

## MB Tourismo RH

# Fremd gegangen

Mit dem Tourismo RH (12,14 m) und dem RH M (12,98 m) hat Mercedes-Benz die Reisebusreihe um zwei Hochboden-zweiachser als Doppelverdiener erweitert. Wir fahren die kürzere Variante.



Fremd gehen ist in der Regel nur ein einseitiges Vergnügen – mindestens einen Verlierer gibt es dabei häufig zu beklagen. Deswegen ist es besonders schön, wenn der Akt ohne negative Konsequenz für jemanden endet, weil niemand so wirklich als Opfer taugt. So gesehen jetzt im Hause Mercedes-Benz: Hier lässt man seit Oktober 2009 den grundsoliden Hochdecker Tourismo als RH oder RH M mit Hochboden erstmals in fremdem Revier fischen und macht ihn wenigstens unter der Woche zum attraktiven Überlandgigolo. Vermeintlich Leidtragende gibt es dabei nicht zu beklagen, denn der Vorläufer Integro H hat bereits 2005 nach nur sechs Jahren Bauzeit das Feld geräumt.

Dessen recht jähres Verschwinden ist verspätet dann doch noch aufgefallen, als der Markt offensichtlich wieder mehr nach klassischen Doppelverdienern mit ausreichendem Kofferraumangebot verlangte. Nicht umsonst haben just zur gleichen Zeit die konzern-

internen Kollegen mit dem S 415/416 H einen Bruder im Geiste mit nahezu gleichem Konzept und Fahrwerk ins Rennen geschickt (Fahrbericht in der nächsten Ausgabe von **BUSMAGAZIN**).

Den verbliebenen Integro-Baureihen dürfte der neue, temporäre „Überlandbruder Tourismo“ – daran muss man sich erst noch gewöhnen – kaum in die Suppe spucken, besitzen vor allem die Zweiachser doch mit maximal 5,5 m<sup>3</sup> zu wenig Stauvolumen, um ein Segment zu bedienen, in das der RH mit seinen 6,7 m<sup>3</sup> Kofferraum (ohne WC) vor allem am Wochenende stößt: Ausflug und Kurzreisen.

## Kluger Schachzug?

Gut möglich, dass sich der Schachzug rechnet, denn der Tourismo hat sich als anpassungsfähiges und ökonomisches Fahrzeugkonzept bereits in seinem ursprünglichen Terrain behauptet und – anders als

jetzt – nach seinem ersten Auftreten 1994 tatsächlich eine wundervolle Liebesbeziehung beendet. Bedauernswerterweise ereignete sich diese Tragödie damals im eigenen Hause und betraf die gerade wachsende, zarte Liaison der Mercedes-Techniker zum teuren, aber hoch geachteten damaligen Reiseflaggschiff O 404. Das musste 1999 das Feld räumen, nicht wenige behaupten wegen des Erfolgs des günstigen, aber attraktiven Tourismo.

Flexibilität und Wirtschaftlichkeit sind auch dem RH mit auf den Weg gegeben worden. So lässt er sich dank eines variablen Baukastensystems von (Sonder-)Ausstattungen genau auf den jeweils vorrangigen Einsatzzweck adaptieren: funktionaler Liniencharakter oder komfortabler Reiseflair.

Recht wohnlich ist der Fahrgastraum bereits in der Serienausstattung mit Nadelvlies an Decke und Seitenwänden, Service-Sets

▲ Ein Tourismo mit gerader Front? Das kann nur der „fremd gegangene“ Doppelverdiener RH sein. Was aussieht wie eine Klimaanlage ist in Wahrheit eine Aufdachlüftungsheizanlage in ebensolcher Optik

mit Leselampe und verstellbaren Luftdüsen über jedem Doppelsitz. Mit Frenzel-Bordküche im Mitteleinstieg, Kühltruhe am vorderen Einstieg und Achtgangbusgetriebe Mercedes-Benz PowerShift GO 240-8 MPS besaß das Testfahrzeug aber eindeutig Reisecharakter. Das unterstrich die Bestuhlung: Statt des serienmäßigen InterStar-Eco-Modells fanden sich 51 aus dem Hochdecker bekannte Travel-Star-Plus-Sitze.

Deren Seitenverstellung war übrigens jeweils blockiert (Sonderausstattung). Hintergrund: Das Testfahrzeug besitzt nach der in Deutschland seit 2005 geltenden EU-Richtlinie 2001/85/EG neben der Klasse-3- auch die Klasse-2-Zulassung, darf also – für den Überlandeinsatz – stehende Fahrgäste transportieren. Gesetzlich muss

» IAA WEGWEISER

Mercedes Benz  
H14-15/C02



demnach eine Mittelgangbreite von 55 cm verbleiben, was mit seitlich verstellbaren Sitzen nicht garantiert wäre.

