



VDL Jonckheere SHD 140-430XE

Belgische Designer-Ware

Der stattliche SHD von Jonckheere spricht Kunden an, die zwar auf Ästhetik Wert legen, ihre Investitionen aber überschaubar halten möchten. Unter dem Designer-Kleid des Belgiers sitzt konventionelle Omnibustechnik mit DAF-Antrieb.

Präsentiert wurde das VDL-Flaggschiff bereits zur Busworld 2005, jetzt ist er auch in Deutschland zu haben. Höchste Zeit für einen Busfahrt-Fahrbericht, das Topprodukt des Hauses tourt bereits als Vorführfahrzeug durch deutsche Lande. Noch sorgt der Belgier an Autobahnraststätten für hohe Aufmerksamkeitswerte – die Marke Jonckheere kennen allerdings nur wenige. Dabei zählt das 125-jährige Traditionsunternehmen im Benelux-Raum, Eng-

land und Frankreich zu den renommierten Anbietern.

Die Belgier verstehen sich als Aufbau-Spezialisten, in Sachen Antriebstechnik hat der Kunde nahezu freie Auswahl. So hält man es auch mit dem 3,82 m hohen Flaggschiff, das als SHD mit DAF-Motor, als SHV mit Volvo-Komponenten und als SHS auf Scania-Plattform geliefert wird. Das Premium-Geschwader von Jonckheere besteht aus Zwei- und Dreiachsern in den Längen 12,21m, 13,36 und 13,98 m.

In Deutschland vertritt die Bova-Organisation nur den DAF-Antriebsstrang, der SHD entsteht auf der Basis des neuen VDL-Fahrgestells SBR 4000+, das neben der DAF-Driveline die ZF-Achsen RL-75E und RL-76A zu bieten hat.

Moderne Klassik. Positioniert wird der Superhochdecker als einer der auszieht, Starliner, Top-Class und Co. das Fürchten zu lehren. Formal hält der Jonckheere wacker dagegen. Eingekleidet in einen



(u. l. n. r.) Premium-Ansichten, die wenig polarisieren – der Jonckheere SHD ist ein Schönling von der introvertierten Sorte; sehr bequem der vordere Einstieg – der sensible Türsteller sitzt innen; riesige Kofferräume – links oben die Zentralelektrik.

zeitlos eleganten Smoking steht er weniger auf dem Sprung, ohne grundsätzlich auf Dynamik verzichten zu wollen. Beinahe klassisch ist die Harmonie in der Linienführung, Axel Enthoven, der auch den Evergreen Futura gezeichnet hat, nennt sein Werk „Sharp Edge“-Design. Grundform und Proportionen bleiben wie bewährt, über der großen Frontscheibe erhellt ein Dacheinsatz den Bereich über dem Fahrer. Wenige, aber klare Designelemente bestimmen das Bild – im Heck ein Schuss Cadillac, die Dachbegrenzungsleuchten à la Lancia Thesis, die Front mit Anklängen an den Renault Vel Satis. Es ist wohl weniger die Schärfe, die den Betrachter anspricht. Das optisch große Fahrzeug zeigt Solidität, verbun-

den mit einem Hauch Haute Couture. Wer näher hinsieht, wird nicht enttäuscht, die Karosserie ist sauber gefertigt. Selbst Trennfugen und die Dichtungen an den Scheiben sind sauber gespritzt.

Konventionell im Innenraum. Im Innenraum bleibt der SHD weitgehend konventionell. Wer einen Großraumbus sucht, findet hier ausgezeichnete Raumökonomie. Mit überbauter Toilette und Küche werden auf 14 m Länge ohne drangvolle Enge 59 + 2 + 1 Sitze in 3-Sterne-Komfort geboten, was für manchen Unternehmer schon eine Alternative für einen Doppeldecker darstellt. Mehr Platz und Sitzkomfort kehrt mit 4-Sterne-Bestuhlung ein, nur der erste Doppelsitz links hinter

dem Fahrer will mit 775 mm Abstand nicht so recht zum Sitzteiler passen. Auch der Blick hinter die Gepäckklappen lohnt – bei 14 m³ Fassungsvermögen kann auch das größte Gepäckaufkommen verstaut werden. Nutzlastprobleme kennt der SHD nicht, mit 26 t zulässigem Gesamtgewicht machen Österreichs Kontrolleure keinen Stich.

