

# Besonders komfortabel

Für den Kombiverkehr sind Hochbodenbusse wie der Turismo RH von Mercedes-Benz gefragt. Regionalverkehr war mit dem gut motorisierten Zweiachser in Standardlänge unterwegs.

TEXT: JÜRGEN GÖRGLER FOTOS: MERCEDES-BENZ

**D**oppelverdiener haben ihren Reiz durch die vielseitigen Einsatzmöglichkeiten. Jedoch auch darin, dass bei der Anschaffung Fördermittel einkalkuliert werden können – wenn der Einsatz als Linienbus gewährleistet bleibt. Eine Voraussetzung dafür sind – je nach Bundesland – Bodenhöhen von maximal 86 Zentimetern oder einem Meter. Der Mercedes-Benz Turismo RH zählt mit etwas gutem Willen noch zu dieser Kategorie Bus, was ihn besonders interessant macht. Daher gibt es optional die entsprechende Ausstattung für den Linieneinsatz. Aber eben auch für Ausflug und Reise, wie unser Testkandidat zeigt. Der Name Turismo steht seit 1994 für eine international gefragte Reisebusbaureihe im mittleren Preissegment, die im Gegensatz zum Travego, dem Topprodukt, in der Türkei gebaut wird. Anfängliche Qualitätsprobleme sind längst beseitigt, und das moderne Omnibuswerk in Hoşdere bei Istanbul verfügt sogar über ein Kataphoresetauchbad, das dem Rohbau einen besonders guten Rostschutz verleiht. Auch äußerlich zeigte sich unser Test-Tourismo-RH mit seiner Lackierung in Brillantsilber, die sich über Spiegel und Klimaanlage erstreckte, sehr gefällig.

## Seniorenfreundliche Einstiege

In den Einstiegen wird die Besonderheit des Typs RH deutlich: Nach dem reisebusüblichen Antritt (35 Zentimeter) führen flache Stufen hinauf in das Fahrzeuginnere, vorne mit nur 17 Zentimetern Höhe je Stufe und Plattform. Zusätzlich kann der Fahrer den Antritt durch Kneeling noch um einige Zentimeter senken. Demnach zeigt sich dieser Turismo besonders seniorenfreundlich, wie es die Hauptzielgruppe in der Bustouristik erfreut zur Kenntnis nehmen dürfte. Erreicht hat man dies durch die Kombination zweier Busmodelle, nämlich des Integro und des Turismo. Genauer gesagt: Cockpit und Karosserie samt Außenmaße entsprechen dem Überlandbus Integro, während die Basis samt Fahrgastraum mit erhöhtem Boden dem Turismo zuzuordnen ist. Die geringere Brüstungshöhe über den flacheren Podesten sowie die Stehhöhe im RH belegen dies eindeutig, zumal die Gesamthöhe von 3,35 Metern (inklusive Klimaanlage) mit dem Integro identisch geblieben ist.

Warum dann also keinen Integro H mehr, oder gar den ebenfalls aus dem Programm gestrichenen Travego RH? Es ist naheliegend, dass der Turismo RH aus Sicht der Marke-



Ein Unternehmen der NUSSBAUM-Gruppe



Innovative, mandantenfähige Systemlösungen für den ÖPV



Mobile und Stationäre Fahrscheinautomaten



Fahrausweisdrucker



**News**



Bordcomputer-Systeme



Heben  
Parken  
Prüfen  
Präsentieren  
carsatellite

**Einstiegskontrollsystem**

- Intelligente ((e)Ticketing Lösung von krauth technology
- gemäß Spezifikation nach VDV-KA
- In zuverlässiger und robuster Qualität von einem der Marktführer für Ticketing-Systeme

krauth technology GmbH · Ohrsbeweg 1+2 · 69412 Eberbach · Tel.: 06271 8050 · Fax: 06271 80539 · info@krauth-online.de · www.krauth-online.de  
 Otto Nußbaum GmbH & Co. KG · Korker Str. 24 · 77694 Kehl-Bodersweiler · Tel.: 07853 899-0 · Fax: 07853 8787 · info@nussbaum-lifts.de · www.nussbaum-lifts.de



Typisch Doppelverdiener: der Tourismo RH auf Überlandtour. Eine Fahrtzielanzeige lässt sich in einer vorhandenen Vorrichtung installieren.

tingstrategien die richtige Zuordnung darstellt und womöglich günstiger kalkuliert werden konnte als ein Produkt aus deutscher Fertigung. Wobei der Kunde nun auch – im Gegensatz zum Integro – die ganze Palette sicherheitsrelevanter Features entsprechend der Tourismo-Baureihe bereits serienmäßig an Bord hat. Dazu zählen Bremsassistent, Dauerbremslimiter und das Elektronische Stabilitätsprogramm (ESP).

