

1982-2007: 25 jaar BOVA Futura

In september 1982 werd door BOVA uit Valkenswaard de Futura geïntroduceerd. Bestellingen volgden al snel en de eerste bussen kwamen begin 1983 op de weg. Dat is nu 25 jaar geleden en omdat hetzelfde model nog steeds volop in productie is, alle reden om eens uitgebreid stil te staan bij dit succesvolle touringcarmodel.

BOVA (de naam is afgeleid van Jacob Bots uit Valkenswaard, de grondlegger van het bedrijf) bracht in 1969 de Benelux op de markt, een zelfdragende bus die met enig succes in de landen waarnaar het model was genoemd werd verkocht, zowel in een uitvoering als lijnbus als eenvoudige touringcar.

In 1977 werd het model gevolgd door de Europa, een bus die voor de touringcarmarkt was ontworpen. Naast de Benelux-landen, werden er ook Europa's verkocht aan Franse en Deense ondernemers en, aan het eind van zijn productie, ook aan busbedrijven in Groot-Brittannië.

Dit bescheiden exportsucces smaakte naar meer, maar in de zich sterk ontwikkelende en concurrerende touringcarmarkt was het gevoelen bij BOVA dat men met de nog steeds betrekkelijke eenvoudige Europa niet echt uitgerust was om een grotere en meer eisende exportmarkt te bedienen.

De Futura was, eigenlijk dus al vrij kort na de introductie van de Europa, daar het antwoord op. Nu, na 25 jaren, kan gezegd worden dat het model een ongeëvenaard succes is geworden. Zelden zullen er zoveel exemplaren van een touringcarmodel verkocht zijn als van de Futura – de teller staat na precies 25 jaren op maar liefst 9500 en het eind is nog niet in zicht. Voor een, op internationale schaal, klein bedrijf als het Nederlandse BOVA een unieke prestatie.

Styling.

Het uiterlijk van de Futura is in die 25 jaren in hoofdlijnen vrijwel onveranderd gebleven en de geheel eigen, kenmerkende vormgeving die het model de naam Futura opleverde, is nog net zo herkenbaar als in 1982. Dat wil niet zeggen dat er geen wijzigingen hebben plaatsgevonden. Zeker voor specialisten als wij autobushobbyisten, zijn er zes duidelijke hoofdtypen (en dan hebben we het niet over lengte en hoogtes, maar de styling) te onderscheiden, met talloze kleine afwijkingen die deels veroorzaakt worden door verschillen in wetgeving (bijv. nooddeuren en lampjes die in sommige landen zijn vereist), en deels door wensen van klanten (bijv. een midden- of achterruitstap, airco etc.). We noemen in het kort even de hoofdkenmerken van de zes types Futura's, met globaal de bouwnummers:

1. 2x2 grote ronde koplampen: 3000 – ca 4000
2. 2x3 kleine rechthoekige koplampen: ca 4000 – ca 5000
3. idem, oranje reflectoren vóór: ca 5000 – 5800
4. idem, rechtere achterkant, grote spiegels: 5800 – ca 8100
5. 2x3 kleine ronde koplampen: ca 8100 – ca 32900
6. Magiq-lookalike facelift voor en achter: v/a 33000

Daarbij moet er altijd rekening mee worden gehouden dat het veelvuldig voorkomt dat bij oudere modellen, na bijvoorbeeld een aanrijding, (een deel van) het front vervangen wordt door een nieuwer type. Er zijn dan nog wel meer aanwijzingen waardoor af te leiden is dat het een ouder model betreft, maar het gaat te ver om dat in dit artikel te behandelen.

Afmetingen en motoren.

De productie startte met twee hoogte-varianten, de FL en FH, die respectievelijk 3,26m en 3,55m hoog waren. Ook werden twee motor-opties aangeboden, DAF en Mercedes-Benz. Degenen die de eerste FH-modellen op de weg hebben zien verschijnen, herinneren zich waarschijnlijk nog wel dat de allereerste FH's dezelfde voorruit hadden als de FL's – dat werd echter als heel snel veranderd en de voorruit van de FH liep toen ook door tot aan het dak. Van het handjevol dat met een lage ruit is gebouwd, is er ook nog een deel later voorzien van een hoge ruit, maar nog steeds zijn er enkele exemplaren van dit inmiddels unieke model op de Europese wegen.

