



Die neue Generation Turismo: schlichte Optik und hochwertigste Technik

Angenehmer Pflichttermin

Der neue Turismo feiert Premiere und ersetzt den Vorgänger sowie den Travego, ein umfangreiches Ausstattungspaket macht es möglich. Auch die Citaro-Familie bekommt Zuwachs, ein neuer Hybridantrieb soll mit jedem Dieseltropfen geizen.

Halle 5 ist Pflicht, ganz gleich, ob man sich für Reise- oder Linienbusse interessiert. Denn Daimler Buses brennt ein Premierenfeuerwerk ab, das es in sich hat. Dabei wenden wir uns hier nur der Marke mit Stern zu, der aber in Kortrijk ganz besonders glänzt. Die Entwicklungsgenieure haben ganze

Arbeit geleistet, schließlich geht hier eine neue Reisebus-Familie an den Start. Der Turismo erlebt eine Neuauflage, er dürfte mit bislang 26.000 Einheiten in 23 Jahren der erfolgreichste Reisebusmodell Europas sein. Ganz nebenbei feiert Mercedes noch ein weiteres Jubiläum. Ganz nebenbei: Der Stadtbus Citaro wurde bereits 50.000-mal

gebaut und verkauft, der Hersteller spricht vom meistverkauften Stadtbus der Welt. Der Jubiläumsbus, ein fast 20 m langer Capacity-Vierachser, geht nach Wien. Er ist einer von 200 Capacities, die künftig auf den Wiener Linien verkehren.

Bemerkenswert: cW-Wert von 0,33

Der neue Turismo präsentiert sich optisch recht bo-

denständig, so wie er immer war. Sein Gesicht trägt die markanten Scheinwerfer, die auch den Schwer-LKW Actros zieren.

Ein freundlicher Blick mit vorgeschobener Unterlippe, die ist der Aerodynamik geschuldet. Ziemlich achtbar: Der cW-Wert von nur 0,33, das markante Heck mit eingezogenen Kanten verheißt die Strömung und reduziert den Unterdruck im Heck. An den Seitenflächen bleibt Vieles wie gehabt, so lässt der Neue das Vorgängermodell auch nicht alt aussehen. Erst recht nicht den Travego, den Mercedes jetzt austauschen lässt. Der Turismo

gibt den Travego, mit feiner Konfektion und langer Optionsliste. Drei Längen und vier Modelle stehen zur Wahl, die auf zwei Radstandsvarianten basieren. Vorerst gibt es nur RHD-Hochdecker, die Nachfrage nach den Hochboden-Bussen (RH und Ki) wird vorerst noch mit den alternativen Turismo-Typen bedient.

Geschmackfrage:
Das Heck ist die Schokoladenseite des neuen Turismo.



Das Grundmodell RHD, der klassische Reisebus für Europa, bekommt jetzt mit 6,10 m Radstand 12,3 m Länge. Ganz zeitgemäß der nächstgrößere Zweiaxser vom Typ Turismo RHD M2, mit 13,12 m Länge besitzt er den langen Mittelbau und satte 6,9 m Radstand. Gerade dieses Modell profitiert von der Erhöhung des zulässigen Gesamtgewichts für Zweiaxser auf maximal 19,5 t.

Gänzlich ohne Gewichtssorgen geht der dreiachsige Turismo RHD M an den Start. Mit 13,12 m Länge, 6,10 m Radstand und elektrohydraulisch gelenkter Nachlaufachse bietet der kurze Dreiaxser nicht nur hohe Nutzlasten, sondern auch ein verblüffendes Maß an Wendigkeit. Mehr Sitzplätze und Kofferraum bietet der dreiachsige RHD L, mit 13,94 m Länge und 6,9 m Radstand zielt dieser Turismo in Richtung Fernlinie. Beide Dreiaxser sind übrigens für 24,75 t Gesamtgewicht zugelassen.

