



Van Hool Midi T 911 Alicron mit 34 Sitzen und erwachsener Omnibustechnik – zeitlos modern mit markanter Note

Van Hool T 911 Alicron

Mit Augenmaß und Kondition



Wer einen stämmigen Midi mit ausgewachsenen Aggregaten sucht, sollte sich auch bei van Hool umsehen. Der 10,16 m lange T911 Alicron glänzt mit vielen praxisgerechten Details.

Busfahrer schätzen die Kleinen im Fuhrpark nicht so sehr. Meist fehlt es den kurzen Formaten schon am Komfort und nicht zuletzt am Geradeauslauf. Denn zahlreiche Midis rollen auf schmalspurigen Fahrwerken mit kleinen Rädern, die alle Bodenunebenheiten magisch anziehen und sich gerne in den Spurrillen der LKW einhaken. Nicht so aber die großen Midis, die auf stämmigen Omnibusfahrwerken aufbauen. Die Rolle, die bei Setra der 411er spielt, füllt bei van Hool der Typ T 911 aus. Mit der magi-

schen Zahl des Porsche-Evergreens hat der Belgier nichts zu tun, wenngleich er gerne damit kokettiert. T 9 heißt der Modellbaukasten, den van Hool seit den 90er-Jahren baut und pflegt. Die Zahl 11 weist wie beim Setra auf die maximale Sitzreihen-Zahl hin. Der Hersteller setzt beim T9-Programm auf einen bewährten Unterbau. Dabei enthält das modulare Programm alles, was das Unternehmehrerz begehrt – vom imageträchtigen Doppeldecker TD 925 Astromega über eine Vielzahl von Super- und Hochdecker-

varianten bis hin zum Vollwert-Midi T 911 Alicron. Jede Bauhöhe wird zum Sub-Baukasten und trägt zum Zwecke der Marketingkommunikation einen eigenen Namen.

Mittelmaß. Mit 10,15 m Länge passt der quaderförmige 911er fast noch in gewöhnliche Parklücken. Seine Raumökonomie kann sich sehen lassen, mit 3-Sterne-Bestuhlung lassen sich maximal 38 Sitzplätze unterbringen. Unser Kandidat trägt vier Sterne und verwöhnt seine



Signalfarbe Rot für den bequemen Einstieg; Villa Kunterbunt im überschaubaren Innenraum, bequeme Grand-Luxe-Sitze

Fahrgäste mit 34 Grand-Luxe-Sitzen aus der hauseigenen Fertigung. Van Hool gibt seinem Midi eine reichhaltige Grundausstattung mit auf den Weg: Mit Wassertoilette, Split-Klimaanlage von Süttrak, Küche, zwei Kühlschränken, DVD-Player mit Monitor und Xenonlicht bleiben nur noch wenig Wünsche offen. Faire 230.000 Euro werden verlangt, damit zählt der T911 nicht zu den Sonderangeboten. Wer allerdings eine Clubecke wählt, muss sie nicht extra bezahlen. Auch in der Höhe beweist der Midi Augenmaß, ohne Klimagerät auf dem Dach kommt er auf gerade 3,47 m. Für großes Reisegepäck reichen die sechs gut beladbaren Kubikmeter Kofferraum – werden es gelegentlich mehr, kann der T 911 einen 2-t-Anhänger an den Haken nehmen. Bei soviel Ausstattung ist das Leergewicht von 12.640 kg nicht verwunderlich – im Reiseeinsatz wird der auf 18 t zugelassene 34-Sitzer aber selten 16 t überschreiten.

Im relativ langen Überhang im Heck sitzt das bewährte Sixpack von MAN. Noch ist es der althergebrachte D28-Sechszylinder, schon bald soll der kompakte und leichtere D20-Motor in Euro-4-

Qualität seinen Dienst versehen. Der 12-l-Reihenmotor leistet im kurzen T 911 seine 360 Pferdestärken, die im ersten Moment gar nicht so üppig klingen. Doch der unter Last ein wenig kernig klingende Euro-3-Diesel hat Stehvermögen. Bereits knapp über Leerlaufdrehzahl stehen stramme 1.700 Nm Drehmoment zur Verfügung, die zu einer entspannten und schaltarmen Fahrweise führen. Für Tem-

po 100 reichen im sechsten Gang Kraftstoff sparende 1.580 Umdrehungen, auf Landstraßen kann der Fahrer noch mit 80 km/h und moderaten 1.250/min rollen. Der Fahrer sollte die gedrückte Fahrweise nicht übertreiben, um die Fahrgäste nicht den lästigen Brummfrequenzen des MAN-Diesels auszusetzen. Also besser einmal mehr zum Schalthebel greifen – das manuelle Sechsgang-Getriebe ist pas-



Fahrerarbeitsplatz mit geringem Platzangebot, pneumatisch verstellbares Lenkrad, bequemer Fahrersitz



Villa Kunterbunt im überschaubaren Innenraum, bequeme Grand-Luxe-Sitze (Foto l.); Fahrerkarte erforderlich für den 911er (Foto r.)

send gestuft, allerdings mag der lange Schaltschwengel mit seinen langen Schaltwegen nicht jedem Fahrer gut zur Hand gehen. Doch Abhilfe ist bereits versprochen, schon zur IAA wird ein kurzer Joystick auf einer kleinen Konsole sitzen.

