

1985-2006: 21 jaren Aussie BOVA's

Toen eind 1982 BOVA als opvolger van de redelijk succesvolle Europa de Futura introduceerde, zal niemand hebben vermoed dat 25 jaar later het model nog steeds in productie zou zijn en, zoals het er nu naar uitziet, de totale productie weleens de 10.000 stuks zou kunnen halen. In dit artikel wil ik er 47 uitlichten – op het totaal bijna te verwaarlozen, maar wel een heel bijzondere groep. Het verhaal begint in 1984.

Het begin.

In 1984 was de Australiër Max Winkless op bezoek in Europa. Winkless (1928) had al een lange carrière in de Australische buswereld achter de rug – hij was o.a. eerder al directeur van Volvo Australia Pty Ltd – en na al min of meer met pensioen te zijn gegaan was hij begin jaren 80 toch weer in de bus- en truckwereld verdaagd geraakt als eigenaar van Max Winkless Pty Ltd, een dealerschap in Volvo bussen en vrachtwagens.

In Europa zag Winkless de Futura en was zo onder de indruk dat hij de mogelijkheid ging onderzoeken om het model in Australië te introduceren, met name omdat hij in de Futura de ideale bus zag voor het lange-afstandsvervoer in dat land.

Of nu het een het gevolg was van het ander is niet helemaal duidelijk maar in 1985 kocht Winkless drie kleinere busbedrijven op: Quest Tours uit Adelaide, Parlorcars Tours in Perth en Across Australia Coachlines. Na het afstoten van schoolcontracten en lokaal chartervervoer ging het bedrijf onder de gezamenlijke naam “Bus Australia” concurreren met de toen bestaande expressdiensten (Greyhound, Deluxe, Ansett Pioneer). Men richtte zich daarbij voornamelijk op de “backpackers”, jongeren die voorzien van een rugzak het land doortrokken. Voor dit vervoer werden de BOVA's aangeschaft.

Over het lange-afstandsvervoer in Australië moeten we niet te licht denken. In Nederland denken we bij een lange-afstandsbus misschien aan het traject Alkmaar-Leeuwarden, zo'n 110km. Maar in Australië hebben we het dan bijvoorbeeld over Perth-Darwin (4.500km, 65 uur rijden van maandag tot donderdag) en Adelaide-Perth (2.717km, 36 uur non-stop). En dat, ruwweg de kustlijn van Australië volgend, ging dan nog over redelijke asfaltwegen. Als de toeristen naar Alice Springs, in het hart van Australië wilden, dan moesten ze wel over 1.500km zandwegen rijden.

Eind 1985 werd de eerste BOVA Futura (ordernummer 3350, parknummer 60) compleet naar Australië verscheept en in december werd de bus aan het werk gezet op de dienst Adelaide-Perth. Een van de chauffeurs op die eerste dienst was Chris Sellick. Hij heeft enkele jaren met de wagens gereden en herinnert zich de BOVA's nog goed. Hij spreekt nog steeds met veel lof over de bussen: “de BOVA's waren over het algemeen zeer prettig om te rijden en de DAF-componenten betrouwbaar en erg zuinig”.

Een paar dingen waren er toch wel op aan te merken: zo werden de “Europese” stoelen als een beetje te hard ervaren voor de zeer lange afstanden (een “lokaal” ritje van 4 uren was niet zo'n probleem....) en was het soms toch wel erg warm achter die grote voorruit. De passagiers hadden daar niet zo'n last van maar voor de chauffeurs werden er later extra air-conditioning uitlaten vóór in de bus aangebracht.

De bussen zelf.

