Bus Blickpunkt-Test: Mercedes-Benz Tourismo RHD M/2

# Der Normalo, der (fast) alles kann

**Wie gut ist der neue Tourismo? Jetzt, wo er über alle Segnungen der modernen Technik verfügt, ersetzt er auch den hochpreisigen Travego. Versehen mit dem Label „Safety Coach" geht er bei uns als 13 Meter langer Zweiachser an den Start.**

*Der neue Mercedes Tourismo präsentiert sich solide und zeigt kaum Schwachstellen. Der meistverkaufte Reisebus Europas bleibt auf der Erfolgsspur, da sind wir uns sicher*

Mittlerweile sieht man ihn öfter auf der Straße. Wobei: Da braucht es schon den Kennerblick, um einen Tourismo aus der neuen Generation von seinen älteren Kollegen zu unterscheiden. Die Meinung des Testers: Er ist kein Schönling und gewiss kein Blender – und auch kein Überflieger. Das war so und bleibt so, das muss für den Omnibusbetrieb auch kein Nachteil sein. Dafür gibt es jetzt Scheinwerfer aus der Lkw-Großserie – leider noch kein LED-Fahrlicht. Erst wenn der schwere Actros-Lkw neue LED-Lichttechnik erhält, bekommt sie auch der Tourismo. Aber was die Sicherheitstechnik angeht, fährt der Mercedes seinen Wettbewerbern um Längen voraus. Der Hersteller hat den bisherigen Serien-Notbremsassistenten AEBS durch ABA 4 (Active Brake Assist) ersetzt, der ist unbestritten State of the Art. Der optionale Abbiegeassistent (SGA = Side Guard Assist) funktioniert tadellos, soviel können wir an dieser Stelle schon sagen. Dazu installiert Mercedes jetzt auch im Tourismo den Front Collision Guard, man kennt die Crash-Box bereits aus den Setra-Fahrzeugen. So viel Sicherheit wird sonst nur bei der Premium-Marke im Daimler-Konzern geboten. Deshalb adeln die Vertriebsstrategen ihrem neuen Tourismo jetzt mit dem Prädikat „Safety Coach", wir meinen, zu Recht.

### Neue Gewichtsreserven

Unser Proband tritt mit 13 Meter Länge auf zwei Achsen an. Ein neues Format? Keineswegs, aber die Ausweitung des zulässigen Gesamtgewichts für Zweiachs-Omnibusse auf 19,5 Tonnen schafft neue Spielräume und Möglichkeiten. Mehr Nutzlast bei konstanten Kosten, damit gewinnt dieses Format zusätzliche Attraktivität. Beispielsweise für den Fernliniendienst, vielleicht auch für Gelegenheits- und Shuttleverkehre – möglicherweise entwickelt sich der 13-Meter-Omnibus ja zum neuen Standardformat.
Zuerst geht es auf die Waage, schließlich sollte man wissen, wie es um die Gewichtsbilanz steht. Mit weniger als 14 Tonnen Eigengewicht zählt der Mercedes zu den Leichtathleten seiner Klasse. Wobei er mit 19 Tonnen zulässigem Gesamtgewicht die gesetzlichen Limits nicht vollständig ausreizt. Es liegt an der Vorderachslast, die bleibt auf 7,5 Tonnen begrenzt. Aber auch so reicht die Nutzlast für eine Vollauslastung, die in unserem Fall bei gut fünf Tonnen liegt. Wird der 13-Meter-Tourismo zur Kontrolle auf die Waage gebeten, muss der Chauffeur nichts befürchten.
Der neue Tourismo ist auch in der Höhe ein wenig gewachsen. Das Plus kommt dem Kofferraum zugute, mit beinahe 11 Kubikmeter packt der M-Strich-Zwei alles, was geladen werden muss.

*Mehr Sicherheit beim Rechtsabbiegen: Der Radarsensor des Sideguard Assist sitzt rechts hinter der Vorderachse*

Wir beanstanden an dieser Stelle nur die Schwenkklappen, die für unseren Geschmack zu wenig weit nach oben öffnen. Aber sie schließen satt – wie alle Klappen und Türen. Der in der Türkei gebaute Tourismo ist routiniert gefertigt, der hohe automobile Standard des Daimler-Produkts ist an allen Ecken und Enden greifbar. Die Fahrgäste fühlen sich gut im Mercedes untergebracht, das beginnt schon bei den bequemen Einstiegen, und zwar an beiden Türen. An den komfortablen Sitzen vermissen wir höchstens die verstellbaren Kopfstützen. Kein Malus im Test, die findet man, so man sie möchte, in der Optionsliste. Nur die etwas altbackene Innenbeleuchtung ist keine Designer-Glanztat. Dafür schafft das reichlich dimensionierte Klimagerät bei hochsommerlichen Temperaturen sehr auskömmliche Verhältnisse. Belüftet wird fast zugfrei, das kann längst nicht jeder Wettbewerber von sich behaupten.

