

Nicht der Schönste oder Stärkste – aber in Sachen Sicherheit erste Klasse



Mercedes-Benz Travego M16 RHD

1.000 Kilometer mit dem

Die zweite Travego-Generation wird jetzt in der Türkei gefertigt. In Sachen Sicherheit spielt der neue Travego die erste Geige. Was von ART, SPA, DBL und ESP zu halten ist, zeigte der Mercedes auf 1.000 Kilometer Testdistanz.

Als neues Modell geht er kaum durch. Selbst Kenner drehen sich nicht um, wenn der Travego 2 ihren Weg kreuzt. Das hatten die Strategen wohl auch beabsichtigt, um den Vorgänger nicht vorzeitig alt aussehen zu lassen. Wer genau hinsieht, findet die dreidimensionale Front etwas frischer, die Frontscheibe wird durch die schwarze Einfassung optisch etwas weiter nach un-

ten gezogen. Harmonischer verläuft jetzt der typische Travego-Knick an der B-Säule – er bindet im Auslauf gleich noch die Dachklimaanlage mit ein. Designelemente verleihen der Fronttür etwas Würze, das steilere Heck wirkt aufgeräumter. Grund genug für einen ausführlichen Test? Ganz sicher nicht, gäbe es da nicht neue Euro-4-Motoren und das umfassende Sicherheitsangebot des Herstellers.

Und eine Frage schwingt immer mit: Was ist von der Qualität des neuen Travegos „made in Turkey“ zu halten? Ein Langstrecken-Test über 1.000 Kilometer soll es klären. Zwei intensive Tage, die den ganz normalen Reisebus-Alltag widerspiegeln – eine Transferfahrt mit zwei Fahrern, ein voll besetzter Bus. Wie im Alltag läuft die Kaffeemaschine auf Hochtour, Toilette und die Wassertanks sind



Glattflächig und gepolstert die Sitzrücken – für die erste Reihe gibt es nur Zweipunktgurte.



Gemütlich-freundlicher Innenraum mit bequemen CRX-Sitzen – angenehme Klimatisierung ohne Aufpreis.



Mercedes-Fahren leicht gemacht – viel Platz, bequemer Sitz, prima Ergonomie

Safety Coach

befüllt. Der erste Rollout führt auf die Waage – mit 20.640 kg liegen wir im grünen Bereich.

Vor dem Start des Testmarathons die erste Tankung – der kompakte Travego kann optional von beiden Seiten betankt werden. Etwas Mühe bereitet die Befüllung des Additivstanks – meist bleibt nur der Adblue-Kanister, Zapfstellen und Tanksäulen haben unterwegs Seltenheitswert. Nach dem letzten Check der Messgeräte geht der 48-Sitzer an den Start. Die Spezialwertung „Fahrdynamik“ fordert den schweren Dreiachser zum Sprint. Mit durchwegs starken Wer-

ten belegt der Travego schon hier seine Antriebsqualitäten. Den Standardspurt auf Tempo 100 erledigt der Mercedes in weniger als 41 Sekunden – ganz automatisch und ohne Hektik am Steuer. Auch den Bestwert für die Beschleunigung von 80 auf 100 km/h im großen Gang fährt der Travego ganz locker und souverän ein. Schon vom Start weg wird klar, dass wir es mit einem wohl komponierten Antriebsstrang aufeinander zutun haben. Da passt auch das Klangbild – der großvolumige V8 klingt sonor und bleibt auch bis in die letzten Drehzahlminderungen ohne Vibrationen. Dabei liebt er das mitt-

lere Drehzahlniveau, wo er spontan und kräftig zupackt. Nicht wie ein bissiger Hochleistungsdiesel, der von seinen Turbos massiv unter Druck gesetzt wird – eher wie ein etwas überdimensionierter Motor, der nie an sein Limit gehen muss. Keine schlechte Lösung für den Reisebus, müsste man nicht immer höhere Treibstoffrechnungen befürchten. Die Mercedes-Techniker wiegeln ab. „Unsere Blue-



