

TEST Bova Futura FHD 12-370

Langläufer mit guter Kondition

Gebrauchte Futuras stehen gerade bei Vielfahrern hoch im Kurs. Sie überzeugen durch ihren einfachen Aufbau ohne großen Schnickschnack und genießen den Ruf hoher mechanischer Zuverlässigkeit.

Seit mehr als 20 Jahren wird der Bova Futura gebaut, und er sieht noch keineswegs alt aus. Vor allem sein markantes Gesicht, gepfeilt wie ein Düsenjet, verleiht dem Hochdecker aus den Niederlanden seinen dynamischen Auftritt. Doch heute scharen sich um den Futura keine Neugierigen auf den Omnibusparkplätzen, er zählt mit mehr als 7.500 gebauten Einheiten zu den bekanntesten Gesichtern auf den Straßen Europas. Auch hier zu Lande kann sich der

Erfolg sehen lassen, gleich hinter den Marken Mercedes-Benz, Setra und Neoplan steht der holländische Hersteller auf Platz vier. Trotz der langen Bauzeit – man möchte es kaum glauben – wächst die Fangemeinde immer noch an. So manchem Unternehmer bangt es schon vor jenem Moment, an dem der Bova Futura von einem Nachfolger abgelöst wird. Denn das modular aufgebaute Brot- und Butter-Auto kommt noch ohne großartige Elektronik aus – der neue Futura wird sich diesen neuzeitlichen Trends allerdings kaum verschließen können.

Kommen wir zu unserem Testfahrzeug: Dabei handelt es sich um einen Hochdecker von der Stange, ein gewöhnlicher Zweiachser mit 3-Sterne-Bestuhlung und 49 Fahrgastsitzen. Maßvoll wie das Leergewicht von 12.500 kg ist auch die Höhe von 3,55 m, die dem Reisebus die Durchfahrt unter den meisten Unterführungen möglich macht. Vier Jahre hat der Futura seinem einzigen Vorbesitzer Primo Reisen in Wingst treue Dienste geleistet, der den Holländer nach 412.000

**Einfach, unkompliziert und ausgereift:
Vor allem Langstrecken-Fahrer schätzen den
Bova Futura.**



km gegen ein Neufahrzeug eintauschte. Er ist gewiss kein Blender, seine etwas stumpfe reinweiße Karosserie gibt an den Klebestellen der Folien den Vorbesitzer preis. Dennoch kam er immer in den Genuss angemessener Pflege, der ordentlich gereinigte Innenraum wirkt weder verwöhnt noch verrauht.

Pflegeleicht und nicht sonderlich attraktiv sind die Deckenverkleidung aus dunklem Kunststoff, der anthrazitfarbene Teppich und der graue Nadelvlies-Bezug der Seitenwände. Dafür gefällt der ebene Boden ganz ohne Stolperfallen; eine leichte Einschränkung der Innenhöhe (1,90 m) muss dafür in Kauf genommen werden. Die gut erhaltenen Kiel-Sitze zirpen bei Leerfahrten ein wenig und künden von ei-

Auf schnellen Strecken erweist sich der Test-Kandidat als unbeirrbarer Geradeausläufer.

nem harten und intensiven Vorleben. Doch die Stabilität der Einbauten ist kein grundsätzliches Problem, der Futura gilt als robustes und routiniert gefertigtes Fahrzeug. Achten sollte man auf die doppelverglasten Seitenscheiben, die da und dort Luft ziehen und mit der Zeit blind werden. Hier und da zu beobachten sind vibrierende Seitenscheiben, vor allem wenn der kalte Motor im Leerlauf noch rau läuft.

Heizung und Lüftung arbeiten unauffällig, doch effektiv. Seit rund elf Jahren unterstützt eine serienmäßige Dachheizung die Seitenwandkonvektoren. Die Feinsteuerung der Belüftung übernimmt Futur-Air, ein eigens entwickeltes elektronisches Steuergerät – wie bei guten Neufahrzeugen üblich, muss der Fahrer nur noch die Temperatur einstellen. Für ausreichend Frischluft auch an heißen Sommertagen sorgt eine Split-Klimaanlage mit Thermo-King-Komponenten. Wer mit einem gebrauchten Futura liebäugelt, sollte allerdings auf die Sauberkeit der Filter achten.

