

Das Hotel du Lac Seehof in Küsnacht direkt am Vierwaldstättersee bildet eine prächtige Kulisse für den VDL-Midi



Fotos: Bümmege

VDL Futura FHD2-106

Eidgenössische Härteprobe für einen Holländer

Mit dem FHD2-106 hat VDL seine Futura-Baureihe zur letztjährigen IAA um eine 10,6 m lange Variante erweitert, die vor allem für zwei Einsatzzwecke prädestiniert erscheint: VIP-Reisetouren mit Kleingruppen und Fahrten im kurvigen, profilierten Terrain. Genau dort haben wir die Wendigkeit des Reisemidis auf die Probe gestellt.

Denn wir waren in den Schweizer Kantonen Luzern und Schwyz zwischen Sempacher- und Vierwaldstättersee unterwegs. Als ultimative Härteprobe stand der anspruchsvolle Abschnitt von Küsnacht hoch zum Seebodenalp auf dem Programm, einer westwärts vorgelagerten Terrasse auf 1030 m am berühmten Aussichtsbirg Rigi (1797 m).

Auf der einspurig angelegten Trasse zur Alp passen zwei Autos gerade so aneinander vorbei. Wir allerdings kamen mit einem zwar kurzen, aber dennoch in der Breite mit 2550 mm

voll ausgewachsenen Reisebus daher. So standen wir nun mit unseren beiden Futura in einem formidablen Bergstau, für den wir maßgeblich verantwortlich waren. Nichts schien mehr zu gehen, manövrierten Autos und Busse mühsam vor und zurück, die wenigen Ausweichtaschen an den steilen Rampen nutzend.

An einigen besonders diffizilen Stellen und engen Spitzkehren gingen wir trotz der hervorragenden Übersicht vom Fahrerarbeitsplatz auf Nummer sicher und schickten einige VDL-Mitarbeiter zum Einweisen und zur Verkehrs-

regelung nach draußen. Erleichtert wurde dies durch die spezielle Türöffnungsfunktion am Einstieg 1, die selbst bei dem enormen maximalen Lenkeinschlag von 60° das Öffnen der Außenschwenktür problemlos ermöglicht. So entkamen wir schließlich dem Fahrzeugknäuel unbeschadet und waren glücklich darüber, dass sich wenn auch auf die harte Tour unser holländischer Untersatz bestens in schwierigem Terrain bewährt hat. Nie schien uns ein kleiner Wendekreis so wertvoll wie an diesem Tag. Und dieser war nicht nur fahrtechnisch zu erleben, sondern drückt sich beeindruckend auch in Zahlen aus: Mit 17331 mm schlägt der FHD2-106 sogar den knapp 15 cm kürzeren Setra S 511 HD knapp. Mit dem 12195 mm langen FHD2-122 und einem wenn auch ordentlichen Wendekreis von 20528 mm hätten wir im kurvenreichen, engen Anstieg hoch zur Seebodenalp wohl keine Chance gehabt.

Und noch etwas wurde auf unserem Schweiz-Trip deutlich: Bei häufigen Einsätzen in profiliertem Gelände kommt man an dem von VDL angebotenen 440-PS-DAF-Triebwerk kaum vorbei, am besten in Kombination mit dem automatisierten ZF-Getriebe AS Tronic.

Okay, der Aufpreis gegenüber der Basisvariante DAF MX-11 271 mit 370 PS und manuellem Schaltgetriebe ZF EcoShift 6 S 1611 BO liegt bei stattlichen 8000 €. Aber ein Drehmoment von 2100 Nm gegenüber 1600 Nm und der gewonnene Fahrkomfort für den Fahrer gerade in haarigen Momenten am Berg machen die Investition sinnvoll. Für reine Kleingruppenfahrten oder VIP-Shuttles im Flachland reicht dagegen die schwächere Motorisierung natürlich aus.

