Größter unabhängiger Busbauer aus Europa

Artikel vom **6. Dezember 2023**
Omnibusse im Linienverkehr

Neuheiten von Van Hool auf der »Busworld 2023« – aus dem »RegioTrans«-Review (Teil 3) von Bus-Fachautor Christian Marquordt.

Van Hool »ExquiCity 24« für die Banlieue von Paris (Bild: C. Marquordt).

Der belgische Busbauer Van Hool sagt von sich selber, er sei der größte unabhängige Bushersteller, der nicht zu einem großen Konzern gehört. Das Unternehmen sitzt im Stadtteil Koningshooikt der Stadt Lier. Des Weiteren gibt es ein Zweigwerk in Skopje in Nordmakedonien.

Ungewöhnliche Entstehungsgeschichte

Die Entstehungsgeschichte von Van Hool ist etwas ungewöhnlich: 1947 brauchte der Landwirt Bernard van Hool ein Fahrzeug, mit dem er seine Landarbeiter auf seine Felder bringen konnte. Er wusste sich zu helfen und »strickte« sich seinen Bus selbst. Als seine Landwirtskollegen sahen, was er da auf die Räder gestellt hatte, baten sie ihn, ihnen auch so ein Fahrzeug zu bauen. Bus Nummer 7 allerdings ging schon an einen richtigen Omnibusbetrieb, und sah entsprechend schon nach einem richtigen Bus aus: Dieser erhielt in Anspielung auf die Tochter des Busunternehmers den Namen »de Liefde« (die Liebe). Van Hool gehört zu den Herstellern wie Ebusco und VDL, die sich bei Linienbussen schon heute völlig vom Dieselmotor verabschiedet haben und nur noch Wagen mit alternativen Antrieben, also Batterie- und Brennstoffzellenbusse anbieten. Verbunden mit diesem Wechsel der Antriebstechnologie brachte Van Hool auch eine neue Generation von Linienbussen auf den Markt: An die Stelle der bisherigen Baureihe »A 300« trat die neue Baureihe »A 12«. »A« steht jeweils für Autobus, die »300« bei der bisherigen Baureihe hatte etwas mit der Einstiegshöhe für den Fahrgast zu tun, die »12« bezeichnet heute die Länge des Fahrzeugs. Dementsprechend heißt auch der neue Gelenkwagen statt »AG 300« jetzt »A 18«. Es gibt den »A 12« als Batteriebus (»A 12 Batterij«) und als Bus mit Brennstoffzelle (»A 12 Fuel Cell«), und er kann auch als Trolleybus (»A 12 Trolley«) geordert werden. In allen Versionen ist er 12.225 mm lang, 2550 mm breit und 3400 mm hoch. Der Abstand von Achse 1 zu Achse 2 beträgt 5790 mm. Und er bietet bis zu 41 Sitzplätze.

Van Hool »A 12 elec«, ein wagen der belgischen Regionalverkehrsgesellkschaft die Lijn (Bild: C. Marquordt).

Als Batteriebus wird er von zwei Elektromotoren »Antrax« von ZF mit einer Leistung von je 140 kW angetrieben, die Batterien kommen von Akasol und haben eine Kapazität von 588 kWh. Die Nachladung erfolgt über Kabel und CCS-Combo-Stecker auf dem Betriebshof. Einen großen Auftrag über 30 solcher Wagen hat Van Hool bereits mit der belgischen Regionalverkehrs-Gesellschaft de Lijn abgewickelt.

Van Hool »A 12 H 2«, ein Wagen der Barnimer Bus Gesellschaft (Bild: BBG).

In der Version mit Brennstoffzelle ist Ballard aus Canada Lieferant der Fuel Cell seines Typs »FC Move HD« mit einer Leistung von 70 kW. Der Permanent-Magnet-Elektromotor von Siemens ist der »PEM 2016« mit einer Leistung von 160 kW (218 PS). Die Batterien kommen vom französischen Hersteller Actia und haben eine Kapazität von 24 kWh. Auch in Deutschland gibt es den Van Hool »AQ 12 Fuel Cell« schon: in sechs Exemplaren gehört er für den Stadtbus in Bernau zum Bestand der Barnimer Bus Gesellschaft (BBG).

Doppelgelenkbus »ExquiCity 24«

Besonderer Blickfang auf dem Stand von Van Hool war der Doppelgelenkbus »ExquiCity 24« mit einer Länge von 23.820 mm, einer Breite von 2550 mm und einer Höhe von 3300 mm. Der gezeigte Wagen geht für Ile de France-Mobilités in den südlichen Großraum Paris, wo er zusammen mit nicht weniger als 55 Brüdern von Keolis France aus Courbevoie auf den zwei Schnellbuslinien eingesetzt werden wird. Die Batterien der Busse kommen von Kiepe, sie sind für eine Hochleistungsschnelladung konzipiert, das Nachladungssystem liefert Alstom. Der Wagen bietet 61 Fahrgästen einen Sitzplatz. Angetrieben wird er von zwei Siemens Permanent-Magnet-Motoren mit einer Leistung von je 160 kW, der Wagen hat also zusammen eine Leistung von 320 kW, was 435 PS entspricht. Für einen Linienbus wahrlich nicht schlecht, aber es sind ja auch viele Menschen zu befördern.

Hersteller aus dieser Kategorie

© 2025 Kuhn Fachverlag