

SUPERTEST BOVA MAGIQ



IM TEST BOVA MAGIQ

Modell: Typ Magiq Zweiachser
Hubraum: 12,58 cm³
PS (kW): 380 (280)
Gesamtgewicht: 18 Tonnen
Preis: 331.555 Euro ohne MwSt.

Bova: Es ist Zeit für etwas Magie

Er ist noch so gut wie nicht auf den Autobahnen unterwegs und doch **polarisiert der Bova Magiq** die Meinungen der Fahrer wie kaum ein anderer Bus. Doch gefahren haben ihn erst wenige. Gerüchte und Drittmeinungen machen die Runde – wir haben den Magiq nun getestet.

Was ist denn nur bei Bova los? Diese Frage stellte sich in den vergangenen Jahren so mancher, ging es um den Reisebus Magiq, der bereits vor geraumer Zeit mit Pauken und Trompeten angekündigt wurde, der aber letztlich auf den

Straßen so gut wie kaum anzutreffen war. Das stach umso mehr ins Auge, da andererseits der Futura nach wie vor das erfolgreichste Importmodell in Deutschland überhaupt ist. Robuste und einfache Technik, dazu ein günstiger Preis und ein gefälliges Äußeres, das waren und sind die

Werte, die den Futura zu einem echten Verkaufsschlager machten. Stimmt dann noch der After-sales-Service, kann eigentlich nichts mehr schief gehen. Gute Voraussetzungen also, um auch mit dem Magiq auf die Überholspur einzuschwenken. Doch irgendetwas stimmte nicht – im Staate

Dänemark, der in diesem Fall Holland heißt.

Der Magiq wurde von vielen Busunternehmern als Nachfolgemodell des Futura gesehen, was aber so laut Bova nie beabsichtigt war. Der Magiq soll die Palette der Bova-Reisebusse nach oben abrunden. ◻



SUPERTEST BOVA MAGIQ

ANGEKOMMEN Schon 1999 wurde der Magiq entwickelt, nun will man endlich Vollgas geben und den Bus erfolgreich vermarkten

Ähnlich Mercedes mit Tourismo und Travego. Kurz: der Magiq kommt mit gehobener Ausstattung, mehr Extras, moderneren Komponenten, einem deutlich geänderten Design und natürlich einem höheren Preis. Die gravierendste Ursache, weshalb es den Magiq nur selten auf den Fernstraßen zu sehen gab, war eine nicht optimal durchgeführte Produktion. Die Abläufe im Werk liefen kostenmäßig aus dem Ruder, so dass jeder Magiq zum finanziellen Desaster zu werden drohte. Glücklicherweise hat man bei Bova, das seit kurzem zur VDL-Gruppe gehört,

schnell reagiert und die Produktion komplett umgekrempelt. Herausgekommen ist eine Fertigungsstrategie, die ihresgleichen im Omnibusbau sucht. Auch auf technischer Seite wurde deutlich nachgearbeitet. Beispielsweise trug man den gestiegenen Ansprüchen in Sachen Sicherheit Rechnung und gestaltete die Karosserie deutlich steifer.

Jede Menge an Bus und Produktion wurde optimiert

Ausgerüstet mit einem superfesten Überrollbügel ging man bei Bova auf Nummer Sicher. Leider haben sicherheitsrelevante Maßnahmen ihren Preis, der sich nicht nur im Geldbeutel, sondern auch im Gewicht niederschlägt. Schnell, zu schnell, war man an der ma-

FAHRERMEINUNG

Profis äußern ihre Meinung

EIN SCHÖNER WAGEN Was denken Sie über den Testbus? Dazu haben wir diesmal befragt:

Michael Feige, seit 1991 Omnibusfahrer



Ich bin Stammfahrer auf einem Futura. Meinen jetzigen fahre ich seit fünf Jahren. Da hat mich schon interessiert, was Bova noch für Produkte anbietet. Ich hatte bisher einmal Gelegenheit, eine Tour mit einem Vorführ-Magiq zu machen. Da gab es schon einige Dinge, die mir auf Anhieb sehr gut gefallen haben. Zum Beispiel der Arbeitsplatz. Das Aufgeräumte finde ich sehr gut, wie

auch, dass man nun endlich an Sachen herankommt, die hinter das Armaturenbrett rutschen. War beim Futura immer ein Krampf.