Bequemer Einstieg mit flachen und breiten Stufen – Handläufe links und rechts

tec-Motoren sind bis zu drei Prozent sparsamer als die Euro-3-Motoren“, sagt Richard Averbeck, der Technikchef von EvoBus. Wir wollen es genau wissen, auf unserem Testprogramm stehen 700 Kilometer Autobahn, 200 Kilometer Landstraße und 100 Kilometer Nahverkehr. Dabei herrscht rege Betriebsamkeit, an einer Vielzahl von Messpunkten werden Fahrzeit und der Kraftstoffverbrauch festgehalten. Nichts wird dem Zufall

überlassen. Am Ende sind wir mit dem neuen Travego so richtig auf Du. Jeder Handgriff sitzt und jede Funktion wird geprobt. Am Ende der Testfahrt steht noch die Abschlusstankung an, die das Messergebnis kontrolliert – zuletzt wird gerechnet. Hier unsere Erkenntnisse nach zwei intensiven Testtagen.

Einige Zentimeter mehr. Der neue Travego wächst in allen Varianten um 140 mm, die dem vorderen Überhang zugeschlagen werden. Damit gewinnt der vordere Einstieg an Breite. Auch Fahrer und Reiseleiter profitieren von diesem Zuwachs mit größerer Beinfreiheit. Unser dreiachsiger Kandidat misst 12,99 m und bietet mit Viersterne-Bestuhlung gut vermarktbar 48 Sitzplätze. Trotz mehr Länge und zusätzlicher Kilos für die Abgasnachbehandlung verspricht der Hersteller ein geringeres Eigengewicht, der Test-Travego ist laut Fahrzeugschein 15.970 kg schwer. Hinter der Diät steckt ein Bündel von Maßnahmen. Der Gepäckraumboden aus einem Aluminium-Sandwich soll allein 40 kg sparen. Weitere Maßnahmen betreffen das optimierte Dachgerippe, den Wegfall der Fahrtür, eine leichtere Klimaanlage und die Verwendung von Flachbildschirmen.

Der Fahrgast wird von alledem nicht berührt. Er wird von einem freundlich-funktionalem Innenraum empfangen, der gerne auch akzentuiert und farbenfroh ausfallen kann. Wer gut sitzt, der gut fährt – die 48 CXR-Sitze mit Zusatzpol-

sterung sehen nicht nur einladend aus, sie bieten mit Viersterne-Abstand auch echten Langstrecken-Komfort und guten Seitenhalt. Toilette und Bordküche sitzen im Mitteleinstieg – wer Wert auf gute Raumökonomie legt, findet keinen besseren Platz. Jeweils in Griffnähe finden sich dort Stauräume für Becher, Kaffee und Zubehör. Den in die Toilette integrierten Zusatzkühlschrank (absperribar!) werden vor allem die Hostessen schätzen. Nichts Wesentliches fehlt: Gegen Aufpreis werden neueste Audio- und Videosysteme mit Flachbildschirmen, Navigation und Frontkamera geboten.

Die Verarbeitung im Innenraum wirkt routiniert, aber im Detail etwas lieblos – an manchen Ecken hatten wohl die Spar-

Auch der neue Travego erweist sich als Leisetreter, der die Nerven seiner Passagiere schont.

kommissare das letzte Wort. Beispielsweise an den Türinnenseiten – mit überdimensionierten oberen Türlenkern und lieblosen Verkleidungen. Auch ein wenig Knistern gehört jetzt zum Alltag – den guten alten Travego aus Ulm hatten wir anders in Erinnerung. Ein uneingeschränktes „Gut“ verdient sich die permanente Raumbelüftung für den regen Luftaustausch. Nur bei vollem Einsatz rauschen die Gebläse in Fahrzeugmitte über Gebühr. Die aufwändige Heizungsanlage stammt aus dem Vorgänger – sie spricht rasch an und wärmt den Raum über Konvektoren und Dachkanäle. Der Fahrer stellt dabei nur die Solltemperatur ein, den Rest regelt die Bordelektronik.

