

Van Hool T915 Acron – auch nach fünf Jahren noch gut im Rennen.



Van Hool T915 Acron

# Robuster Einzelgänger aus Belgien

Van-Hool-Fahrzeuge spielen hier zu Lande eine Außenseiterrolle, auch wenn sie als ungewöhnlich solide und langlebig gelten. Der introvertierte Hochdecker aus der T9-Baureihe glänzt mit komfortablen Fahreigenschaften und beispielhafter Verarbeitung.

**R**ein äußerlich drängen sie sich nicht nach vorn, das überlassen die belgischen Omnibusse dem Starliner & Co. Sie sind keine Blender, eher quadratisch, praktisch, gut. So steht auch der T915 auf seinen Rädern und überzeugt die Fans lieber mit seinen inneren Werten. Es gibt sie wirklich – zum erlesenen Kreis der van-Hool-Stammkunden zählen so renommierte Unternehmen wie Graf's

Reisen aus Herne, die erst kürzlich wieder mit fünf neuen T9-Reisebussen am Markt zuschlugen. Was sie bewegt? Im Mittelpunkt des Interesses steht die einwandfreie Verarbeitung – innen wie außen. Kinderkrankheiten gibt es nicht, schließlich wird die Baureihe schon seit 1995 produziert. Zugunsten größtmöglicher Zuverlässigkeit verzichten die van-Hool-Techniker gerne auf jüngste Tech-

nik, bis sie der Wettbewerb ausgiebig erprobt hat. Probleme bekennen die loyalen Kunden nur unter vorgehaltener Hand, bei Van Hool werden sie flugs und mit erstaunlicher Kulanz gelöst. Die Busse des belgischen Herstellers bleiben meist länger in erster Hand, wandern dann weiter nach Osten und erfreuen sich nicht selten südlich des Mittelmeeres eines dritten Lebensabschnitts.



Gut schließender Kofferraum – die Schlösser mit eigenen Schmiernippeln halten ewig.



Einfach gehaltenes Cockpit, großes Lenkrad und ein Kupplungspedal, das hinter der Pedalachse steht.



Den separaten Kaffeekocher nachgerüstet – kein Problem mit dem serienmäßigen 220 V-Umformer.



Wenig Verschleiß im hochwertigen Innenraum – die exzellente Verarbeitung zahlt sich aus.



## Gebrauchte Omnibusse in der Busfahrt

Omnibus-Unternehmer kalkulieren bei der Fahrzeugbeschaffung heute mit spitzer Feder – nicht jede Auftragslage rechtfertigt den Kauf eines Neufahrzeugs. So entscheidet man sich hier und da besser für einen Gebrauchten. Doch welcher Typ ist empfehlenswert, wo liegen die Pferdefüße der Second-Hand-Fahrzeuge? Licht ins Dunkel bringt der Busfahrt-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 Standards 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.

**Mit praxisgerechten Zutaten.** Seine Marke vertritt ein Van Hool T915 Acron, ein zwölf Meter langer Allerweltschodecker, der mit 3,60 Meter Höhe selbst unter dem Maß eines Travego mit Klimaanlage bleibt. 44 Passagierplätze hat der zweiachsige Reisebus zu bieten, sein stattliches Kampfgewicht beschränkt seine Produktivität. Er rollt mit immerhin 545 Litern Diesel voll betankt und stattlichen 14.440 Kilogramm auf die Waage – die sorgsame Verarbeitung gibt es nicht zum Nulltarif. Auf den ersten Blick präsentiert sich der fünf Jahre alte T915 gepflegt, die Lackierung funkelt blitzblank und gibt erst beim näheren Hinsehen einen früheren Frontschaden preis. Der sorgsam verkleidete Innenraum wirkt nicht abgewohnt. Die opu-

lent breiten Sitze aus hauseigener Fertigung zeugen nicht von Leichtbau – dafür sind sie bequem gepolstert und zeigen nach 440.000 Kilometern Laufleistung – nicht viel für sein Alter – nur geringe Gebrauchsspuren. Die Habenseite des Van Hool überzeugt mit reichhaltiger Ausstattung. Toilette, Video mit Röhrenmonitoren, eine Bordküche plus separater Kaffeemaschine – hier fehlt dem Fahrgast nichts zum Fernreiseglück. Oder der serienmäßige 220-Volt-Umformer mit immerhin 1.600 Watt, den so mancher Unternehmer zu schätzen weiß.