De eerste Australische Futura was in verschillende opzichten bijzonder in vergelijking met zijn Europese neefjes. Meest opvallende was dat de bus was uitgerust met een tweede, onafhankelijk geveerde achteras. Verder was er ter bescherming van de voorruit een extra, plexiglas “ruit” aangebracht ter hoogte van de onderste helft van de voorruit en was de ruit zelf van het type dat normaal werd gebruikt voor de lage Futura's. Niet direct zichtbaar was dat het front van de bus was versterkt door toepassing van met metaal versterkte kunststoffen. Deze voorziening was speciaal bedoeld om zoveel mogelijk schade te voorkomen bij botsingen met kangoeroes. Andere busmerken in Australië hadden daarvoor een zogenaamde “bullbar”, een buizenconstructie aan de voorzijde van de bus.

Dat de voorkant stevig was illustreert Chris Sellick met een verhaal over een frontale botsing met een Volkswagenbus in Sydney in 1986. De VW was behoorlijk in lengte gereduceerd maar de BOVA had alleen een diepe kras van een centimeter of tien, vlak onder de voorruit.

Voor wat betreft het uiterlijk was ten slotte nog bijzonder de imposante, dichte achterzijde van de bus. Dit werd veroorzaakt door het verhoogde dak (waarin de airconditioning-installatie was aangebracht). Met een hoogte van 3,80m was die achterkant niet veel lager dan van die van een dubbeldekker.

De bussen hadden de officiële type-aanduiding FHS12-330 (of 360) maar zoals dat bij BOVA wel vaker voorkomt, staat er op de chassisplaten wat anders, namelijk FHSD12-332.

Na de eerste aflevering in 1985 volgden er nog 15 in 1986. Het verschil met het prototype was dat bij de vervolgorder er geen uitstapdeur meer was aangebracht en het toilet en de slaapgelegenheid voor de chauffeur naar de achterzijde van de bus waren verplaatst. Alle bussen werden compleet vanuit Nederland verscheept en

kwamen aan in de haven van Melbourne, waarna ze al meteen 725km moesten rijden om op hun eigenlijke bestemming, Adelaide, aan te komen.

Na de aankoop van kant-en-klare bussen werden er vervolgens door Winkless zijn bedrijf ckd-pakketten gekocht (ckd = completely knocked down), als het ware bouwpakketten die in Australië in elkaar werden gezet door personeel van Winkless bij de firma Bolton's in Perth. Het leeuwendeel van deze bussen was hetzelfde als de laatste 15, al waren er weer wel 4 bij met een middenuitstap. De laatste twee van de serie waren echter weer bijzonder omdat dit twee-assers waren en zij, in tegenstelling tot hun voorgangers, niet meer de DAF DKX motor (330pk) hadden maar de sterkere en meer verfijnde DAF DKZ Ati-motor met 360pk. Deze laatste twee werden in november 1989 afgeleverd.

Ondertussen had het prototype er in september 1987 al 700.000km opzitten en maakte de overstap naar het wat rustiger toertransport.

In 1989 werd BOVA Australia opgericht, een gezamenlijke onderneming van BOVA zelf en Bowra Holdings Ltd uit Perth (Bowra was de holding company die ook eigenaar was van Bus Australia), met het doel om Futura's in Australië te bouwen en op de markt te brengen. Niet alleen voor de Bus Australia-bedrijven, maar ook voor andere busondernemers.

Daartoe werd in Bayswater, een voorstad van Perth, een productielijn opgezet in een fabriek van BHB Engineering. Nog steeds werd een groot deel van de onderdelen uit Nederland betrokken: de chassisdelen, motor, assen, transmissie en het meeste van het frame. Deze bussen hebben bij BOVA ook allemaal nog een ordernummer gekregen – het waren er in totaal 12 met de nummers 4588-4599.

Uit Australië zelf kwamen de stoelen, de airconditioning, wielen, banden, toiletten, zijruiten en de zijpanelen. Ook de binnenafwerking is Australisch. Het was belangrijk om het lokale aandeel zo hoog mogelijk te laten zijn vanwege de het reduceren van transportkosten en importbelasting – dat kon bij de eerste bussen wel oplopen tot een bedrag van f 100.000! Ook de in Australië gebouwde bussen werden voorzien van de DAF DKZ-motor en een ZF versnellingsbak.