### Je nach Anspruch

Variabel weiter nach oben verschiebbar ist dagegen der Komfortanspruch. Während der Testbus nur eine Aufdachlüftungsheizanlage besaß, kann man auf Wunsch auch auf Konvekta- oder Spheros-Klimaanlagen mit 32, 35 oder gar 39 kW Kälteleistung zurückgreifen. Das ist ebenso eine Geldfrage wie edleres Unterhaltungsequipment mit CD- und DVD-Wechsler

sowie bis zu zwei 15-Zoll-Monitoren. Möglich ist auch ein Braun-Hublift am Mittel Einstieg, allerdings nur in Kombination mit einer zwei-flügeligen Tür.

Auch umfangreicher ausgestattete Bordküchen stehen zur Wahl. Übrigens lässt sich ein Frenzel-Küchenmodul mit Ein-Kannen-Filtersystem und Wurstkocher ordern, das platz sparend im seitlichen Aufbau der Toilette integriert ist. Das WC ist übrigens gar nicht so unüblich im RH, wie sich seit Serienstart gezeigt hat. Er wird also offensichtlich durchaus gerne auch für längere Touren eingesetzt.

Für anspruchsvollere Topografien und Verwendungen ist auch das 300-kW-Triebwerk (Euro 5) mit satten 1 900 Nm Drehmoment gedacht, das im Testbus verbaut war. Im Normalfall dürfte allerdings auch das serienmäßige 260-kW-Aggregat seinen Zweck erfüllen. Beide gibt es zudem als EEV-Ausführungen, neuerdings wahlweise ohne Dieselpartikelfilter (siehe Citaro-Fahrbericht ab Seite 8). Die Getriebepalette reicht vom GO 190 für beide Motorenvarianten bis zum ZF EcoLife für das leistungsschwächere und PowerShift

◀ ▲ Nicht aufregend, aber hübsch anzusehen ist der Innenraum, mit 51 Turismo-Reisesitzen vom Typ Travel Star Plus im 3\*-Sterne-Abstand (ganz links), eben rund 680 mm von Lehne zu Lehne, wie wir nachgemessen haben (Mitte oben). Die Service-Sets sind aus dem Hochdecker bekannt (rechts oben). Keine Radkästen wie beim Integro dank 1 060 mm Bodenhöhe im Fahrgastraum stören die planen Sitzbereiche auf 150 mm hohen Podesten (Mitte unten)

für das stärkere Aggregat (jeweils Sonderausstattung). Je nach Einsatzzweck stehen weiterhin verschiedene Hinterachsübersetzungen zur Wahl.

### Gut angelaufen

Keine Wahl gibt es beim Erscheinungsbild der Front: Um den Liniencharakter des

# WIR MÖCHTEN IHNEN GERNE ETWAS KLEINES ZEIGEN.



**TEMSA**  
Werte in Bewegung

Sie werden überrascht sein, wie groß es ist.  
[www.temsa.com/MD9](http://www.temsa.com/MD9)





## MB Tourismo RH (Euro 5) Technische Daten

### Motor

Liegender Reihensechszylinder Mercedes-Benz OM 457 hLA, Viertakter mit Dieselhochdruckdirekteinspritzung (Einspritzdruck 1 800 bar), Abgasturboaufladung und Ladeluftkühlung, Einzel-Steckpumpen-Einspritzsystem (PLD-Kraftstoffeinspritzung), Euro-5-Abgasstandard durch SCR

Hubraum: 12,0 l

Nennleistung: 300 kW/408 PS bei 2 000 min<sup>-1</sup>

Max. Drehmoment: 1 900 Nm bei 1 100 min<sup>-1</sup>

### Kraftübertragung

Getriebe: automatisiertes Achtgangbusgetriebe Mercedes-Benz PowerShift GO 240-8 MPS, Übersetzung i = 6,57 (1. Gang) bis 0,63 (8. Gang), Rückwärtsgang 1/2: i = 6,18/3,91

Antrieb: auf die Hinterachse, Übersetzung i = 3,91

### Fahrwerk

Vorderachse: ZF RL 75 E, Einzelradaufhängung

Hinterachse: Mercedes-Benz HO 6, einfach übersetzte Hypoidachse, Federung: Rollbalguffederung (v/h 2/4 Luftbälge), 2/4 Stoßdämpfer, Stabilisatoren (v/h)

