

Foto:
Olaf Forster

MB Tourismo Safety Coach

SOUVERÄNE LEISTUNG ohne viel Glamour

Mittlerweile ist es eine schöne Tradition bei Mercedes-Benz, in regelmäßigem Abstand einen Safety Coach medienwirksam auf die Straße zu bringen. Erstmals ist die vierte Generation ein Tourismo, der ja auch die Rolle des Travego übernehmen soll. Ob dies gelingt, zeigt der erste Test.

Der Mercedes-Benz Tourismo war bisher eher ein Modell, das den sparsamen Kunden angesprochen hat, der mit Chichi und Sprenzien nicht viel im Sinn hatte, dafür aber einen robusten und wirtschaftlichen Bus haben wollte. Das alte Modell verzichtete dabei zuletzt wegen seines Alters sogar auf einige wichtige Sicherheitssysteme wie „FCG“ oder „ABA3“ und „ART“. Das hat sich mit dem Nachfolger nun grundlegend geändert: Mit dem Safety Coach stellt der Neuling einmal mehr die Behauptung der Stuttgart-Mannheimer unter Beweis, die derzeit sichersten Busse zu bauen. Dabei trumpft der Tourismo nicht etwa mit spektakulärem Design auf, das zeigt sich eher zurückhaltend, windschlüpf- (sehr guter Cw-Wert von 0,33) und Mercedes-typisch zeitlos. Um seine herausgehobene Bedeutung jedoch optisch zu unterstreichen kommt der erste Testwagen in dem für die bisher schon drei Safety Coaches vorgesehenen „Yellowstone-Gelb“, der stilisierte Kühlergrill ist mit dezenter Silberfolie aufgewertet,

was den Plastiklook der Front etwas auflockert. Das macht was her – aber was sagt der harte Test über den Neuen mit hausinterner Doppelfunktion?

Konzept und Karosserie

Schon seit einigen Jahren bietet Mercedes rund 13 m lange Zweiachser an – andere Wettbewerber hatten den Trend lange verschlafen. Mit der Länge ist viel Kapazität verbunden: Ansehnliche Stauvolumina für den einzelnen Passagier (Testwagen 48 Sitze, maximal 55) von 198 bis 227 l liegen an, was ein sehr guter Wert ist im Vergleich. Zudem brilliert der Mercedes aufgrund seines relativ geringen Leergewichtes mit mehr als 5 t Nutzlast (für echte 19,5 t zGG fehlen dem Testwagen aber sowohl die 8-t-Vorderachse sowie tragfähigere Reifen). Der mit fast 7 m extrem lange Radstand sorgt dabei zwar für den üppigen Stauraum, aber auch der Wendekreis wächst auf über 23 m.

Immerhin noch weniger als andere 13-m-Wagen, die sogar die 24 m reißen. Trotzdem bleibt der Wagen immer handlich, nachdem sich der Fahrer an die Proportionen ausreichend eingewöhnt hat. Zudem hilft der neue Side Guard Assist sehr famos beim Kurvenfahren, dazu später mehr. Weitere Sprenzien wie einen Heckeinstieg (erhältlich für einige Setra Comfort-Class Modelle mit langem Hecküberhang) gönnt Daimler dem Allround-Reisebus erwartungsgemäß nicht – praktische Staufächer über den Achsen sind aber nach wie vor selbstverständlich.

Motor und Getriebe

Jederzeit souverän zeigt sich der kompakte Sechszylinder OM 470, dessen Leistung für den neuen Tourismo auf 456 PS und 2 200 Newtonmeter angehoben wurde und nach Art des Hauses mit dem eigenen automatisierten



Foto: Daimler AG

↑ **Der Sechszylinder OM 470 stellt dem Tourismo 456 PS an Leistung zur Verfügung**

Getriebe Powershift 8 garniert ist. Da die Spreizung der acht Gänge nicht so groß ausfällt wie beim 12-Gang-Getriebe von ZF (der Quotient beträgt nur 10,4 statt satter 16,7), tun die Daimler-Mannen gut daran, dem Getriebe einen Dynamikmodus mit auf den Weg zu geben. Der hebt das sonst notorisch niedrige Drehzahlniveau um ganze 200 Touren an und lässt den Bus dann um einiges agiler vorankommen. Der Triebstrang ist dabei derart perfekt und fahrgastfreundlich abgestimmt, dass man ihm außer einer kleinen Gedenksekunde beim Anfahren kaum etwas ernsthaft ankreiden kann. Der gute Durchschnitts- und Konstantverbrauch bestätigt oben drein die erfolgreichen Bemühungen der jüngsten Effizienzsteigerung des Motors. Man darf gespannt sein, wann die neue Version

des PPC-Tempomaten aus dem neuen Actros Einzug hält, die auch für die Landstraße geeignet sein soll. Bisher beherrscht das System samt dem Freilauf „Eco-Roll“ nur die mit Tempomat durchgeführte Autobahnfahrt – da können andere schon mehr, vor allem der neue DAF-Triebstrang.

