



IM TEST TRAVEGO M
Modell: 16 RHD
Hubraum: 15,93 cm³
PS (kW): 476 (350) bei 1.080/min
Gesamtgewicht: 24 Tonnen
Preis: 328.000 Euro ohne MwSt.

Wo ein Travego auftaucht, da sind ihm anerkennende Blicke von Kollegen sicher. **Kein Wunder, der Bus** sieht nicht nur imposant aus, in ihm stecken jede Menge technischer Highlights. Jetzt wurde der 12-m-Bus etwas verlängert und nennt sich nun Travego M.

Von Alter keine Spur

Immer mehr Hersteller verlängern seit einiger Zeit ihre 12-m-Busse um durchschnittlich 80 bis 90 cm, fügen eine dritte Achse hinzu und umschiffen so das elendige Problem mit dem Überladen. Ein normaler Reisebus-Hochdecker, der im Idealfall mit 49 Fahrgästen beladen ist, gerät bereits mit einem normal gefüllten Kofferraum locker an seine vom Gesetzgeber vorgegebene zulässige Gewichtsgrenze von 18 Tonnen – und leider häufig darüber. Da muss man nicht mal mit prall gefülltem Skikoffer in Richtung Tirol unterwegs sein, da reicht schon eine Sommer-Tour mit reichlich Getränkeproviant an Bord. Zudem werden die Fahrzeuge immer schwerer. Sicherheit und ein gestiegenes Umweltbewusstsein haben nun mal ihren Preis. Sobald man aber nun mit drei Achsen unterwegs ist, steigt das zulässige Gesamtgewicht auf satte 24 Tonnen. Leider kostet eine dritte Achse mehr in der Anschaffung, mehr im Verbrauch und die Verschleiß- und Materialkosten sind auch nicht ohne. Hier kommen die 80 bis 90 cm ins Spiel. Diese ermöglichen eine zusätzliche Sitzreihe – auf beiden Seiten. Interessant nun ist es, wie die einzelnen Hersteller mit der neuen Länge umgehen. Während die einen den Bus vorn und hinten verlängern, setzen andere in der Mitte zu. Außerdem können nun wieder lange vernachlässigte Extras thematisiert werden, die in den letzten Jahren aus gewich-

tigen Gründen schlichtweg keinen Platz fanden. So ist es nun möglich, bedenkenlos schwere Klimaanlage mit entsprechend mehr Power zu verbauen und der Fahrer braucht auch kein schlechtes Gewissen zu haben, wenn er seinen Bus für die bevorstehende Drei-Wochen-Tour bis in die letzte Ecke mit Getränken zubunkert. Mercedes-Benz hat sich etwas Zeit gelassen, und tritt erst seit kurzem – aber nun mit aller Macht – mit seiner neuen Länge auf. Dafür wurde das Sternen-Flaggschiff Travego gründlich umgekrempelt und nennt sich nun Travego M. Exakt 12,82 m misst der Reisewagen, den es vor rund fünf Jahren, 1999, zum ersten Mal als normalen Travego gab. Seitdem ist die Entwicklung dieses Fahrzeuges nicht stehen geblieben.

Wenn ein Travego auftaucht, muss man hinschauen

Mittlerweile gibt es drei Hochdecker- und eine Hochboden-Variante, das Ganze in drei Längen und zwei Höhen. Rein äußerlich schwimmt der Travego eher unauffällig im modernen Omnibusstrom mit. Wenn der Bus aber einmal als Vorführwagen auf dem eigenen Betriebshof steht, dürften ihm mehr als interessierte Blicke sicher sein. Das Auffallen war ja auch bei seinem Vorgänger, dem O 404, nicht oberste Priorität. Für Mercedes-Benz zählten von je her andere Werte. Da ist zum einen

SUPERTEST

TRAVEGO M 16 RHD

der Anspruch, Busse zu bauen, auf die sich der Fahrer verlassen kann. Zum anderen überlässt man das Auffallen im Reisebussegment gerne der Konzerntochter Setra. Dennoch gefällt der Travego durch seine klare Linienführung. Sie ist zeitlos und dürfte auch noch einige weitere Jahre bestehen. Mit der dritten Achse wirkt der Bus ausgesprochen gut proportioniert. Er sieht äußerst handlich aus, Fahrgäste werden beim Einstieg nicht erschlagen von einer riesigen Blechwand.

Beim Betreten des Fahrzeuges macht sich sofort ein angenehmes Raumgefühl breit. Das kommt einerseits durch die Stehhöhe von immerhin 2,1 m und andererseits durch die gewachsene Innenbreite, die nun das Außenmaß von 2,55 voll umsetzt. Die Servicesets des Travego sind einfach, aber funktional und vor allem wirken sie nicht billig. Ein kleines Extra ist die Servicetaste, die – analog zum Flugzeug – am betreffenden Platz dem Steward mittels einer Lampe den Weg weist.

