



OMNIBUS
SPIEGEL
Derzeitiger Eigentümer

OMNIBUS

SPIEGEL

Omnibusbau und Omnibusverkehr



- **VORSTELLUNG:** Neuer Mercedes-Benz Tourismo ■ MAN Lion's Coach
- **FAHRBERICHT:** Volvo 7900 Gelenk-Hybrid ■ **VORSTELLUNG:** Otokar Ulyso T
- **PORTRAIT:** Stadtwerke Tübingen ■ **PENGESCHICHTE:** Peter Bauer, Köln



Parade am Jachthafen: In Silbermetallic präsentieren sich die beiden Dreiachser- und in Grünmetallic die Zweiachsermodelle des neuen Mercedes-Benz Tourismo, von denen eins als Zwillingfahrzeug teilnahm. Frontmaske und Logoblende sind viel deutlicher ausgeformt als beim Vorgänger.

Fotos: Daimler, Kirsten Krämer

DIE DRITTE MERCEDES-BENZ TOURISMO-GENERATION

Gerade einmal ein Jahr ist es her, dass wir uns im sonnigen Kroatien zu Testfahrten getroffen haben (siehe OS 16-11), da sehen wir uns Ende September erneut an der zu dieser Zeit noch sonnigen Adriaküste. Und wieder geht es um den Mercedes-Benz Dauerbrenner Tourismo, diesmal allerdings in der brandneuen Version. Wir stellen Ihnen hier die Modellreihe mit den einzelnen Varianten vor.

Im Spätsommer 2016 bekamen wir quasi zur Verabschiedung der damals noch aktuellen, aber nicht mehr ganz taufrischen Tourismo-Generation bis auf den 13 m langen, niedrigen RH-M noch einmal die komplette Range präsentiert. Dieses Mal stand das Stelldchein unter dem Motto der neuen Tourismo-Generation, die mit vier Hochdeckervarianten vertreten war.

Der Tourismo ist tot - es lebe der Tourismo! Dass der Reisebus von

2006 in die Jahre gekommen ist, zeigt sich insbesondere in Bezug auf die neuen gesetzlichen Vorschriften, die er aufgrund technischer Beschränkungen nicht mehr erfüllen konnte. Dass die Ära des Bestsellers dennoch nicht dem Ende geweiht sein sollte, war voraussehbar. Zu erfolgreich hatte sich das Konzept des wirtschaftlichen und preislich attraktiven Reisebusses von der Stange bewährt, bei dem mit fünf Längen und zwei Höhen ein brei-

tes Einsatzspektrum abgedeckt werden konnte. Am Ende soll der wandelbare Reisebus seit 1999 ca. 26.000 Mal gebaut worden sein. In dieser Zeit hatte man ihn immer wieder den jeweiligen gesetzlichen Vorgaben angepasst und weiterentwickelt.

Nicht mehr gerüstet für die modernen Sicherheits- und Assistenzsysteme wie Notbremsassistent oder das Kraftstoff einsparende, GPS-gestützte PPC (Predictive-Powertrain-Con-



Der Tourismo RHD gilt als Einstiegsmodell. Er war für unsere Testfahrt mit einem manuellen Schaltgetriebe ausgestattet.



Der Tourismo M/2 misst 13.115 mm bei einem Radstand von 6.910 mm. Bei einem zulässigen Gesamtgewicht von 19,5 t kommt er problemlos mit zwei Achsen aus.



Ebenfalls 13.115 mm misst der Tourismo M/3, der mit drei Achsen vorfährt. Sein Radstand zwischen erster und zweiter Achse beträgt 6.090 mm.

trol) war die Elektronik. Es musste also die neue Elektronikplattform B2E (Bus-Elektrik-Elektronik) her, mit der bereits die Setra Top-Class und Comfort-Class und sogar noch der Mercedes-Benz Travego ausgestattet wurden.

