

1BUS TRAVEL

IBC INTERNATIONAL
BUS & COACH
COMPETITION



DAS MAGAZIN FÜR BUS, COACH & TRAVEL DER 1TRUCK MEDIA ■ WWW.1BUS.TV ■ 2025

Reisen. Erleben. Genießen.

Die TopClass 500.



SETRA

The Sign of Excellence.

Anbieter: EvoBus GmbH · Mercedesstraße 127/6 · 70327 Stuttgart · www.setra-bus.com



NEWS

MAN Lion's City E 6 ist
Spitzenreiter auf
Europas Straßen

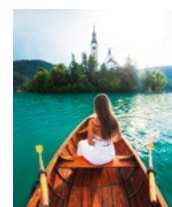
6



TEST

Unterwegs im neuen
Mercedes-Benz
Tourismo

8



TOURISMUS

Unvergesslicher Urlaub
in den schönsten Ecken
Sloweniens

46

EVADYS VIELSEITIG UND PROFITABEL.



BTS

AUSSERGEWÖHNLICHE VIELSEITIGKEIT

Neue Fahrzeugarchitektur
Bis zu 12 m³ Gepäckraumvolumen; perfekt für regionale und überregionale Liniendienste, Flughafentransfers, Reisen und Ausflüge

MAXIMALE RENTABILITÄT

Niedrigste Gesamtbetriebskosten in diesem Segment
Geringer Kraftstoffverbrauch und lange Wartungsintervalle
Hoher Wiederverkaufswert
Vielseitig einsetzbar: Werktags als auch am Wochenende

ERWIESENE ZUVERLÄSSIGKEIT

Bewährte Komponenten
Erprobt unter extremen Fahr- und Klimabedingungen von -30°C bis +50°C
Hi-SCR-Technik: Keine Filterregeneration erforderlich

HÖCHSTMASS AN KOMFORT UND SICHERHEIT

Höchstes Komfortniveau in seiner Kategorie
Hochentwickelte passive und aktive Sicherheitssysteme
Niedriger Geräuschpegel

VORWORT

Liebe Leserinnen und Leser,

herzlich willkommen zur neuesten Ausgabe von **1BUS Travel**, dem Fachmagazin, das die Welt des Busreisens in all ihren Facetten beleuchtet. Unser Ziel ist es, Ihnen als Busunternehmer und Anbietern von Gruppenreisen einen echten Mehrwert zu bieten – mit spannenden Reiseinspirationen, aktuellen Technikrends und fundierten Praxistests.

Was 1BUS Travel so besonders macht? Wir kombinieren die **schönsten Reiseziele und Events** mit den neuesten **Innovationen der Busindustrie**. Damit unterstützen wir Sie aktiv dabei, die **besten Reisen und Destinationen** für Ihre Kunden zusammenzustellen – von klassischen Touren bis hin zu exklusiven neuen Trendzielen.

Dank unserer **zielgruppenspezifischen Ausrichtung** erreichen wir genau die Entscheider, die für Ihre Branche relevant sind. Damit bieten wir auch unseren Werbepartnern einen klaren Vorteil: **keine Streuverluste, sondern gezielte Präsenz** in einem Umfeld, das zählt.

Unsere Redaktion besteht aus erfahrenen Experten mit tiefem Branchenwissen, die Ihnen mit **fundierte Tests und praxisnahen Analysen** dabei helfen, die besten Entscheidungen für Ihr Unternehmen zu treffen. Ob es um neue Fahrzeugmodelle, wirtschaftliche Betriebsstrategien oder die neuesten Entwicklungen in der Elektromobilität geht – wir liefern Ihnen die wichtigsten Informationen aus erster Hand.

Wir laden Sie ein, mit uns gemeinsam in die faszinierende Welt des modernen Busreisens einzutauchen. Lassen Sie sich inspirieren, informieren und profitieren Sie von unserem einzigartigen Mix aus Reise- und Technikthemen.

Viel Freude beim Lesen wünscht Ihnen
Ihr 1BUS Travel Team

IVECO BUS

Ihr Partner für nachhaltigen Transport

WWW.1BUS.TV



NEWS

MAN Lion's City E ist Spitzenreiter auf Europas Straßen 6
Der MAN Lion's City E hat sich als fester Bestandteil des städtischen Verkehrs etabliert und seinen Platz in den Metropolen Europas fest verankert.

TEST

Unterwegs im neuen Mercedes-Benz Tourismo 8
Wir fahren erstmals im kroatischen Split das neue Flaggschiff der Mercedes-Benz Hochdecker-Reisebusse.

Hoffnungsträger für die Premiummarke 12
Als kostengünstiges Einstiegsmodell soll der taufrische Tourliner für Stückzahlen sorgen. Wir haben genau hingeschaut: Ist er so gut wie er aussieht?

Schick und sicher 16
Die neueste Generation Reisebusse des MAN-Konzerns geht aufgefrischt ins Rennen.

Südost-Partie durch vier Länder 20
Der Mercedes-Benz Tourismo Safety Coach muss sich jetzt auf Langstrecken bewähren.



MINIBUS

A Star Is Born 26
Hyundai erfindet sich aktuell beim Design komplett neu. Der besonders markante Ioniq 5 strahlt dabei auch auf konventionelle Fahrzeugkonzepte wie den Luxusbus Staria ab.

Der Volks-Bulli 28
Auf der Basis des MQB von Volkswagen steht nun also auch der Multivan. Damit ist er eher Sharan Nachfolger und weit mehr Pkw als Nutzfahrzeug.



TOURISMUS

Junger Wein, Glück allein 30
Wer vom Weinwandern nicht genug bekommen kann, sollte sich das Törggelen in Südtirol nicht entgehen lassen.

Herbstzeit ist Genusszeit 32
Die Steiermark hat bekanntlich viel zu bieten, doch vor allem im Herbst wird sie zu einem ganz besonderen Ausflugsziel.

Winterzauber im SalzburgerLand 34
Bei Wintereinbruch lockt das Salzburger-Land mit verträumten Winterlandschaften und einzigartigen Naturerlebnissen.

Spüren Sie Istrien 36
Erleben Sie die Authentizität von Istrien mit allen Sinnen und seine Gastfreundschaft in allen Jahreszeiten.

Die Steiermark – das Grüne Herz Österreichs 40
Begleiten Sie uns auf den kommenden Seiten auf eine Reise durch das vielfältigste Bundesland Österreichs.



Unvergesslicher Urlaub in den schönsten Ecken Sloweniens 46
Slowenien bietet atemberaubende Naturlandschaften, verwöhnende Kulinarik und zahlreiche Aktivitäten für bewegungsfreudige Menschen. Überzeugen Sie sich doch selbst davon!

Magdeburg ist eine Wundertüte! 52
Die Ottostadt bietet Gruppenreisenden ein breites Programm. Nicht zu Unrecht ist sie als dynamischste Großstadt Deutschlands bekannt.

Riviera Feeling 58
Das mediterrane Klima und die überdurchschnittlich vielen Sonnenstunden laden jetzt ganz besonders in Österreichs südlichstes Bundesland ein.

Lei lasn! 60
Auf hochdeutsch würde man wohl sagen: Lass es gut sein, entspann dich! Jetzt heißt es weg vom Schreibtisch und hinein in eine traumhafte Landschaft!



Zu jeder Jahreszeit ein Erlebnis 64
Skifahren bei besten Pistenverhältnissen bis Anfang Mai – die Höhenlage der Turracher Höhe macht es möglich.

Die faszinierende Welt der Pferde 66
Gemeinsam entdecken, mitmachen, staunen: Der Cavalluna Park lädt als Gruppenerlebnis nach München ein.

1Bus Events 68
Top Veranstaltungen, die definitiv eine Busreise wert sind.

Der Traum von einst 70
Wer Setra fährt, hat es geschafft – als Unternehmer oder als Fahrer.

LAST1

Ein Stück Omnibus Geschichte 74
Beim „8. Internationalen Oldtimer-Bustreffen“ war Bad Mergentheim fest in der Hand von Nostalgikern und Sammlern.



Überall in Europa zuhause, der MAN Lion's City E.

MAN Lion's City E ist Spitzenreiter auf Europas Straßen

Der MAN Lion's City E hat sich als fester Bestandteil des städtischen Verkehrs etabliert und seinen Platz in den Metropolen Europas fest verankert.

Im vergangenen Jahr wurden allein in Europa 780 MAN eBusse zugelassen, was MAN Truck & Bus laut den aktuellen Registrierungsdaten zur Spitzenposition im europäischen Elektrobussmarkt verhilft und einen Marktanteil von rund 13,3 Prozent sichert. Die Verkaufszahlen der MAN eBusse sprechen ebenfalls eine deutliche Sprache: Im Jahr 2023 konnte das Unternehmen insgesamt 771 eBusse absetzen und die Verkaufszahlen des Lion's City E im Vergleich zum Vorjahr nahezu verdreifachen.

National und international in Führung

MAN ist nicht nur europaweit führend, sondern auch in den nationalen eBus-Märkten Deutschland, Schweden, Belgien, Österreich und Slowenien die Nummer 1. Robert Katzer, Head of Sales & Product Bus, betont die Bedeutung dieser Märkte und erklärt: „Diese fünf Länder machen fast 80 Prozent aller 2023 in Europa registrierten Lion's

City E aus und sorgen für einen sicheren, zuverlässigen und vor allem nachhaltigen Nahverkehr.“ Besonders bemerkenswert ist das starke Wachstum der eBus-Märkte in Spa-

nien und Norwegen im vergangenen Jahr. In Norwegen wurden 76 Lion's City E in Betrieb genommen und in Spanien 93, wobei Städte wie Alicante, Bilbao, Málaga, San Sebastián und



Auch in Österreich ist der MAN sehr gefragt.

Valencia auf den innovativen Stadtbussen setzen. Der 1.000ste Lion's City E, der im September 2023 vom Produktionsband in Starachowice, Polen, lief, ist im Großraum Madrid im Einsatz, nachdem ihn das Verkehrsunternehmen Auto Periferia S.A., eine Tochter der spanischen Grupo Ruiz, geordert hat.

Vom Süden bis in den hohen Norden

Auch in Skandinavien zeigt sich ein

starkes Interesse an Elektromobilität, wie die Zulassungszahlen belegen. In Schweden, Norwegen und Dänemark wurden im abgelaufenen Geschäftsjahr insgesamt 230 elektrisch angetriebene MAN-Stadtbusse registriert, wobei allein 76 eBusse im Dezember in Oslo erfolgreich auf die Straße gebracht wurden. Barbaros Oktay, Head of Bus bei MAN Truck & Bus, zeigt sich erfreut über diese Erfolge und betont das Engagement des Unternehmens

für nachhaltige Mobilität. „Wir wollen die Transformation hin zur nachhaltigen Mobilität weiter vorantreiben und unseren Absatz von batterieelektrischen Bussen steigern“, erklärt Oktay. MAN setzt dabei auf umfassende Beratung und innovative Lösungen, die den Bedürfnissen des Marktes gerecht werden und die Verkehrsbetriebe auf ihrem Weg zu einem nachhaltigen ÖPNV bestmöglich unterstützen.



Von der Vision zum Marktführer.

BUS₂BUS

DIE FACHMESSE FÜR MOBILITÄT

24.–25. APRIL 2024
MESSEGELÄNDE BERLIN

bus2bus.berlin  Messe Berlin



**JETZT
VVK-TICKET
SICHERN
& SPAREN!**



Unterwegs im neuen Mercedes-Benz Tourismo

Der Kraftstoffverbrauch sinkt beim neuen Tourismo durch die rundum optimierte Aerodynamik der neu gestalteten Karosserie sowie einer Gewichtsersparnis von rund 200 kg um rund 4,5 Prozent.

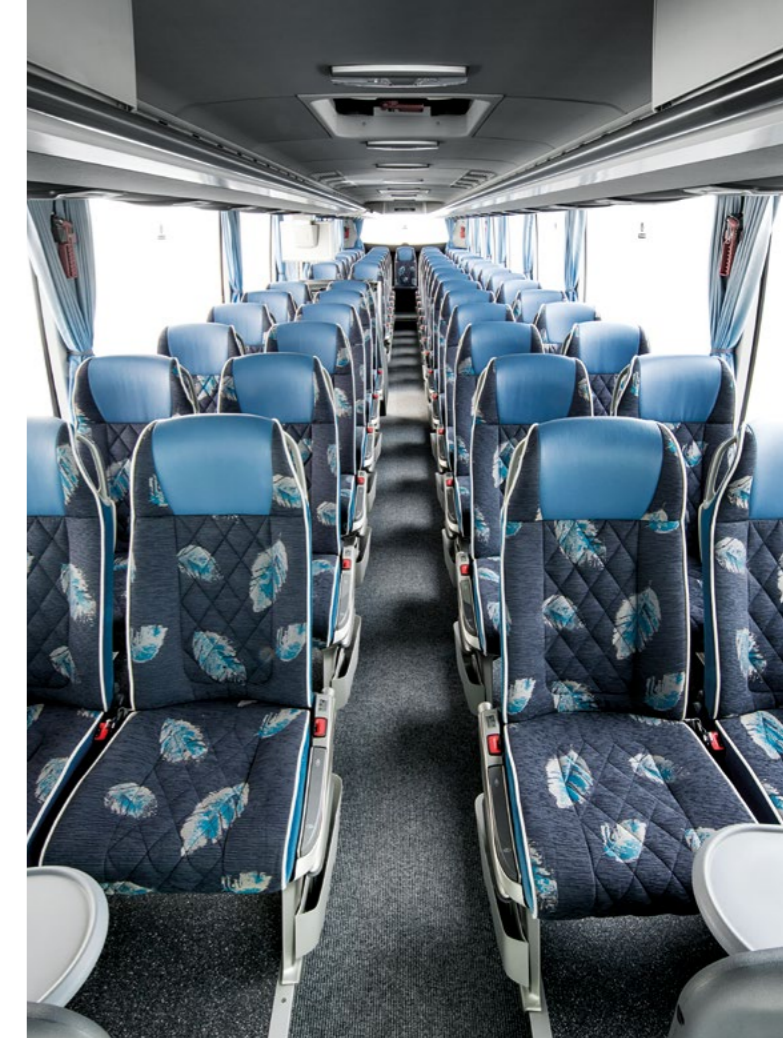
Wir fahren erstmals im kroatischen Split das neue Flaggschiff der Mercedes-Benz Hochdecker-Reisebusse.



Ab sofort kann man sich zwischen zwei Cockpitvarianten entscheiden. Im Bild das „Cockpit Comfort Plus“, die Grundkonstruktion mit Multifunktionslenkrad und der neuen Instrumentenanlage mit farbigem TFT-Display ist.



Angetrieben wird der Tourismo RHD von der neuesten Generation des Reihen-sechszylinders Mercedes-Benz OM 470 mit 10,7 l Hubraum.



Mit unterschiedlichen Dekors für den Boden, zahlreichen Stoffen für Sitzbezüge, Seitenwände, Vorhänge sowie die Mitteldecke lässt sich der neue Tourismo RHD sehr individuell gestalten.

Der neue Tourismo RHD löst nach elf Jahren den, laut Herstellerangaben, meistgebauten Hochdecker-Reisebus Europas ab. Der Serienstart ist bereits erfolgt, bis zum Ende dieses Jahres soll die Fertigung aller Modelle anlaufen. Noch vor der Busworld hatte 1BUS die Gelegenheit, den neuen Tourismo RHD ausgiebig Probe zu fahren. Split sorgte, sowohl was die Topografie der Strecke, als auch die Wetterbedingungen anging, für optimale Rahmenbedingungen.

Vier Modelle, zwei Cockpits

Ein Hochdecker-Reisebus ist ein Investitionsgut für ein Unternehmen und der Arbeitsplatz für Fahrer. Beides verlangt nach hoher Funktionalität. Der neue Tourismo RHD will diesem Anspruch durch ein Modulsystem gerecht werden. Mit vier Modellen in drei Längen von 12,3 m bis 14,0 m deckt der Hochdecker nahezu alle Ansprüche ab. Alle Modelle sind – das ist neu – wahlweise als Links- und Rechtslenker zu bekommen. Eine Besonderheit des neuen Tourismo ist die Wahlmöglichkeit zwischen zwei

Cockpits für alle Linkslenker-Modelle: man kann sich zwischen der funktionellen Variante „Cockpit Basic Plus“ und der nochmals komfortableren Variante „Cockpit Comfort Plus“ entscheiden. Die Grundkonstruktion mit Multifunktionslenkrad und der neuen Instrumentenanlage mit farbigem TFT-Display ist identisch. Form und Funktion unterscheiden sich jedoch deutlich. So hebt sich das Cockpit Comfort Plus unter anderem durch das Coach Multimedia System CMS in Doppel-DIN-Ausführung sowie Dekoreinlagen ab. Die Rechtslenker bietet Mercedes-Benz mit dem weiteren eigenständigen „Cockpit Comfort“ an. Da man bei sämtlichen Cockpit-Varianten auf Standard-Komponenten aus dem Konzernregal zurückgegriffen hat, findet man sich als Fahrer auf Anhieb zurecht. Das vereinfacht vor allem „Springern“ das Bedienen des Fahrzeugs.