Künftig mehr Kofferraum

Auch in der Höhe wächst der Turismo ein wenig, jetzt auf 3,68 m inklusive Dachklimaanlage. Damit wächst auch das Kofferraumvolumen, für die zweiachsige

sein Gepäck und Getränkevorräte unterbringen kann.

Mehr Sicherheit bietet keiner, wenn der Turismo (optional) mit dem neuen Active Brake Assist 4, kurz ABA 4 ausgestattet ist. Dann bremst der Reisebus automatisch bei Passanten, Fußgängern oder Radfahrern. Das radarbasierte System erkennt Fußgänger auf bis zu 80 m Entfernung und leitet nach der Warnkaskade eine Teilbremsung ein.

Der neue Turismo soll vier bis sieben Prozent weniger Kraftstoff brauchen. Zum Teil geht es auf das Konto der verbesserten Aerodynamik und das verringerte Gewicht. Aber die entscheidende Rolle spielt immer noch der Antriebsstrang. Bei den Motoren gibt es allseits bekannte Kost, neu für den vollformatigen Turismo-Zweiaxser ist die Einsteigmotorisierung mit dem 7,7 l kleinen OM 936-Sechszylinder. Den größeren OM 470 gibt es in den drei Leistungsstufen 394, 428 und jetzt neu mit

Sie können nur gewinnen!

Fordern Sie eine kostenlose, unverbindliche Beratung und Präsentation in Ihrem Hause!

Rufen Sie an: ☎ 02736 44440

www.unibus.de

EDV für Busbetriebsvertriebler

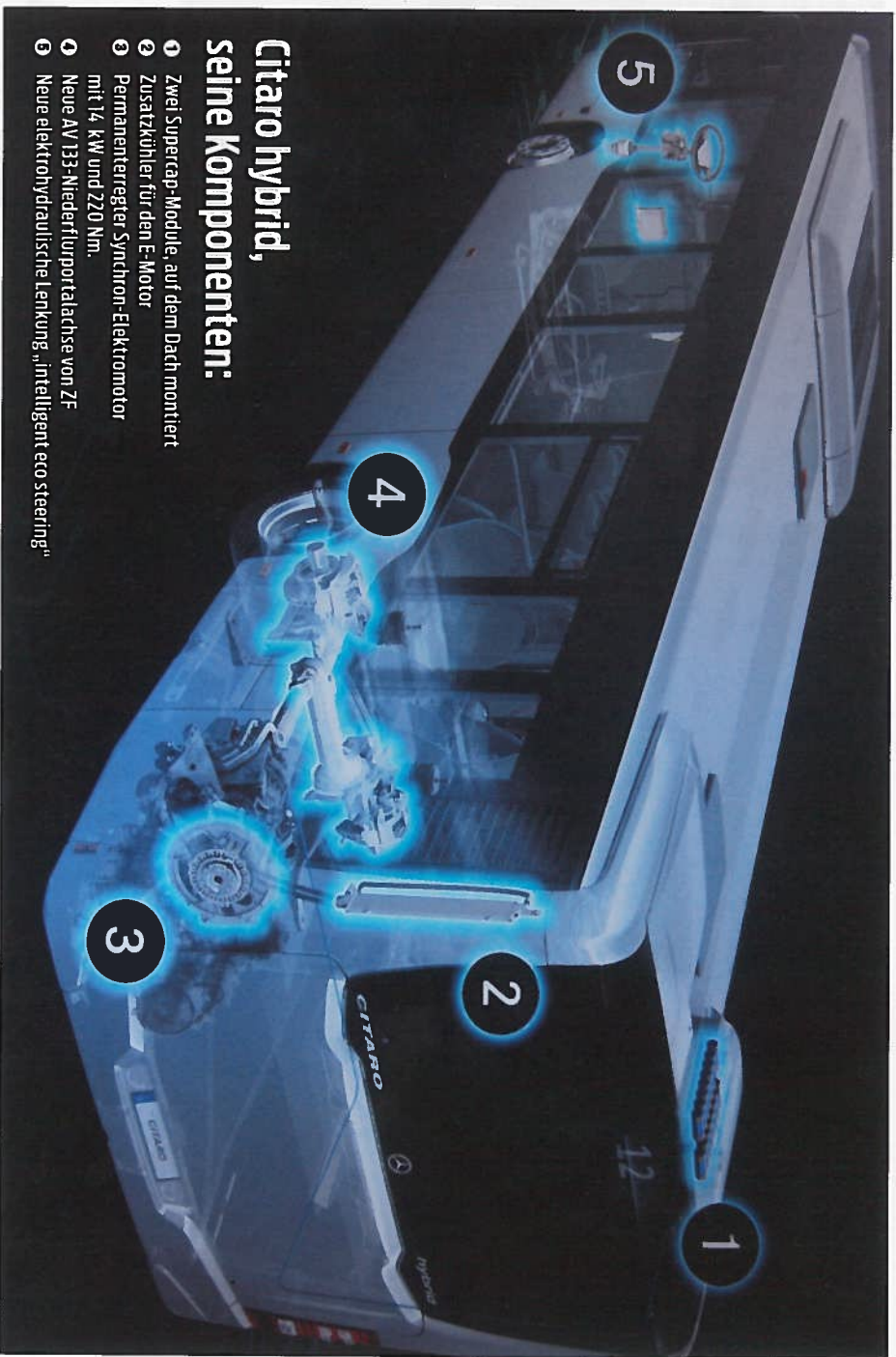
Basisvariante beziffert der Hersteller maximal 9,9 m³, allerdings dann ohne Toilette. Dazu kommen Stauffächer im Bereich der Achsen, wo der Fahrer Schneeketten,

