



Für den besonderen Geschmack

Wer das Besondere schätzt – der spanische Designerbus von Noge mit Großserientechnik von Daimler-Chrysler

Spitzentechnik made in Germany im spanischen Kleidern bietet der spanische Hersteller Noge. Sein Flaggschiff, der Touring Star mit Mercedes-Benz-Fahrgestell, hat ein dezentes Facelift erfahren. Doch was bietet der Spanier dem Betreiber und seinen Fahrgästen?

Zum vereinbarten Probefahrtermin treffen wir auf den Omnibusunternehmer Josip Falcan aus München. Er nutzt die Gunst der Stunde, den neuen Noge kurz und kritisch zu beäugen. Auf die Frage, warum er sich für den Noge interessiert, antwortet der Unternehmer Falcan knapp mit „ein Design, das man nicht überall sieht.“ Die Form des Noge ist es, die ihn begehrenswert

macht. Sie wirkt weder futuristisch noch ausgesprochen funktional. Doch sie versprüht mit knackigen Rundungen hier und korrespondierenden Radien dort südländischen Charme.

Also außen hui, innen pfui? Keinesfalls, hinter der wohlgeformten Karosse steckt ein starker Kern, den Daimler-Chrysler OC 500 RF nennt. Dazu die guten Ideen des spanischen Fahrzeug-Her-



Lichte Kanzel: gute Übersicht für den Fahrer, das Fahrerfenster lässt sich für Mautstellen ausreichend weit öffnen.

stellers, der so manches Detail ein wenig anders löst. So viel lässt sich vorweg nehmen: An Service und Wartung wurde schon im Entwurf gedacht. So ist die große Frontscheibe auf einen separaten Rahmen geklebt, der mit dem Gerippe verschraubt wird. Vorteil dieser Konstruktion ist ein schneller Scheiben-

Alle 90.000 Kilometer wird der Noge in der Mercedes-Werkstatt erwartet, wo neben dem Ölwechsel auch die Abschmierdienste am Fahrwerk erledigt werden.

wechsel, der innerhalb von fünf Stunden erledigt sein kann. Und auch bei Heckschäden hilft ein Teilesystem, das Standzeiten reduziert. Besonders gerne zelebrieren wir eine Eigenheit des Spaniers:



Exot mit deutscher Omnibustechnik: 48 Fahrgastsitze, 422 PS

Die Kofferräume des mittelhohen Touring Star, die mit einem Volumen von 10,5 m³ fernreisetauglich sind, öffnen sich per Knopfdruck. Auf jeder Seite gehen die großen einteiligen Klappen aus

Aluminium pneumatisch betätigt parallel zur Karosserie nach oben. Die Aufstellmechanik beschränkt sich so auf wenige Teile, spart Schlösser und nimmt wenig Raum in Anspruch. Pneu- ➤



TECHNISCHE DATEN

Maße und Gewichte

Gesamtlänge	12.000 mm
Gesamtbreite	2.550 mm
Gesamthöhe mit Dachklimaanlage	3.655 mm
Radstand	6.080 mm
Überhang vorne	2.570 mm
Überhang hinten	3.350 mm
Zulässiges Gesamtgewicht	18.000 kg
Leergewicht Testfahrzeug mit Fahrer und vollem Tank	14.340 kg
Kofferraumvolumen	10,5 m ³
Tankvolumen	450 l
Fahrgastplätze	49+1+1
Preis des Testwagens	219.500 Euro

Antriebsstrang

Motor: wassergekühlter Mercedes-Reihensechszylinder (Typ OM 457 LA) im Heck stehend, Turboaufladung und Ladeluftkühlung, vier Ventile pro Zylinder, Abgasgrenzwerte nach Euro 3. Hubraum: 11.970 cm³. Leistung: 310 kW (422 PS) bei 2.000 U/min. Maximales Drehmoment 1.900 Nm bei 1.100 U/min

Kupplung: Einscheiben-Trockenkupplung

Getriebe: manuelles Schaltgetriebe Typ GO 210 von Mercedes mit Seilzugschaltung, Übersetzung 6,53 - 0,80, einfach übersetzte Hypoidachse, Achsübersetzung $i = 3,583$