Gute Spiegelsicht Ausgezeichnet finde ich auch die Sicht durch die Außenspiegel. Es haben noch längst nicht alle Bushersteller begriffen, wie wichtig drei Spiegel auf jeder Seite sind. Das Design, na ja, es ist

nicht übel, ich finde aber, es sieht aus, als wäre vorn jemand reingefahren und hinten kommt die Beule raus. Aber im Ernst, das mit der Wulst im Heck ist schlaue, da gewinnt man Platz für die Fahrgäste. Insgesamt finde ich, der Magiq ist eine interessante Alternative, wenn er denn auch einen vernünftigen Fahrersitz bekommt – doch das ist Chefsache.

gischen 18-Tonne beim Zweiachser angeht. Hier halfen keine Zaubersprüche, es musste wieder abgespeckt werden, wollte man nicht durch die Wiegetests an Österreichs Grenzen rauschen. Also wurde optimiert, wo es nur ging, um wieder konkurrenzfähig zu werden. Unter anderem verwendet man heute wieder stählerne Überrollbügel. Diese befinden sich in der B-Säule und im Heckbereich. Immerhin liegt man heute beim Leergewicht bei erfreulichen 13.280 kg, das sind gerade mal 20 kg über dem ebenfalls optimierten Tourismo von Mercedes-Benz. (Hinweis: beim Leergewicht haben wir uns auf die Herstellerangaben verlassen.) Es dürfte nun die Zeit gekommen sein, dem Magiq echtes Leben einzuhauchen, auch ganz ohne Magie. Dazu kommt, dass es ab sofort eine dreiaxlige Variante gibt, die die

AUSSTATTUNG INNENRAUM UND ARBEITSPLATZ



FUNKTIONELL Auf dem Bord-WC lässt sich bei Bedarf ein relativ großes Kühlfach unterbringen, das ist praktisch

COCKPIT Fast wie im Pkw fühlt man sich hinter dem Lenkrad. Klare Rundinstrumente und nur wenige Schalter für intuitive Bedienung



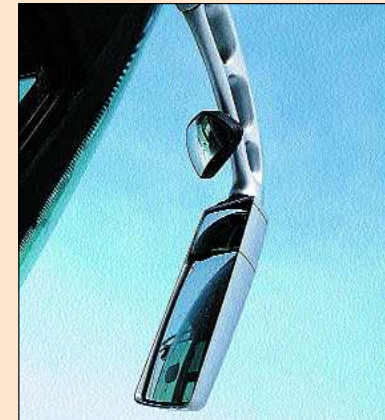
RAUMGEFÜHL Der Innenraum orientiert sich an gängigen Designstandards und gefällt durch seine großzügige Atmosphäre. Toll sind die integrierten Servicesets über den Sitzen



PRAKTISCH Wie im Linienbus lassen sich auch hier die Batterien einfach warten und wechseln



SCHAU MAL Die Außenspiegel sehen nicht nur gut aus, man hat auch exzellenten Durch- und Weitblick



KLAPPE 1 Die Koffer-raumklappen öffnen parallel nach oben schwenkend



KLAPPE 2 Ausgezeichnet sind die großen, stabilen Griffe, die man gut packen kann

SUPERTEST BOVA MAGIQ

Gewichtsproblematik noch einmal deutlich entschärft.

Doch zum Test. Bova war schon immer bekannt dafür, aufzufallen. Der Futura sorgte seinerzeit für Erregung, und auch der Magiq ist kein Langweiler in Sachen Design. Wengleich man als Betrachter etwas Zeit zum Gewöhnen benötigt. Die Wulst am Bug fiel deutlich geringer aus als beim Schwestermodell, die Frontpartie wanderte nach oben, was sich auch in einer verkleinerten Frontscheibe widerspiegelt.

