

VAN HOOL T917 ASTRON Der Super-Hochdecker ist ein Highlight der IAA - ein Produkt konsequenter Baukastenpolitik, mit der van Hool Schritt für Schritt sein Programm ausweitet. Eine erste Probefahrt zeigt, was in ihm steckt.

Aus Erfahrung gut



13,84 m Solidität: der Dreiachser 917 Astron von van Hool

Der T917 ist noch ein Prototyp“, versuchen die van Hool-Begleiter unsere Erwartungen etwas zu dämpfen. Das Fahrzeug selbst wohl nicht, das stand nämlich im letzten Herbst auf der Omnibus-Ausstellung in Kortrijk. Brand-



Probeliegen in der Fahrer-Schlafkabine

neu ist ein Teil der Antriebstechnik, das AS-Tronic-Getriebe, das mit diesem Omnibus bei van Hool Einzug hält. Selbstverständlich wird dies bei unserer Beurteilung zu berücksichtigen sein - treten wir also dem 13,84 m langen Dreiachser etwas näher, der zwar neu ist, aber dem Betrachter irgendwie bekannt vorkommt.

Seine Premiere feierte der T917 mit dem Beinamen Astron vor einem Jahr in Kortrijk. Doch was unterscheidet ihn von all seinen Brüdern? „Er heißt Astron“, erklärt Yves Goffin, der van Hool-Pressechef, „und unterscheidet sich dadurch in der Höhe von der gleichlangen Variante Acron. Astron und Altano haben zwar die gleiche Fahrzeughöhe und -länge, aber der Altano verfügt über ein Unterflur-Cockpit.“ Allen gemeinsam ist eine streng an der Funktion orientierte Formensprache. Die konservative Linienführung unterstreicht die geometrische Form ohne modischen Schnickschnack, was den T9 auch Jahre nach seiner Einführung nicht alt aussehen lässt - der

T917 ist jetzt neu, aber dem Insider bereits vertraut.

Für die Feinarbeit der Belgier spricht, dass auch bei Tempo 100 nur geringe Windgeräusche an der Fahrzeugfront auftreten. Typisch für van Hool ist die Solidität der Ausführung. Der Fahrzeugkörper ist sehr steif ausgebildet - das positive Bild setzt sich fort in einer guten Ver-

Eine konservative Linienführung unterstreicht die geometrische Form ohne modischen Schnickschnack.

arbeitung des Innenraums. Das Raumgefühl auf den ersten Blick ist großzügig, die Durchgangsfreiheit profitiert von den 2,55 m Breite. Man sitzt ausgesprochen gut auf den hauseigenen Polstermöbeln. Die ausreichende Beinfreiheit der Dreistern-Ausstattung spricht für die gute



Positiv fällt die gute Verarbeitung des Innenraums auf.

Raumnutzung. Die Klappen an den Gepäckablagen im Dach schließen satt und klappern auch auf rauem Untergrund nicht. Im Zweifelsfall wird auch im Innenraum zu kräftigen Verschraubungen gegriffen, dafür sieht man hier und da weniger elegante Schraubenköpfe und Muttern, die nicht verkleidet sind.

Für die Fahrgäste ist gut gesorgt: Geheizt wird mit Konvektoren und einer optionalen Dachheizung. Die integrierte Klimaanlage von Sütrak ist konventionell angelegt, eine Kaltwassertechnik kommt

bei van Hool noch nicht zum Einsatz. Was aber in der Praxis kein Nachteil sein muss: Die Querstrombelüftung arbeitet leise und zugfrei, sie sorgt für raschen Luftdurchsatz. Der praktische Handlauf an den Gepäckablagen lenkt dabei die einströmende Frischluft in Richtung Decke. Auf das Personal des Busses warten weniger großzügige Platzverhältnisse. Groß gewachsene Fahrer wünschen sich hinter dem großen Lenkrad einen größeren Verstellbereich des Sitzes. Und für den Reiseleiter steht zwar ein bequemes und elektrisch verstellbares Sitzmöbel zur Verfügung, knapp ist jedoch der Beinraum davor.

