



Man muss nicht immer nach den Sternen greifen. Der Futura-Mitteldecker zeigt im Test handfeste Qualitäten.

# Konsequent praktisch

Die Futura-Baureihe von VDL erhält Zuwachs, ein mittelhoher Reisebus ergänzt das Hochdeckerprogramm der Holländer. Bei VDL ist man überzeugt, dass ihr Mitteldecker vieles besser kann.

**V**oller Zuversicht war die niederländische Testmannschaft angereist. Ihr ging es um nicht weniger als eine Rekordmarke. Ihre Ambition: Sie halten ihren mittelhohen Futura-Reisebus für das vielleicht sparsamste Reisebusprodukt am Markt. Noch beim vorabendlichen Telefonat klingt es optimistisch aus dem Hörer: „... die Zeit ist reif für einen Rekordkraftstoffverbrauch auf der Bus-Fahrt-Runde.“ Nur Pech, dass es immer anders kommt, als man denkt. Der nächste Morgen ernüchert – die Temperatur knapp über dem Gefrierpunkt und hohe Luftfeuchtigkeit – keine Zeit für Heldentaten.

Wir machen das Beste daraus, der erst kürzlich vorgestellte Futura-Mitteldecker steht vorgewärmt bereit. Er ist seinen höheren Kollegen wie aus dem Gesicht geschnitten, erst an der Mitteltür fällt auf, dass der FMD2 niedriger daher kommt. Genau um 20 cm, die stammen

aus dem Unterbau, der Innenraum bleibt zum FHD2 identisch. Bei den Seitenscheiben und der Beplankung kommt die Gleichteilepolitik mit dem Hochdecker zum Tragen, allerdings braucht der FMD2 eine kleinere Frontscheibe.

## Ein neues Format?

So sagt man in Holland – sagt man auch in Neu-Ulm, wo ernstzunehmende Vertriebsstrategen von den Produktvorteilen der Mitteldecker schwärmen. Doch worüber redet man eigentlich? Über rund 3,50 m hohe Reisekombis, die ihren Innenboden auf rund 1,20 m Höhe tragen. So neu ist das nicht, das gab es schon mal: Einerseits den stolzen Setra S 215 HD, der sich Ende der 80er Jahre auf 3,40 m Höhe beschränkte. Oder andererseits den langlebigen Bova Futura FHD, der es bei 3,51 m beließ, der Mercedes O303 RHD war zuletzt mit 3,57 m nur geringfügig höher.



**Von oben: keine Jahreszeit für Rekordfahrten; von hinten kein bisschen bescheiden; prima Idee – breiter regionaltauglicher Einstieg in Busmitte mit integriertem Rollstuhlifft**

Genug der Rückblende, es geht voran. Der Futura-Mitteldecker nutzt konsequent die Vorteile seiner Konstruktionsweise und tritt als 13-m-Zweiachser an. Und mutig mit 55 Sitzen plus Hydrauliklift, davon ist gleich noch die Rede. Samt 680 l Kraftstoff und 50 l Adblue, mit Reserverad, aber ohne Aluräder zeigt die Wiegekarte erstaunliche 13.520 kg Eigengewicht. Bleiben pro Sitzplatz 80 kg, auf der Fernlinie geht die Rechnung auf. Sofort sammelt der gut durchdachte Innenraum Punkte. Der ebene Boden mit nur wenigen Stufen und Kanten schafft mehr Platz, an Stehhöhe fehlt es bei gebotenen 1,95 m nicht wirklich. Gut durchdacht und bequem sind auch die Einstiege, die 1,23 m breite Mitteltür, eher ein Nahverkehrsportal, hält in den Stufen einen Behindertenlift bereit – eine sehr praktikable Lösung. Wesentliche und gewiss nicht preiswerte Eingriffe in die Fahrzeugstruktur

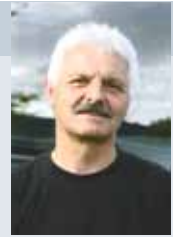
bleiben dem Futura FMD2 erspart, der Lift entfaltet sich schnell und muss wie in Regionalbussen nicht so hoch hinaus. Dass VDL für den Futura keine praktische Hecktür anbietet, sieht man ihm jetzt nach.

