

# Von München nach Dubrovnik

**Kaum vorgestellt, geht das überarbeitete Mercedes-Flaggschiff samt brandneuem Euro-6-Diesel auf große Fahrt. Von München nach Dubrovnik, auf den Spuren der klassischen Fernlinie, rollen wir gen Osten. Der Mercedes macht dabei eine gute Figur, wir haben es nicht anders erwartet.**

**Z**ur Abfahrt waren alle pünktlich erschienen – das Fahrerteam und die Betreuer des Herstellers, auf die Fahrgäste müssen wir mangels Konzession verzichten. Wir haben es eilig, noch liegen 1.500 Kilometer vor uns. Aber unser Fahrzeug ist ja, wenn man so will, ein guter Bekannter. Wir steigen ein und fahren los. Bei unserer Bustester-Ehre: Wer den Travego nicht intuitiv bedienen kann, sollte besser auf den VW Golf umsteigen. Niemand schaut unserem gelben Test-Omnibus nach, auch wenn er ziemlich plakativ die Safety-Coach-Beschriftung trägt. Man kennt ihn eben seit mehr als einem Jahrzehnt als wenig spektakulären Hochdecker, zahlreiche Fuhrparks schätzen ihn als wenig kapriziösen Gefährten für lange Distanzen. Vom neuen Mercedes-Benz Travego ist die Rede, so spricht der Hersteller, wir würden eher von einer gründlichen Modellpflege sprechen. Das aktuelle Modelljahr 2012/13 mit neuer Euro-6-Maschine erkennt man nur von hinten, man muss schon

eingeweiht sein, um es zu erkennen. Aber wer weiß, wo er hinschauen muss, erkennt viele Neuheiten.

## Das Tempo stimmt

Unser ambitioniertes Ziel heißt Dubrovnik, unsere Haltestelle am Münchner Flughafen-terminal zeigt sich am Morgen kühl und wolkenverhangen. Wir reisen entlang einer Euro-lines-Fernlinie Richtung Südosten, der Wärme entgegen – mit einem großzügigeren Fahrplan

ANZEIGE



Sie können nur gewinnen!  
Fordern Sie eine kostenlose, unverbindliche Beratung und Präsentation in Ihrem Hause!  
Rufen Sie an: ☎ 02736 44440  
**UNI BUS.de**  
www.uni-bus.de  
EDV für Busreiseveranstalter

als praxisüblich über Österreich nach Slowenien, dann über Rijeka und Zadar zum Endpunkt. Die ersten Staus und Verkehrskolonnen treffen uns schon kurz hinter München, das kann ja noch heiter werden. Hier entlastet der Abstandsregeltempomat (ART) den Fahrer, wir machen es uns hinter den Vorausfahrenden gemütlich und überlassen dem Kollegen Rechner die Geschwindigkeitsregelung. Bald läuft der Verkehr wieder, wir queren die Alpen

Zahlreiche Tunnels begleiten den Weg Richtung Osten – die Autobahn schneidet das Velebit-Gebirge.





Endlich Kilometer fressen auf der Autobahn – der Verkehr in Kroatien verläuft gleichförmig und wenig hektisch.

am Tauern- und Katschberg-Tunnel und freuen uns über den Lichtsensor, der das Licht an- und ausknipst. Im Innenraum bleibt es dann freilich dunkel, was die Fahrgäste weniger erfreut. Liebe Entwickler, an eine Nachtbeleuchtung für die Fahrgäste habt ihr dabei nicht gedacht – bitte nachbessern.

Auf der Alpen-Autobahn singen wir das hohe Lied auf das ausgefeilte Bedienkonzept. Per Tempomat schiebt der bullige 12,8-l-Sechszylinder mit der Macht von 2.300 Nm 100 km/h bergauf, bergab regelt der automatische Tempobegrenzer den Overspeed ganz alleine weg. Wird es steiler, ziehen wir den Retarder oder bremsen per Pedal – der Tempomat schaltet sich anschließend wieder zu, der Fahrer muss nicht unentwegt in den Schaltern rühren. Kein Wunder, dass das Tempo stimmt, wir erreichen die slowenische Hauptstadt Ljubljana und ihren Omnibusbahnhof just in time. Hinter der Wetterscheide des Alpenhauptkamms herrschen hochsommerliche Temperaturen, statt leichter Heizung ist jetzt die Klimaanlage

gefragt. Im Fahrgastraum herrschen 22 Grad Celsius, wie eingespeist, nur am Fahrerplatz ist's ein wenig wärmer. Gleich geht es auch weiter, wir ärgern uns kurz über das bordeigene Navigationsgerät, das uns erst ein wenig warten lässt und uns dann irre leitet. Nur die großen Straßen Europas sind auf den Speichermedien, die Detailnavigation ins Ziel bleibt mangelhaft. Ein Navi aus dem Zubehörhandel macht es besser, es bringt uns ziemlich rasch auf Kurs Rijeka.