Die Einbauten vermitteln einen durchwegs soliden Eindruck – auf schlechten Straßen bleiben Bestuhlung, die Dachablagen und die Monitore so ru-



## Gebrauchtbusse von van Hool

Wer hier zu Lande van-Hool-Omnibusse fährt, vermarktet bei einem Fahrzeugtausch seinen Gebrauchten in der Regel selbst. Was ihm angesichts des geringen Angebots auch nicht schwer fällt. Unterstützung erfährt der Kunde durch den van-Hool-Gebietsrepräsentanten, der unter anderem eine Inzahlungnahme durch

SBC, die Gebrauchtwagenorganisation des niederländischen VDL-Konzerns (ex Kleyn-Bova) vorschlägt. Selbstverständlich besteht auch die Möglichkeit eines Ankaufs durch den belgischen Hersteller selbst, wenn sich der Kunde für einen van-Hool-Neuwagen entscheidet. Für eine Inzahlungnahme gelten folgende Kondi-

tionen: Die letzte Hauptuntersuchung darf nicht länger als sechs Monate zurückliegen, Reifen und Verschleißteile müssen mindestens noch 50-prozentig und die Scheiben in Ordnung sein. Die gebrauchten Belgier bleiben normalerweise nicht im Land, sondern gehen nach Skandinavien, Osteuropa oder Afrika.



**Leichter Ölverlust, doch gut im Futter – der MAN-Sechszylinder gilt als Langläufer.**



**Ohne Beanstandung bleibt das Fahrwerk, der Unterbau ist nahezu frei von Korrosion.**

hig wie das Fahrzeug selbst. Nichts klappt, knarzt oder zirpt. Da freut es den Mitfahrer, dass auch die Lüftungsgebläse unnötigen Radau vermeiden. Gekühlt und belüftet wird nach Art des Hauses mit Radialgebläsen nach dem Querstromprinzip, dem nur die Belgier und Setra bei der Top Class frönen. Klimatisiert wird der Vier-Sterne-Bus mit einer Splitanlage, die von Sütrak kommt. Sie wird über ein elektronisches Bedienelement geregelt, die Heizung und Klimaanlage thermostatisch steuert. Keinesfalls sollte bei den Vorzügen der sorgfältig abgedichtete Kofferraum vergessen werden – wer regelmäßig die Schmiernippel seiner Schlösser versorgt, wird nie Probleme an den Kofferklappen haben. Eine Erwähnung wert finden wir den serienmäßigen Diebstahlschutz mit Alarmanlage, Wegfahrsperrung und einer Kennzeichnung der wesentlichen Teile mit der Chassisnummer – wengleich ältere Fahrzeuge kaum davon profitieren.

**Lange blieben die Belgier ihrem Haus-und-Hof-Lieferanten MAN treu; jetzt gibt es auch DAF-Motoren.**

**Auf der Straße unterwegs.** Auf der Straße zeigt der fünf Jahre alte van Hool Licht und ein wenig Schatten. Er rollt auf der Autobahn noch Spitze 103, bis ihn der Begrenzer erbarmungslos einbremst. Anderen gefällt die sänftenwei-

che Art des Belgiers, mit der er die Unbill der Straße von den Passagieren fernhält. Lange Bodenwellen, kurze Querfugen – kein Problem für das wohl ausbalancierte Fahrwerk, das seinen Komfort nicht mit schwankender Kurvenlage erkaufte. Die Besonderheit an der Hinter-

achse, die Funktion des Dreiecklenkers übernimmt eine extrabreite Blattfeder, sorgt für feinfühliges Abrollkomfort auch im Heck. Der Zweiachser nimmt buckelige Landstraßen gelassen und spurt auf Autobahnen sauber geradeaus. Auf Stadtrundfahrt lässt sich der T915

## Modellgeschichte und Produktpflege

Vorstellung des van Hool T915 Acron und Alicron. Neue Breite von 2.550 mm für alle Typen > 12 Meter, Vorstellung der Typen T917 Acron, TD924 Astromega (12 m), T927 Astromega (13,7 m).

