



Das 14-m-Format erfordert Umsicht – die AS-Tronic erleichtert den Stadtverkehr.

## VDL Jonckheere JSD 140-460

# Ambitionen fürs Oberhaus

Exklusiv wie seine Form ist der Superhochdecker aus Belgien, den die VDL-Organisation auch in Deutschland anbietet. Hat der kantige Fernreisebus das Zeug, Setra und Neoplan Paroli zu bieten?

**D**as erste Kennenlernen liegt schon mehr als zwei Jahre zurück, dennoch sorgte unser Proband auf der Straße noch immer für anerkennende Blicke. Zum Leidwesen des VDL-Vertriebs steckt sein Flaggschiff in der Exotenschublade fest – die Marke Jonckheere ist hierzulande weitgehend unbekannt. Doch das kann sich ja ändern. Im Benelux-Raum, in England und Frankreich haben die Belgier ein anderes Renommee. Dort zählt das Traditionsunternehmen Jonckheere mit einem breiten Sortiment zu den etablierten Größen des Marktes.

Die Aufbau-Spezialisten arbeiten mit zahlreichen Fahrgestell-Lieferanten zu-

sammen, ihr Flaggschiff Jonckheere JSD bieten sie sowohl mit DAF- als auch Volvo-Antrieben und -Fahrwerken an. Die deutsche VDL-Organisation vertreibt ihr Top-Modell allerdings nur mit DAF-Antriebsstrang – der Superhochdecker rollt auf den Komponenten des VDL-Fahrgestelltyps SBR 4000+MX, das neuerdings so moderne Zutaten wie einen 460 PS und 2.300 Nm kräftigen Euro-5-Sechszylinder von DAF, ein AS-Tronic-Getriebe plus topaktuelle ZF-Achsen zu bieten hat. Ein lupenreiner Fernreisebus also, wie geschaffen für die 1.000-km-Distanz – auf dem Programm steht eine Rundreise mit Ausflug, Stadtrundfahrt und einem Ferntransfer. Wie vereinbart

ist der Dreiaxler voll besetzt, Gewichte auf den Sitzen ersetzen die Fahrgäste und sorgen für einen praxisgerechten Schwerpunkt. Selbstverständlich sind Toilette und Wassertanks befüllt – der Bus-Fahrt-Express reist wie immer voll klimatisiert, und die Bordküche brüht Kaffee – fast wie im richtigen Leben.

**Nackte Fakten.** Der vollbetankte Fünfsterner-Dreiaxler mit 51 Sitzen bringt satte 23.500 kg auf die Waage, so viel wie noch keiner seiner Wettbewerber zuvor. Die VDL-Testingenieure geizen nicht mit den Pfunden, mehr als 17 t, rund eine Tonne mehr als ein Starliner, wiegt der lange Dreiaxler leer – allerdings mit

900 l Treibstoff an Bord. Macht aber eine Tonne Ballast zusätzlich, damit dürfte sich das Thema Rekordverbrauch erledigen.

Reserven hat der Jonckheere mehr als genug – das maximale Gesamtgewicht beträgt 26 t, die Summe der Achslasten addiert sich sogar auf 27. Die reichen für bis zu 60 Sitze, einen Skiträger oder die Stützlast eines Gepäckanhängers. Wobei der nur für sperrige Fahrräder gebraucht wird – mit 14 m<sup>3</sup> Fassungsvermögen packt der Kofferraum all das, was mitgenommen werden möchte. Knapper fällt die Dimensionierung der Klimaanlage aus. Das Athenia-Aufdachaggregat von Thermo King hat mit 30 kW schon mächtig zu tun, um einen vollbesetzten JSD im sonnigen Süden auf Temperatur zu halten – die optionale 37-kW-Anlage für heiße Länder reicht auch für afrikanische Verhältnisse.