Man spürt überall die gekonnte Designerhand

Wo an der Front eine leichte Wulst andgedeutet ist, besitzt das Heck die entsprechende Einsparung. Durchaus ungewöhnlich, aber auf jeden Fall ein Hingucker. Insgesamt gefällt der Magiq durch seine sehr klaren Linien, die an keiner Stelle des Außenkleides gestört werden. Fast instinktiv spürt man dagegen die gekonnte Hand des Designers, der es verstanden hat, neben einem geschlossenen Ganzen auch den Blick für das Detail nicht zu vergessen. Beim Magiq ist es eine flache Ovalform, die sich an zahlreichen Stellen im und am Fahrzeug immer mal wieder in Erinnerung ruft. Die Front und das Heck bestehen, wie mittlerweile bei



FRONT Die Frontscheibe ist kürzer, dafür wanderte der Bug nach oben

NACHTFAHRT LICHTTEST



NACHTFAHRT Abblendlicht, Fernscheinwerfer und Nebellampen bilden eine Einheit

Licht spielt im Reisebus von jeher eine ganz besondere und nicht zu unterschätzende Rolle. Da geht es zum einen darum, den Fahrgastraum angemessen auszuleuchten, andererseits benötigt der Fahrer einen Arbeitsplatz, der auch in der Nacht übersichtlich bleibt. Bova hat es im Magiq verstanden, beide Konzepte gekonnt zu vereinen. Im Fahrgastbereich beginnt das mit einer kompletten Ausleuchtung der Trittstufen, die durch seitlich in den Holmen angebrachte Lampen wirkungsvoll ergänzt werden. Letztere leuchten speziell den Bereich vor der geöffneten Tür aus.

LED im Innenraum

Ist die volle Beleuchtung geschaltet, werfen in den Gepäckablagen angebrachte Leuchtstoffröhren ein gleichmäßiges Licht an die Decke, von wo es angenehm verteilt den gesamten Innenraum ausleuchtet. Ein echtes Design-Highlight verbirgt sich in den Paneelen über den Sitzen. Hier sind die

Leselampen untergebracht, die ein recht direktes und in der Helligkeit ausreichendes Licht auf die Lektüre des Fahrgastes werfen.

Spiegelungen im oberen Bereich

Dem Fahrer kann es eigentlich egal sein, ob er mit voller oder gedimmter Beleuchtung unterwegs ist, in seiner Frontscheibe spiegelt sich kaum etwas. Lediglich die Abschrankung vor der rechten Seite macht sich störend in der rechten oberen Frontscheibenhälfte bemerkbar. Hier hilft möglicherweise ein schwarzes statt einem metallischen Gitter vor der ersten Sitzreihe.

Professionelle Cockpit-Ausleuchtung

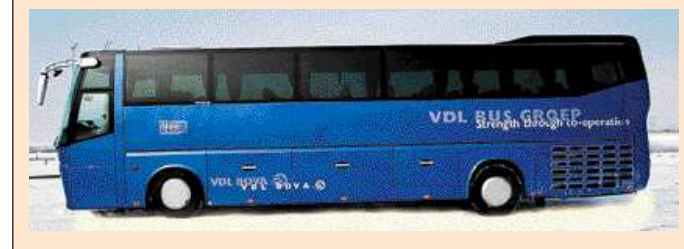
Gelungen ist die Beleuchtung sämtlicher Rundinstrumente und der Schalter links und rechts vom Lenkrad. Optimal ist auch die Beleuchtung des digitalen Anzeigesystems in der Cockpit-Mitte, welches automatisch auf Nachteinstellung umschaltet. Xenonscheinwerfer sucht man jedoch vergeblich.



