



Spezialität VIP-Busse:  
Ardennen-Rundfahrt mit  
drei elitären Doppelde-  
ckern von van Hool

# Ein Doppeldecker kommt selten allein

Wer hier nur die heimischen Anbieter vergleicht, springt eindeutig zu kurz. Der belgische Hersteller van Hool ist weltweit einer der größten und wichtigsten Anbieter von Doppeldeckern. Sein Flaggschiff heißt Astromega und mischt in Europa kräftig mit.

Vor wenigen Jahren noch war es ruhig geworden um den Doppeldecker. Konkurrenzlos billige Flüge und immer kleinere Gruppen machten den Reiseriesen zu schaffen, die einst stolz kreuz und quer durch Europa eilten. So manche Neuentwicklung, auch der Nachfolger des Setra S 431 DT, wurde vorläufig auf Eis gelegt. Aber heute prosperiert diese Fahrzeuggattung wieder, unzählige Doppeldecker durchziehen als Fernlinienbusse Europa und fressen alljährlich 300.000 Kilometer oder mehr.

Nicht wegzudenken ist hier die Marke van Hool, auch nicht in Deutschland. Auch wenn das Unternehmen weder Werbung noch nennenswerte Marketing-Aktivitäten betreibt. Europas große Omnibusbetreiber haben die

Belgier dennoch auf dem Schirm. Megabus beispielsweise setzt bei seinen Deutschland-Verkehren ausschließlich auf den Van Hool Astromega, man sieht ihn da und dort auch im grünen Flixbus-Lack. 2011 hat ihn der belgische Hersteller komplett neu überarbeitet, auch wenn man es dem Astromega nur auf den zweiten Blick ansieht. Er ist ein typisches Van-Hool-Produkt, das seit jeher nichts mit Styling am Hut hat. Die Designer des Hauses verzichten auf verspielte Details wie angeschrägte Radläufe oder dynamisch geneigte Frontscheiben. Jeder in der Branche weiß: Wer revolutionäre Technik erwartet, wird bei van Hool nicht fündig. Aber was der Markt fordert, bekommt der Astromega mit auf den Weg. Das DAF-Kraftwerk im Heck erfüllt längst die Euro-6-Abgaslimits, ESP-Schleuderschutz und Notbremsassistent sind an Bord. Und was noch immer nicht selbstverständlich ist: Van Hool rüstet seine Reisebusse serienmäßig mit LED-Scheinwerfern aus.

## Drei Spiegel für mehr Übersicht

Gutes Licht ist gefragt an diesem Tag, der es nicht gut meint mit unserer Ausfahrt. Hefti-



ger Regen peitscht die drei Astromegas, die mit uns in die Ardennen fahren sollen. Mit edler Ausstattung, schon brummt zischt die Kaffeemaschine und verströmt feinsten Duft, der sich mit dem feinen Lederaroma der Bestuhlung mischt. Die elitäre 2+1-Bestuhlung in beiden Stockwerken lädt zu einer morgendlichen Siesta nach dem Frühstück ein, aber zuerst wollen wir uns hinters Lenkrad setzen.

Am sanft geschwungenen Armaturenräger wurde das Schaltersystem entrümpelt, man findet sich jetzt besser zurecht. Praktisch ist der Dreh-Drückregler links unterm Fenster, hier klickt sich der Chauffeur vor der Abfahrt durchs Bordmenü, regelt die Klimaautomatik und stellt die Spiegel ein. Ein wenig Einarbeitung braucht's schon, um während der Fahrt eine gute Figur zu machen. Das AS-Tronic-Ge-

**Aufgeräumtes Unterdeck:**  
**Stehküche über der Vorderachse,**  
**gute Stehhöhe (links). Attraktive**  
**Deckengestaltung, geschlossene**  
**Gepäckablagen (oben). Ruhezone im**  
**Oberdeck: großzügige 2+1-Bestuhlung,**  
**breite Sitze mit Beinauflage**



