



Mercedes-Benz Tourino

Großer „Kleiner“ mit Komfortnote

Formal sowie in Sachen Komfort und Sicherheit steht er den großen Travegos recht nahe, doch mit seiner technischen Basis steht der Heckmotor-Midibus von Mercedes allein auf weiter Flur.

Die Diskussion mag an eine „never ending story“ erinnern. Wer anstelle eines vollwertigen Langfahrzeugs zu kompakteren Formaten neigt, muss sich entscheiden: soll es ein großer Kleiner oder ein kleiner Großer sein? Die großen „Kleinen“ müssen in der Regel mit dem Ruf leben, Ableger von Kleinlastern zu sein. Ein eindeutig budgetorientierter Kompromiss, der aber in Sachen Fahrgastkomfort keine optimalen Ergeb-

nisse verspricht. Anders verhält es sich mit den kleinen „Großen“, die mit der technischen Basis ausgewachsener Reisebusse zu hohen Kosten elitäre Ansprüche befriedigen.

Dass große „Kleine“ durchaus komfortable Zeitgenossen sein können, steht seit den Zeiten des kultigen Clubbus Setra S 6 außer Frage. Sein Erfolgsgeheimnis lag in maßgeschneiderter, kompromissloser Omnibustechnik, die ganz auf Einsatz

und Kampfgewicht zugeschnitten war. Mit seinem Fahrzeugkonzept mag der Mercedes-Midi Tourino der legitime Nachfolger des Baby-Setras sein. Er sieht vielleicht nicht so schnuckelig aus – mit etwa 9,30 m Länge und 3,30 m Höhe erreicht der Tourino schon ein stattliches Omnibusformat. Das reicht dann mit einem 900er-Sitzteiler für maximal 30 Sitze, bei 830 mm für 32 Fahrgäste und mit 770 mm für eine maximale Kapazität von



Gefertigt wird der Midi in bei Caetano in Portugal.

34 Passagieren. Von seinen wenigen Wettbewerbern am Markt distanziert er sich mit einem lupenreinen Omnibusfahrwerk – als einziger in der Gewichts- und Größenklasse mit Einzelradaufhängung vorn, Vierbalg-Luftfederung hinten, thermodynamischem Voith-Retarder, und nicht zuletzt eine EBS-Bremsanlage mit Scheibenbremsen rundum, Bremsassistent und ESP. Für das nötige Wohlfühlaroma im Innenraum sorgt ein umfangreiches Standardpaket – der Tourino rollt von Haus aus mit attraktiven CRX-Reisesitzen, Kühlschrank, Doppelverglasung und Klimaanlage zum Kunden.

Mitglied der Familie. Auch wenn er nicht von eigenen Mercedes-Fertigungsbändern rollt, weist sich der Tourino doch als Mitglied der Mercedes-Reisebusfamilie aus. Es mögen wohl die geringer eingeschätzten Stückzahlen sein, die für eine Verlagerung zum portugiesischen Produktionspartner Caeta-

no sprachen, an dem Evobus zu 26 Prozent beteiligt ist. Der Mercedes-Midi trägt unter der gewölbten Frontscheibe bereits den neuen dreidimensionalen Kühlergrill, dazu die alten, weniger konturierten Scheinwerfer der alten Travego-Generation und die gleichen Fühler-Spiegel. Unter das Kapitel Familien-Look fallen auch die Seitenwände mit bündig geklebten Seitenscheiben – die dynamischen Schwingen an der B-Säule gehen nahtlos in die Verkleidung der Dachklimaanlage über. Eher schlichte Linien zieren das Heck, das den Mercedes-Stern nur in der Heckscheibe tragen darf.

Für den Tourino sprechen viele Argumente. Das Wichtigste zuerst: Er trägt den Motor dort, wo ihn ein Reisebus haben sollte – im Heck. Damit ist er bei Tempo 100 beinahe so leise wie ein Großer, die gemessenen 69,6 dB(A) im Heck bestätigen die subjektiven Wahrnehmungen. Der hintere Überhang fällt mit 2,77 m noch maßvoll aus – der Radstand des Tourino ist immerhin lang genug, um an-

Der Kleinste in der Familie der Mercedes-Reisebusse – in Sachen Komfort und Sicherheit auf Augenhöhe mit seinen großen Travego-Brüdern.