Die Instrumententafel mit Schaltern, Bordcomputer und Bedienelementen gibt keine Rätsel auf. Schnell ist die passende Fahrposition gefunden, pneumatisch

„Lange“ Fahrer wünschen sich einen größeren Verstellbereich des Sitzes.

lässt sich das Lenkrad in Neigung und Höhe verstellen. Allerdings sind die stehenden Pedale für Gas und Betriebsbremse ausgesprochen gewöhnungsbedürftig. Der Kupplungsfuß hat ➤

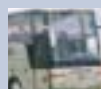
Van Hool – die unbekannte Größe

Der belgische Hersteller van Hool, in Deutschland mit einem Marktanteil von weniger als einem Prozent Insidern näher bekannt, ist dennoch einer der führenden Omnibusbauer in Europa. Mit etwa 4.400 Mitarbeitern stellt van Hool in Lier jährlich etwa 1.700 Omnibusse her. Mehr als 80 Prozent der Produktion werden exportiert, zu zwei Dritteln nach Europa, die restlichen Fahrzeuge gehen nach Amerika, Afrika und Asien. Neben den Omnibussen baut van Hool ein breites Programm an Sattelaufliegern und Tankcontainern.

Begonnen hat alles kurz nach dem Zweiten Weltkrieg. Bernard van Hool, der Un-

ternehmensgründer, baute aus Armeebeständen die ersten Omnibusse. Auf Grund des großen Bedarfs an Transportmitteln konnte die Kapazität schnell ausgeweitet werden. 1956 verließen die ersten selbst konstruierten Komplettomnibusse die Produktion. Ab 1964 wurde das Produktionsprogramm um den Bereich Nutzfahrzeuge (Auflieger und Anhänger) erweitert. Heute verfügt van Hool über ein modular entwickeltes Omnibusprogramm für den Reise- und Linieneinsatz. Ein Auftrag Ende der 70er-Jahre für Syrien war der Anstoß zu einer langfristigen Zusammenarbeit mit MAN.

WOT



TECHNISCHE DATEN

Maße und Gewichte

Länge	13.840 mm
Breite	2.550 mm
Höhe	3.730 mm
Radstand	6.700/1.300 mm
Überhang vorne/hinten	2.740/3.100 mm
Leergewicht	ca. 15.000 kg
Zulässiges Gesamtgewicht	24.500 kg

Antriebsstrang

Motor: Wassergekühlter MAN-Reihensechszylinder (Typ D2876 LOH) mit externer und gekühlter Abgasrückführung, Turboaufladung und Ladeluftkühlung; vier Ventile pro Zylinder, Abgasgrenzwerte nach Euro 3; Hubraum 12.810 cm³, Leistung 338 kW (460 PS) bei 1.900/min, maximales Drehmoment 2.100 Nm bei 1.000 bis 1.300/min. **Kraftübertragung:** Automatisiertes Schaltgetriebe Typ ZF 10 AS 2301; einfach übersetzte Hypoidachse, Achsübersetzung 3,42.

Fahrwerk

Fahrgestell: Vorn Einzelradaufhängung an Doppelquerlenkern, 2 Luftfederbälge und 2 Stoßdämpfer; hinten Eaton-Starrachse mit 4 Luftfederbälgen und 4 Stoßdämpfern, Stabilisator und mittiger Längsblattfeder; Reifengröße 315/80 R 22,5. **Bremsen/Lenkung:** Zweikreis-Druckluftbremsanlage, Scheibenbremsen an allen Rädern, ABS und ASR, ZF-Intarder; Servocom-Lenkung ZF 8098, Lenksäule in Höhe und Neigung verstellbar.

Fahrgastplätze/Preis

Fahrgastplätze: 59+1+1. **Preis:** ca. 260.000 Euro

dafür dank AS-Tronic Pause. Anfahren leicht gemacht, verspricht der Prospekt. Was früher zwei feinfühligere Füße übergreifend schafften, hat jetzt der rechte zu erledigen. Flotte Beschleunigungsmanöver aus dem Stand schafft der van Hool ohne Murren und Rucken. Langsam in einer Kolonne nachrücken erfordert dagegen viel Feingefühl im rechten Fuß, um die Fahrgäste nicht mit Bonanzaeffekten zu belasten. Unser unbeladener Dreiachser nimmt mit seinen 15 t plus drei Personen rasch Fahrt auf, kein Wunder, bei 460 PS Nennleistung und 2.100 Nm maximalem Drehmoment. Der MAN-Motor hängt sehr gut am Gas und kommt schon bei Leerlaufdrehzahl kräftig zur

Auf unebenen Autobahnen zeigt der T917 Astron einen unbeirrbar Geradauslauf.

