



## Economy mit Stern

Nach elf Jahren Produktionszeit präsentiert sich der Tourismo schlank wie nie und mit modernen Aggregaten. Reichen die Tugenden des Klassikers, um mit den meist jüngeren Wettbewerbern mitzuhalten?



**Wenn das Preis-Leistungsverhältnis zählt, hat der Tourismo-Hochdecker gute Karten (oben). Stets eine gute Figur im Job – der Tourismo macht es seinen Fahrern leicht.**

In schwierigen Zeiten sind es die wenigen Konstanten, die Sicherheit und Halt geben. Nur ja keine Experimente wagen, lieber greift man jetzt auf die altbekannten und bewährten Produkte zurück. Es gibt sie noch, die klassischen Omnibusse, die ein wenig nach gestern aussehen. Wie der Tourismo von Mercedes, der seit elf Jahren formal unverändert seinen Dienst versieht. Er musste für die Omnibus-Bauer von Mercedes die Kartoffeln aus dem Feuer holen, nachdem der Plattformspender O 404 frühzeitig aufs Altenteil geschickt wurde. Nur wenige Bustypen haben das Zeug zum Bestseller, mögen sie auch technisch moderner oder wegenger eingekleidet sein. Mehr als 10.000 Einheiten rollten von den Bändern des modernen Omnibuswerkes

Mercedes-Benz Türkiye in Hosdere bei Istanbul, der Erfolg des Tourismo war auch der Wegbereiter für zahlreiche Wettbewerber.

Der Kunde weiß, was er an seinem Tourismo hat. Der Zweckform-Quader der Karosserie weist noch immer die klassischen Standardmaße von einst auf – mit 12 m Länge und 2,50 m Breite kann er bei Dreisterne-Bestuhlung 48 Fahrgäste befördern. Klassischer Omnibus-Bau sorgt für die nötige Solidität, der RHD-Hochdecker macht nicht nur optisch einen bombenfesten Eindruck. Er wurde ja auch für die schlechten Straßen im türkischen Hinterland entwickelt, wo er sich mit erstaunlich hohen Laufleistungen bewährte. Bis zu 400.000 Kilometer pro Jahr sind in der Türkei keine Seltenheit. Die Solidität schlug sich aber beim Leer-

gewicht nieder, was die Mercedes-Techniker im vergangenen Jahr veranlasste, nach überflüssigen Pfunden zu suchen. Mit der leichteren Umform-Hinterachse aus dem Travego, leichteren Stahlrädern und Alu-Komponenten für Tank und Luftkessel konnte das Fahrgestell abgespeckt werden, ein Aluminium-Sandwichboden und dünnere Seitenscheiben brachten die entscheidenden Kilos. Selbst die Armlehnen an den Fensterplätzen wurden dem Rotstift geopfert, was dem Tourismo mehr Sitzbreite, weniger Gewicht und Kosten einbringt.



In der Breite etwas eng geschnitten – der attraktiv möblierte Innenraum überzeugt vor allem mit guter Verarbeitung (oben links).  
 Bequeme CRX-Sitze aus haus eigener Fertigung, vor allem mit 4-Sterne-Komfort-Abstand (oben).  
 Extra Handlauf für den Linieneinsatz (ganz links).  
 Moderne Einbauten, ein abschließbares Servicefach in der Gepäckablage. Nur der antiquierte Röhrenmonitor stört das Bild.

Von Fortschritt kündigt auch der verbesserte Rostschutz, alle Tourismus durchlaufen jetzt die neue KTL-Grundieranlage des türkischen Omnibuswerks. Beruhigende 13,3 Tonnen bringt der RHD-Hochdecker leer auf die Waage, die Nutzlast reicht reisefertig auch für den voll ausgelasteten Bus. Seinen Beitrag dazu leistet auch das Kraftstoffvolumen, statt der gewohnten 540 Liter führt der Turismo nur noch 400 Liter Diesel mit sich. Die reichen aber immer noch für eine Reichweite von knapp 1.500 Kilometern. Mit der verordneten Diät hat auch der 11,6 m<sup>3</sup> große Kofferraum wieder seine Berechtigung, der bequem über große Parallelklappen beladen wird.

