



VDL Futura: Mehrgewinn

Der VDL Futura zählte vor einem knappen Jahr zu den Highlights der IAA Nutzfahrzeuge. Groß waren die Erwartungen, mit denen das Team um Wim van de Lechte nach Hannover reiste. Heute steht fest: **Der neue Futura ist von den Unternehmern angenommen worden.** Dabei war ein Erfolg durchaus nicht zwangsläufig vorhersehbar.

Das Unternehmen mit Produktionsstätten in den Niederlanden und Belgien hat sowohl echte Bestseller im Programm als auch Fahrzeuge, denen weniger Erfolg beschieden war. Zu ersteren zählt ohne Frage der Bova Futura, ein Bus, der seit Mitte der 70er Jahre beachtliche Erfolge feiern konnte. Sage und schreibe 11.000 Futuras liefen bis heute vom Band, und zahlreiche davon sind nach wie vor auch in Deutschland unterwegs. Sicherlich spielte sein attraktiver Preis dabei eine wesentliche

Rolle, doch auch in Sachen Gewicht und Zuverlässigkeit brauchte sich der Futura nicht zu verstecken. Dem Magiq war ein solcher Erfolg nicht beschert. Aus den unterschiedlichsten Gründen stand er stets im Schatten seines kleineren Bruders.

Nun aber soll alles anders werden und VDL hat mit dem neuen Futura einen Bus im Programm, der das Beste aus der Vergangenheit mit jeder Menge neuer Ideen verknüpfen soll. Ob das gelungen ist, wird unser Test zeigen.

Zuvor noch zwei weitere Zahlen: Bisher wurden 200 neue Futuras verkauft, 150 davon sind bereits unterwegs, das ist sehr ordentlich. Die Testbedingungen Anfang Juli mit Starkregen und zahlreichen Starkwind-Abschnitten waren alles andere als optimal, andererseits kann sich ein Bus unter schlechten Bedingungen auch deutlicher von seinen Mitbewerbern absetzen – wenn er es denn kann. Wenn man den VDL Futura das erste Mal sieht, dann überkommt einen unweigerlich ein Déjà-vu. Das ist aber auch kein Wunder,



Das Heck des neuen Futura besitzt typische, identifizierbare Merkmale



besonders bei Front und Heck hat sich der Bus beim Magiq bedient. Schaut man jedoch genauer hin, werden sofort wesentliche Unterschiede deutlich. Klar, das VDL-Logo in der Front ist nicht zu übersehen – das ist geliebtes Selbstbewusstsein. Neu sind die Einfassungen der Punktscheinwerfer vorn, die sich auch im Bereich der Heckleuchten wiederfinden. Sie verleihen der sonst stets sehr geradlinigen und flächigen Bugmaske eine Tiefenstruktur. Das sieht gut aus, könnte aber problematisch sein, wenn der Fahrer die Teile von Fliegen und Co. reinigen muss. Mit ein wenig Geduld dürfte sich auch das lösen lassen. Nicht so toll ist aber, dass die Einfassungen recht labil wirken und bei leichtem Druck dagegen deutlich nachgeben.

Sehr durchdacht geht es an der Seitenlinie weiter. Sämtliche Seitenscheiben besitzen nämlich identische Abmessungen. Das verringert nicht

nur Produktions-, sondern auch Servicekosten. Das gilt übrigens für alle Längenvarianten des neuen Futura. Wie die Seitenscheiben, lassen sich auch die drei großen Klappen der Kofferräume untereinander austauschen. Bei der 13-Meter-Variante und zwei Achsen kann man mit einem Gepäckraumvolumen von 8,33 Kubikmetern rechnen, das ist eine Verbesserung um rund zwölf Prozent.

