



Van Hool CX 45 mit steiler Front und spartanischem Auftritt: Typisch für Amerika sind der lange Radstand und nur eine Tür.

Eine andere Welt

Einen amerikanischen Omnibus kann man nicht alle Tage fahren, jetzt bietet sich die Chance: Wir sind mit einem Van Hool CX 45, einen 14 m langen und 2,60 m breiten Reise-Dreiachser, unterwegs.

Omnibusfahren in den Weiten Amerikas, das wär's doch. „Eine kleine Kostprobe gefällig?“ fragt Dirk Snauwaert, das lassen wir uns nicht entgehen. Der PR-Manager von van Hool kennt die Leidenschaften seiner Kunden und hält in Skopje vorsorglich zwei große Dreiachser für die Probefahrt bereit. Ringsum locken die Berge Mazedoniens, auch auf den Autobahnen des Landes herrscht keine drangvolle Enge. Natürlich fallen zuerst die US-typischen Merkmale der markanten CX-Fahrzeuge ins Auge. Eine geteilte Windschutzscheibe an der steilen Front, und nicht zuletzt ein ellenlanger Radstand von 7,75 m, da warnt der begleitende Instruktor auch gleich: „Please ... beim Abbiegen sorgfältig ausholen ...“, und er weiß auch, wovon er redet. Denn die dritte Achse, eine Nachlaufachse, ist nur starr geführt. Nachweislich kein Merkmal für ein wendiges Fahrverhalten, wir werden ja sehen.

Doch zuerst gilt es, das etwas andere

Cockpit zu erfassen. Okay, der Meilentacho erfordert etwas Umstellung, aber schon der Drehzahlmesser gehört zum Testeralltag. Man braucht ihn ja nicht unbedingt, eine sechsstufige Allison-Automatik verrichtet die Schaltarbeit. Dann aber folgt der Blick in die Spiegel und der erste Schreck: Wie kann man so das ganze Fahrzeugumfeld überblicken? Denn das Spiegelbild gibt längst nicht so viel preis, wie man gerne übersehen möchte. Man wünscht sich sogleich die bewährten Maikäfer-Spiegel. Es muss aber auch ohne gehen – zuerst den großen Spiegel auf die Hinterachse angestellt und dann den kleinen Aufsatzspiegel für die Weitwinkelfunktion – nicht toll, aber es klappt. Mit einem roten Knauf bedient der Fahrer die Feststellbremse, die Parking Brake heißt. Nicht umsonst, der Knopf lässt sich nur schwarz-weiß bedienen. Fürs Lösen wird er gedrückt, fürs Abstellen wird der runde Knauf gezogen, mehr geht hier auch nicht.

Retarder? Fehlanzeige

Im Heck sitzen amerikanische Motoren, wahlweise von Cummins oder ein Detroit Diesel. Der, obwohl beinahe baugleich mit den OM 471-Motoren von Mercedes-Benz, läuft nicht so kultiviert wie seine deutschen Kollegen. Der Grund: Die Amerikaner verzichten auf Kapselungen irgendwelcher Art. Mit 450 PS und 2.230 Nm ist der Daimler-Weltmotor gut bei Kräften, die Lenkung arbeitet leicht und zielsicher, und gleich beim ersten Beschleunigen macht sich Euphorie breit. Der CX läuft selbst auf den übel strapazierten Oberflächen der mazedonischen Autobahn sauber geradeaus. „Länge läuft“, wie die Segler sagen, die starre Nachlaufachse spurt zusätzlich. Ihre Räder sind wie die der Vorderachse einzeln geführt, das kommt den Federungskomfort im Heck zugute. Überhaupt fährt der etwas exotische van Hool fast so omnibusfein wie seine europäischen Brüder. Der Instruktor mahnt zur Besonnenheit, hierzulande sind für Busse nur 90 km/h erlaubt. Da dreht der stämmige DD-Diesel nur 1.000 Touren, genug zum Cruisen. Der CX kann weit schneller, wie



Nüchterer Innenraum mit üppigen Sitzen, die 3-Punkt-Gurte sichern.

eine kurze 70-Meilen-Etappe zeigt, der CX fährt auch sagenhafte 120 km/h locker. Ein Retarder? Fehlanzeige, ein Druckknopf am Armaturenräger aktiviert die Jake-Brake. Die in Amerika übliche Dekompressions-Motorbremse verzögert nicht so nachdrücklich, rumort dafür kräftiger. Für die Regelung des Tempomaten oder Cruise Control bedient man zwei Schalter, aber so genau wie in Europa regelt er nicht.

Erkenntnis einer 70-Meilen-Etappe: Der CX fährt auch sagenhafte 120 km/h locker.

Continental
The Future in Motion

People

Sie tragen die Verantwortung.
Wir sorgen für die Sicherheit.

