



Gut unterwegs in der Economy-Class – der Mercedes Tourismo macht auch auf Schnee und Eis eine gute Figur.

Mercedes-Benz Tourismo M

Härtetest im hohen Norden

Wer im winterlichen Finnland gute Noten einfährt, kommt auch mit den vergleichsweise moderaten Verhältnissen hierzulande gut zurecht. Auf knapp 1.000 km unter praxisnahen Bedingungen zeigte sich das Erfolgsmodell von Mercedes durchaus winterfest.

Busfahrer Peter Kronthaler ist ein kritischer Leser: „Ihr fahrt eure Tests nur bei schönem Wetter. Im Winter und bei kritischen Bedingungen müsst ihr testen, dann zeigt so manches Fahrzeug sein wahres Gesicht.“ Ein Härtetest für Fahrer und Maschine also – wir fragen bei diversen Herstellern nach und reisen mit einer positiven Antwort in den finnischen Norden. Dort wartet ein dreiachsiger Mercedes-Benz Tourismo M auf die Überführung nach Helsinki.

Der Winter hält auch in Finnland nicht, was er für gewöhnlich verspricht. Bei der Ankunft in Oulu liegen die Temperaturen am Gefrierpunkt, doch wenigstens liegt ausreichend Schnee. Die winterliche Pracht, die den Testkandidaten vor dem Start noch einhüllt, löst sich mit Hilfe der schnell ansprechenden Heizung rasch auf. Gemäß der Empfehlung der Mercedes-Techniker geht es noch ein wenig schneller: erst die Scheiben, dann der Fahrer und erst dann der Fahrgastraum. Wer das Defrosterpro-

gramm bemüht, entzieht dem Raum die Wärme. Die heizbare Frontscheibe unseres Tourismo, eine Option für den Wintereinsatz, leistet hier gute Dienste, auch wenn sie nicht gegen polare Kälte ankämpfen muss. Sie mindert die Beschlagneigung, wenn Schnee auf den Stufen liegt und Fahrgäste mit nasser oder beschneiter Winterkleidung den Bus besteigen.

Unterwegs Richtung Süden sinkt die Temperatur vorerst auf fünf Minusgrade,

Testfahrer Herrmann Zehnder rät zur Vorsicht. Der Untergrund ist rutschig und wenig verlässlich. „Erst wenn das Display Temperaturen unter minus 10 Grad anzeigt, kannst du richtig Gas geben“, meint der Nordlandexperte. Dann wird das Eis rau und an der Oberfläche trocken, die Fahrbahn wird griffig und hat auch genügend Grip fürs Bremsen. Aber davon kann keine Rede sein, die Fahrbahn wechselt zwischen Schneedecke und nassen Feldern. So oder so stellt sich schon bald ein beruhigendes Gefühl am Steuer ein.

Der Tourismo läuft auch auf verschneiter Fahrbahn sauber geradeaus und nicht jeder Spurrille hinterher. Die Bereifung von Michelin, die auf den ersten Blick ein wenig unorthodox erscheint, leistet gute Dienste mit guter Seitenführung, ordentlicher Traktion und Biss beim Bremsen. An der Vorderachse verzahnen sich relativ grobstollige XFN-Reifen mit der Fahrbahn, singen aber bei höheren Geschwindigkeiten ein eintöniges Lied. Die Lamellenreifen auf Achse zwei mit der Bezeichnung XDX2 Grip, spezielle Antriebsreifen für den Ganzjahresbetrieb, laufen ruhig und sorgen für guten Antritt – an der gelenkten Nachlaufachse spurt verlässlich ein XZE 2+ aus dem Regionalprogramm.

Der 428 PS starke Reihensechser, wir kennen ihn aus zahlreichen Tests, geht auch bei winterlichen Verhältnissen souverän zu Werke. Er hängt feinfühlig am Gas und packt schon knapp über der Leerlaufdrehzahl bei 800 Umdrehungen kräftig zu. Das hilft auf rutschigem Untergrund, wo der Fahrer über das Fahrpedal die Kontrolle über die Motorleistung behält. Wer allerdings im großen Gang voll beschleunigt, erntet Protest aus der Rückraumregion. Der sonst so angenehme Reihensechszylinder reagiert mit Vibrationen und Resonanzen, die auf das fehlende Zweimassenschwungrad hinweisen. Dagegen hilft ein frühzeitiger Griff zum Schalthebel des sechsgängigen GO-210-Getriebes, der nicht immer zur Fahrfreude beiträgt. Er verlangt ein gewisses Maß an Nachdruck und Konzentration, am Markt gibt es bessere Lösungen.

