

Kurzer Fotohalt vor dem Schloss Erbach. Das Gebäude ist seit 1620 im Besitz der Reichsfreiherrn von Ulm und Erbach Fotos: Olaf Forster

**Atego 12.240 Lord HD**

# Die robuste ALTERNATIVE



**Der türkische Hersteller Erduman baut auf dem eher ungewöhnlichen Atego-Chassis einen ansehnlichen Midibus auf, der – ein wenig eitel – seinen Mercedes-Stern auf dem Bug massiv zur Schau stellt. Ist er eine ernstzunehmende Alternative zu Sprinter und Co.?**

Die Türkei ist seit Jahrzehnten schon eines der großen Busländer in Europa. Da der internationale Flugverkehr eher mager ausgebaut ist, sind viele Türken auch geschäftlich mit dem Fernbus unterwegs, der luxuriös ausgestattet und sogar mit (meist männlichem) Servicepersonal seine Passagiere zu verwöhnen weiß. Dabei setzen die Unternehmen gerne auf klingende Namen und viel Platz. Nicht zuletzt deshalb hatte der Mercedes Travego als SHD schon immer eine besondere Stellung im Land, auch weil er auch in Hosdere bei Istanbul produziert wird. Seit der wegweisenden Umstellung auf den neuen Turismo ist die Türkei sogar eines der wenigen Länder, in denen es überhaupt noch einen Mercedes Travego gibt,

mit deutlich geändertem Design gegenüber seinem kleinen deutschen Bruder Turismo. Dem geneigten deutschen Kunden bleibt kaum etwas anderes übrig, als einen der gesuchten Gebrauchtwagen zu ergattern, die noch lange von hohem Gebrauchswert sein dürften. Oder er greift zur Miniaturausgabe des Mercedes, dessen Stern allerdings in riesigen Dimensionen auf der Bugmaske prangt und vom in Bursa ansässigen Premium-Minibusbauer Erduman kommt. Auf der Firmen-Website verkneift man sich tunlichst den klingenden deutschen Modellnamen und weist explizit auf die robuste

**Omnibusvertrieb Steinborn hat den Atego 12.240 Lord HD im Programm**

Atego-Basis mit dem Zusatz HD hin. In Deutschland vertreibt den Wagen seit diesem Jahr Omnibusvertrieb Steinborn aus Erbach bei Ulm. Geschäftsführer Uwe Steinborn hat seit 2011 bereits „beste Erfahrungen mit Erduman als Hersteller“, und er hat schon mit einigen spanischen und türkischen Aufbauern zusammengearbeitet. Jährlich verkauft er an die 100 Klein- und Midibusse, auch viele Modelle aus Bursa. „Mit diesem Wagen wollen wir erstmals in eine etwas höhere Liga vorstoßen, weil wir einfach vom Konzept überzeugt sind.“ Freilich ist das Konzept des Atego 12.240 Lord HD, wie der Wagen hierzulande

semantisch aufgewertet wird, auf einem Verteiler-Lkw mit Frontmotorchassis aufgebaut – das entspricht eigentlich nicht den hiesigen Gepflogenheiten. Das hat seine Vor- und Nachteile, die sattsam bekannt sind. Viele Aufbauer und Händler lassen lieber gleich die Finger von der robusten Lkw-Basis. Da wäre vor allem die kernige Lkw-Soundkulisse im vorderen Bereich, an die man sich eine ganze Weile erst gewöhnen muss, ebenso wie an die eher ruppige Federung. Immerhin ist die Luftfederung für die Parabolblattfederung an der Starrachse Serie. Zwar spricht das Datenblatt von „phonischer und thermischer Isolierung des Fahrgastraums“, aber der Sechszylinder OM 936 tut sehr vernehmlich rechts neben dem Fahrer sein Werk.