### Er ist jetzt richtig leise

Und jetzt tönt der Mercedes auch nicht mehr so laut nach innen. Nein, er ist jetzt richtig leise unterwegs. Nur im Bug rauscht es kräftig um die Spiegel, wenn es windig wird. Im Heck, das beweisen die Messwerte, dringen die Antriebsgeräusche nur dezent gedämpft an die Fahrgastohren. Und Vibrationen spürt man keine mehr, zwischen Motor und Getriebe sitzt jetzt ein Zweimassenschwungrad, das früher nur den hochpreisigen Daimler-Produkten vorbehalten war. Dort sitzt es auch nicht umsonst – der OM 470-Sechszylinder ist ein kerniger Motor, der zudem meist im Drehzahlkeller werkeln muss. An Leistung mangelt es ihm nicht, mit maximal 2.200 Newtonmeter Drehmoment und 456 PS steht das stärkste Tourismo-Triebwerk gut im Futter. Auch wenn es aus dem Stand eher verhalten agiert, den weniger fahraktiven Eindruck hat das achtstufige Powershift-Getriebe zu verantworten. Es ist mehr dem Komfort zugeneigt, schaltet auch nicht sonderlich fix. Und gepaart mit der schnellen Langstreckenachse fallen die Gangsprünge schon ziemlich lang aus. Dafür kann sich der Kraftstoffverbrauch sehen lassen, hier ist der Tourismo Spitze. Auch der GPS-Tempomat ist jetzt für Tourismo-Kunden verfügbar, er funktioniert so, wie man es sich wünscht. Mit einer Ausnahme freilich: Wenig einsichtig ist, dass die Ecoroll-Funktion nur im Tempomat-Betrieb arbeitet. Deshalb lässt der Mercedes unterwegs auf kurvigen Landstraßen einige Zehntelliter Kraftstoff liegen, das könnte man doch besser lösen.

### Ziemlich handsam

Auch der Tourismo-Fahrer darf sich auf seinen Arbeitsplatz freuen. Das Cockpit bietet genug Raum und einen logisch bedienbaren Arbeitsplatz. Wir haben es hier mit der hochwertigen „Comfort plus"-Variante zu tun, es gäbe ja noch die Basis-Version, die wir übrigens als recht praxistauglich erachten. Als Fahrer schätzt man die gute Übersicht und das unkomplizierte Fahrverhalten des Tourismo, der sich trotz langem Radstand und schwergängiger Lenkung noch ziemlich handsam anfühlt. Er fährt stoisch geradeaus, auf kurvigem Terrain oder welliger Fahrbahn bleibt er immer auf der sicheren Seite. Selbst wenn er bei voller Fahrt (auf der Autobahn) ein Ausweichmanöver bestehen muss, auch diese Disziplin beherrscht der Mercedes mit Bravour. Was aber auffällt: Trotz ESP-Eingriff bleibt der Tempomat aktiv und schiebt weiter an. Das haben wir bereits bei Wettbewerbern erlebt, ein Sicherheitsmanko, das es doch eigentlich nicht geben darf.
Geht es um den Federungskomfort, offenbart sich der Tourismo nicht gerade als Sänfte. Er lässt seine Insassen schon spüren, wenn Nachlässigkeiten der Straßenbauer zu beklagen sind. Das können manche Wettbewerber zweifelsohne besser. Nicht aber das Kapitel Bremsen. Der Tourismo bremst und verzögert hervorragend, positiv ist hier der Wasserretarder zu erwähnen, der im Verbund mit der Motorbremse den größten Teil des Jobs kongenial verrichtet.
Ziemlich klaglos hat sich der Tourismo auf unseren umfangreichen Testfahrten bewährt, bis auf vereinzelte Mahnungen: „Kupplung überlastet". Denn der Mercedes lässt beim Rangieren gern seine Kupplung schleifen. „Eine vorsorgliche Warnung für den Fahrer", sagen die Testbegleiter, „hier entsteht noch kein Schaden." Wir haben nur wenige Haare in der Suppe gefunden, sonst liegen die Qualitäten des neuen Tourismo wie bisher in seiner ausgeglichenen Natur. ■

## Technische Daten

### Mercedes-Benz Tourismo RHD M/2

**Motor**
MB-Reihensechszylinder Typ OM 470, stehend im Heck, zwei obenliegende Nockenwellen, vier Ventile pro Zylinder; Common-Rail-Hochdruckeinspritzung, Turbolader und Ladeluftkühlung, Abgasgrenzwerte nach Euro 6C mit AGR, SCR-Kat und DPF.

| | |
|---|---|
| Hubraum | 10.700 cm³ |
| Leistung | 335 kW/456 PS bei 1.600/min |
| Maximales Drehmoment | 2.200 Nm bei 1.100/min |

**Kraftübertragung**
Einscheiben-Trockenkupplung, Zweimassenschwungrad, automatisiertes 8-Gang-Schaltgetriebe GO 250-8 Powershift, Übersetzungen 6,57 – 0,0,63, einfach übersetzte Hypoidachse, Achsübersetzung i = 3,583.

