

Nachdem die VDL-Gruppe ihre Bustöchter inzwischen unter einheitlichem Label neu aufgestellt hat, ist der ursprüngliche Herstellername Bova zwar verschwunden. Aber als Basis für die „New Coach Generation“ wurde ein früheres Bova-Produkt verwendet: nämlich der um die Jahrtausendwende als Premiumbus vorgestellte Magiq. Obwohl innovativ, fand dieser damals nur wenige Kunden, wohl wegen des für Bova untypisch hohen Preisniveaus. Über drei Jahre intensiv modernisiert, mit ESP auch gegen künftige EU-Vorschriften gerüstet, soll aus dem neuen Futura ein neuer Dauerrenner werden.

Verschwunden ist die starke Frontausbuchtung, die dem bisherigen Futura zwar einen individuellen Auftritt sicherte, jedoch etwas seltsam wirkte. Nunmehr ist der Bug von dynamisch geformten Scheinwerferelementen geprägt, deren gestalterische Wirkung durch Erhebungen in den Karosseriemodulen noch verstärkt wird. Im Trend liegen die LED-Leuchten, die als Tagfahrlicht die Xenon-Strahler ergänzen. Mittig sitzt – ebenso wie im Heck – das markante VDL-Logo aus gebürstetem Aluminium. Die Flanken sind weitgehend glattflächig, nur eine Sicke hebt die Radkästen hervor. Vom Magiq übernommen wurde die Wölbung im Heck über der Motorklappe.



▲ Der neue Futura von VDL wirkt äußerlich elegant und dynamisch zugleich. Im Test prüften wir auch seine inneren Werte

VDL Futura

Auf Testfahrt mit der neuen Mittelklasse

Der Futura stand stets für geringe Anschaffungskosten und einfach zu handhabende Technik. Doch jetzt besetzt er Neuland und soll im mittleren Preissegment im Umfeld von ComfortClass, Turismo und Lion's Coach für Furore sorgen. **BUSMAGAZIN** hat ihn im Detail unter die Lupe genommen.

Schicke Leuchteinheiten bilden einen gelungenen Abschluss am Bus. Die Konstruktion besteht aus rostfreiem Edelstahl für die selbsttragenden Rahmen, galvanisierter Beplankung, Sandwichbauweise aus Aluminium, geschäumtem Kunststoff für das Dach

sowie Polyester an den Radkästen. Neu ist die Verwendung von Polydicyclopentadiene (PDCPD) für die exponierten Stellen an Bug und Heck. Die schnell austauschbaren Eckmodule nehmen kleine Remppler hin, ohne dass daraus direkt ein Schaden entsteht. Insgesamt hat man es geschafft, dass auch beim neuen Futura das Leergewicht wieder sehr gering ist. Laut Wiegeschein sind dies bei unserem 12,9 m langen Zweiachser 13,4 t – fahrbereit und betankt. Mit 47+1+1 Plätzen (4*) bleibt viel Spielraum, und die Fahrgäste

sitzen komfortabel. Mit einer Sitzreihe mehr im 3-Sterne-Abstand müsste es gerade reichen, wenn man 71 kg pro Fahrgast und 100 kg je m³

Das Leergewicht ist ähnlich gering wie beim Vorgänger

Kofferraum rechnet. Modern und übersichtlich präsentiert

sich der neu gestaltete Fahrer Arbeitsplatz. Die Armaturen verfügen über ein Zentralsdisplay mit mehrfarbiger Anzeige, das wichtige Betriebszustände und Informationen leicht verständlich darstellt. Sämtliche Bedienelemente sind gut zu erreichen, so auch die Audioanlage und der Tachograf rechnerhand. Ungewohnt dagegen ist die Anordnung von

Die Heckpartie des neuen Futura zeigt am ehesten die enge Verwandtschaft zum einstigen Premiumbus Magiq



Klimasteuerung und Zündschloss auf der Konsole neben dem Fahrerfenster. Hier gibt es Ablagen, sogar mit 12/24 Volt-Anschluss und USB-Stecker ausgerüstet. Abschließbare Fächer befinden sich auf und unter der Schaltkonsole sowie oben als Abschluss der durchgehenden Gepäckablagen. Die gute Sicht über die Spiegel wird durch die automatisch zuschaltende Rückfahrkamera sinnvoll ergänzt. Der auf 17,9 t ausgelastete Testbus war mit einem 410 PS starken DAF-MX-Motor und dem automatisierten ZF-Getriebe AS-Tronic ausgerüstet. Die Verbrauchsmessung absolvierten wir über die A 61/A 48 Koblenz – Trier und die B 412/B 258 hinauf zum Nürburgring. Auf der Autobahn – baustellenbedingt mit \varnothing nur 92 km/h – erzielten wir einen Schnitt von 24,7 l. Ähnlich günstig verlief die Messung über Land: \varnothing 29,4 l bei \varnothing 63 km/h. Wir fuhren grundsätzlich automatisch ohne manuellen Eingriff beispielsweise vor Kuppen, wo man den Schwung verbrauchsmindernd nutzen könnte. Der Antrieb nahm – bei langer Achsübersetzung (2,93) – die Höhen der Eifel kraftvoll und gelassen. Bei Autobahn-Tempo 100 wur-