Bereifung: 295/80 R 22,5 Continental HSL

### Konstruktion/Ausstattung

Modulbauweise nach ECE R 66, elektrisch verschweißte Vierkantröhre (MAG-Schweißverfahren), umlaufende Ringspannten, Gerippeverstärkung für Skikasten am Heck, einheitliche Skikastenlagerung, Korrosionsschutz durch Kathodische Tauchlackierung (KTL), Alu- und verzinkte Bleche, doppelt verglaste Seitenscheiben, einflügelige, pneumatisch angetriebene Außenschwingtüren, Brandmeldeanlagen im Motorraum, im Bauraum der Zusatzheizung und im Kofferraum, 51 Fahrgast-sitze EvoBus Travel Star Plus, zwei Doppelsitze gegenüber Mitteleinstieg in Kinobestuhlung mit hochklappbarer Sitzfläche bzw. als umklappbarer Sitz, Fahrersitz Grammer Tourea (MSG 90.6 PG), Kühltruhe am vorderen Einstieg, Bordküche im Mitteleinstieg mit 40-Tassen-Kaffeemaschine und Wurstkocher von Frenzel, Audio-/Videoanlage Bosch Classic Line 2

### Bremsanlage

EBS-Zweikreis-Druckluftbremssystem mit ABS, ASR, ESP, BAS (Bremsassistent) und DBL (Dauerbremslimiter), Scheibenbremsen an allen Rädern (Knorr SN 7), hydrodynamischer Retarder Voith VR 115 E, elektronische Niveauregulierung (ENR/ECAS)

### Lenkung

Kugelmutterumlauf-Hydraulenlenkung ZF 8098, variable Übersetzung (i = 17-21 : 1), Radeinschlag 58°/46° (kurveninnen/-außen)

### Heizung/Klima

Aufdachlüftungsheizanlage (Heizleistung 38 kW, Optik analog Klimaanlage), zwei manuell betätigte Dachluken, Konvektorenheizung (Gesamtleistung mind. 11 kW), Zusatzheizung Spheros Thermo S 300 (30 kW)

### Maße und Gewichte

Länge/Breite/Höhe: 12 140/2 550/3 355 mm (mit Aufdachlüftungsheizanlage)

Radstand: 6 080 mm

Überhang (v/h): 2 760/3 300 mm

Wendekreis: 20 972 mm

Einstieghöhe (v/m): 350/365 mm

Treppenstufen (v/m): 3 x 170mm / 3 x 230 mm

Bodenhöhe: 1 060 mm

Stehhöhe Mittelgang: 2 010 mm

Podesthöhe: 150 mm

Leergewicht: 12 860 kg (VA: 4 260 kg, HA: 8 600 kg)

Zul. Gesamtgewicht: 18 000 kg

Achslasten (VA/HA): 7 100/12 000 kg

Tank: 340 l Diesel (links: 155 l, rechts: 185 l) + 47 l AdBlue

Sitz-/Stehplätze: 51+1+1 (3\*-Abstand) / 27

Kofferraumvolumen: 6,7 m<sup>3</sup>

### Preis

Testbus (netto, mit Extras): 245 000 €



Fotos: Birmagel, Daimler AG (1)

▲ **Konzept mit Durchblick: Ohne WC stehen im RH brauchbare 6,8 m<sup>3</sup> Kofferraumvolumen zur Verfügung, allemal genug für Ausflüge und kürzere Reisen**

Fahrzeugs zu betonen und die Fahrtzielanzeige zu integrieren, wird der RH nur mit gerader Front angeboten, nicht mit nach oben abgerundeter Frontscheibe wie beim Reisehochdecker.

Das scheint dem Kundeninteresse jedoch keinen Abbruch zu tun: Bis Juli hat Mercedes bereits rund 150 Fahrzeuge der neuen Baureihe abgesetzt, davon 88 RH.

Bemerkenswert ist, dass von diesen 88 nur 32 im Inland blieben, 56 aber ausländische Käufer fanden, vor allem in Frankreich (31) und Italien (14). Hier scheint der fremd gegangene Tourismo mit seiner Kombination aus Hochdeckerfahrwerk und -ausstattung sowie größerem Kofferraumvolumen und 20 cm höherem, ebenem Boden ohne störende Radkästen – im Vergleich zum Integro – besonders anzukommen. CB ■



▲ **Reisebusambiente: Die Bordküche findet wie beim großen Bruder RHD im hinteren Einstieg Platz (links). Diesem gegenüber hat man eine interessante Lösung für den Kinderwagenplatz gefunden, der für die Klasse-2-Zulassung erforderlich ist (rechts). Ein Doppelsitz ist in „Kinobestuhlung“ mit hochgeklappter Sitzfläche ausgeführt, ein weiterer lässt sich im Handumdrehen wegklappen. Im ähnlichen Setra 415/416 h ist dies übrigens anders gelöst, nämlich mit Wechselpodest**