Übrigens hat es die Schwestermarke Setra mit ihrem ebenfalls 2009 vorgestellten neuen H-Typen ähnlich praktiziert und eine Kombination aus MultiClass (UL) und ComfortClass (GT) kreiert, wobei man hier die vorherigen Modellreihen als Basis nahm, um eine günstige Kalkulation darzustellen.

### Ausstattung und Komfort

Fahrgäste wie Fahrer profitieren von einer gut funktionierenden Raumklimatisierung einschließlich Konvektorenheizung. Als Sonderausstattung war eine Dachklimaanlage mit 32 Kilowatt Leistung installiert. Anstelle der serienmäßigen Bestuhlung Inter Star Eco hatte Mercedes-Benz den Testbus mit 51 Komfortsitzen vom Typ Travel Star Plus ausgerüstet. Sie entsprechen der Basisausstattung der übrigen Tourismo, sind strapazierfähig und verfügen über gangseitige Klapparmlehnen, stufenlos verstellbare Rückenlehnen und seitliche Verstellung. Allerdings ist die seitliche Verstellung zugunsten einer Zulassung von Stehplätzen im Linienverkehr blockiert, und die integrierten Haltegriffe auf den gangseitigen Plätzen sind in Kontrastfarbe ausgeführt. Geräumige Gepäckablagen, Vorhänge und Seitenwandverkleidungen aus Nadelvlies sowie serien-

mäßig installierte Servicesets mit Leselampen und verstellbaren Luftdüsen über jedem Doppelsitz runden die Innenausstattung ab. Für Unterhaltung sorgt eine Radioanlage mit CD-Player und beidseitig je sechs Lautsprechern zur Beschallung des Fahrgastraums.

In Sachen Bordverpflegung – stets ein wichtiger Service und Zusatzverdienst – wurde der Tourismo RH sinnvoll aufgerüstet, unter anderem mit einer Kühlbox vorn gegenüber dem Reiseleitersitz sowie einer kompletten Bordküche des Typs Quick-Service MultiPlus mit 40-Tassen-Kaffeemaschine, Würstchenkocher und Warmwasserbereiter im Mitteleinstieg. Beide Elemente stammen aus der Fertigung des Spezialisten TM Technischer Gerätebau GmbH. Den möglichen Einbau einer Bordtoilette, die zwangsläufig einen Doppelsitz kostet sowie den 6,7 Kubikmeter großen Kofferraum um 0,8 Kubikmeter reduziert, hat man sich beim Testwagen erspart.

Zwei Doppelsitze gegenüber dem Mitteleinstieg wurden als so genannte Kinobestuhlung ausgeführt: Die Sitzflächen sind hochklappbar und machen auf diese Weise bei Bedarf einem Kinderwagen oder Rollstuhl Platz. Eine praktikable Lösung, die ohne Wechsellpedest auskommt. Weitere Ausstattungsdetails für den Linienbetrieb sind die Fahrgastsignalanlage in den Servicesets sowie ein Aufnahmedorn mit Tragarm für Kasse und Fahrscheindrucker. Ebenso war der Testbus für den nachträglichen Einbau einer Fahrtzielanlage vorbereitet worden. Die nötige Warnblinkfunktion für den Haltestellenbetrieb wird über eine separate Taste in den Armaturen betätigt; beim Setzen des linken Blinkers schaltet sie sich automatisch aus.



Links: Starker Motor mit 300 Kilowatt Leistung. Rechts: Die Bordküche des Typs QuickService MultiPlus von TM Technischer Gerätebau.

## Das Cockpit

Mit viel Platz für die Sitzverstellung und ansprechend gestaltet präsentiert sich der Fahrerarbeitsplatz, der sich grundsätzlich nicht vom Überlandbus Integro unterscheidet. Zur Sonderausstattung zählen hier elektrisch verstellbare und beheizbare Außenspiegel, ein elektrisch betätigtes, zweiteiliges Sonnenrollo vorn sowie eine für beide Seiten getrennt schaltbare Zentralverriegelung für die Kofferraumklappen. Darüber hinaus sind Funktionsschalter und Anzeigen einschließlich Zentralsdisplay übersichtlich angeordnet, wie man es von Mercedes-Benz auch nicht anders kennt. Eine Besonderheit gegenüber der Serienausstattung ist die PowerShift-Schaltung. Die Sicht nach vorne und über die Spiegel ist gut. Ebenfalls praxisgerecht wurde der Begleiterplatz ausgestattet. Eine Leseleuchte an der A-Säule erleichtert die Arbeit, für Durchsagen steht ein eigenes Mikrofon zur Verfügung. Abschließbare Staufächer vorne in den Gepäckablagen bieten Fahrer und Reiseleiter genug Platz für die üblichen Utensilien.