Doch die Lenkung entschädigt voll und ganz: Mit leichter Hand lässt sich der

Tourismo auch auf den winterlichen Straßen dirigieren, er zeigt sich hier von seiner besten Seite. Zielgenau und direkt folgt der Dreiachser den Lenkbefehlen, ohne darauf nervös zu reagieren. Unbeeindruckt von Spurrillen und starkem Seitenwind rollt der Hochdecker geradeaus und steckt auch Schneeverwehungen ohne Irritation weg.

Eine Warnleuchte im Display zeigt nach einer Pause den Aussetzer der SCR-Anlage an. Die Farbe Gelb heißt zwar „keine unmittelbare Gefahr“ und lässt eine Weiterfahrt zu, doch die Testcrew will es jetzt wissen und analysiert die Aufzeichnungen des Fehlerspeichers. Wer nach einem Motorstopp die Zündung anlässt, muss mit diesem Problem rechnen. Denn damit wird das Freiblasen der Ad-Blue-Einspritzdüsen im Abgastrakt verhindert. „Das kann auch zum Verstopfen durch Ad-Blue-Kristalle führen“, erklärt Versuchsingenieur Andreas Türk. Man muss es nur wissen. Sonst droht von der Blue-tec-Abgastechologie des Tourismo auch im Winter kein Ungemach: Sämtliche Zuleitungen und der Vorratsbehälter werden beheizt und die Düsen gegen Verstopfungsprobleme mit Druckluft beaufschlagt.

Auch sonst ist der Mercedes auf den Wintereinsatz optimal vorbereitet. Beispielsweise wurde der restliche Sommerkraftstoff restlos aus Tank, Leitungen und Filter entfernt. Mercedes-Techniker Türk erklärt es mit einer nur unzureichenden Mischung der verschiedenen Dieselsorten – wer die Maßnahme unterlässt, riskiert bei großer Kälte ein Ausflocken und den Motorstillstand. Winterfest ist auch die Toilette, deren Wasser abgelassen wird – die Syphons werden mit Frostschutzmittel gegen die nächtliche Kälte gesichert.

Die finnische Seenplatte erreichen wir am späten Vormittag, heute will es gar nicht richtig hell werden. Dafür ist der Fahrgastraum behaglich warm, das Display zeigt durchgängig 22 Grad. Die Heizung mit Konvektoren und Dachheizung zeigen Wirkung – von Bug bis Heck herrschen gleiche Temperaturbedingungen. Die aufwändige Regeltechnik gleicht der des teuren Travego. Auch die neue Sitzgeneration teilt sich der Eco-Omnibus



Ein großer Keil in Scheibenmitte bleibt ungewischt – ein dritter Wischerarm am Dachrand fehlt.



Im Heck der leistungsfreudige Reihensechszylinder OM 457 LA mit 428 PS und 2.100 Nm



Winterfeste Blue-tec-Abgasanlage mit Heizung für Tank und Leitungen, Druckluft reinigt die Einspritzdüsen.



Unterschiedliche Kraftstoffqualitäten in Finnland – der Diesel für Nordlandfahrer bleibt bis –45 Grad stabil.



Schnelle Schneekettenmontage mit einfach demontierbarem Radlauf

mit seinen Premiumkollegen. Sie wird jetzt nur noch mit einem Hebel verstellt – einfach hochziehen, das reicht für die Lehne, aber auch für den Hüftschwung zur Seite.