ABA 4 warnt und leitet Bremsmanöver ein

Der neue Active Brake Assist 4 mit Fußgängererkennung warnt den Fahrer optisch sowie akustisch vor einer Kollision

mit Fußgängern und leitet gleichzeitig automatisch eine Teilbremsung ein. Damit stehen dem Fahrer alle Möglichkeiten offen, um eine Kollision mit einem Fußgänger zu verhindern: Er kann ihn durch das Signalhorn warnen, eine Vollbremsung einleiten oder mit einem Lenkmanöver ausweichen. Technisch basiert der Active Brake Assist 4 mit Fußgängererkennung auf einer neuen Generation der Radar-Technologie, die ebenfalls in den aktuellen Pkw und Lkw von Mercedes-Benz verwendet wird. Es handelt sich um einen elektronisch scannenden Multi-Mode-Radar, der sich aus einem Fernbereichs- und einem Nahbereichsradar zusammensetzt. Der Fernbereichsradar erfasst in direkter Linie vor dem Reisebus mehrspurige Fahrzeuge und stationäre Hindernisse auf maximal 250 m Entfernung, einspurige Fahrzeuge wie Fahrräder auf bis zu 160 m sowie Fußgänger auf bis zu 80 m. Der Nahbereichsradar hat eine Reichweite von maximal 70 m und erkennt sogar Fußgänger und Fahrzeuge seitlich vor dem Reisebus. Bei unserer Testfahrt zeigte sich, dass

auch seitlich auf den Bus zulaufende Passanten gut erkannt werden und unmittelbar eine Teilbremsung eingeleitet wird, die dann allerdings, vor allem bei niedrigen Geschwindigkeiten, relativ heftig ausfallen kann. Etwas unverständlich ist, dass der ABA 4 erst im Frühjahr 2018 für den neuen Tourismo erhältlich sein wird, d.h. ordert man noch heuer ein neues Tourismo-Modell, bekommt man noch den „alten“ ABA 3 eingebaut. Vom Raumkonzept und Design her macht der Tourismo durchaus eine gute Figur. Vielleicht hätten wir uns allerdings beim Design ein bisschen mehr Mut erwartet. Lediglich die Actros-Scheinwerfer verraten auf den ersten Blick das neue Modell, was allerdings den Vorteil hat, dass der Vorgänger in der Flotte nicht wirklich alt wirkt. Bequeme Einstiege und der hell und freundlich gestaltete Innenraum heißen die Fahrgäste willkommen. Gelungen ist die neue Softline-Polsterung: Das attraktive Rautenmuster auf Sitzfläche und Lehne erinnert ein wenig an Oberklasse-Limousinen mit Stern. Mit unterschiedlichen Dekors für den

Boden, zahlreichen Stoffen für Sitzbezüge, Seitenwände, Vorhänge, die Unterseite der Gepäckablagen sowie die Mitteldecke lässt sich der neue Tourismo RHD sehr individuell gestalten. Ein weiterer Blickfang sind die neu gestalteten Service-Sets mit wählbarem Dekorrahmen. Eine neue Küche im Innendesign des Tourismo RHD erhöht den Reisekomfort für die Fahrgäste ebenso wie die neue Klimatisierung: Eine Zonen-Regelung mit vollautomatischer Regelung und jeweils zwei getrennten Kreisläufen für Heizung und Klimatisierung sichert einen gleichmäßigen Temperaturverlauf im Fahrzeug. Angetrieben wird der Tourismo RHD von der neuesten Generation des Reihensechszylinders Mercedes-Benz OM 470 mit 10,7 l Hubraum und Effizienzpaket. Die neue Spitzenmotorisierung stellt nun 335 kW (456 PS) zur Verfügung und ermöglicht beachtliche Fahrleistungen. Ebenfalls neu im Tourismo RHD ist als Sonderausstattung der kompakte Reihensechszylinder Mercedes-Benz OM 936 mit 7,7 l Hubraum und einer Leistung von 260 kW (354 PS). Er kom-

biniert niedrigen Verbrauch mit geringem Gewicht, das bedeutet mehr Nutzlast. Insgesamt stehen fünf Leistungsstufen zur Wahl. Die Kraftübertragung erfolgt entweder durch das Sechsgang-Schaltgetriebe oder das vollautomatisierte Achtganggetriebe GO 250-8 PowerShift. Sie stammen, wie die angetriebene Hinterachse, von Mercedes-Benz. Rechtslenker sind optional ebenfalls mit Automatikgetriebe verfügbar. Angenehm für den Fahrer, wie den Chef, sind im Alltag die neuen Sonderausstattungen wie der vorausschauende Tempomat Predictive Powertrain Control (PPC) oder das Eco Driver Feedback (EDF) mit individuellen Tipps für die aktuelle Fahrweise, womit sich der Kraftstoffverbrauch weiter verringern lässt.

Das Video zum neuen Mercedes-Benz Tourismo sehen Sie auf www.1Truck.TV.

Video-ID: 1066

Neoplan für Einsteiger: Die typisch nach vorn geneigte B-Säule prägt das Bild, der Tourliner trägt das bekannte Familiengesicht.



Hoffnungsträger für die Premiummarke

Test Neoplan Tourliner: Als kostengünstiges Einstiegsmodell soll der taufrische Tourliner für Stückzahlen sorgen. Wir haben genau hingeschaut: Ist er so gut wie er aussieht?

Der neue Tourliner, den wir seit der IAA 2016 kennen, wird jetzt mit Sicherheit als echter Neoplan wahrgenommen. Formal hat das Neoplan-Einstiegsmodell nämlich deutlich zugelegt. Ganz gezielt haben die Designer dem Tourliner ein Neoplan-Gesicht und natürlich das markentypisch stämmige Heck verpasst. Zutaten wie der dynamische Zuschnitt der Radhäuser und die gegen die Fahrrichtung geneigte B-Säule verleihen dem Tourliner Spannung und Eigenständigkeit. Und wie steht es mit der Qualität? Die Zweifel in der Branche wollen die Markenstrategen so nicht stehen lassen.

1,2 Tonnen Mindergewicht

Gefertigt wird der Tourliner im Werk Ankara und zwar Seite an Seite mit dem Lion's Coach. Kein Problem, unter dem Blech ist der Tourliner ein MAN, er entspricht technisch schon dem neuen Modell. Schließlich brauchte es für beide eine neue Aufbaustruktur. Schon wegen der neuen Festigkeitsnorm ECE R 66.02, dazu mussten die Entwickler noch das neue Motorenreglement (Euro 6c) erfüllen. Ein modulares System für beide, nichts anderes kam in Frage. Mit der Folge: Die Konzernkollegen unterscheiden sich vor allem optisch und höchstwahrscheinlich mit unterschiedlichen Ausstattungspaketen.

Etwas leichter geworden ist er auch, der neue Tourliner. Laut Hersteller bringt er mit 44 Sitzplätzen und 400 Liter Diesel 13.550 Kilogramm auf die Waage. Zwar ohne Reserverad und mit Aluminiumrädern, noch wird er für 18 Tonnen Gesamtgewicht zugelassen, das wird sich noch ändern. Unser Testfahrzeug geht mit 16.765 Kilogramm an den Start, die Versuchs-techniker entschuldigen das Mindergewicht mit fehlendem Ballast. Schließlich laufen derzeit viele Konzern-Fahrzeuge in der Erprobung, da muss man halt Prioritäten setzen. Minus 1,2 Tonnen, das wissen wir schon vorweg, da können wir auch unsere Testwerte nicht mehr auf die Goldwaage legen. Doch die Gelegenheit, den Tourliner zu testen, wollen wir uns nicht entgehen lassen – also los und ran an den Probanden. Der Tourliner legt um elf Zentimeter in der Länge zu, der vordere Überhang wächst um fünf Zentimeter. Davon profitiert der vordere Einstieg, der vormals recht knapp ausfiel, aber richtig bequem ist er auch jetzt nicht. An der Mitteltür ist er breit und ebenmäßig, so wie er sein soll, hier würden wir dem Tourliner vielleicht bessere Handläufe wünschen. Aber im Innenraum stellt sich sofort ein Wohlgefühl ein. Das Farbklima in grau/beige, hellem Plafond und optisch attraktiven Kiel-Sitzen schafft eine behaglich-schicke Atmosphäre. Der ebene Boden, jetzt wie im MAN, wirkt einfach großzügig und eliminiert Stolperfallen. Die Sitzprobe offenbart zu kurze Sitzlehnen, einen knappen Zuschnitt und recht straffe Polster. Aber mit 44 Fahrgastsitzen bekommt der Passagier im Tourliner fürstliche Beinfreiheit geboten. Wer in der ersten Sitzreihe hinter dem Fahrpersonal Platz nimmt, sieht nur wenig zur Seite. Die geneigte B-Säule verstellt den Blick, das wird so mancher Fahrgast monieren. Eine Beanstandung verdienen auch die scharfkantigen Halter der USB-Steckdosen im Fußraum, auch die Sitzbefestigung an der Außenseite verträgt noch eine Glättung. Den bei Neoplan üblichen „blauen Salon“ haben wir nicht vermisst, der Plafond ist sachlich aber recht ansehnlich gestaltet. Design im besten Sinne, denn die grazile Innendecke neigt selbst auf Holperstrecken nicht zum Schwingen. Überhaupt können wir den Tourliner-Entwicklern attestieren: Der Tourliner fährt vorzüglich leise – und well done, hier klappert, knarzt oder wimmert nichts. Der Einstiegs-Neoplan ist fest wie eine Burg.

Künftig mit PCV-Schwingsdämpfern

Beste Voraussetzungen also für die Fahreigenschaften, bei ersten Probefahrten hat uns am Tourliner der durchaus irritierbare Geradeauslauf gestört. Das dürfen wir jetzt beruhigt korrigieren. Mit der etatmäßigen Conti-Coach-Bereifung läuft der Zweiachser sauber geradeaus, mit diesen Reifen und dem richtigen Luftdruck lässt die präzise Lenkung nicht das nötige Gefühl vermissen. Sie dürfte beim Rangieren ruhig etwas leichter zur Hand gehen – immerhin ist unser Tourliner nicht voll ausgelastet. Nicht vollends hat uns das Fahrwerk-Setup überzeugt. Mit Stabilisator nur an der Vorderachse ist der Tourliner kein Kurvenkünstler. Er rollt feinfühlig ab, mit ordentlichem Federungskomfort. Aber auf langen und tiefen Bodenwellen, auch beim Bremsen taucht er tief ein und neigt zum Pumpen – die Vorderachse wirkt leicht unterdämpft. Abhilfe ist auch schon in Sichtweite, die Techniker sprechen bereits von neuen PCV-Stoßdämpfern für den neuen Reisebus. Diese sollen, mit zusätzlichen Ventilen das Nachschwingen

des Fahrzeugaufbaus beruhigen. Neu ist auch der Triebstrang des Neoplan-Hochdeckers, wir haben mit ihm schon Hunderte Kilometer Erfahrung gesammelt. Der D26-Sechszylinder von MAN ist in der Spezifikation Euro 6c weiter gereift und hat sich zu einem feinen Omnibustriebwerk entwickelt. Schon die kleinste Leistungsstufe mit 420 PS genügt für den Zweiachser, und nicht nur im Flachland. Der sehr kultivierte Reihensechszylinder hängt allzeit willig am Gas, kennt keine Anfahrschwäche. Auch sein Durchzugsvermögen ist beachtlich, wenngleich das Temperament durch eine sehr lange Gesamtübersetzung geschmälert wird. Auf der Autobahn rollt der fernlinienaffine Tourliner mit weniger als 1.100 Kurbelwellenumdrehungen im 12ten Gang, wie die Messergebnisse zeigen, mit sehr niedrigem Geräuschpegel. Und bei unserer Bergwertung in den bayerischen Bergen ist der Neoplan keineswegs ein lame duck: Mit 56 km/h zählt er schon zu den leistungsfähigen Bussen.

Künftig Traxon- oder Scania-Getriebe?

Das Motordrehmoment wird noch von einem automatisierten Tipmatic-Getriebe (ZF AS-Tronic) verwaltet, das zuletzt auf eine weitere Entwicklungsstufe gehievt wurde. Die Entwickler sprechen von Speed und Smart Shifting, von Idle Speed Driving und vielen anderen englischen Begriffen. Wobei sich am Horizont bereits die nächste grundlegende Neuerung abzeichnet: Das neue Traxon-Getriebe von ZF schaltet und waltet ja bereits in den MAN-Lkw, die MAN-Sattelzugmaschinen werden mit Scania-Getrieben gefahren. Wird der hier gefahrenen Tipmatic-Variante nur noch eine kurze Lebensdauer vergönnt?



Unsere Highlights für Ihre Gruppen:

- Unendliche Ausblicke bei Sonnenauf- und untergangsfahrten am Dachstein
- Urige Gipfelerlebnisse für Wanderer und Genießer auf der Planai oder Hochwurzen
- Rasantes Vergnügen im Kartrace Schladming
- Spielerischer Spaß für die ganze Familie im Hopsiland Planai
- 300 Alpentiere am Wilden Berg in Mautern

www.planai.at





Die schönste Seite? Das Tourliner Heck ist jedenfalls einen Blick wert.



Attraktive Sitze vom türkischen Hersteller Brusa mit weißen Kernen und Lätzen: Aber der Zuschnitt ist knapp und den Rückenlehnen fehlt Länge.

Sie macht ja keine schlechte Figur, sieht man vom etwas zögerlichen Anfahrverhalten ab. Sie bemüht zu viele Gänge und schaltet zu häufig, vielleicht auch, weil sie noch ohne Steigungssensor auskommen muss. Kommt der Tourliner in Fahrt, klappt der Gangwechsel auch recht ordentlich. Die Schnell-schaltfunktion sorgt in den Gängen 10, 11 und 12 für rasche und fast unmerkliche Schaltungen. Fürs Schnellschalten hat MAN den Omnibusmotoren auch wieder eine Motorbremse verpasst. Die bringt den Diesel für Schaltvorgänge schnell runter von den Drehzahlen, nebenbei verzögert sie gerade an steilen Abfahrten wirksam mit. Gemeinsam mit dem verstärkten Intarder hat der Tourliner ziemlich viel Dauerbremsleistung an Bord, so fährt man zügig und sicher über die Alpen.

Volles Sicherheitsprogramm

Natürlich soll der Tourliner auch weniger Kraftstoff konsumieren. Dafür haben die Fahrzeugentwickler an vielen Ecken und Enden angepackt. Beispielsweise soll ein neuer Taumelschei-



Mittschiffs wirklich bequem: Breiter Einstieg an der Mitteltür, vorn geht es knapper zu.

ben-Klimakompressor weniger Leistung abfordern. Er läuft im Bedarfsfall leichter an, läuft leiser und vibrationsärmer – und spart Gewicht. Auch der neue GPS-Tempomat mit der Bezeichnung „Efficient Cruise“ (eine Continental-Entwicklung) soll Kraftstoff sparen. Auf der Autobahn funktioniert es gut, wenn es die Verkehrsdichte zulässt. Aber die Standardeinstellung mit Hysteresen von minus 6 und plus 5 km/h verlangt einerseits Geduld in der Steigung und eine mutwillige Überschreitung der gesetzlichen Höchstgeschwindigkeit von 100 km/h. Davon können wir nur abraten: Wenn bei Overspeed etwas passiert, steht der Fahrer am Pranger, mit allen rechtlichen Konsequenzen. Man kann Efficient Cruise auch anders programmieren, mit weniger Spielraum nach unten und vor allem nach oben. Gewiss, man spart weniger Kraftstoff, kommt aber immer noch in den Genuss vieler Kilometer ohne Motorleistung, bleibt aber stets auf der sicheren Seite. Und das ist das Stichwort für eine wesentliche Seite des Tourliners. Er hat hier viel zu bieten, künftig werden die hellen Bi-Xenon-Scheinwerfer gegen LED-Fahrlicht getauscht. Die gesetzlichen Vorgaben für den Notbremsassistenten übertrifft der EBA (Emergency Brake Assist) von MAN bei weitem. Er arbeitet mit Radar plus Kamera und einer Datenfusion, er bremst autonom auf stehende Hindernisse und bringt die Fuhre bei Tempo 60 ohne Kollision zum Stehen. Ein Spurassistent ist immer an Bord, die Reifendruckkontrolle ebenso. Getestet haben wir die Sicherheitssysteme nicht, im öffentlichen Verkehr wäre es viel zu gefährlich. Im nächsten Jahr beim IBC-Test, da könnte der Tourliner zeigen, was er drauf hat – oder vielleicht sein hausinterner Rivale MAN Lion's Coach.

Unser Fazit

Natürlich hat der Tourliner seinen Preis, für seinen eleganten Auftritt und grundsolide Technik sind 275.000 Euro zu berapen. Rund 20.000 mehr als für den fast baugleichen Lion's Coach, der auch eben neu eingekleidet wurde. Und für den elitären Cityliner wird es eng, da braut sich für das Konzernmarketing eine Masteraufgabe zusammen. Positioniert sich der Tourliner als goldene Mitte? Nicht unbedingt im 12-Meter-Standardformat, hier bekommt es der Tourliner auch mit dem neuen knapp kalkulierten Turismo zu tun. Aber ein wohlfeiler Tourliner mit feiner Ausstattung, das wär doch was – auch wenn er dann dem Cityliner das Wasser abgräbt.



Neues Cockpit: Gute Ergonomie, genügend Ablagen.

Die Messwerte

Neoplan Tourliner

Testbedingungen	23 °C, trocken, Wind
Testgewicht 16.765 kg, Auslastung	73 %
Gefahren Kilometer	373 km
Durchschnittlicher Kraftstoffverbrauch	25,94 l/100 km

Kraftstoffverbrauch der einzelnen Etappen

Konstantverbrauch bei 80 km/h	15,50 l/100 km
Konstantverbrauch bei 100 km/h	21,72 l/100 km
Autobahn leicht/mittelschwer	21,03 l/100 km Durchschnittsgeschw. bei 88,09 km/h (mit Behinderungen)
Landstraße	25,79 l/100 km Durchschnittsgeschw. bei 66,07 km/h
Bergwertung (durchschn. 10 % Steigung)	129,19 l/100 km Durchschnittsgeschw. bei 56,06 km/h

Fahrdynamik

Beschleunigung 0 – 50/60/80/99 km/h	12,5/17,3/24,6/36,0 s
-------------------------------------	-----------------------

Innengeräusche in dB(A)

80 km/h Front/Mitte/Heck	57,0/57,7/62,5
100 km/h in dB(A)	63,9/61,8/52,6



Klappen auf: Ausreichend Kofferraum mit 9,7 m³, die Batterien sitzen hinten links.