Über die bekannt kurvenreiche Strecke arbeiten wir uns Richtung Adriaküste, der Travego geht dabei seinem Fahrer gut zur Hand. Dann erst mal Zwangsstopp an der kroatischen Grenze, wo man für unseren Ballast ein Carnet de Passage verlangt, über das wir nicht verfügen. Nach langen Erklärungen zum Testfahrzeug wird den Zöllnern unser Tun plausibel: Unser Test-Travego befördert ausschließlich Sandsäcke an Bord und keine Fahrgäste, damit darf unser gelber Express den Schlagbaum Richtung Kroatien passieren. Weil der Merce-



Fernfahrt ohne Passagiere – statt dessen belasten 6 t Sandsäcke den Travego.



Zahlreiche Zahlstellen auf der Autobahn, unser Travego wird in Kategorie 3 klassifiziert.



Für die Go-Box werden 150 Euro fällig, der Euro-6-Travego spart schon heute 50 Euro-

**Wird es steiler, ziehen wir den Retarder oder bremsen per Pedal – der Tempomat schaltet sich anschließend wieder zu, der Fahrer muss nicht unentwegt in den Schaltern rühren.**

des zuletzt nicht sehr gefordert ist, sinkt der Durchschnittsverbrauch laut Display auf 25,1 l/100 km, obwohl die Klimaanlage bei immer noch 33 Grad Außentemperatur mächtig zu tun hat.

Die Hafenstadt Rijeka empfängt uns in mildem Abendlicht, die Tagesetappe findet am gut bevölkerten Busbahnhof ihr Ende, ein Eurolines-Fahrer hat es nicht so leicht.

### Stauerfahrungen

Am nächsten Morgen eilen wir die gute alte Küstenstraße ostwärts, nicht allzu lange, bis uns der erste Stau aufhält. Bergauf lassen wir die neue Kriechfunktion des Powershift-Getriebes walten, bis uns der Rechner per Display ein „Kupplung überlastet“ mitteilt, die Warnung erscheint sogar in drastischem Rot. Wir halten mehr Abstand und sparen uns jeden zweiten Anfahrvorgang. Fortan schalten wir an längeren Stehzeiten ganz konservativ auf neutral. Jetzt gibt es für die Sensorik nichts mehr zu meckern. Endlich rollt der Tross, Kurve folgt auf Kurve, dann wieder ein Ort, in dem die lokale Polizei den Verkehr händisch regelt – schon folgt wieder ein Stau, das ist ja kein Wunder. Aber endlich erreichen wir Senj, dort biegen wir Richtung Autobahn ins Landesinnere ab. Wir queren auf einer kurvenreichen Passstraße (698 Höhenmeter) den Velebit-Gebirgszug, bleiben aber erst mal hinter Wohnwagengespannen hängen. Endlich eine Lücke, die mit dem 476 PS starken Triebwerk zu zum Überholen reicht – dann bergab kann der neue

Wasserretarder zeigen, dass er die Fuhre absolut in Griff hat. Während wir die gewohnt straffe Fahrwerksabstimmung in den engen Kurvenradien zu schätzen wissen, registrieren wir durchaus das Poltern auf den ungepflegten Fahrbahnoberflächen. Nicht ausgebesserte Frostaufbrüche sind die Regel, im mediterranen Kroatien herrschen im Winter deftige Minusgrade, zumindest auf der dem Meer abgeneigten Bergseite. Mittlerweile scheint sich ein Vogel im Vorderwagen eingenistet zu haben. Es zwitschert im Gebälk, erst später können wir das Geräusch exakt lokalisieren. Es ist das Reserverad, das sich beim forschen Tempo gelockert hat – beim nächsten Halt wird es fixiert, das Vöglein hat anschließend Ruhe gegeben.

Die Autobahn Richtung Split bietet freie Bahn, um endlich entscheidende Meter zu machen. Das Thermometer zeigt etliche Plusgrade über 30, die Klimaanlage muss jetzt mächtig klotzen. Fährt man gegen die Sonne, trägt der Fahrer Schweißperlen auf Armen und Gesicht.

ANZEIGE

Man kann ja den Fahrgästen den Ausguck nicht mit einem Sonnenrollo verderben. Die serienmäßige Opticool-Windschutzscheibe, die Wärme und Infrarot-Strahlung absorbieren soll, kommt hier an ihre Grenzen. Einen klimatisierten Fahrersitz haben wir immer für extremen Luxus angesehen, bei südeuropäischer Sommerhitze könnten wir uns sehr damit anfreunden – jedenfalls würde er dem Fahrer einen permanent feuchten Rücken ersparen.