In juli 1990 werd de eerste in Australië gebouwde BOVA aan Bus Australia afgeleverd. Hij zag er vrijwel hetzelfde uit als zijn voorgangers. De laatste 6 van de 12 Australiërs waren duidelijk te onderscheiden van de andere. Zij hadden een nieuw ontworpen voorkant, nu met een "echte" bumper waarin rechthoekige koplampen, die ook hoger waren geplaatst. Verder was de airco-eenheid op het dak smaller geworden.

In 1990 en 1991 hebben er ook in Australië gebouwde Futura's op de Sydney Bus Show gestaan, en werd er een roadshow georganiseerd om de bussen aan ondernemers in alle staten van Australië te tonen.

Het einde.

Inmiddels was het 1991 geworden en in plaats van dat de productie op gang ging komen om ook andere ondernemers in Australië van BOVA's te kunnen voorzien, ging het helemaal mis. Alles wat tegen kon zitten zat tegen: economische recessie, de werkloosheid schoot omhoog, net als de koers van de Nederlandse gulden t.o.v. de Australische dollar.

Vanwege deregulering in de vliegtuigbranche gingen vliegtuigmaatschappijen (o.a. Compass) met lage prijzen concurreren met het lange-afstands busvervoer. Dat betekende het einde voor verschillende busmaatschappijen: Deluxe ging bijvoorbeeld failliet waardoor er tientallen gebruikte bussen (waaronder dubbeldeks Setra's) goedkoop op de markt kwamen. Ook kwam er een fusiegolf op gang. Greyhound Australia had eerder al Ansett Pioneer overgenomen en in 1992 werd Australian Coachlines Holdings Ltd opgericht, een fusie van Australian Coachlines Pty Ltd (waarin Greyhound en Pioneer) en Bowra Holdings Ltd (waarin dus Bus Australia). Aanvankelijk bleven de bedrijven nog wel afzonderlijk opereren (ze waren gericht op verschillende marktsegmenten) maar waar eerder soms 7 bussen op een dienst van Perth naar Melbourne reden, waren het er nu nog maar twee (een van Bus Australia en een van Greyhound Pioneer).

Er werden in die tijd ook maar zeer weinig nieuwe bussen gekocht, wat wel wordt geïllustreerd door het gegeven dat er maanden waren dat BOVA Australia een marktaandeel had van 50%. Met 2 bussen, dat wel....

Vanwege deze ongunstige economische omstandigheden werd er door BOVA Australia besloten geen verdere kits uit Nederland meer te importeren en het bedrijf legde zich toe op reparatiewerk aan bussen, vrachtwagens en trailers. Ten slotte werd in 1994 besloten om de joint venture op te doeken.

Ook in 1994 werd Australian Coachlines Holdings hernoemd in Greyhound Pioneer Australia en verdween de naam Bus Australia van de BOVA's. Geleidelijk verdwenen ook de tot dan toe vertrouwde kleuren van de Australische vlag van de bussen (de laatste Bus Australia Futura's hadden overigens al een aangepaste versie met meer wit) om te worden vervangen door een wit/grijs/donkerblauwe combinatie met een windhondlogo en de bedrijfsnaam Greyhound Pioneer.

Max Winkless heeft toen ook afscheid genomen van het bedrijf dat hij had opgezet en bleef alleen nog betrokken bij het Volvo-dealerschap.

Greyhound Pioneer Australia werd in 2000 overgenomen door McCaffertys, een andere grote Australische busonderneming en het gezamenlijke bedrijf was vanaf dat moment het enige landelijk opererende expressdienstbedrijf in Australië. Vanaf 2004 opereert het bedrijf onder de naam Greyhound Australia.