Technische Daten

Neoplan Tourliner

Motor

Reihensechszylinder D2676 LOH, stehend, vier Ventile pro Zylinder, zweistufige Turboaufladung mit Ladeluftkühlung, elektronische Common-Rail-Dieseleinspritzung, gekühlte Abgasrückführung, SCR-Kat, Abgasstandard Euro 6c.

Hubraum:	12.419 cm³
Leistung:	309 kW/420 PS bei 1.800 U/min
Max. Drehmoment:	2.100 Nm bei 930 – 1.350 U/min

Kraftübertragung

Automatisiertes 12-Gang-Schaltgetriebe MAN TipMatic Coach (ZF AS Tronic) GPS-Tempomat Efficient-Cruise, einfach unter-setzte Antriebsachse (i = 2,73).

Fahrwerk

Vorderachse: Einzelradaufhängung Typ MAN VOS-08-B 01, Stabilisator, zul. Achslast 7,1 t. Hinterachse: starre Antriebsachse Typ MAN HY-1350-B03, zul. Achslast 11,5 t. ECAS-Luftfederung, Bereifung 295/80 R 22,5.

Bremsanlage

Elektronisch geregelte Zweikreis-Druckluftbremsanlage EBS, Scheibenbremsen rundum, ZF-Intarder mit Bremsomatfunktion, serienmäßig mit ESP, Notbremsassistent EBA und Spurwächter LGS, optional mit Abstandstempomat ACC.

Lenkung

Bosch-Hydrolenkung Typ Servotronic 8098 mit variabler Übersetzung.

Maße und Gewichte

Länge/Breite/Höhe	12.113/2.550/3.840 mm
Radstand	6.060 mm
Überhang vorne/hinten	2.755/3.298 mm
Kofferraumvolumen	ca. 9,7 m³
Tankvolumen	400 l
Leergewicht	13.550 kg
Zul. Gesamtgewicht	18.000 kg

Fahrgastkapazität

Sitzplätze 4*	44 + 1 + 1
---------------	------------

Preis

Testwagen	275.000,- Euro
-----------	----------------



Neuheiten unter dem Blech: Der MAN Lion's Coach und ...

Schick und sicher

Die neueste Generation Reisebusse des MAN-Konzerns geht aufgefrischt ins Rennen. Und mit verstärktem Sicherheitspaket, die Langstreckenrenner von MAN haben auch mehr PS unter der Haube. Wir waren zum Vorkosten im Pinzgau unterwegs.

Um die MAN-Reisebusse war es etwas ruhiger geworden. Aber im Hintergrund, so viel war klar, gab es für die Entwickler viel zu tun. Denn die GSR-Bestimmungen (General Safety Regulations) der EU gelten für Omnibusse seit Juli 2024. Und die haben es in sich: Fußgänger- und Radfahrererkennung mit Kollisionswarnung, Tote-Winkel-Erkennung, zum Beispiel der Abbiegeassistent, Rückfahrkamera und Vieles mehr fordert der Europäische Gesetzgeber jetzt verpflichtend. Da hat jetzt auch MAN nachgelegt, genug Stoff für eine Proberunde. Wir durften einen Lion's-Coach-Zweiachser und den langen Neoplan Tourliner fahren.

Es passt auch gut in die Zeit, der Reisebusmarkt in Europa zieht wieder an und die Hersteller rüsten sich für die größere Nachfrage. Auch bei MAN brummt es, und nicht nur in Europa. Die MAN-Strategen informieren über den größten Reisebusauftrag in der Geschichte des Unternehmens, 450 MAN Lion's Coaches gehen nach Saudi Arabien. Rein optisch sind die aktualisierten Lion's Coaches und Tourliner kaum von ihren Vorgängern zu unterscheiden. Aber die Veränderungen an den Fahrzeugen sind tiefgreifend, selbst in die Aufbaustruktur haben

die Entwickler eingegriffen. Die wohl wichtigste Neuerung ist die neue Elektronik-Plattform, die in die Reisebusse einzieht. Ein Erkennungsmerkmal dafür ist das neue Cockpit, das Nutzfahrzeugexperten sofort erkennen. Die Armaturentafel und ihre Instrumente stammen aus den Schwer-Lkw MAN TGX – was ja keine schlechte Referenz ist. Denn auch dort wird die stimmige Ergonomie gelobt, vor allem der

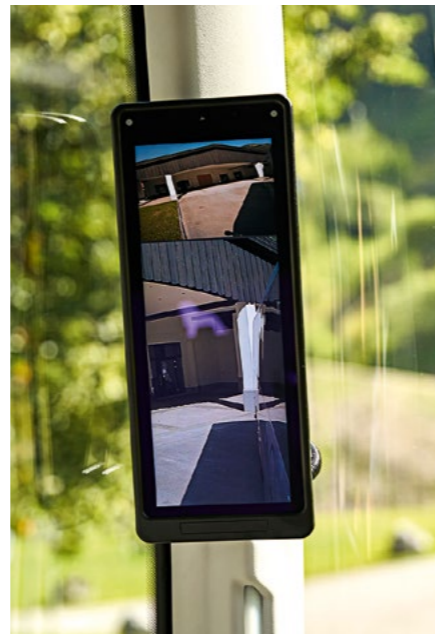


Neue Optiview-Mirror Cams: Noch kann der Kunde auch konventionelle Spiegel wählen.

Smart-Select-Drehdrücksteller sammelt im Alltag schnell Pluspunkte.

Einsteigen und losfahren

Der MAN macht es seinen Fahrerinnen und Fahrern leicht, die Primärfunktionen sind fast selbsterklärend – auch MAN-Novizen finden sich schnell zurecht. Das Lenkrad geht prima zur Hand, wer will, kann es so steil wie im Scania stellen. Ok, keine Spiegel, dafür



Große lichtstarke Displays: Aber es gelingt nicht immer, die Bilder kognitiv zu verstehen.



... der Neoplan Tourliner des Modelljahres 2025 rollen mit neuem GSR-Sicherheitspaket und mehr an den Start.



Der Neoplan Tourliner L: Trotz 14 m Länge ist er wendig, seine Nachlaufachse lenkt elektrohydraulisch mit.

Mirror Cams – im Allgemeinen keine schlechte Lösung. Aber wenn die Sonne scheint, ist die Landschaft heller als das Display. Und man muss länger hinsehen, um das Bild zu begreifen. Perfekte Pedale, der D26-Sechszylinder hat jetzt 480 PS und fast 2.500 Newtonmeter, mehr braucht kein Zweiachser. Der Antritt ist, sofern man will, spontan und forsch, lässt sich aber fein regeln. Und das Getriebe schaltet und waltet prima, eher dem Komfort verpflichtet. Dass die Entwickler auch für die 2025er-Busse weiterhin auf den D26-Diesel setzen, verwundert ein wenig. Denn bei den Trucks wird er längst durch den neuen D30-Konzernmotor (samt Konzerngetriebe) ersetzt. Er soll in den Bussen erst mit der Einführung der Euro 7-Grenzwerte Verwendung finden, erklären die Strategen. Der



Schlichte Eleganz im Lion's Coach: Der Innenraum wirkt freizügig, hochwertig und wohnlich.



Wenn der Tourliner mehr Komfort bieten soll: Attraktive Bestuhlung im 2+1-Layout, hier machen es sich maximal 35 Fahrgäste auf 14 m Länge bequem.

MAN-Zweiachser rollt jetzt etwas straffer ab, die neue VASC-Luftfederung (sie kommt mit weniger Komponenten aus) wird mit einer neuen Feinabstimmung der PCV-Stoßdämpfer kombiniert. Der MAN fährt flott, komfortabel und sicher, er bremst auch gefühlsecht und verlässlich. Der Retarder verzögert stark, nur an die Regelung per Tipphebel kann sich nicht jeder gewöhnen. Der MAN ist innen wohnlich und stabil, da klappert nichts und das Innenlicht ist immer noch Spitze.

Zeit für den Umstieg

Der fällt auch nicht schwer. Gleiches Cockpit, die gleichen Displays für die Mirror Cams. Der Unterschied liegt in der Länge, fast 14 Meter ist der Neoplan-Dreiachser lang. Und man merkt auch sofort den längeren Radstand und den längeren Hecküberhang. Verschärfte Aufmerksamkeit auf den ersten Metern, da erschweren anfangs auch die Spiegelersatzkameras die Einschätzung des Fahrzeugformats. Keine Hilfslinien fürs Fahrzeugheck, erst recht nicht am Drehpunkt, an der Hinterachse. Man braucht schon ein wenig, und gerade als Umsteiger, lieber etwas mehr Platz lassen beim Einscheren und beim Rangieren. Dabei hilft der 360-Grad-Rundumblick durch das Kamerasystem, vor allem unter engen Verhältnissen. Hat der Tourliner freie Fahrt, rollt er omnibusfein sanftpfötig ab und lässt seine Passagiere auch ondulierte Fahrbahnen nicht spüren. Vor allem die Fahrgäste werden mit einer exklusiven

2+1-Bestuhlung und viel Freiraum verwöhnt, der Tourliner ist leise, auch unter Volllast, wenn der D26-Diesel gefordert ist. Unser Neoplan ist mit 480 PS gut motorisiert, leistungsfreudige Kunden können auch 520 PS und maximal 2.650 Newtonmeter bekommen. Das muss den Betreiber übrigens nicht teuer zu stehen kommen: Gepaart mit der längsten Achsübersetzung lässt es sich nämlich trefflich sparen.

Autostopp, wenn der Fahrer nicht reagiert

Der Neoplan hat alle verfügbaren Sicherheitssysteme an Bord, und so viel vorweg: Sie sind uns auch nicht mit Fehlmeldungen auf den Wecker gegangen. Vielleicht die Verkehrszeichnerkennung, die bei 3 km/h Overspeed schon Meldung macht – nicht laut und dennoch lästig, daran wird man sich gewöhnen müssen. Eine aktive Spurführung – autonomes Fahren auf Level 2 – können MAN-Reisebusse noch nicht. Sie belassen es bei einer aktiven Spurrückführung, wenn der Bus ohne zu Blinken die Fahrbahnmarkierungen überfährt. Der Attention Guard, auf gut Deutsch der Aufmerksamkeitsassistent kann sich ganz unerwartet melden, dann leuchtet eine Anzeige im Display, die Fahrgäste werden davon aber nicht erschreckt. Die automatische Fahrlichtschaltung knipst bei Tunneldurchfahrten die Scheinwerfer an, was aber dazu verleitet, sich darauf zu verlassen und den Lichtschalter ganz zu vernachlässigen. Dann fährt man

bei starkem Regen oder Nebel nur mit Tagfahrlicht und ohne Heckbeleuchtung, was der Verkehrssicherheit wieder abträglich wäre.

Den neuen Safestop Assist haben wir nicht getestet, dafür hätte uns womöglich der verfügbare Verkehrsraum nicht gereicht. Deshalb hier die kurze Erklärung des Systems: Eine Handlungsunfähigkeit des Fahrers, das kann ein kurzer Blackout oder auch ein Schlaganfall sein, wird vom Fahrzeugrechner registriert, der wiederum eine mehrstufigen Warn- und Bremskaskade auslöst. Wenn dann der Fahrer nicht reagiert, mittlerweile sind etwa 40 Sekunden vergangen, leitet der Safestop Assist eine Notbremsung ein und bremst den Omnibus (mit Warnblinkanlage) auf der eigenen Fahrspur bis zum Stillstand ab. „Es kommt ja immer mal vor, dass Fahrer durch unvorhersehbare Ereignisse nicht mehr agieren können“, erklärt unser Testbegleiter, „die Folgen können verheerend sein“. Der Safestop Assist, der im Gefahrenfall auf alle Sicherheitssysteme an Bord zurückgreift, soll künftig in allen Reise- und Überlandbussen des Konzerns zu haben sein. Optional, wie immer – dabei sollte er eigentlich zum Standard werden.

Den ausführlichen Text und weitere Bilder finden auf 1Bus.TV.

Video-ID: 1963



Extrem effizient.

Das vollständig neue und moderne Innen- und Außen-design des EX spiegelt die Merkmale des Fahrzeugs wider: funktionell und effizient. Entwickelt gemäß der Werte der Van Hool-Serie: eine große Zuverlässigkeit des Fahrzeugs in Kombination mit einem hohen Fertigungsgrad.



Willkommen in der Welt von Van Hool
Effizienz und Eleganz im Transport

Van Hool NV • Bernard Van Hoolstraat 58, BE-2500 Lier (Koningshooikt), Belgien • tel. +32 3 420 20 20 • sales.bc@vanhool.be • www.vanhool.be

Verkauf Omnibusse Österreich • Harald Hartl • Rudolf-Hofmannstrasse 4 • A-4083 Haibach ob d. Donau • tel. +43 664 19 14 417 • harald.hartl@vanhool.be

Südost-Partie durch vier Länder

Einschlägige Erfahrungen mit dem neuen Mercedes-Benz Tourismo haben wir ja schon. Jetzt muss er sich mit dem Etikett "Safety Coach" auf der Langstrecke bewähren. Wir fahren durch vier Länder, die nicht jeder auf dem Zettel hat: Von Kroatien nach Griechenland und viele Kilometer quer durch Albanien.



Unterwegs in Südosteuropa: Hier in Montenegro (Bar) zählt der neue Tourismo zu den Stars auf der Straße.

Für diesen Turn haben wir uns viel vorgenommen. Denn schließlich kennen wir den Tourismo ja schon, er darf sich nicht umsonst mit unserem IBC-Award 2018 schmücken. Zuletzt haben die Daimler-Strategen ihren Bestseller noch mit dem Prädikat „Safety Coach“ geadelt. Auch der neue Tourismo soll das Zeug zum meistverkauften Reisebus Europas haben. Um zu sehen, was er taugt, muss er auf die Langstrecke. Denn nur dort zeigt sich die Wahrheit. Leider hat es zu Beginn ein wenig gehakt. Bei der Ankunft in Dubrovnik fehlt der Koffer – ist ja toll! Aber bei Flügen durchaus realitätsnah, und weil es schon am nächsten Morgen Richtung Montenegro gehen soll, ist noch eine schnelle Einkaufsrunde angesagt: Etwas Wäsche und alles was man so unterwegs braucht, im spätherbstlichen Dubrovnik aber kein Problem. Die Verspätung wollen wir mit einer flotten Gangart aufholen, unsere gute Laune ist ungebrochen. Dann mal los, und schon in der Ein- und Ausfahrt des Hotels macht sich der lange Radstand des 13-Meter-Zweiachsers bemerkbar – mit einem 12-Meter-Format würden diese Radian auf einen Rutsch klappen.

So viel Sicherheit hat nicht jeder

Unser Testfahrzeug ist der neue Tourismo, ein RHD-Hochdecker mit 13 Meter Länge auf zwei Achsen. Weil er ja nun alle verfügbaren Sicherheitssysteme an Bord hat, trägt er das expressive Safety-Coach-Outfit zu Recht. Vom Front Collision Guard bis zum ABA-4-Notbremsassistenten, mit dem Abstandsregeltempomaten und einem Spurassistenten. Obendrauf kann der Tourismo mit dem neuen Sideguard-Assist bestückt werden, der beim Rechtsabbiegen vor drohenden Kollisionen warnt. Den gibt es natürlich auch für die Geschwistermarke Setra, aber bislang nur beim Hersteller Daimler. Unser ambitioniertes Ziel heißt Thessaloniki, die Besatzung des Safety Coach trifft sich in Dubrovnik. Bis dorthin haben ihn Überführungsfahrer chauffiert, unter Palmen lösen wir sie jetzt ab. Vor uns liegen rund 1.000 Kilometer, die über weitgehend unbekannte Straßen führen. Drei Grenzen gilt es zu queren, die aber laut der Internetseite des Außenministeriums keiner besonderen Vorkehrungen bedürfen. Zuerst rollen wir über die Küstenstraße Richtung Osten, auf jede Kurve folgt die nächste, es geht nicht wirklich flott voran.



Auf alten Schmugglerpfaden in Richtung Albanien: Es geht eng her, hier fährt auch der Schwerverkehr.



Gibt es auch in Tirana: Der rote Platz vor der Universität ist nur am frühen Morgen so menschenleer.



Fotostopp und kleine Pause: Der Ohridsee im Hintergrund – einer der ältesten Seen weltweit und Weltkulturerbe der UNESCO.

Aber bei der vielen Kurbelei denkt sich der Tourismo-Chauffeur insgeheim: Die Lenkung könnte etwas mehr Servounterstützung vertragen. Die steten Tempowechsel an den zahlreichen Ortsein- und ausfahrten offenbaren, dass der Tourismo aus niedrigen Drehzahlen eher unwillig zur Sache geht. Allerdings nur im Auto-Modus der Powershift-Schaltung, hilft man ihm mit einem Kickdown auf die Sprünge, steigert sich die Freude am Fahren. Der Tempomat ist kaum gefragt, zu oft ändern sich die Verkehrsverhältnisse. Der Spurassistent wird schon nach wenigen Metern deaktiviert, auf Straßen wie diesen nervt er ohnehin nur. Es dauert auch nicht lange, dann stehen wir an der Montenegrinischen Grenze. Die beiden Grenzposten sind nach mehr als einer Stunde bewältigt. Im Reisebus vor uns muss schön nacheinander jeder Fahrgast aussteigen. Dann wird der Kofferraum inspiziert. Und man fragt sich unwillkürlich, was den Ländern die Kleinstaaterei bringen soll.

