

Das Cockpit bietet dem Fahrer einen komfortablen Arbeitsplatz mit wirklich viel Beinfreiheit. Dazu haben die Konstrukteure das Fahrerpodest – im Vergleich zum Reiseleiterplatz – ein gutes Stück nach hinten verlängert, was hier zu Lasten der letzten Sitzreihe hinter dem Fahrer geht. Von außen wird dies deutlich, wenn man in das Batteriefach (vor der Vorderachse) schaut, wo ein rechteckiger Kasten das verlängerte Podest verkleidet.

Die Armaturen sind größtenteils logisch angeordnet, die wichtigsten Hebel, Schalter und Geräte sehr gut erreichbar. Das zählt für den digitalen Tachografen, direkt rechts neben dem Lenkrad, ebenso wie für die Klimasteuerung und die Multimediaanlage. Die Bedienung der AS-Tronic ist simpel, per Drehschalter über dem Tachografen. Wer manuell schalten will, kann dies über die erweiterte Funktion des Retarderhebels tun, der übrigens nicht mehr wie bei früheren Irizar-Bussen oben in der Armaturentafel, sondern direkt an der Lenksäule sitzt – wo er auch hingehört.

Stabilitäts- und Sicherheitsprogramme

Mit an Bord sind – über das Stabilitätsprogramm ESP hinaus – eine radargesteuerte Abstandsregelung (Adaptive Cruise Control) samt Tempomat und Bremslimiter sowie die sinnvolle Druck- und Temperaturüberwachung der Reifen. Das zentrale Infodisplay gibt dazu alle nötigen Informationen. Griffig und gut zu bedienen ist das Multifunktionslenkrad, das aus dem Hause DAF beigesteuert wurde; die eingelassenen Tasten erleichtern das Telefonieren ebenso wie die Menüführung des Infodisplays sowie die Einstellung des



– Hier wird's eng: Einstieg 2 mit einem nutzbaren Durchgang von nur 490 mm. Der Zugang zur Schlafkabine erfolgt ohnehin am besten beim Stopp von außen. Hier wird deutlich, dass 49 Sitze – mit fast 4*-Abstand – in einem 12,2 m langen Bus irgendwo einen Kompromiss erfordern.



+ Zugunsten eines ordentlichen Cockpits mit viel Beinfreiheit hat Irizar den Fahrersitz mit großem Verstellbereich ausgestattet; die direkt dahinter sitzenden Reisenden werden es verkraften, dass ihnen einige Zentimeter „abgeknapst“ worden sind.



+ Partikelfilter, AdBlue-Eindüsung und Katalysator bilden einen gut isolierten Gesamtkomplex. Rechts eines der zusätzlichen Staufächer



+ Die wartungsrelevanten Bereiche im Irizar „i6“ sind über zahlreiche Klappen bestens erreichbar.



+ Für den Fahrer gibt es über dem Cockpit ein großes, abschließbares Fach.

web

www.busplaner.de

Ausführliche Angaben zu technischen Daten sowie Bilder zum Irizar i6 finden Sie auf unserer Website. Hier können Sie ältere Bustests (seit 2002) abrufen.

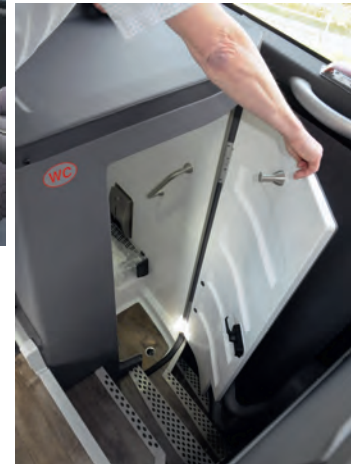
Der Wendekreis des Zweiachsers misst 21,8 Meter – bei einem Radstand von 6.000 mm ein mittlerer Wert. Mehr ist bei einem Radeinschlag von 53° nicht drin.



+ Die Gepäckablagen sind gradlinig angeordnet. Die LED-Lichtleisten sind weniger störanfällig als herkömmliche Lampen.



- Die Toilette ist geräumig genug, der Zugang jedoch aufgrund des schmalen mittleren Einstiegs eher umständlich.



+ Alles drin, alles dran: Die Rückseiten der mehrfach verstellbaren Sitze sind mit kräftigen Griffen, Klapptischen und beweglichen Fußstützen ausgestattet.



+ Der Vordereinstieg hat vergleichsweise flache Stufen. Der Handlauf bietet guten Halt.

+ Wie ein Vogelnest klebt die erweiterte Trittpläche für den Beifahrersitz an der entsprechenden Stufe. Konstrukteure haben mitgedacht.



- Die Kühlbox im vorderen Einstieg ist zwar relativ groß, jedoch sind die unverkleideten Kühlelemente ein Störfaktor.



+ Die Ablagen über den Köpfen sind relativ hoch und bieten somit reichlich Platz fürs Handgepäck.

+ **-** Ordentlich und sicher in einem Metallkasten untergebracht: Die herausklappbare, elektrische Schalttafel für den Aufbau. Leider dominieren auch hier noch die Stecksicherungen.



+ Der von beiden Seiten sehr gut zugängliche Motor. Zudem: Bis auf den Kompressor ist nur ein einziger Riemen für alle am Motor installierten Aggregate notwendig.