A&K-Fahrzeugteile Heidenau GmbH – ET-Vertriebspartner für Omnibusse

- Klimakompressoren
- Gebläse, Lüfter
- Magnetkupplungen
- Trockner- u. Frischluftfilter
- Kompletanlagen
- Riemen u. Spannrollen



D-01809 Heidenau · Mühlenstraße 31
Telefon 03529/5743-0 Telefax -28
www.bustfachhandel.de · info@bustfachhandel.de



Citaro hybrid, seine Komponenten:

- 1 Zwei Supercap-Module, auf dem Dach montiert
- 2 Zusatzkühler für den E-Motor
- 3 Permanentmagnet Synchron-Elektromotor mit 14 kW und 220 Nm.
- 4 Neue AV 133-Niederdruckportaltachse von ZF
- 5 Neue elektrohydraulische Lenkung „intelligent eco steering“

456 Pferdestärken. Der stärkste Sechszylinder wuchtet satte 2.200 Nm auf die Kurbelwelle, mit einem spezifischen Drehmoment von 206 Nm pro Liter Hubraum zählt der OM 470 zu den leistungsfähigsten Triebwerken seiner Größe.

Neuer Minihybrid für den Citaro

Gerichte hatte es im Vorfeld bereits gegeben, und dennoch ist den Mercedes-Strat-

tegen eine Überraschung gelungen. Mit dem Citaro hybrid schlägt der Hersteller ein neues Antriebskapitel auf. Kein Aufsehen erregendes neues Modell, nein, die Hybridtechnik kann als Sonderausstattung für Citaro-Stadtbusse gewählt werden. Einzige Voraussetzung: Es muss ein OM936-Diesel oder ein M936-Gasmotor im Heck sein. Abhängig von Einsatz und Ausführung kann man bis zu 8,5 Prozent

Kraftstoff sparen, hier geht es nicht um wenige Zehnteliter.

