



Beulas Aura 12

# Zuneigung auf den zweiten Blick

Der Aura von Beulas ist kein spanischer Herzensbrecher, eher ein grundsolider Partner für jeden Tag.

Auf den ersten Blick erregt der Hochdecker Aura wenig Aufmerksamkeit. Doch ein zweiter Blick lohnt – hinter dem schlicht-eleganten Bleckleid verbirgt sich ein praxisgerechter Reisebus mit MAN-Technik, der zudem sehr sorgfältig gefertigt wird.

**W**ieder so ein Exot, der hier kommt und geht“ – so oder ähnlich klang es bei Unternehmern, die wir zum Markteinstieg des spanischen Herstellers Beulas befragten. Andere Experten wissen es besser: Beispielsweise der Neoman-Vertriebschef

Martin Scharrer - als intimer Kenner des spanischen Busmarktes beurteilt er die Marke Beulas als grundsolide und sortiert ihre Produkte im Segment der Premiumfahrzeuge ein. Hat der spanische Newcomer eine Chance gegen Mercedes, Neoplan und Co? Wer heute bei Omni-

bus-Unternehmen nachfragt, findet in allen Lagern zahlreiche enttäuschte Kunden. Die sich kein X für ein U vormachen lassen, wenn es um gelieferte Qualität und Serviceleistungen geht. Da mag es so manchen geben, der sich auf die Suche nach seriösen Alternativen macht.



**oben: 9,5 m<sup>3</sup> Kofferraum, eine riesige Klappe links mit pneumatischem Schließmechanismus**

**unten: Der Spanier zeigt gerne, was er zu bieten hat.**

**rechts: Die schräge Frontscheibe wird optisch nach unten verlängert.**



**Aura-Cockpit mit angenehmen Platzverhältnissen und guter Ergonomie.**

Eines gleich vorweg: Der 3,85 m hohe Aura ist kein Billigbus. Der Importeur Knorrbus stellt bei der Lieferung des Hochdeckers 250.000 Euro in Rechnung. Dafür bekommt der Kunde einen 12 Meter langen Zweiachser für den gehobenen Reiseeinsatz, der mit seiner Ausstattung kaum Wünsche offen lässt. Klimaanlage, Küche, WC, Audio und Video mit Flachbildschirmen – wo man anderswo kräftig drauflegt, bietet Beulas „all inclusive“. Seine Optik ist – untypisch für spanische Produkte – eher unspektakulär. Das Design passt zur unaufgeregten Art des Beulas – er ist kein Blickfänger, dafür zeitlos-gediegen. Die große geneigte Frontscheibe erinnert an Setra und deren 200er-Baureihe. Glatt und reinigungsfreundlich zeigen sich die Seitenflächen mit den bündig geklebten Scheiben. Sie kommen ohne Leisten und ohne dicke Silikonfuge aus. Die Spaltmaße sind ebenmäßig, was den Qualität-

seindruck des Aura verstärkt. Das kleine Dreieckfenster hinter der B-Säule mag entbehrlich erscheinen, doch wer spitzwinkelig abbiegt, erkennt schnell den Wert des Designelements. Unauffällig hält sich die unentbehrliche Klimaanlage im Hintergrund, sie duckt sich dicht hinter die Verkleidung auf dem Dach und beeinträchtigt die Silhouette nur wenig. Mit etwas Würze reichert das Heck den Auftritt des Beulas an, das mit wenigen Linien und Elementen Höhe und Form geschickt kaschiert.

Mit einer Höhe von 3,85 m und 49 + 1 + 1 Sitzen zählt der Hochdecker Aura mit 13.900 kg zu den Mittelgewichten. Wer einen leichteren Zweiachser sucht, wird vom Importeur mit dem 20 cm niedrigeren Cygnus bedient – er packt 49 Fahrgäste samt Gepäck, ohne auf der Waage rot zu werden. Die Rolle des Truppentransporters ist den dreiachsigen Kollegen auf den Leib geschnitten, die

mit 12,75 m 53 Fahrgäste und mit einem Meter länger gar 57 Passagiere aufnehmen. Beim Antrieb wird dem Kunde freie Wahl zwischen den Fahrgestellen von MAN, Scania und VDL (mit DAF-Motoren) geboten.

Die rollende Basis unseres Testkandidaten stammt von MAN, das modulare Reisebuschassis heißt A35 und kommt aus Salzgitter. Topaktuell präsentiert sich die Fahrwerkstechnik mit hochmoderner Mehrlenker-Einzelradaufhängung vorn und gut geführter MAN-Hinterachse – wie man sie eben auch in den Reisebussen des Neoman-Konzern findet. Ebenso modern ist das elektronische Bremssystem, das die MAN-Techniker jetzt auch ihren Chassis spendieren. Einzig der D28-Motor stammt noch aus der letzten Generation, künftige Kunden werden aber sicher mit den leistungsfähigen D20-Sechszylindern in Euro 4-Abgasqualität bedient.