**Klassische Proportionen.** Der Auftritt des 3,82 m hohen und 14 m langen Jonckheere verspricht erste Achtungserfolge – selbst gegen die etablierten Größen von Setra und Neoplan zeigt sich der massive Belgier blendend in Form. Sharp Edge nennt der Bova-Hausdesigner Axel Enthoven seine Linienführung, die markant kantig und kein wenig verspielt ins Auge sticht. Das Auge des Betrachters findet beruhigend ausgewogene Proportionen, die Harmonie des Entwurfs bindet alle Ansichten ein. Dabei kommen auch die Radien nicht zu kurz.

Über der großen Frontscheibe erhellet ein Glaseinsatz in der dominanten Frontkuppel den Einstieg und die Arbeitsplätze. Wenige, aber klare Designelemente bestimmen das Bild – die schräge Lichtleiste setzt sich in der Türscheibe fort. Moderne Ansichten auch von der Seite: Der Jonckheere zeigt sich fugenlos glatt und bündig, kommt ohne Abdeckleisten und dicke Gummiwülste aus. Auch am Heck zeigt der Jonckheere seine Klasse: eine stämmige Statur mit betont senkrechten Linien, dynamisch gefeilt, ein optischer Leckerbissen.

**Auf langen Distanzen.** Mit langem Radstand (und großen Überhängen) ist das VDL-Flaggschiff vor allem auf Langstrecken zu Hause. Sein Revier ist die Auto-



14 m<sup>3</sup> Kofferraum für jeden Fall – große Reserven auch bei der Nutzlast.

## Der Innenraum

Im Innenraum bleibt der JSD weitgehend konventionell – optische Reize bleiben auf die großzügig zweifarbig teilbelederte Magnio-Bestuhlung von Vogel beschränkt. Nüchtern-sachliche Ablagen, Lichter und Verkleidungen bleiben unscheinbar, sie werden auch durch farbliche Akzente nicht aufgelockert – rundum Einheitsware, soweit das Auge blickt. Der Einstieg vorn gibt sich generös und bequem wie im Starliner, hinten geht es dagegen steil bergauf – ein Dienstbotenaufgang. Das kleine Toilettenhäuschen ist schon 2009 Vergangenheit, Jonckheere bietet jetzt auch eine überbaubare Toilette plus zwei Sitzplätze mehr. Die verschließbare Gepäckablage hat stattliches Volumen und Klappen, die nicht klappern. Grundsollide ist die Arbeit der Belgier, davon zeugen massive Schraubköpfe nicht nur an wenig einsehbaren Stellen. Bei der Materialauswahl und deren Verarbeitung nimmt man es in Roeselare nicht so genau – Premiumqualität sieht anders aus.



Bequeme Magnio-Bestuhlung von Vogel – optional mit Lordosenstützen.

**TECHNISCHE DATEN**

**Motor**

Wassergekühlter DAF-Reihensechszylinder (Typ MX 340 S2) im Heck stehend, Abgasturboaufladung und Ladeluftkühlung, vier Ventile pro Zylinder, Pumpe-Düse-Einspritzung, Abgasgrenzwerte nach Euro 5 mit SCR-Abgastechnologie

Hubraum ..... 12.900 cm<sup>3</sup>  
 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**

Hydraulisch betätigte Einscheiben-Trockenkupplung, automatisiertes Schaltgetriebe Typ ZF AS Tronic 2301 BO, Übersetzung 12,33–0,78, einfach übersetzte Hypoidachse, Achsübersetzung i=2,93

**Fahrwerk**

VDL-Fahrgestellmodul SBR 4000+, vorn Einzelradaufhängung an doppelten Querlenkern (ZF RL-75E), 2 Luftfederbälge und 2 Stoßdämpfer, hinten Starrachse (ZF A 132) mit 4 Luftfederbälgen und 4 Stoßdämpfern, Stabilisator, Nachlaufachse (ZF RL-75A), Reifengröße 315/80 R 22,5, Hebe- und Senkvorrichtung

**Bremsanlage**

Elektronisch geregelte pneumatische Zweikreis-Druckluftbremsanlage mit ABS, ASR (Wabco) und ESP plus Bremsassistent, innenbelüftete Knorr-Scheibenbremsen an allen Rädern, Sensoren am Bremsbelag mit Verschleißanzeige, Dauerbremse ZF-Intarder, druckluftbetätigte Motorbremse

