

Bus Blickpunkt-Test: VDL Futura FHD 2-106

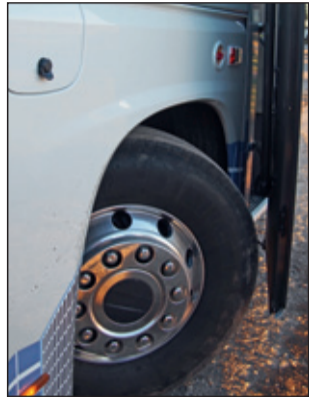
Handsame Länge, kurzer Radstand und wenig Überhang

Der niederländische Omnibushersteller VDL kann auch anders. Sein brandneuer Futura im Zehnmeter-Format geht mit elitärer Bestuhlung und 440 PS an den Start. Länge und Leistung qualifizieren ihn sogar für Schweizerische Bergstraßen – wir konnten uns auf einer speziellen Proberunde davon überzeugen.

Die Marketing-Strategen von VDL wollten es den Omnibusexperten diesmal beweisen. Die Niederländer können nicht nur sparsame Autobahnroller bauen – nein, sie möchten auch im Revier der Edelmidis Beute machen. Ganz neu ist die Produktidee ja nicht, schon den klassischen Rundbug-Futura gab es als Zehnmeter-HD. Der sich übrigens erfolgreich verkaufte, etwa 500 Einheiten liefen vom Band. Und jetzt, nach der Markteinführung des Futura-Doppeldeckers, soll der neue kurze Futura zusätzliche Stückzahlen generieren. Seine Premiere erlebte er jüngst zur IAA 2016 im Herbst, und noch vor Wintereinbruch sollte er den ersten Auslauf bekommen. In der Schweiz, wo sonst, wenn es um VIP-Konzepte und eher anspruchsvolle Fahrzeuge geht.

Auf Steilstrecken unterwegs

Die niederländischen Fahrzeugtechniker sind von ihrem neuen Vollwert-Midi mehr als überzeugt. Sonst hätten sie sich wohl kaum auf diese Teststrecke gewagt, von Sempach bei Luzern geht es auf die Seebodenalp. Viel knapper geht es kaum, auf Steilstrecken und wellige Fahrbahnen folgen enge Spitzkehren – und man ist ja nicht allein unterwegs. In klitzekleinen Ausweichstellen zwingt man sich an abfahrenden Pkw vorbei, nur gut, dass gerade kein Omnibus entgegen kommt. Und hier ausgerechnet mit einem Niederländer unterwegs? Soviel schon vorweg: Der kurze Hochdecker macht mit dem Vorurteil kurzen Prozess. Seine handsame Länge, der kurze Radstand und wenig Überhang vorn kommen dem Fahrer sehr entgegen. Die Übersicht ist beinahe perfekt, und mit dem gewaltigen Einschlagwinkel von 60 Grad zirkelt der kleinste Futura um jede Kehre, mit einem Pkw kann man es kaum besser. An Motorleistung mangelt es wahrlich nicht, wenn es der MX11-Sechszylinder mit 440 PS sein darf. Fast bissig hängt er am Gas, zieht, wenn er darf, auch kräftig durch. Und stemmt seine 2.100 Newtonmeter bei niedrigen Drehzahlen, ohne zu murren, auf die Kurbelwelle. Es kann nicht schaden, sich vorab mit der Fahrzeugbedienung vertraut zu machen.



Kurzer Überhang: Kein Reifkontakt an der Tür

Vielleicht einmal manuell schalten, um das Handling zu kennen. Denn es empfiehlt sich durchaus, bergauf den Anfahrang von Hand zu korrigieren. Das AS-Tronic-Getriebe ohne Steigungssensorik schlägt ja stoisich die Gangstufe 3 vor, an Steilstücken kommt man so nur holprig aus dem Stand. Mit zwei Tipps am Lenkstockhebel nach unten ist man im ersten Gang und fährt weitaus feinfühler an. Und muss man mit minimaler Geschwindigkeit entgegenkommende Fahrzeuge passieren, wechselt man besser in den Rangiermodus, der am Drehschalter mit einer Schildkröte gekennzeichnet ist. Auf die Anfahrhilfe ist Verlass, einfach vom Bremspedal aufs Gas, so wird jedes Zurückrollen vermieden. Um unliebsame Schaltungen zu vermeiden, schalten wir an Steilstücken und vor kniffligen Kehren von Hand in den gewünschten Gang – mit etwas Drehzahlreserve lebt es sich auf Bergstraßen einfach besser. So wichtig automatisierte Getriebe und Assistenzsysteme im Verkehr sein mögen: Auf diesen Routen ist ein erfahrener Chauffeur mit Alpenroutine unersetzlich, über autonomes Omnibusfahren redet hier niemand.