Jeder Sachverständige rät zur Probefahrt, wir empfehlen einen ausführlichen Testlauf mit unterschiedlichen Fahrsituationen. Denn nur auf der Straße verrät der



(von oben links nach unten rechts) **GFK-Heck mit Spoiler, der die Rückseite sauber hält**
Sauber verkleideter Kofferraum mit etwa 8 m² Kofferraum plus Schlafkabine
Höhlencharakter mit dunklen Farbtönen: Der Innenraum des 49-Sitzers präsentiert sich sauber, stabil und unbeschädigt.
Vollausstattung mit AC/WC, Bordküche und Videoanlage



Bova Futura

– Eine Erfolgsgeschichte –

1982 Vorstellung des Futura FH und FL als Nachfolger des Typs Europa

1985 Präsentation des ersten FHD-Dreiaxlers für Australien; Bova produziert erstmals 182 Futuras.

1986 Wahl zum „Coach of the Year 1986“

1991 Neue Front mit Ellipsoid-Lampen; der Stabilisator wird von der Vorderachse an die Hinterachse versetzt.

1993 Mit der Fahrgestellnummer 5803 bekommt der Futura ein neues Heckdesign; Einführung neuer Euro 1-Motoren von DAF; ABS wird Standard. Auf Wunsch kann der Futura mit MAN-Motoren in Euro 1-Qualität geordert werden. Einführung des langen Dreiaxlers FHD 15-430 mit 430-PS-DAF-Motor

1995 Einführung des niedrigeren Futura FLD 15-370 und 15-430; neue Euro 2-Motoren von DAF; neue Lenkung ZF 8098 mit variabler Lenkübersetzung

1996 Einführung des verlängerten Zweiaxlers FHD 13-370; neue MAN-Euro 2-Motoren mit 400 PS

1998 Einführung von Euro 2-Motoren von Cummins für den englischen Markt; Bova liefert in diesem Jahr 441 Futuras aus.

1999 Facelifting mit neuen Rundscheinwerfern; Fahrersitze jetzt mit Dreipunkt-Gurten, Passagiersitze serienmäßig mit Zweipunkt-Gurten. Der 5.000ste Futura wird an SEA in Italien ausgeliefert.

2000 Das Futura-Fahrgestell wird jetzt pulverbeschichtet. Bova schließt einen Vertrag mit dem chinesischen Busbauer Zhongtong über die Lieferung von Know-how und CKD-Paketen ab.

2001 Neue Euro 3-Motoren, nur noch DAF-Motoren kommen zum Einbau. Einführung der HGS-Schaltung (Hydraulic Gear Shift); ASR wird Standard. Der 6.000ste Futura geht an Piot in Frankreich.

2004 Der Überrollbügel gemäß ECE R 66 wird Standard; neue NTS-Fahrersitze von Isri. Der 7.000ste Futura wird an Moseley Distributors Ltd. in Großbritannien geliefert.



(von oben nach unten) Die Ellipsoid-Scheinwerfer: korrekt eingestellt und nicht angelaufen
Das Fahrwerk ist gut in Schuss:
Die manuell abschmierbare Doppelgelenkachse des Futura sieht aus wie neu.
Das Optimum bei der Bremsprüfung dank neuer Bremscheiben und -trommeln

Kandidat wesentliche Informationen über seinen aktuellen Zustand. Unser Test-Futura spurt auf schnellen Strecken unbeirrbar geradeaus und lässt sich auch auf kurvigem Geläuf fast spielerisch dirigieren. Ein wenig irritiert die extrem leichtgängige ZF-Lenkung, die in der Mittelstufe kaum Rückmeldungen gibt. Die Seitenneigung hält sich in Grenzen, der Bova rundet flott und ohne Rollbewegungen einen Landstraßenslalom mit wechselvollen Kurven.

Auch bei Langsamfahrt zeigt das Fahrwerk nicht alltägliche Qualitäten, die Einzelradaufhängung vorn und die schwere Hinterachse sprechen vergleichsweise

sensibel auf Quertagen und geflickte Fahrbahnoberflächen an. Die Fahrgäste werden davon wenig belästigt, sie sitzen ordentlich untergebracht auf straff gepolsterten Kiel-Sitzen. Zudem passt das Geräuschniveau ins Komfortbild des Futura, selbst im Heck bleibt es ruhig: Der Motor hält sich auch bei Tempo 100 dezent zurück, Getriebe und Hinterachse arbeiten beispielhaft ohne Unmutsäußerungen.