Die verschärfte Überrollnorm ECE R 66.02, die seit November 2017 in Kraft ist, machte eine Neukonzeption des Gerippes notwendig, das mit neuen Knotenelementen und optimierten Säulenquerschnitten stabiler und laut Daimler sogar 200 kg leichter wurde. Es handelt sich hierbei jedoch nicht um eine Turismo-Spezialkonstruktion. Unter der Hülle steckt vielmehr das Hochdecker-Gerippe der Setra Comfort-Class, das in Länge und Breite die gleichen Abmessungen aufweist. Der Turismo ist lediglich um 90 mm niedriger als der Setra und hat dementsprechend auch eine um 90 mm geringere Innenstehhöhe. Damit hat man im Hause Evobus Synergien bei der Konstruktion geschaffen, ohne dass die Modelle der beiden Marken ihre stilistische Eigenständigkeit verlieren. Am Ende wird man in die Reisebusbaureihen rund 400 Mio. Euro investiert haben, womit die Entwicklungskosten für die Setra Top-Class 500 und Comfort-Class 500 sowie den Mercedes-Benz Tourismo und den nur in der Türkei erhältlichen Superhochdecker Mercedes-Benz Travego SHD abgedeckt sind.

Dem neuen Turismo wird außerhalb der Türkei allerdings der Travego weichen, der bislang stets als Mercedes-Benz Premiumprodukt galt. Das ist ein durchaus nachvollziehbarer und logischer Schritt. „Es gilt, die Travego-Kunden für den neuen Turismo zu begeistern“, erklärt Rüdiger Kappel, Leiter Vertrieb Mercedes-Benz Omnibusse Deutschland. Und das wird Daimler auch dieses Mal sicher wieder gelingen.

Wer sich aber von der Masse abheben und etwas ganz Besonderes haben möchte, der wird zukünftig auf die Schwestermarke Setra und ihre 2012 vorgestellte 500er Baureihe zurückgreifen müssen. Sie übernimmt jetzt die Vorreiterrolle in Sachen Sicherheit, die bislang der Travego innehatte, der beispielsweise als „Safety Coach“ immer mit den neuesten Sicherheitssystemen ausgestattet war.



Der dreiachsige Tourismo L verfügt bei 13.935 mm Gesamtlänge über den gleichen Abstand zwischen erster und zweiter Achse wie der 13-Meter-Zweiachser.

Klassisches Design

Wer beim neuen Tourismo eine Revolution erwartet hatte, wurde allerdings enttäuscht. Der neue Hochdecker zeichnet sich durch Einfachheit aus - eben ein Design für den Alltag. Das Motto „Klassisch hält länger“ spielt auch hier seinen Reiz von zeitloser Eleganz aus - eine Leitlinie, nach der Daimler seit Jahrzehnten erfolgreich arbeitet. Wenn man bedenkt, wie lange sich die einzelnen Evobus-Produkte am Markt halten, ist das eine gute Strategie.

Den Fokus hat das Designteam um Mathias Lenz auf die Front und das Heck gelegt. Die dreidimensional geformte Bugmaske wurde runder und ist wie bei dem für die Türkei gebauten Travego SHD um 80 mm weiter nach vorne gewölbt. Wer es sportlicher mag, kann sie mit verchromten Applikationen bekommen. Hinter ihr verbirgt sich eines der Sicherheitssysteme, der Front Collision Guard (FCG), der den Fahrer bei einem Frontaufprall schützt.

Bei den Frontscheinwerfern hat man

in die Lkw-Kiste vom Actros gegriffen und verfügt somit in der Serie nur über H7-Leuchten. Zu LED-Scheinwerfern hat es der Lkw-Kollege bislang noch nicht gebracht, und so bleibt für den Tourismo als Option nur die Bi-Xenon-Ausführung. Auch der Stoßfänger mit integrierten Nebel- und Abbiegeleuchten wurde entsprechend formschnittig gestaltet.

Das Heck ist von einer umlaufenden, bis zum Stoßfänger reichenden Abrisskante geprägt, die größere Verwirbelungen direkt hinter dem Fahrzeug verhindert. Synergien hat man mit dem Stadtbus Citaro geschaffen, der die Rückleuchten spendiert.

Die hoch gewölbte Windschutzscheibe, glattflächige Übergänge und bügellose, eng anliegende Aquablaende-Scheibenwischer mit integrierten Sprühdüsen sowie bündig eingesetzte Türen und Fahrerfenster lassen den Fahrtwind ungehindert an der Karosserie entlang strömen. Auch die Außenspiegel erhielten eine entsprechend windschnittige Form.