**Lenkung**

Hydraulische Servolenkung ZF 8098, Lenksäule pneumatisch verstellbar, max. Lenkeinschlag Vorderachse 51 Grad, Nachlaufachse 15 Grad

**Elektrik**

Bordspannung 24 Volt, zwei Bosch-Drehstromgeneratoren á 110 A, zwei Batterien á 12 V/230 Ah

**Maße und Gewichte**

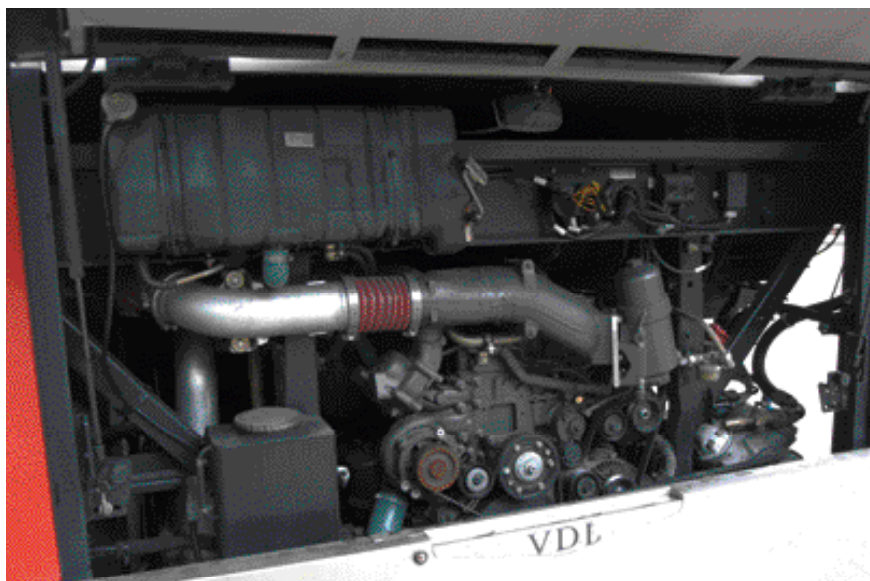
Länge x Breite x Höhe  
 .... 13.975x2.550x3.820 mm mit Dachklimaanlage  
 Radstand ..... 6.435/1.500 mm  
 Überhang vorne/hinten ..... 2.915/3.125 mm  
 Wendekreis ..... 23.096 mm  
 Innenhöhe ..... 2.080 mm  
 Kofferraumvolumen ..... circa 14 m<sup>3</sup>  
 Tankvolumen ..... 900 l  
 zulässiges Gesamtgewicht ..... 26.000 kg

**Fahrgastplätze**

Sitzplätze ..... 51+1+1

**Preis Testfahrzeug**

.....325.000 Euro



Ein guter Ruf verpflichtet – der DAF-Sechszylinder sorgt für gehörige Dynamik.

bahn, wo es mit seinem bärenstarken DAF-Sechszylinder mühelos hohe Reisedurchschnitte auf die Fahrbahn bringt – 700 km Autobahn werden mit mehr als 98 km/h durchleitet. Durchschnittlich 27 l/100 km teuren Diesels zieht das MX-Powerpack durch seine Einspritzdüsen – nicht rekordverdächtig, aber angesichts der Bedingungen noch immer maßvoll.

Im zwölften Gang reichen 1.180 Umdrehungen für Autobahntempo 100, hier surft der Fahrer auf einer Drehmomentwelle von 2.300 Nm, kleine handelsübliche Steigungen werden ohne nennenswerten Tempoverlust genommen. Hohe Drehzahlen sind dabei nur selten gefragt, schon bei 1.300 Umdrehungen mobilisiert der 12,9-l-Dampfhammer im Heck mit 442 PS mehr als 96 Prozent seiner Nennleistung. Niedrige Drehzahlen kommen auch dem Geräuschniveau entgegen, der Jonckheere schont die Ohren seiner Passagiere auf allen Plätzen.

