

Mercedes-Benz Tourismo RHD

Härtetest an der Adria

Noch vor der Publikumspremiere auf der Busworld in Kortrijk hatten wir Gelegenheit, den Mercedes-Benz Tourismo RHD während Testfahrten in Kroatien und Slowenien ausgiebig auf Herz und Nieren zu prüfen.

Dem Tourismo kommt als künftigen Einzelkämpfer im Reisebusprogramm von Mercedes-Benz jenseits von 12 m Fahrzeuglänge eine noch größere Bedeutung als bislang ohnehin schon zu. Mit dem Auslaufen der Travego-RHD-Produktion, wobei 2017 letztmals rund 140 Einheiten des Luxusreisebusses vom Band laufen und der letztendlich – wenn auch nicht alleine – den Anforderungen der Überrollrichtlinie ECE-R 66.02 zum Opfer fällt, muss der Tourismo den Spagat schaffen: auf der einen Seite das zuverlässige Arbeitstier im Economybereich und Rückgrat vieler Reisebus- und Fernlinienfuhrparks, auf der anderen Seite aber auch Vorzeigobjekt für exklusive Einsatzzwecke. Die Hürde liegt also hoch, und

das Leistungsspektrum für den neuen RHD ist deutlich gewachsen. Mit diesem Hintergrund gingen wir auch in die dreitägige Fahrpremiere nach Kroatien und Slowenien. Auf unterschiedlichen Kursen rund um Split und auf einer gemischten Autobahn- und Überlandstrecke von der kroatischen Küste in die slowenische Hauptstadt Ljubljana galt es, alle vier derzeit verfügbaren Varianten vom 12-m-Zweiachser bis zum Flaggschiff Tourismo L mit fast 14 m Länge einem ersten Fahrtstest zu unterziehen – wenn auch von einigen Mercedes-Mitarbeitern an Bord abgesehen weitestgehend im leeren Zustand.

Gemessen 64 dB(A) im Cockpit sind ein Spitzenwert

Bei bestem Wetter, aber teilweise böigem Wind starteten wir am ersten Tag vom Flughafen in Split auf eine erste Ausfahrt entlang der pittoresken Küste ins westlich gelegene Primosten. Trotz oder gerade wegen der schwierigen Windverhältnisse war vom ersten Moment zu spüren, dass Mercedes-Benz viel an der Aerodynamik des Reisebusses – cw-Wert 0,33 – gearbeitet hat. Das könnte sich – was in einem Verbrauchstest im beladenen Zustand zu ermitteln wäre – nicht nur bei den Verbrauchswerten niederschlagen, sondern zeigte sich schon jetzt am niedrigen Geräuschniveau im Cockpitbereich.

Zwei Tage später verifizierten wir den zunächst subjektiven Eindruck bei Schallpegelmessungen auf einem weniger windanfälligen Autobahnabschnitt kurz vor Ljubljana. Hier schlug er die



Abendstimmung an der kroatischen Adriaküste. Mercedes-Benz hat das Außendesign des neuen Turismo geschärft, setzt beim Auftritt aber eher auf Kontinuität als auf Experiment Foto: Bünnagel

dem Motor. Anzunehmen ist, dass bei idealeren Bedingungen auf unserer üblichen A555-Messstrecke zwischen Bonn und Köln, ohne Bewuchs oder Felswände entlang der Strecke wie vor Ljubljana und in beide Fahrrichtungen Werte nehmend, ein noch günstigeres Ergebnis zu Buche schlagen könnte.

Apropos Wind: Auch den berühmten kroatischen Küstenfallwind Bura lernten wir kennen – nämlich auf dem ersten Stück des langen Autobahnabschnitts von Zadar nach Karlovac. Hier, im Süden des Velebitgebirges, ist die A1 kühn durch die Kalkfelsen getrieben worden und schlängelt sich mehrere hundert Höhenmeter hinauf durch die raue Küstengebirgsformation unterhalb des 1751 m hohen „heiligen Bergs“ Sveto brdo, an dessen Gipfelkreuz der Autor dieser Zeilen vor 13 Jahren nach mühseliger Kraxelei vom Meeresniveau aus gestanden hatte. Wenn sich uns auch der Bura nur in gemäßigter Form präsentierte, so galt es doch, das Steuerrad fest in der Hand zu halten, um auf der für Busse (zu) schmalen rechten Spur nicht wahlweise an die Felswand oder noch schlimmer in die Tiefe gedrückt zu werden. Auch

ohnehin guten Werte des Vorgängers noch einmal: 64 dB(A) maßen wir vorne im Bus, 61,5 dB(A) im Bereich von Tür 2 und 63 dB(A) in der letzten Sitzreihe über