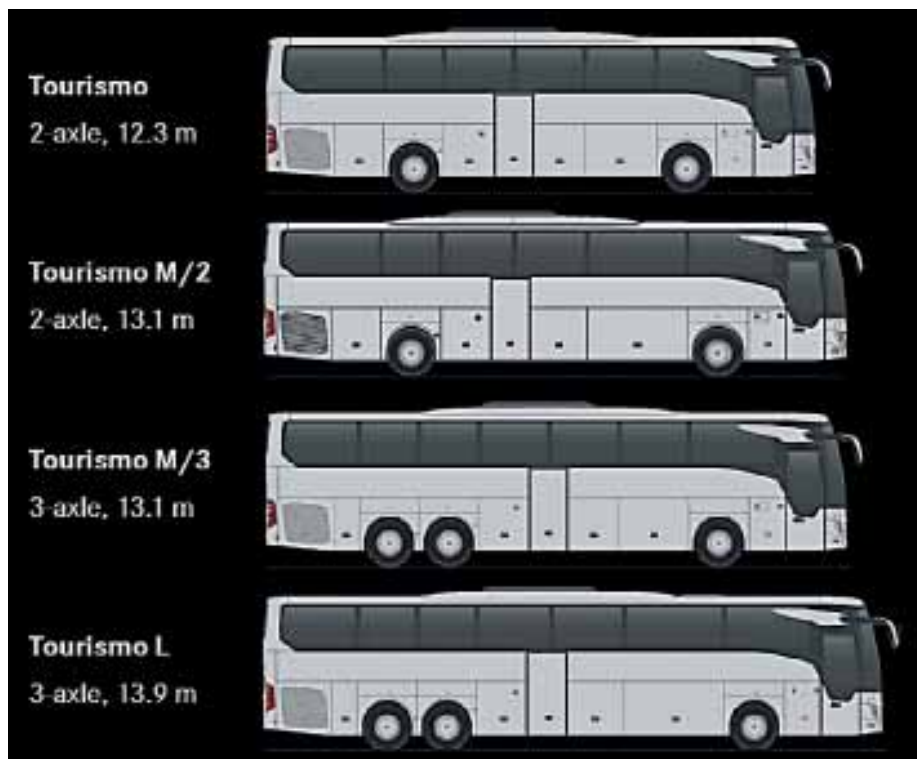
Eine Abdeckung des Wagenbodens im Bereich des vorderen Überhangs analog dem Setra Doppeldecker S 531 DT vermeidet Luftverwirbelungen vorne unter dem Fahrzeug, indem sie gezielt abgelenkt werden. Wichtig ist hierbei, durch glatte Flächen dem Fahrtwind keinerlei Angriffsmöglichkeit zu bieten. Eine weitere Unterstützung bringt dabei die automatische Absenkung der Karosserie um 20 mm bei 95 km/h, was die Angriffsfläche nochmals verringert.

Ein wichtiges Thema derzeitiger Neufahrzeuge besteht darin, mit allen Mitteln den Kraftstoffverbrauch und damit auch die CO₂-Emissionen zu verringern und so nicht nur einen Beitrag zur Luftreinhaltung zu leisten, sondern die Fahrzeuge auch wirtschaftlicher zu machen. Durch das beschriebene Bündel an Maßnahmen konnte ein Luftwiderstandsbeiwert von 0,33 erreicht werden.

Hohe Varianz

Die drei Längenvarianten und vier Modelle des neuen Tourismo RHD werden jetzt auch in Rechtslenkerversion angeboten, wovon man sich auf dem englischen Markt nach dem Rückzug von Setra entsprechend große Stückzahlen erhofft.

Infolge einer deutlich höheren Vari-



Die neue Tourismo-Familie im Überblick.