So sicher wie noch nie

Nach absolvierter Passstraße würden wir uns glatt einen Aufkleber ans Fahrzeugheck kleben: Sonnwendalp geschafft – so wie die alten Fahrensmänner. Bloß hatten die es mit maximal 190 PS und schwachbrüstigen Drehmomenten zu tun, die Rührwerke früherer Getriebebeschaltungen mussten noch reichlich und ziels-

cher von Hand bedient werden. Wo man heute einfach den Bergab-Bremsomat aktiviert und mit Retarder bremst, musste der Fahrer früher mühsam auf dem Motorbremsknopf stehen und im ersten Gang mit Minimalgeschwindigkeit zu Tale kriechen. Nein, früher war nicht alles besser, und schon gar nicht die Omnibusbremsen – auch wenn der Omnibusfahrer damals noch als Kapitän der Land- und Bergstraßen galt. Auf den noch schneefreien Passstraßen gleitet der Futura mühelos und sicher hinab, sein bärenstarker Intarder wird ohne Überhitzen locker mit 18 Tonnen fertig, die der kurze Hochdecker so gut wie nie erreicht.

Die Argumente pro kurzer Futura verfangen sich in der bergigen Schweiz besonders rasch, die ersten Fahrzeuge des neuen Baumusters wurden bereits von Schweizer Kunden geordert. Wobei der Wettbewerb in diesem Segment übersichtlich bleibt. Der Futura 106 zielt direkt auf den Hauptkonkurrenten Setra S 511 HD, positioniert sich aber preislich darunter. Und vergleicht man den 106er mit seinem 12-Meter-Pendant, muss man nicht nur über kleinere Gruppen, sondern auch über die Preise reden. 1,4 Meter weniger Länge sparen rund 5.000 Euro, die für 440 PS und AS-Tronic-Getriebe gut angelegt sind. Der Standardantrieb mit 370 PS und Handschaltgetriebe zielt eher auf Flachland-Kunden, was der VDL-Manager Wim Chatrou so kommentiert: „Wer rund um Paris fährt, braucht nicht so viel Leistung“. Der Futura mit der Endziffer 106 geht als kleinste Variante der FHD-Hochdecker-Baureihe an den Start, das Midi-Konzept mit dem stämmigen Reisebus-Fahrgestell erfordert einige Eingriffe in den sonst streng modularen Baukasten. Nicht nur der Radstand wird verkürzt, auch der vordere Überhang muss 50 Zentimeter abgeben. So wundert es auch nicht, dass der vordere Einstieg etwas knapper ausfällt. Auch der Kraftstofftank, er fasst 400 Liter, rückt weiter nach hinten, er sitzt jetzt hinter der Vorderachse. Natürlich besitzt der kurze Futura den baureihen-typisch ebenen Boden, der für ein großzügiges Raumgefühl sorgt. Mit seinem speziellen Raumkonzept sehen sich die VDL-Strategen im Vorteil: Mit 10,6 Meter Länge, 14 Zentimeter mehr als der 511er-Setra, bietet er Platz für eine Sitzreihe mehr als dieser. Das Kofferraum-Volumen von



Ein Niederländer als Bergziege: Der kurze Futura ist überaus wendig und kräftig motorisiert



Als 36-Sitzer: Großzügiges Raumgefühl, zertifizierbar mit 5 Sternen



Als 32-Sitzer: VIP-Komfort mit ausgezeichneten Class500-Sitzen

fast sechs Kubikmetern (mit Toilette) dürfte für den Midi-Alltag reichen – die Klappen schwenken weit auf, die Unterflurabteile sind gut zu beladen. Maximal dürfen es 45 Fahrgäste sein, aber so eng bestuhlt wird man den niederländischen Midi selten sehen. Mit 36 Sitzen, vier mehr als im Setra, darf er gemäß GBK bereits fünf Sterne tragen. Mitreisende Fahrgäste dürfen sich als very important persons (VIP) fühlen, wenn sie im Futura-Midi mit 32 Sitzen reisen. Dann vorzugsweise auf ultrabequemen Class500-Sitzen mit Premium-Aufpolsterung, die auch groß gewachsenen Passagieren Ruhekomfort gönnen. Eine Disziplin, die der kurze Hochdecker sehr überzeugend beherrscht – nicht nur, dass der Sechszylinder im Maschinenraum den Innenraum al-