Tipp: Beim

Anfahren im Berg, wie es bei den häufigen Rangierphasen hinauf zur Seebodenalp ein ums andere Mal nötig war, sollte man von der manuellen Bedienmöglichkeit eines automatisierten Getriebes durchaus Gebrauch machen. Denn der AS Tronic – ohne Steigungssensor ausgerüstet – schlägt wiederholt die dritte Gangstufe vor. Viel präziser und feinfühlig lässt sich aber im ersten Gang anfahren. Also: zweimaliges Ziehen am Lenkstockhebel und man fährt ohne Ruckeln an. Außerdem kann man am Drehschalter den Rangiermodus wählen, der mit einer Schildkröte gekennzeichnet ist. So wechselt man ohne Zurückrollen von dem – leider stehenden – Bremspedal aufs hängende Fahrpedal und

zockelt sanft den Berg hinauf. Hinunter geht es ebenso komfortabel dank Bremsomat und kräftig zupackendem Intarder.

Auch auf den kurzen Etappen auf der A2 und Überland zeigte sich der FHD2-106 spritzig und souverän. Der Geradeauslauf war für einen „Kurzen“ tadellos. Das häufig bei Midis aufgrund des kurzen Radstands und der großen Überhänge auf-

tretende Wippen hielt sich auch bei hohem Tempo und Bodenwellen

beim fliegenden Holländer in Grenzen. Womöglich haben die schlaun Niederländer diesbezüglich etwas nachgeholfen, entdeckten wir im Kofferraum hinter der Vorderachse doch einen Sandsackballast von 1500 kg. Ein Schelm, wer böses dabei denkt!

Der Austaxierung der Gewichte auf faire Art und Weise zuträglich gewesen sein dürfte aber die Zurückverlegung des 400-l-Dieseltanks hinter die Vorderachse. Außerdem begrenzen jetzt Stabilisatoren an beiden Achsen eine übermäßige Nick- und Wankneigung. Den Komfort erhöhen könnte auch ein gewichtsabhängig reduzierter Reifendruck von rund 7,2 bar an der Vorderachse, wie er in der Schweiz gerade beim 106er gerne gefahren wird.

Der Sicherheit ist wie in den Futura-Brüdern natürlich auch im Benjamin der Baureihe Genüge getan: Notbremsassistent AEBS, Abstandsregelassistent ACC, Spurhalteassistent LDWS und der Müdigkeitswarner DDDS sorgen für ein entspanntes Fahren. Auch die optionale Hinterachsbelenkung ist für den Fahrer sehr hilfreich gerade beim Rangieren. Durchgängige LED-Beleuchtung am und im Fahrzeug ist allerdings Option und für einen Aufpreis von ca. 2000 € zu haben. Was Konfiguration und Ausstattung der Fahrzeuge angeht, lohnt durchaus der Blick auf den Schweizer Markt, wo solche Midis recht beliebt sind und man viel Erfahrung beim Einsatz der Busse in bergigem Terrain hat. Rede und Antwort standen uns während der Testtage dazu der Schweizer VDL-Vertrieb sowie

Geschäftsführer Roland Zemp von Roland Zemp Carreisen aus Rain. Das 1999 gegründete Busreiseunternehmen setzt abgesehen von seinen Kleinbussen auf einen reinrassigen VDL-Fuhrpark. In der Schweiz werden die VDL-Reisebusse zu rund 90 % mit AS Tronic geordert, in der Regel auch mit starker Motorisierung – eben 440 PS beim Midi – und Vier-Sterne-

Bestuhlung, wie Verkäufer Martin Keller von VDL Bus & Coach Suisse erklärte. Auch die 2+1-Anordnung sei relativ häufig zu finden. Ebenfalls zu etwa 90 % würden in den VDL-Modellen Vogel-Sitze eingebaut, auch wenn dafür ein Aufpreis in Kauf genommen werden müsse. Sie würden den VDL-eigenen Gestühlen Class 100, 300 oder 500 vorgezogen und oft mit Bezügen des Schweizer Herstellers Lantal und fensterseitigen Armlehnen versehen. Fast durchgängig seien die Busse auch mit Anhängerkupplung samt abnehmbaren Kugelkopf und Skikoffert Halterungen ausgestattet. Sehr beliebt sind offenbar auch die beiden Fächer in den zwei Stufen vom Cockpit hinauf zum podestlosen Boden des Passagierbereichs, das obere davon abschließbar – wie auch in einem der

beiden 106er-Testfahrzeuge ausgeführt. Dem häufigen Einsatz

Vogel-Sitze sind bei den Schweizer Busunternehmen beliebt

in der winterlichen Berglandschaft geschuldet ist die häufige Verwendung beheizbarer Frontscheiben und von Michelin-Reifen in der Erstausrüstung. Statt USB-Buchsen (Doppelanschlüsse je 110 €) würden heute verstärkt HDMI-Anschlüsse für Tablets von den Kunden verlangt, führt Keller