### **Noch ohne Notbremsassistent**

Klemmen wir uns doch gleich mal hinter das Lenkrad – davon kann im Futura keine Rede sein. Das Futura-Cockpit im FMD ist baugleich mit dem Hochdecker, der Fahrer hat Platz in Hülle und Fülle. Und eine hervorragende Übersicht, so lässt es sich arbeiten. Sachlich nüchtern ist das Cockpit, das man gern und einfach bedient. Viele Funktionen können über die Lenkradtasten aktiviert werden, nicht so prickelnd sind die zahlreichen Untermenüs, die für stetige Ablenkung von der Straße sorgen – ob das die Lösungen von morgen sind? Der ESC-Schleuderschutz (ESP von



# Technische Daten: VDL Futura FMD2-129/370



## Was unser Tester sagt

Wolfgang Tschakert

### Antrieb

- + kultivierter Sechszylinder-Diesel
- + verbrauchsoptimierter Antriebsstrang
- + sehr genügsamer Kraftstoffverbrauch
- limitierte Fahrleistungen

### Fahreigenschaften

- + sicheres Fahrverhalten mit gutem Grundkomfort
- + trotz langem Radstand knapper Wendekreis
- Vorderachse mit leichter Schwäche im Abrollkomfort

### Sicherheit

- + moderne Bremsanlage mit ESP, Bremsassistent
- + feinfühlig regelbarer Retarder
- + erfüllt bereits Überrollstabilität nach ECE R66.02
- Assistenzsysteme wie ACC, Spurassistent und der Notbremsassistent fehlen
- nur trübes Halogenlicht, kein Kurvenlicht

### Fahrgastkomfort

- + guter Fahrgastkomfort (Heizung/Lüftung/Klima, 19-Zoll-Bildschirme)
- + sehr leise Geräuschkulisse
- + sehr bequeme Einstiege vorn und hinten
- sehr enge Bestuhlung, knapp geschnittene Sitze
- + praktische Lösungen für die Beförderung von Rollstuhlfahrern

### Fahrer Arbeitsplatz

- + übersichtlich modernes Cockpit, ordentliches Platzangebot und gute Ergonomie
- viele Fahrzeug-Funktionen nur über Untermenüs des Bordrechners zu finden

## Motor:

Wassergekühlter DAF-Reihensechszylinder Typ MX11-270 stehend im Heck, zwei obenliegende Nockenwellen, vier Ventile pro Zylinder; Common-Rail-Hochdruckeinspritzung, VTG-Turbolader und Ladeluftkühlung, Abgasgrenzwerte nach Euro 6 mit AGR, SCR-Kat und DPF.

Hubraum	10.800 cm <sup>3</sup>
Leistung	271 kW/369 PS bei 1.650/min
Drehmoment	1.600 Nm bei 1.000–1.650 /min

## Kraftübertragung:

Einscheiben-Trockenkupplung, autom. 12-Gang-Schaltgetriebe ZF AS-Tronic, Übersetzungen 12,33–0,78, einfach übersetzte Hypoidachse, Achsübersetzung i = 2,93.

## Fahrwerk:

Luftfederanlage mit elektronischer Ecas-Fahrwerkregelung vorne Einzelradaufhängung ZF RL 75 E mit Doppelquerlenkern und zwei Luftbälgen, zwei Stoßdämpfern, Stabilisator, zul. Achslast 7,1 t; hinten starre Antriebsachse ZF A132 an Längslenkern und aufgelöstem Dreiecklenker; vier Luftbälge, vier Stoßdämpfer, max. Achslast 12,0 t; Reifen 295/80 R 22,5.

## Bremsanlage:

Elektronisch geregelte Zweikreis-Druckluftbremsanlage (EBS), Systemdruck 12 bar, an allen Achsen Scheibenbremsen, Dauerbremse Intarder, ABS und ASR integriert, Serienausstattung mit ESP und Bremsassistent.

## Lenkung:

ZF-Kugelmutterlenkung Typ 8098, Übersetzung variabel 22,2–26,2:1, max. Radeinschlag am kurveninneren Vorderrad 60 Grad, pneumatische Lenkradverstellung in Höhe und Neigung.

