



Mit Ecken und Kanten

Mit dem neuen Lexio in zwei Längen zielt VDL Bova auf das Segment der Mehrfachverdiener mit Kofferraum.

Modern nur bei den Scheinwerfern, schmucklos mit Ecken und Kanten – der durch und durch nüchterne Überlandbus Bova Lexio mit neuen Abmessungen und bewährter Technik

Ein richtiger Hingucker ist es nicht geworden, diese Chance haben sich die Holländer entgehen lassen. Ein lupenreiner Bova ist es auch nicht, das steht schon bei der ersten Begutachtung fest. Dafür ist der Lexio zu wenig stylisch, eine gerundete Bugschürze allein macht ebenso wenig einen Bova wie eine Schwalbe einen Sommer. Mit Ecken und Kanten back to the roots? Oder haben hier die Sparkommissare zugeschlagen? Vermutlich sind es die Folgen der Zusammenarbeit im Konzern. Erste vielversprechende Effekte konnte man schon auf der IAA 2004 bewundern. Dort gab es bei der VDL Bus-Gruppe einen großen Konzernauftritt und erstmals einen Bova-Doppeldecker. Der stammt noch immer von Berkhof und hieß zuerst Bova Axial. Jetzt trägt er den Beinamen Synergy und

wird Schritt für Schritt für den europäischen Markt fit gemacht. Das neueste Produkt des VDL Bus-Verbunds heißt Lexio, ein Kunstname, der mit Flexibilität und öffentlichen Ausschreibungen in Verbindung gebracht werden will. Die Verantwortung der Entwicklung lag diesmal bei Berkhof und Jonckheere, dort wo bereits verwandte Produkte vom Stapel laufen. Die rollende Basis als Ausgangspunkt des Neulings ist wie stets eine Plattform von VDL Bus International. Das belgische Schwesterunternehmen mit großer Erfahrung beim Bau von ÖPNV-Bussen zeichnete für das Design verantwortlich. Gebaut wird der Lexio schließlich in Valkenswaard beim Nachbarn Berkhof, den europaweiten Vertrieb übernimmt das Bova-Netzwerk. Der neue Überlandbus Lexio soll ein Erfolgsmodell



Rik Pronk, Managing Director von VDL Bova (rechts) mit Wim van der Legte, Inhaber und Vorstandsvorsitzender des VDL-Konzerns.

werden und damit zum Wachstumskurs des Mutterkonzerns beitragen. Das Marktsegment, in dem er sich immerhin mit der neuen Setra Multiclass oder dem Lion's Regio von MAN messen soll, bietet für den Newcomer gute Wachstumschan-



Die große in Gummi gefasste Frontscheibe hat der Lexio mit dem Jonckheere-Stadtbuss Transit gemein (oben links). Das Cockpit ist betont einfach gehalten, auf Wunsch kann die elektronische ES-Schalhilfe von ZF geordert werden (Mitte links). Stehender Euro-3-Motor von DAF mit 9,2 l Hubraum und bis zu 360 PS Nennleistung (unten links). Die Kofferräume haben je nach Länge ein Fassungsvermögen von 5,4 oder 6,3 m³ (oben rechts). Lexio mit Farbe im Innenraum, große Gepäckablagen, einfache Neonbeleuchtung (unten Mitte). Der stehende DAF-Motor erfordert zwei Stufen in der Hecklandschaft (unten rechts)

cen. Bis zu 1.400 Einheiten werden davon alljährlich allein in Deutschland abgesetzt. Dabei zielen die Vertriebsstrategien vor allem auf die klassischen Bova-Privatkunden, die ihre Überlandbusse auch für Ausflugsfahrten und Transfers einsetzen möchten. Die Bodenhöhe des Lexio beträgt bezuschungsgerechte 860 mm, mit 5,4 und 6,4 m³ reicht der Kofferraum auch für Flughafentransfers.

Bei den Längenmaßen geht VDL eigene Wege – auf 12,33 m Länge bietet der kürzere der beiden Zweiachser bis zu 55 Passagieren Platz. Eine Sitzreihe mehr packt der 13,06 m lange Lexio, die Differenz findet sich im Radstand wieder, der im großen Überlandfahrzeug auf gewalti-

ge 6,94 m anwächst. Enge Verkehrsverhältnisse fordern folglich im langen Lexio umsichtige Fahrer, sein Wendekreis beträgt immerhin 24.500 mm.

Wie nicht anders erwartet, orientiert sich das Fahrzeugkonzept des Lexio am Nutzwert. Waagerechte und senkrechte Linien dominieren das schmucklose Outfit des Lexio – hier scheinen die Designer vor allem mit dem Lineal gearbeitet zu haben. Die in Gummi gefasste Frontscheibe zeigt wie die vollkommen plane Seitenwand Verwandtschaft mit dem belgischen Stadtbuss Transit.