Der mit 370 PS ausreichend starke DAF-Reihensechszylinder dreht im großen Gang bei 100 km/h mit 1.650 Umdrehungen und bietet so genügend Drehmoment und Drehzahlreserve für kurze



Gebündelte Kompetenz für den Gebrauchtwagen-Test der Bus-Fahrt: Fahrzeug-Tester Wolfgang Tschakert (Foto), Gebrauchtwagen-Experte Rex Knorr (siehe Kasten Der Experte urteilt) von Knorr Omnibus in Sonnewalde und die Sachverständigen-Organisation Dekra



Gebrauchte Omnibusse in der Bus-Fahrt

So mancher Omnibus-Unternehmer kalkuliert mit spitzer Feder – nicht jede Auftragslage rechtfertigt den Kauf eines Neufahrzeugs. So entscheidet man sich hier und da für einen Gebrauchten. Doch welcher Typ ist empfehlenswert, wo liegen die Pferdefüße der Second-Hand-Fahrzeuge? Licht ins Dunkel bringt der Bus-Fahrt-Gebrauchtwagentest – hier werden nicht nur neue Modelle unter die Lupe genommen, sondern auch die wichtigsten Typen des Marktes. Beantwortet wird, ob der Bus noch den heute geforderten Stan-

dards entspricht, welche Typen, Ausstattungen und Baujahre besonders empfehlenswert sind und auf welche Schwachstellen zu achten ist. Mit von der Partie sind KFZ-Sachverständige der Dekra, die jeden Prüfling sorgfältig begutachten. Am Ende jeder Untersuchung fällt die Entscheidung, ob die begehrte HU-Plakette verliehen wird. Mit Rex Knorr aus Sonnewalde steht der Busfahrt auch ein erfahrener Gebrauchtwagen-Profi beratend zur Seite, der nicht zuletzt über das aktuelle Preisniveau Auskunft gibt.

Autobahnsteigungen. Das Sechsgang-Getriebe passt gut zur Motorisierung, die Übertragung mit langer Schaltwelle verlangt vom Fahrer nur wenig Kraft, doch lange Wege. Gute Noten gibt es auch für die pneumatische Bremsanlage, die überraschend feinfühlig operiert. An der Vorderachse verzögern Scheibenbremsen, an der Hinterachse Trommeln. Bei gutem Wartungszustand ist der Futura damit auch für den Extremfall gut gerüstet.

Wer sich für einen Bova erwärmt, möchte selbstverständlich auch einen DAF-Motor im Heck haben. Die Reihen-sechszylinder der Holländer gelten gene-

rell als zuverlässige und auch genügsame Gesellen. Gefragt für Zweiachser sind vor allem die Euro-2-Motoren mit 11,6 Liter Hubraum und 370 PS. Absolute Exoten auf dem Markt sind die Futura-Typen FHX 12-400 mit 400 PS starken Motoren aus dem Hause MAN. Mit der Einführung der Euro-3-Abgasgrenzwerte ab Modelljahr 2002 setzt man bei Bova ausschließlich auf die relativ großvolumigen 12,6-Liter-Motoren von DAF, das sind allesamt souveräne und kultivierte Antriebsaggregate.

Die jüngeren Futuras profitieren von der langjährigen Produktion des Klassi-

kers, nur wenige Problemfelder sind über die Zeit geblieben. So empfiehlt der Experte, dem Unterboden ein gewisses Augenmerk zu schenken. Gerade die Profile im Radkastenbereich liegen vor den Blechen; dort sammeln sich gerne Schmutz und Wasser. Unser Prüfling gibt sich hier jedoch keine Blößen, beginnende Korrosion findet sich nur im Spritzwasserstrahl der Räder links hinter der Hinterachse.

Auf der Dekra-Grube offenbart sich ein leichter Aufsetzschaden, hier ist eine Querstrebe geringfügig verbogen. Das Fahrwerk wirkt frisch wie einst im Mai,

Gebrauchte von Kleyn-Bova

Seit 1995 vertreibt Bova seine Gebrauchtfahrzeuge grundsätzlich über die Kleyn-Bova-Organisation, ein Joint-Venture mit dem niederländischen Branchenriesen Kleyn, eines der größten Handelsnetze für gebrauchte Nutzfahrzeuge in Europa. Dort findet der Interessent mit durchschnittlich 160 Fahrzeugen ein großes Angebot aller gängigen Produkte und Marken. Der international aktive Händler Kleyn arbeitet in Deutschland auch mit Irisbus und Van Hool zusammen. Etwa 720 Einheiten, davon 350 in Deutschland, werden von der Kleyn-Organisation verkauft. Überwiegend sind es Reisebusse, einige Kombibusse und nur wenige Linienfahrzeuge füllen das Programm auf.