Der Einstieg vorn ist geräumig und bequem wie der des Starliners, hinten geht es dagegen steil nach oben. Der Mittelgang sieht vorne Podeste vor, ab Fahrzeugmitte wird der Innenboden eben. Mit mehr als zwei Metern reicht die minimale Innenhöhe hinten auch großen Naturen. Die im Testwagen wahlweise montierten Fainsa-Sitze vermitteln einen aus-



Einfach gehalten ist das Cockpit, pneumatisch verstellbar das Lenkrad, am Sitz die AS-Tronic-Bedienelemente

ders im Heckbereich übertönt das Rauschen bei voller Leistung sogar die Antriebsgeräusche.

Auch hier besteht noch etwas Handlungsbedarf: Der DAF-Diesel bestimmt unter voller Last dominant kernig das Klangbild, der Intarder pfeift laut dazu und die DAF-Achse singt im Schubbetrieb ihr Lied. Damit hier kein falsches Bild entsteht – wir fühlen einem Topprodukt auf den Zahn, schließlich will der Jonckheere an Setra-Maßstäben gemessen werden. Auch die Fahrzeugfederung hat ihre Qualitäten. Sie tendiert eher zu einer straffen Note und reagiert im Vorderwagen feinfühlig genug.

Die Hinterachskonstruktion kann allerdings mit dem Abrollkomfort der Vorderachse nicht mithalten. Lange Bodenwellen werden befriedigend verdaut, kurze aufeinander folgende Fahrbahnverwerfungen erwidert sie mit Stuckern. Abhilfe ist aber bereits in Sichtweite, ab Frühjahr 2007 werden alle VDL-Antriebsachsen von ZF bezogen. In Sachen Fahrwerkabstimmung sollten vielleicht auch die Bova-Techniker Hand anlegen, die bei Futura und Magiq gute Resultate liefern.

gezeichneten Eindruck – sie punkten mit breiter Mittelarmlehne, bequemer Polsterung und atmungsaktiven Mikrofaser-Bezügen. Fürs Handgepäck reichen die offenen Gepäckablagen, auf Kundenwunsch werden Klappen dafür angeboten.

Für die Solidität des SHD spricht, dass er ohne Karosserieresonanzen rollt. Alle Einbauten wirken bombenfest. Das geht freilich soweit, dass die Flachbildschirme mit massiven Bandeisen an der Decke befestigt werden, nicht schön aber wirksam. Auch die Abschränkungen sind Teile von der Stange, der VDL-Controller hat sein Premium-Produkt ganz genau im Auge. Grundsätzlich möchten wir an dieser Stelle noch etwas Produktpflege beantragen, die Verkleidungen sind vielfach grob zugeschnitten, die Verarbeitung ist zwar handwerklich solide, doch in der Anmutung etwas lieblos. Vielleicht sind wir aber nur hyperpenibel, wenn es um Premiumfahrzeuge geht.

In Sachen Fahrgastkomfort macht der Jonckheere keine schlechte Figur. Die Klimatisierung bietet vollautomatisch die richtige Temperatur, beheizt wird mit Seitenwandkonvektoren plus Dachheizung. Den Gebläsen sollten die Klimaexperten etwas Aufmerksamkeit schenken, beson-