Fahrwerk

Federung: vorn Einzelradaufhängung an doppelten Querlenkern (ZF RL-75/E), 2 Luftfederbälge und 2 Stoßdämpfer, Stabilisator, hinten Starrachse (MB HO 06) mit 4 Luftfederbälgen und 4 Stoßdämpfern, Stabilisator, Reifengröße 295/80 R 22,5

Bremsen; Lenkung: elektronisch geregelte Zweikreis-Druckluftbremsanlage (EBS) mit ABS und ASR integriert, innenbelüftete Scheibenbremsen an allen Rädern, Dauerbremse Retarder Voith VR 115 E, Motorbremse mit Konstantdrossel, Servocom-Lenkung ZF 8098.

Lüftung/Heizung: Frischlufteintritt oben über die Dachklimaanlage, Verteilung über Dachkanäle zum Mittelgang und zu den Seitenscheiben, Abzug über der Frontscheibe. Elektronisch geregelte Konvektorenheizung im Fahrgastraum, Dachkanalheizung in Klimaanlage integriert, separate Frontboxheizung, Standheizung Webasto, Thermo King-Klimaanlage Typ CRT II N 1004 mit Kälteleistung 26 kW.

matik hier, elektrische Betätigung bei den Türen: Elegant lässt sich auch die vordere Tür per Funkfernbedienung öffnen, schließen und gleichzeitig verriegeln. Bei den Scheinwerfern wird gespart, zugekauft werden kostengünstige



Stehend im Heck: der Reihensechszylinder OM 457 LA mit Vierventil-Zylinderkopf, Pumpe-Düse-Einspritzung und 422 PS Nennleistung, maximales Drehmoment: 2.000 Nm

Großserienteile aus dem PKW-Bau. Und mit ein paar Handgriffen über Steckdeckel im Innenraum lassen sich die H4-Scheinwerferbirnen wechseln.

Individuell und schwungvoll geht es im Innenraum weiter. Das Auge freut sich an fröhlichen Formen, an warmen Rottönen und korrespondierenden Farben. Die in Dunkelrot und gelb eingefassten Esteban-Sitze laden förmlich zum Sitzen ein, sie sind ausreichend dimensioniert und bequem gepolstert. Mit Blick auf die Gewichtsbilanz des Touring Star rechnet uns aber die Noge-Begleitmannschaft vor, dass vergleichbare Vogelsitze eine Einsparung von etwa 400 kg brächten. Unser mittelhoher Noge Touring Star präsentiert sich mit einer 3-Sterne-Ausstattung. Zusätzlich ein zweiter Kühlschrank auf der Toilette, eine Bordküche im Mitteleinstieg – das treibt das Leergewicht nach oben. Dennoch zählt der Spanier nicht zu den Schwergewichten. Einsatzbereit mit vollem Tank und Fahrer gewogen schlagen 14.340 Kilogramm zu Buche.

Mit 49 + 1 + 1 Sitzen ist das Raumkonzept weitgehend ausgereizt. Auch wenn die Stehhöhe im Mittelgang nicht üppig ist, wirkt der Noge im Innenraum dennoch großzügig. Hier profitiert der Noge von der großflächigen, bis zum Dachrand gezogenen Verglasung der Seitenflächen.

Prima Klima im Touring Star: Über den Dachaufbau der Klimaanlage wird die Frischluft durch die Dachkanäle geführt und gleichmäßig zum Mittelgang und zu den Seitenscheiben verteilt, die verbrauchte Luft wird in der Unterdruckzone oberhalb der Frontscheibe abgeführt. In die Klimaanlage ist auch die Dachkanal-Heizung integriert, so dass auch im Winter durch Zuschaltung die



Warme Farben, gute Verarbeitung: Wohlfühlklima im Innenraum, gute Sitze und angenehme Klimatisierung

State of the Art

Mit dem Fahrgestell OC 500 RF (Raised Floor = Hochboden) für Reisebusaufbauten geht Mercedes-Benz neue Wege. Die modulare Konstruktion mit flexiblen Anbindungspunkten ermöglicht unterschiedliche Längenabstufungen. Die technisch hochwertige Fahrgestelltechnik bietet die Voraussetzung für ein hervorragendes Fahrverhalten und ein hohes Maß an Sicherheit. Serienmäßig verfügt das neue Fahrgestell über das elektronische Bremsystem EBS mit integriertem ABS, Scheibenbremsen an allen Rädern und Einzelradaufhängung an der Vorderachse. Als Antrieb stehen moderne Reihensechszylinder der Baureihe OM 457 LA mit den Leistun-

gen von 354 und 422 PS zur Verfügung. Sie werden mit den Mercedes-Getrieben G 190 und GO 210 kombiniert. Die variable Bauweise in fünf Modulen verleiht dem Fahrgestell eine besondere Flexibilität. Zum Frontmodul gehören Fahrerpodest, Gerippe, Schalthebel, Instrumentenanlage, Lenksäule und Lenkrad. Die Vorderachse mit Achsaufhängung und Lenkgetriebe bildet das zweite Modul. Modul 3 ist das Buggy-Mittelteil. Es ist in der Länge variabel und ermöglicht einen flexiblen Radstand zwischen 3,00 und 6,08 Metern. Als viertes Modul folgt die Hinterachse – mit unterschiedlichen Nachlaufachsen für 3-achsige Busse. Das fünfte, das Heckmodul, liefert Motor, Getriebe, Gelenkwelle, Gerippe, Kühleranlage, Lüfter und Luftfilter.

Warmluft getrocknet werden kann. Die Hauptlast der Heizung tragen Konvektoren an den Seitenwänden, die über die Klimaelektronik geregelt werden.

Die Papierform des Fahrgestells klingt viel versprechend. Der Noge Touring Star rollt auf dem OC 500 von Mercedes-Benz, derselben Basis, die auch beim MB Travego und der Setra Topclass 400 zum Einsatz kommt. Auf diese Wei-

se profitiert der Noge von der aufwändigen Fahrwerksentwicklung von Evobus, einer feinfühlig und exakten ZF-Einzelradaufhängung und einer gut geführten Mercedes-Antriebsachse.

Das Fahrwerk hält, was es verspricht. Kurze wie lange Bodenwellen werden elegant genommen, ohne den Aufbau in starke Schwingungen zu versetzen. Dank straffer Dämpfer durchheilen ➤



Radien, wohin das Auge blickt – der vordere Einstieg ist bequem, aber nicht recht breit.



Große einteilige Kofferklappen links und rechts, auf Wunsch pneumatisch zu betätigen



Klassische Lösung: Bordküche im Mitteleinstieg

wir auch enge Kurvenradien ziemlich flott, wobei freilich auch die Stabilisatoren vorn und hinten die Seitenneigung in Grenzen halten. Der Abrollkomfort verdient unseren Applaus – hier kann sich der Touring Star mit den Besten im Wettbewerb messen. Sicherheit und Fahrvergnügen kommen bei unserem Probanden nicht zu kurz. Die Lenkung ist ausreichend direkt und leichtgängig, der Einschlagwinkel der Vorderachse groß. Und so stellen auch enge Innenstädte den Fahrer vor kein unlösbares Problem, und auf der Autobahn läuft der Spanier unbeirrbar gerade aus.

Ein wenig irritiert anfangs die Sitzpo-

sition des Fahrers, man sitzt weit links, um so mehr Platz für die vordere Plattform zu schaffen. Die Konsequenz daraus: Der Verstellbereich des Fahrersitzes für langbeinige Zeitgenossen ist nicht allzu üppig, und Ablagen für Kleintensilien findet der Chauffeur weder links unter dem Fahrerfenster noch rechts an der Schaltkonsole.

Gute Noten verdient sich der Antrieb. Mit seinen 422 PS sorgt der drehmomentstarke Reihensechszylinder OM 457 LA für kräftigen Antritt und schaltarmes Reisen. Mit 1.500 Umdrehungen im großen Gang rollt der Touring Star mit Tempo 100 auf der Autobahn und hat so

reichlich Reserven, wenn es bergauf geht.

Unterstützung erhält der moderne Vierventiler-Diesel von dem Sechsgang-Getriebe GO 210, das ebenfalls aus dem Hause Mercedes stammt. Hier möchten wir ein wenig Nachsicht üben: Ein paar Kilometer mehr (als die 2.544 auf dem Tacho) wird es sicher noch dauern, bis sich die Gänge über die Seilzugschaltung leicht und spielerisch einlegen lassen. Über jeden Zweifel erhaben ist die installierte Bremsanlage mit EBS (Elektronisches Bremssystem), die jetzt jeden Bremsvorgang vom Bremspedal weg elektronisch gesteuert und die Bremszy-

Kompakt: Noge Touring Star 2

- ★ Der Hochdecker aus Spanien lockt mit einer eleganten Erscheinung, die hier zu Lande noch Seltenheitswert hat.
- ★ Der Noge Touring Star verfügt über eine Komplettausstattung, für die man an anderer Stelle viel Geld bezahlt.
- ★ Der Touring Star kann mit einem recht attraktiven Preis aufwarten, ohne von der gebotenen Qualität gleich zum Billigheimer zu werden.
- ★ Der für Neues aufgeschlossene Kunde erhält mit dem überarbeiteten Noge Touring Star einen technisch anspruchsvollen Omnibus mit ausgezeichneten Fahreigenschaften für den harten Alltagseinsatz.
- ★ Wer möchte, kann den Noge auch mit einem Fahrgestell anderer Provenience bestellen. Es kann auch ein Noge-Dreiachser mit großen Nutzlastreserven sein – der Baukasten des spanischen Herstellers kennt da keine Grenzen.

Der Abrollkomfort verdient unseren Applaus – hier kann sich der Touring Star mit den Besten im Wettbewerb messen.

linder erst am Rad pneumatisch betätigt. Im Ergebnis wird hier kostbare Zeit gespart, die dem Bremsweg zu Gute kommt. Zudem vermitteln die Scheibenbremsen dem Fahrer jederzeit ein sicheres Gefühl und greifen auch rigoros zu, wenn die Lage es erfordert.



Große Radien und eigenwillige Gestaltung an der Frontbox – die Mercedes-Armaturen wirken in diesem Umfeld etwas klein und nüchtern.

Mit seiner Ausstrahlung und den unbestrittenen technische Qualitäten verdient sich unser Noge die Sympathiepunkte. Nicht aber, wenn es um die Innengeräusche geht. Wir registrieren im Mittelgang und im Heck leichte Vibrationen des Antriebs, wenn aus niedrigen

Mit seinen 422 PS sorgt der drehmomentstarke Reihensechszylinder OM 457 LA für kräftigen Antritt und schaltarmes Reisen.



Ausreichend Platz findet auch der Reisebegleiter mitsamt seinen Unterlagen.

Drehzahlen heraus beschleunigt wird. Etwas Feinarbeit der Akustiker könnte nicht schaden, denn bei Reisegeschwindigkeit lässt der Noge im hinteren Fahrzeugteil eine Begleitmusik hören, die nicht jedem gefällt. Es ist eine Melange aus Motorvibrationen, Getriebereonanzen und Achsgeräuschen vor allem im Schiebetrieb.

Mehr als das Geräuschverhalten schätzt der Betreiber die langen Intervalle für die Regelwartung. Alle 90.000 Kilometer wird der Noge in der Mercedes-Werkstatt erwartet, wo neben dem Ölwechsel auch die Abschmierdienste am Fahrwerk erledigt werden. Viele der Baukomponenten sind deutsche oder europäische Markenprodukte und können in jeder Omnibuswerkstatt getauscht werden. Im Reparaturfalle können Noge-spezifische Teile über ein Zentrallager in Deutschland abgerufen werden. Von dort geht es im 24-Stunden-Takt an die zuständige Werkstatt.

WOLFGANG TSCHAKERT