Klimafachen unter dem Dach

Im Zuge der Zwangspause an der Grenze (und stehender Maschine) hat sich der Safety Coach mächtig aufgeheizt, jetzt donnert und faucht die Klimaanlage. Es dauert auch nicht lange, bis sich wieder bekömmliche 22 Grad einstellen. Die Spheros-Anlage liefert bis zu 39 Kilowatt Kälteleistung, damit käme man auch im heißen Afrika klar. Nur am Fahrerplatz ist's ein wenig wärmer, erst am Nachmittag wird es hinter der großen Frontscheibe kühler und erträglicher. Sobald wir die Küstenstraße verlassen, lässt uns das teure bordeigene Navigationsgerät im Stich. Im Hinterland von Montenegro rechnet es lang und leitet auch gern in die Irre, wir ziehen Google Maps und das Smartphone zu Rate. Unglaublich, wo wir jetzt fahren. Auf engen und extrem kurvigen Schmugglerpfaden geht es bergauf und bergab, manchmal wird es haarsträubend eng. Hier kommt der neue Tourismo seinem Fahrer mit präzi-



EIN TAG WALLFAHREN IN MONDSEE

Deine AUSZEIT vom ALLTAG im SALZKAMMERGUT

MONDSEE-IRRSEE
salzkammergut

Das BESONDERE Angebot für Gruppen (ab 20 Personen): ab EURO 49,00 (pro Person)

Programmbeispiel:

- KAPELLEN WANDERUNG am WOLFGANGWEG
- PILGER SCHIFFFAHRT am MONDSEE
- PILGER ANDACHT in der Wallfahrtskirche MARIAHILF
- PILGER ESSEN (3 Gänge)
- Führung & Konzert in der BASILIKA MONDSEE
- Brotverkostung & Führung in der ERLACH MÜHLE

Information & Buchung: Pfarre Mondsee – Kultur | Kirchengasse 1, 5310 Mondsee | +43 (0)6232 4166 | office@pfamo.at | www.pfamo.at



Entlang der Küste: Ein wahrer Augenschmaus, der Reisedurchschnitt hält sich in Grenzen.



Eine Abkürzung per Fährschiff? Nicht mit uns.

sem Fahrwerk und flinkem Handling sehr entgegen. Aber die Fahrgäste müssen schon mal einige Rempler wegstecken, der Mercedes-Reisebus ist keine Sänfte. Ob wir hier noch auf dem richtigen Kurs sind? Dass es sich um eine Transferroute handeln muss, sehen wir an zunehmendem Abfall am Straßenrand und vielen Verkaufsständen. Dann verbreitert sich urplötzlich die Fahrbahn, schon kündigt sich die Grenze nach Albanien an. Wir rollen mit Spannung an die gemeinsame montenegrinisch-albanische Grenze. Der albanische Beamte, der uns hier kontrolliert, moniert unsere Fotoaktivitäten, macht aber deshalb keinen Ärger. In zehn Minuten statt der prognostizierten zwei Stunden sind wir durch.

Wildost auf Albaniens Straßen

Zu unserer Überraschung bessert sich die Qualität der Straßen. Aber nicht die Verkehrsdisziplin: Ein erster Höhepunkt ist der Zementsilo-Lastzug, der trotz Überholverbot und vorgeschriebenen 50 km/h mit Tempo 90 an uns vorbeizieht. Wir sind also gewarnt. Eine Stunde später sehen wir den Laster an einer Polizeikontrolle – wer sich an die Limits hält, ist manchmal schneller – auch in Albanien. Die albanische Hauptstadt Tirana empfängt uns merkwürdig dunkel, in den Außenbezirken brennt keine Straßenbeleuchtung. Richtung Zentrum wird es dann hell, und jetzt erwischt es uns doch. Beinahe mitternächtlich schießt ein Kleinwagen bei Rot über die Kreuzung und von rechts auf unsere Spur. Natürlich auch viel zu schnell. Schon knallt es rechts vorn, zum Glück bleibt es bei überschaubaren Sachschäden. Trotz der vielen Sicherheitssysteme hilft jetzt nur ein guter Versicherungsschutz. Denn die herbeigeeilte Polizei rät, weil aussichtslos, zu einer einvernehmlichen Lösung: Jeder zahlt seinen Schaden selbst.

Nach einer kurzen Sightseeing-Tour durch Tirana am nächsten Morgen führt die Fahrt über die Autobahn Richtung Norden, mit der Pracht ist es schnell vorbei. Über schmale und kurvige Straßen, Steigungen und lange Gefälle folgen wir der Route. Hier findet sich das Mercedes-Navi gut zurecht, im wilden Osten Albaniens kennt es sich eben aus. Auch wenn wir für unsere Fotomotive ein paar Schlenker und Umwege wählen, findet der Mercedes wieder auf die Hauptstrecke zurück. Auf dem wirklich fordernden Terrain stellen wir fest, dass wir mit dem langen, aber durchaus handlichen Zweiaxser im Tourenalltag sehr gut zurechtkommen.

Auf den Spuren der Via Egnatia

Zahlreiche Neubaustrecken beschleunigen unsere Fahrt, sie sind fast immer mit Bautafeln des saudiarabischen Königreichs gekennzeichnet. So auch der Pass in Richtung Ohridsee, der zweitgrößte See der Balkanhalbinsel, liegt auf 695 Meter Meereshöhe. Einer der ältesten Seen der Weltgeschichte, Weltkulturerbe der UNESCO mit besonderer Wasserqualität und einer Fülle an Flora und Fauna: An der Uferstraße werden frisch gefangene Ohridforellen angeboten, an den Hängen des Jablanica-Gebirges sieht man Weinbauflächen und Kastanien-Plantagen. Übrigens: Am Ohridsee führte in der Antike die Römerstraße Via Egnatia vorbei, die als Verbindung zu den Städten Thessaloniki und Konstantinopel diente – und deren Richtung wir weiter folgen. Hier stoßen wir auch endlich auf einen der 173.000 pilzförmigen Pillbox-Bunker, die das

Technik in Kürze

Mercedes-Benz Tourismo RHD M/2

Motor

MB-Reihensechszylinder Typ OM 470, stehend im Heck, zwei obenliegende Nockenwellen, vier Ventile pro Zylinder; Common-Rail-Hochdruckeinspritzung, Turbolader und Ladeluftkühlung, Abgasgrenzwerte nach Euro 6C mit AGR, SCR-Kat und DPF.

Hubraum	10.700 cm ³
Nennleistung	335 kW/456 PS bei 1.600/min
Maximales Drehmoment	2.200 Nm bei 1.100/min

Kraftübertragung

Einscheiben-Trockenkupplung, Zweimassenschwungrad, automatisiertes 8-Gang-Schaltgetriebe GO 250-8 Powershift, Übersetzungen 6,57 – 0,0,63, einfach übersetzte Hypoidachse, Achsübersetzung i = 3,583.

Fahrwerk

Luftfederanlage mit elektronischer Fahrwerkregulierung vorne Einzelradaufhängung ZF RL 75 E an Doppelquerlenkern und zwei Luftbälgen, zwei Stoßdämpfern, Stabilisator, zul. Achslast 7,5 t; hinten starre Antriebsachse MB RO440, vier Luftbälge, vier Stoßdämpfer, Stabilisator; zul. Achslast 11,5 t; Reifen 295/80 R 22,5.

Bremsanlage, Sicherheitssysteme

Elektronisch geregelte Zweikreis-Druckluftbremsanlage (EBS), Systemdruck 10 bar, an allen Achsen Scheibenbremsen, Dauerbremse Sekundär-Wasserretarder, ABS und ASR integriert; Serienausstattung mit ESP (Elektronisches Stabilitätsprogramm), Bremsassistent, Notbremsassistent ABA4, SPA, ART mit Stop-and-go-Funktion, DBL, Sideguard-Assist.

Lenkung

Bosch-Kugelmutterlenkung Typ 8098, Übersetzung variabel 17,0 – 20,0 : 1, pneumatische Lenkradverstellung in Höhe und Neigung.

Heizung, Lüftung, Klimaanlage

Aufdachklimaanlage EvoCool Comfort plus mit Heizfunktion, max. Kälteleistung 39 kW, separate Frontbox mit 8 kW. Automatische Belüftung. Konvektorenheizung plus Spheros-Zusatzheizung.

Maße und Gewichte

Länge/Breite/Höhe	13.115/2.550/3.680 mm
Radstand	6.910 mm
Vorderer/hinterer Überhang	2.890/3.315 mm
Wendekreis	23.370 mm
Stehhöhe Mittelgang	2.014 mm
Kofferraumvolumen	10,9 m ³ (mit Toilette)
Kraftstofftank	480 l
Adblue-Behälter	40 l
Leergewicht lt. Hersteller	13.863 kg inkl. Rollstuhlflift
Zulässiges Gesamtgewicht	19.000 kg
Testgewicht	18.780 kg

Fahrgastkapazität

Sitzplätze	48 + 1 + 1
-------------------	------------

Preis

Testwagen	300.000,- Euro
------------------	----------------



Endlich aus der Nähe: Ein typischer pilzförmiger Bunker aus der Hoxha-Zeit.

spätstalinistische Hoxha-Regime zwischen 1972 und 1984 im ganzen Land als Verteidigungsanlagen bauen ließ. Heute dienen die Betonpilze weit zivileren Zwecken, beispielsweise als Eselsstall wie hier.

Und noch ein Handicap zum Finale

Auf dem Weg Richtung griechischer Grenze verdichtet sich der Verkehr, bis er kurz vor den Schlagbäumen zum Stehen kommt. Auf der Abfertigungsspur für Omnibusse sammeln sich zahlreiche Schmuckstücke längst verblichener Jahrgänge, unser Tourismo steht sofort im Mittelpunkt des Interesses. Er kommt gut an bei den Kollegen, ohnehin besitzt hier der Stern einen Glanz, der alle Marken bei Weitem überstrahlt. Zeit für diverse Fachgespräche gibt es genug, der vollbesetzte albanische Reisebus vor uns wird an der EU-Außengrenze gründlich gefilzt. Der gefürchtete Showdown bleibt aus, der albanische Grenzer checkt die Papiere und mustert die feinsäuberlich verzurrten Wasserpuppen, die uns als Reisegruppe dienen. Die griechischen Beamten winken uns durch, das schicke Werksauto mit Mannheimer Zulassung macht auch hier mächtig Eindruck.

Und jetzt geht es zügig voran. Von der Grenze bis nach Thessaloniki fahren wir auf der Autobahn, mit, in Griechenland vorschrittsmäßigen, 90km/h und meganiedrigen Drehzahlen im 8ten Gang. Scheint alles wie am Schnürchen zu klappen, aber wie es der Zufall will, werden wir an der Zufahrtstraße Richtung Zentrum von der Polizei umgeleitet. Der Weg zum Hotel? Geht heute nicht, eine Großdemonstration blockiert alle Innenstadt-Straßen. Unruhige Zeiten in Griechenland, immerhin dürfen wir unseren Hochglanzboliden bei einem Omnibusunternehmen sicher abstellen. So bleibt er heil, wir treten einen längeren Fußmarsch zum Hotel an – doch was würde jetzt ein Busfahrer mit seiner Reisegruppe machen? Am nächsten Morgen ist der Spuk vorbei, die zweitwichtigste Stadt Griechenlands an der Via Egnatia empfängt uns spät im Jahr mit beinahe sommerlichen Temperaturen. Nur noch wenig Zeit bleibt bis zur Rückreise, die wir dem zum Flughafen bestellten Überführungsfahrer neiden: Quer durchs Land nach Igoumenitsa, dann die Fähre nach Italien, das wär's doch jetzt. Aber heute ist nicht aller Tage Abend – und für ein näheres Kennenlernen hat es doch gereicht.

Die Lorbeeren zuletzt

Auch wenn er nicht der Schönste ist, brechen wir für den neuen Tourismo die Lanze. Ziemlich klaglos hat er sich abseits europäischer Hauptwege bewährt. Nicht der kleinste Defekt fiel an, wenn man von vereinzelt elektronischen Mahnungen absieht: „Kupplung überlastet“ beim Rangieren, der Mercedes lässt die Kupplung bei Schrittgeschwindigkeit gern schleifen. Und jetzt wird er auch nicht mehr ungebührlich laut, auch die Heckpassagiere werden mit guten Manieren verwöhnt. Nur im Bug tost es ein wenig, wenn der Wind von der Seeseite kräftig auffrischt. An Leistung mangelt es dem Mercedes nicht, mit nominell 2.200 Newtonmeter Drehmomentmaximum und 456 PS steht der Zweiachser gut im Futter. Den weniger fahraktiven Eindruck verantwortet das achtstufige Powershift-Getriebe, das eher dem Komfort zugeneigt ist. Und weil hier eine sehr drehzahlsparende Langstreckenachse anschiebt, fallen die Gangsprünge etwas länger aus. Als Fahrer mag man die Präzision des Fahrverhaltens schätzen, aber die Fahrgäste bekommen arg strapazierte Fahrbahnen schon zu spüren – wenn überhaupt, dann sehen wir hier noch etwas Handlungsspielraum. Sonst finden wir nur wenige Haare in der Suppe. Fest steht heute: Der neue Tourismo macht seinem Namen Ehre und kommt auch da zurecht, wo es um harte Beförderungsleistungen geht. Den Boulevard und reines Schaulaufen überlässt er gern anderen – obwohl er auch da keine schlechte Figur abgibt.



Testende am Flughafen Thessaloniki: Gern wären wir weiter gefahren.



TAKE CO₂NTROL

UNSERE ZUKUNFT. UNSERE WELT.

Linien- und Reisebusse von Scania stehen für besondere Wirtschaftlichkeit. Aber sie leisten noch mehr: zum Beispiel einen wichtigen Beitrag zum Klimaschutz. Scania Busse mit Hybridantrieb reduzieren den CO₂-Ausstoß beispielsweise um bis zu 70%, unsere auf Biokraftstoffe ausgelegten Motoren bei der Nutzung von HVO, Biogas oder Biodiesel sogar um bis zu 90%. Und mit dem ersten rein batteriebetriebenen Scania Elektrobus,

der gerade im nordschwedischen Östersund einen Praxistest durchläuft, ist der Traum vom klimaneutralen Fahren zum Greifen nah.

So wird der Personenverkehr noch nachhaltiger, bewegt mehr Menschen und schont dabei unsere Umwelt.

**Willkommen in der Zukunft.
Mit Bussen von Scania.**



A Star Is Born

Hyundai erfindet sich aktuell beim Design komplett neu. Der besonders markante Ioniq 5 strahlt dabei auch auf konventionelle Fahrzeugkonzepte wie den Luxusbus Staria ab.



Die extrem glatte Silhouette mit ganz schmalen Leuchtband und tief im Kühlergrill sitzenden LED-Scheinwerfern machen den Hyundai Staria zum Eyecatcher.

Beim ersten Aufeinandertreffen mit dem neuen Hyundai Staria lautet der erste Gedanke unweigerlich – hier steht ein vollelektrischer Bus. So eng verknüpft ist mittlerweile futuristisches Design mit Elektrofahrzeugen. So spacig der Staria aussieht, so konventionell ist derzeit noch sein Antrieb. Ein 2,2 Liter Diesel leistet 130 kW / 177 PS und 430 Nm Drehmoment. Trotz seines Eigengewichts von 2.435 kg ist er damit relativ agil unterwegs. Bei 180 km/h ist allerdings offiziell Schluss. Ideal für den Einsatz in Österreich wird der Antrieb in unserem Testwagen mit einer 8-Gang Automatik und Allradantrieb kombiniert.

Luxus Pur

Das Leben am Bord des Staria kann mit der Luxury Line auf

höchstes Niveau gebracht werden. Sehr elegante digitale Instrumente im Chronographen Stil auf einem multifunktionalen 10,25“ Display sorgen für gediegenes Ambiente. Ein weiteres 10,25“ Display gibt dem Infotainment System genügend Leinwand. Serienmäßige Business Class Sitze in der zweiten Reihe mit ausladender Relax-Funktion, Interkom inkl. Videoübertragung ins Cockpit, Bose Soundsystem und noch vieles mehr machen den Aufenthalt für maximal sieben Personen zum Erlebnis.

Die Trend Line Varianten sind übrigens als 9-Sitzer ausgelegt. Preislich liegt der Staria im oberen Mittelfeld des rar gewordenen MPV Segments eher auf dem Sprung zum Kleinbus. Los geht's ab 51.490,- Euro. Der Staria Luxury Line mit Allradantrieb und 8-Gang Automatik kostet 70.490,- Euro.



Die Steuerzentrale ist klar strukturiert, zahlreiche Touch-Taster ermöglichen die direkte Ansteuerung der meisten Funktionen.



Das Highlight des Staria ist mit Sicherheit die Luxury Line mit zwei großzügigen Business Class Sitzen in der zweiten Reihe.



Der Volks-Bulli

Der neue Volkswagen Multivan glänzt als multifunktionaler Begleiter in allen Lebenslagen. Sein frisches Design und das klare Interieur unterstreichen die Nähe zum Pkw.

Auf der Basis des MQB von Volkswagen steht nun also auch der Multivan. Damit ist er eher Sharan Nachfolger und weit mehr Pkw als Nutzfahrzeug. Die Werte sind geblieben, erweitert um die weite Welt der Digitalisierung.