Maar terug naar de BOVA's. Bij Greyhound Pioneer hadden de bussen geen bijzondere status meer omdat alle banden met Max Winkless en/of bedrijven als BOVA Australia en Bowra waren verbroken. In 1995 werden ze door Greyhound Pioneer alleen nog maar ingezet op routes aan de dichtbevolkte oostkust, tussen Melbourne en Brisbane en Sydney-Brisbane-Cairns, maar haalden toen ook nog gemiddelden van zo'n 240.000km per jaar. In 1997, toen ook dit bedrijf in de moeilijkheden ging raken, werd de busvloot gesaneerd en werden alle overblijvende BOVA's geveild. Vanaf dat moment is het meteen ook veel lastiger om een volledige historie van de bussen op te bouwen.

Verbrand en gesloopt.

Bij de melding van de hiervoor genoemde veiling werd er gezegd dat er sommige wagens bij waren die niet veel meer waren dan sloopresten, soms zonder motor. Toch kunnen er dat er niet veel geweest zijn omdat van verreweg de meeste bussen het uiteindelijke lot wel bekend is geworden, en er tegenover de enkele waarvan geen verdere gegevens bekend zijn, er er een paar zijn waarvan juist geen bouwnummers bekend zijn.

De eerste (3350) was in 1997 in elk geval gesloopt, en ook van de 3506 (Bus Australia 71) weten we dat. Deze kwam op 23 juni 1986 uit de fabriek in Valkenswaard en heeft maar zeer kort dienst gedaan want in hetzelfde jaar is hij volledig uitgebrand. Een passagier schijnt een brandende sigaret in de tank van het chemische toilet te hebben laten vallen waarna het hele boeltje in brand vloog. Er kwam een vervangende 71 in dienst (de 3539) die bij BOVA in november 1986 klaar was.

In 1995 meldde Greyhound Pioneer me dat ook de 3563 en 3787 door brand waren verwoest. Van een verhaal dat ze op de Nullarbor Plains in brand waren gevlogen, daar achtergelaten en begraven (!) zijn heb ik geen bevestiging kunnen krijgen. (De Nullarbor Plains is een enorme, droge vlakte van 195.200km² in South Australia die onbewoond is en waar geen bomen groeien. Het kan er behoorlijk warm worden.)

Ten slotte is er een melding uit augustus 2005 dat er bij het bedrijf Torrent Transit een uitgebrande BOVA Futura zou staan. Het is niet bekend welke dat was.

De 3571 rekt zijn leven nog even als plukbus en afgezien van een stuk of drie waarvan de status onbekend is en enkele die buiten dienst staan zou de rest allemaal nog actief kunnen zijn. Geen geringe prestatie, gelet op de omstandigheden in Australië.

Verbouwingen.

Een bijzonder interessant aspect bij Australische BOVA's vormen de verbouwingen en veranderingen die aan de bussen hebben plaatsgevonden.

Min of meer routinematig werden de bussen bij Bus Australia en Greyhound Pioneer voorzien van nieuwe of gereviseerde motoren. Mag ook wel, met de afstanden die ze daar aflegden. Daardoor rijden verschillende van de BOVA's nu met motoren van hun collega's, maar er zijn er ook een paar die over een motor beschikken met een niet-DAFnummer, namelijk BNE001 t/m 003. Met een beetje fantasie zou BNE voor "BOVA New Engine" kunnen staan. Als het om Mercedes-Benz motoren zou gaan, wat ik ook wel eens gehoord heb, zouden ze toch wel van normale M-Bnummers zijn voorzien. Wat ook vervangen is in de loop der jaren zijn de ZF-versnellingsbakken. Deze werden vervangen door exemplaren van Spicer.

Tot de kleinere verbouwingen behoren verder dat verschillende oudere bussen van hetzelfde frontje werden voorzien als dat van de laatste zes gebouwde Futura's. De voorruit van de 4595 is heel bijzonder. Deze bus heeft in plaats van de grote BOVA-ruit vier vlakke ruiten met spijlen gekregen, zo'n beetje als vroegere Den Oudsten streekbus. Omdat die ruiten dan ook nog eens een flink stuk minder hoog zijn dan de originele ruit, levert dat een zeer merkwaardige aanblik op.

