

Die großflächig angeordneten Lüftungsschlitze im Heck des Travego weisen auf die höhere Wärmeentwicklung der Euro-6-Motoren hin ►

Man muss sich dran gewöhnen: Gestartet wird der neue Travego per Tastendruck, und die gewohnte Joystick-Schaltung für das PowerShift-Getriebe GO 250-8 fehlt völlig. Stattdessen gibt es einen Lenkstockhebel, der Retarder und Schaltung kombiniert. Er wirkt stabil und funktioniert tadellos. Mehr als „D-N-R“ benötigen wir nicht, obwohl die manuelle Gangwahl noch möglich ist. Ein Verwechseln mit dem Retarder ist ausgeschlossen.

Bereits an der ersten Kreuzung mit Steigung merken wir den Fortschritt in der Programmierung des automatisierten Getriebes: Es treibt den 24-Tonner behutsam voran, sobald wir das Bremspedal freigeben – genau wie ein Wandlerautomat. Unsere Fahrvorstellung führte von Eltville aus hinauf ins Hessische Bergland, wonach wir bestätigen können, dass die bisherige Hillhold-Funktion durch diesen feinen Kriech- und Rangiermodus überflüssig ist. Beachten muss man jedoch feinfühliges Bremsen, sonst kann es durch den Vortrieb schon mal rucken, wie wir beim vorsichtigen Wenden an enger Stelle merken. Option bleibt weiterhin eine Haltestellenbremse. Neu ist auch der integrierte Sekundärretarder, der nunmehr zum Bremsen und Kühlen das Wasser der Motorkühlung nutzt. Der bisherige Wasser-Öl-



Premiere

Euro-6-Travego: Nicht nur sauber

Der weltweit erste Reisebus, der die künftige Abgasnorm erfüllt, wird als Dreiaxser bereits in Serie gebaut. Wir haben den 14 m langen Mercedes-Benz Travego „Edition 1“ gefahren, der neben dem neuen 476-PS-Motor mit weiteren Innovationen auftrumpft.

Wärmetauscher entfällt, was gleichzeitig eine von vielen Maßnahmen zur Gewichtsreduzierung darstellt. Im Vergleich zu Euro 5 mit SCR-Abgastechnik mussten nämlich bei Euro-6-Motoren einige hundert Kilo Mehrgewicht ausgeglichen werden. Ursache ist die aufwendige Common-Rail-Einspritzung sowie die umfangreiche Abgasrückführung. Damit notwendig verbunden ist eine extrem leistungsfähige Motorkühlung, die jetzt mit ausgeklügelter Luftströmung und völlig abgeschottet rechtsseitig im Motorraum integriert wurde. Über die Bäderstraße B 260, aber auch später in der Ebene auf dem Rhein-Main-Schnell-

weg, bewies der Antrieb sein starkes Drehmoment, das bereits bei 900 min^{-1} 2000 Nm erreicht. Ziel der Ingenieure war es, durch niedrige Drehzahlen den höheren Energiebedarf der Euro-6-Technik verbrauchsgünstig auszugleichen. Dies sei erreicht worden, wie EvoBus-Technikchef Richard Averbek zuvor erläuterte, was sich im praktischen Versuch auf der Straße bestätigt habe. Im neuen Travego sind noch mehr Innovationen umgesetzt worden, so z. B. das neue Notbremsensystem ABA 2, das im Vergleich zu ABA 1 auch stehende Hindernisse erkennen kann. Das radargestützte System reagiert nach erfolglosen Warnsignalen für den Fahrer nicht mit einer Vollbremsung, sondern maximal mit einer 30-prozentigen Verzögerung. Dies verhindert einen Zusammenstoß nicht immer, kann jedoch wirkungsvoll den Aufprall mindern. Neu ist auch der „Attention Assist“, der vor Müdigkeit warnt. Er registriert u. a. Tempo, Längs- und Querbesehleunigung sowie Fahrzeit und Bediensignale. Weisen

die Daten auf Unkonzentriertheit hin, erscheint als Hinweis für eine notwendige Pause das Symbol einer Kaffeetasse im Display. Überhaupt wurden die Anzeigen im Zentralsdisplay verbessert: Über das Multifunktionslenkrad lassen sich mehr Information denn je abrufen. Die Navigation erfolgt mittels horizontaler „Reiter“ und senkrechte Menüpunkte („Stacks and Cards“), was sehr schnell erlernbar ist. Die Einführung der „Edition 1“ läuft mit den Dreiaxsern „M“ und „L“ (13 und 14 m) an, wobei ein erstes Kundenfahrzeug bereits ausgeliefert wurde. Richard Averbek ist zuversichtlich, in absehbarer Zeit die Euro-6-Baureihe um den Zweiaxser zu ergänzen. Auch hier soll das Gewicht derart in Grenzen gehalten werden, dass im Vergleich zu bisher keine Einbußen bezüglich der Sitzplätze entstehen.

Jürgen Görgler ■



▲ Infodisplay mit „Reitern“ und horizontal abrufbaren Menüs. Die neue Funktion „Attention Assist“ zeigt per Kaffeetasse an, dass der Fahrer unkonzentriert arbeitet und eine Pause einlegen sollte

Mehr Bilder vom MB Travego „Edition 1“ finden Sie im Internet unter www.busmagazin.de/bildergalerien.html