



Mercedes-Benz Travego mit Powershift-Getriebe

Premiumtechnik ohne Blendwerk

Mehr als ein Facelift:
Der neue Travego
bietet Spitzentechnik
in bewährter Optik.

Mercedes spricht beim Reisebus Travego von einem Generationswechsel und spielt vor allem die Hightech-Karte. Trümpfe wie das automatische Powershift-Getriebe und das modifizierte Fahrwerk stechen auf der Straße, der Notbremsassistent ABA und der Front Collision Guard, wenn es dort mal eng wird.

Begehrliche Blicke zieht man kaum auf sich – weder im Verkehr noch am Omnibusbahnhof. Auf den ersten Blick erkennt man ihn schon gar nicht – der neue Mercedes-Benz Travego ist, was er ist, ein eher unauffälliger Geselle. Kaum wahrnehmbar ist die Retusche der Stoßfänger, die Frontscheibe

wird jetzt geklebt statt in Gummi gebettet. Waren die Mercedes-Techniker bei der Präsentation ihres „neuen“ Travego vor drei Jahren zu kurz gesprungen? Jedenfalls spricht das Marketing jetzt von der dritten Generation, die alles besser können soll. Die Frage nach einem extrovertierteren Auftritt wird mit der ge-

wünschten Wertbeständigkeit beantwortet – neben einem Travego der dritten Generation sieht selbst der Vorvorgänger von 1999 nicht alt aus.

Speerspitze der Sicherheitstechnik. Geht es um all das, was landläufig mit Sicherheit bezeichnet wird, hängt der



Front Collision Guard FCG

Mercedes verbaut hier keine einfache Schutzplanke, sondern ein hochkomplexes System. Das vorderste Element, ein Querprofil, dient dem Partnerschutz. Es fängt beispielsweise gegnerische PKW auf und verhindert das Überrollen. Die Struktur hinter der Bugschürze besteht aus definierten Crashelementen, die gezielt Energie abbauen. Definierte Sicken falten sich wie eine Ziehharmonika zusammen. Die Baugruppe unter dem Fahrerplatz schiebt sich bei einem heftigen Aufprall komplett mit Pedalerie und Lenkung nach hinten – der Fahrer gewinnt so im Notfall wertvollen Überlebensraum. Den Ernstfall haben die Konzerntechniker im Dekra-Sicherheitszentrum Neumünster geprobt, ohne Offset mit zwei Drittel Auslastung und 25 km/h Aufprallgeschwindigkeit. Registriert wurde eine Verformung bis in den Bereich der Vorderachse, die Tanks vor der Vorderachse bleiben dicht. Nicht optimal: Der Fahrer schlägt noch mit dem Oberkörper gegen den Lenkradkranz.



Gute Sache: Front Collision Guard

Neue die Travegos der Vorgenerationen um Längen ab. Wobei die auch in der Vergangenheit keine Schwachstellen aufwiesen. Schon bald nach der Neuvorstellung gab es EBS-Bremsen, ESP, einen Bremsassistenten und den Abstandstempomaten. Jetzt aber bremst der Travego auch von selbst am Ende der Kolonne – sogar bis zum Stillstand, wenn der Fahrer in der Situation einmal versagen sollte. Wird der Fahrer aktiv, hält sich das System ABA (= Active Brake Assist) im Hintergrund und bereit, jederzeit einzugreifen.

Das System, das es auch für Setras Topclass gibt und auf den Abstandstempomaten ART aufbaut, hat sich im Mercedes-Benz-Schwerlastwagen Actros auf mehr als 350 Millionen Kilometern bewährt – jetzt profitieren von der Entwicklung auch die Omnibusse des Konzerns. Aufgerüstet wird auch die passive Sicherheit: Nach der Topclass von Setra erhält auch der Travego den Front Collision Guard (FCG), der aus einer neuartigen Struktur im Unterbau besteht und die passive

Sicherheit deutlich erhöht (siehe auch Kasten Seite B9).

Unser Kandidat indes bietet alles auf, was die Daimler-Sicherheitstechnik momentan zu bieten hat – vom ABA bis zum Dauerbremslimiter DBL, vom Spurassistenten SPA bis zum Abbiegelicht, das dem

Der Active Brake Assist, auch für die Topclass von Setra zu haben, hat sich im Actros-LKW bewährt.

Fahrer nach Feierabend mit den Nebelscheinwerfern heimleuchtet („follow-me-home“-Funktion) – was will man noch mehr?