Sechs oder acht Zylinder. Der gute Fahrgastkomfort wird mit einer moderaten Geräuschkulisse begleitet. Auch der neue Travego erweist sich als Leisetreter, der die Nerven seiner Passagiere schont. Einzig auf den letzten Reihen klingt der große Euro-4-Diesel durch – mehr als noch im Vorgänger-Modell. Verantwortlich dafür zeichnet das härtere Verbrennungsverfahren, das für eine weitgehende Eliminierung der Partikel sorgen soll. Eigentlich gilt der V8 auch bei EvoBus als Auslaufmodell. 476 PS und vor allem



Mit 8,4 m³ kein Kofferraum-Riese – mit Schlafkabine fehlen weitere 1,4 m³. Die Mehrzweckfächer vorn und über den Hinterachsen (1,8 m³) werden nicht mitgerechnet.

2.100 Nm Drehmoment sind nicht viel für ein 16 Liter großes Triebwerk. Die vergleichbaren Motoren des Wettbewerbs haben hier bis zu 200 Nm mehr Drehmoment zu bieten. Auch der Herausforderer aus dem eigenen Stall gräbt dem großen Mercedes-Dino das Wasser ab. Zur Euro-4-Einführung gibt es den aufgewerteten Reihensechszylinder mit 12 Liter Hubraum, der mit 428 PS und 2.100 Nm Drehmoment auch Dreiachser-tauglich ist. Wer die Leistungsdaten der beiden Mercedes-Kontrahenten vergleicht, wird den Achtzylinder nur bei höheren Drehzahlen vorn sehen. Überhöhte Kraftstoffrechnungen muss der Kunde aber nicht befürchten. Das große Komfortriebwerk schlägt sich auf allen Etappen bravourös. Auf der Langstrecke zieht es durchschnittlich weniger als 24 Liter

TECHNISCHE DATEN

Motor: wassergekühlter Achtzylinder-V-Motor Mercedes OM 502 LA, stehend im Heck, zwei Turbolader und Ladeluftkühlung, elektronische Pumpe-Leitung-Düse-Direkteinspritzung, vier Ventile pro Zylinder, abgasarm nach Euro 4 mit SCR-Abgasnachbehandlung. Hubraum: 15.930 cm³. Bohrung x Hub: 130 x 150 mm. Nennleistung: 350 kW/476 PS bei 2.000/min. Maximales Drehmoment: 2.100 Nm bei 1.080/min

Kupplung: automatisierte Einscheiben-Trockenkupplung MFZ 430, automatisches 12-Gang-Getriebe ZF 12 AS 2.300 B, Übersetzungen von 12,33 bis 0,78, einfach unteretzte Hinterachse i=3,154, Tempo 100 bei 1.288/min

Fahrwerk: Luftfederanlage mit elektronisch geregelter Fahrwerksregulierung durch Wegsensoren; vorn Einzelradaufhängung ZF RL 75 E mit Doppelquerlenkern und zwei Luftbälgen, zwei Stoßdämpfern und Stabilisator, maximale Achslast 7,5 t; hinten starre Antriebsachse HO 6, vier Luftbälge, vier wegabhängige Stoßdämpfer, Stabilisator, maximale Achslast 13 t; mit RAS aktiv gelenkte Nachlaufachse ZF RL-75/A, zwei Luftbälge, zwei Stoßdämpfer. Reifen 295/80 R 22,5

Bremsen: elektronisch geregelte Zweikreis-Druckluftbremsanlage (EBS), an allen Achsen Scheibenbremsen (Knorr-Bremse) mit Belagverschleißharmonisierung, Dauerbremse ZF-Intarder, ABS und ASR integriert, Serienausstattung mit ESP

