



Wenn man regelmäßig über neue Busse berichtet, ist der Tourismo seit vielen Jahren ein Wegbegleiter. Der erste Kontakt kam 1995 zustande, als der damalige O 350 in „reisetauglicher“ Ausstattung zum Eifeltest antrat. Mit einem Festpreis von 435 000 DM sollte der Hochdecker Busunternehmer animieren, auf die Marke Mercedes-Benz umzusteigen, um irgendwann auch einmal das Spitzenprodukt zu kaufen. Doch während der aufwendig und offenbar zu teuer konstruierte O 404 bereits 1999 durch die Travego-Baureihe abgelöst wurde, hat sich der Tourismo bis heute behauptet und ist ganz klar das Volumenmodell in der Mercedes-Busflotte. Anfängliche Qualitätsprobleme sind durch Optimierungen am Produkt, aber auch bei Rohbau und Montage längst ausgeräumt worden. U. a. verfügt das moderne Omni-

Mercedes-Benz Tourismo RHD Ein Bus für alle Fälle

Der Mercedes-Benz Tourismo ist einer der gefragtesten Reisebusse überhaupt. Ausgerüstet mit komfortablem Antrieb und umfangreicher Ausstattung, trat die aktuelle 12,2-m-Variante zum Praxistest an.

buswerk nahe Istanbul seit 2005 über ein Kataphoresetauchbecken zur derzeit bestmöglichen Rostvorsorge. Die aktuelle Tourismo-Generation, 2006 auf der IAA vorgestellt, dürfte auch die gefälligste sein. Verschwunden ist seither der beidseitige „Querbalken“ in Höhe der ersten Sitzreihe, der vielleicht dynamisch wirken sollte, doch ganz sicher den Fahrgästen vorne die Sicht einschränkte. Stattdessen bilden nun zwei schwungvolle Bögen an Dachkante und

Seitenbrüstung den forsch gestalteten Übergang der Karosserie vom Fahrgastbereich zum Cockpit. Trotz teilweise unterschiedlicher Linienführung lässt sich die enge Verwandtschaft zur Travego-Baureihe nicht verleugnen – was auch nicht wundert, schließlich setzt EvoBus konsequent auf rationale Modulbauweise. Wer den Tourismo aufmerksam studiert, wird dies anhand

von Klappen, Türen und weiteren Details erkennen, zudem beim Vergleich von Boden-, Stufen- oder Brüstungshöhen. Die Verwendung von Schweinwerfern der alten Travego-Generation und der Verzicht auf schicke Sicken an den hinteren Radläufen dienen wiederum der Differenzierung.

Basis für den Tourismo sind Euro-5-Reihensechszylinder-Turbodieselmotoren der Baureihe OM 457 mit 12 l Hubraum und einer Leistungsspanne von 260 kW (354 PS) bis 315 kW (428 PS). EEV-Ausführungen werden

Die enge Verwandtschaft zum Travego ist offensichtlich und gewollt

optional angeboten und kommen dank SCR-Abgas-technik und optimiertem Einspritzsystem sogar ohne Dieselpartikelfilter aus. Bei den zweiachsigen Varianten – wie unser Testbus – sind die Motoren liegend eingebaut und daher „nur“ bis 300 kW

◀ Führt mit der Zeit:

Dauerrenner MB Tourismo. Die Schwingen seitlich in Höhe des Cockpits sollen Dynamik signalisieren

Leistung möglich. Das Trägermodul für den Antrieb des zweiachsigen RHD entspricht nämlich den Kombibussen vom Typ Tourismo RH. Diese Varianten wiederum sind vom Überlandbus Integro mit nur 860 mm hohem Boden abgeleitet, füllen jedoch mit Bodenhöhe 1 060 mm eine Lücke im Programm. Durch die Verwendung eines kleineren Kühl- und Abgassystems – bis 300 kW Leistung ausreichend – konnte die Hinterachse gegenüber dem stehenden Motor um 100 kg entlastet werden, was dem Leergewicht des Zweiachsers zugute

kommt.

