

Heißer Tanz um die

Omnibusse für die Fernlinie sind gefragt wie noch nie. Verschiedene Fahrzeugkonzepte werden von den Entscheidern diskutiert, vom mittelhohen Zweiachser bis zum langen Dreiachser. Vorneweg der Bestseller Turismo, der sich der Herausforderung von Neoplan, Temsa und VDL stellt. Nobody is perfect, aber zwei Fahrzeuge haben uns überzeugt.



Wenn es im Busgeschäft derzeit einen Trend gibt, dann den zur Fernlinie“, erklärt Harald Baumann sein Engagement bei Mein Fernbus Flixbus. „Wir fahren mit elf Fahrzeugen Fernlinie“, zählt der Geschäftsführer des mittelständischen Omnibusbetriebs auf, im nächsten Jahr könnten es noch mehr werden. Der Langstrecken-Fuhrpark wird bisher von Daimler geliefert, sieben Travegos und vier Setra-Doppeldecker sammeln für die Münchner intensiv Kilometer. Das muss aber nicht so bleiben. „Schau ma moi“, sagt Baumann in gepflegtem Bayerisch, „vielleicht drängt sich im Test ja ein anderer Anbieter auf“.

Nicht jeder Hersteller macht mit

Natürlich hätte der Busunternehmer in diesem Vergleichstest gern einen Doppeldecker gesehen. „Ausverkauft“, hörten wir von Setra, vielleicht sollte der Reisemaxi auch nicht gegen seinen Konzernkollegen antreten. Der neue Skyliner von Neoplan, das gleiche Lied – auch bei van Hool haben wir vergeblich angefragt. Kurz vor dem Startschuss kam noch die Absage aus Spanien, der Hersteller Irizar hat sein i6-Testfahrzeug nicht fertig bekommen. Aber wir wollen nicht klagen: Nur wer teilnimmt, gewinnt. Vier spannende Testfahrzeuge gehen 2015 ins Rennen, nur die bestmögliche Taug-

lichkeit für den Fernlinieneinsatz zählt. Die Hersteller selbst entscheiden diesmal über das Format, die Motorleistung, die Getriebeausstattung und vieles mehr.

Natürlich steht der lange Turismo L des Haus- und Hoflieferanten unter besonderer Beobachtung. Das Fahrwerk und die grundsätzliche Technik hat er mit dem Travego gemein, karossiert ist er freilich etwas schlichter – irgendwoher muss ja der günstigere Einstandspreis kommen. Der 14 m lange Dreiachser bietet 52 Fahrgastplätze mit bequemem Sitzabstand, dazu einen Rollstuhllift und einen Snackautomaten. Fast genauso lang (13,8 m) ist der Neoplan Tourliner

Fernlinien-Krone



Die vier Kandidaten und
das IBC-Test-Team

L, der modisch eingekleidete Verwandte des MAN Lion's Coach. Das dreiachsige Einstiegsmodell der Marke startet hier mit elitärer 2+1-Bestuhlung und nur 33 Sitzplätzen – der lange Neoplan soll eine neue Messlatte in Sachen Fernlinien-Komfort setzen. Weil Fernlinienbusse eher selten voll ausgelastet fahren, bringt der türkische Hersteller Tamsa seinen Hochdecker HD12 im 12-m-Format in Stellung. „50 Sitze reichen in den meisten Fällen“, erklärt Frank Schmidt, der Tamsa-Testbegleiter. Speziell für den Liniendienst eingerichtet ist dieser HD12 aber nicht. Spannung verspricht eher der zweiachsige Futura FMD2 von VDL, der

mit 12,8 m Länge und mittelhoher Bauart ins Rennen geht. 49 Sitze versprechen guten Fahrgastkomfort, die Niederländer geben ihrem Fernbus nur 370 PS mit auf den Weg. „Wir sind niedriger und leichter, und weniger Pferde fressen einfach weniger“, rechnet VDL-Testexperte Wim Chatrou vor. Ob die Kalkulation für den VDL-Flachmann aufgeht?

Die richtige Vorbereitung

Das Testprogramm ist wie immer fordernd, schon die Vorbereitung muss akribisch erfolgen. Für gleiche Verhältnisse sorgt wie immer die einheitliche Bereifung, Goodyear stellt jedem Teilnehmer

einen Satz Marathon-Coach-Bereifung mit Lenkachsprofil für alle Räder. Für minder gute Kraftstoffverbräuche oder Bremsleistungen gibt es kein Alibi mehr. Der Luftdruck in den Reifen wird überprüft, der Besuch auf einer geeichten Waage ist obligatorisch. Bei den ersten Messfahrten fällt auf, dass auch Omnibus-Tachometer schwindeln. Die Spitze des Eisbergs: Der Tamsa HD12 läuft nur gemessene 97 km/h, zeigt aber 100 km/h an.

