



Noch kennen ihn wenige, doch seine Ausstrahlung ist beträchtlich: Bova Magiq HD 120-380 XE

Start im zweiten Anlauf

Mit neuer Produktion und grundlegender Überarbeitung soll der Premium-Hochdecker Magiq von Bova auch in Deutschland Tritt fassen.

Eigentlich sollte er schon längst den Hochdeckern aus Ulm und Stuttgart Paroli bieten. Der Bova Magiq hatte bereits während der Busworld im Herbst 1999 seinen ersten großen Auftritt, die gesamte Fachwelt bestaunte die wohlproportionierten Rundungen und bewunderte die liebevollen Gestaltungselemente des Holländers. Alles sollte anders und das Gesamtergebnis vor allem besser als der Evergreen Futura werden. Die mutigen Strategen aus Valkenswaard wollten

mit Macht ins Premiumsegment, dort wo etwas üppigere Margen winken. Auch für die Produktion hatte man sich ein modular aufgebautes System ausgedacht, das ohne den klassischen Gerippebau und Schweißarbeit auskommen sollte. Was in Summe den Durchbruch versprach, führte zu einem fulminanten Fehlstart. Zwar hatte man den Neuling vor dem Start gründlich erprobt, doch in der Serie blieb der Bova-Star vieles schuldig. Zu viel Technik, zu komplex die Systeme. Auch

die Fertigung konnte den erforderlichen Qualitätsanspruch nicht nachweisen und war zu teuer, zudem mussten die meisten ausgelieferten Magiqs zur Revision zurück ins Werk. Damit ist jetzt Schluss, ein neues prozesssicheres Verfahren soll jetzt die Wende bringen. Ein geschweißtes Grundgerippe für den Magiq sorgt für Fahrgestell-Stabilität. Seitenwände, Bug, Heck und Dach werden vormontiert und mit der Plattform vereinigt. Letztlich konnten die Bova-Leute diesen Kraftakt



Ein Heck wie aus dem Bilderbuch

nur mit Hilfe ihres Dauerbrenners Futura durchstehen – mehr als 20 Jahre verdienen die Holländer damit schon gutes Geld.

Eigentlich ist es höchste Zeit für einen Futura-Nachfolger – der Magiq hätte gewiss das Zeug dazu. Bei Bova stellte man dies immer mit Nachdruck in Abrede, vielmehr sollte der Designer-Bus als zweite edle Modellreihe das Image des holländischen Busbauers aufpolieren. Die äußere Anmutung, Geschmack hin oder her, spricht den Avantgardisten unter den Busunternehmern an, ohne den bekennenden Konservativen allzu sehr zu verprellen. Der nach vorn gewölbte Bova-Bau ist schlanker geworden und findet im Heck wohlproportionierte Rundungen. Die dynamische Form ist klar und kommt mit wenigen gestalterischen Akzenten aus. Ein immerzu wiederkehrendes Element ist das Oval, man findet es ebenso gut am Lüftungsgitter des Motorraums wie auch in den Griffmulden der Koffer-

klappen. Geradezu detailverliebt wirken die Kofferraum-Griffe aus gebürstete Aluminium, die aus dem Vollen geformt scheinen. Auch der schicke Tankdeckel erinnert an vergangene Jaguar-Zeiten, als die Welt noch in Ordnung war. Die B-Säule in der Seitenansicht verrät, dass der Magiq schon vom Zeichentisch weg mit stabilen Überrollbügeln konzipiert wurde, um die unvermeidlichen Forderungen des ECE R 66 nach Überschlagfestigkeit zu erfüllen. Eine Modifikation kommt für unser Testfahrzeug zu spät, mit der Einführung der längeren Magiq-Dreiaxler verlängert sich auch der vordere Überhang HD 120 um 15 cm – davon profitieren der Fahrerarbeitsplatz und der vordere Einstieg.

Jetzt soll der Magiq auf Touren kommen – man zielt damit auf Kunden, die ein modernes Outfit und ausgereifte Technik mit reduzierter Elektronik schätzen. Spätestens hier merkt der Experte auf – zählte doch der Ursprungs-Magiq in der Branche zu den Elektronik-Vorreitern. Beim elektrischen Bordnetz vertrauen die Techniker heute auf eine Kombination aus konventioneller Verkabelung und digitalem CAN-Bus-System. In Valkenswaard hat man zurückgerudert, um den Magiq für den Unternehmer und die Werkstätten besser beherrschbar zu machen. Auch die feine Aquasphere-Splitklimaanlage mit Wasser-Wärmetauschern fiel dem Rotstift der Strategen zum Opfer, stattdessen sitzt jetzt eine konventionelle Dachklimaanlage im Heck.