Der erste optische Eindruck des neuen VW Multivan ist etwas gewöhnungsbedürftig. Die glatten Oberflächen kennt man ja vom neuen Caddy, sie wirken in dieser Großflächigkeit nochmals stärker. Schnell gewöhnt man sich an den neuen Look. Neugierige Blicke sind den derzeit noch rar gesäten ersten Besitzern jedenfalls garantiert. Das digitale Cockpit von VW muss man nicht mehr erklären, der kleine Hebel zur Bedienung der Automatik liegt platzsparend rechts hinter dem Lenkrad. Entsprechend luftig ist der Fußraum in der ersten Reihe. Das große Panoramadach sucht seinesgleichen und schafft ein unglaubliches Raumgefühl in den hinteren beiden Reihen. Dafür ist es leider nicht zu öffnen. Herrliches Handling bei aktivem Lebensstil ist das größte Plus im Vergleich zum T6.1. Der Um- und vor allem Ausbau der Einzelsitze ist dank des neuen Schienensystems mit perfektem Verriegelungssystem auf völlig neuem Niveau. Bulli Fahrer werden genau wissen, was gemeint ist. Die Schienen führen auch gleich den Strom, daher ist Sitzheizung an allen äußeren Plätzen kein Problem. Mit maximal 29 kg sind die Sitze auch relativ leicht zu manipulieren.

Emissionsfrei unterwegs

TDI und 4Motion sucht man vergeblich. Dafür bietet VW den neuen Multivan auch als Plugin Hybrid mit einem 1,4 Liter TSI gepaart mit 6-Gang DSG, Elektromotor und 10,4 kWh großer Batterie für rund 50 Kilometer rein elektrische Reichweite an. Die Systemleistung beträgt 160 kW / 218 PS und 350 Nm Drehmoment. Trotz seines Leergewichts von 2.248 kg bewegt sich der Multivan eHybrid vehement vorwärts, auch bei voller

Beladung mit maximal 2.750 kg Gesamtgewicht.

Dem Konzept entsprechend lässt er sich also auf Kurzstrecken emissionsfrei bewegen. Auf der Langstrecke ist der Benziner gefragt. In Kombination mit einem 45 Liter kleinen Benzintank ergeben sich bei einem Autobahnverbrauch von minimal unter 10 Litern relativ häufige Tankstopps.

Direkter Vergleich

Da es im Testverlauf die am häufigsten gestellte Frage an Tankstellen oder auch Talstationen war, gehen wir kurz auf den direkten Vergleich mit dem Multivan T6.1 ein. Bei der Länge gewinnt der T6.1 in der Langversion mit 10 cm. Die Kurzversion des neuen Multivan ist dafür um 7 cm länger. Der Neue bringt es jedenfalls auf 4.973 oder 5.173 mm Gesamtlänge. In der Höhe gibt sich der neue Multivan mit 1.907 minimal aerodynamischer als der T6.1. Überraschend ist das Ergebnis in der Fahrzeugbreite. Hier ist der neue um 4 cm breiter, wirkt optisch aber schlanker.

Fazit

Wer also steuerschonend modernes Multivan Feeling mit entsprechenden Features und großer Flexibilität genießen will, der ist beim neuen Multivan bestens aufgehoben. Neben dem eHybrid sind noch ein 1,5 TSI und ein 2,0 TSI sowie ein 2,0 Liter TDI mit 150 PS erhältlich. Allrad ist aktuell nur beim T6.1 zu finden. Der Basispreis des VW Multivan liegt bei 51.650,- Euro. Der hier getestete eHybrid Style mit langem Überhang kommt auf 73.425,-. Der Diesel startet bei 54.800,- Euro. Für Unternehmer ist der neue Multivan vorsteuerabzugsberechtigt.



Zwei große Bildschirme und wenige berührungssensible Taster stellen die Kommunikation zwischen Mensch und Maschine sicher. Bei den Lenkradtasten geht VW (glücklicherweise) keine Experimente ein.



Platzfreundlich liegt der Wählhebel zur Bedienung des 6-Gang DSG rechts hinter dem Lenkrad.



Bis zu sieben Personen finden ausreichend Platz im höchst variablen Lebensraum.

Junger Wein, Glück allein

Foto: © IDM Südtirol/Clemens Zahn



Der junge Wein bietet die Basis für das in Südtirol entstandene Törggelen.

Wem das Weinwandern im Herbst rund um die Landeshauptstadt noch nicht Urlaubsfeeling genug ist, der sollte sich eine besondere Tradition unserer südtiroler Nachbarn zu Gemüte führen: das Törggelen.

Während die Wiener Christkindlmärkte schon Weltberühmtheit erlangt haben, ist der kleine aber feine Brauch des Törggelen in Südtirol den wenigsten Österreichern ein Begriff. Dabei ist ein Ausflug in einen der begehrtesten Lebensräume Europas auch vor der Skisaison schon sehr zu empfehlen. Die von Alpenzügen und mediterranen Weinlandreben geprägte Landschaft bietet allerlei Südtiroler Spezialitäten, die aufgrund des milden Klimas mit über 300 Sonnentagen mitten in den Dolomiten Italo Feeling aufkommen lassen. Es ist aber auch nicht

zuletzt das Zusammentreffen der italienischen, deutschen und ladinischen Sprache, die Mischung aus südlicher Gelassenheit und bäuerlichem Traditionsbewusstsein, die das Land so unwiderstehlich machen.

Törggelen

Das Törggelen ist seit jeher Brauch in Südtirol. Vor allem entlang der Weinstrasse und im Eisacktal – also überall dort, wo es den neuen Wein gibt, wird jedes Jahr von Oktober bis zum Beginn der Adventszeit ordentlich geschmaust.

Der langen Tradition zufolge trafen einander einst im Herbst die Südtiroler Bauern und Weinhändler, um den jungen Wein zu verkosten. Auch heutzutage verbindet das Törggelen kulinarischen Genuss mit herbstlichen Wanderungen: Nach Spaziergängen durch die Natur kommt man üblicherweise in den lauschigen Buschenschänken zusammen, um gemeinsam bei Schlutzkrapfen, Knödel, Surfleisch und Hauswürste mit Sauerkraut zu schlemmen.

Begleitet wird das Ganze vom neuen Wein, zum süßen Abschluss gibt es die im „Keschtnfeuer“ gerösteten Kastanien und süße Krapfen. Auch Schnäpse und der beliebte Traubenmost, „Sußer“ dürfen an so einem Tag nicht fehlen. Der Name Törggelen kommt aus dem Lateinischen „torquere“, was man frei als „Wein pressen“ übersetzen kann.



Foto: © IDM Südtirol/trickytine

Südtiroler Speck, Käse und viele weitere Spezialitäten werden zum neuen Wein gereicht.

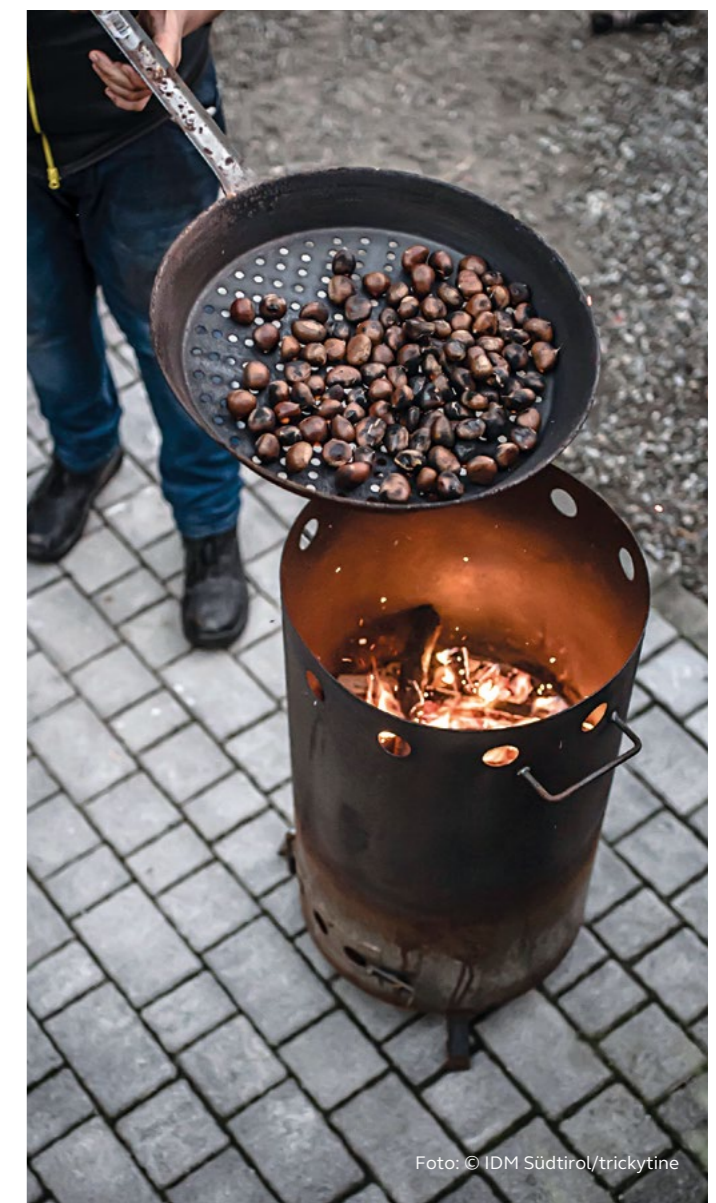


Foto: © IDM Südtirol/trickytine

Die Keschtn (geröstete Kastanien) sorgen auch hierzulande für Begeisterung.

1

Foto: © Steiermark Tourismus / Harry Schiffer

Herbstzeit ist Genusszeit

Die Steiermark hat bekanntlich viel zu bieten, doch der farbenfrohe Herbst, umrahmt von kulinarischen Köstlichkeiten, ist jedes Jahr ein ganz besonderes Highlight!

2

Foto: © TV St. Ruprecht a.d. Raab / Die Mosbacher's

Wenn der Herbst Einzug findet, lockt die Steiermark mit ihrer märchenhaften Landschaft und ihren leckeren Schmankerln. Denn es ist genau die Jahreszeit, in der man sich das Grüne Herz Österreichs unter dem Motto „Von der Ernte zum Genuss“ auf der Zunge zergehen lassen kann. Inmitten von saftigen Almen, Weinbergen und Obstgärten lässt es sich nämlich ausgesprochen gut schlemmen und entspannen!

Hochgenüsse

Eine wohlschmeckende Verführung wartet auf Sie auf den acht steirischen Weinstraßen, denn in zahlreichen Weinkellern und Buschenschänken werden fruchtige und kräftige Weine ausgeschenkt. Doch auch die Apfelernte verspricht schmackhafte Verkostungsmöglichkeiten: vom Apfel bis Apfelsaft, -most, -essig oder -schnaps – für jeden Geschmack ist etwas dabei. Darüber hinaus erfährt der Kürbis als eine besondere, steirische Spezialität, seine Würdigung auf zahlreichen Kürbisfesten, welche die größte Beere der Welt so richtig hochleben lassen! Genuss soweit das Auge reicht – denn die Liebe zur Steiermark geht schließlich durch den Magen! Kraft tanken



Foto: © Steiermark Tourismus / Harry Schiffer

3

Doch auch die Entspannung kommt nicht zu kurz, denn bevor die kalten Wintertage vor der Türe stehen, lädt das grüne Paradies dazu zu ein, sich noch einmal so richtig verwöhnen zu lassen und wo könnte man das besser, als in der steirischen Thermenlandschaft! Im revitalisierend Thermalwasser noch einmal richtig die Seele baumeln lassen und neue Energie sammeln – eine Wohltat für Geist und Körper, die neue Lebenskraft garantiert!

Aktiv in den Herbst

Während in der Südsteiermark genussvolle Entspannung großgeschrieben wird, geht der nördliche Teil den Herbst ein wenig aktiver an. Wander- und Radtouren haben vor dem Kälteeinbruch noch einmal Hochsaison! Genießer, die zeitgleich auch gerne sportlich aktiv sind, finden bei Veranstaltungen wie der „Weinland Steiermark Radtour“, ihr pures Herbstglück!

1. Die Südsteiermark wird aufgrund ihrer sanften, hügeligen Landschaft sowie der hervorragenden Weinkultur auch gerne als „steirische Toskana“ bezeichnet. 2. Auf der 400 Kilometer langen Radrundtour gibt es so einige kulinarische und kulturelle Besonderheiten zu entdecken. 3. Brettjahren und Natur pur, was will das Herz mehr? 4. Abschalten, wohlfühlen und winterfit werden – dazu eignen sich die steirischen Thermen besonders gut.

4

Foto: © Steiermark Tourismus / ikarus.cc



Winterzauber im SalzburgerLand

Bei Wintereinbruch lockt das SalzburgerLand mit verträumten Winterlandschaften und einzigartigen Naturerlebnissen - definitiv ein Hotspot für alle Winterliebhaber!



Bei einer romantischen Kutschenfahrt lässt sich die traumhafte Landschaft bequem und gemütlich erkunden.

Foto: © SalzburgerLand Tourismus

Verschneite Wälder, zugefrorene Seen, bestens präparierte Abfahrten, Loipen und Winterwanderwege laden zu sportlicher Betätigung an der frischen Luft ein. Auch eine Rodelpartie, eine Skitour oder eine Pferdeschlittenfahrt gehören im SalzburgerLand, wo traditionelles Brauchtum auf authentischen, alpinen Lifestyle trifft, zu einem perfekten Winterurlaub dazu.

Paradies für Wintersportler

Eine lange Tradition hat der Wintersport, denn schon 1965 wurde das erste Gletscherskigebiet in Österreich am Kitzsteinhorn eröffnet. Abwechslungsreiche Pisten, zahlreiche Sportevents, modernste Berg- und Lifтанlagen und ein atemberaubendes Bergpanorama begeistern Wintersportler aus aller Welt. 22 Skiregionen in 70 Wintersportorten, 30 Snow- und Funparks, urigen Hütten und modernen Bergrestaurants

versprechen Genuss und Sportlichkeit in hohem Maße. Darüber hinaus kommen auch Trend- und Funsportarten nicht zu kurz. Ob klassisches Eislaufen, Eisklettern oder Zorbing – ein umfangreiches Angebot ist garantiert!

Ruheoase

Ruhesuchende finden ihr Glück hingegen bei geführten Fackelwanderungen, Exkursionen in den Ruariser Urwald oder bei romantischen Pferdekutschenfahrten durch die zauberhafte Natur. Vergnüglich gestaltet sich auch eine Schlittenfahrt auf einer der 110 Rodelbahnen – viele können dank Flutlicht auch abends genutzt werden. Darüber hinaus kann in sechs modernen Thermen so richtig entspannt werden, denn Piste und Pool sind oft nur einen Katzensprung voneinander entfernt.

Schwebt man im warmen Wasser, darf man sich über einen himmlischen Ausblick erfreuen: Weiß und markant heben sich die Pisten und Gipfel vor dem glasklaren Nachthimmel ab – ein Wintermoment zum Träumen.

Gaumenschmaus

Frische Luft macht hungrig, schnelle Abhilfe verschafft hier die vorzügliche Salzburger Küche! In den gemütlichen Stuben genießt man nicht nur die einheimischen Spezialitäten, sondern auch die warmherzige Gastfreundschaft. Mehr als 220 besondere Genussadressen vereint der Via Culinaria-Guide, der auch zu ausgewählten Hütten auf dem „Genussweg für Hüttenhocker“ führt. Eines ist sicher – wer den Winter mag, wird das SalzburgerLand lieben!

WEGWEISEND
AUSGEZEICHNETE
LAUFLEISTUNG UND
NACHHALTIGE MOBILITÄT

U-AP 002

- Nachhaltige urbane Mobilität
- Hohe Tragfähigkeit
- Hervorragende Kilometerleistung
- Verstärkte Seitenwand

BRIDGESTONE
Solutions for your journey

Bridgestone Europe NV/SA
www.bridgestone.de

Spüren Sie Istrien

Erleben Sie die Authentizität von Istrien mit allen Sinnen und
seiner Gastfreundschaft in allen Jahreszeiten.



Das Panorama Histria eröffnet im Frühling 2020 in Portoroz



Der neue pool complex im Hotel Histrión lässt keine Wünsche offen.

Völlig renovierter Komplex

Seien Sie einer der ersten Gäste, der im Frühling 2020 in dem renovierten größten Hotel am Meer – Hotel Histrión – im St. Bernardin Resort in Portorož urlaube wird. Die Gäste werden sich auch im renovierten Meerwasserkomplex Sea Park Termaris und im renovierten Zentrum des Wohlbefindens Relax & Spa Benedicta entspannen, und die typischen lokalen Spezialitäten im Rustic Restaurant Belin verkosten können.

Renovierung im istrischen Stil

Die Renovierung und das ganze Angebot im St. Bernardin Resort sind eng mit Umgebung, Flora und Fauna und Orten, wo sich Mediterran und Istrien treffen, verbunden. Die Geschichte von Istrien ist Teil des Konzepts des neuen Angebots von St. Bernardin Resort: es geht um ein einzigartiges Erlebnis, das eng mit der Tradition und der Geschichte der Umgebung verbunden ist. Die einzelnen Elemente von Istrien kann der Gast an verschiedenen Punkten des Resorts treffen und diese mit allen Sinnen erleben.