ALLE ZWÖLF SEITENSCHIEBEN HABEN IDENTISCHE ABMESSUNGEN. DAS GILT AUCH FÜR DIE DREI KOFFERKLAPPEN

Verändert wurde auch die Position der Mittel­tür. Sie ist weiter in Richtung Front gewandert, wodurch die Hinterachse etwa um 150 Kilogramm entlastet werden konnte. Unter dem zeitlosen Gewand steckt ein klassisches Busgerippe, zum großen Teil aus Edelstahl-

Elementen gefertigt. An der Front und im Bereich der hinteren Stoßdämpfer hat VDL erstmals einen neuen Kunststoff verbaut – PDCPD, was ausgeschrieben Polydicyclopentadiene heißt und zum einen deutlich stärker belastbar als herkömmliche an dieser Stelle verbaute Kunststoffe ist und sich zum anderen auch wesentlich stärker verformen lässt. Natürlich ist dieses Material auch sehr leichtgewichtig. Dieses Thema zieht sich sowieso durch den kompletten Bus. So besteht das Dach aus Aluminium-Sandwich-Modulen. Durch diese Bauweise kann eine enorme Steifigkeit bei gleichzeitiger Gewichtsreduktion im Vergleich zu herkömmlichen Dach-Bauweisen erzielt werden.

Insgesamt haben es die VDL-Entwickler geschafft, 675 Kilogramm einzusparen, das ist eine außergewöhnliche Leistung. Im Einzelnen bedeutet das: Die Dachkonstruktion spart 150 Kilogramm, leichtere Metalle in den >



Der Fahrerplatz gefällt durch seine Aufgeräumtheit. Griffgünstig die Position des AS-Tronic-Hebels



Bewährt hat sich das Fach für die Tankhandschuhe



Der 13 Meter lange Zweiachser bietet jede Menge Platz

Wänden der Kofferräume sparen 70 Kilogramm, die Beschränkung auf einen 500-Liter-Tank ergeben 260 Kilogramm, die Seitenscheiben wurden auf 2x3 Millimeter verschlankt, was 100 Kilogramm spart, die Luftbehälter sind nun aus Aluminium – ergibt minus 25 Kilogramm – und die Querträger wurden nochmals verschlankt, das macht 70 Kilogramm.

All diese Maßnahmen ergeben letztlich ein Leergewicht von 13.140 Kilogramm, wohlge- merkt für einen 13 Meter langen Zweiachser. Damit kann man wohl ohne Übertreibung von einer Alleinstellung sprechen. Nicht zu vergessen auch, im gewogenen Testbus war der große MX-Motor verbaut, doch auch mit der PR-Maschine dürfte der Futura nicht ins Schwitzen kommen, zumal dann noch etliche Kilos wegfallen.

Insgesamt hat der Unternehmer die Wahl zwischen dem PR265, den es serienmäßig mit dem GO-170-6 Getriebe gibt (optional ist auch die AS-Tronic oder ein ZF-6-Gang-Getriebe erhältlich), dem MX300 mit serienmäßigen GO-210-6 oder dem MX340, der dann serienmäßig mit der ZF AS-Tronic daherkommt. Bei den Fahrzeuglängen hat der Unternehmer die Qual der Wahl, denn gleich fünf Längen stehen zur Verfügung. Der FHD2-122 kommt bei zwei Achsen auf eine Länge von 12.215 Millimeter. Der FHD2-129, ebenfalls ein Zweiachser, misst 12.895 Millimeter. Es folgen drei Dreiachser, der FHD2-131 ist nur unwesentlich länger und misst 13.165 Millimeter. Der FHD2-139 ist ein Vertreter der 14-Meter-Klasse und misst 13.965 Millimeter. Der letzte im Bunde ist der FHD2-148, der mit 14.865 Millimetern



Wesentlich für das geringe Gewicht ist die stabile Dachstruktur in Sandwich-Bauweise

an der 15-Meter-Marke kratzt. Mit all diesen Längen deckt der VDL Futura ein vollwertiges Programm ab, fehlt eigentlich nur noch ein Bus im 10-Meter-Bereich.