den im längsten Gang nur knapp 1200 Touren angezeigt, was neben dem günstigen Verbrauch zur ausgezeichneten Laufruhe des Zweiaxlers beitrug. Die Schaltvorgänge verliefen sauber. Auffallend war, dass häufig der Reihe nach hochgeschaltet wurde, auch dort, wo die eine oder andere Stufe hätte übersprungen werden können. Rangiermodus und Easy Start (gegen Rückrollen an Steigungen) funktionieren tadellos. Das stehende Bremspedal ist Geschmacksache. Durch den Radeinschlag von 60° ergibt sich – trotz langem Radstand – ein Wendekreis von nur 22 m. Beachten muss der Fahrer jedoch das Ausschwenken des hinteren Überhangs. Außergewöhnlich ist die tiefe Sitzposition des Reiseleiters. Dadurch sparte der Hersteller ein erweitertes Podest ein – zugunsten größerer Trittflächen im Einstieg. Der nach hinten leicht ansteigende Boden im Fahrgastraum ist podestlos, was die Reinigungsarbeiten erleichtert. Installiert waren alle drei verfügbaren Sitzvarianten (Class 100/300/500), die in der Luxusausführung 500 neben höhenverstellbaren Kopflehnen verstellbare Seitenstützen bieten, eine Seltenheit im Bus. Die beige-



▲ Modern und sehr funktionell präsentiert sich das völlig neu gestaltete Cockpit Fotos: Görgler, VDL

Futura FHD2-129/410 Technische Daten

Motor/Antrieb

DAF MX 300 S, 12,9-l-Reihensechszylinder-Dieselmotor, stehend, Euro 5/EEV durch SCR-Technik, Nennleistung: 300 kW/410 PS bei 1 900 min⁻¹, max. Drehmoment: 2 000 Nm bei 1 100-1 500 min⁻¹, automatisiertes 12-Gang-Schaltgetriebe ZF AS-Tronic, Achsübersetzung i = 2,93

Fahrwerk

Vorderachse: Einzelradaufhängung ZF RL 75 E, Antriebsachse: ZF A 132, starr, ECAS-Luftfederung mit Kneeling (-70 mm) und Anheben (+100 mm), Achslasten VA/AA: 7,1/12,0 t

Bremsanlage

Elektronisch geregelte Zweikreis-Druckluftbremsanlage mit Belagausgleich, Scheiben rundum, Dauerbremse ZF-Intarder, ABS, ASR, ESP, BA

Heizung/Lüftung/Klima

Aufdachanlage mit integrierter Heizung; Lufteintritt über Dachkanäle längs der Gepäckablagen sowie individuell regulierbare Düsen in den Service-Sets; separate Fahrerplatzklimatisierung, Gebläseheizung im Fahrgastraum, Standheizung

Maße und Gewichte

Länge/Breite/Höhe: 12 875/2 550/3 700 mm
 Radstand: 6 830 mm
 Überhang vorne/hinten: 2 705/3 340 mm
 1. Stufe Einstieg 1/2: 320/370 mm
 Podesthöhe Cockpit: 1 040 mm (+ 2 Stufen zum Mittelgang)
 Bodenhöhe/Stehhöhe Mittelgang: 1 450/1 920 mm
 Radeinschlag/Wendekreis: 60°/22,1 m
 Zul. GG/Leergewicht: 18/13,14 t
 Testgewicht: 17,92 t
 Gepäckraum: 10,33 m³ (inkl. Schlafkabine)
 Kraftstofftank/AdBlue: 500/60 l
 Sitzplätze (4 *): 47+1+1

Preis Testbus

250 000 €

farbene Veloursverkleidung einschließlich der Gardinen tragen in Verbindung mit indirekter Beleuchtung zu einer angenehmen Atmosphäre im Futura bei. Nur für flache Taschen reicht die Höhe der Ablagen. Dem Mittelplatz im Heck steht kein Service-set zur Verfügung – ein wenig eigenartig. Beim abschließenden Rundgang zeigt sich Ordnung auch unter den Klappen, alles ist sauber installiert und gut zugänglich. Schon zu Bovazeiten ein Pluspunkt: Die einheitlich großen Seitenfenster und Gepäckklappen. Während das aufklappbare Frontelement auch als Stufe zum Reinigen der Windschutzscheibe genutzt werden kann, muss zum Wechseln der Keilriemen das Modul zwischen den Heck-

leuchten extra abgeschraubt werden. Klarer Pluspunkt: An Bord sind zwei Klimakompressoren, wovon einer allein immer noch den Notbetrieb leisten kann. Fazit: VDL hat den neuen Futura ideenreich umgesetzt, dabei Gewicht, Wirtschaftlichkeit und Servicefreundlichkeit im Auge behalten.

Zwei Kompressoren sorgen an Bord für gutes Klima

Zudem wurden Qualität und Haltbarkeit optimiert, weshalb eine Sechsjahresgarantie gegen Rost gewährt wird. Neben der vorgestellten 12,9 m-Version folgen sukzessive die Längen 12,20 m, 13,20 m, 13,90 m und 14,80 m sowie ein Kombibus mit 1 020 mm Bodenhöhe. Mit Einführung von Euro 6 soll zudem ein Superhochdecker gebaut werden.

Jürgen Görgler ■