Immerhin ist der Grundrahmen des Chassis so hoch, dass die Motorabdeckung nicht herausragt und einfach unter dem Laufgang verschwindet. Eine Fahrertür für den Einstieg in schwindelnden Höhen spart man sich ebenfalls. Die Gesamthöhe von 3,65 m bei einer Stehhöhe von recht guten 1,92 m geben dem Wägelchen denn auch gerade in Verbindung mit der selbstbewussten Frontgestaltung durchaus die Präsenz eines „Großen“.

Kleine Nachteile des hohen Rahmens wie der durchgehende Längsträger bis zur vorderen Stoßstange werden geschickt gelöst mit einer massiven, automatisch ausfahrenden Trittstufe à la Setra. Weitere Anlehnung an die Ulmer Luxusmarke ist der optische Abschwung der Fensterlinie zum Heck hin. Dieses wiederum prangt im „1a-Mercedes-Look-und-Feel“. Nur die kleinen 19,5er-Räder lassen dann doch merklich das Konzept errahnen, das beim ebenfalls



↑ Die mit Kunstleder bezogenen und mit großem Mercedes-Logo geschmückten Sege-Sitze sind angenehm bequem

lieferbaren 8-m-Wagen noch mehr in Richtung typisch türkisches Dolmuş abgleiten würde. In der 9-m-Variante stimmen die Proportionen aber besser (ebenso sind 9,46 m lieferbar). Insgesamt passen 30 bis 35 Fahrgäste in den Wagen, der Begleiter sitzt dabei recht kommod und behält den Überblick auf seinem hohen Podest. Bei einem zulässigen Gesamtgewicht von 12 t und einem Leergewicht von 8,5 t

macht das genau 100 kg Nutzlast pro Fahrgast, ein realistischer Wert. Bei dem immensen Heckkofferraum von bis zu 7,5 m<sup>3</sup> stehen jedem Reisenden dabei stolze 214 l Stauraum zur Verfügung, das schafft kaum ein „Großer“! Die elegant im Erdmantypischen Kantendesign geformten Gepäckablagen sind mit 16 x 42 cm sehr

geräumig, zwei Staufächer unterflur sind durchgehend für Ski-Ausflüge und Ähnliches geeignet. (Zudem ist die Fahrzeugbreite von 2,40 m ideal für so manches alpine Skigebiet!). Die Einstiege des kleinen „Großen“ sind ebenso großzügig, die optionale TM-Mitteltoilette (Aufpreis 5 000 €) ist sehr gut und ohne die üblichen Verrenkungen erreichbar. Im recht hohen Mittelgang angekommen macht sich die Breite des Fahrzeuges auch mit nur rund 34 Zentimetern Gangbreite bemerkbar. Manche ausgewachsenen Reisebusse bieten aber nur unwesentlich mehr.

Die mit Kunstleder bezogenen und mit großem Mercedes-Logo geschmückten Sege-Sitze sind durchaus kommod und bieten viel Kopfsitzenhalt. Die hochwertigen Servicesets dürften dem einen oder anderen Mercedes-Kunden ebenso bekannt vorkommen.

Auch das Cockpit erinnert an die Reisebusse der Marke und setzt sich wohltuend von so manchem anderen Aufbau ab. Nichts wirkt gebastelt oder improvisiert. Lediglich die Sicht in den leicht vibrierenden linken Außenspiegel sowie links an der B-Säule vorbei könnte besser sein. Das Multifunktionslenkrad mit Stern ist ebenso Standard wie die hochwertigen Anzeigen mit dem Mercedes-typischen „Stacks&Cards-Menü“. Ablagen sind im Übermaß vorhanden, dass man schon aufpassen muss, diese nicht „zuzumüllen“. Die Verarbeitung des Wagens ist gut bis sehr gut zu nennen, Schraubenköpfe sind allesamt fein mit silbern glänzenden Kappen abgedeckt. Die LED-Farbelemente an

