



van Hool T916/917

## Das Maß aller Dinge

Die soliden van-Hool-Reisebusse sind per se keine Leichtgewichte, schon deshalb empfiehlt der Hersteller für Vollformate die dritte Achse. Die Hoch- und Superhochdecker rollen auf gleichem Fahrwerk, doch der Vielfalt sind wenige Grenzen gesetzt.

**R**ein optisch drängen sie sich nicht vor, auch wenn sich die belgischen Omnibusse nicht hinter ihren Mitbewerbern zu verstecken brauchen. Die Formensprache ist streng funktional – sie unterstreicht die geometrische Urform ohne jeden Schnickschnack. Van-Hool-Kunden schätzen die zurückhaltende Linie des Designs, die ihren Fahrzeugen über lange Jahre den Wert erhält. Etwa 80 bis 110 Einheiten setzt der Hersteller aus Lier jährlich in Deutschland ab – er gilt als Geheimtipp der Branche, seit so erlesene Referenzkunden wie Graf's Reisen aus Herne zum Kundenstamm der Belgier zählen. Was sie bewegt? Die einwandfreie Verarbeitung innen wie außen – Kinderkrankheiten sind weitgehend

ausgeschlossen, die T9-Baureihe wird seit 1995 produziert.

Dafür verzichten van-Hool-Kunden auch auf jüngste Innovationen, bis sie vom Wettbewerb ausgiebig erprobt auch in den belgischen Produkten Einzug halten. Und gibt es Probleme, werden sie mit größtmöglicher Kulanz einvernehmlich gelöst. Zum Ende des ersten Lebensabschnitts erfreut ein van Hool die Kostenrechnung erneut, wenn er sich mit einem hohen Wiederverkaufswert aus dem Fuhrpark verabschiedet.

**Modulare Vielfalt.** Nichts ist unmöglich, heißt es in Lier – solange die Lösung mit Baukastenkomponenten auf die Räder gestellt werden kann. Alle Längen und

viele Höhen, die Kapazitäts- und Ausstattungswünsche des Kunden haben erste Priorität. Die Langlebigkeit ist kein bloßes Versprechen: Bis zum Fußboden besteht die Struktur aus Edelstahl, die versiegelt und mit Bohrungen gegen Korrosion gewappnet ist. Massive Knotenbleche sorgen dafür, dass der Gitterkäfig seine Stabilität bereits ohne Scheiben erreicht. Die weitgehende Standardisierung der Produktmodule macht eine ungewöhnlich breite Produktpalette möglich. Attraktiv für den deutschen Markt sind die 13-m-Hochdecker, die trotz robuster Bauweise keine Gewichtsprobleme kennen. Mit maßvollen Radständen bleiben sie wendig und bieten dennoch riesige Kofferräume.



**3x13 m – Hochdecker Acron,  
Superhochdecker Astron,  
mit Unterflurcockpit der Altano**

Auf ihre Straßenlage lassen die Fahrer nichts kommen, wenn sie nach einem Sicherheitstraining die hohen Sicherheitsreserven der Dreiachser loben. Die rollen auf einem eigenen Breitspurfahrwerk, das auch auf unebenen Autobahnen unbeirrbar geradeaus läuft. Die Einzelradaufhängung vorn präsentiert sich bei Leerfahrten etwas steifbeinig – wie man hört, soll in Belgien eine andere Dämpferabstimmung in Arbeit sein. Ein besonderes Glanzlicht setzt mit besonderem Abrollkomfort die Antriebsachse, als Problemlöser dienen zwei mittig am Achskörper montierte Längsblattfedern, die das Eigenleben der ungefederten Massen reduzieren. Als Nachlaufachse findet, wie neuerdings bei Setra, eine einzelradgeführte Vorderachse Verwendung, gelenkt wird hydraulisch.

**Konservativ gedacht.** Gebremst wird nach alter Väter Sitte rein pneumatisch. Die Scheibenbremsen an den drei Achsen packen auch ohne Elektronik kräftig zu – die Abstimmung ist solide. Wenngleich die Betriebsbremse nicht so gefühlvoll wie eine EBS-Anlage agiert. Warum van Hool bei der T9-Baureihe heute noch auf die modernere Technik verzichtet, ist

nicht verständlich – die Linienbusse des Hauses verzögern bereits mit Hilfe digitaler Signale. Folglich müssen die T9-Omnibusse noch ohne ESP und Bremsassistent auskommen, nicht dagegen ohne Frontunterfahrschutz. Den gibt es bereits seit Ende der 90er-Jahre, auch die Batterien wurden außerhalb des Crash-Bereichs positioniert. Rauchmelder oder Feuerlöschanlage hat fast jeder van Hool – vorbildlich. Die Belgier entwickeln ihre Produkte kontinuierlich weiter, man redet nur wenig darüber.

Ganz im Sinne des Kunden stehen bei van Hool die Wartungs- und Reparaturkosten im Vordergrund. Alle Aggregate und Wartungspunkte sind leicht zugänglich. Die Zentralelektrik ist ausklappbar oben im Kofferraum montiert, die Klimateinheit im Heck ist für die Wartung ausklappbar. Und eine Vielzahl von Schmiernippeln sorgt an Achsschenkeln, Kardanwelle, Gelenken, Türen und Klappen, dass – eine gewisse Sorgfalt vorausgesetzt – die Funktion sicher gestellt ist und sich nichts festsetzt.

**Selten nackt.** Wer mit einem van Hool liebäugelt, gibt sich kaum mit einer spartanischen Grundausstattung zufrieden.

So bietet der Hersteller aus eigener Fertigung ein breites Sitzprogramm, das sowohl Standardware als auch Softline-Polsterungen und Bezüge aus Wollstoff, Alcantara oder feinstes Leder bietet. Die neueste Kreation heißt Bodylux und präsentiert sich mit stärkerer Ausformung der Seitenwangen. Der Kunde hat die Wahl zwischen den Komfortstufen von Drei-, Vier- oder Fünfsternebestuhlungen, kann Tische, Dos-á-Dos-Anordnungen oder Hecklounges bestellen. Soll es eine begehbbare Küche sein, finden die belgischen Techniker die individuelle Lösung. Selbst den tiefen Eingriff ins Gebälk scheut man nicht in Lier, der Kunde ist bei van Hool König.

Fürs Infotainment an Bord hält modernste Technik Einzug – über der Frontscheibe sitzen schon in der Grundausstattung große 19-Zoll-Klappmonitore, im Mittelgang allerdings noch zwei kleine 15-Zöller. Und weil es bei stattlichen 24,5 t zulässigem Gesamtgewicht auf das Kilo nicht ankommt, findet man bei den meisten T916/917 auch mittschiffs einen Kühlschrank, Kraftstofftanks mit riesigem Fassungsvermögen und auf jeden Fall ein vollwertiges Reserverad.

**WOLFGANG TSCHAKERT**