Ook de 3753 is er in de loop der tijd vreemd uit gaan zien. Net als de 4595 nog steeds actief, heeft deze bus een front waarbij de neus niet meer zo bol is maar recht door naar onder loopt, waardoor de bus een beetje op een Van Rooyen Odysse is gaan lijken.

Van de 47 Australische BOVA's zijn er maar liefst 7 verbouwd tot motorhome. De BOVA lijkt daar bijzonder geschikt te worden geacht vanwege zijn vlakke vloer, de grote laadruimte en zijn motor achterin.

Sommige van die motorhomes zijn echt complete huizen op wielen geworden, met de meest luxe voorzieningen. Zo stond er in 2004 geleden nog een uit 1987 te koop voor \$ 220.000, compleet met een drie-assige aanhanger in dezelfde kleuren als de bus (en voor zover de koper belangstelling had, een bijbehorende Daihatsu jeep). Mooi bedrag, € 120.000 voor een bus van 17 jaar oud. Ze hebben trouwens wel wat van de prijs af moeten doen.... Een andere, waar de eigenaar kennelijk nogal trots op was, werd getooid met het kenteken "BOVA".

De meest spectaculaire verbouwing hebben de BOVA's 4598 en 4599 ondergaan. Deze hebben namelijk een complete nieuwe carrosserie gekregen van het Australische merk Autobus. Daar is dus helemaal niets meer van de originele BOVA-lijn te herkennen. Opvallend is dat dit juist met de twee laatst gebouwde Australische BOVA's is gebeurd, waarvan je toch zou verwachten dat die nog wel even mee zouden kunnen. Twee oudere, de 3825 en 3837, hebben alleen een geheel nieuwe voorkant gekregen, ook van Autobus, compleet met een bullbar. Bij deze bussen zijn gelukkig nog de karakteristieke BOVA zijruiten te herkennen.

Export.

Na de veiling van de BOVA's in 1997 zijn er drie in Nieuw-Zeeland terecht gekomen. Twee, waaronder een van de twee-assers, gingen naar Autorent in Christchurch (op South Island). Dit is een autoverhuur bedrijf dat met de BOVA's probeerde zich een plaatsje in de touringcar business probeerde te verwerven. Dat lukte niet erg, mede omdat men kennelijk moeite had om aan reserve-onderdelen voor de bussen te komen maar ook omdat er een beetje de klad kwam in het toeristenvervoer. In mei 2002 stonden beide bussen buiten dienst en te koop, één ervan met een opgeblazen motor. Wat er verder mee is gebeurd is onbekend.

De derde ging naar Te Karake Motors uit Te Karake op North Island. Die was enkele jaren geleden daar nog wel normaal in dienst.

Er gaat ook nog het verhaal dat er bussen zijn geëxporteerd naar de Verenigde Staten. Kennelijk kreeg men bij BOVA wel eens verzoeken om reserve-onderdelen van een bedrijf ("Tommy Lee") uit dat land, en zou het daarbij gaan om een of meer van de Australische BOVA's. Ik heb het altijd nogal onwaarschijnlijk gevonden: waarom zou een Amerikaanse ondernemer veel verschepingskosten gaan betalen voor een paar oude Australische bussen waarvan het stuur aan de verkeerde kant zit. Maar ja, hetzelfde gebeurde natuurlijk ook met Nederlandse bussen die naar Suriname werden verscheept. Bevestiging van het verhaal heb ik echter nooit gekregen.

Waar bleef de rest.

Voor bushobbyisten zijn niet alleen de achtergronden van de Aussie BOVA's van belang, maar we willen natuurlijk ook zo precies mogelijk weten wat de levensloop van de bussen is en wat er ten slotte van geworden is. Het is niet zo gemakkelijk gebleken dat te ontrafelen. Gelukkig is er het internet, waardoor ik bijvoorbeeld van bijna alle 47 wel een of meer foto's te pakken heb kunnen krijgen.