Maße und Gewichte

Gesamtlänge.....	9.350 mm
Gesamtbreite	2.400 mm
Gesamthöhe	3.300 mm
Radstand.....	4.680 mm
Wendekreisdurchmesser.....	17.120 mm
Überhänge vorn/hinten.....	1.900/2.770 mm
Stehhöhe Mittelgang.....	1.940 mm
Leergewicht (lt. Hersteller).....	9.480 kg
Zulässiges Gesamtgewicht	12.600 kg
Kofferraumvolumen.....	circa 4,4 m ³
Volumen Kraftstofftank	200 l
Bestuhlung	26 + 1 +1

Antriebsstrang

Motor: Daimler-Chrysler OM 906 LA; Sechszylinder-Reihendiesel mit Abgasturbolader und Ladeluftkühlung, drei Ventile pro Zylinder (2 x Einlass, 1 x Auslass); Direkteinspritzung mit elektronisch gesteuertem Steckpumpe-Leitung-Düse-Einspritzsystem. Hubraum: 6,4 l; Leistung: 205 kW (280 PS) bei 2.200/min; maximales Drehmoment: 1.100 Nm bei 1.200 bis 1.600/min

Getriebe: Daimler-Chrysler G85-6, synchronisiertes Sechsgang Schaltgetriebe mit Einscheiben-Trockenkupplung und Servo-Betätigung, Übersetzung i=6,7-0,73:1; Hinterachsübersetzung i=3,909

Fahrwerk

Federung: Vorderachse Einzelradaufhängung mit Doppelquerlenkern, 2 Luftbälge, 2 Stoßdämpfer und Stabilisator; Starrachse hinten, Mercedes-Benz H02, 4 Luftfederbälge, 4 Stoßdämpfer, Stabilisator.

Reifengröße 265/70 R 19,5

Bremsen/Lenkung: 2-Kreis-Druckluft-Betriebsbremsanlage mit ABS, ASR, EBS und Scheibenbremsen rundum, ESP-Fahrdynamikregelung serienmäßig, Federspeicher-Feststellbremse, Dauerbremse Retarder Voith VR 123. Kugelumlauf Lenkung ZF Servocom 8095, variable Übersetzung i=15,7-18,5, Lenkeinschlag maximal 52 Grad am inneren Vorderrad.

Preis Testfahrzeug: 215.000 Euro



Diese Vorderachse ist eine Zierde – Doppelquerlenkerachse mit Federbeinen von ZF Sachs.



Schmaler Kofferraum ohne großes Schluckvermögen – bei voller Auslastung reicht es nur für 450 Kilogramm.

sehnliche Proportionen sicher zu stellen. Der große Vorzug dieses Fahrzeugkonzepts, die Wendigkeit in engen Städten und auf Bergstrecken, bleibt nicht auf der Strecke. Der kompakte Tourino dreht auf einem Wendekreis von nur 17,12 m.

Vollwert-Mini. Wo sich andere Kompakte mit schmalspurigen Starrachsen schwankend und springend über Schlaglöcher quälen, zeigt der kleine Vollwert-Midi, dass es auch anders geht. Verantwortlich dafür zeichnet als Vorderachse eine platzsparende Einzelradaufhängung nach McPherson-Bauart mit Doppelquerlenkern, die leichte Starrachse hinten wird auf vier Luftbälge gebettet. Feinfühlig werden so auch schlechte Fahrbahnen überrollt, ohne die Fahrgäste zu strapazieren. Vom Feinsten ist der Abrollkomfort selbst bei niedrigen Geschwindigkeiten, auch auf Querfugen und Kanaldeckeln bleibt der trockene Schlag aus, den man von vielen Reisebussen kennt. Ohne Irritation läuft der Tourino geradeaus, was in dieser Fahrzeugklasse nicht alle können. Aber erst wenn es über kurvenreiche Landstraßen geht, zeigt sich die große Klasse des Tourino-Fahrwerks. Zügig und nur wenig untersteuernd nimmt der Midi alle Radien und animiert

MESSWERTE

Beschleunigung

0-60 km/h	16,7 s
0-80 km/h	27,2 s
0-100 km/h	41,3 s

Elastizität

80-100 km/h, 6. Gang	15,8 s
----------------------------	--------

Innengeräusche

80 km/h Front/Mitte/Heck	66,2/66,4/69,2 dB(A)
100 km/h Front/Mitte/Heck	69,6/69,2/69,6 dB(A)

Ø = Durchschnitt

TESTERGEBNIS

Autobahn

Verbrauch Ø	19,2 l/100 km
Geschwindigkeit Ø	96,7 km/h

Landstraße

Verbrauch Ø	20,9 l/100 km
Geschwindigkeit Ø	68,6 km/h

Bergwertung

verkehrsbedingt ausgefallen

Testverbrauch gesamt

gefahrene km	356 km
Verbrauch Ø	19,8 l/100 km

Wetter

sonnig, teilweise windig;
+19° C

Ø = Durchschnitt



Bequemer Einstieg vorn – wie eine Nachrüstlösung der gelbe Handlauf



Die Ergonomie stimmt – nur das Display in der Mitte lässt sich bei Lichteinfall nicht ablesen.



Der Kleine hat, was auch die Travegos bieten – auch ein DVD-Videosystem mit Flachbildschirmen.



Ansprechender Innenraum, die reduzierte Innenbreite verlangt nach schmälere 40er-Sitzen.

gern zu einer forschen Gangart. Dabei bleibt der Tourino in allen Fahrsituationen äußerst gutmütig und es grenzt schon an groben Unfug, eine ESP-Reaktion herauszufordern.