Erlebnis mit allen 5 Sinnen

Istriana ist ein neuer Name für ein vollkommenes Erlebnis von Istrien. Die neuen bequemen und eleganten Zimmer werden in Pastellfarben und mit Motiven wie Olivenbaum und istrischer Stein eingerichtet. Die Gäste können sich zu allen Jahreszeiten in dem größten Meerwasserkomplex an der Küste, Sea Park Termaris, mit ca. 1.000 m2 Wasserfläche verwöhnen lassen. Der Wasserkomplex eignet sich sowohl für diejenigen, die sich erholen möchten als auch für diejenigen, die im Wasser Spaß haben möchten. Im renovierten Zentrum des Wohlbefindens Relax & Spa Benedicta wird ein vollkommenes istrisches Angebot mit Anwendungen mit Olivenöl, Salz, Weintraube, Rose und lokalen Kräutern wie Lavendel, Wacholder, Rosmarin angeboten. Auch den Gaumen kann man im Rustic Restaurant Belin bei einer Verkostung der lokalen Spezialitäten verwöhnen lassen.

Weitere authentische Erlebnisse

Während des Aufenthalts an der Küste soll man sich Zeit für die Entdeckung des Landesinneren nehmen. Es gibt nämlich verschiedene Möglichkeiten für Sport- und Freizeitaktivitäten. Bei der Entdeckung der versteckten Ecken lernt man einzelne Dörfer näher kennen – die Geschichte, Architektur, Kulinarik,



Eine besonders beliebte lokale Spezialität ist die Polenta in blitva – Polenta mit istrischem Mangold!



Die alte Küstenstadt Piran mit den Überresten der mittelalterlichen Ringmauer ist als kulturhistorisches Denkmal geschützt.

Önologie und Ethnologie von Istrien. Empfehlenswert ist diese Gegend mit dem Rad zu entdecken, denn es gibt viele pittoresken Radwege. Die Umgebung zwischen der Karstrande und der Hügellandschaft von Šavrini ist reich an Kultur- und Na-

tursehenswürdigkeiten. Die istrische Authentizität kann man auch in einem idyllischen Dorf in Hinterland von Piran erleben – Padna, wo man sich das Fest von Öl und Mangold im April nicht entgehen lassen sollte.



Panzendorf 196
9919 Heinfels

Natürlich gut!
Che bontà!

Direkt an der Bundesstraße, mit großem Busparkplatz!

Loacker Café Heinfels
Shop, Genusswelt, Mitmachkonditorei

EXKLUSIV FÜR BUSGRUPPEN:
Begrüßung, Präsentation und Verkostung

Buchung 0043 48426060 | events@loacker.com



Die Steiermark – das Grüne Herz Österreichs

Natur, Kulinarik und Kultur lassen sich in der Steiermark jeden Tag aufs Neue genussvoll kombinieren. Begleiten Sie uns auf den kommenden Seiten auf eine Reise durch das vielfältigste Bundesland Österreichs.

Erlebnisse vom Gletscher bis zum Wein

Im Grünen Herz Österreichs finden Busreisende vielfältige Sehenswürdigkeiten und Kulturgüter. Von traditionellen Kulturgütern wie Burgen, Schlössern, Klöstern und Kirchen über Ausstellungen, Theater und Oper bis zu moderner Architektur verspricht die Steiermark Kultur für jeden Geschmack. Brauchtum, Volkskultur und Innovation werden im UNESCO Welterbe und in der City of Design Graz sowie in den Regionen dicht vernetzt. Mit den steirischen klassischen Festspielen styriarte, die ein „Kulturgenuss im Grünen“ sind, gibt es einen Veranstaltungshöhepunkt für Ihre Busgäste.

Sind Sie neugierig geworden? Auf den folgenden Seiten finden Sie noch ein paar Tipps für Ihre nächste Gruppenreise in die Steiermark. Mehr Herz für Ihre Gruppen - Busreisen Steiermark www.steiermark.com/busreisen



Natur erleben

Eine Busreise in die Steiermark ist ein faszinierender Kontrast zwischen Gletscher und Wein. Es ist die Vielfalt, die Ihre Gäste erwartet, der Facettenreichtum zwischen Dachstein, Hochschwab und Weinland, der unverwechselbar ist. Auf zahlreichen Touren wie der Wanderroute „Vom Gletscher zum Wein“ oder der etwas mehr als 400 km langen „Weinland Steiermark Radtour“ und den beiden Klassikern Mur- und Ennsradweg können Ihre Gruppen Land und Leute entdecken und so das steirische Lebensgefühl in der Natur „erfahren“ – immer begleitet von zahlreichen kulturellen und kulinarischen Ausflugszielen.



Kulinarik verkosten

Der Feinkostladen Österreichs vermittelt seit jeher echte Lebensqualität und Genusskultur. Apfel, Wein und Kürbis, die kulinarischen Vorreiter der ersten Stunde, sind längst in aller Munde. Zwischen Dachstein und Weinland herrscht zu jeder Jahreszeit kulinarische Hochstimmung. Landschaft und Klima lassen die steirischen Spezialitäten wachsen und gedeihen. Die steirische Küche setzt ursprünglich und kreativ auf Abwechslung in saisonalen, regionaltypischen Gerichten. Genussvolle Verkostungen und echte Hausmannskost erwarten Sie – bei den Busreisen Hotels und den kulinarischen Ausflugszielen.



Gesundheit tanken

Wellness und Gesundheit bürgen für erstklassige Qualität und höchsten Wohlfühlfaktor. Gesundheit und Wohlfühlen sind ein unzertrennliches Paar. Die Steiermark bietet eine Vielzahl an Orten zum „Grünkraft tanken“ und jede Menge „Wohlfühlmedizin“: Denn Kürbis, Apfel und Kräuter schmecken nicht nur gut, sie beinhalten jede Menge gesunder Stoffe, die uns helfen, auf natürlich Weise wieder stärker, gesünder, zufriedener zu werden. Innerlich wie äußerlich. Und wenn's die „Naturdoktoren“ nicht alleine schaffen, springen die heilenden Quellen steirischer Thermen ein.



Vulcano Schinkenwelt

Bei der Ursprungstour werden Ihre Gäste persönlich von einem Schinkenexperten geführt. Nach dem bequemen Ankommen mit barrierefreiem Zugang in die Schinkenwelt startet die Tour mit einem Animationsfilm – gestaltet vom steirischen Märchenerzähler Folke Tegethoff. Anschließend erfahren Ihre Gäste vieles über Landwirtschaft, Anbau von Futtermitteln, sehen die Haltung von Schweinen und erleben im Raum der Sinne, wie die Schinken gereift werden. Bei der anschließenden Verkostung können auch die Produkte von Schinken über geräuchert bis hin zu Rohwürsten verkostet werden. Verschiedenste Getränke können in unserem Gastrobereich ebenfalls konsumiert werden wie auch Schinkenspezialitäten und regionale Köstlichkeiten.



Österreichisches Freilichtmuseum Stübing

Das Österreichische Freilichtmuseum Stübing gehört zu den zehn größten und eindrucksvollsten Freilichtmuseen Europas und wurde mit dem ICOM (UNESCO)–Museumsgütesiegel ausgezeichnet. Im einzigen zentralen Freilichtmuseum Österreichs bieten rund 100 historische Bauten aus ganz Österreich einen Überblick über sechs Jahrhunderte bäuerlichen Lebens in allen Bundesländern. Eingebettet in einem Tal voll Natur und Geschichte(n) werden Besucher auf eine (Zeit-)Reise mitgenommen und erfahren mehr über das Wohnen, Arbeiten, Leben und Feiern der bäuerlichen Bevölkerung von anno dazumal. Manche Besucher/innen kommen nach Stübing, um einfach die Natur und Ruhe zu genießen, andere durchstreifen das Tal der Bauernhöfe, folgen dem Murmeln des Baches, dem Duft des frischen Brotes, das im Backofen gebacken wird, oder beobachten die alltäglichen Arbeiten wie Strohdächer decken, Schindeln klieben oder Zäune binden. Umfangreiche Ausstellungen und jährliche Themenschwerpunkte geben Neugierigen und Wissensdurstigen Einblicke in verschiedene Bereiche rund um das bäuerliche Leben. Zahlreiche Veranstaltungen im Jahreslauf und Themenschwerpunkte bieten aktive Einblicke in die Themenbereiche des ländlichen Lebens.



Die Riegersburg

Stolz und mächtig thront die Riegersburg auf dem 482 Meter hohen Vulkanfelsen, von dem sie das oststeirische Hügelland überblickt. In all den Jahrhunderten Ihres Bestehens konnte die Riegersburg nie erobert werden. Heutzutage ist der Aufstieg hinauf zur Burg wesentlich einfacher, aber stets ein Erlebnis. Entdecken und erforschen Sie unsere drei Museen in der Riegersburg. Bestaunen Sie etwa das Burgmuseum rund um die legendären Frauen der Riegersburg mit den Prunkräumen. Tauchen Sie ein in das dunkle und rätselhafte Kapitel rund um die Hexenprozesse in unserem Hexenmuseum oder werfen Sie im Waffenmuseum einen Blick auf das Zeughaus der Riegersburg. Führungen für Gruppen sind derzeit auf Anfrage möglich. Die Greifvögel auf der Riegersburg sind etwas ganz Besonderes und geben bei den professionellen Flugvorführungen je nach Witterung ihr Bestes. Schon immer war die Riegersburg ein Ort des Genießens und Feierns. Auf der Burg wurde seit jeher gut und gerne gefeiert. Eine Gravur in einer Fensterscheibe des Rittersaales aus dem Jahr 1635 bezeugt die Ausschweifungen längst vergangener Tage. Heute stehen die kulinarischen Genüsse mehr im Vordergrund. Statten Sie der Taverne einen Besuch ab, verkosten Sie den Burgwein und genießen Sie hausgemachte, regionale Speisen.



Kutscherwirt

Mitten im oststeirischen Hügelland, eingebettet in eine walddreiche Naturlandschaft, liegt der Kutscherwirt im Herzen von Vorau.

Eintreten und sich wohlfühlen wie bei Freunden. Vom ersten Augenblick an sind Sie umgeben von herzlicher steirischer Gastlichkeit und familiärer Atmosphäre. Hier kann Ihre Gruppe den Alltag hinter sich lassen und die wundervolle Umgebung genießen. Nach einem erlebnisreichen Tag findet Ihre Gruppe die wohlverdiente Entspannung in unserem Wellnessbereich mit finnischer Sauna, Dampfbad und einem großzügigen Ruheraum mit wundervollem Ausblick über Vorau. Verspannten Muskeln bieten wir wohltuende Massagen und Wellnessanwendungen. Bodenständige Küche, abwechslungsreiche, regionale und nationale Gerichte werden persönlich von Chefin Gerti und ihrem Team für Ihre Gruppe zubereitet. Tipp: Für Weinliebhaber unter den Reisenden bieten wir fachkundige Verkostungen im Weinkeller mit unserem Sommelier Wolfgang.



Unvergesslicher Urlaub in den schönsten Ecken Sloweniens

Wir laden Sie ein, während Ihres Urlaubs die schönsten Ecken Sloweniens in unseren Unterkünften am Bleder See, an der Küste und an den Thermalquellen inmitten der Ebenen zu entdecken, wo sich einst das Pannonische Meer befand



Bevorzugen Sie eher den Duft des Meeres oder das Rauschen eines mächtigen Flusses?



In Pomurje können Sie an einem Tag vier Länder mit dem Fahrrad erkunden.

In den Sava Hotels & Resorts vergeht kein Tag, an dem wir der Natur nicht für ihre Großzügigkeit danken. Egal, ob Sie die endlosen Ebenen von Prekmurje am Kurort Zdravilišče Radenci erkunden oder die malerische slowenische Küste mit dem Fahrrad im St. Bernardin Resort in Portorož, im Salinera Resort in Strunjan und im San Simon Resort in Izola entdecken – in den Sava Hotels & Resorts haben wir zahlreiche Ideen für aufregende Aktivitäten!

Entdecken Sie die Umgebung mit dem Fahrrad oder zu Fuß

Haben Sie Lust auf eine superschnelle Abfahrt von den Alpengipfeln oder eher auf eine sanfte Tour entlang der Prekmurje-Ebene? Bei uns müssen Sie sich nicht entscheiden! In der Umgebung von Bled können Sie auf den Hochebenen des Nationalparks Triglav frische Luft einatmen oder das für Slowenien typische Imkerhandwerk kennenlernen. An der Küste können Sie entlang der ehemaligen Bahntrasse ra-

deln oder eine kulinarische Erkundung des Küstenhinterlandes mit dem Rad unternehmen. Auch in der Nähe von Ptuj können Sie Ihre Radtour mit der Erkundung der gastronomischen Spezialitäten der Umgebung abrunden. Wenn Sie kein Fan des Radfahrens sind, ist Wandern zweifellos der beste Weg, um fit zu bleiben! Der Ausblick, der Sie auf Ihrem Weg begleitet, wird Sie beleben und entspannen! Sei es ein Blick auf die schneebedeckten Gipfel des unberührten Nationalparks Triglav in der



Genießen Sie die Naturschauspiele, die unser Land zu bieten hat.

SHOWPALAST
MÜNCHEN

ab
15.11.
2019

GEFÄHRTEN DES LICHTS

DIE ERFOLGSSHOW – JETZT IN MÜNCHEN!

IHR KONTAKT ZU UNS: SALES@APASSIONATA.COM ODER TEL. 089/ 121 402 521

www.showpalast-muenchen.de



Auf unseren Tischen finden Sie stets frische, saisonale und hochwertige Zutaten und Gerichte.



In Slowenien kommen sowohl Badefans als auch Kulturkenner und Outdoor-Enthusiasten auf ihre Kosten.

Nähe von Bled, die Klippen des Meeres oder das reflektierte Sonnenlicht auf den weißen Salzbergen.

Authentische Aromen erzählen die Geschichten der schönsten Orte Sloweniens

Zu den einzigartigen Erlebnissen und Produkten, mit denen wir bei Sava Hotels & Resorts begeistern, gehört sicherlich auch die Kulinarik. Den Ansatz unserer Chefköche könnte man auch als „zurück zu lokaler Tradition“ bezeichnen. Wir verwöhnen Sie mit

kulinarischen Kunstwerken mit den Auszeichnungen „The Michelin Plate“ und „Recommended by Michelin“ des preisgekrönten Chefkoches Simon Bertoneclj von Bled und des traumhaften Kochteams „Danilo & Danilo“ in der Terme 3000, das in den Hotelrestaurants bis zu 50 lokale Gerichte zubereitet. In der Terme Ptuj verwöhnt der Chefkoch Robert Žibrat die Gäste mit „Show Cooking“, wenn er im Rahmen des Sonntagsbrunchs Gourmet-Kunstwerke aus verschiedenen Teilen der Welt zubereitet. Die Chefköche von

Portorož, Aleš Grašič und Aleks Irgl, suchen in istrischen Dörfern und am Meer nach Inspiration für ihre lokalen istrischen Gerichte. Ob die einzigartige Original Bleder Cremeschnitte, der mehrfach ausgezeichnete Schichtkuchen „Prekmurska gibanica“, eine Auswahl der besten steirischen Weine, Gerichte mit Mineralwasser oder authentische istrische Küche – wir verwöhnen Sie mit authentischen Aromen, die die Geschichten der schönsten Orte Sloweniens erzählen!



Gute Gründe für Frankfurt am Main!

Neue Altstadt, Ebbelwei, Goethe, Kunst und Kultur, Skyline ...

Entdecken Sie unsere Erlebnisbausteine für Gruppen schon ab **16 €**

Tourismus+Congress GmbH Frankfurt am Main

Kontakt: Henrike Teßmer

Telefon: +49 (0) 69/21 23 76 05

E-Mail: tessmer@infofrankfurt.de

Internet: www.frankfurt-tourismus.de/reiseindustrie



**Magdeburg ist
eine Wundertüte!**

© Foto: Engelbert Dudek



Beeindruckte Szenen wie diese, lassen das Kaiser-Otto Fest zu einem besonders authentischen Erlebnis werden!

Einer der wichtigsten Hidden Champions im Osten Deutschlands ist die Ottostadt Magdeburg. Nachdem Magdeburg sowohl im 30-jährigen Krieg als auch im 2. Weltkrieg schwer zerstört wurde, galt die Stadt in der DDR-Zeit als „Stadt des Schwermaschinenbaus“. Doch die Zeiten sind längst vorbei. Unterschätzen Sie Magdeburg nicht – Heute ist die Stadt eine bunte Wundertüte!

Magdeburg ist Hauptstadt des Bundeslandes Sachsen-Anhalt und zählt 241.000 Einwohner. Wurde Magdeburg bereits 2012 als dynamische Großstadt Deutschlands ausgerufen, so fängt 2023 nach der milliardenschweren Intel-Ansiedlung und weiteren 20.000-30.000 erwarteten Arbeitsplätzen eine neue Zeitrechnung an. Die Stadt ist etwa 6 Stunden von der österreichisch-deutschen Grenze entfernt im Dreieck Berlin – Hannover – Dresden gelegen und bequem über die Autobahnen A9/A14 zu erreichen. Einige Meilensteine der jüngeren Stadtgeschichte, wie die Bundesgartenschau auf einem ehemaligen Mi-

litärgelände oder die Internationale Bau-Ausstellung 2010, veränderten und verschönerten die Ottostadt mehr als nachhaltig.

Wer war Otto? Unter dem 1. Deutschen Kaiser, Otto dem Großen, galt Magdeburg im 10. Jahrhundert als die heimliche Hauptstadt Europas und wurde nach Rom und Byzanz auch das 3. Rom genannt. Ein weiterer großer Sohn der Stadt war der Erfinder Otto-von-Guericke. Dank seines Experiments mit den Magdeburger Halbkugeln konnte er 1645 die Existenz des Vakuums beweisen. Heute blickt die Ottostadt Magdeburg auf eine 1.200-jährige und lebendige Stadtgeschichte zurück und trägt seinen Namenspatronen mit Stolz in

dem Zusatz: Ottostadt Magdeburg!

