



Mit seiner Länge von 12,85 m liegt der dreiaxlige Spanier mit Mercedes-Antriebstechnik genau im Trend.

Im Sonntagsanzug

Noge beglückt seine kleine deutsche Fangemeinde mit einer 12,85 m langen Variante des Hochdeckers Touring Star. Ist der topaktuelle Spanier eine Alternative zum Angebot der Platzhirsche?

Jenseits aller Geschmacksfragen steht fest: Gilt eine Form als gelungen, gefällt sie auch nach Jahren noch. Doch nur die Besten werden zu Klassikern. Ein Seitenblick in die Welt der kleinen Personenwagen zeigt, dass es nicht nur die Edelkarossen sind, die Geschichte schreiben. Nicht nur Skyliner, Futura oder Top Class zählen zu den großen Entwürfen im internationalen Reisebus-Geschäft, sondern auch der Touring

von Noge. Hier zu Lande gilt er mit wenigen zugelassenen Exemplaren als Exot, doch im sonnigen Süden zählt er zu den vertrauten Erscheinungen. Seine harmonischen Linien bewegten gar die designorientierte Iveco-Tochter Orlandi, eine eigene Baureihe mit Noge-Design unter der Bezeichnung Domino auf den Markt zu bringen.

Der zweitgrößte Omnibus-Bauer in Spanien setzt seine Karossen ausschließ-

lich auf Original-Fahrgestelle, unser Kandidat rollt auf der bevorzugten Mercedes-Technik. Das modulare Fahrgestell mit drei Achsen heißt neuerdings IBC 2542, was soviel wie „International Bus Chassis“ mit 25 t zulässigem Gesamtgewicht und 422 PS Motorleistung bedeutet. Auf dieser Basis baut Noge Reise- und Intercity-Dreiaxler in den Längen 12,85 m, 13,70 m und höchstzulässigen 15 m. Variiert werden jeweils der Radstand und die Karosserie zwischen den Achsen. Das angetriebene Heck wird eins zu eins vom Hersteller Mercedes-Benz übernommen. Michael-Peter Maier, der deutsche Noge-Repräsentant sieht in der Verwendung originaler Fahrgestelle den entscheidenden Vorteil gegenüber anderen Nischenanbietern. Für sachgerechten Service fährt man eben zu Evobus. „Unter dem Blech ist der Touring Star ein Travego“, verrät Maier verschmitzt. Quasi ein Mercedes im Sonntagskleid – das Ganze zum Nice-Preis.

Damit ist die Messlatte um einiges höher gerutscht. Im behaglichen Innen-



(oben) Der Fahrer sitzt weit links, der Arbeitsplatz ist nicht gerade üppig.
(unten) Wenig extravagant, doch geschmackssicher und gemütlich ist der gut verarbeitete Innenraum.

raum des 3,90 m hohen Superhochdeckers geht es recht konventionell zu. Die Verkleidungen sitzen korrekt, die Passungen stimmen. Integriert in die stoffverkleidete Decke sind die Leuchtenbänder des Deckenlichts. Vogel-Sitze des Typs 040, im 3-Sterne-Abstand montiert, empfangen die Fahrgäste mit Deluxe-Extrapolsterung. Sie werden mit Schnellverschlüssen befestigt und können bei speziellen Fahrgastwünschen verschoben werden. Den Verzicht auf individuelle Lüftungsdüsen kommentiert Noge selbstbewusst mit einem „Haben wir nicht nötig“. Die leistungsstarke Aufdach-Klimaanlage, von Webasto für den Einsatz in heißen Ländern entwickelt, sorgt elektro-

nisch gesteuert für einen reichlichen Luftaustausch. Für den Fahrer bleibt nicht mehr zu tun als die gewünschte Temperatur einzugeben. Eine Reheat-Funktion verhindert in feuchten Jahreszeiten bis zu Außentemperaturen von +8° Celsius das Beschlagen der Scheiben. Beheizt wird von unten und oben – mit Seitenwand-Konvektoren und Dachgebläsen. Dem Fahrgast soll es an nichts fehlen, doch bei den Einstiegen vorn und in der Mitte fehlen einige Zentimeter. Während Tür und Stufen vorn etwas schmal geraten sind, verunsichert der Mitteleinstieg mit ungleich hohen und breiten Stufen. Der als Hilfe gedachte ausfahrbare Tritt bietet zu wenig Auflage, ein Detail, das sicher bes-

Maße und Gewichte

Gesamtlänge	12.850 mm
Gesamtbreite	2.550 mm
Gesamthöhe	3.905 mm
Radstand	5.890/1.300 mm
vorderer Überhang	2.761 mm
hinterer Überhang	2.934 mm
Kofferraumvolumen	12,9 m³
Tankvolumen	450 l
Leergewicht (vollgetankt, Fahrer)	16.240 kg
zGG	25.000 kg
Sitzplätze (3-Sterne-Abstand)	51 + 1 + 1
Preis des Testwagens	€ 268.000,-