Abbildung: Daimler

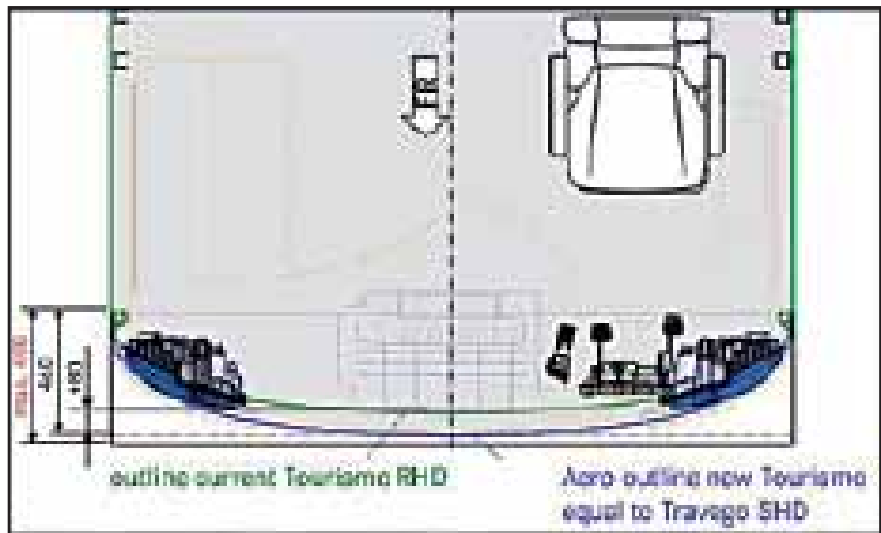


Die eng am Wagenkörper angeordneten Außenspiegel erhielten eine aerodynamische Form.

anz bei Inneneinrichtung und Motorisierung können alle Arten von Fahrten sowohl im Überland- als auch im Reiseverkehr abgedeckt werden.

Die unterschiedlichen Tourismo-Baumuster erhält man über zwei Radstände von 6.090 mm und 6.910 mm sowie zwei hintere Überhänge von 3.315 mm und 2.785 mm; der vordere Überhang ist mit 2.890 mm über alle Varianten gleich. Das Einstiegsmodell des neuen Tourismo RHD ist als Zweiachser (15 RHD) mit einer Länge von 12.295 mm der klassische Reisebus für den europäischen Markt. Schon als Vorgänger hat der Zweiachser in 12-Meter-Ausführung die höchsten Verkaufszahlen vorzuweisen und ist auch auf Fernbuslinien das passende Fahrzeug. Der Tourismo M/2 (16 RHD) mit 13.115 mm Länge gilt mit 55 Sitzplätzen (Serie) und maximal 12,1 m³ Kofferraumvolumen nach der Anhebung des zulässigen Gesamtgewichts auf 19 t als besonders wirtschaftliche Variante. Auf drei Achsen steht der für 24 t Gesamtgewicht zugelassene Tourismo M/3 (16 RHD) mit 13.115 mm Länge, dem für Gepäck noch Luft nach oben bleibt. Mit 13.935 mm vereint der Tourismo L (17 RHD) als Dreiachser viele Vorteile in sich. Mit 59 Sitzplätzen (Serie), großem Gepäckraumvolumen (12,1 m³) und Gewichtsreserven ist er ideal für lange Reisen.

Für den Antrieb steht wie beim Vorgänger der Reihensechszylinder OM 470 in den drei Leistungsstu-



Wegen der bauchigen Frontpartie hat der vordere Überhang des neuen Tourismo um 80 mm zugelegt.

fen von 265 kW (360 PS), 290 kW (394 PS) und 315 kW (428 PS) zur Verfügung. Beim neuen Modell wurde das Spektrum noch um eine stärkere Variante mit 335 kW (456 PS) und 2.200 Nm Drehmoment ergänzt, die für alle Längen verfügbar ist. Neu im Hochdecker-Programm ist als Alternative für die beiden Zweiachser der kleine 7,7-Liter-Reihensechszylinder OM 936, der mit 260 kW (354 PS) und 1.400 Nm Drehmoment für weitgehend ebene Strecken das Mittel der Wahl darstellt. Beim kurzen Tourismo K und den niedrigen RH-