Lenkung: ZF-Kugelmutterlenkung Typ Servocom 8098, Übersetzung variabel 22,2_26,2:1, max. Radeinschlag am kurveninneren Vorderrad 58°, Nachlaufachse max. 21°, pneumatische Lenkradverstellung in Höhe und Neigung

Elektrische Anlage: Bordspannung 24 V, diagnosefähiges CAN-Bus-System, Drehstromlichtmaschinen 2 x 140 A, Batterien 2 x 12 V/200 AH

Maße, Gewichte, Kapazität: Länge 12.960 mm, Breite 2.550 mm, Höhe 3.710 mm. Radstand 6.080/1.350 mm. Vorderer Überhang 2.760 mm, hinterer Überhang 2.770 mm. Wendekreis 21.046 mm. Stehhöhe Mittelgang 2.100 mm. Kofferraumvolumen 8,4 m³ (mit Toilette). Leergewicht laut Hersteller 15.970 kg. Testgewicht 20.640 kg. Zulässiges Gesamtgewicht 24.000 kg. Fahrgastkapazität 48+1+1

Gemessen und gefahren

Bei trockenem, wenig windigem Wetter und Temperaturen zwischen 4 und 20°C absolvierte das Testteam 1.037 km mit einem durchschnittlichen Kraftstoffverbrauch von 24,5 l/100 km. Der Konstantverbrauch bei 80 km/h betrug 14,4 l/100 km, bei 100 km/h 23,0 l/100 km. Beim leichten bis mittelschweren Autobahnabschnitt verbrauchte der Travego im Schnitt 23,8 l bei 96,8 km/h, auf der Landstraße 24,8 l bei 57,8 km/h. In der Bergwertung (durchschnittlich 10 Prozent Steigung) stieg der Verbrauch pro 100 km bei einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 49,3 km/h auf 151,4 l. Es wurden insgesamt 10 l Adblue nachgetankt. Dies entspricht etwa 0,96 l/100 km oder 3,68 Prozent der getankten Kraftstoffmenge. Die Daten der Fahrdynamik: Beschleunigung 0–60 km/h = 18,3 s; 0–80 km/h = 28,5 s; 0–100 km/h = 41,3 s. Die Elastizität 80–100 km/h im 12. Gang = 17,87 s. Bei 80 km/h lauteten die Innengeräusche in db(A) 63,8 (Front), 64,5 (Mitte) und 65,9 (Heck); entsprechend – bei 100 km/h 65,9/66,7/67,9.

durch die Einspritzdüsen – bei ansehnlichen Reisegeschwindigkeiten, das versteht sich von selbst. Aber auch dann, wenn er hart ran genommen wird, bleibt er maßvoll – die Bergwertung unter Dauervollgas absolviert der Travego mit 151 l/100 km, in seiner Gewichtsklasse eine hervorragende Marke. Mitverantwortlich zeichnet ein prima abgestimmter Antriebsstrang – die Achse moderat schnell, dazu die AS-Tronic mit 12 Gängen. Im Ergebnis steht immer ein passender Gang zur Verfügung, mal Drehzahl senkend, mal leistungsbetont.

Mehr Sicherheit im Alltag. Auf langen Autobahnstrecken wird das Fahren zum Kinderspiel. Per Tempomat die Sollgeschwindigkeit eingeben, jetzt beschleunigt, schaltet und hält der Travego den gewünschten Speed. Der Fahrer braucht nur zu lenken und im Bedarfsfall zu bremsen. Selbst davon entlastet ihn der Bordrechner, wenn er mit ART (Abstandsregeltempomat) konfektioniert