**1999** Vorstellung der Typen T916 (12 m) und T918 Altano (13,7 m) mit Unterflurcockpit.

**2000** Einführung von Euro 3-Motoren, die Baureihe erhält pneumatische Scheibenbremsen, der Altano ist jetzt als T917 auch mit 12,85 m Länge erhältlich

**2001** Neuer Clubbus T911 Alicron (10,15 m), alle T9-Fahrzeuge sind 2.550 mm breit. Neu im Programm: T917 Astron (13,85 m), erste Fahrzeuge werden mit AS-Tronic ausgestattet, Facelift für Alicron, Acron.

**2002** Die Dreiachser erhalten gelenkte Nachlaufachsen, der T918 eine neue Länge von 13,84 m.

**2003** Das elektronische Gaspedal hält Einzug, begleitet vom Facelift „New Look“. Optional zum ZF-Getriebe 8S-180 mit Servoshift werden Mercedes-Sechsgang-Getriebe angeboten.

**2004** Neue Länge 14,10 m für den Doppeldecker Astromega mit 2 Treppen, neue Multiplex-Verkabelung, neue Scheibenbremsen und neue LED-Innenbeleuchtung, Einführung von Rauchmeldern, 13 m Länge für T916 Astron und Acron.

**2005** Facelift mit neuer Dachkonstruktion vorn, neue Spiegel, Griffe und Kofferraumschlösser. Neues kleineres Lenkrad mit 450 mm Durchmesser.

**2006** Einführung neuer Euro-4- (MAN und DAF) und Euro-5-Motoren (DAF).

einfach um enge Radien zirkeln, der Fahrer hat dabei alles im Blick, wenn er am etwas zu großen Lenkrad dreht. Im Vorderwagen genießt der Fahrgast bei Tempo 100 ausgezeichneten Reisebus-Komfort, im Heck wird es etwas lauter. Dafür zeichnet der Reihensechszylinder von MAN verantwortlich, der mit 12 Liter Hubraum 410 PS nach Euro-3-Abgasqualität liefert. Mit 1.850 Nm maximalem Drehmoment und kurzer Achse (1.600/min bei 100 km/h) hat der 18-Tonner in allen Lebenslagen ordentlich Dampf zu bieten. Dem Chauffeur bleibt so eine schaltfreudige Fahrweise erspart, die in unserem Falle nur wenig Freude verspricht. Zum einen hatte die Kupplung des Testkandidaten ihre Halbwertszeit schon deutlich überschritten. Ungewöhnlich und gewöhnungsbedürftig auch das seltsam zurückgesetzte Kupplungspedal. Selbst die Drehwellenschaltung des ZF-Achtganggetriebes erinnerte eher an ein Rührwerk als an eine gut geführte Schaltkinematik. Ausgenommen die verschlissene Kupplung, die zum Testzeitpunkt zur Reparatur anstand: ein van Hool ist ein Nutzfahrzeug, der weniger durch automobiler Delikatesse als durch solide Arbeit glänzt. Beispielsweise die Türführungsstange an Tür 1, die innen geführt wird. Davon zeugt auch die Druckluftbremsanlage, die artgerechte Leistungen bietet, ohne aber mit der Feinfühligkeit von EBS-Bremsen zu verwöhnen.

**Robuste Diesel.** Über viele Jahre blieben die Belgier ihrem Haus-und-Hof-Lieferanten MAN treu. Das Zeichen „Powered by MAN“ zierte das Heck und versprach zuverlässige Motoren. Die stehenden MAN-Reihensechszylinder mit 12 Liter Hubraum werden von Kunden und Experten als kultivierte, zuverlässige und genügsame Universal-Triebwerke geschätzt. Höhere Leistungsanforderungen erfüllen die langhubigen 12,8-Liter-



Einblicke – die Radbremsen mit Langzeit-Kondition

Aggregate mit 460 PS, die in den höheren und gut ausgestatteten Dreiachsern bis hin zum Doppeldecker Verwendung fanden. Aufgrund der aktuellen MAN-Motorenpolitik offeriert van Hool seinen Kunden jüngst auch Motoren von DAF, die sich im Einsatz beim niederländischen Mitbewerber Bova einen guten Ruf erarbeitet haben.