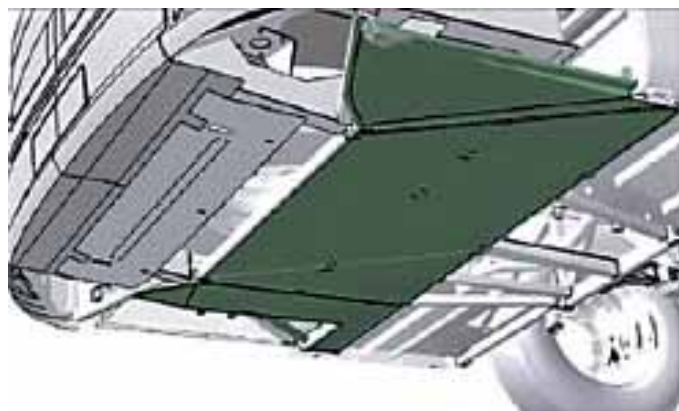
Varianten des Tourismo ist der klein-volumige Diesel ebenso wie bei den MD-Setra schon seit Jahren im Einsatz.

Bereits 2016 erhielten die Motoren ein Effizienzpaket. Durch höhere Einspritzdrücke, asymmetrische Einspritzung, eine höhere Verdichtung in einer neuen Brennraumform und einem neuen Turbolader konnten die Entwickler den Kraftstoffverbrauch reduzieren.

Abhängig von der Motorisierung ist der Reisehochdecker entweder mit manueller Sechsgang-Schaltung



Das Heck zeichnet sich durch eine umlaufende Abrisskante aus, die Luftverwirbelungen direkt hinter dem Fahrzeug vermeiden soll. Die trapezförmige Heckscheibe geht glatt in den Dachbereich über.



Im vorderen Bereich ist der Unterboden mit einer Abdeckung versehen, um möglichst keine Luftverwirbelungen zu erzeugen.

Ein breiter vorderer Einstieg, niedrige Stufenhöhe und Haltestangen ermöglichen einen bequemen Zustieg.



GO 190, GO 210 oder GO 230 oder mit dem automatisiertem Achtganggetriebe Power-Shift GO 250-8 verfügbar. Ausschließlich für die Rechenlenkervarianten wird neben der Serienausstattung mit Power-Shift das ZF Sechsgang-Automatikgetriebe Ecolife angeboten.

Allein durch die Wahl verschiedener Cockpits kann beim neuen Tourismo über alle Fahrzeuge die Ausstattung als Linien- oder Reisefahrzeug erfolgen, das gab es so noch nie. Dabei wurde jeweils der vordere Bereich speziell gestaltet. Das Cockpit Basic Plus ist funktionell ausgestattet und mit einem Kassen- und Zahlensystem kombinierbar. Ein 54-Liter-Bugkühlschrank schließt sich auf der rechten Seite an. Den Travego-Kunden will man mit der Cockpitvariante Comfort Plus entgegenkommen, welche die komfortable Rei-

sebus-Ausführung des Fahrerplatzes darstellt. Eine umlaufende und zur Beifahrerseite abfallende silberfarbene Leiste, das sogenannte Wasserfall-Dekor, umrahmt das Cockpit, das dadurch einen wesentlich großzügigeren und eleganteren Auftritt hat. Ihm schließen sich auf der Beifahrerseite zwei weitere Staufächer in der Mittelkonsole, das CMS (Coach Media System) und ein 67-Liter-Bugkühlschrank an. Beim Cockpit Basic Plus muss der Fahrer mit einer Joystick-schaltung auf dem Armaturenbrett vorlieb nehmen, während er bei Comfort Plus mit Schalthebel am neuen Multifunktionslenkrad die Gänge wählen kann. Wie auch im Setra ist im TFT-Farbdisplay das Stacks-and-Cards-System - ein Karteikartensystem - hinterlegt. Neu ist auch, dass der Tourismo jetzt über eine hängende Pedalerie verfügt.