Guten Noten. Zwei breite Außenschwingtüren mit bequemen Aufgängen öffnen sich den Fahrgästen. Im überschaubaren Innenraum herrscht intime Club-Atmosphäre vor, der breite Mittelgang bietet reichlich Bewegungsfreiheit.

Großzügig ist das Platzangebot auf der 4-Sterne-Bestuhlung, so lässt sich der Fahrgast gerne von A nach B befördern. Auf der Straße zeigt der 911er wie sein Namensvetter von Porsche seine stärkste Seite. Man sitzt gut und lärmarm in angenehmer temperierter Umgebung, stets versorgt von zugfreier Frischluft. Der gebotene Federungskomfort zählt zum Besten seiner Klasse, auch wenn die straffe Abstimmung der Vorderachse den Abrollkomfort ein wenig schmälert. Dafür entschädigt die rundum fein federnde Hin-

terachse, die auch auf stark ondulierter Fahrbahn nicht aus der Ruhe gerät – hier verdient sich der van Hool eindeutig die Bestnote. Der T 911 Alicron spurt prima geradeaus, ohne den Fahrer mit Korrekturen zu fordern – was nicht bei jedem kurzen Reisebus selbstverständlich ist. Kurvenreiche Landstraßen und Bergstrecken sind sein Revier, es wird nur wenige Wettbewerber geben, die dem T911 hier folgen können. Auch kleinere Busse haben Spaßfaktoren zu bieten, hier in Form des kurzen Formats in Koalition mit



Mit 6 m³ ausreichend Kofferraum, satt schließende Klappen, geschützte Zentralelektrik (Foto o.); der Klima-Wärmetauscher – reinigungsfreundlich aufklappbar (Foto u. l.); nicht jeder kann es – offene Tür bei voll eingeschlagenen Vorderrädern (Foto u. r.)

guter Übersicht und einem fast sportlichen Fahrwerk-Setup.

Hinter dem Lenkrad. Nur wenige Freunde wird der belgische Midi unter langbeinigen Fahrern finden. Die Sitzschienen sind einfach zu kurz, das pneumatisch verstellbare Lenkrad will zu keiner Sitzposition passen. Das überarbeitete Cockpit selbst gibt keine Rätsel auf, auch wenn die zahlreichen Schalter etwas verstreut montiert sind. Das Zentralinstrument zeigt Tachometer, Drehzahlmesser und ein Display für alle Bordfunktionen – das elektronische Zeitalter hat jetzt auch den belgischen Hersteller erfasst. Bei der Bremsanlage bevorzugt van Hool

noch konservative Technik. „EBS können wir, wenn es verlangt wird“, erklärt Yves Goffin, verantwortlich fürs Marketing bei van Hool. ESP-Schleuderschutz und einen Bremsassistenten hat der belgische Hersteller folglich auch nicht zu bieten. Die Scheibenbremsen rundum werden mit Druckluft betätigt. Ihr Ansprechverhalten ist klassisch - anfangs verhalten und wenig feinfühlig, dann aber mit Macht.

Mit der Kostenbrille. Wer mit einem van Hool liebäugelt, plant in der Regel langfristig. Zwar zählen die Produkte aus Belgien nicht zu den Billigheimern, doch sie entschädigen mit einer ungewöhnlich ho-

hen Lebensdauer. Für den voll ausgestatteten T 911 hat der Kunde stolze 230.000 Euro zu löhnen, doch im Vergleich zum Setra S 411 HD fehlen immer noch 20.000 Euro. Seine Optik, nicht bahnbrechend, aber auch nicht unmodern, ist auf ein langes Produktleben ausgerichtet. Ein van Hool lässt seine Vorfahren eben nie alt aussehen. Langzeitqualität ist überall spürbar, technische Lösungen und alle Einbauten fallen bei den Belgiern immer ein wenig robuster aus als beim Wettbewerb. Nichts klappert, nichts knarzt – selbst die Klappen der Gepäckablagen schließen satt. Auch die Korrosion dürfte dem Midi wenig anhaben, das Gerippe ist bis zur Dachbrüstung in Edelstahl ausgeführt, hohlraumversiegelt und hochwertig lackiert. Überzeugend sind viele praxiserrechte Details – Beispiele sind unter anderen die Schmierstellen an den Türstellern, die sich auch nach Jahren noch justieren lassen oder das ungewöhnlich komplette Ersatzteilpaket für unterwegs. Bei den Service-Intervallen alle 60.000 Kilometer folgt van Hool den Empfehlungen des Motorherstellers MAN, wo die Fahrzeuge auch gerne für Wartungsarbeiten und Reparaturen empfangen werden.

Der T 911 Alicron spurt prima geradeaus, ohne den Fahrer mit Korrekturen zu fordern.

Fazit. Superlativen sind seine Sache nicht. Doch wenn es um die Zuverlässigkeit geht, spielt der T 911 in der ersten Liga. Seine knuffige Figur verbirgt ein kräftiges Rückgrat, dem auch viele Kilometer Laufleistung nichts anhaben können. Kundenwünschen gegenüber zeigen sich die Belgier offen – nichts ist unmöglich, wenn es um Sonderein- und Aufbauten geht. Beim Thema Infotainment zeigt sich van Hool ganz zeitgemäß, geboten wird DVD, digitales TV, WLAN onboard und vieles mehr. Beim Thema Fahrzeugtechnik, siehe EBS und ESP, bleibt der große Hersteller aus Lier aber gerne auf dem Teppich. Technologische Abenteuer überlässt er lieber anderen Herstellern.

WOLFGANG TSCHAKERT