Er werd één lengte aangeboden, de toentertijd gebruikelijke 12m. Nauwelijks te zien was dat de eerste Belgische Futura's een klein stukje korter waren, namelijk 11,76m. Maar die tellen we natuurlijk niet mee als een echte lengtevariant, net als de iets langer dan 12m zijnde Australische Futura's. Bij elkaar zijn er ruim 6700 12m Futura's gebouwd, zo'n 70% van de productie.

Het duurde tot 1990 dat er een nieuwe lengtevariant kwam, de FH10 van 10,40m. Daarvan zijn er tot nu toe 520 geproduceerd, alle met DAF-motor. Vooral in Zwitserland en Frankrijk zijn er nogal wat van deze variant verkocht.

Later dat jaar volgde een nieuwe hoogtevariant, de FVD met een hoogte van 3,08m, voor het eerst sinds lange tijd een model van BOVA dat voor de, weliswaar wat luxere, lijndienstmarkt was bedoeld. De FVD werd namelijk aanvankelijk alleen voor Centraal Nederland gebouwd die hem inzette voor de Shuttle-diensten. Later zijn ze ook voor de exportmarkt gebouwd (met name Frankrijk), maar na 169 exemplaren werd hij weer uit het productiegamma afgevoerd. Tegenwoordig rijden er nog diverse van dit model rond in Polen, waar BOVA inmiddels een zeer geliefd merk is geworden.

De volgende grote verandering was het in productie nemen van langere bussen in 1994. BOVA had geen dubbeldekkers in het programma, en met name voor pendelritten naar vakantie-oorden ontstond een lobby voor het toestaan van 15m-bussen. Een flinke verlenging ten opzichte van de gebruikelijke 12m, die natuurlijk niet kon worden bereikt zonder dat de bussen op drie assen stonden. BOVA, voorloper op dit gebied, noemde de nieuwe variant de Futura Magnum, welke in Kortrijk in 1993 werd gepresenteerd.

Hoewel er vanaf het daarop volgende productiejaar ook daadwerkelijk Magnums op de weg kwamen en door Europa toerden, duurde het overigens nog jaren voordat de langere bussen in elk Europees land formeel werden toegelaten, wat er wel eens toe geleid heeft dat een Luxemburgse Futura Magnum (leeg) vanuit London onder politiebegeleiding naar Dover werd gebracht om Engeland te worden uitgezet.

De eerste Magnums in Nederland werden geleverd aan BOVA-grootgebruiker OAD. OAD had mede geijverd voor verandering in de wetgeving op dit punt, wat het wel des te opvallender maakt dat de eerste drie 15m-Futura's bij dit bedrijf niet meer door andere zijn gevolgd.

Wel kocht OAD twee jaar later – weer een nieuwe variant – enkele exemplaren van 13,50m, precies tussen 12 en 15 in dus. Deze werd de FH14 genoemd. Van de F15 en F14 zijn er respectievelijk 268 en 286 gebouwd.

Na weer een jaar volgde de laatste lengtevariant, nu precies tussen 12 en 13,50m in: de FH13 van 12,70m lang. Door het lage eigengewicht van de Futura was het mogelijk om de F13 op twee assen te bouwen en het succes van deze bus is zodanig – zeker nadat hij ook in Duitsland en Frankrijk werd toegelaten – dat hij de F12 grotendeels verdrongen heeft. In acht bouwjaar werd al het aantal van 1000 stuks bereikt en inmiddels zijn er al ruim 1700 F13s geleverd.

We hebben dus vijf lengte- en drie hoogtevarianten de revue zien passeren. Gecombineerd met elkaar kan dat nogal wat modellen opleveren, maar niet alle mogelijkheden zijn benut. Zo zijn er nooit lage F14s gebouwd, en bleef de FV beperkt tot 12m. Ook de 10m-variant was maar leverbaar in één hoogte – tot dit jaar. Het jubileumjaar 2007 zag namelijk een nieuwe loot aan de Futurastam, de FLD104 (inmiddels was de type-aanduiding veranderd van meters naar decimeters), dus een lage 10m Futura.