Elegant leichtes Heck mit eingezogener Dachpartie

**Edelstahl gegen Korrosion.** Beulas spricht von einem integralen Aufbau, der auf den beiden Original-Fahrwerksmodulen aufsetzt. Das Stahlgerippe ist gemäß ECE R 66 konstruiert und seitlich mit rostfreiem Edelstahl verkleidet. Wer in Sachen Korrosion sicher gehen möchte, kann auch die gesamte Fahrzeugstruktur in Edelstahl ordern. Jedenfalls legen die Spanier ein besonderes Augenmerk auf die Rostbeständigkeit – hier mit Hoh-

raumversiegelung, dort mit Ablaufbohrungen für das Kondenswasser.

Wer auf ein spanisches Feuerwerk im Innenraum spekuliert, wird zuerst enttäuscht. Vielmehr herrscht auch hier gediegene Kost vor. Die Raumökonomie ist nicht zu beanstanden, auf Wunsch kann der 12-Meter-Spanier auch mit 51 Fahrgastsitzen bestückt werden. Glatte Flächen und saubere Verkleidungen geben die Richtung vor. Die Gepäckablagen werden von gedämpften Klappen geschlossen, Beulas weiß eben, was sich für ein Premiumfahrzeug gehört. Polierter Edelstahl blitzt an den Abschränkungen, bei den Sitzen hat der Kunde freie Wahl.

Im Testfahrzeug sind 49 unscheinbare Kielsitze montiert, auf Wunsch gibt es aber auch edles Fainsa-Gestühl mit Mittelarmlehne oder Vogelsitze mit einstellbaren Lordosenstützen. Das Kapitel Heizung, Lüftung und Klimaanlage hält keine Überraschungen bereit – geheizt wird über Konvektoren und die Dachkanäle, die Belüftung und Kühlung übernimmt eine 32 kW kräftige Webasto-Einheit auf dem Dach. Dass sie allerdings in Fahrzeugmitte unter Volllast das Klangbild dominiert, ist mehr als ein Schönheitsfehler. Schade, denn sonst erweist sich der Aura von Beulas akustisch als Musterknabe.

Weder Windgeräusche vorn noch der Antrieb hinten beeinträchtigen die noble Geräuschkulisse. Karosserieresonanzen – Fehlanzeige, hier klappert und knistert nichts. Pluspunkte sammelt der Spanier auch mit seiner Funkfernbedienung für die Zentralschließanlage, auf den dicken Schlüsselbund verzichtet man gerne. Die beiden Einstiege verdienen sich Noten gut bis ausreichend – vorn moderat ansteigend und mit breiten Stufen, hinten steil und schmal. Dafür findet man unter Stufe zwei hinter Glas einen Feuerlöscher – gut zugänglich und für einen Schnellangriff gerade richtig. Die Türinnenseiten, die heute in einigen Fahrzeugen gerne mal vernachlässigt werden, erfüllen im Beulas den ästhetischen Premium-Anspruch. Ein wenig spanische Finesse blitzt auf, wenn die Kofferklappen auf Knopfdruck pneumatisch geöffnet und geschlossen werden. Einen Einklemmschutz hat die Kinematik allerdings nicht zu bieten.

**Der Platz an der Sonne.** Der Aura-Fahrer genießt das Privileg eines eigenen Zugangs – nur schade, dass die Türfüllung weder Schrank noch Staufach bietet. Allerdings schließt sie schon aufs erste Mal mit sattem Plopp im Schloss, pfeift oder klappert auch bei hohem Tempo nicht. Das Cockpit zeigt sich großzügig. Das Platzangebot reicht für Langbeiner und der Komfort des NTS-Sitzes von Isri für Langstrecken. Die übersichtlichen Instrumente stammen von MAN, die Schalter und Bedienelemente sind klar und selbstlernend gegliedert. Die beiden Hebel für Retarder und Tempomat rechts der Lenksäule verdienen keinen Ergonomiepreis, ebenso wenig die Feststellbremse links hinter dem Fahrersitz. Dagegen schätzt man hinter dem Steuer die UV-Licht absorbierende Frontscheibe. Auf der Straße sammelt der Beulas fleißig Punkte. Der Hochdecker zieht spurstabil seine Bahn und passiert flink kurvenreiche Landstraßen, gerade so, wie man es von einem 12-Meter-Bus erwartet. Der Wendekreis von 21 Metern ist zwar nicht rekordverdächtig, reicht aber für alle Fälle eines Reisebus-Alltags.