Fahrwerk und Fahrverhalten

Im wichtigen Fahrwerkskapitel kann der gelbe Sicherheitspapst ebenfalls überzeugen. Zwar ist seine Dämpfung recht hart ausgelegt – gerade Querrinnen gelangen bei langsamer Fahrt spürbar bis in den Innenraum durch –, doch dafür sind die Präzision, Spurtreue und Souveränität, die der Unterbau vermittelt, einfach phänomenal.



Der Bus verfügt über einen funktionalen und hochwertigen Innenraum mit sehr guten Sitzen Foto: Daimler AG

Innenraum und Cockpit

Ähnliches lässt sich über die Lenkung sagen, deren Auslegung nur einen Hauch zu schwergängig anmutet, ohne aber jemals unangenehm zu wirken. Auch ohne die mittlerweile gängigen adaptiven Dämpfer vermittelt der Tourismo jederzeit das gute Gefühl, sicher auf der Straße unterwegs zu sein. Jetzt noch ein wenig mehr Langsam-Fahrkomfort, und der Bus nähert sich dem Optimum.

Der Tourismo spielte auch innerlich noch nie in der Luxusliga, das konnte der Travego deutlich besser. Trotzdem bietet der Tourismo einen funktionalen und hochwertigen Innenraum mit sehr guten Sitzen, die im Falle des neuen, rautenbestickten Softline-Sitzes sogar erstaunlich wenig schweißtreibend sind. Die offenen Gepäckablagen sind ausreichend groß dimensioniert, allerdings bleibt man bei der Nutzung als Handlauf an den kantigen Befestigungsstegen gerne mal mit den Fingern hängen. Das im Testwagen verbaute „Cockpit Comfort Plus“ (es gibt jetzt auch noch eine funktionalere, kassenfähige Alternative für die Fernlinie) lässt in Sachen Hochwertigkeit, Ergonomie, Platzangebot und Verarbeitung kaum Wünsche offen. Hier blinzelt echter Busluxus durch. Die Dekoelemente die sich hier vorne finden, werden im gesamten Innenraum elegant wiederaufgenommen und lassen sich dem individuellen Geschmack anpassen. Die Bedienung des sehr geräumi-

Tourismo M/2 Safety Coach Testergebnisse

Foto: Olaf Forster



Umgebung	Kilometer	Verbrauch l/100 km	Durchschnittsgeschwindigkeit km/h
Landstraße	70,5	34,9	47,5
Autobahn	111,7	19,2	92,8
Bergetappe	5,6	101,8	47,1
Konstantverbrauch		17,6	100,0
Gesamt	187,8	27,5	66,9

Geräuschmessung Innenraum dB(A)

80 km/h (Front/Mitte/Heck): 59,8/60,0/60,5
 100 km/h (Front/Mitte/Heck): 64,5/61,9/62,3

Geräuschmessung außen dB(A)

im Stand (ohne/mit Klimaanlage): 68,5/69,0

STARK Mobile oder hängende BUS-WASCHANLAGE NEU 2018
 mit Panorama Dachwäsche + Sitz
 – mit Wassertank und Akku selbstfahrend
 – hängende Waschanlagen
Neue Modelle
 Tel.: 07967 328 · www.st-stark.de

➔ **Das im Testwagen verbaute „Cockpit Comfort Plus“ lässt kaum Wünsche offen** Foto: Olaf Forster



gen Fahrerarbeitsplatzes ist sehr gut, lediglich die etwas komplexe „Stacks-and-Cards-Bedienung“ des hervorragend ablesbaren Infodisplays ließe sich kritisieren, wenn man ihr erstmals gegenüber sitzt. Alles andere sitzt derart perfekt, dass man sofort los-

fahren und auch nicht so schnell wieder aussteigen will. Man sehe sich an diesem klassischen Cockpit nochmal satt. Wohin die Zukunft geht, zeigt gerade der neue Actros mit seinem digitalen Overkill. Der Turismo macht auch mit Bravour vor, wie man einen Begleiterplatz

richtig komponiert: Hier gibt's ausreichend Platz auch für lange Beine, elektrisch in der Neigung verstellbare Rückenlehne(n), eine ausreichend direkte Luftzufuhr

und eine praktische Halterung für Tablets auf dem geschlossenen Kühlschrankdeckel. Chapeau!