Betritt man den Futura, fallen die relativ flachen Stufen am vorderen Einstieg auf. Das wird erreicht, indem der Einstieg relativ weit in das Fahrzeug reicht. Ungewöhnlich stellt sich durch diese Maßnahme nur die sehr tiefe Sitzposition des Begleiters dar, der gerade so über

den Bug-Kühlschrank schauen kann. Dafür ist der Sitz für einen Reiseleitersitz sehr bequem zu nutzen. Das gilt auch für den Fahrersitz, der sowohl für kleine, als auch für große Fahrer gut eingestellt werden kann. Das kommt aber auch nicht von ungefähr, VDL hat sich bei der Konzeption des Fahrerarbeitsplatzes wissenschaftlicher Methoden bedient. Gut hat uns die klare Strukturiertheit des Cockpits gefallen. Nichts wirkt überfrachtet, alles scheint da zu sitzen, wo man es als Fahrer auch erwarten



Die Front besteht aus dem superfesten PDCPD



Volle 60 Grad beträgt der Radeinschlag



Der Innenraum wirkt freundlich, aber strapazierfähig, der Boden kommt ohne Mittelgang aus

würde. In der Mitte des Cockpits befindet sich ein ansprechendes Farb-Display, welches zahlreiche Informationen liefert. An das durchdachte Info-Menü eines Setra oder Mercedes-Benz Busses reicht es aber nicht heran, muss ehrlicherweise festgehalten werden. Suboptimal ist die Position des Handbremshebels. Wer schlanke Hände hat, erreicht ihn gerade noch, nicht aber, wenn die linke Armlehne abgeklappt ist.

Ansonsten besitzt der Futura zahlreiche Ablagemöglichkeiten für kleinere und größere Utensilien. Ein wenig unpraktisch ist lediglich die Position des Getränkehalters für den Fahrer. Steckt ein Getränk darin, wird ein Teil des digitalen Tachografen verdeckt. Im Großen und Ganzen jedoch bleiben kaum Wünsche offen. Insbesondere die Sitzposition hat sich im Vergleich zum alten Futura um Lichtjahre verbessert. Gut gefallen hat uns die Rundumsicht, auch die Sicht in den Spiegel zur Fahrgastbeobachtung ist Spitze. VDL geht hier klar nach dem Grundsatz: Zuerst die Sicherheit, dann der Luxus. Hier können sich so einige Mitbewerber eine Scheibe abschneiden, die diesen Spiegel gern in den obersten, äußeren Ecken verstecken.

Fahren lässt sich der VDL Futura recht spielerisch. Wir hatten den Bus mit mittelgroßem MX-Motor, der 410 PS leistet in Kombination mit der ZF AS-Tronic. Im aktuellen Fahrzeug bedarf es noch kleinerer Abstimmungsarbeiten, insgesamt aber alles nichts schlimmes. Wer häufiger in engen Gegenden unterwegs ist oder auch mal auf einem kleinen Hotelparkplatz wenden muss, der wird sich über den

geringen Wendekreis freuen. Möglich ist das, da VDL die bewährte ZF Vorderachse nutzt, die von Haus aus einen maximalen Radeinschlag von 60 Grad ermöglicht. Diese Achse nutzen auch andere Hersteller, doch nur wenige können dieses Maximum auch ausnutzen, da es eine Frage der Gerippestruktur ist. Gut gemacht – VDL! Auch Federungs- und Neigungsverhalten in schnell durchfahrenen Kurven sind beim neuen Futura sehr zufriedenstellend.

Es gibt ESP, das bei VDL ESC heißt, nur einen Abstandsregeltempomaten oder einen Spurasistenten sucht man noch vergeblich. In Sachen Verbrauch schlägt sich der VDL Futura in der 13-Meter-Version recht ordentlich, mit einem Durchschnittsverbrauch von 29,14 Litern auf unserer sehr schweren Teststrecke ist das ein guter Wert. Hier toppt der Bus sogar den S 415 GT von Setra.