Der Aufpreis für den 440-PS-Motor mit AS Tronic beträgt 8 000 €



↗ Fahrzeug-Tetris im Nebel in den Spitzkehren hoch zur Seebodenalp



↗ Viel Platz ist nicht in der Abfahrt hinunter nach Küssnacht



↑ **Praktisch und beliebt bei den Fahrern: Das Fach in der Treppstufe hinauf zum podestlosen Fahrgastbereich. Das zweite Fach darüber ist sogar verschließbar**

weiter aus. Auch Wasser-Chemie-Kombi-WC's seien im Kommen. Zu den öfters nachgefragten Ausstattungen zählten auch Rundumbeleuchtung am Fahrzeug, Rückfahrkamera und Kassettenlift. Aufwendige Bordküchen seien dagegen selten in den Schweizer VDL-Bussen zu finden. Vieles davon unterstreicht auch Roland Zemp. Außer-



dem ist für ihn der Busservice ein wichtiges Thema, da er keine eigene Werkstatt unterhält. Gewartet und repariert werden seine sechs VDL-Busse bei der Cooltrans AG im nahen Rothenburg, die seit gut zwei Jahren VDL Bus & Coach Servicepartner ist. Darunter ist auch ein im Juli 2016 angeschaffter, 13,10 m langer Doppelstockbus mit

72 Sitzplätzen (4*), 510-PS-Triebwerk und AS-Tronic-Getriebe. Wie Zemp hält auch VDL-Schweiz-Geschäftsführer Bernard Donzé den Service für ein entscheidendes Kriterium: „Früher fuhren die Kunden 100 km weit in eine Markenwerkstatt. Das ist seit einigen Jahren nicht mehr so. D.h. man muss sich verstärkt Servicepartner suchen. Und wir haben auch in entlegenen Städten wie z. B. dem marokkanischen Marrakesch einen DAF-Händler, der im Pannenevent aushelfen kann. Zur Not werden dann vom VDL-Lager in Madrid Teile per Linienflieger dorthin geschickt.“ Das kommt auch bei Roland Zemp Carreisen an. Das Unternehmen bietet ein breitgefächertes Reiseportfolio in vielen Länder bis hin nach Nordafrika an. „Das Geschäft ist auch für uns schwieriger geworden in den vergangenen Jahren. Dennoch konnten wir die durchschnittliche Pax bei 40 halten“, berichtet Roland Zemp. Jedoch sind auch bei ihm Gruppen oft kleiner, so dass er den in der Schweiz im Vergleich zum größeren 12-m-Bruder um rund 5 000 € günstigeren FHD2-106 zielgenau einsetzen könnte.



↑ **Auch beim maximalen Radeinschlag von 60° lässt sich Tür 1 am FHD2-106 voll öffnen**