↑ Mit Leder-Stoff-Kombinationen, großen Bildschirmen und guter Verarbeitung weiß das Innere des Turismo zu gefallen – hier im 14-m-Dreiachser Foto: Daimler AG



↑ Das gehobene Cockpit Comfort Plus besitzt das Coach Multimedia System CMS mit DVD-Spieler, Programmtrennung, Sprachsteuerung, USB-Anschlussbuchse (MP3) und AUX. Sehr hilfreich sind auch die vielen Ablagemöglichkeiten und Staufächer Foto: Bünnagel

in dieser anspruchsvollen Disziplin schlug sich der Turismo tapfer und souverän. Dank des guten Geradeauslaufs und der Luftwirbel reduzierenden Aerodynamik mit klaren Abrisskanten konnten wir das Fahrzeug ohne Geschwindigkeitsreduzierung relativ gefahrlos nach oben steuern. Überhaupt registrierten wir ein insgesamt tadelloses Fahrverhalten. So absolviert der RHD auch Strecken mit Querrillen ohne unangenehmes Poltern. Die gut gedämpfte Lenkung in Kombination mit einer harmonischen Fahrwerksabstimmung machte das Fahren äußerst angenehm. Naturgemäß gab es dabei natürlich Unterschiede zwischen den verschiedenen Längen- und Achskonfigurationen. Die Zweiachser neigten deutlich stärker zu Nickbewegungen, gerade auf den Straßen durch das waldbrandverwüstete Buschland auf den Höhen oberhalb der Küstenstadt Trogir, wo langgezogene Fahrbahnwellen das Fahrzeug ungünstig aufschaukelten. Aber auch davon abgesehen zeigte der 13-m-Dreiachser das ange-

nehmste Fahrverhalten von allen Testkandidaten, gerade in unserem direkten Vergleich zum 13-m-Zweiachser, der die RHD-Riege zum Ende des Jahres auch auf dem Käufermarkt ergänzen wird.

Besonders kraftvoll unterwegs war der dank aktiv gesteuerter Nachlaufachse wendige 14-m-Dreiachser mit der neuen OM-470-Topmotorisierung von 456 PS.

Diese tut dem „Langen“ sehr gut und konnte am

Die Topmotorisierung weist nun 456 PS auf

kroatischen Berg Reserven mobilisieren. Doch auch der 12-m-Zweiachser war mit dem Downsizing-Triebwerk OM 936 und „nur“ 354 PS agil unterwegs. Gut hat diesbezüglich dem Turismo das Abspecken getan; bei der kürzesten Variante etwa beträgt der Gewichtsverlust gegenüber dem Vorgänger satte 200 kg. Und das, obwohl der RHD natürlich die ECE-R 66.02 zu erfüllen hat und so eine ausreichende Steifigkeit im Dachbereich garantieren muss. Mercedes-Benz hat diese Anforderungen mit einem komplett neuen Rohbau und rostfreien Spezialstahllegierungen wie

z.B. S400 mit hohem Anteil von Chrom, Nickel und Wolfram umgesetzt – fest und gleichzeitig doch auch elastisch, wo es von Vorteil ist, wie Produktmanager Aleksandar Ninkovic uns erklärte. Den Entwicklern gelang es sogar, strömungsoptimierte Alukofferraumklappen mit robusterer Oberfläche im Vergleich zum Vorgängermodell zu konstruieren. Sie wiegen zwar mehr, sorgen aber für saubere, klare Werbeflächen – ein vielfach geäußerter Kundenwunsch.