**Kein Rostproblem.** Die obligatorische Hauptuntersuchung bei der Dekra-Niederlassung München-Nord bestätigt die ersten Eindrücke. Karosserie und Fahrzeugstruktur bleiben ohne Beanstandung. Kein Wunder, die Bodengruppe besteht aus Nirosta-Edelstahl, der Aufbau ist ungemein stabil ausgeführt. Von Sorgfalt künden auch die Spritzlappen vor den Luftbälgen, die den sensiblen Bereich wirksam schützen. Einzig der Schalldämpfer samt Endrohren zeigt Korrosion und dürfte demnächst zum Austausch anstehen. Motor und Getriebe zeigen das übliche Bild von Langläufern – der Dekra-Sachverständige notiert minimalen Ölverlust am Diesel und





Beim nächsten Service fällig – der Endschalldämpfer samt Endrohren.

gibt dennoch ein ankennendes „Top in Schuss“ an die Testbegleiter weiter. Gute Kondition weist die Bremsanlage auf, die Spitzenwerte und wenig Abweichung links und rechts auf der Rolle liefert. Bremsbeläge und Scheiben sind weitgehend frisch, während das Original-Fahrwerk noch keine Verschleißerscheinungen aufweist. Ohne Spiel die Lenkung, und die Querlenkerlager vorn, auch die Schubstreben der Hinterachse bleiben frei von Tadel – der belgische Zweiaxser zeigt keine Schwächen. Der Hersteller führt hier sein konsequentes Abschmiersystem ins Feld – wer gut schmiert, der gut fährt. Den Karosserietest besteht der van Hool mit Bravour, die Türen öffnen und schließen einwandfrei. So versteht es sich von selbst, dass der T915-Hochdecker nach der abschließenden Scheinwerfer-Kontrolle die HU-Plakette ohne Probleme erhält.

**Auf die Laufleistung achten.** Wer mit einem van Hool liebäugelt, sollte das schmale Angebot genau sondieren. Ent-

scheidend für einen Kauf ist der Pflegezustand, ohne die Laufleistung zu vernachlässigen. Der Pferdefuß der guten Kondition: Belgische Langläufer bleiben lang in erster Hand – wer einen Gebrauchten möchte, muss mit einigen Kilometern mehr rechnen. Kinderkrankheiten kennt man bei van Hool nicht, der T9 wird seit mehr als 12 Jahren gebaut und verbessert. Zudem setzt der Hersteller ausschließlich auf erprob-

te Technik und homöopathisch dosierten Einsatz von Elektronik. Unser T915 Acron wird für 120.000 Euro feilgeboten, wobei der Kunde den fälligen Austausch der Kupplung dazu kalkulieren darf. Damit präsentiert er sich aber voll reisetauglich und startbereit für ein zweites Leben. Wer ihm auch weiterhin etwas Pflegeaufwand gönnt, wird noch lange Freude und Ertrag mit ihm haben.

**WOLFGANG TSCHAKERT**

## Expertenurteil

Das Angebot an gebrauchten van-Hool-Omnibussen ist begrenzt, was auch für die inländische Nachfrage gilt. Ganz anders jedoch ausländische Kunden, die die Qualität der van-Hool-Fahrzeuge aus erster und zweiter Hand hoch achten. Die technisch eher einfach gehaltenen Omnibusse gelten als sehr robust und zuverlässig. Gerade die Skandinavier schätzen ihre Korrosionsbeständigkeit, Osteuropäer den geringen Grad der Komplexität. Besonders gefragt sind bei Auslandsgeschäften Reisebusse mit Drei-Sterne-Bestuhlungen. Das aktuelle Testfahrzeug wird für 120.000 Euro angeboten, für die exakte Angabe einer Preisspanne fehlt in Deutschland ausreichendes Angebot, das zudem eine breite Typenvielfalt aufweist.



**Rex Knorr von Knorr Omnibus**