



Nachgebessert

Optisch an die großen Brüder angepasst –
Mercedes Medio für 25 Fahrgäste

Nach zwei Anläufen wird der Minibus Medio jetzt in Deutschland gefertigt. Zusätzlich legt Mercedes-Benz mit 177 PS Motorleistung, zwei Radständen und verschiedenen Ausstattungslinien nach. Mit welchen handfesten Qualitäten darf der Unternehmer rechnen?

Selbst heute begegnen die Mercedes-Verkäufer dem Medio nur mit wenig Begeisterung. Leidvoll waren die Erfahrungen, die Kunden, Werkstätten und Verkaufspersonal durchlebten. Andererseits ist ein Bus ohne Heckmotor für einen Vollblut-Omnibusverkäufer kein richtiger Omnibus. Damit halten die Mercedes-Leute von der Verkaufsfrent auch nicht hinter dem Berg, wenn sie Presseleuten begegnen. Obwohl man jetzt auch in Deutschland punktet – die Bundeswehr schlug erst kürzlich mit einem Auftrag über 60 Fahrzeuge zu. Die Chancen auf weiteren Zuwachs stehen nicht schlecht – gerade

jetzt, wo der gesamte Mini- und Midimarkt durch die Auwärter-Insolvenz durcheinander gewirbelt wird. Rein äußerlich kann der Medio seinen Wettbewerbern durchaus das Wasser reichen. Zwar hat die technische Basis des Medio schon seine besten Jahre hinter sich, doch sein Kleid wurde bei Tomassini entworfen und weist einen flotten Zuschnitt

Die Seitenscheiben mit Doppelverglasung tragen zu einem stattlichen Eigengewicht bei.

auf. Vor allem die stämmige Bugnase und die niedrige Taille prägen das Outfit. Ein dunkel lackierter Streifen unter der Frontscheibe zieht diese optisch nach unten, dem Betrachter fällt erst im Innenraum auf, dass sie doch recht knapp bemessen ist. Zum kleinen Omnibus passen auch die beiden Außenspiegel, die sich elektrisch beheizen und verstellen lassen.

Ursprünglich sollte der Medio beim italienischen Karossier Tomassini gefertigt werden, später in der tschechischen Republik. Doch die europaweite Markteinführung verlief nach der Präsentation reichlich verhalten. Nach einigen An-



Hinter der klappbaren Bugklappe Ölmesstab und Kühlwasserbehälter, gut zugänglich das Wischergestänge

laufproblemen haben die Verantwortlichen das Medio-Programm ins eigene Kleinbus-Werk nach Plattling verlegt. Dort betont man jetzt, alle Schwierigkeiten in Griff zu haben. Der Medio auf der Basis des Vario wird in den zwei Varianten Eco und Classic und den zwei Radständen 4.250 mm oder 4.800 mm gefertigt. Unser Testfahrzeug, der kurze Classic, ist für eine Kapazität von 25 + 1

Reisegästen konzipiert, die längere Variante kann bis zu 32 Passagiere befördern. Für Interessenten bietet das Mini-bus-Center von Mercedes-Benz auch die Linienbus-Version Eco.

Basisfahrzeug ist der im Werk Ludwigsfelde produzierte Großtransporter Vario. Die Karosserie sitzt auf einem verwindungssteifen Monorahmen mit Rohrquerträgern. Wie heute üblich, wird der

Im Bedarfsfall kann der Medio am Haken einen Tandemhänger mitführen, zugelassen sind hier bis zu zwei Tonnen Gesamtgewicht.

In der Ausstattung kann sich der Medio mit seinen Wettbewerbern messen. Die pneumatische Tür gibt einen breiten Einstieg hinter der Vorderachse frei, die Stehhöhe von 1,91 m im Mittelgang ist durchaus klassenüblich. Wie in großen

Die CX-Sitze aus hauseigener Fertigung sind mit 40 cm Breite recht knapp geschnitten.

Stahlrohr-Rahmen vorne, hinten und auf dem Dach mit GFK verkleidet. Seitenwände und Kofferklappen sind aus Aluminium gefertigt. Die großzügigen Seitenscheiben mit Doppelverglasung sind bündig verklebt. Das trägt zu einem stattlichen Eigengewicht bei – der Medio wiegt laut Fahrzeugschein 6.120 kg und darf maximal 8.200 kg auf die Waage bringen, macht etwa 80 kg pro Person. Im großen Hecküberhang sitzt tief ausgebaut der für Langstrecken großzügig bemessene Kofferraum. Zusammen mit den seitlichen Klappen summieren sich die Stauräume fürs Gepäck auf 3,8 m³.