**Fahrwerk**
Luftfederanlage mit elektronischer Fahrwerkregulierung vorne Einzelradaufhängung ZF RL 75 E an Doppelquerlenkern und zwei Luftbälgen, zwei Stoßdämpfern, Stabilisator, zul. Achslast 7,5 t; hinten starre Antriebsachse MB RO440, vier Luftbälge, vier Stoßdämpfer, Stabilisator; zul. Achslast 11,5 t; Reifen 295/80 R 22,5.

**Bremsanlage / Sicherheitssysteme**
Elektronisch geregelte Zweikreis-Druckluftbremsanlage (EBS), Systemdruck 10 bar, an allen Achsen Scheibenbremsen, Dauerbremse Sekundär-Wasserretarder, ABS und ASR integriert; Serienausstattung mit ESP (Elektronisches Stabilitätsprogramm), Bremsassistent, Notbremsassistent ABA4, SPA, ART mit Stop-and-go-Funktion, DBL, Sideguard-Assist.

**Lenkung**
Bosch-Kugelmutterlenkung Typ 8098, Übersetzung variabel 17,0 – 20,0 : 1, pneumatische Lenkradverstellung in Höhe und Neigung.

**Heizung, Lüftung, Klimaanlage**
Aufdachklimaanlage EvoCool Comfort plus mit Heizfunktion, max. Kälteleistung 39 kW, separate Frontbox mit 8 kW. Automatische Belüftung. Konvektorenheizung plus Spheros-Zusatzheizung.

**Maße und Gewichte**

| | |
|---|---|
| Länge/Breite/Höhe | 13.115 / 2.550 / 3.680 mm |
| Radstand | 6.910 mm |
| Vorderer/hinterer Überhang | 2.890 / 3.315 mm |
| Wendekreis | 23.370 mm |
| Stehhöhe Mittelgang | 2.014 mm |
| Kofferraumvolumen | 10,9 m³ (mit Toilette) |
| Kraftstofftank | 480 l |
| Adblue-Behälter | 40 l |
| Leergewicht lt. Hersteller | 13.863 kg |
| Zulässiges Gesamtgewicht | 19.000 kg |
| Testgewicht | 18.780 kg |

**Fahrgastkapazität**
Sitzplätze 48 + 1 + 1

**Nettopreis**
Testwagen 300.000,00 Euro

## Bewertung

Pro Disziplin sind fünf Punkte möglich – maximale Punktzahl 40

| | |
|---|---|
| Antrieb | ■■■■■□ |
| Ausstattung | ■■■■■□ |
| Bedienung | ■■■■■□ |
| Fahrsicherheit | ■■■■■■ |
| Qualität | ■■■■■□ |
| Komfort | ■■■■■□ |
| Wirtschaftlichkeit | ■■■■■□ |
| Optik | ■■■□□□ |

## Resümee

*Wolfgang Tschakert*

Der Tourismo ist vielleicht nicht der Attraktivste seiner Gilde. Dafür ist er zu sehr der Normalo, der (fast) alles kann und sich für nichts zu schade ist. Er bietet mehr Sicherheit als andere und verwöhnt seine Fahrgäste mit gutem Komfort. Wenngleich sie arg strapazierte Straßen schon zu spüren bekommen. Der Fahrer ist mit dem Bedienkonzept schnell auf Du, es fällt ihm nicht schwer, im Job eine gute Figur abzugeben. Auch nicht mit 13 Meter Länge, der lange Zweiachser lässt sich auch dort, wo es eng hergeht, flink und sicher beherrschen. Der neue Tourismo macht seinem Namen Ehre, er ist der Allzweck-Reisebus mit Vielfachtalenten – das Schaulaufen überlässt er anderen. ■

*Innenraum ohne Design-Ansprüche: Sachlich schlicht, aber mit zeitgemäßer Ausstattung und hochwertiger Verarbeitung*

*Alles im Blick und im Griff: Das Comfort-Plus-Cockpit mit ausreichend Platz, Ablagen und großem Multimedia-System*

*Das Triebwerk im Heck: Die stärkste Variante des OM470-Sechszylinders mit 456 PS ist vor allem bei hoher Auslastung und schweren Topografien empfehlenswert*

*Nicht nur optisch attraktiv: Die Travelstar-Sitze sind auch bequem, für lange Strecken empfehlen wir die optionalen Verstell-Kopfstützen*