Kaiser-Otto-Fest

Jährlich am letzten Septemberwochenende wird in Magdeburg an die Glanzzeiten der Ottonendynastie erinnert. Wie durch eine Zeitmaschine kehrt man zurück ins hohe Mittelalter als in der „Magadoburg“ Bischöfe und Hofadel zu den Hoftagen eingeladen wurden. Während dieser drei Tage sind die Gäste Zeuge von wahren Ritterkämpfen, begleitet von Gauklern und Minnesängern und genießen den besten Metwein aus Krügen. Es sind nicht nur die Aktivitäten, sondern auch das architektonische Umfeld mit dem gotischen Dom und dem Garten der al-



© Foto: www.andreaslander.de

Auch dieses Jahr feiert die Lichterwelt Magdeburg aufs Neue Eröffnung - am 27. November gehen die Lichter an.

ten Möllenvogtei, die die Kulisse komplettieren. Magdeburg überrascht halt eben!

Deutschlands größter Lichterspaziergang und mehr als 160 Weihnachtsbuden

Ab 27. November geht inzwischen die 5. Auflage der „Lichterwelt Magdeburg“ vonstatten. Jährlich sehen sich über zwei Millionen Besucher an 60 mehr als lebensgroßen Skulpturen in 1,2 Millionen LED-Lichtern satt. Noch gelten die „Lichterwelt Magdeburg“ und die Wintermärkte in den Preußischen Festungen als Geheimtipp unter den Busunternehmern - doch Magdeburg bietet mehr als nur einen Weihnachtsmarkt.

Lebendige Geschichte(n)

Die Ottostadt Magdeburg war heimliche Hauptstadt des Heiligen römischen Reiches und heimliche Hauptstadt Preußens. Somit gibt es in Magdeburg auch einen Fundus an heimlichen Geschichten zu erzählen. Zum Beispiel, dass der Weihnachtsstern von einem Magdeburger Lehrer entdeckt wurde und dass Magdeburg die Vorlage für das Label der Levis-Jeanshosen war. Dies alles erfahren die vielen Besucher während der Stadtrundgänge entlang der „Lichterwelt Magdeburg“. Immer mehr Busunternehmer schätzen und genießen die vielen Vorteile der Ottostadt für Busfahrer. Alle Busparkplätze in Magdeburg sind gratis

und der „Busfahrerguide“ hält Gutscheine und Sonderkonditionen für Reiseleiter und Busfahrer bereit.

Ausblick 2024 – Klassik und Musical

Der ungeheure Erfolg des 1681 in Magdeburg geborenen Komponisten Georg Philipp Telemann beruhte nicht zuletzt auf der Fähigkeit, die musikalischen Zeichen der Zeit zu erkennen, sowie die verschiedenen musikalischen Stile zu durchdringen und auf innovative Weise geschickt und geschmackvoll in den eigenen Stil zu integrieren. Die Blockflötistin Dorothee Oberlinger, das Vox Luminis Orchestra aus Belgien und La Stagione aus Frankfurt sind nur einige



Zahlreiche verschiedene Stände sorgen am Magdeburger Weihnachtsmarkt mit warmer Beleuchtung für Weihnachtsstimmung.

www.nilzboehme.de



Während der 26. Magdeburger Telemann-Festtage vom 8.3.-17.3.2024 werden die Werke von Telemann von Künstlern von Weltrang aufgeführt.

www.nilzboehme.de



Action am DomplatzOpenAir...

© Foto: www.andreaslander.de

Namen des hochkarätig besetzten Programms, das vom 8. bis zum 17. März 2024 stattfindet.

Das Phantom ist zurück!

Mehr muss man über das Domplatz-OpenAir 2024 eigentlich gar nicht sagen, ist doch Andrew Lloyd Webbers „Phantom der Oper“ unbestritten eines der bekanntesten Musicals überhaupt. Viele Fans wollten wissen, wie die Geschichte der geheimnisvollen Titelfigur,

die seit 1986 die großen Musicaltheater bevölkert, weitergeht – und seit 2010 gibt es endlich eine Fortsetzung, denn: „Die Liebe stirbt nie“. Zehn Jahre nach ihrer schicksalhaften Begegnung in den Katakomben des Pariser Opernhauses begegnen sich das Phantom und seine große Liebe Christine in New York wieder und unterdrückte Gefühle werden lebendig. Das DomplatzOpenAir gehört mit einer Auslastung von 94-98% über die

letzten 5 Jahren zu Deutschlands Top5 Open-Air Musicalbühnen.

Neue Destinationen sind gefragt

Mehr denn je sind neue Destinationen gefragt. Das Publikum ist inzwischen erfahrener und sucht immer öfter nach neuen Reisezielen abseits der eingefahrenen Wege. Magdeburg überrascht und Magdeburg ist ein Garant für zufriedene Gäste. Der Moment für eine Reise in die zauberhafte Stadt ist jetzt!

Riviera Feeling

Eingebettet in den Alpen-Adria-Raum könnte man an Orten wie diesem am Weissensee kurzzeitig fast vergessen, dass man sich mitten in Österreich befindet. Das mediterrane Klima und die überdurchschnittlich vielen Sonnenstunden laden jetzt ganz besonders in Österreichs südlichstes Bundesland ein.



Lei lasn!

Auf hochdeutsch würde man wohl sagen: Lass es gut sein, entspann dich! Jetzt heißt es weg vom Schreibtisch, mitten hinein in eine traumhafte Landschaft, optimal um neue Energie zu tanken und frische Ideen zu entwickeln.

Kärnten ist wie gemacht für die warme Jahreszeit. Wenn die Natur ihre ganze Farbenpracht aufbringt, das kristallklare Wasser der Kärntner Seen im Sonnenlicht glitzert und der Tisch reich gedeckt mit kulinarischen Köstlichkeiten ist, entfaltet das Land sein ganzes Potential.

Die neuen Slow Trails in Sichtweite von sechs der schönsten Kärntner Seen sind ein herrliches Entschleunigungs-Programm, das Kopf, Körper und Seele frei macht. Entstanden ist das Ganze als Gemeinschaftsprojekt der Kooperationsgruppe „Urlaub am See“ der fünf Kärntner Seendestinationen Millstätter See, Region Villach - Faaker See - Ossiacher See, Wörthersee, Klopeiner See und die Region Nassfeld - Pressegger See - Lesachtal - Weissensee. Die einladenden Wege sind bis zu zehn Kilometer lang, auf keinem ist man länger als drei

Stunden unterwegs und eine kurze Abkühlung ist hier immer um die Ecke im prickelnden Nass der umliegenden Seen.

Survival Instinct

Wenn es ein bisschen mehr Action sein darf, verspricht die Survival Tour mit Natur-Aktiv-Guide Elias Umundum Momente der Ursprünglichkeit für echte Abenteurer in der Region Bad Kleinkirchheim. Fern jeder Zivilisation testet er mit den Teilnehmern deren Orientierungsfähigkeit, baut ein eigenes Basislager und geht auf Tuchfühlung mit der Natur. Doch nicht nur Unterschlupf und Utensilien zur Jagd werden mit natürlichen Materialien selbst hergestellt. Auch die Mahlzeit wird in Eigenregie gefangen und selbst zubereitet. Beim Lagerfeuer werden Fische gegrillt und das wärmende Licht der Abendsonne genossen.



Quelle: © Kärnten Werbung, Franz Gerdl

Hier in Bad Kleinkirchheim kann man die Natur mit allen Sinnen erleben.



Quelle: © Kärnten Werbung, Franz Gerdl

Spezielle Erlebnisprogramme und Slow Food Reisen machen den Blick über die Schulter möglich: Sogar bei der Produktion der berühmten Kärntner Käsnudeln.



Quelle: © Kärnten Werbung, Franz Gerdt

Traumhafte Ausblicke am Millstätter See entlang der neuen Slow Trails.

BWHSM Hotels



GROUP TRAVEL GUIDE



rund 100 Hotels in 5 Ländern
40 touristische Regionen
interaktive Suchfunktion

Entdecken Sie die Online-Angebote der
BWH Hotels auf grouptravel.bwhhotels.de

1

Zu jeder Jahreszeit ein Erlebnis



Quelle: © Gert Perauer



Quelle: © Gert Perauer

2

Skifahren bei besten Pistenverhältnissen bis Anfang Mai – die Höhenlage der Turracher Höhe macht es möglich. Doch auch abseits der Skisaison bietet das Panorama Hotel alles für einen unvergesslichen Urlaub inmitten der Nockberge.

Der persönliche Service des Pistenbutlers ist das Markenzeichen der Turracher Höhe und hält während des Skitages hilfreiche und köstliche Aufmerksamkeiten entlang der Pisten bereit: Mit seinem Butler-Mobil ist der Pistenbutler geschwind überall zur Stelle und hat für verschupfte, angehende Skihelden Taschentücher und Traubenzucker, verwöhnt die Eltern an seiner Service-Bar mit einem Glas Prosecco, die Jüngeren mit Süßigkeiten und Himbeerwasser und ab März ruft er dann laut „Gelati, Gelati“, wenn das Bergbauernhof-Eis vom Nockberge-Biobauer Hans-Peter Huber verteilt wird. Dolce Vita Feeling auf 1.763 Metern. Kostenlos versteht sich.

Wanderparadies

Sanfte Almen und herausragende Gipfel bis zu 2.441 Meter Höhe, flache Wege entlang der Bergrücken und überall ein atemberaubendes Panorama: Die Turracher Höhe ist ein wahres Paradies für Wanderer und Bergsteiger. Von der Dreiseen-Wanderung bis hin zu anspruchsvollen Bergtouren für Profis gibt es auf der Turracher Höhe alles, was das Herz begehrt. Und nicht nur zu Fuß lassen sich die Berge erkunden – die Gegend ruft auch Radler, Biker, Gipfelstürmer und Bike-Freaks auf den Plan. Denn egal, was Sie tun, eines ist so faszinierend wie sonst nirgendwo: die traumhafte Aussicht auf die sanften Hügel der Nockberge und die glitzernden Seen der Turracher Höhe.

GRUPPENPREISE SOMMER

bereits ab **69,- Euro** pro Person/Nacht im Doppelzimmer bei 2er Belegung

GRUPPENPREISE WINTER

bereits ab **89,- Euro** pro Person /Nacht im Doppelzimmer bei 2er Belegung



Quelle: © Gert Perauer

3

1. Auf der sonnigen Terrasse des Panorama Hotels Turracher Höhe lässt es sich mit herrlichem Blick so richtig entspannen. 2. Der Skifrühling auf der Turracher Höhe hat einiges zu bieten. 3. Inmitten der Nockberge bietet die Turracher Höhe in der warmen Jahreszeit herrliche Wanderrouten mit traumhafter Aussicht.

Die faszinierende Welt der Pferde



Gemeinsam entdecken, mitmachen, staunen: Der Cavalluna Park lädt als Gruppenerlebnis nach München ein.

Aus Equiland wird Cavalluna Park: Unter neuem Namen startet der Pferde-Erlebnis-Park in die erste vollständige Saison und schafft neben dem Showpalast München ein weiteres Ausflugs-Highlight in der bayrischen Landeshauptstadt. Auf einer Fläche von rund sieben Fußballfeldern, mit Liebe gemacht und mittendrin in der Lebenswelt von Showreitern und Pferden lässt sich hier die große Freundschaft zwischen Mensch und Pferd erleben. Der Cavalluna Park ist anders als jede Freizeitwelt: Fantasievoll angelegte Attraktionen, gestaltet aus vielen natürlichen

Materialien und voller persönlicher Aufeinandertreffen. Der Pferde-Erlebnis-Park München ist ein Ort, der kleine und große Besucher zum Spielen und Lernen auf eine Entdeckungsreise einlädt. Komplettiert wird das Freizeitabenteuer durch elf Themenpavillons – von der Kinder-Uni über das Pferde-Spa, den Hufschmied am großen Paradeplatz bis hin zum trojanischen Spielplatz-Pferd.

Showpalast München

Im Herzen der Freizeitwelt steht der Showpalast München, ei-

ner der größten Theaterneubauten der letzten Jahre mit Platz für bis zu 1.700 Zuschauer. Seit dem 5. November 2017 ist hier das Live-Showerlebnis Equila zu Hause.

Die einzigartige Show mit Musik, Tanz, Akrobatik und Reitkunst erzählt die Geschichte einer bewegenden Freundschaft zwischen dem jungen Reiter Phero und seinem Hengst Arkadash. Eine LED-Wand als Bühnenbild erschafft Meere, Wüsten, fremde Weiten und einen einmaligen Erlebnisraum. Sobald die Reise beginnt, ist Gänsehaut für Groß und Klein garantiert.

Auf einen Blick

Der Cavalluna Park ist ganzjährig geöffnet und ermöglicht einen Tagesausflug zum Entdecken, Mitmachen und Staunen für die ganze Familie. Busunternehmen werden selbstverständlich spezielle Raten und Konditionen angeboten. Der Busbahnhof Fröttmaning befindet sich direkt gegenüber dem Haupteingang im Hans-Jensen-Weg 3. Informationen zu den saisonalen Öffnungszeiten finden Sie unter www.cavalluna-park.com; die Spielzeiten der Show Equila unter www.equila.com.

1BUS EVENTS von Ende März bis Ende Juni 2019

Quelle: © Johann Frank



WACHAU GOURMETFESTIVAL

28. März bis 11. April 2019
Wachau, Niederösterreich
www.wachau-gourmet-festival.at

Zwei Wochen im Jahr steht die Wachau ganz im Zeichen des Genusses! Mit der fabelhaften Kombination aus einzigartigen Locations und internationalen Top Küchenchefs gelingt es den Veranstaltern immer wieder, zahlreiche Besucher kulinarisch zu überraschen und ihre Geschmacksinne erstklassig zu verwöhnen! Wenn auch Sie vielfältige Kochkünste, exzellente Weinbegleitung und pure Gaumenfreuden zu schätzen wissen, dann sollten Sie sich dieses Festival definitiv vormerken!

GENUSSFESTIVAL 2019

7. bis 10. Juni 2019
Stadtpark, Wien
www.genuss-festival.at

Zum bereits 12. Mal lädt Wiens größtes kulinarisches Festival am Muttertags-Wochenende zum Schlemmen in den charmanten Wiener Stadtpark ein. Auf der Genussmeile findet man insgesamt 190 handverlesene Manufakturen und ländliche Produzenten aus allen Bundesländern, die vor Ort exklusive und regionale Köstlichkeiten anbieten. Ein fröhliches und edles Marktfest, bei dem jeder Feinschmecker auf seine Kosten kommt!



Quelle: © Sebastian Toth

RDA GROUP TRAVEL EXPO 2019

2. bis 3. April 2019
Friedrichshafen, Baden-Württemberg
www.rda-workshop.de

Auf der führenden internationalen Reisesmesse der Bus- und Gruppentouristik präsentieren Dienstleister aus allen Tourismussparten neue Ideen und Produkte für das Geschäft von morgen. Das diesjährige Leitthema „Living Culture“ zielt darauf ab, jede Art von Kultur in umfangreiche Reiseerlebnisse zu verpacken. Wer neue Trends aufspüren, sich eine Marktübersicht verschaffen und interessante Kontakte knüpfen möchte, ist bei dieser Veranstaltung genau richtig!



Quelle: © Silke Magino

SALZBURGER PFINGSTFESTSPIELE

7. bis 10. Juni 2019
Großes Festspielhaus, Salzburg
www.salzburgerfestspiele.at

Unter der künstlerischen Leitung von Cecilia Bartoli stehen die heurigen Salzburger Pfingstfestspiele unter dem Motto „Voci celesti – Himmlische Stimmen“ und widmen sich dem Andenken der großen Kastratenstimmen. Neben einer Neuinszenierung der Oper „Alcina“ von Georg Friedrich Händel erwarten Sie vor Ort auch noch weitere Highlights wie zum Beispiel das „Galakonzert Farinelli & Friends“, welches von Mozart-Botschafter Rolando Villazón moderiert wird.



Quelle: © Nancy Horowitz

SOCIAL MEDIA TRAVEL WEEKEND

12. bis 13. April 2019
Bad Belzig, Brandenburg
www.socialmediatravelweekend.de

Touristiker, Blogger und Startups aufgepasst! Das Social Media Travel Weekend richtet sich an alle, die sich an zwei Tagen intensiv und interaktiv mit der brandaktuellen und immer wichtiger werdenden Thematik „Social Media im Tourismus“ auseinandersetzen wollen. Zudem bietet ein Aktivprogramm in der brandenburgischen Natur den perfekten Ausgleich und ermöglicht einen entspannten Austausch zwischen allen Teilnehmern!



Quelle: © Sarah Larissa Heuser

SOMMERNACHTSKONZERT

20. Juni 2019
Schloss Schönbrunn, Wien
www.sommernachtskonzert.at

Das traditionelle Sommernachtskonzert der Wiener Philharmoniker garantiert auch dieses Jahr wieder grandiose musikalische Hochgenüsse vor einer atemberaubenden Kulisse, denn am 20. Juni verwandelt sich der wunderschöne Schönbrunner Schlosspark abermals in eine romantische und fantasievolle Open-Air Bühne! Ein bezauberndes und stimmungsvolles Spektakel der Sonderklasse, bei dem auf höchstem Niveau musiziert wird!



Quelle: © Wiener Philharmoniker _ Arve Dinda



Heute würde man von einem Midi sprechen – damals galt der Setra S10 als großer Bus.

Der Traum von einst

Wer Setra fährt, hat es geschafft – als Unternehmer oder als Fahrer. Eine kräftige Prise elitärer Avantgarde fuhr bereits vor 60 Jahren mit, das hat sich bis heute nicht geändert. Etwas mehr Kraft und Umsicht verlangten die Ulmer Busse damals noch, so manche gute Idee hat bis heute überlebt.