Ein leidiges Thema drängt sich sofort in den Vordergrund: die Bordtoilette. Noch immer gibt es keine adäquate Fernbuslösung, aber bei Mercedes und



Statischer Test: Hinter jede Klappe wird geblickt, jede Funktionalität wird geprüft. Oben: Mein Fernbus Flixbus fährt mit, Fahrgasttester des Verkehrsunternehmens nehmen den gebotenen Komfort unter die Lupe.

Neoplan bereits größere Wasser- und Fäkalientanks. Beim Turismo sehen wir robuste Sanitärgeräte aus Edelstahl. Noch immer nervt die Entleerung und die Reinigung der Toiletten, eine Zumutung fürs Personal. Aber das Problem steht bei den Fahrzeugherstellern jetzt ganz oben auf der To-do-Liste.

Aktive Sicherheit steht hoch im Kurs

Aktive und passive Sicherheit steht auf dem Prüfstand, wir bitten das Quartett auf der Prüfstrecke zu einem heißen Tanz. Zuerst die Kreisbahn mit moderater Einstiegsgeschwindigkeit, bei konstantem Radius wird pro Runde das Tempo erhöht. Bei 35 km/h ziehen alle Fahrzeuge die Reißleine, der Neoplan mit mehr Seitenneigung als der Mercedes – aber sicher bleiben alle in der Spur. Auf dem Testparcours mit Slalom, Ausweichgasse und

Vollbremsungen schlägt dem Mercedes die Stunde. Dort wo es um Fahrpräzision geht, fährt keiner sonst so exakt und sicher wie der Turismo L. Auch seine Bremsen präsentieren sich in Bestform, nicht dagegen der Fahrkomfort. Der sportlich straffe Mercedes quitiert deftige Querfugen von Betonautobahnen ziemlich ungehobelt. Etwas weniger präzise in der Ausweichgasse, aber mit erheblich mehr Fahrkomfort folgt der Neoplan Tourliner L. Er bremst auch hervorragend, in Sachen Sicherheit markiert er die Spitze. Sein Sicherheitssystem ist komplett, mit ACC, Spur- und Notbremsassistent hat der Dreiachser alles an Bord, was ein moderner Fernlinienbus heute braucht. Nur sein Fahrlicht ist müde, Xenon- oder LED-Scheinwerfer sind für ihn nicht zu haben. Und noch etwas stimmt uns nachdenklich: Die Zweiachser von Temsa und

VDL verzögern nicht mit der gleichen Vehemenz wie die größeren Dreiachser. Die Normwerte werden natürlich erreicht, doch über die Ursache können wir heute nur spekulieren.

Über die lange Distanz

Fernlinienbusse fressen mehr Kilometer als Fernlaster. Deshalb schicken wir unsere Testkandidaten auf unsere Marathonstrecke mit mehr als tausend Kilometern. Mit an Bord sind Fahrgasttester von Mein Fernbus Flixbus, das große Verkehrsunternehmen ist mit von der Partie. Wie steht es um den Komfort der Omnibusse? Federung, Sitze, Geräusche und Klimatisierung treten jetzt in den Vordergrund. Ganz vorn in der Gunst der Passagiere steht der Tourliner, der seine Mitfahrer mit der besten Komfortnote verwöhnt. Besonders die 2+1-Bestuhlung hat es den Testern angetan, allerdings finden nur 33 Fahrgäste Platz. „Wirtschaftlich problematisch“, kritisieren einerseits die Unternehmen, auch das Thema Wiederverkauf drängt sich hier auf. Aber gutgehende Fernlinien in zahlreichen Ländern zeigen, dass es dafür durchaus einen Markt geben könnte.

Konsequent von der wirtschaftlichen Seite nähern sich die Zweiachser. Zwei Achsen sparen Sprit und Maut, auch in Deutschland wird bereits über eine Autobahnmaut für Omnibusse diskutiert. Der Futura FMD2 aus den Niederlanden tankt am Ende deutlich weniger Kraftstoff als seine Kontrahenten. Trotz nur halbstarke Diesel wird sein Verbrauchsvorteil nicht mit Schleichfahrten erkauft, wie die gemessenen Fahrleistungen zeigen. Aber er ist ein Autobahn-Spezialist, nicht Everybody's Darling. Ellenlange Achsübersetzungen sparen bei konstant 100 km/h Kraftstoff, auch

Fünf Vollbremsungen nacheinander aus 80 km/h, kein Omnibus zeigt Fading. Aber die Zweiachser haben längere Bremswege.



bei Mercedes-Benz setzt man auf diese Lösung. Die Krux dabei: Der Antrieb wird so regelrecht phlegmatisiert.