FAHRERSICHT Die Instrumente lassen sich gut ablesen (oben), an den Einstiegen gibt es zusätzliche Sicherheitsleuchten

DATEN UND FAKTEN BOVA MAGIQ

MOTOR	ELEKTRIK
Viertakt-Diesel mit Direkteinspritzung, Sechszylinder-Reihenmotor, Abgasurbolader und Ladeluftkühler, Euro 3, Heckeinbau stehend	Elektrische Anlage 2 x Bosch Lichtmaschine 100A Wechselstrom; Batterien: 2 x 230 Ah, 12 Volt; Kombination aus herkömmlicher Verkabelung und digitalem Multiplexsystem, elektronisches Gaspedal mit Geschwindigkeitsbegrenzer
Typ DAF XE 280 C1 Hubraum 12,58 l Nennleistung 280 kW (380 PS) max. Drehmoment 1.750 Nm bei 1.000-1.500 U/min	TANK
KRAFTÜBERTRAGUNG	Tankvolumen 2 x 387 l
Getriebe ZF 6 S 1600 ZF-Intarder, Einscheiben-Trockenkupplung, hydraulisch betätigt (HGS-System), druckluftunterstützt, 430 mm Durchmesser	KOFFERRAUMVOLUMEN
FAHRWERK	Gesamt 10 m ³
Vorderachse ZF RL-75, Einzelradaufhängung, Vollluftfederung mittels 2 Luftbälgen, 2 Koni Stoßdämpfer Antriebsachse ZF A-132, Übersetzungsverhältnis 1:2,93; Vollluftfederung mittels 4 Luftbälgen, 4 Koni Stoßdämpfer, 4 Schubstangen, 1 Stabilisatorstange Reifen 295 / 80 R 22,5	ZUBEHÖR
BREMSANLAGE	Extra-Ausstattung Fahrerklimateanlage Videoabspiegelgerät mit 2 Monitoren Notpaket Vorbereitung für Skiträgerbefestigung 3-Positionen rasterbare Fußstütze Toilettenpaket inkl. chemischer Toilette Kühlschrank im Armaturenbrett
Innenbelüftete ZF Scheibenbremsen an Vorder- und Hinterachse, Zweikreis-Bremsanlage mit asbestfreien Bremsbelägen, Sensoren am Bremsbelag mit Verschleißanzeige auf dem Bildschirm, APU inklusive Vierkreisschutzventil und Lufttrockner, ABS, ASR Feststellbremse Federspeicher Retarder ZF-Intarder	PREIS (Liste)
LENKUNG	Bova Magiq 331.555 Euro
Typ Servolenkung ZF 8090	MASSE, GEWICHTE,
	Länge 11.990 mm Breite 2.540 mm Höhe 3.650 mm Überhang vorn/hinten 2.540/3.300 mm Radstand 1-2 6.150 mm Wendekreis 20.700 mm Gewicht Leer/zul. Gesamtgewicht 13.280 kg /18.000kg Testgewicht 18.000 kg



MOTOR 360 PS sind für die meisten Fälle vollkommen ausreichend, es gibt auch 420 PS

fast allen Herstellern üblich, aus Kunststoff. Als erfreulich praktisch sind übrigens die Griffe der Kofferraumklappen hervorzuziehen. Endlich mal etwas, was man packen kann, bei dem man sich nicht die Finger bricht und was man tatsächlich zum Öffnen und Schließen der Klappen benutzen kann. Die Klappen schwenken parallel nach oben, was mit den bekannten Vor- und Nachteilen verbunden ist.

Das Cockpit wurde Pkw-ähnlich gestaltet

Im Inneren erwartet den Reisenden dagegen Bekanntes und wenig Aufregendes. Hier setzt Bova auf Bewährtes und bietet den Fahrgästen einen ansprechenden Innenraum, der durch seine lichte Weite gefällt. Klar, dass auch der Magiq mit der neuen Breite von 2,55 m gebaut wird. Die Gepäckablagen bewegen sich im Normbereich, auf Klappen wurde verzichtet, was dem Ganzen aber nicht abträglich ist. Der Fahrer findet einen ordentlichen Arbeitsplatz vor, bei dem sofort der Pkw-ähnliche Rundinstrumententräger auffällt. Die wesentlichen Anzeigen sind auf einen Blick ablesbar, was heute eigentlich Standard sein sollte, es aber noch längst nicht bei allen Herstellern ist. Die Schalter, die links und rechts vom eigentlichen Cockpit angebracht sind, überfordern den Fahrer nicht, wirken aber auch nicht sonderlich aufgeräumt. Auch sollte man einen Blick in die Betriebsanleitung werfen, bevor man sich mit dem Bus auf die Straße wagt, damit einem die teilweise unverständlichen Symbole geläufig sind. Der Testwagen war mit einem Navigationssystem ausgestattet, wobei das Display auf dem Armaturenbrett thronte – hier hätte man sich doch eine etwas elegantere