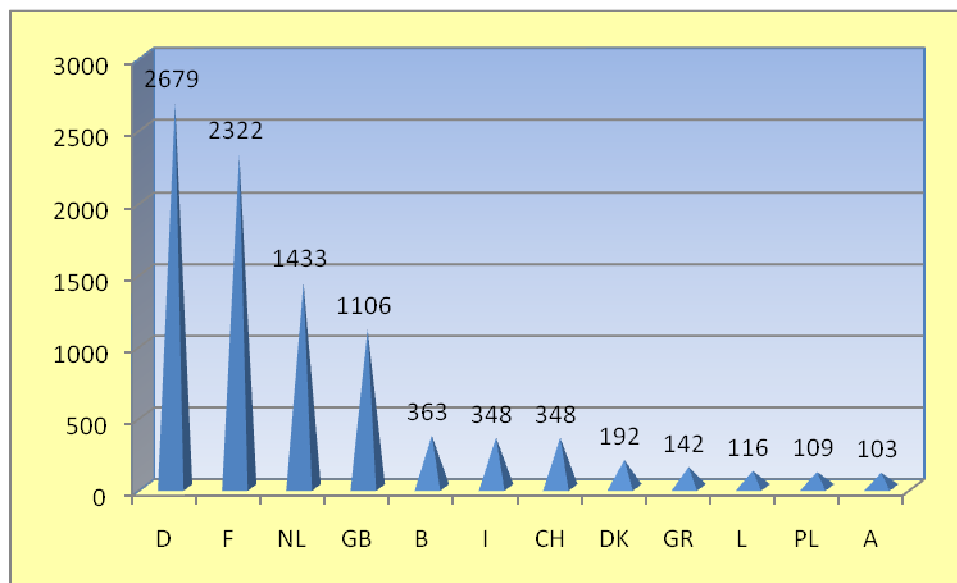
De oorspronkelijke DAF en Mercedes-Benz motoropties werden in 1994 gevolgd door MAN (vooral in Frankrijk en Italië succesvol) en Cummins. DAF motoren zijn gebruikt in alle hiervoor opgenoemde lengte- en hoogtevarianten, Mercedes-Benz in (vroeg) FL12's en FH12's, MAN in FH12's en enkele FH13's, en Cummins alleen in Groot-Brittannië in een beperkt aantal FL12's en één FH 12.

Met de introductie van de Euro 3 motoren is de keuze weer beperkt tot alleen DAF en vanaf het productiejaar 2007 worden Euro 4 en 5 DAF-motoren ingebouwd. In de 25 bouwjaar heeft de motorkracht gevarieerd van 220pk (in de FVD12) tot aan 430pk (de meeste Magnums en enkele FHD12s).

Export.

Waar we in de inleiding zagen dat de eerste integrale BOVA-modellen maar een beperkt exportsucces kenden, veranderde dat drastisch met de Futura. Het beste kan dat worden geïllustreerd aan het voorbeeld van Duitsland. Nog in het begin van de tachtiger jaren werd deze grote markt alleen bediend door de bekende eigen merken: Mercedes-Benz, MAN, Neoplan, Setra. Slechts een handvol touringcars uit andere landen werd daar jaarlijks geleverd, tot de Futura aan zijn opmars begon die leidde tot een jaarlijkse levering van meer dan 150 stuks. Niet een zodanige hoeveelheid dat de positie van de Duitse merken echt werd bedreigd, maar vergeleken met het eerdere handjevol een grote prestatie.

Dat succes leidde ertoe dat van de 9500 geproduceerde Futura's inmiddels qua aandeel Duitsland duidelijk aan de kop gaat (zie grafiek).



Ook goed te zien is dat de vier toplanden, Duitsland, Frankrijk, Nederland en Groot-Brittannië, tezamen liefst 80% (ruim 7500 stuks) van de productie voor hun rekening nemen. Dan volgen er ruim 1000 stuks voor (tezamen) België, Italië en Zwitserland, vijf landen waar in elk er meer dan 100 Futura's zijn geleverd en ten slotte nog 26 landen waar er minder dan 60 zijn gekocht. Het Nederlandse aandeel is daardoor maar 15%. "Maar" wil nog niet zeggen dat de Futura minder populair werd in Nederland – het komt gewoon omdat er steeds méér in het buitenland werd verkocht. Illustratief daarvoor is dat je kunt meemaken dat bij een willekeurig Nederlands evenement het aandeel van de Futura in de bezoeken touringcars weleens een kwart tot een derde is.