Beinahe mit dem mittäglichen Sonnenhöchststand meldet sich der Attention Assist (Aufmerksamkeitsassistent) mit einer Kaffeetasse im Display – okay, dann soll eben der Kollege ans Steuer. Die Pausenzeit, während wir weiter südostwärts rollen, wird zum ausgiebigen Komfortcheck genutzt. Die Dreisterne-Bestuhlung aus der neuen Generation sieht appetitlich aus und soll gegenüber den Vorgängermodellen erheblich Gewicht einsparen. Aber von wegen Schlafplatz: Zählt man zu den großgewachsenen Menschen, wird man im Dämmerzustand unliebsam ins Hier und Heute geholt. Der Kopf fällt weit in den Nacken,

so kann kein Mensch vernünftig ruhen. Eine längere Lehne müsste schon sein, eine zweite Armlehne mittig zwischen den Sitzen wäre auch nicht verkehrt. Der Anschnallpflicht wird mit Zweipunktgurten Genüge getan, aber was macht der Fahrer, wenn die Fahrgäste nicht wollen? Um die gesetzlichen Vorgaben durchzusetzen, wären die Fahrzeughersteller gefordert. Mit Belegungserkennung auf allen Sitzen und Warnlampen im Cockpit – erst nach dem Erlöschen wird abgefahren, die meisten Buspassagiere machen es im Flugzeug klaglos mit.

## Dezenter Tonfall

Und weil wir gerade am Meckern sind: Der Raum hinter der letzten Reihe wird seit eh und je nicht vernünftig genutzt – hier landen leere Flaschen und sonstiger Wohlstandsmüll, den der Fahrer unter Mühen wieder rausfischen muss. Zwischen den beiden Mittelsitzen hinten könnte eine kleine Ablage gute Dienste leisten. Schön, dass die Kaffeemaschine gute trinkbare Qualität liefert. Aber nur mit Bord-service, den es im Fernliniengeschäft sicher nicht gibt. Eine individuell bedienbare Espresso-Maschine ließe sich prima integrieren und kommerzialisieren, ein Getränkeautomat für Kaltgetränke wäre auch nicht übel. Aber genug der Kritik, der Travego beherrscht die Grundtugenden eines modernen Reisebusses auf dem FF. Im Tonfall bleibt er auf allen Plätzen gnädig dezent und hält seinen Fahrgästen die größten Sündenfälle der Straßenbauer vom Leibe.

Schon haben wir die norddalmatinische Hafenstadt Zadar und seine venezianische Altstadt hinter uns gelassen, wir nehmen Kurs auf Dubrovnik und mühen uns am Ende der Autobahn über engste Passstraßen und grobes Geläuf bis zur Küste. Die Verbrauchsanzeige zeigt durchschnittlich 32 l/100 km, jetzt geht es tendenziell bergab. Kurz hinter Ploc, knapp hundert Kilometer bis zum Ziel, wartet noch eine Schlange Autofahrer vor der bosnischen Grenze geduldig auf Abfertigung. Was die Grenzer wohl zu unseren Sandsäcken sagen? Gar nichts, sie winken uns durch – nach zehn Kilometern nochmal diese Grenze, dann



Enge Gassen in Dubrovnik, auch der Schwerverkehr muss hier durch.

verlassen wir den bosnischen Korridor und haben endgültig freie Fahrt. Dann geht unser Trip auch schnell zu Ende, jetzt nur noch nach dem Omnibusbahnhof fahnden, unser mobiles Navi macht es möglich. Nach exakt 1.489 Kilometern erreichen wir den Autobusni Kolodvor in Dubrovnik. Gänzlich unspektakulär: Nicht einmal hat sich das ESP mit einem Eingriff gemeldet, den Spurassistenten haben wir nur auf Autobahnen aktiviert. Die Fahrt im Travego verlief reibungslos, wie nicht anders erwartet. Und an der Tankstelle erfolgt die Schlussabrechnung: Der gute Stern auf Europas Straßen hat letztlich 30,6 Liter Diesel auf 100 Kilometer konsumiert, kein Rekord, aber ein sehr realistischer Wert mit 20 Tonnen auf allen Rädern und hochsommerlichen Außentemperaturen auf dem Dach. Keineswegs zu viel, das kann jeder Praktiker bestätigen. Und selbst mit halbvoller Auslastung verbraucht ein Fahrgast nur 1 l/100 km. Da soll einer sagen, Busfahren sei nicht mehr zeitgemäß – umweltverträgliche Fernreisen kann kein Verkehrsmittel besser.

Wolfgang Tschakert



Es zirpt im Vorderwagen – die Ursache: Das Reserverad muss neu fixiert werden.

### Die Busprofis

AK GmbH

schnell  
preiswert  
kompetent

Wie reden nicht über Qualität

wir liefern sie!

## Verschleißteile für Busse

NEOPLAN · MAN · SETRA · MERCEDES · BOVA · SOLARIS · VOLVO

[www.diebusprofis.de](http://www.diebusprofis.de)  
Mail: [m.kleemann@diebusprofis.de](mailto:m.kleemann@diebusprofis.de)  
Buchhorster Str.23  
16567 Mühlenbeck bei Berlin

# Omnibusersatzteile für Profis

**24H Notdienst! Scheuen Sie sich nicht uns zu kontaktieren!**  
Mobil: 01705522724 | 015117286006  
Phone: +49 (0) 33056-2873 0  
Fax: +49 (0) 33056-2873 23