Auch die Antriebsachse singt nicht mehr, nur an langen Steigungen und nach Bergabfahrten stört der Motorlüfter mit penetrantem Heulen – das angenehme Klangbild wird von einem dezenten Schiffsdiesel-Grollen untermalt. Die Fahrgäste genießen den Komfort der Magnio-Sitze – auf Wunsch gar mit Lordosenstützen –, die im Vorderwagen auf Podesten stehen, im Rückraum nach Einstieg 2 präsentiert sich der Boden stufen- und podestlos. Die vortreffliche Aussicht durch die große Frontscheibe bevorzugt

die vorderen Ränge – doch die Passagiere wünschen sich bei langen Regenfahrten einen zusätzlichen Wischer an der Dachkante.

Viel Arbeit macht der Jonckheere auf Langstrecken aber nicht. Ohne Kurskorrekturen läuft der Belgier geradeaus, rollt sauber ab und meldet nur harte Querfugen nach oben weiter. Fehlende technische Finesse macht sich bei langen Abfahrten bemerkbar – der Bremsomat des nur in der letzten Stufe ausreichenden Intarders lässt heftige Überschwinger zu, der Retarder und die Motorbremse sind

**TESTERGEBNIS**

**Verbrauch**

bei konstant 80 km/h ..... 17,45 l/100km  
 bei konstant 100 km/h ..... 26,48 l/100km  
 Autobahn leicht bis mittelschwer:  
 bei 98,43 km/h ..... 27,16 l/100 km  
 Landstraße:  
 bei 64,50 km/h ..... 31,36 l/100 km  
 Bergwertung (durchschn. 10 % Steigung):  
 bei 45,68 km/h ..... 178,38 l/100 km

**Fahrdynamik**

Beschleunigung  
 0–50/60/80/100 km/h .. 19,4/23,1/34,2/49,8 s  
 Elastizität  
 80–100 km/h, 12. Gang ..... 22,5 s

**Innengeräusche in dB(A)**

80 km/h Front/Mitte/Heck. .... 64,6/61,5/64,9  
 100 km/h in dB(A) ..... 66,1/64,5/65,5

Testbedingungen: .. 16–24°C, schwachwindig  
 Gefährliche Kilometer: ..... 1.018 km  
 Durchschnittlicher Kraftstoffverbrauch: ..... 28,79 l/100 km  
 Testgewicht: ..... 23.500 kg

nicht miteinander verknüpft. Mit dem Tempomaten wird das Tempo hochgehalten, doch zur Sicherheit fehlen Abstandsregelung und Spurwarn-System – in der Omnibus-Spitzenklasse heute (gegen Aufpreis) State of the Art. Die ZF-Lenkung gefällt mit präziser Arbeit und die Bremsanlage mit guter Wirkung. Ohne Aufpreis gibt es ESP, das mit frühem Eingriff stets auf der sicheren Seite bleibt.

### Kein plug and play bei Stadtrundfahrten.

Wer für eine kurze Strecke auf den Jonckheere umsteigt, sollte sich vorab mit der Bedienung vertraut machen – plug and play, so einfach macht es der Belgier nicht. Grundsätzlich verlangt das 14-m-Format Umsicht, erst recht, wenn der Wendekreis 23 m beträgt. Gewöhnung verlangen die Türtasten links, die Schalterplatzierung generell – manche sind nur mit Mühe erreichbar. Doch die Übersicht nach vorn und zur Seite stimmt positiv, die Spiegel offenbaren kaum tote Winkel, die tiefe Türverglasung sollte jeder Reisebus haben. Mit automatisierter 12-Gang-Schaltung lässt sich der riesige Dreiachser einfach durch die Großstadt manövrieren. Sanftmütig beschleunigt der 26-Tonner, fast ein wenig träge – der Getrieberechner nimmt dem kräftigen DAF-Diesel beim Anfahren den letzten Biss. Dennoch: Der Kupplungsfuß hat Ruhe, die Hände bleiben in kniffligen Situationen am Steuer.