## Unterwegs in der Eifel

Unsere Testrunde – eine Verbrauchsmessung war nicht eingeplant – führte wie stets durch die Eifelregion. Dazu zählten kurvenreiche Überlandstraßen, einige Ortsdurchfahrten und vor allem starke Steigungen im Bereich des Nürburgrings. Hier bereitete die Kombination aus dem automatisierten Getriebe GO 240-8 PowerShift und der stärksten Motorvariante mit 300 Kilowatt Leistung echte Fahrfreude. Die Getriebesteuerung nahm – in Abhängigkeit der jeweils notwendigen Motordrehzahl – alle Hürden einschließlich enger Serpentinaen ohne jegliche Fehlschaltung. Hier zeigten sich die Vorteile der acht Schaltstufen; die hätten wir uns beim Test mit Setras Hochbodenbus 416 H gewünscht (siehe **Regionalverkehr** 4-2010), der mit manuellem Sechsganggetriebe ausgerüstet war, das ein ständiges Hoch- und Runterschalten erforderte. Anzumerken bleibt, dass sich das PowerShift-Getriebe auch manuell steuern lässt, wobei stets automatisch gekuppelt wird. Das Anfahren am Berg wird mangels Kupplung durch eine Hill-Hold-Funktion, die das Rückrollen verhindert, erleichtert. Ebenso lässt es sich mit dem Getriebe einwandfrei rangieren.

Die Geräuscentwicklung im Turismo RH ist verhalten, wie es sich später auf der Autobahn durch die elektronische Mes-

sung bei 100 Stundenkilometern bestätigte. Im Schnitt pendelte die Anzeige zwischen 61 und 62 Dezibel, am Motor im Heck waren es 64 bis 65 Dezibel. Knistergeräusche der verbauten Kunststoffmodule sowie übermäßige Windgeräusche wurden – auch an den Türen – nicht registriert. Demnach stimmt die Verarbeitung des Turismo RH in jeder Hinsicht.

Der abschließende Rundgang gilt der Wartungsfreundlichkeit sowie einigen Details, die nicht auf Anhieb auffallen. Hinter der aufklappbaren Bugschürze ist das Ersatzrad an üblicher Stelle untergebracht. Die Lampen sind dagegen nicht von vor-

## So schnell und easy ist Espresso Service...!

Die Modelle QuickService DUO, QuickService Concept mit unterschiedlichen Abmessungen. Zur Espresso Maschine bekommen Sie eine Kühlbox mit bis zu 55 Liter Volumen!

Echter, frischer italienischer Kaffeegenuss!  
Leckerer Espresso oder Kaffee in Sekundenschnelle – Lavazza Espresso Point

QuickService Bordküchen-Modelle von TM

Immer mit drin: Kühlbox mit 40 oder 55 Liter Volumen

Beispiel:  
Die QuickService Concept Lavazza optional mit abschließbarer Blende

TM, der Hersteller mit gezielter Spezialisierung auf Bus-Küchen-Technik und langer Erfahrung bei Bord-Systemen weiß, worauf es ankommt und entwickelt permanent technisch perfekte Innovationen für den optimalen Fahrgast-Service.

TM Technischer Gerätebau GmbH  
Böttgerstraße 13 | D-89231 Neu-Ulm  
Tel. 0731/9 74 21-0 | Fax 0731/9 74 21-69  
E-Mail: vm@tmtech.de

Gleich Info anfordern unter [www.tmtech.de](http://www.tmtech.de)

**TM**  
Technik in Bestform



Links: Der aus dem Integro übernommene Fahrer Arbeitsplatz mit Steckvorrichtung für die Kasse. Rechts: Überaus komfortabel ist der Innenraum.