Im Testfahrzeug war das Triebwerk mit dem automatisierten

Getriebe GO 240-8 PowerShift, der Antwort von Mercedes-Benz auf die AS-Tronic von ZF, kombiniert. Derlei ausgerüstet und durch Wassertanks auf den Sitzen 17,6 t schwer, starteten wir zur Verbrauchsmessung von der Tankstelle Brohltal West (A 61) aus über das Koblenzer Kreuz in Richtung Trier (A 48) und zurück. Bedingt durch einige Baustellen-Abschnitte lag das Durchschnittstempo – auf dieser Route sonst knapp 100 km/h – diesmal bei 92 km/h. Als Verbrauchswert ermittelten wir \varnothing 26,0 l Diesel. Der Teilabschnitt leichte Autobahn, kontinuierlich mit Tempo 100 gefahren, ergab mit \varnothing 25 l nur einen geringfügig geringeren Verbrauch.

Der zweite Teil unserer Messstrecke führte über die Bundesstraßen B 412/B 258

in die Region rund um den Nürburgring. Bei \varnothing 65 km/h erzielten wir auf dieser anspruchsvollen – weil durchaus bergigen und kurvigen – Strecke einen Verbrauch von günstigen \varnothing 29,1 l. Insgesamt gute Mittelwerte, die ausnahmslos „automatisch“ erzielt worden sind. Was bedeutet: Wir unterlassen es grundsätzlich, etwa vor Kuppen manuell in die Schaltfolge einzugreifen, um hohe Drehzahlen zu vermeiden, wenn es der eigene Schwung hergibt. Wer darauf Wert legt, kann dies per Knopfdruck tun und mitunter noch den Verbrauch um einige Zehntel Prozentpunkte senken. Anfahren und Gangwechsel erfolgten während unserer Tour stets harmonisch und passend. Folgende Dreh-

zahlen haben

wir notiert:
Tempo 100
im 8. Gang
bei
1 280 min⁻¹,
Tempo 80

im 7./8. Gang mit 1 300/1 050 min⁻¹. Damit arbeitet der Antrieb überwiegend im besonders wirtschaftlichen Bereich, denn das maximale Drehmoment des Motors (1 900 Nm) verläuft fast gradlinig von 1 050 bis 1 400 Touren. Demnach war auch die Achsübersetzung unseres Testbusses mit $i = 3,909$ optimal abgestimmt. Positiv notierten wir, dass der Tourismo auch die Betonstrecke mit Querrillen (auf der A 48 bei Kaisersesch) ohne unangenehmes Poltern absolviert hatte. Die gut gedämpfte Lenkung in Kombination mit einer harmonischen Fahrwerksabstimmung macht das Fahren angenehm. Der Schallpegel ging bei Volllast vorne wie hinten im Bus nicht über 65 dBA hinaus, auf der Ebene und im Schubtrieb lagen die Werte zwischen 59 (Heck) und

Tourismo in Zahlen 60 % 12-m-Varianten

- 60 % aller eingesetzten Tourismo sind 12-m-Varianten. 29 % entsprechen der Kategorie 13 m und 11 % sind 14 m lang.
- Mit 75,5 % Anteil dominiert immer noch das Schaltgetriebe, gefolgt von den automatisierten Aggregaten PowerShift (14 %) und AS-Tronic (9 %). Der Anteil der Wandlerautomaten (ZF Ecolife) macht nur 1,5 % aus.