Die Grundfunktion ist denkbar einfach: Der Elektromotor zwischen Motor und Getriebe wandelt beim Bremsen kinetische Energie in Strom, der in Supercaps gespeichert dann beim Anfahren den E-Motor wieder speist. Der kann zwar mit maximal 14 kW den Bus nicht allein beschleunigen, er unterstützt den



Zwei Cockpitvarianten für den Tourismus: hier die hochwertigere Version mit großem Infotainment-Paket

Verbrenner. Nicht etwa zur Steigerung der Maximalleistung, die permanent erregte Synchronmaschine entlastet das etatmäßige 936-Triebwerk. Selbst im Leerlauf erhöht sich der Wirkungsgrad des Verbrennungsmotors – mit einem Start-Stopp-System kann und mag der Citaro hybrid nicht dienen. Der

Hybridantrieb des Citaro ist mit beiden Automatikgetrieben von ZF und Voith kompatibel. Nur die Fahrzeuge mit dem größeren OM470-Sechszylinder müssen auf den Hybridantrieb verzichten.

Und noch ein Aspekt darf hier nicht unterschlagen werden: Beim Citaro hybrid wird auf ein aufwändiges Hochvolt-Bord-

netz verzichtet. Der neue Parallelhybrid-Antrieb geht als erstes Nutzfahrzeug mit 48-Volt-Technik ins Rennen. Der nach Aussagen des Herstellers unkomplizierte Aufbau der Hybridtechnik erfordert nur wenig Bauraum, auch das Mehrgewicht von 156 Kilo hält sich in Grenzen. Die Komponenten sind bewährt, der Elektromotor und die Wasserpumpe stammen aus der Pkw-Entwicklung. Der Zusatzkühler und der Inverter finden bei den Trucks bereits Verwendung. Die Supercaps als Energiespeicher kennt der Citaro-Kunde bereits als Rekuperationsmodul.

Und ganz unauffällig feiert hier eine intelligente elektrohydraulische Lenkung Premiere. Die fordert nur bei Bedarf eine Antriebsleistung und unterstützt die Rückstellung. Das Beste zum Schluss: Die „intelligent eco steering“ genannte Lenkung ist auch für das konventionelle Citaro-Stadtbussprogramm verfügbar – vorerst optional, das kann sich ja noch ändern. **Wolfgang Tschakert**



Von nüchtern bis üppig: Für die Innenausstattung gibt es eine lange Optionsliste.

- | | | | |
|--|---|---|--|
| <ul style="list-style-type: none"> ■ 3M ■ Ansell ■ askö ■ ATG ■ Aug.-Schwan ■ Azelt ■ Baak ■ Bata Industrials ■ BIG ■ Body Products ■ Brynje ■ caramba ■ Centurion ■ Coda ■ deb/stoko | <ul style="list-style-type: none"> ■ Dolezych ■ DS SafetyWear ■ EKAStU ■ ergodyne ■ Erich Voss ■ eureka ■ Excess ■ Georg Schmerler ■ Greven ■ HAKRO ■ Hase Safety ■ Hi-Tec/Magnum ■ HERWE ■ Hugo Josten ■ ID IDENTIV | <ul style="list-style-type: none"> ■ JAH ■ Kimberly-Clark ■ Kleen Purgatis ■ KNEETEK ■ KROMWELL ■ Leiber ■ Lematre ■ LHD ■ Lordi ■ M-A-S ■ MAPA ■ MASCOt ■ MAXGUARD ■ MRUK ■ DEL-KLEEN | <ul style="list-style-type: none"> ■ Physioderm ■ pka ■ precoderm ■ promoderm ■ PSA ■ Safety Jogger ■ Sanita ■ Scott Safety ■ SIKa ■ Söhngen ■ Turbo ■ Unico ■ Univel |
|--|---|---|--|

Das Arbeitsschutz-Portal mit über 35.000 Produkten



BERATER TOOL

Die effektive Online-Beratung

Mit nur 3 Klicks
zum gewünschten
Produkt!

- 1 Produkte suchen und filtern
- 2 Produkte vergleichen
- 3 Passendes Produkt finden

Die Stünings Medien GmbH ist unabhängiger Dienstleister und arbeitet mit über 200 Herstellern zusammen, betreut über 350 Händler und 11 Einkaufsverbände.

Stünings Medien GmbH · Telefon 02151-5100-0 · medien@stuenings.de
www.arbeitsschutz-online.de