Das ist auch nur ein Omnibus“, sagt mein Spielkamerad und Kindkollege. Er hat ja keine Ahnung, wovor er steht, er weiß nicht, wovon er spricht. Ich dagegen kann mich gar nicht satt sehen, der offene Mund will sich gar nicht mehr schließen. Vor uns hält ein rollender Glaspalast, der das magische K mit besonderer Würde trägt. Wieso eigentlich ein K, wenn der Bus dann Setra heißt? Dieses Rätsel bleibt vorerst noch ungelöst – erst mal einsteigen. So viele Schalter und Uhren am Fahrerplatz, und erst diese Fahrgastsitze mit verstellbaren Lehnen. Und sobald dieses Wunderwerk der Technik anfährt, genießen wir den Fahrkomfort, den wir von den Bussen, die zur Schule und in die Stadt fahren, gar nicht kennen. So oder ähnlich hat es sich zuge tragen in den frühen 60er-Jahren des letzten Jahrhunderts – aber die Zuneigung zu Omnibussen, die ist bis heute geblieben.

Kleine Maschine, großer Klang

Und jetzt steht er da, der Traumwagen von einst – vielleicht sogar noch schöner als damals. Kein Wunder, er wird ja gehegt und gepflegt von der Oldtimerabteilung in Neu-Ulm. Der liebe Augustin, ein Setra S10 aus dem Jahr 1955 steht wie seine historischen Markenkollegen in keinem Museum, sondern bekommt regelmäßig Ausgang. Wie eben jetzt, wo wir uns gleich neben dem Ulmer Münster treffen. Klein und bescheiden steht er da, der benachbarte Reisebus überragt ihn in der Höhe gleich um einen ganzen Meter, in der Länge sogar um mehr als drei. Aber windschnittiger als der junge Kollege ist der historische Setra allemal, seine fast femininen Rundungen geben dem Fahrwind wenig Angriffsfläche. So läuft der Oldie in Bestform noch immer seine 95 km/h, erklärt der kundige Begleiter, auch wenn nur 125 PS für Vorwärtsdynamik sorgen. Höchste Zeit, auch einen Blick hinter die drei Motorklappen zu werfen,

die den legendären Henschel-Sechszylinder verschließen. Ganze 6,13 Liter Hubraum hat er und klingt doch so kernig wie ein Großdiesel von heute. Allerdings nur nach außen, nach innen tönt er mit geschmeidigem Schmelz in der Stimme, wird auch im Heck nicht übermäßig laut. Weil er nach dem Wirbelkammer-Prinzip arbeitet, der Verbrennungstakt verläuft nicht so hart und rau, wie es Direkteinspritzer dieser Tage tun. Von seiner Elastizität schwärmen die alten Fahrersmänner noch heute, vorerst springt der Reihensechser nach kurzer Vorglühpphase spontan an und fällt ziemlich schnell in einen ruhigen Leerlauf.

Jetzt darf ich ans Steuer, aber zuerst braucht es eine Einweisung. Nicht so ganz eingängig ist das umgekehrte Schaltschema des Fünfganggetriebes, das ich mir einzuprägen versuche. Wir fahren im Schnellgangmodus, so würde man es neudeutsch sagen. Das Schild neben dem Knebel am Instru-



FÜR EINEN SICHEREN URLAUB
www.karnten.at/sicherer-urlaub

Pyramidenkogel / Kärnten

Endlich wieder die Natur und die Freiheit genießen! Ob entspannte Rundreise, aktiv sein zwischen Bergen und Seen oder eine kulinarische Expedition im Dreiländereck – im Süden Österreichs, in Kärnten finden Sie das perfekte Angebot für Ihre Gruppe. Lassen Sie sich von den beliebten Reiseideen unserer Profis inspirieren.

mententräger erklärt, wie die Nachschaltgruppe des alten ZF-Getriebes funktioniert: Reicht die Leistung an Steilstücken nicht, kann man die Berggangstufen aktivieren – allerdings nur im Zugbetrieb, wenn der Motor unter Last arbeitet. Die Instrumente zeigen den betriebsbereiten Zustand des Oldies an, wir können also losziehen. Zuerst noch einen Blick in die Spiegel, so wie es sich gehört. Die sind natürlich nicht vom Fahrerplatz einstellbar, und noch dazu ziemlich klein. „Die sind sowieso nicht original“, erklärt Instruktor Werner Maier, „die waren rund und so winzig, dass wir für Ausfahrten die späteren Spiegelmodelle montiert haben.“ Natürlich gibt es im Setra S 10 noch keine Lenkhilfe, der Fahrer muss in engen Passagen schon kräftig ins weiße Bakelit-Lenkrad greifen. Aber bei weitem nicht so deftig, wie es die Frontmotor-Typen verlangten. Der Motor sitzt ja bereits hinten, die Gewichtsbalance fällt weit ausgeglichener aus. „Im Flachland fahren wir im zweiten Gang an“, erklärt Werner Maier, die ersten Schaltungen laufen noch etwas unruhig. Zumal der Weg des Gaspedals recht lang ausfällt und ich mich noch nicht so recht traue. Aber nach ein paar Kilometern klappt die Bedienung des Fünfgang-Rührwerks, mit etwas Gefühl geht alles besser. Schließlich geht es auch um die eigene Fuhrmannsehre, gelernt ist eben gelernt. In den ersten Kurven erinnere ich mich an die Tipps meines Lkw-Fahrlehrers – lang her, aber in dieser Situation möchte ich sie nicht missen: Vor der Kurve die Geschwindigkeit anpassen, dann in den richtigen Gang und mit Gas durch die Kurve. So klappt es dann immer, wenn gleich sich der Setra in Kurven willig eindreht. Und mit nur wenig Verbeugung flitzen wir um die Ecke, ein kleiner Stoß Zwischengas lässt die Gänge besser flutschen. Auf der Landstraße ziehen wir mit 80 km/h unsere Bahn und werden nicht zum Verkehrshindernis.

Lieferschwierigkeiten als Triebfeder

Der Fortschritt im Setra S10 ist für die Unternehmen erfahrbar. Schließlich sind wir in den Fünfziger-Jahren angekommen, in den Nachkriegszeit sind nur wenige Autos unterwegs. Der

frühe Traumwagen vieler Familien, der VW Käfer, hatte damals nicht mehr als 30 PS und lief nicht viel schneller als der Setra, aber sicher lauter. Sogar ein stattlicher Opel Kapitän, das sechszylindrige Fahrzeug vieler Wirtschaftskapitäne, musste noch mit 58 PS auskommen. An den damaligen Lastwagen flog der Setra, ganz anders als heute, geradezu vorbei. Denn diese abenteuerlichen Gefährte zogen in dieser Zeit mit zwei Anhängern und hoffnungslos überforderten Dieselmotoren ihre Bahn, kaum 60 km/h schnell und meistens langsamer. Und im Omnibusbau macht sich so langsam ein Übergang zu Heckmotoren breit. Die meisten Hersteller im Land, und davon gibt es nicht wenige, bevorzugten allerdings noch den klassischen Omnibusbau auf Fahrgestell-Basis.

Der Hersteller Kässbohrer war zwar nicht der Erfinder des selbsttragenden Bauprinzips, doch der erste Omnibusbauer, der es konsequent umsetzte. Im Frühjahr 1950 entstehen die ersten Pläne, 1951 wird der neue Setra S8, so heißt er, den ersten Kunden vorgestellt. Für den Kunstnamen Setra wie selbst tragend hatten sich Otto Kässbohrer und seine Mitstreiter nach getaner Arbeit entschieden. Sie wussten damals noch nicht, dass dieser Name über Jahrzehnte einen ganz besonderen Klang bekommen sollte. Als Triebfeder für diesen großen Schritt nach vorn gilt bis heute allerdings eine schlechte



Setra-Cockpit aus den 50er-Jahren: großes Bakelit-Lenkrad, die nötigen Instrumente sind schon ordentlich gruppiert. Rechts das Mikro und genug Ablagefläche für den Reiseleiter.

Nachricht aus Stuttgart. Kässbohrers Fahrgestelllieferant Nummer eins, die Daimler Benz AG, sah 1950 nicht mehr ein, warum er die Karosiers noch mit Fahrgestellen und Motoren beliefern sollte. Otto Kässbohrer umschrieb die Situation später diplomatisch mit „Lieferschwierigkeiten“. Bis dahin hatten die Kässbohrer-Werke nur Omnibusaufbauten gefertigt, das sollte sich nun ändern. Schon der erste Integralbus aus Ulm fand einen entschlossenen Käufer, der den S 8-Prototypen 14 Jahre im Einsatz nutzte. Eine ganze Tonne weniger Gewicht schlug sich im Kraftstoffverbrauch nieder. Werner Maier spricht von maximal 20 Liter Diesel auf 100 Kilometer, wenn er mit dem S 10 gut ausgelastet unterwegs ist.

Gute Ideen und Topverarbeitung

„Der liebe Augustin“ zeigt noch wenig Verschleißspuren, sein Stahlgerippe ist noch weitgehend original, seine Aluminiumhaut kennt keinen Rost. Das spricht natürlich für die sorgfältige Verarbeitung, mit der die Marke bei den Kunden punktet. Gekauft wurde der S 10 von einem Lindauer Unternehmer, ein älterer Herr, der den sehr individuell bestückten S 10 ausschließlich selbst fuhr. Als er in den Ruhestand ging, gab er den Wagen ans Werk zurück, damit er nicht in falsche Hände kommt. 37 Fahrgastsitze hat er, die Außensitze sind leicht nach hinten versetzt montiert, um mehr Schulterfreiheit zu ge-



37 Hochlehner-Sitze mit guter Beinfreiheit, der Fahrgast genießt die hervorragende Rundumsicht.

winnen. Die Umsetzung dieser Idee findet man in aktuellen Setra-Modellen wieder, nach immerhin 70 Jahren. Noch so manches gibt's zu entdecken, beispielsweise die Aschenbecher, die aus vollen Alublöcken geformt wurden. Dass die mit Federkraft unterstützten Rückenlehnen selbst nach mehr als 50 Jahren überhaupt nicht klappern, ist zumindest bemerkenswert. Den Innenraum wärmt eine Unterflurheizung, an eine Klimaanlage hat man beim S 10 Baujahr 55 noch nicht gedacht. Wenn es dem Fahrgast zu warm wurde, hat er eben sein Kurbelschiebefenster geöffnet, auch das Dach besitzt zahlreiche Lüftungsöffnungen. Das Dachfenster im Heck lässt sich aufstellen, doch Vorsicht: Bei langsamer Fahrt dringen dann Abgase nach innen.

Motorklappen auf

Wenn es dem Motor an langen steilen

Stichen zu warm wird, bleibt der Fahrer kurz stehen. Er öffnet die beiden seitlichen Motorklappen und lehnt sie nur an. Denn die Kühlerleistung war nicht so toll, denkt bloß an so manchen VW-Käfer, der im Sommer mit offener Klappe fuhr. Ob die Augen der Fahrer früher besser waren? Der S 10-Fahrer fuhr nachts mit ziemlich funzeligen Lampen, die von einer 12-Volt-Anlage versorgt wurden.

In den folgenden Jahren hatten die Entwickler in Ulm alle Hände voll zu tun. Stärkere Motoren, ein weiterer Ausbau des Produktprogramms, eine Einzelradführung für die Vorderachse und Luftfederung. Die ambitionierte Marke Setra hatte sich rasch etabliert und war stets für Innovationen gut. Heute ist sie als Premiummarke im Daimler Truck-Konzern neben Mercedes-Benz positioniert und versorgt sich im Konzernbaukasten mit modernsten

Komponenten.

In der Abenddämmerung lassen wir es dann genug sein. Der rüstige Setra-Oldie verdient eine Pause, die er mit ein paar Schlucken frischen Diesels und etwas Motoröl genießt. Und wir genießen das bessere Scheinwerferlicht eines modernen S 515 HD und satte 456 PS Motorleistung. Wir reisen zurück in die Neuzeit, wo alles perfekt funktioniert. Schon der Genuss, auf einem Fahrersitz Platz zu nehmen, der einen wirklich umfangt. Lenkrad, Spiegel, alles passt. Und mit einem sanften Druck aufs Gaspedal legt der Hochdecker Tempo zu und sortiert vollautomatisch seine acht Vorwärtsgänge. Der alte Setra bleibt zurück, mit ihm die Beschaulichkeit des Reisens, denn hier werden richtig Meter gemacht. Vielleicht noch ein letzter Blick in die Spiegel, die Fahrbahn ist frei – der Oldie ist bereits verschwunden.



Foto: Philipp Reinhard

Nostalgische Fahrzeuge, glänzendes Chrom und stolze Busbesitzer – das „8. Internationale Oldtimer-Bustreffen“ in Bad Mergentheim stieß auf große Resonanz.

Ein Stück Omnibus Geschichte

Beim „8. Internationalen Oldtimer-Bustreffen“ war Bad Mergentheim fest in der Hand von Nostalgikern und Sammlern.

Renommiertes Bindeglied zwischen der Stadt Bad Mergentheim und der Bus-Branche ist seit vielen Jahren Konrad Auwärter. Kaum einer kennt die deutsche Omnibus-Szene wie er, hat er sie doch mit seiner Prägung der Marke Neoplan jahrzehntelang aktiv mitgestaltet. Beim „8. Internationalen Oldtimer-Bustreffen“ kam Auwärter die Ehre zuteil, die schönsten Busse und ihre Besitzer mit Pokalen auszuzeichnen. Neben dem 99 Jahre alten „International Harvester“ von Roland Groß (Platz drei) erhielt auch „Pia“ einen Preis: Der dunkelgrüne Renault TN4F aus dem Jahre 1926 mit dem einprägsamen Namen wurde auf Rang zwei gewählt. Das Fahrzeug mit 67 PS und einer Höchstgeschwindigkeit von maximal 42 Stundenkilometern gehört dem nostalgischen Fuhrpark von Josef Albrecht an.

Den Siegerepokal erhielt Wolfgang Fuchs für seinen 1952 ausgelieferten roten Mercedes MB O 3500D.

2026 soll das Oldtimer-Bustreffen, das von der Tourist Information Bad Mergentheim organisiert und ausgerichtet wurde, erneut in Bad Mergentheim stattfinden.

Sie haben das Event verpasst? Auf www.1bus.tv finden Sie eine umfassende Bildergalerie inklusive der drei Gewinnerbusse!

Bildergalerie-ID: 1617

FOLGEN SIE UNS JETZT!



 @1bus.tv

IMPRESSUM

Medieninhaber (Verleger) 1TRUCK MEDIA GmbH **Herausgeber** Florian Engel **Geschäftsführung & Verlagsleitung** Florian Engel **Chefredakteur** Wolfgang Tschakert **Adresse (Medieninhaber, Herausgeber, Redaktion)** Auerspergstraße 1, 1080 Wien, Telefon: +43-1-9239950, www.1truck.tv **Chef vom Dienst** Manuel Lutz **Online Redaktion** Max Ratheiser **Anzeigenleitung** Manuel Lutz, manuel@1truck.tv **Autoren dieser Ausgabe** Florian Engel, Eva Luschinsky, Wolfgang Tschakert **Fotos** Sofern nicht anders gekennzeichnet: 1TRUCK MEDIA GmbH, Hersteller **Grafik** Blaugrau Media, www.blaugrau.at **Druck** Druckerei Odysseus, Haideackerstraße 1, 2325 Himberg **Druckauflage** 2.500 **Erscheinungsweise** 4x / Jahr **Erscheinungsort** Wien **Einzelpreis** EUR 7,- (inkl. USt.) **Abo** Jahresabo (4 Ausgaben) Inland: EUR 25,- (inkl. 10% USt., inkl. Porto und Versandkosten), EU: EUR 35,- (exkl. USt., inkl. Porto und Versandkosten) **Bankverbindung** Erste Bank: IBAN AT34 2011 1827 9869 3600, BIC: GIBAAATWXXX **Firmenbuch** FN 447591y, HG Wien **Gerichtsstand** Wien | Offenlegung lt. §25 Mediengesetz, www.1truck.tv/impressum/offenlegung | Die Meinung von Kolumnisten muss nicht unbedingt die Meinung der Redaktion wiedergeben. Für unverlangt eingesandte Fotos und Texte wird keine Haftung übernommen. Beiträge mit Promotion Charakter sind als solche gekennzeichnet und erscheinen unter Verantwortung der Anzeigenabteilung. Alle Rechte, auch die Übernahme von Beiträgen nach § 44 Abs. 1 und 2 Urheberrechtsgesetz, sind vorbehalten. Es gelten die Preise laut aktuellen Mediadaten.



ELECTRIC BUS

ŠKODA E'CITY

SUSTAINABLE SOLUTION

FOR MODERN CITIES

VISIT US AT BUS2BUS HALL 20 STAND 112



Škoda Transportation Group

skoda.cz

GEMACHT FÜR DIE STADT

MCV



**DESIGNED TO LEAD . .
BUILT TO LAST**

DER VOLLELEKTRISCHE C127 EV

Die Synthese aus Design und Funktionalität führt zu komfortablen und flexiblen Optionen, die Fahrgäste und Fahrer gleichermaßen schätzen – mit Sicherheit. Das Gerippe aus hochfestem Edelstahl sowie eine umfangreiche Serienausstattung unterstreichen die Qualität. Die Mitnahme von bis zu 90 Fahrgästen bei maximaler Batteriekapazität von 462 kWh sowie seine Gesamthöhe von 3,20 Metern machen ihn zu einem effizienten und wirtschaftlichen Vertreter im vollelektrischen Stadtbussegment.

Anbieter: MCV Deutschland GmbH, Ziegelwiese 1c, 59909 Bestwig

www.mcv-eg.com