**Der Omnibus-Fachbetrieb**  
**Seit 1924 im Dienste des Automobils**

**33729 Bielefeld • Altenhagener Str. 166**

Tel.: (05 21) 9 38 04 - 0 • Fax: (05 21) 39 11 14 • mail@steinmeier.de • www.steinmeier.de

- Über 40 Jahre Omnibus-Erfahrung
- Vertragspartner namhafter Hersteller
- Schnelle Ersatzteilversorgung
- Unfallschadeninstandsetzung

- Elektrik- Elektronik und Klimatechnik
- Kühlschranks- und Bordküchenreparatur
- Alle Dienstleistungen aus einer Hand
- 24 h Pannenhilfe und Ersatzteilservice

**Weltpremiere 1982: Van Hool präsentiert den ersten belgischen Doppeldecker Astromega TD 824 mit Fiat-Dieselmotor.**



## Drei Jahrzehnte Doppeldecker-Erfolg

Erfunden haben sie ihn nicht. Dennoch zählen die Van-Hool-Techniker zu den Pionieren der zweigeschossigen Reise-

riesen. Bereits 1982 lief der erste Astromega vom Band, er fand vor allem in den Benelux-Staaten großen Anklang. Bald

wurde auch eine zweiachsige Variante entwickelt, dem „Amarant“ war aber keine dauerhafte Karriere beschie-

den. Ganz anders der Dreiachsler, der eine kontinuierliche Weiterentwicklung erfuhr. Heute verkauft die belgische Vertriebsmannschaft ihren Doppeldecker beinahe weltweit. Wie jüngst nach Japan, dort darf der rechtsgesteuerte Astromega (mit Scania-Fahrgestell) nur 3,80 m Höhe aufweisen. Seit sechs Jahren fahren Van-Hool-Doppeldecker in Nordamerika, mehr als 450 Fahrzeuge wurden ausgeliefert. 2015 gilt Stand heute als erfolgreichstes Doppeldecker-Jahr, im Stammwerk Lier wurden 250 Einheiten gefertigt. Insgesamt wurden bis heute mehr als 2.200 Doppeldecker gebaut und verkauft. Ob das künftig so bleibt, wie es war? Wie immer geht es um die Kosten. Der CEO Filip van Hool denkt jedenfalls schon über eine Verlagerung nach Mazedonien nach.

**Astromega-Cockpit: stehende Pedale, Joystickschaltung fürs AS-Tronic-Getriebe, geordnete Schalter**



triebe wird noch per Joystick bedient, oft greift man nicht hin.

Mit einem finalen Blick in die drei Spiegel ist die Verkehrssituation klar, wir legen los. Der Astromega macht auch gleich klar, dass er den „schweren“ Wagen gibt, der Van-Hool-Chauffeur greift bei niedrigem Tempo kräfti-

ger an den Lenkradkranz. Kommt der Astromega in Fahrt, ist die Welt in Ordnung. Der riesige TDX27-Doppeldecker läuft exzellent geradeaus und lässt sich mit ruhiger Hand sicher dirigieren. Auf der Autobahn gleitet er satt dahin, seine luftgefederten Achsen schlucken und dämpfen die Sünden der belgischen Stra-

ANZEIGE

Sie können nur gewinnen!  
Fordern Sie eine kostenlose, unverbindliche Beratung und Präsentation in Ihrem Hause!  
Rufen Sie an: ☎ 02736 44440  
**UNIBUS.de**  
EDV für Busreiseveranstalter  
www.unibus.de

Benverwaltung, alle Achtung. Was irgendwie gemütlich klingt, wir sind aber nicht langsam unterwegs. Mit 1.200 Umdrehungen wird Tempo 100 realisiert, van Hool setzt hier auf eine Langstrecken-Übersetzung. Schon bald stehen die ersten Ausläufer der Ardennen an – leichte Steigungen, die der kräftige DAF-Sechszylinder

der scheinbar bügelt. Mit 510 PS und 2.500 Nm fällt das Autobahntempo kaum unter 95 km/h, der Diesel geht druckvoll zur Sache. Auch weil das AS-Tronic-Getriebe sanft, aber rechtzeitig zurückschaltet, mit ein paar Touren mehr und maximalem Drehmoment wird der nächste Berg nicht zum Geduldsspiel. Hinter einem LKW gibt sich der Abstandsregeltempomat zu erkennen, mit ACC (= Adaptive Cruise Control) und LDW (= Lane Departure Warning) ist der Doppeldecker sicher unterwegs.