Für die Fahrgäste ist das eher unerheblich. Wer sich am Busbahnhof damit

abgefunden hat, dass für ihn kein Superhochdecker vom Schläge einer Topclass oder eines Starliners bereit steht, fühlt sich im knapper geschnittenen Innenraum des Economy-Mercedes gut aufgehoben. Etwas stiefmütterlich sitzen allenfalls die Passagiere der ersten Reihe, ihnen verwehrt der einst so verwegene Schwung der C-Säule die Sicht zur Seite. Dafür haben die Freunde der letzten Reihe jetzt Platz fürs Handgepäck, die Klimakomponenten wurden auf die Außenseite des Dachs verbannt.

Trotz Sparkurs wirkt der Innenraum nicht spartanisch, vor allem wenn der Bus mit Viersterne-Komfort möbliert wird. Die gut geschnittenen CRX-Sitze mit modernem Einhebel-Mechanismus laden gleich zum Platznehmen ein. Die

## Maße und Gewichte

Länge.....	11.980 mm
Breite.....	2.500 mm
Höhe (mit Klimaanlage).....	3.647 mm
Radstand.....	6.250 mm
Vorderer Überhang.....	2.595 mm
Hintere Überhang.....	3.135 mm
Wendekreisdurchmesser.....	21.146 mm
Leergewicht.....	13.260 kg
Kofferraumvolumen ohne Toilette.....	11,6 m <sup>3</sup>
zGG.....	18.000 kg
Fahrgastplätze.....	44+1+1

## Antriebsstrang

**Motor:** Wassergekühlter Reihensechszylinder Mercedes OM 457 LA, stehend im Heck, Turboaufladung und Ladeluftkühlung, elektronische Pumpe-Leitung-Düse-Direkteinspritzung, 4 Ventile pro Zylinder, abgasarm nach Euro 3; Bohrung/Hub 128/155 mm, Hubraum 11.967 cm<sup>3</sup>, Nennleistung 310 kW (422 PS) bei 1.900 U/min, maximales Drehmoment 1.900 Nm bei 1.100 U/min

**Kraftübertragung:** Einscheibentrockenkupplung MFZ 430, mechanisches 6-Gang-Getriebe GO 190, Übersetzungen 8,17 – 1,00, einfach unteretzte Hinterachse i = 3,08 oder wahlweise 2,846/3,154.

## Fahrwerk

**Vorderachse:** mit Doppelquerlenker-Einzelradaufhängung MB VO 4/21, zwei Luftfederbälge, zwei Stoßdämpfer, Stabilisator; zul. Achslast 7,0 t. Starre Hinterachse MB HO 6, vier Luftfederbälge, vier Stoßdämpfer, zul. Achslast 11,5 t. Bereifung 295/80 R 22,5.

**Bremsanlage:** Zweikreis-Druckluft-Bremsensystem, Scheibenbremsen an allen Achsen, Dauerbremse Voith-Retarder VR 115E, ABS und ASR.

**Lenkung:** ZF-Kugelmutterlenkung Typ Servocom 8098, Übersetzung variabel 17,0 – 20,0:1, max. Radeinschlag am kurveninneren Vorderrad 56°, pneumatische Lenkradverstellung in Höhe und Neigung.

hohe Fenster-Brüstung des Tourismo vermittelt ein gutes Gefühl der Sicherheit, geschmackssicher sind die Dekors und Bezüge, auch die Decken- und Seitenwand-Verkleidungen wirken weder billig noch altbacken. Ins moderne Bild passen auch die Toiletten- und Küchen-Einbauten, sieht man einmal von den voluminösen, aber kostengünstigeren Röhrenmonitoren ab. Dorthin kann der Fahrer die Karten des Navigationsgerätes schalten oder einen Video-Film abspielen.