VDL Futura FHD2-106 Technische Daten

Motor 	Stehender Sechszylinder-Turbodieselmotor DAF MX-11 320, elektronische Common-Rail-Direkteinspritzung, vier Ventile pro Zylinder, Ladeluftkühlung, Euro 6 mit AGR, SCR und DPf, OBd 2 Hubraum: 10 800 cm ³ Nennleistung: 320 kW/435 PS bei 1 450 bis 1 700 min ⁻¹ Max. Drehmoment: 2 100 Nm bei 1 000 bis 1 450 min ⁻¹
Kraftübertragung	Getriebe: automatisiertes Zwölfgangschaltgetriebe ZF AS Tronic 12 AS 2301 BO mit ZF Intarder 3, Übersetzungsbereich i = 12.33 bis 0.78, R 11.41, Eingangsdrehmoment 2 300 Nm Antrieb: auf die Hinterachse, i = 2,930
Fahrwerk	Vorderachse: ZF RL 75 E mit Einzelradaufhängung, Stabilisator, Luftfederanlage mit elektronischer ECAS-Fahrwerkregulierung, 2/2 Luftbälge/Stoßdämpfer (Koni) Hinterachse: einfach übersetzte Hypoidachse ZF A132, Stabilisator, 4/4 Luftbälge/Stoßdämpfer (Koni) Felgen/Bereifung: 8,25" x 22,5", 295/80 R 22,5
Bremsanlage	EBS mit ABS und ASR, BA, ESP, ESC, Knorr-Scheibenbremsen rundum, AEBS, ACC, LDWS und FCW
Lenkung	Hydraulische Kugelmutterumlauf-Hydrolenkung ZF Servocom 8098, variabel übersetzt, max. Radeinschlag am kurveninneren Vorderrad 60°, pneumatische Lenkradverstellung in Höhe und Neigung
Aufbau	Integral modularer Stahlrahmen aus Vierkantrohren mit Schraub- und Hechtverbindungen, Material bis 3 mm in 3Cr12 (Edelstahl), ab 3 mm in Stahl ausgeführt, Front Kunststoff (PDCPD), Heck Polyesterverkleidung, Heckklappe mit Aluverkleidung, Heckstoßstange PDCPD, Dach Alu-Sandwich-Komposit-Bauweise, Polyester-Radläufe, R66-Überrollbügel in B-Säule und Heckwand, ECAS inkl. Kneeling
Heizung/Klima/Lüftung	Integrierte Klimaanlage (Kälteleistung: 30 kW) mit zwei Kompressoren, Luftstrom 4 800 m ³ /h, Heizleistung 89,6 kW, Sockelheizung mit vier Unterbodenheizern, Frontheizer mit regelbarer Entfrosterfunktion, Dachheizung inkl. Ventilation und Kühlung im Dachgerät mit Luftfilter, Luftkanäle in der Gepäckablage links und rechts oberhalb der Sitze, Luftaustritt am Dachprofil, Standheizung Spheros 300 (Heizleistung 30 kW)
Maße und Gewichte 	Länge/Breite/Höhe: 10 605/2 550/3 700 mm Radstand: 5 050 mm Überhang v/h: 2 215/3 340 mm Wendekreis: 1 7331 mm Einstieghöhe (v/Mitte): 342/368 mm Innenstehhöhe: 1 940 mm Fußbodenhöhe (Cockpit/Fahrgastbereich): 1 060/1 430–1 460 mm Leergewicht: 12 110 kg Zul. Achslasten VA/HA: 7 100/12 100 kg Zul. Gesamtgewicht (Deutschland/allgemein): 18 000/19 100 kg Testgewicht: ca. 14 500 kg Fahrgastkapazität (max. 5*/4*, mit WC/Miniküche): 36/40+1+1 Sitzplätze Kofferraumvolumen (mit WC): 5,8 m ³ Tankvolumen (Diesel/AdBlue): 400/45 l
Preis	Grundpreis: 265 000 €



↑ Weil der vordere Überhang gegenüber der 12-m-Variante um 50 cm gekürzt ist, fällt der Einstieg 1 etwas schmaler aus

„Früher hatten wir schon 10,6 m lange Futura Classic im Fuhrpark. Wir freuen uns daher auf den neuen Midi.“ Dem pflichtet auch VDL-Vertriebsmann Keller bei: „2010 noch hatten wir in der Schweiz 33 Futura-Classics-Midis laufen. Wir sind daher froh, dass der 106er jetzt da ist. Ein weiterer Vorteil ist, dass beim neuen Futura der Fahrerarbeitsplatz vom Midi bis zum Doppeldecker gleich ist.“

Trotz des gerade erst ange-laufenen Verkaufs seien zum 1. Januar bereits drei FHD2-106 abgesetzt worden. Auch sein Chef Donzé setzt auf den „Kurzen“. Er würde helfen,