Wer will, bekommt den Bus auch ohne Podeste mit einem ebenen Boden, dann



GENERATIONEN Der Travego hat den O 404 beerbt

beträgt die Stehhöhe nur noch 1,95 m. Der Testwagen in Vier-Sterne-Ausführung verfügte über eine CRX-Bestuhlung mit 13 Sitzreihen auf der Fahrer- und 11 Sitzreihen auf der Beifahrerseite. Die integrierten Kopfstützen sind aus schwarzem Leder. Das

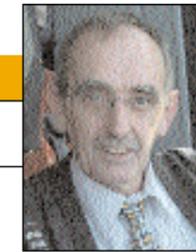
sieht nicht nur nobel aus, sondern lässt sich auch noch gut reinigen. Weniger gut reinigen lassen sich die Führungsschienen der herunterklappbaren Sitztische. Mit der separat herausklappbaren Getränkehalterung sind sie zwar praktisch, bei Fahrern, die ihren Bus aber selber reinigen müssen, nicht sonderlich beliebt.

Praktisch geht es weiter im Bereich des Mitteleinstieges. Hier befinden sich

FAHRERMEINUNG

Profis äußern ihre Meinung

EIN GUTER NACHFOLGER Wir wollen wissen, was Sie über die getesteten Fahrzeuge denken und haben diesmal befragt: **Michael Bayer, seit 1979 Omnibusfahrer**



„Ich fahre einen O 404. Das ist auch ein sehr gutes Fahrzeug. Vor allem sind mittlerweile die Kinderkrankheiten ausgeräumt. Beim neuen Travego gefällt mir der Innenraum sehr gut. Optimal sind die lederbezogenen Kopfstützen, die lassen sich einfach reinigen. Nicht so schön sind die Halterungen der Tische. Ich finde, hier sollte man auf die Tische zurückgreifen, die

direkt an der Lehne befestigt werden. Die Gestänge hier sind schwer zu reinigen.

Übersichtlicher Arbeitsplatz

Einen Bus in der hier getesteten Länge mit drei Achsen bin ich noch nicht gefahren. Aber ich kann mir schon vorstellen, dass er sich einfach rangieren lässt. Wie gut die automatisierte Schaltung ist, kann ich nicht beurteilen, ich weiß nur, dass es anfangs

damit schon Abstimmungsprobleme gab. Der Fahrerarbeitsplatz gefällt mir ausgesprochen gut. Man kann alles auf einen Blick finden ohne erst groß suchen zu müssen. Das war früher, als die Cockpits noch Mäusekinos glichen, nicht ganz so leicht zu bedienen. Überhaupt wäre der Travego M ein würdiger Nachfolger für meinen Bus. Aber er hat eben auch seinen Preis.

das WC und die Podestküche, die in unserem Fall von Frenzel kam. Diese Küche verfügt über ein Zwei-Kannen-System. Beide Kannen können auf Wunsch gleichzeitig befüllt werden oder auch nur in der erforderlichen Menge. Eng wird es zwar, wenn alle Sitzplätze belegt sind und alle Gäste einen Kaffee möchten, doch dies kommt in der Praxis glücklicherweise nicht allzu häufig vor.

Als Extra kann eine Mikrowelle verbaut werden

Als Clou ist eine Mikrowelle verbaut. Mit einem solchen Gerät an Bord spart man sich das elendige Gepansche mit Wasser im Würstchenkocher, wenn man seinen Gästen mal etwas anderes, als immer nur Würstchen bieten möchte. Gut gefiel

BEDIENUNG

ARBEITSPLATZ UND SERVICE



AUFGERÄUMT Im Cockpit sitzt alles dort, wo man es auch vermutet. Ergonomie ist nicht nur ein Schlagwort bei Mercedes-Benz

KRAFTPAKETE Die beiden Batterien befinden sich auf Augenhöhe. Gut, um nachzufüllen, ein Wechsel ist aber in der Regel nur zu zweit möglich



SICHERE SACHE Gegen Spiegel-Diebe hat sich der Hersteller etwas einfallen lassen und bietet eine Spiegelsicherung per Schlüssel an. Unter der Verkleidung sitzt das Schloss



POWERMANAGEMENT Mit dem Achtzylinder-Motor ist der Travego kaum zu bändigen. Handschaltungen verlangen viel Gefühl im Bein, der Verbrauch ist nicht optimal



PRAKTISCH Neben dem Reiseleitersitz befindet sich ein kleiner Schrank, der mit Reiseutensilien befüllt werden kann



NOT-SPIEGEL Da es ja immer mal passieren kann, dass man sich den Spiegel abfährt, legt Mercedes-Benz einen Notspiegel praktisch verstaut mit bei



SCHLUCKSPECHT Der Inhalt von drei Kästen mit großen Flaschen passt in die beiden Kühlschränke. In der Praxis werden jedoch eher die kleinen Flaschen bevorzugt

beim Test-Travego auch der in das WC integrierte Kühlschrank. Das ist nicht nur äußerst praktisch, das ist auch ein Schritt in Richtung mehr Sicherheit, wenn der Reiseleiter beim Herausgeben von Getränken nicht ständig an der Frontscheibe hantieren muss.