Das Vario-Armaturenbrett – aufgewertet mit Zierfolie und Aufsatz



Freundlicher Innenraum mit guter Verarbeitung, schmale Minibus-Sitze

Bussen wird der Fahrgastraum mit Konvektoren beheizt und über Dachkanäle belüftet. Für die Entlüftung sitzen zwei Dachlüfter-Pilze auf dem Dach, die Aufdach-Klimaanlage reicht mit 18 kW auch für heiße Sommertage. Die CX-Sitze für den Medio stammen aus hauseigener Fertigung und sind, wie in Minibussen üblich, mit 40 cm Breite knapp geschnitten. Obligatorisch sind im Medio

die Sicherheitsgurte, die für einen sicheren Aufenthalt sorgen. Eine durchgehende Gepäckablage auf beiden Seiten und eine kombinierte Radio-Kassetten-Anlage gehören zur Serienausstattung, die Innenbeleuchtung ist auf Tag- und Nachtbeleuchtung umschaltbar. Extras wie Kühlschrank oder Videoanlage erweitern die Einsatzmöglichkeiten des kleinen Mercedes.



Breiter Einstieg hinter der Vorderachse

Auch wenn dem Medio ein schlechter Ruf vorausseilt, können wir dem Fahrwerk durchaus Omnibusmanieren attestieren. Die Zweiblattfeder an der Vorderachse ist für die gestiegenen Fahrleistungen etwas straffer ausgelegt, überzeugt aber mit einem gediegenen Abrollkomfort. An der Hinterachse versieht die schluckfreudige Zweibalgluftfeder ganz unspektakulär ihren Dienst.

Maße und Gewichte

Gesamtlänge	7.600 mm
Gesamtbreite	2.340 mm
Gesamthöhe	2.900 mm
Überhang vorne/hinten	900/2.450 mm
Radstand	4.250/4.800 mm
Wendekreis	15.000 mm
Innenstehhöhe	1.910 mm
Leergewicht	6.120 kg
zul. Gesamtgewicht	8.200 kg
Tankvolumen	2 x 80 l
Bestuhlung	25+1
Kofferraumvolumen	ca. 3,8 m ³

Antriebsstrang

Motor: Daimler-Chrysler OM 904 LA, wassergekühlter Vierzylinder-Reihendiesel mit Abgas-turbolader und Ladeluftkühlung, elektronische Direkteinspritzung, drei Ventile pro Zylinder (2 x Einlass-, 1 x Auslassventil), Hubraum 4.249 cm³, Leistung 130 kW/177 PS bei 2.200 U/min, maximales Drehmoment 675 Nm bei 1.200 – 1.600 U/min

Kraftübertragung: Servobetätigte Einscheibentrockenkupplung (selbstnachstellend), 6-Gang-Synchron-Schaltgetriebe G60/6, Übersetzungen i = 9,201 – 1,0; Hinterachse i = 2,92

Fahrwerk

Starre Faustachse vorn, Zweiblatt Parabelfederung, Stoßdämpfer und Stabilisator; Starrachse hinten Typ HL2/30, Anlenkung durch Längs- und Querlenker, zwei Luftfederbälge, zwei Stoßdämpfer, Stabilisator, Reifengröße 205/75 R 17,5.

Bremsen: Hydraulische Zweikreis-Bremsanlage mit Druckluftunterstützung (Betriebsdruck 7,5 bar), vorn und hinten innenbelüftete Scheibenbremsen, ABS und ASR, Federspeicher-Feststellbremse, Motorbremse mit Konstantdrossel, Wirbelstrombremse Telma CC80

Nur auf stark welliger Fahrbahn macht sich der kurze Radstand mit vertikalen Schwingungen im Heck bemerkbar. Das schmalspurige Fahrwerk läuft gut geradeaus – es offenbart eine gewisse Seitenwind-Empfindlichkeit und läuft gerne den Spurrillen nach. Das mag allerdings auch auf das Konto der recht schmalen 205er Serienreifen gehen. Mit dem wendigen Medio ist man vor allem auf

TEST MB Medio Classic



Seitliche Kofferklappen, praktisch im Winter für den Skitransport

kurvenreichen Straßen zu Hause, er lenkt brav, willig und ohne Untersteuerneigung ein – nimmt man in schnell gefahrenen Kurven das Gas weg, dreht er leicht beherrschbar mit dem Heck ein. Die Scheibenbremsen des Medio, in der Branche durchwegs als relativ verschleißfreudig verschrien, werden durch den serienmäßigen Telma-Retarder und die Konstantdrossel-Motorbremse wirksam unterstützt. Die hydraulische Zweikreisbremse mit Druckluftunterstützung arbeitet fast wie in PKW mit exaktem Druckpunkt und legt gute Bremsleistungen an den Tag.