Freundlicher Fahrgastraum

Der Fahrgast betritt den neuen Tourismo über einen großzügigen Vordereinstieg, dessen Stufenhöhen einen bequemen Zugang ermöglichen. Für die Sicherheit im Dunkeln können die Stufen mit einer Trittkantenbeleuchtung aufgerüstet werden. Beidseitig angebrachte Handläufe, rechts sogar durchgehend, sorgen für sicheren Halt beim Einsteigen. Der Mittelgang wurde von 1.330 mm auf 1.370 mm über Fahrbahnniveau angehoben, gleichzeitig wurde die Schräge im vorderen Mittelgangbereich begründet. Das kommt - wenn auch nur geringfügig - dem Kofferraumvolumen zugute. Die Stehhöhe von 2.010 mm hat man beibehalten, die Sitze sind auf Podesten angeordnet. Je nach Fahrzeuglänge bietet die 3-Sterne-Ausführung 51 bzw. 55 bzw. 59 Fahrgastplätze. Die Bestuhlung aus eige-



Völlig neu ist das Angebot an zwei verschiedenen Cockpit-Lösungen: Links das Cockpit Basic Plus, das mit einem Kassensystem ausgerüstet werden kann, rechts das Cockpit Comfort Plus mit der umlaufenden silbernen Einfassung (Wasserfall-Design).



Die Sitze sind in unterschiedlichen Ausführungen lieferbar: Links die neue Softline-Bestuhlung, rechts die hochwertigen Reisebussitze mit verstellbarer Kopfstütze.



ner Fertigung ist in drei verschiedenen Varianten bis hin zur Luxusausführung aus Lederfasermaterial mit verstellbaren Kopfstützen verfügbar. Im Fernreiseverkehr unabdingbar, sind USB und 230-Volt-Steckdosen für jeden Sitzplatz optional erhältlich.

Ein Wlan-Router, der insbesondere bei Fernbussen gefragt ist, ist ebenso verfügbar.

Helle Farben sowie Glasdachlücken lassen den Innenraum freundlich erscheinen. Aber auch hier hat der Kunde freie Wahl beim Farbkonzept, das sich auf seine Wünsche abstimmen lässt. Die Gepäckablagen sind offen und freitragend ohne Zwischenstreben, was dem Raumgefühl zugute kommt. In der Serie sind die U-förmigen Servicesets in schwarz mit Hochglanzrahmen versehen. Alternativ ist eine silberne Einfassung lieferbar und bei Bedarf auf einen geänderten Sitzabstand anpassbar.

Für Wohlfühltemperaturen im Innen-

raum sorgen zwei getrennte Heizkreisläufe mit einer Zweizonen-Regelung. Zur Kraftstoffeinsparung wird der Kältemittelverdichter nur bedarfsgerecht zugeschaltet und läuft nicht - wie früher üblich - ständig mit.

Für den neuen Tourismo hat man mit dem türkischen Hersteller Eltesan eine eigene Evobus-Küche entwickelt, deren Ausstattung variieren kann. So kann sie beispielsweise mit einer 60-Tassen-Kaffeemaschine ausgerüstet werden; Espresso- oder Teemaschine, Wurstkocher oder Mikrowelle sind weitere Optionen. Auch hierbei wird Energiesparteknik mit Bedienung per Touchscreen eingesetzt. Eine große Box über der Kücheneinheit kann je nach Ausfüh-



Optional sind USB- und 230-Volt-Steckdosen möglich.



Die Prallwand vor der ersten Sitzreihe gibt es in verschiedenen Ausführungen: Rechts so, wie sie von Mercedes-Benz kommt, links, wie sie die Gütegemeinschaft Buskomfort (GBK) vorschlägt.

nung als Vorrats- oder aber als Kühlbox genutzt werden.





Für den Fernlinieneinsatz ist die Toilette in verstärkter Ausführung auch mit größeren Frisch- und Abwassertanks lieferbar.