Verbesserte Aerodynamik, reduziertes Gewicht und sparsame Motoren waren sicherlich maßgeblich dafür verantwortlich, dass wir in Kroatien bemerkenswerte Verbrauchswerte von rund 171/100 km auf der Autobahn und ca. 221/100 km auf Überland-

strecken maßen – wie gesagt mit Leerfahrzeugen. Gut hat dem Antrieb sicherlich getan, dass statt Pumpe-Leitung-Düse-Einspritzung wie beim Euro-5-Aggregat OM 457 hLA mittlerweile auf Common-Rail-Technik gesetzt wird, die einfach deutlich höhere Einspritzdrücke ermöglicht. Das reduziert die Partikelemissionen – angesichts der aktuellen Kontroversen sicherlich von Vorteil. Andere Maß-



↑ **BUSMAGAZIN-Tester Claus Bünnagel steuert den 13-m-Dreiaxser durchs Küstengebirge in die Hafenstadt Trogir – atemberaubende Tiefblicke auf die Adrialandschaft, aber auch viele enge Kurven inbegriffen. Im Bildhintergrund der Tourismo L** Foto: Daimler AG

nahmen wie die optionale Klimakompressorabschaltung helfen den Verbrauch zu reduzieren. Apropos Antrieb: Butterweich ließ sich das manuelle GO 190-6 im kurzen Zweiaxser schalten. Und auch die Schaltroutine der automatisierten PowerShift-Getriebe

zeigte sich selbst auf anspruchsvollen Strecken zeigte sich selbst auf anspruchsvollen Strecken

kleines Manko noch im Vorgängermodell. Hilfreich in diesem Zusammenhang sind der Anfahrassistent, der das Fahrzeug bei jedem Halt ohne Zutun des Fahrers am Fahrzeuge aus der Testriege war bereits mit ABA4 und also auch Fußgängererkennung ausgerüstet – und just unterwegs, als die unvorsichtige Dame während eines

ABA4 erwies sich schon beim ersten Einsatz im Tourismo als Lebensrettender

im kroatischen Küstengebirge mit engen Spitzkehren und knackigen Anstiegen oder im slowenischen Bergland, von Topografie und Architekturstil in den Dörfern her dem Allgäu nicht unähnlich, stets auf der Höhe. Auch das Anspracheverhalten aus dem Stand wusste zu gefallen – ein



↑ **Alle vier im Moment erhältlichen Längervarianten auf einen Blick: v. l. Tourismo M/2 und Zweiaxser in Grün, M und L in Silbern**

Rückrollen hindert, und die neue hängende Pedalerie. Ihr Leben gar verdankte womöglich eine Kroatin der Sicherheitsausstattung im Tourismo. Denn eines der

Kleidermarkttags wohl auf aufregender Schnäppchenjagd war. Denn sie wendete urplötzlich auf dem Absatz

Lesen Sie weiter auf S. 16.



↑ **Am ersten Testtag waren wir hauptsächlich auf der Küstenstraße zwischen Split und Primosten unterwegs, ergänzt um eine Cityrunde durch die „Hauptstadt Dalmatiens“, wie Split im Volksmund genannt wird (l.). Rechts: Viele landschaftliche Höhepunkte hielt der zweite Testtag mit Fahrten entlang der pittoresken Küste und durch das malerische Gebirge rund um Split bereit. Besonders eindrucksvoll und ergreifend: die von schweren Bränden im Juli heimgesuchte Buschlandschaft nördlich von Trogir** Grafiken: Daimler AG

Mercedes-Benz Tourismo RHD Technische Daten (vier Testfahrzeuge)

Ausstattung alle vier Testfahrzeuge: Flottenmanagement Fleetboard Bus für Telediagnose/Uptim, Aufdachklimaanlage mit Klimaautomatik, Fahrerplatzklimatisierung, Reisebegleitersitz einsitzig, hydrodynamischer Sekundärwasserretarder, ESP, SPA, elektronische Fahrzeugniveauregulierung ENR, Regen-Licht-Sensor, Anzeige Öffnungsstatus Gepäckraum-, Staufach-, Wartungskappen im Display des Kombi-Instruments, Coach MediaRouter für Internetzugang und Medиаstreaming, zwei Videomonitore (Bildschirmdiagonale jeweils 48 cm/19"), Staufach im Vorbau, Bordküche hinter Einstieg zwei mit Kaffeemaschine, Wasserboiler, Wurstkocher, Ablaufbecken, Schubfächer und Staufach