DER INNENRAUM IST EINE KREATIVE MISCHUNG AUS EDLER ANMUTUNG UND PRAKTISCHEM NUTZWERT

Auf dem ADAC-Fahrsicherheitsgelände im brandenburgischen Linthe machte der Bus eine gute Figur. Zwar konnten wir keine Bremswegmessung durchführen, da es regnete, doch zum Glück nahm der Bus zwei Wochen vor unserem Supertest am Coach Euro Test 2011 in Norwegen teil und hier konnten wir mit einer Bremsweglänge von 35,8 Metern einen ordentlichen Mittelwert notieren. Ein wenig Gefühl im Gasfuß braucht der Fahrer, wenn es darum geht, den Bus an einer

glatten Steigung anzufahren. Prinzipiell macht der Futura mit AS-Tronic seine Sache gut, nur wenn der Fahrer mit Vollgas anfährt, drehen die Antriebsräder durch, da einfach zu viel Kraft auf die Hinterachse gegeben wird. Aber das könnte sich mit ein wenig Anpassung der Driveline korrigieren lassen. Überhaupt keine Probleme hatte der Bus auf der Lkw-Kreisbahn. Das ESP machte bei knapp Tempo 40 zu und gefiel durch sein ausgewogenes Regelverhalten. Lediglich im normalen Straßenverkehr kam es vereinzelt zu recht harschen Einbremsern, wenn die Kurve ein wenig zu schnell durchfahren wurde. Aber ein solch abruptes Bremsverhalten haben wir auch bei anderen Herstellern beobachten können.

Der Innenraum ist eine Mischung aus edler Anmutung und praktischem Nutzwert. Drei unterschiedliche Sitzvarianten sind möglich.

Alle stammen aus eigener Entwicklung und werden in der Türkei gefertigt. Hierbei handelt es sich um eine neue Sitzgeneration, die es in den Abstufungen einfach, komfortabel und luxuriös mit den Bezeichnungen Class 100, Class 300 und Class 500 gibt. Dabei bieten die Sitze alles, was der verwöhnte Fahrgast erwartet: Komfort, Seitenhalt, Tische, Fußstützen und die Möglichkeit der seitlichen Verstellbarkeit. Typisch Bova sind die Sitze auf einem ebenen Boden befestigt, das prädestiniert diesen Bustyp automatisch für alternative Bestuhlungsvarianten, etwa 2 + 1. Die Servicesets stammen aus dem Zubehör, passen sich aber gut in das Gesamtkonzept ein. >



Die Scheinwerfer vorn und hinten sind stark strukturiert, wirken aber ein wenig labil beim Anfassen



Die Sitze sind eine Eigenentwicklung



Kaum zu erreichen ist der Handbremshebel, wenn die Armlehne nach unten geklappt ist

Die Verarbeitung im Innenraum ist recht gut. Bei genauem Hinschauen entdeckt man aber doch gelegentliche Unsauberkeiten. So finden sich an den Abdeckplatten zwischen den Servicesets deutlich sichtbare Kanten, die den überwiegend positiven Gesamteindruck traurig stören.

Für kühle Köpfe sorgt seit der Einführung der Euro-4-Motoren eine Klimaanlage von Denso. Als Kühlmittel wird R134a verwendet, insgesamt leistet die Anlage 30 Kilowatt. Zwei Kompressoren versorgen die Anlage mit der nötigen Power, sollte einer ausfallen, kann wenigstens noch auf einer Seite der Innenraum gekühlt

werden. Die Luft kann der Fahrgast dabei per traditionellem Ausströmer, der in die Service-Sets integriert ist, regulieren. Beleuchtet wird der Innenraum per LEDs, das spart Strom,