lenfalls dezent beschallt. Auch das Fahrwerk demonstriert gehobene Klasse, die VDL-Entwickler haben es sich nicht einfach gemacht. Die Neuabstimmung, jetzt mit Stabilisatoren an Vorder- und Hinterachse, unterbindet Nick- und Wankneigung, ohne auf welligen Fahrbahnen unangemessene Härte zu de-

monstrieren. Und hat der kurze Futura auf der Autobahn freie Fahrt, läuft er sauber geradeaus – was nicht jeder Midi so gut beherrscht. Ein ausgesprochen fahraktiver Gefährte, dieser Niederländer, nur schade, dass die Proberunde wie im Nu verfliegt – jetzt weiter fahren bis nach Paris, das wär's.



Probe aufs Exempel: Wer hier besteht, kommt überall klar



Gute Ergonomie am Arbeitsplatz – wenn es jetzt noch ein hängendes Bremspedal gäbe...



Heute ein Muss: USB-Lademöglichkeiten für Smartphones und Tablets



Kräftig und kultiviert: MX11-Sechszylinder von DAF mit wahlweise 369 oder 440 PS



Ausreichend großer Kofferraum: 5,8 m³ reichen für maximal 45 Fahrgäste

RESÜMEE



Tester Wolfgang Tschakert

Vieles spricht für den kurzen Niederländer: das Konzept, die Raumökonomie, seine Verarbeitung und wahrscheinlich auch der Preis. Ein Fall für kleine Gruppen, die mit gutem Komfort dorthin kommen, wo es für große Busse schwer wird. Der 106er-Hochdecker von VDL ist überaus wendig, mit kräftigem Sechszylinder und souveränem Fahrwerk werden ihm auch lange Distanzen nicht zu weit. Und obwohl wir mit ganz frühen Fahrzeugen unterwegs waren, hat uns die Qualität überzeugt. Da mag so mancher Produktmanager des Wettbewerbs jetzt sorgenvoll Richtung Valkenswaard blicken, denn die Niederländer rüsten Zug um Zug auf. Jetzt bläst der Wind auch im 511er-Revier schärfer.

TECHNISCHE DATEN

VDL Futura FHD2-106

Motor:

Reihensechszylinder DAF MX11, stehend im Heck, Turbolader und Ladeluftkühlung, elektronische Common-Rail-Direkteinspritzung, vier Ventile pro Zylinder, abgasarm nach Euro 6 mit AGR, SCR-Kat und DPF.

Hubraum	10.800 cm ³
Nennleistung	320 kW/435 PS bei 1.450 – 1.700/min
Maximales Drehmoment	2.100 Nm bei 1.000 – 1.450/min oder
Nennleistung	271 kW/369 PS bei 1.650/min
Maximales Drehmoment	1.600 Nm bei 1.000 – 1.650/min

Kraftübertragung

Einscheiben-Trockenkupplung, automatisiertes 12-Gang-Schaltgetriebe ZF AS-Tronic, einfach übersetzte Hypoidachse, Achsübersetzung i = 2,93

Fahrwerk

Luftfederanlage mit elektronischer ECAS-Fahrwerkregulierung, vorne Einzelradaufhängung ZF RL 75 E, Stabilisator; hinten starre Antriebsachse ZF A132, Stabilisator; Reifen 295/80 R 22,5.

Bremsanlage

Elektronisch geregelte Zweikreis-Druckluftbremsanlage (EBS), Systemdruck 12 bar, an allen Achsen Scheibenbremsen, Dauerbremse Intarder, ABS und ASR integriert, Serienausstattung mit ESP (Elektronisches Stabilitätsprogramm) und Notbremsassistent.

Lenkung

ZF-Kugelmutterlenkung Typ 8098, max. Radeinschlag am kurveninneren Vorderrad 60 Grad, pneumatische Lenkradverstellung in Höhe und Neigung.

Maße und Gewichte

Länge/Breite/Höhe	10.605/2.550/3.700 mm
Radstand	5.05 mm
Vorderer Überhang	2.215 mm
Hinterer Überhang	3.340 mm
Wendekreis	17.331 mm
Kofferraumvolumen	ca. 5,8 m ³ (mit Toilette)
Zulässiges Gesamtgewicht	18.000 kg

Fahrgastkapazität

Sitzplätze	32/36 + 1 + 1
------------	---------------