Neueste Technik

„Dass man an die Tourismo-Erfolge anknüpfen will, steht außer Frage“, erklärt Gustav Tuschen, seines Zeichens als Entwicklungschef für den neuen Tourismo zuständig. Dabei ist

das neue Fahrzeug eher eine Evolution als eine Revolution, mit seinen vielen Ausstattungsvarianten aber wesentlich flexibler geworden als sein Vorgänger. Von zweckmäßig bis hochwertig ist alles möglich. Auch will man

Technische Daten Mercedes-Benz neue Tourismo-Baureihe - Modelljahr 2018

				
	Tourismo RHD	Tourismo RHD M/2	Tourismo RHD M/3	Tourismo RHD L
Fahrzeuginnenlänge/Breite/Höhe (incl. Klima) [mm]	12.295/2.550/3.645	13.115/2.550/3.645	13.115/2.550/3.645	13.935/2.550/3.645
Radstände [mm]	6.090	6.910	6.090/1.350	6.910/1.350
Überhang vorne/hinten [mm]	2.890/3.315	2.890/3.315	2.890/2.785	2.890/2.785
Wendekreis [mm]	21.276	23.370	21.030	22.948
Reifengröße	295/80 R 22,5	295/80 R 22,5	295/80 R 22,5	295/80 R 22,5
Sitzplätze (3-Sterne-Ausführung)	51	55	55	59
Stehhöhe Mittelgang [mm]	2.014	2.014	2.014	2.014
Fußbodenhöhe Mittelgang [mm]	1.370	1.370	1.370	1.370
Kofferraumvolumen [m³]	9,9	12,1	9,9	12,1
- mit Toilette	-1,2	-1,2	-1,2	-1,2
- mit Fahrerschlafkabine	-1,6	-1,6	-1,6	-1,6
Volumen Kraftstoffbehälter [l]	480	480	480	480
Volumen AdBlue [l]	40	40	40	40
zul. Gesamtgewicht* [kg]	19.500	19.500	24.000	24.000
Motor- und Fahrleistung:				
OM 936, 260 kW (354 PS) bei 2.200 min ⁻¹ , Hubraum 7.700 cm ³ , max Drehmoment 1.400 Nm bei 1.200-1.600 min ⁻¹	SA	SA	-	-
OM 470, 265 kW (360 PS) bei 1.600 min ⁻¹ , Hubraum 10.677 cm ³ , max Drehmoment 1.700 Nm bei 1.100 min ⁻¹	S	S	-	-
OM 470, 290 kW (395 PS) bei 1.600 min ⁻¹ , Hubraum 10.677 cm ³ , max Drehmoment 1.900 Nm bei 1.100 min ⁻¹	SA	SA	S	S
OM 470, 315 kW (428 PS) bei 1.600 min ⁻¹ , Hubraum 10.677 cm ³ , max Drehmoment 2.100 Nm bei 1.100 min ⁻¹	SA	SA	SA	SA
OM 470, 335 kW (456 PS) bei 1.600 min ⁻¹ , Hubraum 10.677 cm ³ , max Drehmoment 2.100 Nm bei 1.100 min ⁻¹	SA	SA	SA	SA
Getriebe (Serie), Typ:				
Schaltgetriebe servounterstützt:				
MB GO 190 (6-Gang)	SA	SA	-	-
MB GO 210 (6-Gang)	S	S	S	S
MB GO 230 (6-Gang)	SA	SA	SA	SA
Schaltgetriebe automatisiert:				
MB GO 250-8 Power Shift (8-Gang)	SA	SA	SA	SA
Lenkung:	Bosch 8098 Servocom	Bosch 8098 Servocom	Bosch 8098 Servocom	Bosch 8098 Servocom
Vorderachse	ZF RL 75 E, Einzelrad	ZF RL 75 E, Einzelrad	ZF RL 75 E, Einzelrad	ZF RL 75 E, Einzelrad
Antriebsachse	MB RO 440	MB RO 440	MB RO 440	MB RO 440
Nachlaufachse	-	-	ZF RL 75 EC	ZF RL 75 EC
Achsübersetzung	i=3,154 optional 3,583	i=3,154 optional 3,583	i=3,154 optional 3,583	i=3,154 optional 3,583
Bremsen:				
Betriebsbremsanlage	Scheibenbremsen, EBS, BAS, ABS, ASR, DBL	Scheibenbremsen, EBS, BAS, ABS, ASR, DBL	Scheibenbremsen, EBS, BAS, ABS, ASR, DBL	Scheibenbremsen, EBS, BAS, ABS, ASR, DBL
Retarder	Sekundär-Wasserretarder	Sekundär-Wasserretarder	Sekundär-Wasserretarder	Sekundär-Wasserretarder
Sicherheitssysteme Serie:	ESP, AEBS, LDWS, Brandmeldeanlage	ESP, AEBS, LDWS, Brandmeldeanlage	ESP, AEBS, LDWS, Brandmeldeanlage	ESP, AEBS, LDWS, Brandmeldeanlage
Sicherheitssysteme SA:	ART+ABA 3, Reifendruckkontrolle	ART+ABA 3, Reifendruckkontrolle	ART+ABA 3, Reifendruckkontrolle	ART+ABA 3, Reifendruckkontrolle