Feine Premium-Ausstattungen kosten neben Geld auch Gewicht, hier muss der Magiq den älteren Futura passieren lassen, ohne aus der Rolle zu fallen. 13.280 kg Leergewicht mit 780 l Kraftstoff gibt der Hersteller an, konservativ gerechnet sollte die Nutzlast auch für einen vollbesetzten 48-Sitzer reichen. Mit 44 Fahrgastsitzen wirkt der Magiq großzügig und geräumig, der ebene Innenboden unterstreicht das gute Raumgefühl. Nicht ganz so üppig ist die Stehhöhe im Mittelgang, bei knappen 1.920 mm müssen größere Naturen den Kopf einziehen. Be-

Magnum mit drei Achsen



Aus dem Baukasten: Bova Magiq HD 139 Magnum mit langem Radstand, 430 PS Motorleistung.

Bova gibt jetzt auch mit dem Magiq Gas, das Programm wird mit zwei Dreiaxlern verstärkt. Sie heißen Magnum und sind für ein maximales Gesamtgewicht von 24,5 t und eine Zuladung von reichlichen 8.500 kg ausgelegt. Der kürzere der beiden mit der Bezeichnung Magiq HD 131 misst 13,1 m Länge und entspricht im Radstand dem Zweiaxler. Seine Kapazität wächst auf 53 Fahrgäste bei 3-Sterne-Bestuhlung, unterflurverbleiben 10 m³ Kofferraum. Der längere HD 139 verfügt mit 13,9 m Länge über 57 Sitze und 12 m³ Stauraum.

Als dritte Achse kommt im Magiq Magnum eine adhäSIONsgelenkte ZF-Nachlaufachse zum Einsatz, die neben einem maximalem Radeinschlag von 21 Grad nach Auskunft des Herstellers auch bei Rückwärtsfahrt mitlenken soll. Als Motorisierung der schwereren Dreiaxler sind vorerst XF-Sechszylinder von DAF mit 315 kW/430 PS und einem maximalen Drehmoment von 1.950 Nm vorgesehen. Die reichen ihre Kraft noch auf manuelle Achtgang-Getriebe von ZF weiter, die mit einem hydraulischen HGS-Schaltssystem arbeiten.



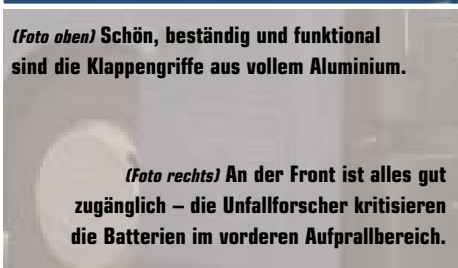
(Foto Links) Filigrane Spiegelhalter mit Showeffekt – leider neigen die Fühlerspiegel zum Zittern.



(Foto rechts) Typisch Bova – die drei kleinen Ellipsoid-Scheinwerfer.



(Foto oben) Schön, beständig und funktional sind die Klappengriffe aus vollem Aluminium.



(Foto rechts) An der Front ist alles gut zugänglich – die Unfallforscher kritisieren die Batterien im vorderen Aufprallbereich.



Stehend im Heck der 12,6 l große DAF-Sechszylinder – für kalte Wintertage empfiehlt sich die optionale Kraftstoff-Filterheizung.

Fazit: Bova Magiq HD 120-380 XE

Gefällig und sympathisch ist sein viel versprechender Auftritt, auch im Innenraum zeigt der Bova Magiq eigenständige Lösungen mit Pfiff und Charme. Mit ordentlichen Fahrleistungen, guter Fahrsicherheit und vernünftigem Fahrgastkomfort ist der Spitzen-Bova durchaus auf der Höhe seiner Zeit. Doch der Magiq taugt auch in seinem zweiten Anlauf nicht zum Überflieger, der Hoffnungsträger von einst ist ein echter Bova: wirtschaftlich und praxispflichtig, in manchen Disziplinen bleibt er eben durchschnittlich.



Testet Omnibusse für die Bus-Fahrt: Wolfgang Tschakert

queme Avance-Sitze, eine behagliche Atmosphäre mit geschmackvollen Aubergine-Bezügen, ein zugfreies Lüftungssystem, was will der Fahrgast mehr? Im Heck vielleicht eine bessere Dämmung, um die kernige Aussprache des Motors besser zu unterdrücken. Die eher straffe Kennung des Fahrwerks trägt zum Wohlbefinden der Gäste bei, der 3,65 m hohe Magiq neigt sich selbst in schnell gefahrenen Kurven nur maßvoll zur Seite. Schnell kehrt auch beim Chauffeur ein wohliges Sicherheitsgefühl ein, der Holländer zählt zu den gut liegenden und einfach beherrschbaren Reisebussen. Grundvoraussetzung dafür ist der stabile Fahrzeugkörper, der auch Schlechtwegstrecken ohne Zirpen im Gebälk überrollt.