Comfort Award, Economy Award

Einen strahlenden Siegetyp, der das Teilnehmerfeld dominiert, sehen wir nicht. Zu unterschiedlich sind die Fahrzeuge und ihre Qualitäten, und wir haben überall Haare in der Suppe gefunden. Nähere Details zu den Fahrzeugen finden Sie auf den folgenden Seiten.

Aber zwei Fahrzeugkonzepte legen die Messlatte für den Fernlinienbetrieb ein Stück höher. Der Neoplan Tourliner L verdient mit seinem exzellenten Fahrkomfort mehr Aufmerksamkeit. Und die Idee, ein schlichtes Grundfahrzeug mit Premiumbestuhlung zu paaren, verdient den **IBC Comfort Award**. Auch ergonomisch ist der Tourliner State of the Art, da gibt es kaum Zweifel. Licht und etwas Schatten sehen wir beim Antrieb. Kraft hat der überaus kultivierte Sechszylinder genug, nur mit dem Kraftstoff knausert er zu wenig. Dass es für den Tourliner noch keinen Rollstuhlflift gibt, wirft auf die Produktpflege kein gutes Licht. Und weil wir über Licht sprechen: Für Nachtfahrten wünschen wir uns einfach bessere Scheinwerfer.

Beim Futura braucht man sich hier nicht zu beklagen. Und konzeptionell liegt VDL mit seinem FMD2 ohnehin goldrichtig, dafür gibt es 2015 den **IBC Economy Award**. Warum riesige Kofferräume spazieren fahren, die kaum einer braucht? Weniger Bauhöhe, die aber nicht beim Innenraum spart – damit wird ein geringerer Querschnitt gegen den Wind geschoben. Und mit gekonntem Leichtbau lassen sich schon heute 13 m Länge auf zwei Achsen darstellen – künftig sogar 13,5 m. So lässt sich auf Langstrecken Kraftstoff sparen, und das nicht zu knapp. Etwas mehr Fahrkomfort wür-



Von oben: Bis zu 80 km/h in der VDA-Ausweichgasse: Wir haben keinen unsicheren Kandidaten gesehen, um die aktive Sicherheit ist es gut bestellt. Immer wieder das Abstimmungsgespräch: Jeder Tester hat genau definierte Aufgaben. Millimetergenaue Tankung zu Beginn und zum Finale: Nur so lässt sich der Kraftstoffverbrauch exakt messen.

den wir uns wünschen, vielleicht auch ein paar Newtonmeter mehr Drehmoment für souveränes Fahren. Der im Test noch vermisste Notbremsassistent soll bereits im Herbst nachgereicht werden.

Der lange Turismo L empfiehlt sich nach wie vor als wirtschaftliche Lösung. Der Unternehmer macht, wenn er auf den Turismo setzt, gewiss nichts falsch. Er fährt gut und sparsam – Punkt. Aber der Mercedes-Bestseller ist bereits in die Jahre gekommen, sein Nachfolger dreht schon erste Testrunden. In Sachen Ergonomie gibt es heute Besseres, beim Fahrgastkomfort darf der Hersteller gern eine Schippe drauflegen. Auch bei der Sicherheit, sein AEBS-Notbremsassistent ist das Magermodell des Hauses. Und der robuste Temsa HD12? Der hat uns mit seinem wohlkomponierten Fahrwerk überrascht, sein Xenon-Fahrlicht leuchtet

die Fahrbahn besser aus als der Wettbewerb. Der MX11-Sechszylinder im Heck macht mächtig Druck, leider auch Lärm und Vibrationen. Auch sonst sehen wir Handlungsbedarf. Vor allem der Fahrgastkomfort hätte mehr Augenmerk verdient. An das Cockpit konnte sich kein Testfahrer gewöhnen, seine Pedalerie ist von gestern. Überhaupt fehlt hier der Feinschliff aller Bedienelemente, das beginnt beim Tacho, beim Tempomaten, bei der exakten Klimaregelung. Aber im Herbst soll ohnehin alles anders werden. Der türkische Hersteller hat bereits seine neue Reisebusfamilie angekündigt, die alles besser können soll.

Wolfgang Tschakert

Die Verleihung der Awards erfolgt voraussichtlich auf der Busworld in Kortrijk. Nähere Infos folgen.