Zusätzliche Ausstattung Testfahrzeuge 2-4: Bordnetzmanagement mit intelligentem Batteriesensor IBS, Verbrauchermanagement und optimierter Batterieladung, automatische Karosserieabsenkung bei hohen Geschwindigkeiten, Reifendruckkontrolle TPM, Bi-Xenon-Scheinwerfer, LED-Tagfahrleuchten, Abbiegelicht, Umfeldbeleuchtung für Rückwärtsfahrt, Zylinderabschaltung für Kältemittelverdichter, Designblende für Aufdachklimaanlage und Anbauteile in Wagenfarbe, Cockpit Comfort Plus, Rückfahrkamera mit Waschanlage, akustisches Rückfahrwarnsignal, Videokamera zur Überwachung Einstieg Tür zwei, Aufmerksamkeitsassistent AtAs, ART mit Anhalte-Assistent, Anfahrassistent, Predictive Powertrain Control PPC, Eco Driver Feedback EDF, Coach Multimedia System CMS mit DVD-Spieler, Programmtrennung, Sprachsteuerung, USB-Anschlussbuchse (MP3) und AUX, Markenschriftzug beleuchtet in Einstieg eins und zwei, Fahrgastraumbeleuchtung inkl. Leselampen komplett in LED-Technik, Steckdose 230 V im Einstieg zwei, Wechselrichter 2.300 Watt, WC mit Wasser-/Chemikalienspülung (umschaltbar)