## Der Fahrer

Der Fahrer ist gut untergebracht, wengleich nicht perfekt. Der Platz und die Sitzverstellung reichen für jedermann, das Cockpit ist schlicht aber schnell erfassbar. Vorbildlich die Becher- und Flaschenhalter, dafür sitzt die Gangstufenanzeige der AS-Tronic wie nachträglich montiert rechts unten in der Mittelkonsole. Wenig macht auch das schnöde Al-lerweltsplastiklenkrad her – wer Premium kauft, bekommt anderswo ein attraktives Multifunktionsvolant mit Lederbesatz.



Üppiges Cockpit mit viel Platz und gewöhnungsbedürftiger Ergonomie.



Gut bedienbar auch bei Nacht – keine Spiegelreflexe in der Frontscheibe.

Ihre nächste Haltestelle ist in Düren!



Wir geben Ihrem Fahrzeug ein neues Gesicht!

**CHR. SCHMITZ**  
Karosseriebau/Lackiererei

Ihr Omnibus-Spezialist!

Rurbenden • 52242 Niederkeller

Telefon (02426) 4035 • Fax 59 83

[www.Karosseriebau-Schmitz.de](http://www.Karosseriebau-Schmitz.de)

[info@Karosseriebau-Schmitz.de](mailto:info@Karosseriebau-Schmitz.de)



**Geht nicht – gibt's nicht!**

- Unfallreparaturen mit Garantie • Toiletteneinbau Chemie und Wasser
- Generalüberholungen • Lackierungen aller Art • Scheibeneinbau 24-Stunden-Service



**Lichtkuppel über der Frontplattform – auf Wunsch werden auch 23-Zoll-Monitore geliefert.**



**Sicher ist sicher – innenliegender Türführungsarm**



**Das kleine Toilettenhäuschen ist seit 2009 Vergangenheit.**

Die ZF-Lenkung, im Fernverkehr tadellos, könnte innerstädtisch etwas mehr Servokraft vertragen. Auch die beiden stehenden Pedale verlangen für den virtuoseren Einsatz nach Eingewöhnung. Nach etwas Gewöhnung meistert der Jonckheere auch enge Passagen, selbst wenn er sich auf Stadtrundfahrten nicht als Idealbesetzung erweist. Mehr als 3,80 m Bauhöhe hemmt die städtische Mobilität, das hat er mit den Kollegen von Neoplan und Setra gemein. Die Stehhöhe von 2.080 mm im Mittelgang fordert keine Bücklinge, einem schnellen Fahrgastwechsel steht die steile Treppe an Tür 2 im Wege. Und wegen der ziemlichen Einstiegshöhe hinten (380 mm) ist zum Absenken der Luftfederung zu raten, um den Ein- und Ausstieg zu vereinfachen.

**Auch am Heck zeigt der Jonckheere seine Klasse: stämmige Statur, betont senkrechte Linien, dynamisch gefeilt**

Fahrten „rund um den Kirchturm“ nehmen kontinuierlich zu, bedeuten auch Zusatzgeschäfte. Gibt sich hier der Superhochdecker Jonckheere JSD eine Blöße? Gewiss drängen sich die Fahrgäste an seinen Türen, dafür sorgt schon der exklusive Auftritt. Der Genuss der Kurzreise ist garantiert – man sitzt gut, leise und angenehm temperiert. Der Fernreisebus gleitet komfortabel auf Autobahnen, hält auch schlechte Fahrbahnen dezent von den Fahrgästen fern. Die Landstraßensause beherrscht er sicher, aber eher widerstrebend. In schnell durchteilten Kurven verneigt er sich kräftig zur Seite, der JSD ist dem Komfort verpflichtet. Mit kleinen Einschränkungen allerdings: Auf Schlechtwegstrecken schlagen grobe Querfugen durch, lange Bodenwellen und tiefe Senken lassen den Vorderwagen unruhig nachschwingen – hier könnten variabel regelnde Dämpfer wahre Wunder bewirken.