**Ablagen sind schon im Übermaß vorhanden**

### Atego 12.240 Lord HD Technische Daten

Motor	Mercedes-Benz OM 936 stehend vorne eingebaut, 7,7 l Hubraum, Euro 6c, 238 PS/2 200 min <sup>-1</sup> und 1 000 Nm bei 1 200 bis 1 600 min <sup>-1</sup>
Getriebe	6-Gang Schaltung oder automatisiertes MB Powershift 6-Getriebe, Dauerbremse Telma
Fahrwerk	Vorne und hinten Starrachse, gewichtsoptimierte Ein- oder Mehrblatt-Parabelfedern mit Luftfederung vorne und hinten
Länge/Breite/Höhe	9 060/2 400/3 650 mm
Radstand/Wendekreis	4 760 mm/17,3 m
Leergewicht/zul. Gesamtgewicht	8 500/11 990 kg
Kofferraumvolumen	7,5 m <sup>3</sup>
Sitzplätze (Testw./max.)	30/35+1+1
Bereifung	265/70 R 19,5
Preis	160 000 €



Der Stern ist an dem Bus ein markantes Designelement

den Fenstersäulen vermitteln sogar etwas Luxus-Flair. LGS und Notbremsen sind bereits an Bord, Erduman arbeitet gerade am abstandsgeregelten Tempomaten ART, der für die Autobahn doch segensreich wäre.



↖ **Eine automatisch ausfahrende Tritstufe erleichtert den Einstieg**

Also alles bereit für den deutschen (Nischen-) Markt? Das dürfte mit der rauen Basis schwierig werden. Nun sind 240 PS und 1 000 Newtonmeter nicht von Pappe und die Paarung mit dem automatisierten Sechsgang-Powershift-Getriebe funktioniert recht passabel – aber



↖ **Der Arbeitsplatz bietet gute Rundumsicht**

nur so ist eine Telma lieferbar. Beim 12.270er Chassis mit 270 PS und nur unwesentlich mehr Drehmoment (1 100 Nm) nur eine Motorbremse in Verbindung mit der Achtgang-Powershift lieferbar. (Ganz nebenbei gesagt, ist auch die Betriebsbremse fein dosierbar.) Und die Geräuschentwicklung einer Lkw-optimierten Motorbremse ist dem deutschen Reisenden kaum zuzumuten. Die Fahreigenschaften des robusten Fahrwerks mit Luftfederung vorne sind

**Die Fahreigenschaften sind ausreichend komfortabel**

ausreichend komfortabel, so manches Mal muss der Schwingsitz des Fahrers aber doch arg die Vertikalbewegungen kompensieren. Vorteilhaft ist der winzige Wendekreis von 17,3 m, der dem Radstand von unter 5 m geschuldet ist und ebenfalls für enge Bergtouren spricht. Weitere Vorteile der Lkw-Basis, an die man erst einmal nicht denkt: Mercedes gibt auf Lkw-Chassis drei Jahre und 250 000 km Garantie. Und das theoretische Gesamtzuggewicht beträgt

stolze 28 t – wer immer es ausprobieren mag. Weit ungefährlicher wäre es, diesen kleinen Mercedes mit großem Stern einfach ohne Zuglast zu probieren. Man muss nur einige festgefahrene Vorurteile über Bord werfen, und die richtigen Einsätze für den Wagen finden. Dann könnte bei dem günstigen Einstiegspreis



↖ **Der Motor verschwindet unter dem Laufgang und ist über Serviceklappen im Boden zu erreichen**

die Rechnung für den schicken Midi für seine Nischeneinsätze durchaus aufgehen.

Olaf Forster ■



Da will ich hin!

Die Leitmesse für die Bus- & Gruppentouristik



03. + 04. Juli 2018

Koelnmesse

Tickets für Fachbesucher:  
[rda-expo.de/tickets](http://rda-expo.de/tickets)



Neue Reiseziele für Gruppen | Moderne Bustechnik