XENON-SCHEINWERFER, ABBIEGELICHT UND LED-TECHNIK AUF GANZER LINIE SORGEN FÜR ERLEUCHTUNG

einen Glühlampenwechsel und schafft eine sehr gemütliche Nachtbeleuchtung. Hier sieht man: Gutes kann auch einfach gemacht sein. Den Fahrer wird übrigens freuen, dass sich in

der Frontscheibe die Innenraumbeleuchtung nicht spiegelt. Den Außenbereich erleuchteten beim Testbus Xenon-Scheinwerfer. Das macht einen guten Eindruck der zusätzlich unterstrichen wird vom serienmäßig vorhandenen Kurven- oder Abbiegelicht. Der Begriff serienmäßig gilt auch für das Tagfahrlicht. Dieses ist in LED-Technik ausgeführt und unterstreicht zusätzlich die interessante Front-Optik. Sehr gut gefallen hat uns zudem, dass auch die Heckleuchten mit LEDs realisiert worden sind. Das ist nicht nur eine helle Angelegenheit, sondern auch eine sehr sichere.

Insgesamt hat VDL in der Tat einen sehr spannenden Bus auf die Räder gestellt, dessen hauptsächliches Anliegen seine Betonung auf Wirtschaftlichkeit ist. Gut, das haben auch andere auf der Agenda, doch VDL schafft es mit dem Futura wie kaum ein anderer, dieses Thema nicht nur konsequent umzusetzen, sondern dabei auch einen Bus zu kreieren, an dem alle Beteiligten auch auf lange Dauer ihre Freude haben werden. Etwa 250.000 Euro wird für unseren Testbus verlangt. Bei dem ist auch die Ausstattung schon recht üppig. Überhaupt hat der VDL viele wichtige Features serienmäßig verbaut. Die gesamte Service-Organisation kann dabei auf jahrzehntelange Erfahrungen setzen, wovon letztlich alle profitieren. Mag sein, dass der neue Futura noch die eine oder andere Schwäche aufweist, doch das ist alles mit einfachen Mitteln zu beheben. Viel interessanter ist das Gesamtprodukt und hier ist VDL ein echter Wurf gelungen. ■

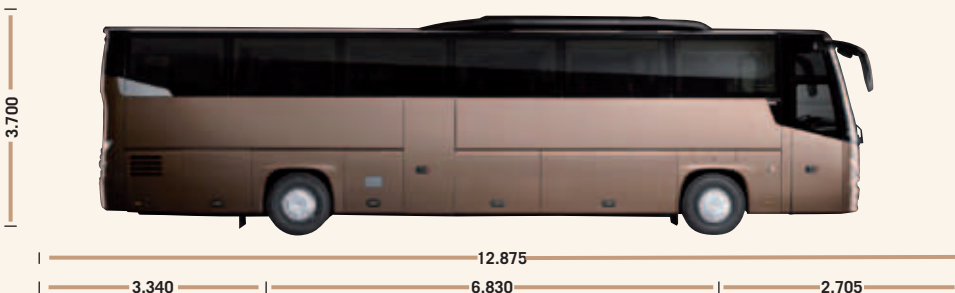
FOTOS Sascha Böhneke



TECHNISCHE DATEN
Futura FHD2-129/410

Länge	12.875 mm
Breite	2.550 mm
Höhe	3.700 mm
Überhang vorn / hinten	2.705 mm / 3.340 mm
Radstand 1-2	6.830 mm
Wendekreis	22.096 mm
Gewicht unbeladen / max. / Test	13.140 kg / 18.000 kg / 17.920 kg
Fahrgastkapazität Total / Sitze	47 + Reiseleiter + Fahrer
Motor	DAF MX 300 S, 6 Zylinder, 12,9 L Hubraum, 300 kW (410 PS) bei 1.900 U/min, 2.000 Nm bei 1.000 – 1.500 U/min
Getriebe	ZF AS-Tronic, 12 Gänge, automatisiert
Retarder	integriert
Bremsen	Scheibenbremsen, EBS, ABS, ESC, ASR
Achsen	Einzelradaufhängung vorn, ZF RL 75 E ZF A 132, S91, 2,93:1 hinten
Federung	elektronisch geregelte Luftfederung
Reifen	vorn 295/80R22,5, hinten 295/80R22,5
Tankinhalt Diesel/AdBlue	500/60 Liter
Lenkung	ZF-Hydraulenlenkung Servocom 8098