Auch beim Zusammenspiel des Antriebs sehen wir noch Potenzial: Mit Kickdown kommt der große Dreiachser schnell in Fahrt, sonst aber in den kleinen

Gängen seltsam schaumgebremst. Auf Landstraßen lohnt sich der Griff zum Schalthebel, um in der Ebene große Gänge zu halten. Ein Blick auf die Messwerte unter Rubrik Konstantfahrten (siehe Tempo 80) beweist, dass man mit extrem niedrigen Drehzahlen auch extrem sparen kann. Bei der Bergwertung belegt der Belgier Steherqualitäten, er zählt nicht zu den Flachlandtirolern – nur der Intarder zeigt unerwartete Schwächen, wenn er den 26-Tonner auf langen und steilen Abfahrten zu halten hat.

Für stattliche 325.000 Euro geht der Testkandidat zum Kunden – beileibe kein Billigheimer. Was nichts heißen muss: Mit scharf kalkulierten 290.000 Euro als Grundpreis positioniert sich der elegante Superhochdecker noch unterhalb eines vergleichbaren Cityliner L. Fürs gute Geld bekommt der Kunde ein stattliches und solides Fahrzeug für Individualisten, das viele Ausstattungsmöglichkeiten bietet, aber technisch hinter den Hauptwettbewerbern zurückbleibt. Das Konzept ist so langlebig wie das Design, bis zur Fensterlinie wird rostfreier Edelstahl verbaut. Nur alle 90.000 km muss der JSD in die Werkstatt – ein Plus für ausgewiesene Vielfahrer. Den Service übernehmen im In- und Ausland die Ex-Bova-Werkstätten – gewiss keine schlechte Adresse.

**Fazit.** Lust auf Reisen verspricht das VDL-Flaggschiff, das im Innenraum den Designeranspruch nicht einzulösen vermag. Abseits der Optik bleibt ein grundsätzliches Fahrzeug, das im Test seine Gebrauchstüchtigkeit nachweist. Erste Wahl ist der kräftige DAF-Sechszylinder, der mit niedrigen Drehzahlen Kraftstoff spart. Das AS-Tronic-Getriebe haben wir in anderen Fahrzeugen mit mehr Perfektion erlebt. Geräumig, nutzlaststark und komfortabel sind auch andere – fürs Entree ins Oberhaus fehlen automobiler Finesse und Sicherheitsbausteine, die woanders unter den Bezeichnungen ACC, ART oder LGS angeboten werden.

**WOLFGANG TSCHAKERT**

**Alle Tests und Fahrberichte auch unter [www.kfz-anzeiger.com](http://www.kfz-anzeiger.com)**

# Jetzt täglich aktuell online!

## www.busfahrt.com





**BUS**  
fahrt **DIE FACHZEITSCHRIFT**


- NEWS
- TECHNIK
- WIRTSCHAFT + VERKEHR
- POLITIK + VERBAUD
- GESETZE + VORSCHRIFTEN
- TESTSCHICHT
- GERÄTE
- TOURPLANER
- GASTGUESTIK
- VERANSTALTUNGEN
- KALENDER
- BORISPEL
- LAST MINUTE-REISOTELLE
- SERVICE
- ZITTSCHRIFT
- MEDIA-DATEN
- REISELMARKT

**Überzeuge:**  
Die Ziele » Der internationalen Reiseleiter für Gruppen  
Links » Rechte der Autobahn » 4.500 ausgesuchte Hotels, Gasthöfe, Ausflugsziele und Tankstellen in Europa.


**Links**  
**CLICK»**  
Die Suchmaschine rund um die Busfahrt



**VERANSTALTUNGEN**


**Dall in Roes**    
Freitag, 27. Juli 2007 10:00

 Einen der bedeutendsten wird im nächsten Monat bis zum 15. Sep Bürgerhaus mehr als 4 Künstler Salvador Dalí

**Miami Nights kehrt nach Düsseldorf zurück**  
Mittwoch, 18. Juli 2007 14:00

 Das 112-Musical Miami Nights kehrt nach Düsseldorf zurück

**La Strada in Bremen**    
Donnerstag, 17. Juli 2007 10:00

 Mittelnovelle zum 13. in Bremen das internationale Strada statt.

**RDA-Workshop (7.-9. August 2007): 25 Großkommen**  
Donnerstag, 17. Juli 2007 10:00