De opsomming in de vorige alinea houdt dus in dat er in 38 landen over hele wereld nieuwe Futura's zijn verkocht. In het grafiekje zien we alleen Europese landen, maar nieuw-aflevering vond ook plaats in bijvoorbeeld Japan, Taiwan, Australië en Peru.

Dat de Futura tweedehands goed in de markt ligt, bewijst ook het feit dat het totaal aantal landen waar nu Futura's hun rondjes draaien nog veel groter is – van zo'n 65 landen, van Afghanistan tot Zimbabwe, is bekend dat er een of meer Futura's rijden. Daarbij behoren vrijwel alle Europese landen, alleen een paar ministaatjes ontbreken in de lijst. Het aantal Europese landen is sinds de negentiger jaren flink opgeschroefd omdat talloze tweedehands Futura's hun weg vonden naar de Oost-Europese markt na de omwentelingen in deze landen. Inmiddels gelden in sommige van die landen importbeperkingen die er toe moeten leiden dat er niet al te oude bussen meer worden ingevoerd maar de eerste jaren hebben wel de weg geëffend voor de levering van nieuwe Futura's in landen als Polen, Tsjechië, Roemenië en Bulgarije waar BOVA nu ook agentschappen heeft.

De toekomst.

In de afgelopen 25 jaren heeft de Futura nogal wat meegemaakt. We noemen bijvoorbeeld een kortstondige flirt van BOVA met enkele andere Europese busbouwers waaruit een consortium ontstond dat United Bus werd genoemd, en die er toe leidde dat 50 FVD's bij Den Oudsten werden gebouwd; en recentelijk nog de overname van BOVA door de VDL groep.

Verder werd er een aantal jaren geleden

een overeenkomst gesloten tussen BOVA en het Chinese Zhong Tong, waardoor dat bedrijf nu in China Futura's bouwt. Niet alleen met behulp van in Valkenswaard samengestelde bouwpakketten, maar ook eigen modellen, gebaseerd op de Futura. Zo is er bijvoorbeeld een midi-Futura op een MAN-onderstel gebouwd, en slaapbussen met twee dekken, waarbij gebruik gemaakt werd van een FL-onderframe maar een FH-hoogte.

In Taiwan bakken ze het nog bruiner: daar worden gewoon Europese modellen nagebouwd, onder andere resulterend in een erg hoge Futura met prominent de naam "Volvo" voorop...

Maar de aanvallen, als je ze zo mag noemen, komen ook uit eigen huis. In 2000 nam BOVA een nieuw model in productie, de Magiq. Gepresenteerd als een (luxere) keuzemogelijkheid naast de Futura, had de Magiq nogal wat aanloopp Problemen zodat het voorlopig maar goed was dat de Futura nog zo sterk in de markt stond. Inmiddels zijn de problemen met de Magiq wel achter de rug en is een programma beschikbaar van vier lengtevarianten. Dat betekent weer dat de Futura iets moest gaan inleveren: drie-assers (de F14 en F15) zijn sinds de overgang naar de Euro 4 motor niet meer leverbaar. Met de tegelijkertijd doorgevoerde facelift kreeg de Futura bovendien wat Magiq-trekjes mee. Maar of dat het begin van het einde is? De 10.000 stuks zullen we nog wel meemaken....

<i>Bouwnummers Futura's:</i>		
<i>3001-7999</i>	<i>(15 nrs niet gebouwd)</i>	<i>4984</i>
<i>8001-8050</i>	<i>(Den Oudsten FVD's)</i>	<i>50</i>
<i>8100-9157</i>		<i>1057</i>
<i>30001-32885</i>	<i>Euro 3 (7 vernummerd)</i>	<i>2878</i>
<i>33001-33531</i>	<i>Euro 4 en 5</i>	<i>531</i>
<i>Totaal:</i>		<i>9500</i>