# TEST MB Tourismo RHD



**Riesiger Kofferraum mit 11,6 m<sup>3</sup> Fassungsvermögen, wahlweise Klappscharniere oder Parallelhubklappen. Von Sicherheitsexperten beanstandet – die Elektrozentrale gehört an einen sicheren Platz.**

Über dem Mitteleinstieg sitzt eine Kamera, mit deren Hilfe der Fahrer auf seinem Monitor den Aufgang samt Toilettentür im Blick hat. Bordbesatzungen mit Stewardessen werden den zweiten Kühlschrank am WC-Häuschen schätzen, so spart man sich so manchen Weg durch den schwankenden Bus. Auch in Sachen Heizung und Lüftung profitieren die Fahrgäste von den Erfahrungen des Herstellers in Kleinasien – wer mit den dort herrschenden klimatischen Verhältnissen zurecht kommt, hat hier zu Lande nur wenig Probleme. Zumal die schnelle Temperierung und der stete Luftaustausch keinen Sturm in den Dachgebläsen entfacht. Von hoher Reife kündigt auch der überraschend niedrige Geräuschpegel im Innenraum. Die Fahrgäste bleiben weitgehend unbelästigt von den Fahrgerä-

## MESSWERTE

### Kraftstoffverbrauch

*Verbrauch der einzelnen Etappen*  
Autobahn 26,5 l/100 km bei 97,8 km/h  
*Durchschnittsgeschwindigkeit*  
Landstraße 28,4 l/100 km bei 66,3 km/h  
Bergwertung 138,6 l/100 km bei 46,25 km/h

### Fahrdynamik Beschleunigung

0–60/80/100 km/h .....16,9/26,4/38,2 s  
*Elastizität*  
80–100 km/h/6. Gang ..... 13,21 s

### Innengeräusche

80 km/h  
Front/Mitte/Heck.....68,2/65,8/65,2 dB(A)  
100 km  
Front/Mitte/Heck .....68,7/65,8/66,7 dB(A)

### Testverbrauch gesamt

Verbrauch Ø.....28,98 l/100 km  
Ø = Durchschnitt

schen, unabhängig wo immer man auch sitzen mag. Klappern und Knistern ist auch von unbesetzten Sitzen nicht zu vernehmen.

Das Cockpit erinnert an den verflorenen O 404 – hinter dem großen Steuerrad des RHD-Mercedes fühlt sich der Fahrer noch als Kapitän der Landstraße. Hier droht noch keine Fremdbestimmung durch einen Bordrechner und selbsttätige Assistenzsysteme, auch die vielen Instrumente des altertümlichen Armaturenbretts behalten den Betriebszustand des Fahrzeugs nicht für sich.

Ein Fahrer von echtem Schrot und Korn hat alles im Blick, alles im Griff – bis auf die Feststellbremse jedenfalls, die man links neben dem Sitzpodest erfingern muss. Von der Neuzeit kündigt der üppige NTS-Fahrersitz mit Schulterbereichsverstellung, lange Sitzschienen und eine pneumatische Lenkradverstellung schaffen Platz selbst für ausgesprochene Langbeiner. Aus der guten alten



**Mehr Power braucht keiner – mit 422 PS und 1.900 Nm Drehmomentmaximum zeigt sich der Reihen-sechszylinder von seiner besten Seite.**

Zeit stammt dagegen der lange Schaltstock, der über eine Drehwelle das Sechsgang-Getriebe bedient. Hat man damit die störrischen ersten beiden Gänge über-

wunden, kommt erste Freude auf. Der Mercedes zeigt sich ungewöhnlich fahraktiv, alles geht wie von selbst zur Hand. Der kräftige Sechszylinder hängt