MESSWERTE VERBRAUCH – GESCHWINDIGKEITEN – FAHRLEISTUNGEN

VERBRAUCH UND GESCHWINDIGKEITEN

TESTDATEN		GEWICHTE	
Zählerstand Beginn:	0	Leergewicht:	13.280 kg
Zählerstand Ende:	209,4	Testgewicht:	18.000 kg
Tatsächlich getankt:	207,2 Liter	Zul. Gesamtgewicht:	18.000 kg

ETAPPE	Stadt	19,5 km	l/100 km
1. ETAPPE	Münch. Nord – Ost – Südwest raus		36,9
2. ETAPPE	Leichte Autobahn, Landstr. A95 München – Kochele	54,0 km	30,9
3. ETAPPE	Berg sehr schwer B 11 Kochele – Urfeld	6 km	99,2
4. ETAPPE	Schwere Landstraße B11 – Innsbr. – Achenp. – Tegerns.	186 km	33,7
5. ETAPPE	Mittelschwere Autobahn A9 Eching – Nürnberg – A9 Eching	317 km	27,1
Gesamt-Teststrecke		702 km	29,52

HINTERGRUND ZUR STRECKE
Es herrschte extreme Kälte, zum Teil minus 14 Grad, das Wetter war heiter, wenig Wind, Verbrauch gilt für Gesamttest, nicht alles gemessen

FAHRLEISTUNGEN IM VERGLEICH					
Beschleunigung in sec	0-20	0-40	0-60	0-80	0-100
Messwerte	4,1	10,3	18,5	27,7	42,7

GERÄUSCHMESSUNG (EBENE STRECKE)				
km/h	vorn	Mitte	hinten	
80	65,6 db(A)	65,4 db(A)	66,9 db(A)	
100	69,3 db(A)	69,2 db(A)	71,1 db(A)	

WERTUNG BOVA MAGIQ

Motor
Es müssen nicht immer über 400 Pferdestärken sein, die einen modernen Reisebus antreiben. Der DAF XE 280 C1 mit seinen 380 PS konnte jedenfalls im Test absolut überzeugen. Auch vollbeladen ließ er uns nie, auch nicht am Berg, im Stich. Typisch ist sein kerniger Sound, der sich allerdings hörbar in den Innenraum übertrug.

Getriebe/Schaltung
Der Testbus war mit herkömmlichen 6-Gang-Schaltgetriebe ausgestattet. Damit hat man als Fahrer keine Probleme, wer es dennoch stärker gesplittet möchte, kann auf die Doppel-H-Schaltung zurückgreifen, die optional geordert werden kann. Empfohlen würde die Redaktion aber ein automatisiertes Schaltgetriebe.

Handling/Fahrverhalten
Der Magiq liegt satt auf der Straße, günstig ist ein recht tiefer Schwerpunkt und eine optimal abgestimmte Federung/Dämpfung, die auch in schnellen Kurven den Aufbau stabil halten. Wünschenswert wäre noch ESP und Bremsassistent, aber das kann ja noch kommen.

KONKURRENZ ZWEI WETTBEWERBER

MERCEDES TRAVEGO		MAN LION'S STAR	
Motor	V8 OM 502LA	Motor	D 2876 LOH
Leistung	350 kW (476 PS)	Leistung	338 kW (460 PS)
Getriebe	ZF AS-Tronic	Getriebe	Manuell/AS-Tronic
Retarder	ZF-Intarder	Retarder	ZF

Auch Mercedes hat zwei Reisebusalternativen im Programm, neben dem Turismo den Travego, der derzeit überarbeitet wird.