## Elektrische Anlage:

Bordspannung 24 Volt, diagnosefähiges CAN-Bus-System, Drehstromlichtmaschinen 2 x 150 A, Batterien 2 x 12 V/230 AH.

## Maße und Gewichte

Länge x Breite x Höhe	12.875/2.550/3.500 mm
Radstand	6.830 mm
Vorderer/hinterer Überhang	2.705/3.340 mm
Wendekreis	22.096 mm
Stehhöhe Mittelgang	1.940 mm
Kofferraumvolumen	ca. 8 m <sup>3</sup> (mit Toilette)
Leergewicht lt. Hersteller	13.520 kg
Zulässiges Gesamtgewicht	18.000 kg
Testgewicht	18.020 kg
Fahrgastkapazität	Sitzplätze 55 + 1 + 1
Preis/Testwagen	255.000,00 Euro

## Die Messwerte

Testbedingungen	2–8°C, nasse Straßen, Wind
Gefahrenre Kilometer	481 km
Durchschn. Kraftstoffverbrauch	25,84 l/100 km

## Kraftstoffverbrauch der einzelnen Etappen

Konstantverbrauch bei 80 km/h	14,02 l/100 km
Konstantverbrauch bei 100 km/h	18,62 l/100 km
Autobahn mittelschwer	20,97 l/100 km Ø bei 93,97 km/h
Landstraße	25,89 l/100 km bei 60,39 km/h
Bergwertung (Ø. 10% Steigung)	132,43 l/100 km bei Ø 43,84 km/h

## Fahrdynamik

Beschleunigung	
0–50/60/80/100 km/h	16,3/20,5/31,6/45,8 s

## Innengeräusche in dB (A)

80 km/h Front/Mitte/Heck	64,8/67,1/65,0
100 km/h in dB(A)	69,8/69,5/67,4



**Eher nüchterner Innenraum; die Sitze gegenüber der Mitteltür sind schnell ein- und ausgebaut.**

Wabco) ist mittlerweile an Bord, aber einen GPS-Tempomaten gibt es bei VDL noch nicht, keinen Abstandsradar und keinen Spurassistenten. „Bis zum Herbst 2015, wenn es der Gesetzgeber fordert, sind wir so weit“, vertröstet der VDL-Marketing- und Produktspezialist Wim Chatrou. Um in der Fachsprache zu bleiben: Der Omnibushersteller VDL gehört nun mal nicht zu den Technik-Pionieren, sondern zu den „Fast Followern“.

Typisch für die Herkunft des Futura FMD2 ist auch seine Motorisierung. Der 10,8 l große MX11-Sechszylinder von DAF darf im FMD2 nicht groß aufspielen, in Holland wird Leistung genau portioniert. 369 PS und 1.600 Nm müssen genügen, ein AS-Tronic-Getriebe geht der eher gedrosselten Maschine zur Hand.

Irgendwie haben die Holländer ja Recht, denn betrachtet man die Fahrleistungswerte, herrscht objektiv gesehen kein Mangel. 46 Sekunden braucht der Futura-Flachmann für den Standardsprint, mit 18 t im Kreuz, bitte nicht vergessen. Damit der FMD2 auch sparsam fährt, treiben es die VDL-Techniker mit einer ultralangen Achsübersetzung auf die Spitze. Nur 1.180 Touren dreht die Kurbelwelle bei Autobahntempo, der moderne DAF-Motor nimmt es klaglos hin. Nur bei der Bergwertung knickt er erwartungsgemäß ein, hier reicht die verfügbare Leistung am Rad nur für schaumgebremstes Temperament. Seine Stärken spielt der Antrieb auf der Autobahn aus, wenn konstantes Tempo den Betrieb bestimmt. Und geht es flach über Land, unterschreitet

der strömungsgünstige Niederländer locker die 20-l-Marke, wie unsere Messfahrten bei konstant 80 und 100 km/h beweisen. Auf der schweren Landstraßenetappe ist der Niederländer etwas langsamer unterwegs, aber immer vergleichsweise sparsam. Motor, Getriebe und lange Achse spielen gut zusammen, wobei die AS-Tronic die Gänge gern etwas flinker wechseln dürfte. Gerade an langen Steigungen geht so kinetische Energie verloren und der



**Ansehnliches Futura-Cockpit mit gutem Platzangebot und leichten Bedienschwächen**



Oben: Mit wenigen Handgriffen sind Leuchtkörper ausgetauscht.