Wie in der Topclass von Setra sorgt die aktuelle ZF-Einzelradaufhängung für Spurstabilität und feinfühliges Abrollen, an der Hinterachse zeichnet die breite Federspur plus Stabilisator für ein ausgewogenes Fahrverhalten verantwortlich. Der Geradeauslauf ist unerschütterlich und fordert vom Fahrer nur selten Korrekturen. Die Lenkung selbst hält den 18-Tonner exakt auf Kurs, ohne dem Fahrer auf engem Terrain Kraftakte abzuverlangen.

Und so ist man im Magiq durchwegs zügig unterwegs, der Euro 3-Sechszylinder von DAF stellt stets genug Dampf zur Verfügung. Und tritt gleichzeitig den Beweis an, dass man auch 380 PS im 18-Tonner ausreichen. Der Magiq beschleunigt auch voll besetzt kräftig, doch die eigentliche Stärke des Antriebsstrangs liegt in seiner Elastizität. Für Tempo 100 auf Autobahnen werden dem relativ großvolumigen Turbodiesel im sechsten Gang 1.520 Umdrehungen abverlangt. Die Reserven reichen, um die meisten mittelprächtigen Steigungen ohne Schaltung zu nehmen. Dabei kann der Fahrer schon beinahe die gesammelte Nennleistung von 380 Pferdestärken mobilisieren. Vermutet werden darf aber bis zum Gegenbeweis, dass die fahraktive Auslegung auf Rolletappen doch den einen oder anderen Liter Kraftstoff mehr kostet.

Licht und Schatten fällt auch auf die Bremsanlage, die ihren Job unauffällig erledigt. Druckluftbetätigte Scheibenbrem-



Bequem und attraktiv – Avance-Sitze mit Leder-Seitenwangen von Kiel.



Mit der Lenkrad-Neigung wird im Bova Magiq auch der Instrumententräger verstellt.



Raumökonomie – der zweite Kühlschrank im Toiletteneinbau integriert.

sen rundum und der ZF-Intarder haben den flinken Holländer gut im Griff. Doch das Bessere ist des Guten Feind, der Magiq muss noch ohne elektronisches Bremssystem, Bremsassistent und ESP auskommen.

Auch wenn wir diesmal nicht mit einem automatisierten Getriebe verwöhnt werden, bereitet die Schaltarbeit im Bova nur wenig Mühe. Das hydraulisch geschaltete ZF-Sechsgang-Getriebe sortiert

die Gänge passend, und der Schaltstock rechts vom Fahrer lässt sich leicht durch die Gassen führen – auch wenn das Schaltgefühl eher synthetischer Art ist und die Schaltwege ein wenig lang geraten. Weil wir gerade beim Meckern sind: Zwar bereitet die Bedienung nach einigen Kilometern Einfahrzeit keine Probleme mehr, dennoch können wir uns mit dem zu weit hinten stehenden Kupplungspedal nicht so recht anfreunden. Der Kom-

mandostand des Fahrers selbst sitzt wie ein knapp geschnittener Maßanzug. Der Fahrer nimmt auf einem sehr bequemen Fahrersitz Platz, muss sich seinen Sicherheitsgurt aber – typisch Bova – über der rechten Schulter ertasten. Die Übersicht nach vorn und in den Seitenspiegeln ist vorbildlich, allerdings neigen die großen Fühlerspiegel am filigranen Gestänge zum Zittern. Vorbildlich wandert auch der Instrumententräger wie in Lini-bussen bei der Lenkradverstellung ins Gesichtsfeld des Fahrers, nicht zum Designer-Anspruch des Magiq passt dagegen der Carbon-Look der Verblendung hinter den Schaltern. Hinter dem Lenkrad sieht man alles und erreicht bis auf den Knauf der Feststellbremse auch alle Bedienelemente. Sie sitzt im äußerst knappen Zwischenraum von Fahrersitz und Seitenverkleidung, jede andere Anordnung ist angenehmer.

Auch bei Service und Wartung fährt der Magiq nicht an die Pole Position. Mit Service-Intervallen von 75.000 km liegt der Premium-Bova nur im Mittelfeld. Der Korrosionsschutz ist konventionell und muss ohne KTL-Grundierung auskommen. Doch der Fortschritt macht auch bei Bova nicht Halt: Über das digitale Multiplexsystem hat die Werkstatt schnellen Zugriff auf den Bordcomputer, um den Fehlerspeicher auslesen zu können. Und so gehen vielleicht schon bald weitere moderne Komponenten im Magiq an den Start – Euro 4-Motoren, ein EBS-Bremssystem und das automatische Schaltsystem AS-Tronic.



Farben sind Geschmacksfrage – die Anmutung wird auch Premium-Ansprüchen gerecht.

WOLFGANG TSCHAKERT