**Souveräne Antriebsquelle.** In Sachen Fahrkomfort kann der Spanier mit allen renommierten Wettbewerbern mithalten.

## Lieferant für den Mittelstand

Hinter Beulas steht einer der ältesten Omnibushersteller Europas. Bereits 1934 gründete Ramon Beulas das Unternehmen Carrocerias Beulas, das sich auf Omnibusaufbauten für LKW-Fahrgestelle spezialisierte. Noch heute wird Beulas in dritter Generation als Familienunternehmen geführt. Gefertigt wird am Stammsitz in Nordspanien, 30 Kilometer südwestlich von Girona. 195 Mitarbeiter produzieren jährlich etwa 225 Fahrzeuge, seit 2003 nach den Vorgaben des Qualitätszertifikates DIN EN ISO 9001-2000. Das Produktprogramm umfasst ausschließlich Reise- und Überlandbusse, die auf der Basis von Original-Fahrgestellen von MAN, Mercedes-Benz, Scania, VDL und Volvo gefertigt werden. In Deutschland werden die Beulas-Fahrzeuge von Knorbus im brandenburgischen Sonnewalde vertrieben.



**oben:** Keine Experimente im Innenraum, die solide Verarbeitung spricht für lange Lebensdauer

**unten:** Attraktive Deckenlandschaft mit Service-sets und geschlossenen Ablagen

Beeindruckend ist der limousinengleiche Abrollkomfort, der schon bei Leerfahrt geboten wird. Selbst harte Querfugen werden bei Langsamfahrt elegant verdaut, was längst nicht jeder kann. Bei Reisegeschwindigkeit wird sich der Aura zum komfortablen Partner, der mit ausgewogenen Fahreigenschaften glänzt. Der 410 PS starke D28-Sechszylinder im Heck zählt als Euro-3-Motor bereits zum alten Eisen. Wer heute bestellt, wird mit einem D20-Triebwerk bedient. Wer hohe Reiseschnitte und eine souveräne Antriebsquelle schätzt, sollte den Sechszylinder mit 440 PS in der nächsthöheren Leistungsklasse wählen.

Unsere Probefahrten zeigen: Dieser kleinvolumige Leichtathlet spannt schon knapp über Leerlaufdrehzahl seine Muskeln: zwischen 1.000 und 1.400 Umdrehungen bereits 2.100 Nm Drehmoment und darüber schon mehr als 95 Prozent der Nennleistung. Gepaart mit einem schnell ausgelegten Antriebsstrang ergeben sich hohe Fahrleistungen und günstige Kraftstoff-Verbrauchswerte. Auch beim Getriebe votieren wir für die bestmögliche Lösung. Das manuelle ZF-Sechsganggetriebe (ZF 6 S 160) machte sich durch lange Schaltwege und wenig exakt definierte Gassen keine Freunde – also besser die AS-Tronic bestellen, die bekanntlich mit den MAN-Motoren vortrefflich harmoniert. Ohne Fehl und Tadel bleibt die EBS-Bremsanlage, die den schnellen Hochdecker jederzeit in Griff hat. Nicht nur die Bremsleistung stimmt, auch der Pedaldruck baut sich weitgehend linear auf. Zur aktiven Sicherheit tragen auch die Xenon-Scheinwerfer bei, die serienmäßig zum Ausstattungsum-

**Auf 12 m Länge stimmige Proportionen ohne Schnickschnack – die Klimaanlage wird ins Gesamtbild integriert.**

fang zählen. Ausfallsichere LED-Lichter für Rücklicht, Blinker, Begrenzungsleuchten plus Nummernschildbeleuchtung zeigen, dass bei Beulas nicht auf Kosten der Kunden gespart wird. Die Fahrer werden unterwegs das umfangreiche Bordwerkzeug, die Waschbürste und den Reservespiegel schätzen. So viel Praxisnähe schafft Vertrauen, und der deutsche Importeur verspricht auch nach dem Verkauf noch gute Betreuung in allen Lebenslagen. Der sieht seinen introvertierten Aura vor allem als Reisebus, der auch mal für Wochen ohne Betriebs-hof auskommt. Wir glauben es ihm gerne.

**Unser Fazit.** Wer einen praxisgerechten Allrounder für die Reise sucht, sollte sich auch den Beulas Aura näher ansehen. Der Aura ist vielleicht kein Typ für jeden, aber ein attraktives Produkt von einem erfahrenen Hersteller – nicht hypermodern, aber mit vielen guten Eigenschaften gesegnet. Billig ist der zeitlos elegante Hochdecker aus Spanien nicht, eher gilt das Etikett preiswert. Er ist kein Blender, seine Stärken liegen im Alltag, wo er mit hochwertiger Ausstattung und solider Fertigung punktet. Bei den Fahrgästen dürfte der Aura gut ankommen, der gebotene Komfort ist mehr als beachtlich. Lange Service-Intervalle von 80.000 km reduzieren die Standzeiten – sie orientieren sich am Chassis-Lieferanten MAN, dessen Werkstätten gerne auch die Wartung übernehmen.