Aktive und passive Sicherheit

Tourismo M/2 Safety Coach Technische Daten

Motor	Wassergekühlter, stehend eingebauter Reihensechszylinder-Dieselmotor Mercedes-Benz OM 470 mit asymmetrischem Turbolader (MB-Produktion) und Ladeluftkühlung, vier Ventile pro Zylinder, elektronisch gesteuerte Direkteinspritzung per Common Rail mit Druckverstärker X-Pulse (2 700 bar Einspritzdruck) Abgasstandard Euro 6c mit gekühlter Abgasrückführung, SCR und Diesel-Partikelfilter
Bohrung/Hub	125/145 mm
Hubraum	10,7 l
Verdichtung	18,5 : 1
Leistung	335 kW (456 PS) bei 1 600 min ⁻¹
Drehmoment	2 200 Nm bei 1 100 min ⁻¹
Getriebe	Automatisiertes 8-Gang-Schaltgetriebe Mercedes-Benz Powershift 8 (MB GO 250-8) mit Voith-Sekundär-Wasserretarder und wählbarem Dynamikmodus, prädiktiver Tempomat (PPC) mit Eco-Roll (nur mit Tempomat aktiv)
Übersetzungen	1. Gang: 6,57, 8. Gang: 0,63 R.-Gang: 6,18
Bremsen/Sicherheit	geregelt, pneumatische Zweikreis-Bremsanlage innenbelüftete Scheibenbremsen rundum, ABS/ASR, ESP, BA, Notbremsassistent ABA 4 (Fußgängererkennung), Zusatzbremse Voith SWR SPA (beides Serie), ART, Sideguard Assist Reifendruckkontrolle, Aufmerksamkeitsassistent Attention-Assist, Rauchmelder im Kofferraum, Motorr. und Zusatzheizung
Wendekreis (mm)	23 370
Leer-/ Testgewicht (kg)	13 386/18 870
zGG/Zuladung (kg)	19 000/ 5137
Kofferraum	10,9 m ³ /198 l pro Person
Tankvolumen Diesel (l)	480
Tankvolumen AdBlue (l)	40
Sitzplätze	48 + 1 + 1 / 55 + 1 + 1 (ohne Toilette)
Länge/Breite/Höhe (mm)	13 115/2 550/3 680
Radstand (mm)	6 910
Überhang vorn/hinten (mm)	2 890/3 315
Stehhöhe (mm)	1 820-2 014
Einstiegshöhe v/h (mm)	355/355
Fußbodenhöhe/Gangbreite (mm)	1 370/360-370
Preis	300 000 €



Beim Kapitel Sicherheit schlägt endgültig die Stunde des Turismo, und das nicht nur wegen seines exklusiven Safety-Coach-Status – alle Systeme sind ab 2019 in der Serie so verfügbar. Er erfüllt alle sicherheitsrelevanten Kategorien eines modernen Busses mit Bravour. Mit dem aktiven Aufprallschutz „Front Collision Guard“ (FCG) bietet der Mercedes immer noch ein Alleinstellungsmerkmal im Markt – ein Segen für das häufig vergessene Fahrpersonal. Die Fußgängererkennung des „ABA 4“ kann zwar noch keine sofortige Vollbremsung einleiten wie der im Actros gerade vorgestellte „ABA 5“, der den Radarsensor mit der Kamera fusioniert. Bei geringen Geschwindigkeiten, wie typisch in der Stadt, reicht die Teilbremsung aber oft schon aus, um die Kollision zu vermeiden. Mit diesem System und dem neuen Sideguard Assist mit Abbiegeassistent und Spurwechselaassistent sind im Turismo innovative Systeme an Bord, von denen der Wettbewerb vorerst nur träumen kann. Gerade im langen Zweiaxser ist es ein sehr beruhigendes Gefühl, seine Schleppkurve vom Computer vorausberechnet zu bekommen und effektiv gewarnt zu werden. Dieses Gefühl alleine ist es schon Wert, den Daumen für den Turismo mit Nachdruck nach oben zu recken.

Olaf Forster ■

Foto: Olaf Forster