Praktisch und sicher: massive Standfläche, um die Scheibe zu reinigen



Es muss nicht immer ein Hochdecker sein. Der FMD2 packt fast so viel Koffer wie seine höheren Kollegen.

Motor wird mangels Drehmomentreserven in kleine Gänge gezwungen.

### Der FMD2 ist ein Leisetreter

Das alles bekommen die FMD-Fahrgäste nur am Rande mit. Sie sitzen arg eng bestuhlt, die knapp geschnittenen Sitze bieten eher durchschnittlichen Komfort – da ist der Kunde gefragt. Wer allerdings einen Rollstuhlfahrer an Bord nimmt, demontiert dank der Schnellverschlüsse in Minuten schnelle vier Sitze und schafft sofort Platz.

Nichts zu meckern haben wir an der Temperierung, die der Fahrer im Futura gut in Griff hat. Vier Unterbodenheizer machen kräftig Wind und Wärme, samt Dachheizung kommen stattliche 90 kW Heizleistung zusammen. Nicht so toll finden wir das Innenlicht, das eine freudlose Wartesaal-Atmosphäre verbreitet.

Der gebotene Reisekomfort ist aber nicht ohne. Mit dem MX11-Diesel wird der Futura zum Leisetreter, selbst im Heck beschallt er seine Fahrgäste nicht über Gebühr. Geht es um die Federung, ist die Welt in Ordnung. Der Futura nickt oder wankt kaum, sein Fahrwerk kommt mit langen und tiefen Bodenwellen hervorragend zurecht. Präzise folgt der Niederländer seinem Fahrer, Lenkung und Fahrwerk arbeiten exakt. Bleibt bloß ein gewisser Mangel an Abrollkomfort zu beanstanden. Die

Vorderachse ist recht hart abgestimmt und muss einen kräftigen Stabilisator stemmen – das Setup böte jedenfalls noch Luft nach oben. Was auffällt: wie behände der lange FMD um enge Radien zirkelt. Trotz langem Radstand benötigt er nur 22 m für die Halse und fährt sich kaum sperriger als ein 12-m-Fahrzeug. Der maximale Einschlagwinkel der Vorderräder ist mit 60 Grad rekordverdächtig, so schafft es der Futura um jede Kurve.

Anzeige



### Großer Bus, kleine Klappen

Und wenn dann doch mehr Gepäck auf den langen Mittelhohen wartet? Dann passen rund 8 m<sup>3</sup> Koffer und Rucksäcke hinter die Klappen, die

zwar satt schließen, aber ein wenig mit ihren Öffnungswinkeln geizen. Dass auch Licht gespart wird, darf einem Omnibushersteller heute nicht mehr nachgesehen werden – das trübe Halogenlicht des FMD2 hat uns jedenfalls nicht überzeugt. Dafür geht der Futura in diesem Jahr bereits mit neuem Zertifikat nach ECE R66.02 (Überrollfestigkeit) zum Kunden, das erfüllen derzeit nur wenige. Nobody is perfect, es kostet auch Geld. 255.000 Euro soll der Testwagen kosten, der einiges bietet und nicht wenig kann. Für 5.000 Euro weniger ist der FMD2 dann 70 cm kürzer und um eine Sitzreihe ärmer – und ganz sicher nur zweite Wahl.

Wolfgang Tschakert

# Volles Programm!

Ein Jahr voller Höhepunkte für Gruppenreisen in die Seestadt Bremerhaven: „FISCHparty“ im April, „150 Jahre Deutsche Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger“ im Mai und Juni, neu ab Juli „Expedition Nordmeere – Fischereiwelten Bremerhaven“, „SAIL Bremerhaven 2015“ im August, „10 Jahre Deutsches Auswandererhaus“ im August und „40 Jahre Deutsches Schifffahrtsmuseum“ im September. Informieren Sie sich schnell – buchen Sie rechtzeitig.



Das internationale  
Festival der Windjammer  
12. – 16. August 2015

[www.bremerhaven-tourism.de](http://www.bremerhaven-tourism.de)