**Auch mit modischem Kupferlook ein alter Hut – drei Schalterpanels, viele Uhren und Bedienelemente zeigen die Trends von gestern (oben links). Viel Stauraum für den Fahrer unter einer Extraklappe (oben rechts). Schlicht und formschön – die Service-Sets über den Fahrgästen (links).**

bereits ab Leerlaufdrehzahl gut am Gas und bringt den beladenen 18-Tonner mühelos auf Reisegeschwindigkeit. Nur wenige Schaltungen sind nötig, ab 60 km/h reicht bereits der sechste Gang, um nach Ortschaften zu beschleunigen. Das geht ohne Dröhnen und Murren von sich, der Motor bleibt auch hier kultiviert im Hintergrund. Bei Tempo 100 dreht er schon fleißig mit 1.620 Umdrehungen, was auf Autobahnen einen Extraschluck Kraftstoff beschert und viel Leistung im Überlandverkehr bedeutet. Beachtlich ist

der Testwert von 26,5 l/100 dennoch, der Kandidat war noch mit Winterreifen an der Antriebsachse bestückt. Der Tourismo kann es sicher noch besser – für ausgesprochene Langstreckenfahrer empfiehlt sich die längere 2,85er Achse, die das Drehzahlniveau auf Autobahnen deutlich zügelt.

Auch in Sachen Fahrwerk kann der Hochdecker aus der Türkei mit vielen neuzeitlichen Produkten mithalten. Für ungewöhnliche Laufruhe im Vorderwagen sorgt die hochwertige Einzelradaufhängung, für den stoischen Geradeauslauf der mit 6,25 m ungewöhnlich lange Radstand. Innerstädtisch oder auf Autobahnen – stets imponiert das geschmeidige Anfedern und Abrollen des Fahr-

zeugs. Schnelle kurvige Landstraßen packt der Tourismo mit geringer Untersteuerneigung und ohne große Seitenauslage – die sichere Straßenlage wird nicht mit Härte, sondern mit exakter Achsführung und Stabilisatoren vorn wie hinten erkaufte. Ohne Fehl und Tadel arbeitet auch die neuerdings installierte Servocom-Lenkung, sie gibt jederzeit Rückmeldung und trägt zu einem beruhigenden Sicherheitsgefühl bei. Auch die Scheibenbremsen rundum machen ihre Sache gut, legen aber die typischen Manieren von Druckluftbremsen an den Tag. Erst mit höheren Pedaldrücken wird der verlangte Bremsdruck eingesteuert, steigt man von EBS-gebremsten Fahrzeugen um, fühlt man sich anfangs etwas verunsichert.

Zweifelsohne kann der Tourismo seinen jüngeren Konzernbrüdern in Sachen Bremsen nicht das Wasser reichen. Schließlich müssen Tourismo-Käufer auf die Sicherheit moderner EBS-Bremsysteme verzichten, weder das Stabilitätsprogramm ESP, ein Bremsassistent oder gar ein Abstandsregeltempomat sind ihm vergönnt. Der Evergreen muss wohl bis zum Ende seiner Produktlebenszeit ohne CAN-Bus-Technologie, die notwendige elektronische Basis dafür auskommen. Seine Elektrozentrale mit den Steuergeräten sitzt übrigens im unfallgefährdeten Fach links unter dem Fahrer, was heute die Sicherheits- und Brandschutzexperten durchwegs kritisch sehen.

**WOLFGANG TSCHAKERT**

## Fazit: Mercedes-Benz Tourismo RHD

Zweifelsohne ist der Tourismo ein preisgünstiger Reisebus für alle Fälle. Auf dem Laufsteg der Reisebus-Schönlinge hat er heute schlechte Karten, rein optisch fällt er gegen seine frischeren Wettbewerber deutlich zurück. Doch Schönheit ist nicht alles, dafür überzeugt der Bestseller mit seiner Reife und Solidität. Gespart wird bei der Anschaffung, an den Mautstellen und bei der Wiederverwertung des Gebrauchten. Zählen nur die Hardfacts wie Fahrgast-Komfort und Fahrleistungen, sammelt der Mercedes-Klassiker fleißig weitere Punkte. Seine Profession sind eher knapp kalkulierte Fahrten als opulente Fernreisen. Mit der Erfüllung der neuen EU-Richtlinie ist er auch als Linienbus zugelassen und kann als Schulbus Zusatzlöse einfahren. Nur schade, dass er bereits in die letzte Runde einbiegt. Denn aus Westeuropa wird er sich wohl verabschieden, wenn die Euro-4-Motoren Einzug halten.



**Testet Omnibusse für die Bus-Fahrt: Wolfgang Tschakert**