61 (vorne) dBA. Dies sind ausgezeichnete Werte, die von guter Schallisolierung und Verarbeitung zeugen. Darüber hinaus fiel im gesamten Bus kein nervendes Knistern auf, wie es so oft durch Plastikmodule entsteht. Ebenso waren die Türdichtungen sauber montiert und ließen keine Pfeifgeräusche durch. Verbessert hat Mercedes auch die Laufruhe im Heck, zumindest war dies der Eindruck im Testbus. Die Erklärung kam auf Anfrage: In Verbindung mit der PowerShift-Automatik wird ein Zweimassenschwungrad installiert, das Dreh-

schwingungen zwischen Motor und Getriebe reduziert. Die „nur“ 408 PS sorgten für jederzeit zügiges Fortkommen. Ebenso gut arbeitete das Bremssystem. Sitzverhältnisse, Sicht und Funktionalität sind auf gewohntem gutem Niveau. Zwar wirkt das grüntonige zentrale Infodisplay ein wenig überholt, erfüllt jedoch seine Aufgabe. Ebenso ist der an der A-Säule angebrachte Monitor für Navi und Rückfahrkamera nicht unbedingt eine Augenweide und stört womöglich noch die Sicht. Hier ist das Travego-Cockpit ansprechender gestaltet, in dem anstelle

Der Motor arbeitet fast immer im besonders wirtschaftlichen Drehzahlbereich



Viba NOUGAT Welt
... die Erlebnis-Confiserie!

Nougat und Schokolade erleben!

In der gläsernen Viba Nougat-Welt erwartet Sie:

- Schoko-Kurse zum Mitmachen
- Schaufertigung inkl. Ausstellung
- süßes Einkaufsparadies
- Bistro, Bar, Café-Lounge
- große Parkanlage & Biergarten

... und vieles mehr!

Besuchen Sie uns ab 5. Februar 2012!

Gruppenangebote erhalten Sie unter:
Tel.: 0 36 83 / 69 21 600 oder nougatwelt@viba-sweets.de



▲ Zur praxisgerechten Verbrauchsmessung war der **Tourismo ab Werk mit Wasserkanistern auf den Sitzen ausgelastet. Das Testgewicht betrug 17,6 t**

von Multimediaeinheiten der Monitor sitzt, dann für Unterhaltungselektronik und Klimasteuerung ein weiteres Panel eingelassen ist. Allerdings entfällt damit die große Ablage, die im Turismo die Armaturentafel rechterhand abschließt.

Moderne Fahrgastsitze sorgen für eine angenehme Fahrt

Die 32 kW starke Dachklimaanlage bietet in Kombination mit der Konvektorenheizung im Sommer wie im Winter ausreichend Power für angenehme Temperaturen. Zwei manuell zu betätigende Dachluken unterstützen die Be- und Entlüftung des Innenraums. Eine elektrische Funktion ist Option. Ansonsten strömt Frischluft über die Schlitze längs der Dachkanäle sowie der Servicesets in den Fahrgastraum. Die Temperatur wird elektronisch geregelt, mit separater Einstellung für das Cockpit. Der beste Bus taugt nicht für die Reise, wenn die Bestuhlung unbequem ist. Unser Testbus war mit den erst 2011 eingeführten Komfortsitzen „Travel Star Xtra“ (TSX) ausgerüstet, auf den 150 mm hohen Podesten im gängigen 3-Sterne-Abstand angeordnet. Durch eine verbesserte Konstruktion mit Gasdruckstoßdämpfern sind sie weitgehend schwingungsfrei, zu-

dem mit großen Sitzflächen und neu geformten Rückenlehnen körpergerecht ausgestattet. Hervorzuheben ist der neue, einfacher als bisher zu bedienende Ausschwenkmechanismus der Armlehnen. Eine große Verstellwippe erleichtert die Querverstellung zum Gang und die Positionierung der Rückenlehnen. Bereits in der Basisausstattung sind die Sitze bequem und ansprechend. Wir hatten die Variante Softline an Bord – wer’s noch