Jedes Fahrzeug erfährt bei Kleyn eine technische Untersuchung und verfügt über eine aktuelle HU-Plakette. Bei jedem Ankauf, jeder Rück- oder Inzahlungnahme bewertet Kleyn-Bova die Fahrzeuge unabhängig vom Neufahrzeug-Verkäufer.

Die Omnibusse werden nur mit neuer Hauptuntersuchung angekauft, allerdings darf die HU nicht älter als drei Monate zurückliegen. Verkauft wird wie besichtigt und Probe gefahren, eine Gebrauchtwagen-Garantie gewährt die Kleyn-Organisation nicht. Eine eigene Finanzierungsmöglichkeit kann das Unternehmen nicht bieten, arbeitet aber mit allen international bekannten Objekt-Finanzierern zusammen.



(von oben links nach unten rechts) Gut bei Kräften, sauber und trocken: Der Euro 2-Sechszylinder von DAF mit 370 PS macht im 18-Tonner eine gute Figur. Schwitzender Ausgleichsbehälter für die Servolenkung
Ist sichtbar zufrieden mit dem Probanden: Dekra-Spezialist Klaus Trapp
Erfolgreicher Abschluss der HU: Der Sachverständige zeigt symbolisch die Plakette.



die Prüfer attestieren neue Bremsscheiben und Trommeln, spielfreie Lager und frische Bereifung. Motor, Getriebe und Achsen präsentieren sich durchaus sauber und trocken, der Ausgleichsbehälter der Servolenkung schwitzt ein wenig an der Zuleitung, und der feuchte Lufttrockner sollte demnächst ruhig erneuert werden.

Zum Thema Service ist anzumerken, dass das Futura-Fahrwerk noch nach alter Väter Sitte abzuschmieren ist. Beim

Die jüngeren Futuras profitieren von der langjährigen Produktion; nur wenige Problemfelder sind geblieben.

Test der Druckluftanlage beanstandet der Prüfer das Fehlen zentraler Prüfanalysen, hier darf der Nachfolger gerne mit Verbesserungen aufwarten. Den Ka-

rosserie-Test besteht der Bova Futura wieder mit guten Zensuren, die Türen öffnen und schließen einwandfrei wie auch alle Klappen rundum. So ist es auch kein Wunder, dass der Bova nach der abschließenden Scheinwerfer-Kontrolle die angestrebte HU-Plakette ohne Probleme erhält.

Wer den Empfehlungen von Branchenexperten folgt, entscheidet mit Blick auf den Pflegezustand. Denn hohe Laufleistungen sprechen nicht gegen den Futura, dessen mechanische Qualitäten allgemein hoch eingeschätzt werden. „Was soll da schon kaputt gehen“, meint ein niederbayerischer Omnibusunternehmer, der seinen Futuras auch härteste Einsätze zumutet.

Der uneingeschränkt reisetaugliche Bova Futura aus erster Hand wird von der Kleyn-Bova-Gebrauchtwagenorganisation für günstige 115.000 Euro angeboten. Ein Aufpolieren für die Optik könnte vielleicht nicht schaden. Doch mit seinen inneren Qualitäten mag der Bova Futura seinen künftigen Besitzern noch so manchen schönen Euro einfahren. Ein größerer Wertverlust ist in der Regel nicht zu befürchten. **WOLFGANG TSCHAKERT**

Der Experte urteilt

✚ Wer mit einem gebrauchten Bova Futura liebäugelt, schätzt neben dem günstigen Preis die einfache und bewährte Technik. Der Klassiker aus Holland genießt den Ruf, unkompliziert, ausgereift und zuverlässig zu sein. Er trägt keine Premiumsterne, doch der gebotene Fahrgastkomfort reicht auch für den gehobenen Anspruch. Der Preis scheint günstig und ist stabil,

mit der heimischen Nachfrage konkurrieren viele Interessenten aus Osteuropa und Griechenland. Wer den Blick auf den Wiederverkauf lenkt, sollte eine Vollausstattung mit Klimaanlage bevorzugen. Uneingeschränkt empfehlenswert sind Modelle ab dem Baujahr 2000, doch auch das Baujahr 1998 bietet noch einzelne Perlen. Diese bei uns weniger angebotenen Fahr-



Gebrauchtwagen-Experte Rex Knorr von Knorr Omnibus in Sonnewalde

zeuge sind für weniger als 100.000 Euro zu haben, neuere Fahrzeuge des Baujahrs 2002 kosten heute etwa 135.000 Euro.