ABMESSUNG



AUSSTATTUNG UND PREIS

Ausstattung (Auswahl)
 Xenon-Scheinwerfer
 Abbiegelicht
 Rückleuchten in LED-Ausführung
 Bosch Professional Line Audio/Video
 2 19-Zoll-LCD-Monitore
 Klimaanlage 30 kW, Denso
 2 Klimakompressoren (r. / l.)
 Fahrersitz Isri 6869
 Fahrgastsitze VDL Class 100
 Frenzel Küche FOB 555
 Kühlschrank 60 Liter in der Front
 Spiegel elektrisch verstellbar/beheizbar
 Fahrerschlafkabine
 12 identische Seitenscheiben
 3 identische Kofferraumklappen

Preis Testwagen: 250.000 Euro

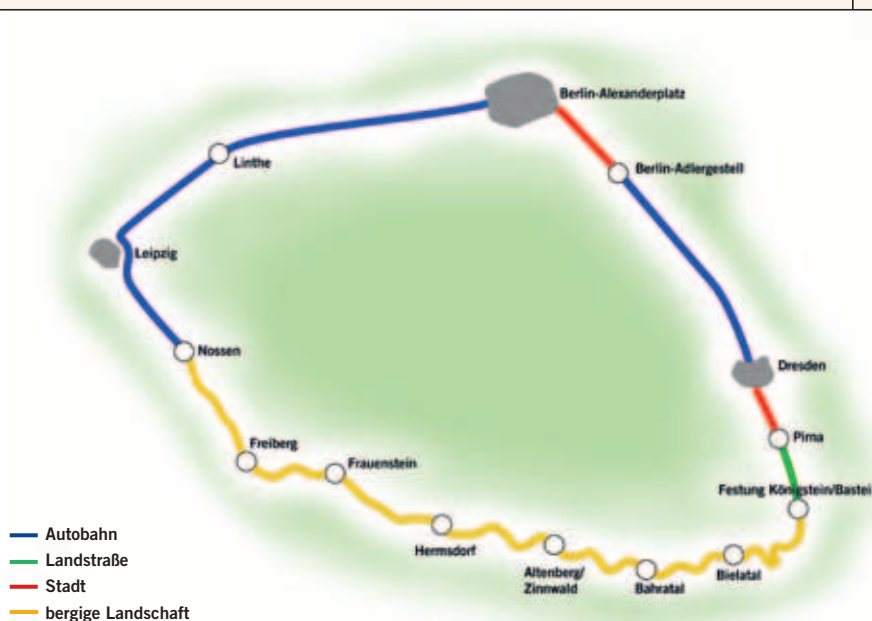
TESTERGEBNISSE

Verbrauchsmessung
 Kilometer gesamt: 599
 Verbrauch gesamt: 29,14 Liter / 100 km
 BAB1: 59,3 km, 24,47 Liter / 100 km
 Stadt1: 28,1 km, 37,3 Liter / 100 km
 BAB2: 164,7 km, 24,77 Liter / 100 km
 Stadt 2: 19,8 km, 33,39 Liter / 100 km
 Land schwer: 139,4 km, 42,96 Liter / 100 km
 BAB3: 186,3 km, 22,71 Liter / 100 km

Streckenbedingungen:
 Am Testtag herrschten Temperaturen von circa 16-19 Grad Celsius, starker Wind und starke Regenschauer während der gesamten Testfahrt