Waarschijnlijk vanwege hun Engelse roots is er ook een redelijk actieve groep bushobbyisten. Ik heb met verschillende wel contact gehad, ook via internetgroepen maar men is daar blijkbaar niet zo geïnteresseerd in deze, in hun ogen, exoten. En het is en blijft natuurlijk een enorm land dat voor die hobbyisten moeilijk te behappen is. Er zijn ook verschillende bedrijven aangeschreven maar dat heeft maar tot één reactie geleid.

Ik ben dan ook nog wel met verschillende vragen blijven zitten.

Niettemin, van de meeste BOVA's in Australië is toch wel het lot na 1997 bekend geworden. Ze zijn verspreid over een groot aantal bedrijfjes, die er dan meestal maar een of twee in dienst hebben. Uitzondering daarop is Phillips Island Bus Lines uit Cowes, waar er 5 actief zijn (met opeenvolgende kentekens) en er een als plukbus dienst doet.

Sommige informatie is wel enkele jaren oud zodat er lang geen zekerheid is of die bussen nog bij het betreffende bedrijf actief zijn. Anderzijds zijn er nog zeer recente meldingen en foto's en is de BOVA-story in Australië voorlopig nog niet te einde.

Ik eindig met een overzicht van de laatst bekende status van de bussen. De tabel toont achtereenvolgens het BOVA ordernummer, VIN, parknummer bij Bus Australia en/of Greyhound Pioneer, huidige kenteken, datum en de laatst bekende status.

3350	XL9AB21CG03003350	60/760		00/97 <	gesloopt	
3434	XL9AB21CG03003434	62/762	m/o GRAND 2	00/97	Grand Touring, Queanbeyan	
3441	XL9AB21CG03003441	61/761	3729 AO	00/05<	Phillip Island Bus Lines, Cowes 29	
3447	XL9AB21CG03003447	63/763	XSM-304	00/04<	motorhome (Wade Bootes)	
3454	XL9AB21CG03003454	64/764	TC 3335	00/05<	Nicholls, Narrogin	
3459	XL9AB21CG03003459	68/768	515-DVV	00/98<	Oceania Tours, Gold Coast	
3464	XL9AB21CG03003464	65/765	3725 AO	05/02<	Phillip Island Bus Lines, Cowes 25	
3471	XL9AB21CG03003471	66/766	3726 AO	03/02<	Phillip Island Bus Lines, Cowes 26	
3476	XL9AB21CG03003476	67/767	985-DZU	00/97>	Deacon's Coach Tours, Thornlands	te koop in 2004
3481	XL9AB21CG03003481	69/769	3728 AO	00/04<	Phillip Island Bus Lines, Cowes 28	
3487	XL9AB21CG03003487	70/770	TV-786	00/97>	Manly Bus Service, Manly	
3506	XL9AB21CG03003506	71		09/86.	gesloopt na brand	
3511	XL9AB21CG03003511	72/772			niet meer gemeld na 1997	
3514	XL9AB21CG03003514	74/774	AN 47 NR	00/07<	motorhome	