Testfahrzeug 1: Tourismo 2-Achser, 12,3 m	Testfahrzeug 2: Tourismo M/2, 2-Achser, 13,1 m	Testfahrzeug 3: Tourismo M, 3-Achser, 13,1 m	Testfahrzeug 4: Tourismo L, 3-Achser, 13,9 m
Länge/Breite/Höhe: 12 295/2 550/3 680 mm	Länge/Breite/Höhe: 13 115/2 550/3 680 mm	Länge/Breite/Höhe: 13 115/2 550/3 680 mm	Länge/Breite/Höhe: 13 935/2 550/3 680 mm
Radstand: 6 090 mm	Radstand: 6 910 mm	Radstand: 6 090/1 350 mm	Radstand: 6 910/1 350 mm
Leergewicht: 13 285 kg	Leergewicht: 13 878 mm	Leergewicht: 14 295 kg	Leergewicht: 15 445 kg
Motor: Reihensechszylinder OM 936, 260 kW/354 PS bei 2 200 min ⁻¹ , Hubraum 7 698 cm ³ , max. Drehmoment 1 400 Nm bei 1 200 bis 1 600 min ⁻¹ , Euro 6	Motor: Reihensechszylinder OM 470, 315 kW/428 PS bei 1 600 min ⁻¹ , Hubraum 10 677 cm ³ , max. Drehmoment 2 100 Nm bei 1 100 min ⁻¹ , Euro 6	Motor: Reihensechszylinder OM 470, 315 kW/428 PS bei 1 600 min ⁻¹ , Hubraum 10 677 cm ³ , max. Drehmoment 2 100 Nm bei 1 100 min ⁻¹ , Euro 6	Motor: Reihensechszylinder OM 470, 335 kW/456 PS bei 1 600 min ⁻¹ , Hubraum 10 677 cm ³ , max. Drehmoment 2 200 Nm bei 1 100 min ⁻¹ , Euro 6
Getriebe: manuelles Sechsganggetriebe Mercedes-Benz GO 190-6	Getriebe: automatisiertes Mercedes-Benz GO 250-8 PowerShift	Getriebe: automatisiertes Mercedes-Benz GO 250-8 PowerShift	Getriebe: automatisiertes Mercedes-Benz GO 250-8 PowerShift
Achsen: Vorderachse ZF RL 75 E, Einzelradaufhängung; Hinterachse Mercedes-Benz RO 440, Übersetzung i = 3,154	Achsen: Vorderachse ZF RL 75 E, Einzelradaufhängung; Hinterachse Mercedes-Benz RO 440, Übersetzung i = 3,583	Achsen: Vorderachse ZF RL 75 E, Einzelradaufhängung; Hinterachse Mercedes-Benz RO 440, Nachlaufachse ZF RAS, Übersetzung i = 3,583	Achsen: Vorderachse ZF RL 75 E, Einzelradaufhängung; Hinterachse Mercedes-Benz RO 440, Nachlaufachse ZF RAS, Übersetzung i = 3,583
Ausstattung: Halogen-Scheinwerfer, Haltestellen- Warnblinkanlage für Linien- und Schulbusverkehr, Gepäckraum- klappen mit Schwenkinematik, AEBS, Brandmeldeanlage mit Detektionsleitung im Motorraum, Cockpit Basic Plus, Fahrersitz Grammer MSG 90.6, Multifunktions- lenkrad, Audioanlage Classic Line mit CD-Spieler und Programmtrennung, Fahrgastraumbeleuchtung inkl. Lesel- lampen komplett in LED-Technik, Bestuhlung Travel Star Eco (Kopfteil in Composition), 49 Fahrgastsitze, Fußstützen, Klapp- tische, WC mit Wasserspülung, Abfall- behälter an Toilettenkabine, Abfall- behälter im Einstieg zwei	Ausstattung: Gepäckraumklappen mit Schwenkinematik, Aluminiumräder, automatische Brandlöschanlage mit Detektionsleitung im Motorraum, Rauchmelder im Gepäckraum, Fahrersitz Grammer MSG 90.6, Reisebegleiterschrank, Multifunktionslederlenkrad, ABA 4 mit Fußgängererkennung, Bestuhlung 48 Fahrgastsitze Travel Star Eco mit Softline-Polsterung und Kopfteilen in Composition sowie Fußstützen und Klappstischen, je eine Steckdosen 230 V oder USB-Ladesteckdose pro Doppelsitz an Seitenwand, Handdesinfektions- spender, Abfallbehälter an Toilettenkabine, Abfallbehälter im Einstieg zwei mit Zweifachsortierung	Ausstattung: Gepäckraumklappen mit Hubkinematik, Aluminiumräder, Dachluken elektrisch betätigt (automatische Schließung mittels Regensensor), automatische Brand- löschanlage mit Detektionsleitung im Motorraum, Rauchmelder im Gepäckraum, Fahrersitz Istringhausen NTS 2, Reisebegleiterschrank, Multifunktionslederlenkrad, Active Brake Assist 3, Bestuhlung Travel Star Eco 48 Fahrgastsitze mit automatischer Lehnenrückstellung, Luxline-Polsterung in Composition-Stoff-Kombination, Komfortkopfstützen in Composition sowie Fußstützen, Klappstische und Abfallbehälter gangseitig, je eine USB-Steckdose pro Fahrgastsitz an Seitenwand, Videomonitore automatisch hochklappend bei Öffnung der Türen, Panoramakamera, Abfallbehälter im Einstieg zwei	Ausstattung: Gepäckraumklappen mit Hubkinematik, Brandmeldeanlage mit Detektionsleitung im Motorraum, Fahrersitz Grammer MSG 90.6, Mul- tifunktionslederlenkrad mit Designdekor Metal mesh, Active Brake Assist 3, Bestuhlung 57 Fahrgastsitze Travel Star Eco mit Softlinepolsterung und Kopfteilen in Composition sowie Fußstützen, Klappstischen und Abfallbehälter gangseitig, Designdekor in Metal mesh an Verstellwippen und Haltegriffen, je eine Steckdose 230 V pro Doppelsitz an Seitenwand, Kühlschrank an Toilettenkabine (gangseitig), Abfallbehälter im Einstieg zwei

Foto: Böttmangel

Fortsetzung von S. 14.

und rannte über die Straße zu einem weiteren Stand. Trotz reduzierter Geschwindigkeit und vorsichtiger Fahrweise aufgrund des regen Marktreibens beidseits der Ortsdurchfahrt hätte der Mann am Steuer wahrscheinlich nicht mehr rechtzeitig abbremsen können – das übernahm der Notbremsassistent. Der wird ab Frühjahr 2018 dann allgemein erhältlich sein und ersetzt den ABA3. Ab Sommer 2018 ist zudem der Abbiegeassistent erhältlich, der im Juli seine Premiere im Setra S 531 DT feierte. Nicht zu ordern sind dagegen LED-Scheinwerfer – ein kleiner Minuspunkt, wenn auch die BiXenon-Lichter aus dem Actros sicherlich eine gute und vor allem kosten-