Die hat der Medio aber auch nötig, denn mit neuerdings 177 PS Motorleistung ist der Medio für zeitgemäße Fahrleistungen gut. Wobei die hohe Nennleistung, immerhin sind es mehr als 20 PS pro Kilo, im Alltag nicht die dominierende Rolle spielt. Spürbar in allen Fahrsi-

tuationen ist dagegen das auf 675 Nm gestiegene Drehmoment. Im Hauptfahrbereich von 1.200 bis 1.600 Umdrehungen legt sich der 4,3-Liter-Vierzylinder mit

Mit dem wendigen Medio ist man vor allem auf kurvenreichen Straßen zu Hause.

Nachdruck ins Zeug. Bei Tempo 100 kommt der Medio mit 2.000 Umdrehungen aus und steht mit 90 Prozent der Nennleistung gut im Futter. Der Antritt aus niedrigen Drehzahlen ist wirklich bemerkenswert, so dass man sich viele Schaltungen sparen kann. Das ist auch gut so, denn mit zunehmender Drehzahl reagiert der Vierzylinder unwillig und zäh – andererseits sperrt sich das gut ge-



Schmales Reifenformat 205/75 R 17,5

stufte Sechsgang-Getriebe sich mit langen Schaltwegen und hoher innerer Reibung gegen eine zügige Handhabung. Dennoch hat der Medio mit diesem Antrieb keine Mühe, auf Langstrecken auch mit hochmotorisierten Hochdeckern mitzuhalten. Der Kraftstoffverbrauch ist günstig und dürfte sich zwischen 14 l/100 km bei moderater Fahrweise und durchschnittlich 17 Litern auf schwerer Topografie einpendeln. Allerdings steht es mit den Manieren des kräftigen PLD-Vierzylinders (Pumpe-Leitung-Düse) nicht zum Besten. Im Leerlauf schüttelt er wie eine Landmaschine und nagelt

Fazit: MB Medio Classic

Wer in der 8-m-Klasse einen Mini- oder Midibus für die Linie oder Transferfahrten sucht, kommt am Mercedes Medio nicht vorbei. Mit einem Komplettpreis von rund 135.000 Euro ist der Medio geschickt positioniert. Der Nutzwert des braven Arbeiters ist beachtlich, seine Fahreigenschaften sind besser als sein Ruf. Pluspunkte sammelt der Niederbayer mit seinem einfachen Fahrzeugkonzept ohne Elektronik und günstigen Wartungs- und Ersatzteilkosten. Nicht zu verachten sind auch die langen Wartungsintervalle von 45.000 Kilometern. Auch die Einführung der Euro-4-Motoren wird der Medio mit Vario-Plattform noch erleben – dann allerdings mit CAN-Bus-Technologie und Abgasnachbehandlung.



Testet Omnibusse für die Bus-Fahrt: Wolfgang Tschakert

fröhlich vor sich hin. Auf großer Fahrt klingt der kleinvolumige Hochleistungsdiesel dann erwachsen, wenn auch etwas dominant. Schaltet bei hoher Motortemperatur der Lüfter zu, braust es lautstark unter der Haube. Auch die Mechaniker können sich für den Vario-Motor nur wenig erwärmen. Sie benötigen lange und vor allem gelenkige Finger, um Wartungsarbeiten rund um den Motor vorzunehmen.

Klare Verhältnisse herrschen hinter dem Lenkrad. Der Armaturenräger und die Grundinstrumente stammen aus dem Vario, darüber platzieren die Plattlinger in einem eigenen Aufsatz die Bedienelemente für die Klimaanlage, Radio und Video und die Schalter für die Beleuchtung. Das Lenkrad ist starr und geht nicht jedermann gut zur Hand. Ebenfalls nicht zufrieden stellend ist der Fahrersitz, der zwar einen großen Verstellbereich, doch wenig Sitzkomfort bietet. Wenig über-



Mit 3,8 m³ Kofferraum-Volumen auch für den Reiseverkehr tauglich

zeugend auch die starre Befestigung des Dreipunktgurtes, die weit entfernt an der C-Säule sitzt. Wer Wert auf angeschnallte Fahrer legt, sollte seinem Personal einen besseren Sitz mit integrierten Gurten spendieren.

WOLFGANG TSCHAKERT