Spitzenklasse mit Stern. Hochgerüstet wie die Topclass wurde auch der Antrieb. Das neue Powershift-Getriebe schwingt den Taktstock, nach dem der Motor aufzuspielen hat. Acht Gänge hat „das erste

lupenreine automatisierte Omnibusgetriebe“, wie die Daimler-Strategen nicht müde werden zu betonen. MPS – wie das Räderwerk aus Rastatt intern genannt wird (Mercedes Powershift) – soll leichter und kürzer als AS-Tronic & Co. sein, weshalb es den Omnibuskonstruktoren gerade recht kommt. Allerdings nur den konzerneigenen, denn das GO 240-8 Powershift, wie es mit voller Daimler-Bezeichnung heißt, kommt nur in den hochwertigen Mercedes-Benz- und Setra-Modellen zum Einsatz – in der Topclass und im Travego.

Das kompakte Getriebe, nach Herstellerangaben 15 kg leichter als die AS-Tronic, besteht aus einem Viergang-Klauengetriebe plus Splitgruppe. Mit einer geringeren Anzahl an Radsätzen wird Bauraum gewonnen, der für breitere Zahnräder genutzt wird. Im Gegensatz zu anderen Schaltboxen übersetzt Powershift als lupenreines Overdrive-Getriebe zweimal ins Schnelle.

Der erste Ausritt musste noch bis zum Winter warten – doch leicht sollte es die



Mercedes Travego mit Notbremsassistent – ein Reisebus, der notfalls auch selbsttätig bremst.



Unter der Bugschürze das Radarauge für ART und ABA – dahinter die Struktur des Front Collision Guard



Neuer Dachlandschaft und eleganten Sitzvarianten; State of the Art: Neue 19-Zoll-Flachbildschirme

neue Travego-Schaltzentrale nicht haben. Der Schwarzwald ist Daimler-Revier, inklusive steile Passagen plus enge Kehren und schmale Ortsdurchfahrten. Die übliche Einarbeitungszeit im Cockpit, empfehlenswert für eine Fahrt wie diese, erübrigt sich weitgehend. Der Travego trägt die wesentlichen Bedienelemente dort, wo man sie erwartet.

Das neue Armaturenbrett präsentiert sich mit neuem Look und handfeinem Volant. Die Hände bleiben fast immer dort, die Schaltarbeit übernimmt ab jetzt das Powershift-Aggregat. Das geht so: In Stellung N wird der Reihensechszylinder OM 457 LA gestartet, ein Klapps auf den Joystick nach links gibt gleich das Kommando Auto-Modus und ein Schub nach vorn den Anfahrang vor. In Stufe 2, und das mit links, erledigt der Travego das Anfahren – kein Wunder bei 456 PS im Heck. Keine Sorge, an Steigungen wird dennoch der erste Gang bemüht, um die Kupplung nicht zu überlasten.

Rasch nimmt der Mercedes Fahrt auf, während das Getriebe Gang für Gang nachlegt. Man spürt es kaum, ohne Ruck und mit minimaler Schaltpause vollzieht sich die Arbeit im Heck. Und nur die Drehzahladel verrät, wenn ein weiteres Zahnrad im Eingriff ist. Verlangt die Steigung einen Leistungszuschlag, holt ihn der Getrieberechner mit einem kecken Zwischengasstoß, beim Hochschalten wird mit einer Lamellenbremse an der Vorgelegewelle synchronisiert. Selbst die böartige Spitzkehre bergauf wird zur leichten Aufgabe – der Getrieberechner denkt und der Fahrer lenkt.

Mit dem Effekt, dass die volle Konzentration für die Lenkarbeit bleibt. Schaltet Powershift bei maßvollem Leistungsanspruch in der Ebene schon früh in den nächsten Gang, so empfiehlt der Rechner jetzt virtuos, die Gänge bis zur Nenndrehzahl zu halten. Auch wenn es bergab geht, dann aber bis zu 2.300 Kurbelwellenumdrehungen, um mehr Kühlleistung bereit zu halten.

Der neue Voith-Retarder ist ein Kraftpaket: Er verzögert feinfühlig bis deftig mit maximal 3.750 Nm und hält im Regelfall die Betriebsbremse kalt. Auch die Disziplin „Rollen“ beherrschen Powershift plus Sechszylinder mit Bravour. Wenig Gas in der Ebene wird mit 1.000 Umdrehungen übersetzt – der Travego rollt auf Bundesstraßen mühelos kraftstoffsparende 80 km/h. Auf der Autobahn werden dem kräftigen Diesel 1.300 Touren abverlangt, zumindest in der empfoh-

Der neue Voith-Retarder ist ein Kraftpaket, verzögert feinfühlig bis deftig mit maximal 3.750 Nm.

lenen Universalübersetzung ($i = 3,91$) – wer seine Kilometer hauptsächlich auf Autobahnen frisst, wird mit der drehzahl-senkenden 3,58er-Achse und 1.190 U/min bei 100 km/h gut bedient.