günstige Variante darstellen. Die Qual der Wahl haben die Kunden dagegen beim Cockpit, das es in Basis- und gehobener Variante gibt. Auf diese Weise kann Mercedes-Benz sowohl preissensible als auch anspruchsvolle Klientel bedienen. „Die Kunden wollen zwei Cockpitvarianten, das haben unsere Marktanalysen ergeben“, begründet Aleksandar Ninkovic das doppelte Angebot. Das findet man auch bei der Ausstattung der Sitzreihen mit 230-V-Steckdosen oder USB-Anschlüssen. Unvoreteilhaft wirkt aber deren Platzierung ausschließlich an der Seitenwand. So muss der gangseitig sitzende Fahrgast immer über Nebenmann oder -frau hinwegreifen. Das ist unkomfortabel. Andere Hersteller bringen Doppelsteckdosen oder -USB-Anschlüsse dagegen mittig am unteren Gestell der

Doppelsitze an – eher die bessere Lösung. Manch anderes erschließt sich dem Betrachter im Tourismo ebenfalls nicht. Da sind die weit in den Gang ragenden Füße des Prallschutzes vor der ersten Sitzreihe zu nennen (auch in der gbk-Variante), vor allem aber der minimale Fußraum für den Reisebegleiter. Das dürfte gerade dem zweiten Fahrer im Fernbus nicht gefallen, wenn er Ruhe vor dem nächsten Einsatz tanken möchte. Womöglich ist hinsichtlich Prallschutz und Fußraum für den Reisebegleiter noch nicht das letzte Wort gesprochen und Mercedes-Benz bessert noch nach, ließ sich vernehmen. Auf der anderen Seite hat der Hersteller dem Reiseleitergestühl ein längeres, bequemeres Sitzkissen spendiert.

Keine Wahlmöglichkeit gibt es in Sachen Einstieg, hier wird im

Gegensatz zur Setra Comfort-Class nur der mittige Zugang angeboten. Exklusivere Ausstattung wie eine Heckküche oder eine Bistro-Zeile werden ab Werk nicht angeboten. Kunden mit diesem Wunsch müssen solche Extras bei einem Spezialisten wie Heymann oder Frenzel anfertigen lassen.

Exklusivere Ausstattung müssen beim Spezialisten angefertigt werden



↑ **Neu im Tourismo-Sortiment ist die Eltesan-Bordküche mit Touchscreen-Bedienungsfeld** Foto: Daimler AG



↑ **Mit 6,9 m Radstand ist der 13,1 m lange Zweiachser anspruchsvoll zu steuern, gerade in den serpentinartig Kehlen im Küstengebirge nahe Split** Foto: Bünnagel



↑ **Um einen knappen Längenmeter unterscheiden sich Tourismo L (hinten) und M** Foto: Bünnagel

Nachzuvollziehen ist die Entscheidung der Mercedes-Entwickler, den optionalen Behindertenlift in einer Kassette im Kofferraum direkt hinter der Vorderachse unterzubringen und so etwas Gepäckvolumen zu verlieren – im Gegensatz zu einem anderen großen deutschen Hersteller, der ihn über der Vorder- oder Hinterachse platziert. Denn im Tourismo gibt es Podeste und keinen ebenen Boden wie in den Reisebussen des Mitbewerbers, was eine größere Stehhöhe und insgesamt ein luftigeres

Raumambiente im Fahrgastbereich ermöglicht. Dennoch ist das Kofferraumvolumen im RHD relativ großzügig ausgefallen. Übrigens hat sich Hübner mit seinem Exeo-III-Lift im internen Ranking bei Daimler knapp gegen den bisherigen Lieferanten Hidral Gobel aus Spanien durchgesetzt. Erfreulich Neues gibt es im Bereich Service und Wartung. Das Ölwechselintervall wurde auf 120 000 km verlängert. Der erste Service für den Partikelfilter steht erst nach 360 000 km an, danach nach jeweils 240 000 km. Das ist gerade bei Fernbussen mit hohen Laufleistungen von Vorteil. Durch die Großproduktion von Teilen – der Tourismo wurde mehr als 26 000-mal in 23 Jahren gebaut – und das Nutzen von Komponenten aus der gesamten Nfz-Range des Daimler-Konzerns vom Actros bis zum Citaro sinken zudem die Kosten bei hoher Verfügbarkeit. So reduzieren sich die Wartungskosten mit den Omniplus Serviceverträgen BasicPlus um 7 % und Premium um 10 %. CB ■