Sache. Beim Beschleunigen überspringt das 12-stufige Getriebe im Automatikmodus gekonnt einzelne Gänge, ein geübter Fahrer kann es nicht besser. Bei Bremsungen schaltet die AS-Tronic im Hintergrund zurück, ebenso dann, wenn man langsam auf eine rote Ampel zurollt. Hier sehen wir noch Handlungsbedarf, um diese Schaltstöße zu reduzieren. AS-Tronic-Neulinge werden bei Anfahrversu-



Geheizt wird mit Konvektoren und einer optionalen Dachheizung. Die integrierte Klimaanlage ist konventionell angelegt.

chen an Steigungen durch Rückrollen des Fahrzeugs überrascht. Hier hilft nur der rasche und konsequente Einsatz der Feststellbremse, um das Fahrzeug unter Kontrolle zu halten. Eine feine Idee wäre hier eine Art „Hillholder“ oder der Einbau einer elektrischen Haltestellenbremse.

Der schwere Dreiachser liegt satt auf jeder Art von Straße, der Geradauslauf, auch auf unebenen Autobahnen, ist unbeirrbar. Lange Bodenwellen werden bei schneller Fahrt ohne merkbare Vertikal-schwingungen geschluckt, kurze Stöße von Fahrbahn-Querrillen dringen trocken durch. Der Abrollkomfort des belgischen Hochdeckers bei Langsamfahrt profitiert



Sorgt für mächtig Dampf: der MAN-Reihensechszylinder mit 460 PS

von den voluminösen 315/80er-Reifen. Beim Fahrwerk bleibt van Hool seinen hauseigenen Lösungen treu. Die Vorderräder werden an Doppelquerlenkern exakt geführt und mit zwei Federbälgen gefedert. Die Antriebsachse verfügt pro Seite über zwei Luftfederbälge. Besonderheit ist die mittig am Achskörper montierte Längsblattfeder, die das Eigenleben der ungefederten Massen reduziert.

Pluspunkte gibt's vor allem für den Fahrkomfort, den leistungsfähigen Antrieb und die Fertigungsqualität.

Enge Kurven liegen dem langen Dreiachser weniger. Schuld daran ist die ungelinkte Nachlaufachse, deren Räder bei vollem Einschlag der Vorderräder heftig radieren. Die van Hool-Techniker empfehlen daher, beim Rangieren die dritte Achse zu entlasten. Praktiker werden die Hinterachslenkung vielleicht entbehren können, wenn sie den T917 Astron überwiegend auf Langstreckentransfers als Kilometerfresser einsetzen.

Für den Omnibusunternehmer gibt es beim T917 viele clevere Detaillösungen zu entdecken. Der aktuellen Gewichtsdiskussion begegnet der leer etwa 15.000 kg schwere van Hool-Dreiachser mit Gelassenheit. Die unterteilten Kofferräume fassen insgesamt 17,34 m³ Gepäck und reichen auch für den Ferntransfer. Die Wartungs- und Reparaturkosten standen

schon bei der Konstruktion im Vordergrund. Alle wesentlichen Aggregate und Wartungspunkte sind leicht zugänglich, die notwendigsten Kontrollen können so rasch und bequem ausgeführt werden. Die Elektroausrüstung besteht aus drei getrennten Modulen, die Zentralelektrik ist ausklappbar oben im Kofferraum montiert. Kollisionsgefährdete Fahrzeugteile an Front und Heck können einzeln ersetzt werden, so dass im Schadensfalle nur ein teilweiser Austausch erforderlich ist. Wer van Hool fährt, setzt auf bewährte Technik. Dafür verzichten van Hool-Kunden bislang auf ein elektronisches Bremssystem (EBS) und andere innovative Technologien. Von der Alltagstauglichkeit des AS Tronic-Getriebes sind die belgischen Omnibusbauer schon überzeugt. Wer darauf besteht, zahlt rund 7.000 Euro extra.

Unser Fazit: Der T917 Astron von van Hool ist, obwohl erst eingeführt, bereits ein ausgereiftes Produkt. Der Dreiachser verbirgt seine Qualitäten hinter seiner zurückhaltend konservativen Fassade. Pluspunkte sind der Fahrkomfort, der leistungsfähige Antrieb und die Fertigungsqualität. Durch die kontinuierliche Weiterentwicklung fließen nach und nach erprobte Technologien ein, der Kunde ist bei van Hool kein Versuchskaninchen. Deutsche Kunden fahren mit ihrem Fahrzeug zu MAN, wenn Service oder Reparaturen fällig werden. Allerdings wünscht man sich da und dort etwas Feinschliff, ganz besonders in Bezug auf die Pedalergonomie.

WOLFGANG TSCHAKERT