

Test_Van Hool TX 16 Astronef

Offensive im Premiumsegment: Van Hool TX 16 Astronef mit Theaterbestuhlung





Flaggschiff- Qualitäten

TX heißt die neue Generation von van Hool, so viel neue Technik gab es bei der Marke nur selten. Der dreiachsige Superhochdecker Astronef mit Theaterbestuhlung zeigt Flaggschiff-Qualitäten, keine Frage.

Ein neuer Reisebus von van Hool aus Belgien? Sie haben richtig gelesen, nach 16 Jahren schicken die Verantwortlichen ihre Evergreen-Generation T9 in Rente, TX oder T Römisch 10 heißt der Neue. Dahinter steckt wieder eine ganze Generation von Fahrzeugen, die wie bisher Alicron, Acron, Astron, Altano oder Astromega heißen. Die Techniker des Hauses versprechen ein Feuerwerk an neuer Technik, mit dem die neue Baureihe zukunftsfähig werden soll.

Der Tag meint es gut mit der Crew aus Belgien: sonniges Wetter, nicht zu viel Wind, moderate Temperaturen – der vorgefahrene Dreiachser glüht in der Morgensonne. Schon vor dem Start befüllt Chris, unser belgischer Testbegleiter, die Espressomaschine, die feinsten Kaffeeduft verströmt und besten Kaffee serviert. Der Dreiachser aus Lier/Koningshooikt zeigt sich gleich von seiner besten Seite: Die appetitlichen Sitze laden förmlich zum Verweilen ein, der Fahrgast genießt das wohlkomponierte Interieur in edlem Rot-Weiß-Grau.

Die Bestuhlung aus hauseigener Fertigung heißt nicht umsonst Grand Luxe, sie umsorgt ihre Insassen sanft, aber nicht führungslos. Straffe Sitzpolster und weiche Rückenlehnen, so lassen sich Langstrecken aushalten. Die Lehnen reichen weit über den Halswirbel hinauf, in Schlafstellung können auch größere Fahrgäste ruhen – der neue van Hool verdient sich schnell die

ersten Extrapunkte, noch bevor es auf die Piste geht.

Um den TX von seinem Vorgänger T9 zu unterscheiden, sollte man genauer hinschauen. Am besten, man blickt auf Front und Heck. Große Xenon-Scheinwerferaugen von Hella (mit LED-Tagfahrlicht) statt der kleinen Ellipsoid-Strahler hübschen den kantigen Bug auf, die schwarze Blende unter der Frontscheibe verlängert diese optisch nach unten. Recht gekonnt fällt auch die Retusche im Heck aus. Statt kleinkariertem Lichtkästchen stehen jetzt große vertikale Rücklichter für die neue Großzügigkeit, die Edelstahlblende wertet die Kühlluftanschnitte zum Hingucker auf. Die langen Seiten bleiben konstant – aber nicht ganz: die glänzende Abschlussleiste der Fensterunterkante (aus Edelstahl) setzt tiefer an und steigt speziell im Astronef dynamisch an – den damit optisch eine Keilform zielt. Die Türen und die Frontscheibe sitzen knapper, kommen ohne Gummiwürste aus. Der TX streift so die Patina langer Baujahre ab, er kommt ohne modischen Schnickschnack und mit wenig Zierrat aus. Gediegen eben, zur jugendlichen Schönheit wird er nicht, schon eher zu einer gereiften Persönlichkeit – der George Clooney unter den Reisebussen.

150 Verbesserungen

Die Grundfesten der Konstruktion werden nicht angetastet, weder Gerippe noch Frontscheibe oder Radstand. Was



Zur jugendlichen Schönheit wird der TX 16 nicht, schon eher zu einer gereiften Persönlichkeit – der George Clooney unter den Reisebussen.

Klare Strukturen im Heck: Vertikale Rücklichter und eine breite Edelstahlblende in der Motorraumventilung

sich bewährt hat, wird nicht angetastet. Langlebigkeit ist bei van Hool 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. So zählt auch der TX nicht zu den Leichtgewichtern, auf ein paar hundert Kilo kommt es nicht an. Der Hersteller spricht von gut 17 t – dann freilich mit 735 l Kraftstoff und 100 l Adblue. Voll besetzt mit 50 Fahrgästen, im Test simuliert durch Ballast, geht der elitäre TX mit gut 22 t an den Start. Und wird auch dann nicht in Verlegenheit gebracht, wenn sich der riesige Kofferraum (13,3 m³) füllt – das zulässige Limit ist erst bei 24 t erreicht.

Die Entwickler sprechen von 150 Verbesserungen, wir blicken zuerst unter die Motorhaube im Heck, wo man sich schon für künftige Euro-6-Zeiten fit gemacht hat. Kühler samt Lüfter stehen neuerdings quer zur Fahrtrichtung, gut zugänglich auch von hinten über eine Klappe. Rund um den Motor und seine Nebenaggregate gibt es keine drangvolle Enge, sondern Platz satt. Es sind die kleinen durchdachten Details, die den Unterschied machen: das Laubfangnetz vor dem Kühlergrill, die ausschwenkbare Klimateinheit, die mit einem Handgriff klappbaren Scheinwerfer und so manches mehr. Wer einen 220-V-Anschluss samt Inverter möchte, bekommt eine Steckdose für den externen Stromanschluss

dazu. Wie in Wohnmobilen lassen sich so stationär alle möglichen Verbraucher betreiben, die Batterien werden geschont und bei der Gelegenheit nachgeladen.

Nach so viel Klappenkunde hat der Fahrgastraum noch etwas Aufmerksamkeit verdient. Zum Beispiel das Glasdach, das zeigt, dass es zu mehr als einer Spielerei taugt. Kritiker werfen jetzt ein: „...aber das Gewicht“ – dagegen steht, dass es den Omnibus mit Licht durchflutet und unterwegs jede Menge Aussichten beschert. Und nicht zuletzt mehr Höhe suggeriert – die trotz des ansteigenden Innenbodens bis ins Heck ausreicht. Quietschbunte Lichteffekte am Plafond zaubern Partyatmosphäre, da passt sich der sonst so seriöse van Hool jugendlichen Fahrgästen an. Die freuen sich nicht zuletzt über den guten Sound der Infotainmentanlage oder drei fein integrierte 19-Zoll-Monitore, die jeden Omnibuswinkel bedienen. WiFi ist obligatorisch an Bord, unser TX ist für mobile Internet-Surfer gerüstet. Zu viele Worte über die Einbauten zu verlieren, heiße Eulen nach Athen zu tragen. Nur so viel: Die handwerkliche Qualität ist beachtlich, und die Optik bleibt nicht dahinter zurück.

Das leibliche Wohl wird nicht vernachlässigt, der Kunde bekommt, was er möchte oder braucht. Darf es mittschiffs ein Küchenblock sein, in dessen opulente Arbeitsplatte sich ein abgedecktes Spülbecken verbirgt? Der lässt sich mit Mikrowellenherd plus Tiefkühltru-



Solide Lösung: Türblattführung innen an der Vordertür

LKW BUS PKW



In den Ferien zu uns!

Unser Unternehmen verfügt mittlerweile über einen Erfahrungsschatz von über 80 Jahren im Bereich der Omnibusreparatur.

Dank modernster Werkstatteinrichtung, Spezialwerkzeugen und -geräten bieten wir Ihnen ein überdurchschnittliches Leistungsangebot, vom Konzept bis zur Realisierung – Service aus einer Hand.

Unfallreparaturen und Lackierungen stehen im Mittelpunkt unserer täglichen Arbeit. Vom Sprinter bis zum Doppelstockbus setzen wir das jeweils effektivste Equipment zur Bearbeitung ein und sorgen so für eine kostengünstige und kurzfristige Umsetzung der Aufgabenstellung. Mehrere Großraumspritzkabinen sowie Hebeanlagen für Bus und LKW sind die Basis für eine effektive, sachgerechte Instandsetzung der Schäden.

Daneben sind wir selbstverständlich auch in der Lage, mit entsprechenden Richtwerkzeugen und erfahrenen Fachleuten komplizierteste Unfallreparaturen zeitnah durchzuführen.

Besuchen Sie uns vom 17. bis 19. auf dem RDA-Workshop in Köln, Halle 10.2/Stand D44

Ein nachträglicher Küchen- und Toiletteneinbau in allen Omnibus- und Wohnwagentypen ist für uns ebenso wenig ein Problem wie aufwändige Restaurationsarbeiten. Abgerundet wird unser Angebot durch den behindertengerechten Umbau von Bussen mit Rampen, Hebeanlagen etc. Wir bieten Ihnen das komplette Spektrum von der Komplettlackierung über die Effektlackierung und Folienbeschriftung bis hin zum großflächigen Digitaldruck an.

CHR. SCHMITZ GMBH & CO. KG

Karosseriebau/Lackiererei

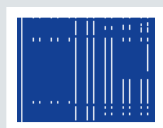
Rurbenden 34 · 52382 Niederzier (Huchem-Stammeln)

Telefon: 0 24 28 / 40 35 / 40 36

Telefax: 0 24 28 / 59 83

e-Mail: info@karosseriebau-schmitz.de

Internet: www.karosseriebau-schmitz.de





Sorgsam inhouse gefertigt: Küchenblock mit Mikrowellenherd, Kaffeemaschinen, Tiefkühlbox und Spüle

he, Espresso- und/oder mit Kaffeemaschine bestücken. So lässt es sich kurzweilig reisen, weil der van Hool auch bei der Klimatisierung nicht patzt. Ein leistungsstarkes Klimagerät von Eberspächer/Sütrak stellt die Grundlast sicher, die Feinsteuerung im Innenraum wird über mehrere Temperaturfühler geregelt. Trotz Kaiserwetter bleibt es von hinten bis vorn bei den vorgewählten 22 Grad, die Arbeitsweise der Heizung können wir bei dieser Wetterlage nicht bewerten.

Der Platz an der Sonne

Die gründliche Modellpflege macht auch vor dem Fahrerplatz nicht Halt. Ein sanft geschwungener Armaturenräger ziert nun das Cockpit, der Joystick der AS-Tronic wandert von der Sitzkonsole neben das Lenkrad. Endlich wurden auch die vielen Schalter entrümpelt und neu sortiert – jetzt ist der Fahrer mit dem TX schnell auf Du. Recht praktisch ist der Dreh-Drückregler links unter dem Fenster, die Belgier haben sich an BMW und Audi orientiert. So klickt der Fahrer vor Abfahrt Bordmenüs durch, regelt die Klimaautomatik und stellt die Spiegel ein. Ein wenig Einarbeitung braucht's schon, zu viel Ablenkung wäre gefährlich. Schade, dass sich an den stehenden Pedalen nichts ändert. Und dass sich die Außenspiegel in der Waschhalle nicht anklappen lassen. Neu ist: Gleich drei Spiegel bieten

Rücksicht, zwei große Spiegel sitzen links. In kniffligen Situationen muss der Fahrer schnell entscheiden, in welchen er blickt.

Auf ihre Straßenlage lassen die Van-Hool-Fahrer seit jeher nichts kommen, jetzt legen die Techniker noch ein paar Argumente drauf. Das Breitspurfahrwerk rollt auf stämmiger 315er-Bereifung und erfuhr eine Neuabstimmung, an der Grundkonzeption wurde nicht

ANZEIGE

Boeckels
damit Sie weiterkommen
Ihr Partner für jeden Omnibus!
☎ 021 54/9580-0 · www.boeckels.de

gerüttelt. Neue Stoßdämpfer mit härteren Kennlinien sollen jetzt die Vorderachse beruhigen – die Pumpneigung auf welligen Fahrbahnen wird damit reduziert, jetzt rollt der TX Astronef deutlich steifbeiniger ab. Besser kann es die CDC-gedämpfte Hinterachse, ein Phänomen der Marke. Das schwere Aggregat wird von zwei mittig am Achskörper montierten Blattfedern domestiziert, die anstelle eines Stabilisators verbaut werden. Als Nachlaufachse findet nach wie vor eine einzelradgeführte Vorderachse Verwendung, gelenkt wird



Mit Komfort und Flair: der Innenraum

Service im Handumdrehen.

Steht ihr Bus, steht der Umsatz. Darum wissen die Busspezialisten von OMNIplus genau wo sie anpacken müssen. Und können somit nicht nur Ihre Standzeiten, sondern auch Ihre Kosten minimieren.
www.omniplus.de

Eine Marke der Daimler AG

OMNIplus

Service für Ihren Mercedes-Benz und Setra

Fakten kompakt Van Hool TX 16 Astronef



Was unser Tester sagt



Technische Daten

Maße und Gewichte

Länge/Breite/Höhe
13.200/2.550/3.730 mm
Radstand
6.160/1.300 mm
Überhang vorne/hinten
2.740/3.000 mm
Wendekreis
21.980 mm
Leergewicht
ca. 17.020 kg
Testgewicht
22.125 kg
Zulässiges
Gesamtgewicht
24.000 kg

Antriebsstrang

Motor: Wassergekühlter DAF-Reihensechszylinder Typ MX340 U1 OBD2 stehend im Heck, elektronisch geregelter Pumpe-Düse-Einspritzung, Turboaufladung und Ladeluftkühlung, vier Ventile pro Zylinder, Abgasgrenzwerte nach Euro 5 mit SCR-Kat.
Hubraum
12.810 cm³
Leistung
340 kW/462 PS
bei 1.500–1.900 U/min
Maximales Drehmoment
2.300 Nm bei 1.000–1.410 U/min

Kraftübertragung: Einscheiben-Trockenkupplung, automatisiertes Schaltgetriebe ZF AS-Tronic, Übersetzungen 12,33–0,78, einfach übersetzte Hypoidachse, Achsübersetzung $i = 3,42$

Fahrwerk

Vorn Einzelradaufhängung an Doppelquerlenkern, 2 Luftfederbälge und 2 Stoßdämpfer, max. Radeinschlag 54 Grad. Starre Hinterachse (Dana G171) an zwei Parallellenkern, 4 Luftfederbälge und 4 Stoßdämpfer, Stabilisator; Reifengröße 315/80 R 22,5
Bremsen/Lenkung: Elektronisch geregelte Zweikreis-Druckluftbremsanlage (EBS), innenbelüftete Scheibenbremsen an allen Rädern, ABS und ASR, ESP; Dauerbremse ZF-Intarder + Motorbremse, Servocom-Lenkung ZF 8098, Lenksäule in Höhe und Neigung verstellbar. **Sicherheitssysteme:** ESP, ACC, Spurassistent

Elektrik

Bordspannung 24 V, drei Lichtmaschinen 28 V, 110 A; zwei Batterien 12 V/225 Ah

Heizung/KlimaLüftung

Vollautomatisch geregelte Splitklimaanlage mit integr. Dachheizung, Kälteleistung 35 kW, Heizleistung 42 kW. Querstrombelüftung über Dachkanäle, Luftaustritt zum Mittelgang und zu den Seitenscheiben, verstellbare Luftdüsen; separate Fahrerplatzklimatisierung und -heizung, Warmwasserheizung im Fahrgastraum über Konvektoren, Standheizung Spheros, Leistung 30 kW

Fahrgastplätze/Preise

Sitzplätze 48 + 1 + 1
Preis Testfzg. 396.000 Euro

Messwerte

Kraftstoffverbrauch der einzelnen Etappen

Konstantverbrauch bei 80 km/h
17,22 l/100 km
Konstantverbrauch bei 100 km/h
25,20 l/100 km

Autobahn leicht/mittelschwer

26,51 l/100 km
Durchschnittsgeschwindigkeit bei 96,25 km/h

Landstraße

29,84 l/100 km
Durchschnittsgeschwindigkeit bei 67,63 km/h

Bergwertung

(durchschn. 10 % Steigung)
132,35 l/100 km
Durchschnittsgeschwindigkeit bei 46,19 km/h

Fahrdynamik

Beschleunigung
–50/60/80/100 km/h
14,5/17,8/28,1/41,7 s
Elastizität 80–100 km/h,
12. Gang, 14,1

Durchschnittlicher

Kraftstoffverbrauch

28,75 l/100 km

Gefahrene Kilometer

457 km

Wetter

25°C, trocken, Wind

Innengeräusche in dB(A)

80 km/h Front/Mitte/Heck
63,7/66,6/64,8
100 km/h in dB(A)
66,8/67,6/67,4

Fahrerhaus

übersichtlich modernes Cockpit mit gutem Bedienungskomfort

stehende Pedale

Fahrwerk

sicheres Fahrverhalten

Schwächen auf Schlechtwegstrecken

Antrieb

souveräner Sechszylinder-Diesel

sauber abgestimmtes AS-Tronic-Getriebe

hohe Fahrleistungen

günstiger Kraftstoffverbrauch

Sicherheit

moderne Bremsanlage

feinfühlig regelbarer Retarder

moderne Sicherheitsausstattung mit ESP, Bremsassistent, optional mit ACC (Adaptice Cruise Control und Spurassistent