Während man anderswo eine markentypischen Erscheinungsform pflegt, verlässt man bei Bova diesen Pfad der Tu-

gend. Fest steht: Der Lexio kann äußerlich selbst dem mehr als 20 Jahre alten Futura nicht das Wasser reichen. Highlights hat auch der wenig charmante Lexio-Innenraum nicht zu bieten. Rechte Winkel bestimmen das Bild, die Sitze stehen fest in Reih und Glied, einzig der gelbe Handlauf im vorderen Einstieg mit drei Rundungen sorgt für das bunte i-Tüpfelchen. Grobe Kanteisen halten die Gepäckablagen an der Decke, von der Decke strahlen schneide unverkleidete Neonlampen nach unten. Wenig zu beanstanden gibt es an der Raumökonomie, das Raumvolumen profitiert von den steilen Fensterflächen und einem gut begehbaren Mittelgang. Breit und trittsicher sind auch die Einstiege, an

der Mitteltür kann auch der obligatorische Rollstuhllift integriert werden. Der Fahrer kann sich nicht beklagen. Er sitzt in einem schlichten, doch ergonomisch einwandfreien Cockpit mit einem pneumatisch verstellbaren Lenkrad.

Zu den ausgewiesenen Stärken des Lexio zählt sein Fahrwerk. Die feinfühligte Vorderachse mit Einzelradaufhängung und 7,1 t Achslast stammt von ZF und versieht jetzt in allen Linien- und Reisebussen mit VDL-Fahrgestell ihren Dienst. Sie sorgt für gutmütige Fahreigenschaften, geringe Seitenneigung und einen musterergütigen Abrollkomfort. Der Drehstab-Stabilisator sitzt an der Hinterachse und hemmt dort die Wankneigung. Maßvoll ist die Antriebsleistung des stehenden Motors im Heck, den Lexio befeuert ein 9,2 l großer Reihensechszylinder mit Pumpe-Düse-Einspritzung und wahlweise 310 PS/360 PS. Er erfüllt zur Zeit nur die Euro-3-Abgasgrenzwerte, Euro-4-Motoren sollen zur gegebenen Zeit zur Verfügung stehen. Gegen die aktuell diskutierten Partikel- und Feinstaubemissionen kann der Lexio mit einem CRT-Filter von Eminox aufgerüstet werden. Als Getriebe kommen im Lexio erstmals manuelle Schaltgetriebe aus dem Hause Daimler-Chrysler zum Einsatz, neben den manuellen Sechsgang-Getrieben finden auch Getriebeautomaten von ZF Verwendung.

Bei der Bremsanlage bescheiden sich die Niederländer weiterhin mit reinen Druckluftbremsen und Scheibenbremsen rundum. Zwar wird der Retarder über das Bremspedal bedient, aber auch im Lexio verzichten Bova-Fahrer auf ein elektronisches Bremssystem und eine ESP-Fahrdynamikregelung. „So wenig Elektronik wie möglich“, sagt man bei Bova, was so mancher Kunde gerne hört. Doch die Uhr läuft auch bei VDL weiter – ein standardisiertes elektronisches System überwacht alle elektronisch gesteuerten Komponenten und hält den Fahrer aktuell über den Fahrzeugzustand auf dem Laufenden. Auch die Werkstatt hat es nach Angaben des Herstellers jetzt leichter, Störungen zu finden.

Der nüchterne Lexio ist für eine lange Lebensdauer gebaut, das technische Konzept ist denkbar einfach. Gegen Korrosion scheint der Lexio gut gewappnet – al-

Die Bugmaske des Lexio soll das Design an die Bova-Linie annähern



le Stahlprofile unterhalb der Bodenlinie werden aus Nirosta-Stahl gefertigt, die Seitenverkleidung oberhalb des Bodens ist mit galvanisierten Blechen ausgeführt. Die Stahlkonstruktion wird mit Zweikomponenten-Lack dauerhaft geschützt, der zudem elektrostatisch aufgebracht wird. Zum Thema Sicherheit gibt man sich diesmal keine Blöße – vom Start

weg schützen zwei Überrollbügel an der B-Säule und im Heck die Karosserie bei einem Überschlag. Keine großen Besonderheiten gibt es über die vorgeschriebenen Wartungsintervalle zu vermeiden – sie bewegen sich mit 75.000 Kilometern für das Motorenöl im Rahmen des Üblichen.

WOLFGANG TSCHAKERT