Antriebsstrang

Motor: Wassergekühlter Mercedes-Reihensechszylinder (Typ OM 457 LA) im Heck stehend, Turboaufladung und Ladeluftkühlung, vier Ventile pro Zylinder, Abgasgrenzwerte nach Euro 3; Hubraum 11.970 cm³, Leistung 310 kW (422 PS) bei 2.000 U/min, maximales Drehmoment 1.900 Nm bei 1.100 U/min

Kraftübertragung: Einscheiben-Trockenkupplung, manuelles Sechsgang-Schaltgetriebe Typ GO 210 von Mercedes mit Seilzugschaltung, Übersetzung 6,53 bis 0,80, einfach übersetzte Hypoidachse, Achsübersetzung $i = 3,583$

Fahrwerk

Federung: Vorn Einzelradaufhängung an doppelten Querlenkern (ZF RL-75/E), 2 Luftfederbälge und 2 Stoßdämpfer, Stabilisator; hinten Starachse (MB HO 06) mit 4 Luftfederbälgen und 4 Stoßdämpfern, Stabilisator; elektronisch gesteuerte und hydraulisch gelenkte ZF-Nachlaufachse mit 2 Luftfederbälgen und 2 Stoßdämpfern

Bremsen: Elektronisch geregelte Zweikreis Druckluftbremsanlage (EBS) mit ABS und ASR integriert, innenbelüftete Scheibenbremsen an allen Rädern, Dauerbremse Retarder Voith VR 115 E, Motorbremse mit Konstantdrossel

Lenkung: Servocom ZF 8098

Reifen: 295/80 R 22,5

Lüftung/Heizung/Klima

Lüftung: Frischlufteintritt oben über Dachklimaanlage, Verteilung über Dachkanäle zum Mittellgang und zu den Seitenscheiben, Abzug über die Frontscheibe

Heizung: Elektronisch geregelte Konvektorenheizung im Fahrgastraum, Dachkanalheizung in Klimaanlage integriert, separate Frontboxheizung, Standheizung Webasto

Klimaanlage: Elektronisch geregelte Webasto-Klimaanlage CC 350 mit 33 kW Kälteleistung

Kompakt: Noge Touring Star Maxi 12.85

- ✚ Der Aufbau erfüllt alle Festigkeitskriterien nach ECE R 66; hochwertige Mercedes-Technik mit starken Bremsen sorgt für aktive Sicherheit..
- ✚ Unternehmer werden die langen Wartungsintervalle schätzen: Lediglich alle 90.000 km wird der Touring Star Maxi in der Mercedes-Werkstatt erwartet.
- ✚ Wenig Schaltarbeit wird verlangt, die Gangabstimmung passt vorzüglich, der Sechszylinder erweist sich als elastisch und lässt sich mit niedrigen Drehzahlen um enge Kehren bewegen.
- ✚ Im behaglichen Innenraum warten bequeme Vogel-Sitze im 3-Sterne-Abstand auf die Fahrgäste.



Economy beim Antrieb: Für das Fahrgestell liefert Mercedes nur den maximal 422 PS starken Reihensechszylinder OM 457 LA.

ser zu lösen ist. Hat der Fahrgast den Omnibus bestiegen, sitzt er bequem. Fürs Handgepäck reicht die stabile offene Ablage über den Sitzen. Zwei Kühlschränke und eine Bordküche mit 2-Kannen-Kaffeemaschine sorgen fürs leibliche Wohl, die kleine Toilette an Bord ist aber wirklich nur ein Notbehelf. Von Antriebs- und Fahrbahngeräuschen bleiben die Passagiere weitgehend verschont, hier zeigt sich der hohe Dreiaxser seinen niedrigeren Noge-Artgenossen überlegen. Das Fahrzeug wirkt stabil, selbst auf Schlechtwegstrecken klappert und knarzt es nicht im Gebälk. Einzig die lauten Gebläsegeräusche, die beim Absaugen der ver-

brauchten Luft an der Mitteltür entstehen, stören den komfortablen Aufenthalt ein wenig. Von schlechten Fahrbahnoberflächen erfährt der Fahrgast wenig. Die Federung hält vieles von den Insassen fern, die Vorderachse nimmt lange Bodenwellen wie kurze trockene Stöße ohne große Reaktion. Hinterachse und Nachlaufachse können da nicht ganz mithalten, sie reichen kurze Schwingungen und Stöße an die Karosserie weiter. Das können die feiner abgestimmten Evobus-Originals etwas besser.

Der dreiaxserige Noge glänzt mit seinen Fahreigenschaften: Trotz seiner beachtlichen Karosserie-Höhe kann er um

Kurven fegen, dass es eine Art hat – dabei hält sich seine Seitenneigung in Grenzen. Auf Stadtrundfahrt zeigt sich die enorme Wendigkeit: Mit der elektronisch angesteuerten und hydraulisch gelenkten Nachlaufachse schafft der dreiaxserige Noge Kehren, die Fahrer von 12-m-Bussen ins Schwitzen bringen.