Die Bordtoilette lässt sich praktischerweise vom Fahrerplatz aus verriegeln und kann von WC auf CC umgestellt werden. Ist also nur wenig Brauchwasser vorhanden und wird dieses zum Beispiel für das Handwaschbecken benötigt, kann chemisch gereinigt werden – eine sinnvolle, wenn auch extra zu bezahlende Nützlichkeit.

Der Fahrerarbeitsplatz wirkt sehr durchdacht

In Sachen Einstieg hat sich beim Travego nicht viel verändert. An beiden Türen beträgt die Einstiegsbreite 900 mm. Das ist nicht wenig, liegt aber auch nicht über dem Durchschnitt. Oberste Priorität dagegen wurde dem Fahrerarbeitsplatz beigemessen.

Statt zahlreicher, oft unübersichtlicher Anzeigeelemente, die man leider immer noch bei einigen Herstellern findet, setzt



REISEBEGLEITER Der Travego M fühlt sich auf allen Straßen der Welt zu Hause

NACHTFAHRT LICHTTEST



LICHTGESTALT Die Außenbeleuchtung entspricht den neuesten Verordnungen



EINSICHT Im Dunkeln lassen sich die Kofferräume des Travego dank zahlreicher Lampen gut einsehen

Gerade in der Nacht ist es wichtig, dass man mit seinem Fahrzeug gut zurechtkommt. Der Travego M ist für einen Einsatz im Dunkeln gut gerüstet. Das betrifft sowohl die Beleuchtung sämtlicher Stau- und Kofferräume, eine durchdachte Fahrgastraumbeleuchtung als auch den Fahrerarbeitsplatz.

Kein Mäusekino

So kommt es in diesem Bereich darauf an, sämtliche Schalter und Anzeigen, ohne erst großartig suchen zu müssen, schnell zu überblicken. Angenehm fällt auf, dass das Cockpit kein Mäusekino ist. Die Beleuchtung blendet nicht, lediglich das Navigationsdisplay könnte in der Nacht-Einstellung noch etwas dunkler sein.



OPTIMAL Das Cockpit ist auch nachts gut zu bedienen, alle wichtigen Schalter und Armaturen sind beleuchtet. Der Innenraum überzeugt durch funktionelle Beleuchtung

Viel Licht für die Fahrgäste

Ein interessantes Detail beherbergen die Leseleuchten. Wie schon beim Setra kann der Fahrer auf Knopfdruck alle Lampen beleuchten, unabhängig, wie sie die Fahrgäste eingestellt haben. Die Innenraumbeleuchtung folgt streng funktionalen Richtlinien, fällt also nicht durch gestalterische Höhepunkte auf, erfüllt aber gut ihren Dienst. Bei voller Beleuchtung spiegelt sich nichts im Sichtbereich der Frontscheibe.

Koffer-Sicht

Wer schon mal in der Dunkelheit in einem unbeleuchteten Kofferraum herumwühlen musste, der wird die Lichtflut beim Travego zu schätzen wissen. Herkömmliche Leuchten strahlen so gut wie jeden Winkel aus, auch der Motorraum lässt sich so schnell inspizieren. Stellenweise könnten noch mehr Dioden verbaut werden, da sie eine lange Lebensdauer besitzen.



DATEN UND FAKTEN MERCEDES-BENZ TRAVEGO M

MOTOR Achtzylinder Turbodiesel-Direkteinspritzer mit Vier-Takt-Diesel PLD, Euro 3 Typ OM 502 LA V8 Hubraum 15,93 l Nennleistung 350 kW (476 PS) bei max. Drehmoment 2.100 Nm 1.080 1/min	LENKUNG Typ ZF Servocom ZF 8098 Übersetzung i= 22,2 - 26,2 : 1
KRAFTÜBERTRAGUNG Getriebe ZF-AS Tronic Zwölfgang hohe Spreizung, dadurch gute Anfahrleistung und niedrige Drehzahl bei maximaler Geschwindigkeit, Hochleistungschrägerverzahnung, dadurch niedriges Getriebegetöse Übersetzungen 1. Gang: 12,33, 2. Gang: 9,59, 3. Gang: 7,44, 4. Gang: 5,78, 5. Gang: 4,57, 6. Gang: 3,55, 7. Gang: 2,70, 8. Gang: 2,10, 9. Gang: 1,63, 10. Gang: 1,27, 11. Gang: 1,00, 12. Gang: 0,78	ELEKTRIK Elektrische Anlage Lichtmaschine 28 V, 2 x 140 A, Bosch T1, Anlasser: JE Starter, 24 Volt, 6,2 kW, Batterie: 2 x 200 Ah, Nassbatterien FPS, 24 Volt
FAHRWERK Vorderachse Einzelradaufhängung mit Dreiecklenkern, Hersteller ZF, Doppel-Querlenker, Luftfederung 2 Bälge, 100 mm Einfederung, 110 mm Ausfederung, Stabilisatoren Antriebsachse Daimler-Chrysler, