



Härtetest im hohen Norden:
Wie schlägt sich der Mercedes-
Midi auf die lange Distanz?

Midi-Impressionen im hohen Norden

Flott sollte es gehen auf Schnee und Eis – so steht's im Fahrauftrag. Der kompakte Tourismo K von Mercedes wartet vorgewärmt auf den Fahrer. Wie schlägt sich der kurze Reisebus im schwedischen Winter?

Ein bisschen Abenteuer lockt immer, wenn eine Winterreise in Richtung Polarkreis führt. Kurze Tage, heftige Schneestürme, ist ja alles möglich. Und rein sachlich gesehen erweitert eine ausführliche Testfahrt bei tiefen Temperaturen auf Schnee und Eis den Blickwinkel des Testers: Was sich im hohen Norden bewährt, verdient sich bei uns auch keine schlechten Noten.

In nordschwedischen Arvidsjaur, wo sich im Winter alle Auto- und Nutzfahrzeughersteller tummeln, wartet ein tiefschwarzer Tourismo K auf uns.



Frisch gewaschen für die Fotos, sonst aber schmucklos wie ein rollendes Brickett - dafür aber schön vorgeheizt, vom Antrieb bis zum Innenraum, selbst der Fahrersitz fühlt sich mollig warm an. Er soll südwärts nach Stockholm, die Fähre nach Deutschland wartet, rund 900 Kilometer liegen vor uns. Auf den Straßen liegt Schnee, tiefe Eisrinnen machen das Fahren nicht gerade einfacher. Aber nach dem nächtlichen Schneesturm scheint jetzt die Sonne, noch ist es minus 5 Grad kalt. Die skandinavischen Winterexperten raten hier zur Vorsicht. Erst wenn die



Tankpause und Fahrerwechsel: Der schwarze Mercedes ist mittlerweile schon heftig gepökelt.

Temperaturen unter minus 10 Grad sinken, wird das Eis rau und griffig. Dann aber fahren die Nordlandprofis, was das Zeug hält. Davon kann aber jetzt keine Rede sein, erst mal vorsichtig rantasten, viel mehr als 60 km/h sind vorerst nicht drin. Immerhin herrscht nur wenig Verkehr, Platz ist genug auf der Straße. Aber wenn ein Lastzug entgegenkommt, sollte man die Orientierung nicht verlieren. Denn der zieht eine riesige Schneeschleppe hinter sich her, hat man ihn passiert, sieht man erstmal nichts - oder nur ganz schwach die Scheinwerfer entgegenkommender Fahrzeuge. Hier fährt man ohnehin mit Abblendlicht, gesetzlich vorgeschrieben bei Tag und Nacht, man weiß schon, warum.

Erwachsenes Reisebus-Fahrwerk mit großen Rädern

Nach wenigen Kilometern ist der Turismo K vertraut, auch die Erinnerung an die fummelige Bedienung des Joysticks (fürs Getriebe) wird sofort wieder wach. Nur ein Monochrom-Display inmitten der Instrumententafel, deshalb sitzt links an der A-Säule ein separater Monitor für die Rückfahrkamera. Das, worauf es ankommt, funktioniert ziemlich gut. An der Sitzposition gibt es nichts zu meckern, auch wenn der Grammer-Sitz noch immer der alte ist. Mit gefühlvoller Lenkung lässt sich der kurze Turismo sicher manövrieren. Mit seinem erwachsenen Reisebusfahrwerk spürt er verlässlich geradeaus, trotz kurzem Radstand verlangt er nur wenige Lenkkorrekturen. Selbst in Spur-



Impressionen: gelber Mercedes-Kollege mit Heimspiel; Rentier auf der Fahrbahn

rillen, und die gibt es häufig, bleibt er dank großer Räder auf Kurs. Ein Kompliment auch an die HRW2-Winterbereifung von Continental, die sich mit der Schneefahrbahn gut verzahnt, dem leichtfüßigen Turismo fehlt es weder an Seitenführung noch an Traktion. Die ersten 150 Kilometer hatten es wirklich in sich, jetzt sind wir dicke Freunde, der K und ich. Und auch das gibt es in Schweden, man glaubt es kaum: Auf der Europastraße 4 in Fahrbahnmitte steht seelenruhig ein Rentier, das sich am Streusalz der Straße labt und den Verkehr zum Anhalten zwingt. Dass es im Cockpit keinen vernünftigen Flaschenhalter gibt, ärgert eine Weile, darf man hier keinen Durst haben? Mittlerweile steht die Sonne so tief, dass nur noch das Sonnenrollo hilft. Wir rollen auf der E4 südwärts, die taunasse Fahrbahn lässt jetzt höhere Geschwindigkeiten zu. Verführerisch lockt die Tempo-100-Begrenzungs-

ANZEIGE

Sie können nur gewinnen!

Fordern Sie eine kostenlose, unverbindliche Beratung und Präsentation in Ihrem Hause!

Rufen Sie an: ☎ 02736 44440

www.UNIBUS.de

EDV für Busreiseveranstalter

tafel am verschneiten Straßenrand: gilt nicht für uns, Omnibusse dürfen in Schweden nicht schneller als 90 km/h fahren. Wer sich nicht daran hält und erwischt wird, muss blechen und nicht zu knapp, die E4 ist mit zahlreichen stationären Radarfallen gespickt. Besser, man stellt sich auf die entspannte Art des schwedischen Reisens ein, man kommt auch so gut vorwärts.

Im Heck wird's kalt

Passend dazu die Antriebseinheit des Kompakt-Tourismo, die einen entspannten Eindruck hinterlässt. Aus dem Heck klingt leise säuselnd der 7,7 l kleine Sechszylinder, der OM 936 bringt es hier auf 354 PS, die auch mit Besatzung ausreichen. Kein überschäumendes Temperament, eher ein Ausdauersportler mit großer Lunge, der auch an Steigungen noch zulegen kann. Maximal 1.400 Nm Drehmoment sind bei mittleren Drehzahlen verfügbar, genau in diesem Bereich cruist man mit 90 (und 100) km/h über die Fernstraße. Dem kleinen Sechszylinder geht ein Powershift-Getriebe mit acht automatisierten Gängen zur Hand, das mit leistungsorientierter Abstimmung für ordentliche Fahrleistungen sorgt. Der Fahrtenschreiber mahnt



Das Tourismo-Cockpit: gutes Platzangebot, keine Schulterverstellung am Sitz, die alte Getriebebedienung.

zur Pause, die rapide fallende Tankanzeige auch. Gelegenheit, mit dem fälligen Fahrerwechsel den Wohlfühlstatus im Fahrgastraum kennenzulernen. Der Innenraum des Tourismo K ist nicht der Überflieger, aber die farbigen Akzente der Sitze und Vorhänge beleben die Optik gekonnt. Und immer wieder eine Empfehlung: die beiden Notausstiegs-

fenster aus Glas, die den Raum zusätzlich mit Tageslicht fluten. Die Bestuhlung mit 32 Sitzen bietet guten Komfort, für lange Strecken fehlen verstellbare Kopfstützen. Eine Toilette im Heck und eine kleine Küche im HeckEinstieg, der K-Mercedes hat alles an Bord, was man unterwegs braucht.

Nur der Kofferraum ist nicht üppig, trotz Hecktür bleiben unterflur nur 4,2 m³. Wie steht es um das Geräuschniveau? An der Front tost der heftige Westwind, das relativ zivile Antriebsorchester macht sich nur in den letzten Reihen bemerkbar, hier möchte man sich gerne eine warme Jacke überziehen. Ob es an der Heizungseinstellung liegt? Mit der Nachregulierung wird es nicht besser, wir wissen auch, warum: Die Konvektoren enden bereits an der vorletzten Reihe, rechts an der Hecktür wird nicht geheizt, einen Konvektor an der Rückwand hat man sich gespart.

Schlussendlich ging es doch ziviler, als wir dachten. Trotz Schnee und Eis blieben die Schneeketten verpackt in ihren Säcken, das ESP-System und den Notbremsassistenten haben wir auch nicht gebraucht. In die einbrechende skandinavische Dunkelheit geht es mit Tempo 85 und einer Marschdrehzahl von 1.280 Umdrehungen im achten Gang. Auffallend hier die nur mäßige Fahrbahnausleuchtung, unser K muss mit trübem Halogen-Fahrlicht auskommen. Gerade hier, wo jeder LKW und

Technik in Kürze: Mercedes-Benz Tourismo K

Maße und Gewichte

Länge/Breite/Höhe	10.320/2.550/3.365 mm
Radstand	4.980 mm
Kofferraumvolumen	max. 4,2 m ³
Tankinhalt	340 l
Adblue-Behälter	40 l
Zulässiges Gesamtgewicht	18.000 kg

Fahrwerk

Luftfederanlage mit elektronisch geregelter Fahrwerkregulierung; Vorderachse: Einzelradaufhängung ZF RL 75 E; hinten starre Antriebsachse MB RO 440. Reifen 295/80 R 22,5.

Kraftübertragung

Automatisiertes Powershift-8-Ganggetriebe GO 250-8, Übersetzungen i = 6,57–0,63, einfach unteretzte Hinterachse, i = 3,154

Lenkung

ZF-Kugelmutterlenkung Typ Servocom 8098.

Bremsanlage

EBS-Druckluftbremsanlage mit Scheibenbremsen plus ABS und ASR; Sekundär-Wasser-Retarder von Voith. ESP und Bremsassistent, Notbremsassistent.

Motor

Reihensechszylinder-Motor Mercedes OM 936, stehend im Heck, Turbolader und Ladeluftkühlung, Common-Rail-Direkteinspritzung, vier Ventile pro Zylinder, abgasarm nach Euro 6 mit Abgasrückführung, SCR-Katalysator und Partikelfilter.

Hubraum	7.700 cm ³
Nennleistung	260 kW/354 PS bei 2.200/min
Max. Drehmoment	1.400 Nm bei 1.200–1.600/min

Fahrgastkapazität

Sitzplätze
32 + 1 + 1/max. 41 + 1 + 1



Innenraum mit farbigen Akzenten; gut begehbare Hecktoilette; Miniküche im Einstieg – der Wasserbehälter für die Küche sitzt unverkleidet dahinter.

Omnibus Dachscheinwerfer trägt, zahlt sich eine leistungsfähige Xenon- oder gar LED-Beleuchtung aus. Xenon-Licht gibt es für den Turismo K, kostet allerdings extra. Der Notbremsassistent AEBS, jetzt gesetzlich vorgeschrieben, ist jetzt immer an Bord. Nicht zu haben, auch nicht für viel Geld, ist der Abstandsregeltempomat. Erst die nächste Turismo-Generation wird hier nachbessern.

Beim Zieleinlauf in Stockholm wissen wir es besser: Der kurze Turismo

K ist langstreckentauglich, auch wenn er dem 511er-Setra nicht das Wasser abgräbt. Dort, wo es rauer zugeht, zahlt sich robuste Qualität aus – die kann man dem Turismo K durchaus attestieren. Er ist solide verarbeitet und gut konserviert, hier klappert nichts, Türen und Klappen schließen satt.

Seine stärkste Seite sind die Fahreigenschaften: Der kompakte Mercedes spurt sicher, kurvige Kurse nimmt er leichtfüßig und wendig. Und federt omnibusfein, nicht eine Spur kleinbus-

mäßig. Sein maßgeschneiderter Antrieb macht sich besser als man glaubt und lohnt sich, wir rechnen mit günstigen Kraftstoffverbräuchen. Gern würden wir den talentierten Turismo K ein besseres Fahrlicht, ein Cockpit mit mehr Ablagen, einen besseren Fahrersitz und eine weniger fummelige Getriebebedienung gönnen. Steht alles bereits im Pflichten-/Lastenheft für den Nachfolger, der noch etwas auf sich warten lässt.

Wolfgang Tschakert

Kleinbustreff bei uns!



20. und 21. Februar 2016
Sa 12-17 Uhr, So 10-17 Uhr

CHR.SCHMITZ
Karosseriebau/Lackiererei

Ihr Omnibus-Spezialist!

Rurbenden · 52382 Niederzier
Telefon (02428) 4035 · Fax 5983
www.Karosseriebau-Schmitz.de
Info@Karosseriebau-Schmitz.de



Geht nicht – gibt's nicht!

- Unfallreparaturen mit Garantie
- Toiletteneinbau Chemie und Wasser
- Generalüberholungen
- Lackierungen aller Art
- Scheibeneinbau 24-Stunden-Service