wird. Der hält gewissenhaft Abstand zu langsameren Vordermännern und -frauen. Zum Überholen greift der Fahrer besser aktiv ein. Für den nötigen Schwung überspielt er den Abstandsradar per Gaspedal, zieht auf die Überholspur und überlässt dann dem Tempomaten das operative Geschäft. Bei dichtem Verkehr macht diese Fahrweise wenig Spaß, wir bevorzugen hier die Fußbedienung. Bei Nacht, wenn sich der Verkehr ausdünnert und beschleunigt, zeigen sich die wahren Vorzüge. Dann geht es mit Tempo 100 bergauf und bergab, ein Blick auf die Messwerte zeigt die erzielbaren hohen Reisedurchschnitte. Der Tempomat wird auch nachts nicht zum Sicherheitsrisiko, denn der Radarstrahl erfasst langsamere

Was nach Fahrer-Entmündigung klingt, hilft dem Buspiloten an langen Fahrtagen ganz entscheidend.

Verkehrsteilnehmer schon frühzeitig, warnt mit Leistungsverweigerung und später mit einem Bremsengriff. Doch blindes Vertrauen ist nicht angesagt. Brems der Vordermann stärker, reagiert der Rechner nur bis zu einer Gesamtbremsleistung von 2 m/s² und lässt den Safety Coach, wenn der Fahrer nicht bremst, einfach auflaufen. Die Techniker erklären den limitierten Bremsengriff mit rechtlichen Problemen, ganz überzeugend ist die Lösung nicht. Keine Zwei-





Küche und Toilette auf Wunsch – die Einbauten sind ordentlich verarbeitet.

Genauere Erfassung von Fahrleistungen und Kraftstoff-Konsum über 1.000 Kilometer

Neue Lithronic-Scheinwerfer von Bosch – mit Xenon-Licht fürs Abblendlicht und Halogenleuchten für die Fernscheinwerfer.

fel hinterlässt der Spurassistent (SPA), er schaltet sich ab Tempo 70 aktiv ins Verkehrsgeschehen ein und erzieht den Fahrer zur sauberen Fahrweise. Spurwechsel ohne Blinkzeichen werden mit einem Rüttelalarm an der richtigen Seite quittiert. Abgelenkte Fahrer, die während der Fahrt DVD-Scheiben wechseln, werden schnell zur Ordnung gerufen. Sobald die Räder die Außenlinien der Fahrbahnmarkierung überrollen, warnt der Spurassistent. Die Fahrgäste bekommen von alledem nichts mit, sie werden weder von ei-

nem akustischen noch optischen Signal verunsichert. Dass das optische System gelegentlich auch auf alte Fahrbahnmarkierungen reagiert, sollte den gebotenen Sicherheitsgewinn nicht grundsätzlich in Frage stellen.

Mit dem Travego downhill. Geht es auf Autobahnen mit voller Fahrt bergab, macht sich im Travego der Dauerbremslimiter (DBL) bemerkbar. Erreicht der schwere Dreiachser mit großer kinetischer Energie 104 km/h, verzögert der

DBL das Fahrzeug selbsttätig per Retarder. Die Intervention erfolgt dann weich und komfortabel – und dürfte den meisten Reisebusfahrern nicht unbekannt sein. Musste man die Funktion per Retarderknopf oder am Tempomaten aktivieren, schützt das System jetzt auch ohne eigenes Zutun vor Overspeed. Was in Summe nach Fahrerentmündigung klingt, hilft dem Buspiloten an langen Fahrtagen entscheidend. Der Travego selbst war und ist ein Fahrerauto. Das sagen wir mit dem Brustton der Überzeu-