Spaß an der Arbeit vermittelt die für Mercedes typische Leichtfüßigkeit. Ergonomie im Cockpit heißt das schlagende Argument, im Tourino stimmt sie für jeden Fahrer, alles ist leichtgängig und präzise. Herauszuheben aus dem wohlkomponierten Konzert ist hier die Lenkung, die mit viel Gefühl die Richtung vorgibt. Gegen Aufpreis gibt es dazu ein schönes Lederlenkrad, das ganz gewiss zur Motivation des Fahrers beiträgt.

Der Kultivierte. Das kleine Euro 3-Kraftwerk im Heck mit der Bezeichnung OM 906 LA liefert 280 PS bei 2.200 Umdrehungen, ab der Einführung von Euro 4 im Herbst darf der Fahrer mit fünf Pferdestärken mehr rechnen. In der Praxis möchte man jedenfalls keine einzige davon missen. Der 6,4 l große Reihensechszylinder aus dem Atego-Programm ist mit 1.100 Nm maximalem Drehmoment kein Muskelprotz, bewegt den 12,6-Tonner aber durchaus kultiviert und standesgemäß. Schließlich kann der Midi auf großer Fahrt den hochmotorisierten großen Hochdeckern durchaus folgen – bei Tempo 100 dreht der mit PLD-Einspritzung befeuerte Diesel im sechsten Gang knapp 1.800 Umdrehungen. Wird an Steigungen Motorleistung gebraucht, sind schnell höhere Drehzahlen ange-

Im Tourino stimmt die Ergonomie für jeden Fahrer, alles ist leichtgängig und präzise.

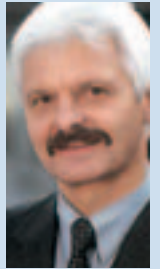
sagt. Beinahe klassisch mutet der lange Schaltstock der Drehwellenschaltung an, das hauseigene Sechsgang-Getriebe ist gut abgestimmt und lässt sich flink schalten. Die lange Achsübersetzung des Testfahrzeugs schont auf langen Strecken Fahrgäste und Budget, auf den mittelschweren Autobahnetappen kommt der Midi mit durchschnittlich 19,2 l/100 km über die Runden. Selbst auf langsameren Landstraßen bewährt sich der Antriebsstrang mit ordentlichen Fahrleistungen und einem Kraftstoffkonsum von etwa 20 l/100 km. Nur im überwiegenden Nahverkehrseinsatz oder auf schwieriger Topografie zahlt sich eine kürzere Übersetzung aus.

Ausgereizt. Dass der Tourino nicht alles besser kann, zeigt sich bei der Bestandsaufnahme mit Zollstock und Waage. Trotz guter Raumökonomie bleibt der Tourino ein Midi mit knapperem Zugschnitt. Das Breitenmaß von 9.350 mm lässt nur schmälere 40er-Sitze zu, um den erforderlichen Mittelgang zu gewährleisten. Mit 4-Sterne-Bestuhlung und 26 Fahrgastsitzen, Toilette und Küche im Heck zeigt sich der Test-Mercedes großzügig und langstreckentauglich. Der Fahrgast muss auf nichts We-



Unser Fazit: Mercedes-Benz Tourino

Mit einem Preis von 215.000 Euro ist der Tourino gewiss kein Schnäppchen. Mit seiner technischen Ausstattung spielt er den Überflieger – sein Sicherheitsfahrwerk mit 5-Sterne-Komfort ist Extraklasse. Mit dem Premiumanspruch nicht zu vereinbaren sind ungleiche Spaltmaße, nachlässig geklebte Dichtmasse und billige Oberflächen im Innenraum – mit etwas Produktpflege sollten diese Detailmängel aber zu beheben sein. Im Alltag kann man sich auf den Tourino verlassen – die meisten Komponenten und Aggregate haben sich bereits in vielen Evobus- und Mercedes-Produkten bewährt. Die Betriebskosten liegen klar unter Travego-Niveau. Wer Kilometer frisst, wird sich an den knapperen Wartungsintervallen von nur 60.000 Kilometern stören. Gute Betreuung ist vom dichtmaschigen Evobus-ServiceNetz zu erwarten, das auch im europäischen Ausland hilft.



**Testet Omni-
busse für die
Bus-Fahrt:
Wolfgang
Tschakert**

sentliches verzichten, der Tourino bietet auf Wunsch, was auch im großen Travego zu haben ist.

Mit 34 Passagieren an Bord wird es allerdings eng an Bord. Ein Schild über

dem Fahrer mahnt dann die höchstzulässigen 450 kg Gepäck an, voll besetzt stehen dem Fahrgast nur 13 Kilo zur Mitnahme zu. Die finden freilich im mit 4,4 Kubikmeter nicht allzu großen Gepäckraum

bequem Platz. Schuld daran sind die recht knapp bemessenen Achslasten ohne Reserven, die das ausgereizte Fahrzeugkonzept des Tourino vorgibt.

WOLFGANG TSCHAKERT