3539	XL9AB21CG03003539	71/771	3727 AO	00/04<	Phillip Island Bus Lines, Cowes 27	
3545	XL9AB21CG03003545	73/773		00/97>	Haidley's Panoramic Coaches, Warwick	
3552	XL9AB21CG03003552	75/775	TV-2642	00/05<	Cumberland Coaches, St Marys	
3563	XL9AB21CG03003563	77/777		00/95<	gesloopt na brand	
3571	XL9AB21CG03003571	76/776		05/02<	Phillip Island Bus Lines, Cowes	plukbus
3577	XL9AB21CG03003577	78/778	OEU-263	00/02<	Chris's, Riverstone	verkocht 2002
3584	XL9AB21CG03003584	79/779	WG 7452	06/97.	Autorent, Auckland (NZ)	buiten dienst 2002
3732	XL9AB21CG03003732	80/780	m/o 9250	00/99<>	Pleasure Tours, Bass Hill	
3753	XL9AB21CG03003753	81/781	1186 AC	11/01<	Sunshine Coaches, Deer Park	
3770	XL9AB21CG03003770	82/782	OYM-838	00/01<	motorhome "Xanadu"	
3787	XL9AB21CG03003787	83/783		00/95<	gesloopt na brand	
3801	XL9AB21CG03003801	92/792	859-EBL	00/97 <	Campbell's Coaches, Townsville	Busfox ?
3813	XL9AB21CG03003813	91/791	590-DUX	00/00 ?	Taylor, Tara	
3825	XL9AB21CG03003825	84/784	PJMH.01	05/04<	motorhome	
3837	XL9AB21CG03003837	85/785	0205 AO	02/02<	Simcock's, Garfield	
3849	XL9AB21CG03003849	87/787			niet meer gemeld na 1997	
3861	XL9AB21CG03003861	88/788	0912 AC	09/02<	Riverina Bus Lines, Echuca	
3873	XL9AB21CG03003873	89/789	OEU-258	00/02<	Chris's, Riverstone	verkocht 2002
3891	XL9AB21CG03003891	86/786	647-HLJ	04/04<	Gold Coast Con-X-ion, -?-	
4402	XL9AA18CG0L004402	93/793	357-DVJ	05/05<	Ross, Maryborough	
4416	XL9AA18CG0L004416	94/794	WJ 8220	06/97.	Autorent, Auckland (NZ)	buiten dienst 2002
4588	XL9AB21CG0L004588	95/795	YRX-136	00/05<	motorhome	in bewerking
4589	XL9AB21CG0L004589	90/790	XH 7974	09/98.	Te Karaka Motors, Te Karaka (NZ)	
4590	XL9AB21CG0L004590	96/796	ZIW-283	00/07<	Murdi Paaki Bus Services	
4591	XL9AB21CG0L004591	98/798	VTV-054	00/04<	Mia Coaches, Griffith	
4592	XL9AB21CG0L004592	97/797	m/o GRAND 4	00/99	Grand Touring, Queanbeyan	
4593	XL9AB21CG0L004593	99/799	BOVA	04/03<	motorhome	te koop 2006
4594	XL9AB21CG0L004594	700	TC-4731	08/04<	Nelson, Perth	
4595	XL9AB21CG0L004595	701	684-DVA	04/03<	Busfox Mackay. Mackay	
4596	XL9AB21CG0L004596	702	033-FPY	00/97>	Haidley's Panoramic Coaches, Warwick	
4597	XL9AB21CG0L004597	703	222-DYQ	00/97>	Haidley's Panoramic Coaches, Warwick	
4598	XL9AB21CG0L004598	704	352-HYA	08/04.	Surfers Paradise Coaches, Ashmore City	nwe carrosserie
4599	XL9AB21CG0L004599	705	836-HJQ	00/03.	Surfers Paradise Coaches, Ashmore City	nwe carrosserie

GRAND 2	09/02<	Grand Touring, Queanbeyan	gemeld als 3434 en 3454
EG 0043	00/00	Walker, Wynyard 495	Tasmanië
AM 9003	05/02<	motorhome	
TC-3326	00/04<	Nicholls, Narrogin	
YLQ-991	00/00	motorhome	uit 1987
-?-	00/04	Torrent Transit	uitgebrand

Met dank aan Jannes Nijhof, Dave Portlock, Steven Haby, Pete Kane, Chris Sellick, Keith Rapley, Matthew Hopkins, Scott Mitchell, Rob Vos (VDL BOVA), Willem de Niet, DAF Trucks Magazine, Truck & Bus Transportation.