Neuordnung für die Schalter, Joystick am Armaturenräger. Rechts: Eigenheit – zwei Außenspiegel links



sie hydraulisch. Etwa 21 m Wendekreis, damit bietet der 13 m lange TX fahraktiven Hochdeckern vom Schlage eines Travego Paroli. Und bleibt auch mit seiner Sicherheitsausstattung auf Schlagdistanz. Moderne EBS-Bremsen mit ESP, Abstandsregeltempomat, Spurassistent.

bewährten Grundtugenden und elitärer Ausstattung hat seinen Preis – seine Wettbewerber aber auch. Der neue Van-Hool-Reisebus bietet durchaus Paroli, vielleicht da und dort nicht mit letzter Perfektion. Aber dass sie ihr Geschäft verstehen, das haben die Belgier längst bewiesen.

Wolfgang Tschakert

Charakterbildend

Richtig souverän ist allerdings der überaus kräftige DAF-Diesel, der aus allen Lebenslagen vehement antritt. Auch wenn das AS-Tronic-Getriebe die beschaulich komfortable Gangart bevorzugt, sprechen 2.300 Nm eine deutliche Sprache. Vorzügliches Beschleunigungsvermögen und ein noch besserer Durchzug verleihen dem aktualisierten van Hool Flügel. Mit 1.350 Touren im großen Gang hält er Tempo 100, hat noch genug Reserven für handelsübliche Anstiege. Eine längere Achsübersetzung lohnt nur für Kilometerfresser auf der Autobahn. Mit der 3,42er-Achse rollt er auf Landstraßen mit etwas Nachhilfe des Fahrers im großen Gang, wenn der ein Quäntchen schneller als 80 km/h fährt. Und kann sich auch in Sachen Verbrauch sehen lassen – im Konzert der Superhochdecker zählt der Testbus zu den sparsamen Verbrauchern. Der holländische Euro-5-Selbstzänder mag kein Leisetreter sein, den Innenraum beschallt er aber nur maßvoll. Vielleicht noch ein Wort zur Getriebeausstattung: Etwa 5.000 Euro kostet das AS-Tronic-Getriebe – die Grundausstattung sieht ein handgeschaltetes GO-Getriebe von Daimler vor. Das lässt sich vorzüglich bedienen, wir können nur von positiven Erfahrungen berichten. Aber das Bessere ist des Guten Feind – und sechs Gänge sind im Reiseverkehr eindeutig zu wenig.

Fazit: Er ist kein Billigheimer, dazu ist er einfach zu gut. Ein Bus wie ein Monolith, mit

KREUZFAHRT ENTLANG DER OSTSEE-INSELN

8 Tage. Hanseatischer Charme und maritime Traditionen auf der MS PRINCESS.

TP-LEISTUNGSPAKET:

- ✓ Klimatisierte Außenkabine
- ✓ Vollpension mit täglich drei Mahlzeiten
- ✓ Willkommenscocktail
- ✓ Kapitäns-Dinner mit festlichem Menü
- ✓ Einschiffungs-, Ausschiffungs-, Schleusen- und Hafengebühren
- ✓ Deutschprechende Bordreiseleitung
- ✓ Freie Teilnahme am Bordunterhaltungsprogramm
- ✓ Nutzung der Bordeinrichtungen



3-Bett-Kabine, Hauptdeck Saison (C)

578,-

PREIS PRO PERSON KABINENKATEGORIE	SAISON (C)	SAISON (D)	RESERVIERTE TERMINE UND SAISONZEITEN
3-Bett Hauptdeck	578,-	618,-	1) 10.08. - 17.08. (D)
2-Bett Hauptdeck achtern	699,-	741,-	2) 17.08. - 24.08. (D)
2-Bett Hauptdeck vorne	794,-	837,-	3) 24.08. - 31.08. (D)
2-Bett Hauptdeck	843,-	886,-	4) 31.08. - 07.09. (D)
2-Bett Oberdeck	1.019,-	1.062,-	5) 07.09. - 14.09. (C)
Einzelkabine Hauptdeck	1.274,-	1.360,-	



TP Tour Project • Reiseorganisation International
D- 35435 Wettenberg • Tel. +49 (0) 641/982850 • Fax 9828510
Email: tp@tourproject.de • Internetseite: www.tourproject.de