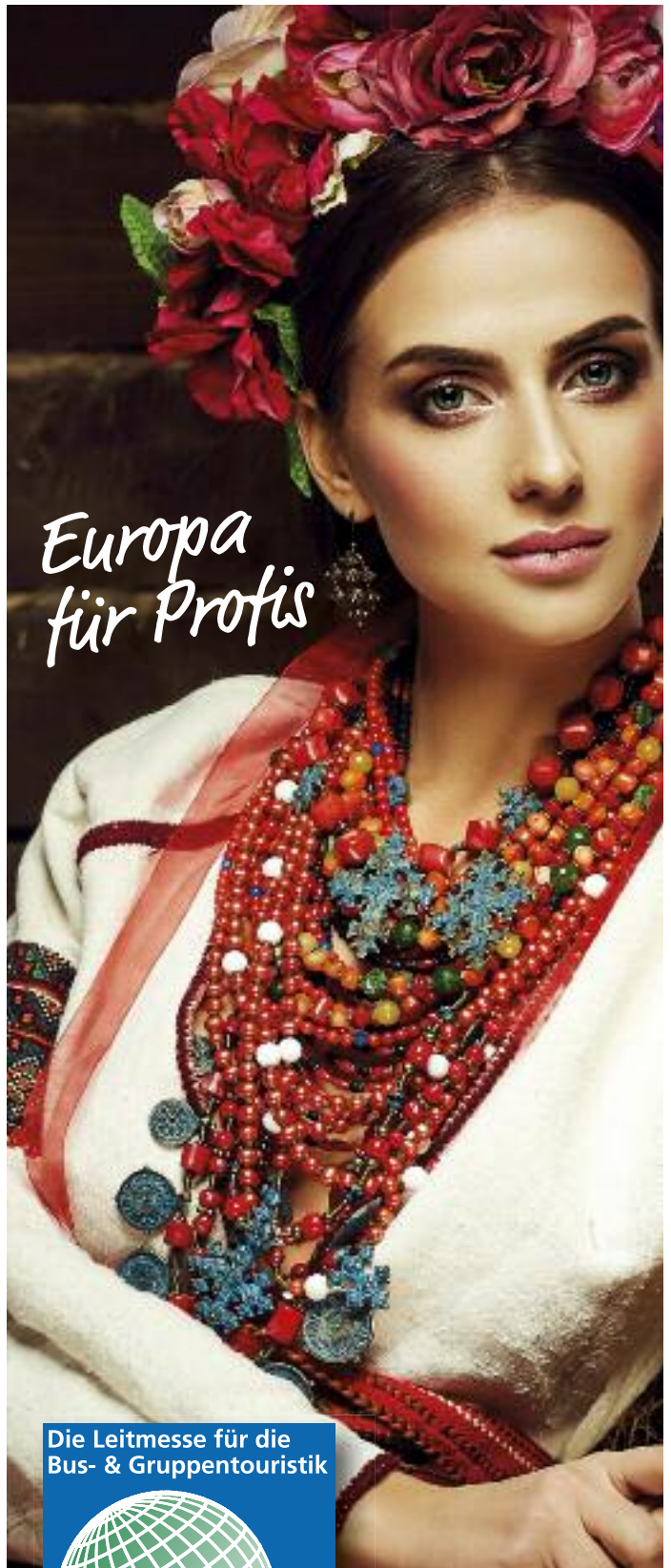
den guten VDL-Absatz im Alpenland zu halten oder auszubauen. „Wir konnten seit 2011 im Schnitt pro Jahr 29,2 Einheiten verkaufen. Das hört sich zunächst nicht nach viel an, bedeutet aber einen Anteil von ca. 25 % bei insgesamt nur rund 120 Reisebusse umfassenden Gesamtmarkt. VDL liegt hier nach Mercedes-Benz und Setra auf dem dritten Platz.“ Bei der zukünftigen Geschäftsentwicklungen kommt es natürlich auch auf Großkunden wie die Twerenbold Reisen AG aus Baden-Rütihof im Kanton Aargau an, die derzeit insgesamt 62 VDL- und nur zwei Setra-Busse im Fuhrpark laufen hat. Fazit: Ohne Frage, die Midi-fraktion in Europa erhält starke Konkurrenz aus den Niederlanden. Der FHD2-106 zielt auf den Klassenprimus Setra S 511, hat aber auch den Van Hool TX11, den Irizar i6 S und Temsa's Reisemidis im Visier. In die Waagschale werfen kann er dabei variable

Der 106er kommt wie gerufen

Motorisierung und Getriebeausstattung, den Klassenbestwert von 36 bis 40 Sitzen in der Fünf- bzw. Vier-Sterne-Bestuhlung, gute Verarbeitung, niedriges Leergewicht und ein optisch ansprechendes Design. CB ■



↑ Das Ersatzrad im Bug ist nun auf Rollen gelagert, was das Herausnehmen im Pannenfall stark vereinfacht



Europa für Profis

Die Leitmesse für die Bus- & Gruppentouristik



20. + 21.
April 2017
Friedrichshafen

Fachbesuchertickets kostenfrei unter:
www.rda-workshop.de/tickets