Mehr Fahrdynamik mit Euro 4. Der Fahrer genießt seinen Platz an der Sonne – er sitzt prima auf seinem üppigen NTS-Stuhl und langen Sitzschienen, vor sich ein zweifarbigen Cockpit mit CAN-Bus-Instrumentierung und übersichtlichen Bedienelementen. Das pneumatisch verstellbare Lenkrad geht gut zur Hand, dürfte aber in diesem Bus gerne mit Leder bezogen sein. Auch die Lenkkräfte liegen zu hoch, der Einschlag ist zäh und die Rückstellkräfte bleiben gering. Darunter leidet auch die Präzision, in Mittellage bleibt die TRW-Lenkung indifferent. Das stört auf Autobahnen nur wenig, hier rollt der Jonckheere beruhigend stoisch geradeaus. Nur auf Landstraßen zweiter Ordnung und welligen Fahrbahnen ist erhöhte Aufmerksamkeit gefordert. In Sachen Straßenlage offenbart sich der Belgier als typischer Untersteuerer, der früh seine Grenzen aufzeigt. Winkelige Innenstädte sind für den langen Dreiaxser

keine unüberwindlichen Hindernisse, hier lenkt die Nachlaufachse bis 40 km/h durch den Bodendruck gesteuert mit.

Befeuert wird der große Dreiachser von einem 430 PS starken Euro 3-Sechszylinder von DAF, der bei 1.000 bis 1.500 Umdrehungen maximal 1.950 Nm Drehmoment abgibt. Nicht eben viel für mehr als 20 t Lebendgewicht, wenn ihn eine spritsparende lange Achse einbremst. So muss der XE 430 selbst mit dem leeren Dreiachser auf hügeliger Autobahn recht früh die kleineren Gänge bemühen.

Was für den Transfer von Holland nach Spanien reicht, erfüllt bei anspruchsvoller Topografie keine Premiumansprüche. Wir empfehlen jedenfalls für die Umstellung auf Euro 4 den 460 PS starken MX-Motor, der den Dreiachser mit 2.300 Nm souverän anschieben dürfte. Die 12-stufige AS-Tronic verdient sich auch im belgischen Flaggsschiff gute Noten. Auch hier bleiben die Hände des Fahrers am Lenkrad, der manuelle Eingriff in den Schaltprozess lohnt sich nicht. Der Getriebe-rechner sortiert die Gänge stets passend, selbst am Ende eines langen Fahrtags. Einzig das frühzeitige und zu häufige Zurückschalten beim Bremsen führt zu unnötigen Lastwechseln und ärgerlichen Geräuschen.

Weniger Elektronik kommt bei der Bremsanlage zum Einsatz. Der SHD mit DAF-Technik verzögert konservativ mit Druckluftbremsen. Nur in Verbindung mit einem Volvo-Fahrgestell kommt Jonckheeres Superhochdecker in den Genuss elektronischer Bremsen – nach Volvo-Art gemeinsam mit Bremsassistent

Mit mehr als zwei Metern reicht die minimale Innenhöhe hinten auch großen Naturen.

und ESP. Aber noch ist nicht aller Tage Abend – wer im Herbst seinen SHD bestellt, soll ihn nach den Aussagen des Bova-Vertriebs mit modernster Bremstechnologie erhalten. Versprochen ist versprochen.

Fazit. Die belgischen Karosseriebauer machen ihre Sache gut. Der Jonckheere SHD ist grundsolide gefertigt. Gegen Korrosion gibt es einen Unterbau aus Edelstahl, auch der Innenraum überzeugt mit



Bequeme Sitze von Fainsa, originell die breite Mittelarmlehne (Foto l.); der XE-Sechszylinder von DAF wird mit Euro 4 durch MX-Motoren ersetzt – wir empfehlen die 460-PS-Variante. (Foto r.)

Langzeitqualität. Die Ausführung freilich dürfte ein wenig Feinschliff vertragen. Schade nur, dass der Belgier in Deutschland nur mit VDL-Chassis zu haben ist. Hier sehen wir noch erheblichen Handlungsbedarf, um zur Premiumklasse auf-

zu-schließen. Dass dem jungen Jonckheere noch etwas Reife fehlt, war zu erwarten. Mal sehen, mit welchen Verbesserungen der Hersteller zur IAA aufwartet.

WOLFGANG TSCHAKERT