▲ Das Cockpit ist funktionell und mit vielen Ablagen ausgestattet

wertiger haben möchte, wählt die aufgepolsterte Luxline-Ausführung. Übrigens lassen sich die Sitzkissen zur Reinigung leicht austauschen. Neu ist bei allen Sitzen die gangseitige Anordnung der Gurtschlösser, womit das umständliche Hantieren nahe der Außenwand entfällt. Durch die Verwendung von Leichtbaumwerkstoffen verringerte sich das Gewicht pro Doppelsitz deutlich. Bei einem 12 m langen Reisebus in 3-Sterne-Ausführung wird insgesamt rund 70 kg Gewicht eingespart. Gerade beim Zweiaxser zählt jedes Kilo, ein-

mal mehr mit der künftigen Euro-6-Technik. Auch in puncto Sicherheit ist man mit dem Testfahrzeug gut unterwegs. Denn das Thema wird von Mercedes-Benz – genau wie bei Setra – forciert. So ist auch der Turismo serienmäßig mit einem Paket elektronischer Sicherheitssysteme ausgerüstet, wie ESP, Bremsassistent und Dauerbremslimiter (DBL). Wobei der DBL zusätzlich Kosten sparen kann, denn er verhindert auch bergab das Überschreiten von Tempo 100 und damit den möglichen Vermerk im digitalen Tachografen.



▲ Im Kofferraum ist genug Platz für das Gepäck von 49 Passagieren. Parallelklappen sind Option. In Zusatzfächern lässt sich Zubehör und Verpflegung unterbringen

Leider noch nicht für den Turismo zu haben – wohl wieder wegen der Abgrenzung zum Travego – sind Abstandsregeltempomat (ART) und darauf aufbauend der Active Brake Assist (ABA). Man darf gespannt sein, wie lange die Vertriebsstrategen derlei Unterschiede noch durchsetzen können, denn das ABA-System ist in der Lage, einen Auffahrunfall per automatischer Vollbremsung zu verhindern, falls der Fahrer nicht reagiert. Daran sollte keinesfalls gespart werden.

Toilette und Motorraum sind mit Rauchmelder und Feuerdetektor ausgestattet – wie es alle Hersteller vor wenigen Jahren angesichts schlimmer Busunfälle mit Feuer an Bord zugesagt hatten. Eine andere Form der Sicherheit bietet die serienmäßige Wegfahrsperrung, die im Hinblick auf zunehmende Busdiebstähle immer mehr an Bedeutung gewinnt. Wie stets, bildet der Rundgang mit Blick unter die Klappen den Abschluss unseres Bustests. Füllbehälter und Prüfanschlüsse sind gut zu erreichen und ebenso sauber installiert wie die ausführlich beschriebene Bordelektrik. Das Ersatzrad – das satte 98 kg wiegt und damit je nach Einsatz eine vertretbare Möglichkeit darstellt, Gewicht einzusparen – ist in üblicher Manier unten im Bugbereich installiert. Der bei uns als Sonderausstattung mit Teppichboden ausgerüstete Gepäckraum bietet mit WC und inklusive als Stauraum nutzbare Fahrerkabine ein Volumen von 8,4 m³. Hinzu kommen

weitere 1,8 m³ an kleineren Gepäckfächern, die sich hinter verschiedenen Klappen verstecken. Anstelle der serienmäßigen Schwenklappen sind übrigens Parallelklappen Option. Alle Gepäckräume lassen sich mittels Fernbedienung öffnen und schließen, dabei jede Seite extra. Sind sie offen, erhält der Fahrer eine optische Warnung auf den Armaturen. Unser Fazit: Der Turismo wird innerhalb seiner Baureihe in zahlreichen Varianten angeboten und ist somit – je nach Ausstattung – ein Bus für alle Fälle. Unser Testfahrzeug, im Rahmen der Sonderedition zum 125. Jubiläum des Automobils (2011) umfangreich ausgestattet, wirkt besonders ansprechend. International ist die Baureihe beliebt und in vielen Fuhrparks eine feste Größe. Entsprechend gut fährt der Betreiber auch beim Wiederverkauf.