Leistung nach Maß. Selbst knifflige Aufgaben wie das Reversieren bergauf brin-



Ein See. Ein Bus. Und Verantwortung für beides.

Fortschritt mit Blick für die Umwelt: Mercedes-Benz Omnibusse.

Im Handeln spiegelt sich das Denken. Deshalb ist Mercedes-Benz Vorreiter bei der Entwicklung umweltfreundlicher Omnibusse. Verantwortung verpflichtet. www.mercedes-benz.de/omnibus

Mercedes-Benz



DER NEUE TRAVEGO IM ÜBERBLICK

Typ	Länge x Breite x Höhe	Sitzplätze	Motoren	Drehmoment	Getriebe
Travego 4 x 2	12.180 x 2.550 x 3.710 mm	49 (3*) 44 (4*)	OM 457 LA (428 PS) OM 457 LA (456 PS)	2.100 Nm 2.200 Nm	GO 210, 6-Gang GO 240-8 Powershift AS-Tronic
Travego M 6 x 2	13.000 x 2.550 x 3.710	53 (3*) 48 (4*)	OM 457 LA (428 PS) OM 457 LA (456 PS) OM 502 LA (476 PS)	2.100 Nm 2.200 Nm 2.100 Nm	GO 210, 6-Gang GO 230, 6-Gang GO 240-8 Powershift AS-Tronic
Travego L 6 x 2	14.030 x 2.550 x 3.710 mm	57 (3*) 52 (4*)	OM 457 LA (428 PS) OM 457 LA (455 PS) OM 502 LA (476 PS)	2.100 Nm 2.200 Nm 2.100 Nm	GO 210, 6-Gang GO 230, 6-Gang GO 240-8 Powershift AS-Tronic

gen den Powershift-Rechner nicht in Verlegenheit. Ohne speziellen Rangiermodus schiebt der 18-Tonner Zentimeter für Zentimeter rückwärts. Die Antriebstechniker lassen das Schleifen der Kupplung zu, warnen aber im Display vor einer Überlastung. Im Stop and Go des Stadtverkehrs werden die Fahrbefehle passgenau umgesetzt, der Travego ist quicklebendig. Man kann ihn wahlweise mit Sechsgang-Schaltgetriebe bekommen. Oder wie bisher auf Wunsch und preisneutral zu Powershift mit zwölfstufiger AS-Tronic – mittelfristig soll das ZF-Getriebe aber ersetzt werden.

Mit zulässigem 2.400 Nm Eingangsmoment verdaut die Daimler-Entwicklung

auch die Leistung der starken Achtzylinder. Für den Travego unerheblich – hier kommt auf Sonderwunsch ohnehin nur die schwächere Variante (476 PS, 2.100 Nm) in Betracht. Als Einstiegsmotorisierung versieht der bewährte Reihensechszylinder OM 457 LA mit 428 PS und ebenfalls 2.100 Nm den Dienst – im Zweiachser die erste und beste Wahl. Für die Dreiachser im 13- und 14-m-Format empfiehlt sich die stärkere Ausgabe des Sechszylinders, der außen zwar eine etwas derbe Aussprache pflegt, aber leistungsmäßig keine Wünsche offen lässt.

Am Ende der Dienstreise. Mit einem verfeinerten Fahrwerk, beispielhafter Si-

cherheit und einem gelungenen Antriebskonzept weist der Travego seinen Premi-anspruch nach, mit einer gezielten Aufwertung schließt er weiter zu Setras Topclass auf.

Die Luft wird dünner im Konzernsortiment, was aber nicht verwundert: Das Einstiegs- und Volumensegment besetzt der überaus erfolgreiche Tourismo mit großem Nachdruck, der Travego positioniert sich darüber. In Europa wird er ausschließlich als standardisierter Hochdecker angeboten, die hoch individualisierten Superhochdecker bleiben bislang den Konzernbrüdern in Ulm vorbehalten.

WOLFGANG TSCHAKERT



Neues Cockpit mit mehr Fahrerorientierung, chic, aber die Instrumentierung ist schlechter ablesbar



Das manuelle Sechsganggetriebe als Grundausrüstung



Die TopClass 400:

Der gesamte Fortschritt des Omnibusbaus in einer Fahrzeugklasse konzentriert:
In der TopClass 400. Sicherer dank Front Collision Guard und Active Brake Assist.
Wirtschaftlicher durch minimierte Life-Cycle-Costs.
Schöner und komfortabler denn je. Alles zusammen die erste Klasse des Busreisens.
Mehr Informationen zur TopClass unter www.setra.de oder bei Ihrem Setra-Partner.

SETRA

Best in Class