S= Serie, SA=Sonderausstattung



Alternativ zur Serienausstattung mit schwarzer Umrandung gibt es die Servicesets auch mit silberfarbener Umrandung.



Die neue Kücheneinheit kommt vom türkischen Hersteller Eltesan. Sie wurde für den Tourismo gemeinsam mit Daimler gestaltet.

nach wie vor das Fernlinienbussegment bedienen, von dem der Tourismo schon vorher mit erheblichen Stückzahlen merklich profitiert hatte.

Mit der neuen Elektronikplattform B2E stellt die Umsetzung neuester Techniken kein Problem mehr dar. Den gesetzlichen Bestimmungen entsprechend gehören Abstandsregeltempomat und Notbremsassistent AEBS neben weiteren üblichen Systemen zur Serienausstattung. Als Option ist das leistungsfähigere Notbremssystem ABA 3 erhältlich. Ab diesem Frühjahr wird dann auch der ABA 4 zur Verfügung stehen, der um eine Fußgängererkennung erweitert sein wird.

Neu für den Tourismo ist der vom Travego bekannte Attention Assist, der Aufmerksamkeitswarner, der den Fahrer bei Unaufmerksamkeit infolge von Müdigkeit zum Einlegen einer Pause mahnt.

Bei Staufahrten arbeitet der Abstandsregeltempomat (ART) unterstützend mit dem Anhalteassistent. Dieser hält auch bei Geschwindigkei-

ten unterhalb von 15 km/h, bei denen der ART normalerweise aussteigt, den Abstand zum Vordermann und schließt selbstständig auf. Selbst wenn der Bus nicht länger als zwei Sekunden steht, beschleunigt der Anhalteassistent anschließend wieder selbsttätig.

Als zusätzliche Option zur Kraftstoffersparnis hilft das Predictive-Powertrain-Control (PPC), das bei Fahrten mit Tempomat via GPS-Verbindung die jeweilige Position erfasst und anhand von hinterlegten Kartendaten die für den Streckenverlauf optimale Geschwindigkeits- und Gangwahl vornimmt.

Das Eco Driver Feedback (EDF) gibt dem Fahrer eine individuelle Rückmeldung zu seiner Fahrweise. Die automatische Reifendruckkontrolle darf bei der Vielzahl an Sicherheitssystemen nicht fehlen.

Mit dem neuen Tourismo sollen sich laut Daimler im Vergleich zu seinem Vorgänger bis zu 7 % Kraftstoff einsparen lassen. Die Gewichtsreduzierung um 200 kg und die neue Motor-

generation OM 470 mit Effizienzpaket sind neben vielen weiteren Maßnahmen die Hauptfaktoren, die zur Wirtschaftlichkeit beitragen. Über das Jahr gerechnet können so bei einer Laufleistung von 100.000 km im optimalen Fall drei bis vier Tankfüllungen mit insgesamt 1.500 l bis 2.000 l Diesel eingespart werden.

Die niedrigen Tourismo-Ausführungen Tourismo K (Länge 10,32 m), Tourismo RH (Länge 12 m) und RH-M (13-Meter-Zweiachser) werden vorläufig in der alten Form weitergebaut. Diese werden erst dann erneuert, wenn die Hochboden-Linienbusse auf die nächste Generation umgestellt werden, da sie auf derselben Plattform basieren.

Seit Anfang 2018 läuft im türkischen Werk Hosedere die Serienproduktion des neuen Tourismo. Wir freuen uns schon auf einen Test mit Verbrauchsmessung, um unsere eigenen Erfahrungen in Bezug auf den Dieselsonsum zu sammeln.

KK