Übrigens hatten wir 1995 auf identischen Testabschnitten mit dem damaligen Turismo Durchschnittsverbräuche von 26,7 l (Autobahn) und 30,2 l (Landstraße) erzielt, ausgestattet mit 381 PS starker Euro-2-Maschine und manuellem Sechsganggetriebe. Die Achsübersetzung war mit $i = 3,06$ etwas länger als diesmal ausgelegt, das Leergewicht mit 13,6 t nahezu gleich. Allerdings gab es damals noch keine Sitzgurte und entsprechend starke Verankerungen im Boden und an den Sitzen. Dieser kleine Rückblick zeigt auf, wie die im Zusammenhang mit höheren Abgasstufen zwangsläufig steigenden Verbräuche mittels unzähliger Detailmaßnahmen aufgefangen oder im Gesamtergebnis sogar reduziert werden konnten.

Jürgen Görgler ■



Fotos: Daimler, Görgler

▲ Der Reiseleitersitz bietet genug Beinfreiheit und ist durchaus komfortabel. Mikro, Lampe und Kühlbox sind allesamt gut erreichbar

MB Turismo RHD Technische Daten

Motor und Getriebe

MB OM 457 hLA, wassergekühlter Reihensechszylinder, liegend eingebaut, Turboaufladung, Ladeluftkühlung, elektronisch gesteuerte Pumpe-Leitung-Düse-Einspritzung (PLD), Abgasnorm Euro 5 durch SCR-System mit AdBlue
Hubraum: 11 967 cm³
Leistung: 300/408 kW/PS bei 2 000 min⁻¹
Max. Drehmoment: 1 900 Nm (1 100 min⁻¹)
Automatisiertes Achtganggetriebe MB GO 240-8 PowerShift, Übersetzungen: 6,57 – 0,63, Hinterachsübersetzung $i = 3,909$

Fahrwerk

Vorderachse: Einzelradaufhängung ZF RL 75 E, Doppelquerlenker, Stabilisator, 2 Luftfederbälge, 2 Stoßdämpfer; Antriebsachse: MB HO6, starr, zwei Längslenker, aufgelöster Dreieckslenker, 4 Luftfederbälge, 4 Stoßdämpfer; Felgen- und Reifengröße: 8,25 x 22,5 – 295/80 R 22,5

Bremsanlage/Sicherheitssysteme

Elektronisch gesteuerte (EBS) Zweikreis-Druckluftbremsanlage mit Belagausgleich (Knorr SB 7000), Scheiben rundum, Dauerbremse Voith-Retarder (Betätigung über Lenkstockhebel sowie der Fußbremse vorgeschaltet). Assistenzsysteme: ABS (Antiblockiersystem), ASR (Antriebsschlupfregelung), ENR (Niveauregelung), ESP (Stabilitätsprogramm), DBL (Dauerbremslimiter) und BA (Brake Assistant)

Heizung/Lüftung/Klima

Elektronisch gesteuerte Aufdachklimaanlage (32 kW), Konvektorenheizung an den Seitenwänden, HLK Frontbox (Kälte-/Heizleistung 8/18 kW), Be- und Entlüftung über Dachkanäle und individuell einstellbare Düsen. Cockpitbereich separat regelbar.

Maße und Gewichte

L/B/H: 12 140/2 550/3 620 mm
Bodenhöhe (Fahrerabteil): 1 330 mm
Podesthöhe (Mittelgang): 150 mm
Stehhöhe (Fahrerabteil): 2 010 mm
Einstiegshöhe (Antritt) v/h: 350/325 mm
Radstand: 6 080 mm
Überhang vorne/hinten: 2 760/3 300 mm
Wendekreis: 20,98 m
Achslasten VA/AA: 7,1/11,5 t
Kofferraum: 10,2 m³ (mit WC)
Kraftstofftank, AdBlue: 490 l, 61 l
Sitzplätze (3 Sterne): 49 (+1)
Leergewicht (DIN 70020): 13,549 t
Zul. GG: 18 t
Testgewicht: 17,6 t, vollgetankt inkl. 2 Pers.

Preis

249 000 €

Mehr Bilder von unserem Test finden Sie im Internet unter www.busmagazin.de/bildergalerien.html