Der Lion's Star ist die Luxusvariante des Coach von MAN. Edlere Materialien und bessere Ausstattung kennzeichnen ihn.

Lösung gewünscht. Die Ablagefächer und möglichen sind ausreichend, stellen aber auch nicht unbedingt die Krönung der Möglichkeiten im Omnibusbau dar.

ABS und ASR zählen zur Serienausstattung, ESP leider noch nicht. Damit der Bus eine maximale Stabilität und Spursicherheit hat, wurden die Luftbälge der Antriebsachse so weit wie möglich nach außen verlegt und mit einem Stabilisator und stabilen Stoßdämpfern kombiniert.

Der Bova Magiq ist extrem wendig mit hohem Einschlag

Absolut kompromisslos offenbart sich das Fahrverhalten des Bova Magiq. Angetrieben wird der Wagen mit dem bewährten DAF XE 280 C1, der eine Leistung von 380 PS (280 kW) auf die Achse bringt.

Der Bus liegt nicht nur sicher auf der Straße, er ist auch extrem wendig. Der Radeneinschlag bei Innenkurven beträgt 60 Grad. Geschaltet wird mit einem Sechsgang-Getriebe auf manuelle Art, die Schaltung funktionierte beim Testwagen sauber, knackig und leichtgängig. Wer den Magiq im deutschsprachigen Raum ordert, bekommt ein recht ordentlich ausgestattetes Fahrzeug geliefert, das sich fast beliebig aufrüsten lässt.

Damit ist das Fahrzeug auch voll beladen gut zu bewegen. Die Beschleunigung wirkt kraftvoll und Steigungen der Teststrecke stellen kein Problem dar. Der Motor klingt DAF-typisch kernig. Ein Verbrauch von knapp unter 30 Litern bei einem harten Wintertest mit Temperaturen von minus 15 Grad Celsius spricht für sich und damit für DAF. An den Geräuschwerten im Innenraum, die bei Tempo 100 immerhin rund 70 db betragen, sollte aber ruhig noch etwas gearbeitet werden.

In Sachen Elektrik setzen die Bova-Techniker auf eine Kombination aus herkömmlicher Verkabelung und digitalem Multiplexsystem, sprich: CAN-BUS-System. Konkret heißt das, fünf kleine Computer kommunizieren mit einem Hauptrechner. Seine Botschaften vermittelt dieser entweder per Schnittstelle an die Werkstattdiagnose beziehungsweise dauerhaft an einen Monitor, der zwischen den Armaturen sitzt. Der Fahrer kann mit zwei Schaltern sich verschiedenste Daten abrufen, doch auch hier gilt – vor der Fahrt schlau machen.



HECK Man kann die Rückansicht mögen oder nicht – ein Hingucker ist sie auf jeden Fall

Überzeugt hat auch das Fahrverhalten des Magiq. Schnell durchgeführte Kurven stellen für den Wagen kein Problem dar, obwohl er mit seinen nur zwei Achsen nicht ganz an die Kurvenhaftung eines Dreiaxlers heranreicht. Durch intelligente Konstruktion konnte dieses stabile Verhalten erzielt werden. So wurde der Bus derart konstruiert, dass der Schwerpunkt der Achse extrem tief liegt.

FAZIT

TEST-REDAKTEUR **SASCHA BÖHNKE**

Bova will mit dem Magiq sein Reisebusprogramm nach oben aufstocken. Das kann mit diesem Fahrzeug durchaus gelingen. Solide Technik, verpackt in fröhliches Design und ein Preis, der konkurrenzfähig in dieser Klasse ist, sind optimale Voraussetzungen. Gut auch, dass die Produktion optimiert wurde und die anfänglichen – und leider nicht zu geringen – Mängel behoben wurden. Nun wird es Zeit, dass sich der Magiq im Alltag bewähren kann, damit der Futura endlich ein ebenbürtiges Geschwisterchen an seiner Seite weiß.