Einfache Bedienbarkeit mit wenig Schaltern und Armaturen signalisiert das Cockpit. Der Fahrer sitzt luftgefedert auf einem patenten Grammer-Stuhl weit links, das Platzangebot ist zu Gunsten des Fahrgastraumes etwas beschränkt. Doch nur ausgesprochene Riesen werden sich daran stören. Das Lenkrad ist pneumatisch passend verstellbar.

Nach vorn ist der Noge übersichtlich, doch die vom Hersteller gerühmten Integralspiegel wollen nicht so recht überzeugen: Der linke verschmutzt bei Schmuttelwetter, der rechte liegt außerhalb des Wischerfeldes. Pech für den Noge, dass Regen und letzter Schneefall am Testtag nicht enden wollen. So sehen wir auch, dass die Wischerblätter zu kurz sind und ein Wischer an der Oberkante der großen Windschutzscheibe fehlt.

Die Türen öffnen auf Knopfdruck elektrisch, für den Fahrer gibt es eine Fernbedienung; dicke fummelige Schlüsselbünde haben ausgedient. Das Fahrpersonal wird auch die Kofferklappen-Automatik schätzen, von innen können die großen einteiligen Gepäckraumklappen geöffnet und geschlossen werden. Doch Vorsicht bei Passanten: Einen Einklemmschutz gibt es bislang nicht.

Hinter den Klappen wartet Stauraum in Hülle und Fülle, der auf Grund der Höhe leicht zu beladen ist. Ausgesprochen praktisch ist der durchladbare Raum über den beiden Achsen, der gut für Ski oder Wintersportgeräte genutzt werden kann. Für einen Skiträger ist bereits vorgesorgt.

Die Arbeit auf der Straße hat für den



Gut gerüstet für Flughafentransfers: Bis zu 12,8 m³ Gepäck fasst der Kofferraum.

Noge-Piloten erfreuliche Seiten. Die Servocom-Lenkung ist ausreichend direkt, lässt sich aber bei Rangierarbeiten mit geringem Kraftaufwand bedienen. Auf Langstrecken aktiviert der Chauffeur den Tempomaten und sorgt so für eine gleichmäßige Fortbewegung. Mit einem kurzen Schalthebel neben dem Fahrersitz werden per Seilzug mit geringen Wegen die sechs Gänge des GO 210-Getriebes eingelegt. Doch viel Schaltarbeit wird nicht verlangt, die Gangabstimmung passt vorzüglich, und der Sechszylinder erweist sich als elastisch und lässt sich noch mit nied-

Trotz seiner beachtlichen Karosseriehöhe fegt der Noge um Kurven, dass es eine Art hat.

rigen Drehzahlen um enge Kehren bewegen. Natürlich packt der an sich laufruhige 12-l-Diesel mit seinen 1.900 Nm Drehmoment 16.240 kg Leergewicht locker. Schwere Topografie und volle Auslastung verlangen aber nach mehr Motorleistung, und die ist in Verbindung mit dem IBC-Fahrgestell weder für Geld noch gute Worte zu bekommen. Von bester Qualität sind die Stopper – reaktionsschnelle EBS-Bremsen mit Bremsassistent, das lineare Pedalgefühl mit klar definiertem Druckpunkt und bissige Scheibenbremsen rundum vermitteln das gute Gefühl permanenter Sicherheit. Der Retarder übernimmt die Anpassungsbremsungen und

damit schon mehr als 60 Prozent der Verzögerungen.

Unternehmer werden die langen Intervalle für die Regelwartung schätzen, alle 90.000 km wird der Noge in der Mercedes-Werkstatt erwartet, wo neben dem Ölwechsel auch die Abschmierdienste am Fahrwerk erledigt werden. Im Falle eines Frontscheibenschadens konsultiert der Betreiber kurz die deutsche Noge-Vertretung, die das Problem auf eigene Art löst: Die große beheizte Frontscheibe ist auf einen separaten Rahmen geklebt, der mit dem Gerippe verschraubt wird. Vorteil dieser Konstruktion ist ein schneller Scheibenwechsel, der innerhalb von fünf Stunden erledigt sein kann. Doch nur für den, der den Prozess beherrscht – der Hersteller hilft hier gerne weiter.

Unser Fazit: Wer sich optisch von der Masse abheben möchte, findet hier ein ausgereiftes Fahrzeug, das nicht jeder fährt. Doch ein richtiger Exot ist der unaufdringlich elegante Noge nicht. Der Aufbau erfüllt alle Festigkeitskriterien nach ECE R 66, hochwertige Mercedes-Technik mit starken Bremsen sorgt für aktive Sicherheit. Im Laufe der Jahre hat der Hersteller außerdem den Korrosionsschutz verbessert. Dazu die guten Ideen der Spanier, die so manches Detail ein wenig anders lösen. Soviel lässt sich vorweg nehmen: An Service und Wartung wurde schon im Entwurf gedacht. Nur an wenigen Details wird deutsche Perfektion vermisst – an den Einstiegen, den Außenspiegeln und Scheibenwischern.

WOLFGANG TSCHAKERT