TESTSTRECKE

599 KM



UNSER URTEIL



Der VDL Futura ist ein echtes Leichtgewicht. Das wiederum dürfte ihn zu einem ernstzunehmenden Schwergewicht in der Liga der 2-achsigen Reisebusse machen, denn hier zählt jedes Kilo. Mit dem MX Motor im Heck besitzt der Futura eine Maschine, die einen guten Ruf hat, geht es um das Thema Standfestigkeit. Der Bus macht zudem eine gute Figur in Sachen Kraftstoffverbrauch, hier schlägt er so manchen Mitbewerber und das trotz Vollausrüstung auf 13 Metern. Das Design des neuen Futura erinnert ein wenig an den alten Magiq, besitzt aber dennoch so viel neue Eigenständigkeit, dass er mit Sicherheit seine Fans finden wird. Die Verarbeitungsqualität stimmt im großen und ganzen, lediglich in einigen Details könnte der Bus noch etwas Feinschliff vertragen. Mit VDL haben die Käufer zudem ein Unternehmen im Rücken, das genau weiß, wie guter Service zu funktionieren hat.

WERTUNG

VDL Futura FHD2-129/410

Motor

Anfahrverhalten	■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■	9
Leistungsverlauf	■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■	8
Tempomat/ART	■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■	8
Lärmemission	■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■	7
Retarder	■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■	7

- + Sehr kraftvoller 12,9-Liter-Reihen-Sechszylinder, laufruhig und vibrationsarm, angenehm starke Kraftreserven auch im unteren Drehzahlbereich
- Die Retarderleistung ist prinzipiell gut, könnte aber gerade bei vollbeladenem Bus sowohl schneller greifen als auch noch einen Tick stärker zupacken

erreichte Punkte von max. 50 Punkten **39**

Getriebe

Bedienung	■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■	10
Autom. Regelung	■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■	9
Schaltvorgänge	■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■	7
Rangieren	■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■	8

- + Schaltvorgänge komfortorientiert, ruckfreies Schalten auch bei Lastwechseln und schwierigen Berg/Tal-Situationen, manueller Eingriff intuitiv
- Abstimmung der AS-Tronic war beim Testbus noch nicht optimal, schaltet zu häufig auch auf fast ebenen Flächen die Gänge einzeln durch

erreichte Punkte von max. 40 Punkten **34**

Fahrverhalten

Lenkung	■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■	9
Bremsleistung	■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■	8
Bremsdosierbarkeit	■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■	9
Kurvenhandling	■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■	7
Federung	■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■	9
ESP-Abstimmung	■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■	9

- + Sehr direkte Lenkung, guter Kontakt zur Straße, Federung optimal abgestimmt, kaum Aufbauwanken zu spüren, Bremsleistung feinfühlig dosierbar, Bremswirkung bewegt sich im üblichen Rahmen, sehr gutes Wendeverhalten durch 60-Grad-Radeinschlag
- Konzeptbedingt durch langen Radstand ist mehr Arbeit beim Kurvenfahren erforderlich, teilweise „hackt“ das ESP ganz schön zu, wenn eine Kurve im Ansatz zu schnell durchfahren wird

erreichte Punkte von max. 60 Punkten **51**

Fahrer Arbeitsplatz

Ergonomien	■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■	8
Instrum./Armaturen	■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■	8
Schalter	■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■	8
Lüftung/Heizung	■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■	9
Ablagen/Staufächer	■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■	9
Sicht/Spiegel	■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■	10
Verstellbereich Sitz	■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■	10

- + Gute Sicht auf die Anzeigen, auch bei Sonneneinstrahlung, sehr einfach zu bedienende Klimaanlage, viele Ablagen für den Fahrer
- Position des Hebels des Federspeichers zu weit unten zwischen Sitz und Fenster, nur bei hochgeklappter Lehne benutzbar, keine Lenkradbedienung

erreichte Punkte von max. 70 Punkten **62**

Fahrgastinnenraum

Verarbeit./Qualität	■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■	8
Sicht nach außen	■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■	8
WC	■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■	8
Küche	■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■	8
Stufenhöhen	■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■	9
Einstiegsbreiten	■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■	8
Servicesets/Bedien.	■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■	10
Müllkonzept	■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■	8