gung, selbst der 24-Tonner verlangt von einem erfahrenen Omnibusfahrer keine große Eingewöhnung. Die Bedienung der wesentliche Elemente und Schalter sind in Minutenschnelle erlernt. Rings um das griffgünstige Lenkrad, das mit seiner Kohlefaser-Optik etwas billig wirkt, herrscht mustergültige Ordnung. Der Wegfall der Fahrertür ist verschmerzbar, dafür liegt der Knauf für die Feststellbremse jetzt links in Griffhöhe. Noch gibt keine bessere Lösung für die Anfahrhilfe – Mercedes bevorzugt den Haltestellenbremsen-Taster auch im Reisebus. Zum Anfahren hat der Fahrer alle Zeit der Welt, just in time mit dem Erreichen des nötigen Anfahr Drehmoments löst sich

die Bremse selbsttätig. Das Programmieren der Bremsomatfunktion kann weniger überzeugen – das Einstellen der Bergabgeschwindigkeit per Tempomat ist weniger logisch als das Einstellen per Bremspedal.

Alles eine Frage der Gewöhnung – grundsätzlich hat es der Fahrer nicht schwer, im Travego M einen guten Job zu machen. Der Dreiaxser rollt auch dann beruhigend geradeaus, wenn eine heftig onduлиerte Fahrbahn das Fahrwerk fordert. Das stecken die Luftbälge locker weg und halten den Hochdecker-Aufbau schön stabil. Der Fahrer ist stets Herr der Lage, die exakte Lenkung hält rege Rücksprache mit dem Chef im Ring. Kurven-

reiche Landstraßen erhöhen den Lustfaktor am Steuer. Der Mercedes lässt sich hier zu Geschwindigkeiten animieren, die mit Fahrgästen nie tangiert werden. In zu schnell angegangenen Kurven oder Autobahnausfahrten wirft das ESP-System rechtzeitig den Anker und schützt vor dem fälligen Ausbruch oder Umkippen. Alles natürlich im Rahmen der physikalischen Grenzen, nichts ersetzt einen Fahrer mit Verantwortungsbewusstsein. Deshalb die Warnung: Wer sich im Winter auf ESP verlässt, hat bei verringerten Reibwerten verloren. Zur EBS-Bremsanlage sind nur wenige Worte zu verlieren. Sie versieht ihren Job meisterhaft – bei gefühlvollen Bremsvorgängen ebenso gut wie bei Schnellstopps. Der integrierte Bremsassistent baut beim schnellen Pedalwechsel sofort den vollen Bremsdruck auf und lässt auch bei Vollbremsungen das Pedal nicht verhärten.

Bei aller elektronischer Intelligenz geht Mercedes beim neuen Travego neue Wege. Die weiter entwickelte Architektur kommt jetzt mit fünf statt früher sechs Steuergeräten aus. Für zahlreiche Komfortsysteme verwenden die Techniker wieder konventionelle Elektrik mit Sicherungen und Relais. Sie steuert Sonnenrollos, Fensterheber, Audio- und Videosysteme wie auch die Bordküche. Im Vordergrund steht neben einfachen Reparaturen die Möglichkeit einfacher Nachrüstlösungen. So kann jetzt eine Anhängerkupplung inklusive Steckdose ohne den bislang erforderlichen Software-Download montiert werden.

Fazit. Der Travego ist, was er immer war – ein gebrauchstüchtiger Reiseomnibus für alle Fälle. Der selbstbewusste Mercedes muss nicht der Schönste oder der Stärkste im Lande sein – er ist solide, wirtschaftlich und vor allem sicher. Das elektronische Sicherheitspaket des Schrittmachers Mercedes-Benz ist beachtlich und setzt den Wettbewerb massiv unter Druck. Auf unserer Wunschliste: In Sachen Qualität besteht durchaus noch Potenzial nach oben. Und dem Achtzylinder-Triebwerk wären 200 Nm mehr zu gönnen, um den alten Abstand zum profanen Sechszylinder wieder herzustellen.

WOLFGANG TSCHAKERT



Das Heck des Neuen mit klaren Linien – unter der Heckscheibe die Rückfahrkamera.



Das Heck des Neuen mit klaren Linien – unter der Heckscheibe die Rückfahrkamera.