Wenn Ihr Geschäft darin besteht, die wertvollste Fracht von allen zu transportieren, liegt Ihr Fokus auf Sicherheit und Komfort.

Genau wie beim People-Portfolio von Continental, unseren neuesten Reifen der Generation 3, die speziell für Busse entwickelt wurden. Unsere innovativen Reifentechnologien bedeuten bessere Performance für Sie, Ihre Passagiere und Ihre Rentabilität.

GENERATION 3. DRIVEN BY YOUR NEEDS.



Für weitere Informationen
besuchen Sie uns auf:
www.continental-lkw-reifen.de



Conti Coach HA3 Conti CityPlus HA3 Conti Urban HA3

Technischer Steckbrief: Van Hool CX 45



Eigenständiges Cockpit-Layout für den amerikanischen Markt

Motor

Reihensechszylinder-Motor Detroit Diesel DD13, stehend im Heck, Turbolader und Ladeluftkühlung, Common-Rail-Direkteinspritzung, vier Ventile pro Zylinder, abgasarm nach EPA 10 mit Abgasrückführung, SCR-Katalysator und Partikelfilter.

Hubraum	12.810 cm ³
Leistung	331 kW/450 PS bei 1.800 /min
Max. Drehmoment	2.237 Nm bei 1.100/min

Kraftübertragung

Sechsstufiges Wandler-Automatikgetriebe Allison WT B500, Dana-Antriebsachse

Fahrwerk

Luftfederanlage; Vorderachse: Einzelradaufhängung mit Doppelquerlenkern; hinten starre

Antriebsachse, Nachlaufachse mit Einzelradführung. Reifen 315/80 R 22,5

Bremsanlage

Bendix-Druckluftbremsanlage mit Scheibenbremsen plus ABS und ASR; ESC mit ABS und ASR

Lenkung

ZF-Kugelmutterlenkung, Typ Servocom 8098.

Maße und Gewichte

Länge/Breite/Höhe	13.895/2.590/3.505 mm
Radstand	7.735 + 1.300 mm
Nutzlast	835 kg
Kraftstofftank	813 l
Adbluebehälter	72 l

Fahrzeugkapazität

Sitzplätze	56 + 1
------------	--------

Die Toilette sitzt gut zugänglich im Heck, der Fahrgast braucht nicht in den Einstieg zu klettern.

Hoher Schaltkomfort

Etwas gewöhnungsbedürftig agiert die Allison-Automatik, das sechsstufige Wandlergetriebe zählt zur Standardausstattung eines jeden US-amerikanischen Reisebusses. Stets werden ein paar Drehzahlen mehr angefordert, als der Fahrer braucht, so genau geht es noch nicht mit dem Kraftstoff in Amerika. Aber über den Schaltkomfort kann man nicht meckern, zumal wenn man es etwas ruhiger angehen lässt. Die Bremsanlage, eine reine Druckluftbremse von Bendix (Knorr-Bremse-Gruppe), ist auch eine amerikanische Spezialität. Keine feinfühligere EBS-Bremse, aber immerhin mit ESC, so heißt

Kräftiger Detroit-Diesel im CX-Heck, er ist kein Leisetreter.



die elektronische Stabilitätskontrolle in USA. Ein Spurwächter (Lane departure warning) darf nicht fehlen, die automatische Traktionskontrolle greift auf die Radbremsen zurück.

Betont leise geht es im Innenraum zu, der van Hool klappert kein bisschen. Auf dem Weg zu den Sitzen ein ebener Boden ohne Stolperfallen – und dort wird Sicherheit großgeschrieben. Jeder Sitzplatz wird mit 3-Punktgurt gesichert. Und die bequemen Sitze sind breiter, die Lehnen höher – Amerika, Du hast es besser. Eine Armlehne zwischen den Sitzen erleichtert das Abgrenzen zum Nachbarn. Die obligatorische Split-Klimaanlage sitzt nicht auf dem Dach, kühlt gleichmäßig leise ohne Kaltluftdusche, so lässt es sich trefflich reisen. Die Toilette sitzt gut zugänglich im Heck, der Fahrgast braucht nicht in den Einstieg zu klettern. Auf ein paar Zentimeter kommt es nicht an, der CX zeigt sich auch beim Kofferraum generös. Obwohl, nur ein Einstieg – Schwarzfahrer haben hier nicht den Hauch einer Chance.

Auf den letzten Metern dann das Bedauern, jetzt wäre man doch gern in Richtung Königssee unterwegs. Auf 2.000 Kilometern die große Fahrt genießen, mit dem CX 45 von Südost- nach Nordwest-Europa den Kontinent zu queren. Zuletzt geht der etwas andere Van Hool doch recht gut zur Hand – kein aufregender Überflieger vielleicht, doch ein sehr verlässlicher Gefährte.

Wolfgang Tschakert