Dem Tourismo-Fahrer spendiert Mercedes einen Grammer-Sitz, über den er sich nicht beklagen kann. Der Chauffeur regelt für sein Umfeld das Binnenklima selbst und gern ein wenig wärmer während und nach dem Einstieg der Fahrgäste. Sein Arbeitsplatz lässt nichts zu wünschen übrig – ein Cockpit mit Fahrerappeal, Platz in Hülle und Fülle, und die Ergonomie stimmt perfekt. Davon profitiert die Sicherheit gerade unter erschwerten Bedingungen, ein Tourismo ist eben überall zu Hause. Bei einsetzendem Schneefall stören die etwas kurzen Wischerblätter, in der Scheibenmitte bildet sich ein großer ungewischter Schneeekeil. Abhilfe könnte ein dritter Wischarm am Dach schaffen – doch der ist für den Tourismo nicht zu bekommen.

Auf dem Weg nach Süden rollen wir mit durchschnittlich 78 km/h, die geringe Verkehrsdichte verlangt kaum nach Bremsungen. Dank gutem Grip auf der Antriebsachse kommt da und dort der Voith-Retarder zum Einsatz, bis ein entgegenkommender Schneepflug eine harte Bremsung erzwingt. Kein Problem für den Dreiaxser, der nur zuletzt eine ABS-Reaktion zeigt. ESP haben wir, Gott sei's gedankt, nicht benötigt. Allerdings sollte man sich im Grenzbereich der Haftgrenzen auch nicht darauf verlassen. Auf einen Spurassistenten und den Abstandstempomaten muss ein Tourismo-

Fahrer allerdings verzichten, beide bleiben dem Travego vorbehalten.

Selbstverständlich gehören Schneeketten zur winterlichen Grundausstattung, auch wenn unser Weg ihren Einsatz nicht erforderlich macht. Eine kleine Anprobe ist dennoch fällig – wenigstens als Demonstration für das einfache Handling. Mit einfachen Handgriffen sind die Radläufe demontiert, dann die Luftfederung anheben – jetzt hat der Fahrer Platz, um die Ketten um den Außenzwilling zu legen. Die Radläufe dürfen anschließend wieder an ihren Platz, auch wenn so mancher Tourismo-Fahrer vorübergehend ohne fährt.

In die einbrechende skandinavische Dunkelheit geht es mit Tempo 85, die Marschdrehzahl im sechsten Gang beträgt moderate 1.300 Umdrehungen. Der Bordrechner zeigt 27 l auf 100 km, im Winter ein achtbares Ergebnis. Auffallend bei Schmuddelwetter ist jetzt die nur durchschnittliche Fahrbahnausleuchtung. Der Tourismo muss mit gewöhnlichem Halogen-Fahrlicht auskommen – gerade dort, wo aufgrund der widrigen Wetterverhältnisse beinahe jeder LKW und Omnibus Dachscheinwerfer trägt, könnte sich eine leistungsfähige Xenonbeleuchtung durchaus auszahlen.

Unter dem Strich. Doch bis zur Mercedes-Niederlassung in Helsinki ist es nicht mehr weit – Zeit für die Abrechnung. Inklusiv aller Pausen erzielen wir eine realistische Durchschnittsgeschwindigkeit von 72 km/h – nicht geringzuschätzen im finnischen Winter. Mit einem Gesamtverbrauch von 26,6 l/100 km zählt der auf

drei Achsen winterbereifte Tourismo zu den genügsamen Artgenossen – schließlich zapft auch die Zusatzheizung aus dem Tank. Unser Testkandidat punktet auch im hohen Norden mit seinen grundsätzlichen Stärken und lässt Federn nur dort, wo die Sparkommissare dem Tourismo sinnvolle Zusatzausstattungen verweigern. Gegen die große Streusalzbelastung im Süden Skandinaviens ist der Economy-Mercedes mit einem hochwertigen Korrosionsschutz gewappnet, er trägt wie seine teuren Travego-Brüder unter dem Lackoutfit ein KTL-Unterkleid.

WOLFGANG TSCHAKERT

Alle Tests und Fahrberichte auch unter www.busfahrt.com



Schwarz auf Weiß – der Tourismo ist kein Fall für Biodiesel.



IGOM

SETRA

2 0 0 9

16. Internationale Gebrauchte-Omnibus-Messe

3. - 5. Januar 2009, Neu-Ulm, Setra Werk 5

jeweils von 9.00 - 17.00 Uhr