- + Moderner Innenraum mit heller Ausprägung, ergonomische Fahrgastsitze, Haptik der Oberflächen sehr angenehm, dennoch strapazierfähig
- An einzelnen Stellen etwas nachlässige Verarbeitung, beispielsweise überstehende Kanten im Bereich der Servicesets

erreichte Punkte von max. 80 Punkten **67**

Lichtkonzept

Außenbeleuchtung	■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■	10
Armaturenbel.	■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■	9
Innenraumbel.	■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■	10
Spiegel. Frontsch.	■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■	10
Kofferraumbel.	■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■	9
Wechsel Leuchtm.	■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■	10

- + Keine Spiegelung in Frontscheibe, gute Ausleuchtung der Straße, Sicherheit durch Kurvenlicht, LED-Nutzung in fast allen Bereichen, einfacher Wechsel der Leuchtmittel
- Kein zentrales Anschalten der Leseleuchten möglich

erreichte Punkte von max. 60 Punkten **58**

VDL FUTURA

Der Bus im Praxistest

Bremswegmessung 80 km/h – 0 km/h
35,8 m, 3,7 s, 0,7 G

Beschleunigung 20/40/60/80/90 in s
5,2/11,2/21,8/35,2/39,9

Pylonengasse bei Tempo 40

Bei zügiger Einfahrt in die Gasse wird der Bus heftig durch das ESP eingebremst. Durch den langen Radstand sind starke Lenkbewegungen notwendig, Aufbau bleibt aber angenehm stabil.

Dynamikkreis

ESP greift bei Tempo 40 und hält dann den Bus sauber in der Spur, bei ruckhaften Lenkbewegungen und provoziertem Ausbrechen schnelle Korrektur der Systeme.

ASR-Test

Fahrzeug muss sehr gefühlvoll angefahren werden, sonst erfolgt ein Durchdrehen der Räder, Vollgasanfahrten nur bedingt möglich, erfordert etwas Erfahrung.

Wertung Kraftstrang, Handling

Die gefahrene Kombination von ZF-AS-Tronic und starkem Paccar-Motor gefällt. Der nur knapp 18 Tonnen wiegende Bus lässt sich damit leichtfüßig bewegen. Leider fehlte der Abstimmung im Testbus der letzte Feinschliff bei der AS-Tronic. Dadurch kam es schon mal in der Ebene vor, dass jeder Gang durchgeschaltet wurde, was in der jeweiligen Situation nicht erforderlich wäre. Die Lenkung wirkt angenehm direkt und vermittelt einen guten Kontakt zur Fahrbahn. Durch den großen Lenkeinschlag verfügt der Bus zudem über einen sensationell geringen Wendekreis.

ADAC
in Linthe



Nur wenige Anbieter der Weiterbildung im Rahmen der EU-Berufskraftfahrerqualifikation bieten die Möglichkeit, das theoretisch erworbene Wissen auch praktisch umzusetzen. Dabei ist gerade das äußerst wichtig, um sein Fahrzeug in praktischen Notsituationen beherrschen zu können. Das ADAC-Fahrsicherheitszentrum Berlin Brandenburg bietet auf speziell für Nutzfahrzeuge zugeschnittenen Flächen – die auch die OMNIBUSREVUE für ihre Tests nutzt – genau diese Möglichkeiten. Mehr Infos unter: www.fahrsicherheit.de/linthe



FOTOS Sascha Böhnke



UNSER URTEIL: EIN SEHR REIFER UND WIRTSCHAFTLICHER BUS

In das Urteil fließt neben den erreichten Punkten auch der technologische Standard mit ein.

Sehr gut hat uns die konsequente Ausrichtung auf Leichtbau und den Verzicht auf Kostentreiber gefallen

GESAMTPUNKTE VON MAX. 360
311 Punkte

URTEIL
2+