### Technische Daten Mercedes-Benz Tourismo RH

#### Antrieb und Fahrwerk:

- Motor: MB OM 457 hLA, Reihensechszylinder, liegend, mit Abgasturbolader, Ladeluftkühlung, Euro 5 durch SCR-Technik mit AdBlue
- Nennleistung: 300 kW bei 2000 U/min
- Getriebe: Automatisiertes Achtgangschaltgetriebe
- Vorderachse: ZF RL 75 E (Einzelradaufhängung)
- Hinterachse: MB HO6, starre Hypoidachse
- Bremsanlage: Elektronisch geregelte Zweikreisdruckluftbremse (Knorr), Scheiben rundum, Federspeicherfeststellbremse, Elektronisches Stabilitätsprogramm (ESP), Bremsassistent (BAS), Antiblockiersystem (ABS), Antischlupfregelung (ASR), Dauerbremslimiter, Retarder (Voith Turbo VR 115 E, der Fußbremse vorgeschaltet sowie Betätigung über Lenkstockhebel)
- Lenkung: ZF-Servocom 8098, variabel übersetzt

#### Karosserie:

Modulbauweise, verschweißte Vierkantrohre mit umlaufenden Ringspannten, Karosseriemodule aus Stahlblech/GfK, Überrollfestigkeit nach ECE R 66, unfallkritische Bereiche geschraubt, ansonsten geklebt/geschweißt, kathodische Tauchlackierung zur Rostvorsorge, Seitenscheiben doppelverglast

#### Maße und Gewichte:

- Länge/Breite/Höhe: 12,1/2,55/3,35 m (inkl. Dachklimaanlage)
- Radstand: 6,08 m
- Überhang vorne/hinten: 2,76/3,3 m
- Einstieg 1: 35 cm + 3 Stufen à 17 cm
- Einstieg 2: 36,5 cm + 3 Stufen à 23 cm
- Bodenhöhen Fahrerplatz/Mittelgang: 86/106 cm
- Wendekreis: 20,98 m
- Leergewicht (betankt): 12,86 t
- Achslasten vorne/hinten: 7,1/12 t
- Zlässiges Gesamtgewicht: 18 t
- Tankvolumen: 340 l Diesel + 47 l AdBlue
- Kofferraumvolumen: 6,7 m<sup>3</sup>
- Sitzplätze: 51 (plus Fahrer und Beifahrer)
- Preis Testbus: 245.000 Euro

ne aufklappbar. Stattdessen gibt es rechtsseitig eine Öffnung vor dem Beifahrersitz, von wo aus auch der Waschwasserbehälter nachgefüllt werden kann. Hinter der linksseitigen Serviceklappe verbergen sich verschiedene Prüfanschlüsse, allerdings liegt dieses Fach im unfallträchtigen Bereich nahe der Vorderkante. Der verhältnismäßig große Kofferraum ist mit Schwenklappen ausgerüstet. Rechtsseitig noch vor der Antriebsachse sind Schalttafel, Batterien und Klimakompressor ordentlich und sicher untergebracht. Linksseitig befinden sich Wartungskappen zur Kühlung und zum Abgassystem. Der liegend eingebaute Reihenmotor ist ein alter Bekannter, ordentlich und gut zugänglich installiert. Er kann, wie alle Reisebusse von Mercedes-Benz und Setra, optional die Abgasstufe EEV (Enhanced Environmentally Friendly Vehicle) auch ohne Partikelfilter einhalten. Unter dem Heck befinden sich kräftige Kufen als Schutz gegen Aufsetzer und eine abnehmbare Anhängerkupplung.

### Das Regionalverkehr-Fazit

Den Tourismo RH bietet Mercedes-Benz neben der hier vorgestellten 12,14-Meter-Version auch als RH-M mit 13 Metern Länge an. Bereits die 260 Kilowatt starke Version des Sechszylinderreihenmotors OM 457 hLA dürfte für viele Einsätze völlig ausreichen. Allerdings gibt es dann nur die Optionen Sechsgangschaltgetriebe GO 190 oder Wandlerautomat ZF EcoLife – für den überwiegenden Linieneinsatz sicherlich eine gute Wahl. Die jetzt vorgestellte stärkste Version in Verbindung mit dem PowerShift-Getriebe stellt eine hervorragende Kombination dar, mit der sich der Tourismo RH besonders komfortabel bewegen lässt. Das günstige Leergewicht erlaubt problemlos 51 Fahrgastplätze. Während die Türen des RH serienmäßig einfach ausgeführt sind, kann die Mitteltür zugunsten eines schnellen Fahrgastflusses im Linienbetrieb auch doppelt geliefert werden. Die RH-Modelle, die innerhalb der Tourismo-Baureihe durch ihre Konstruktion eine Sonderstellung einnehmen, überzeugen durch vielseitige Einsatzmöglichkeiten. Dazu zählen Überlandlinie, Shuttlebetrieb, Fernlinien oder Gelegenheitsverkehre wie Ausflugsfahrten und Kurzreisen. Der Testbus, für den Linieneinsatz zugelassen und fit für die Reise, kommt mit Komfortbestuhlung, Bordküche und stärkstem Antrieb auf einen Preis von etwa 245.000 Euro. Ein attraktives Angebot. |