Die kurvigen Landstraßen rund um die berühmte Rennstrecke Spa-Francorchamps passiert der Astromega mit angemessener Geschwindigkeit, er ist kein Bruder Leichtfuß. Er untersteuert deutlich, man muss ihn in die Kurve zwingen. Der Fahrer weiß aber immer, wie der Astromega tickt – der belgische Reise- riese ist ein grundehrlicher Gefährte.

### Die neue Dämpferbestückung hat sich gelohnt

Jetzt, auf der Rückfahrt dürfen wir uns in die bequemen Fahrgastsitze lümmeln, im Unter- und im Obergeschoss. Mit diesem Sitzabstand und Beinauflage lässt sich trefflich reisen, die Lehne weit zurück, schon schließen sich die Augen. Dafür ist jetzt keine Zeit, das Testprotokoll diktiert den Ablauf. Das beschreibt den Federungskomfort mit „beeindruckend“, der belgische Doppeldecker rollt nicht zu steifbeinig ab, schwingt und nickt kein bisschen. Da hat sich die neue Dämpferbestückung gelohnt, das Zusammenspiel mit der elektronischen Ecas-Luftfederung klappt ziemlich gut. Richtig laut wird der Astromega nicht mal unten, nur ein wenig Achsen-Singsang mischt sich in den Traktionsreifen-Blues. Die Antriebsgeräusche sollen bald noch leiser werden. Anstelle der kurzen Kardanwelle aus Stahl soll eine Carbon-Welle zum Einsatz kommen, die bis zu 3 dB(A) bringen soll.

Auch beim Eigengewicht wollen die Van-Hool-Techniker aktiv werden. Diskutiert werden rund 500 Kilo, die eingespart werden können. Weil der Astromega legal bis zu 93 Fahrgäste befördern soll, geht es zuerst um die Sitze. Leichtere Sitzgarnituren von Kiel sollen das opulente hauseigene Gestühl ersetzen. Die restliche Diät verteilt sich auf das gesamte Fahrzeug, alle Komponenten stehen auf dem Prüfstand. Auch die betont soliden Einbauten, hier gäbe es sicher einiges zu holen. Aber an den typischen Van-Hool-Eigenschaften will man nicht rütteln. Die Kunden des Hauses schätzen die Stabilität der belgischen Fahrzeuge und deren Langzeitqualität. Auch die riesigen Treibstofftanks werden geschätzt, bis zu



**Triebwerk im Heck: DAF MX13-Sechszylinder, 510 PS, 2.500 Nm max. Drehmoment**

840 Liter kann der Astromega tanken. Macht mehr als 2.000 Kilometer Aktionsradius, gezapft wird nur billiger Sprit, und zwar zu Hause.  
**Wolfgang Tschakert**

**DIESELPARTIKELFILTER-REGENERATION?  
NEIN, DANKE**

**FAHREN SIE AUCH WEITERHIN SICHER MIT IVECO BUS.**

KEINE AKTIVITÄTEN DURCH DEN FAHRER NÖTIG	KRAFTSTOFFEFFIZIENZ
DAUERHAFTIGKEIT & SICHERHEIT	EINFACHHEIT

IVECO BUS IST DAS ERSTE UNTERNEHMEN DER BRANCHE, DAS DIE SCR ONLY-LÖSUNG BEI SEINER BUS- UND REISEBUS-BAUREIHE ANBIETET.

Ihr Partner für nachhaltigen Transport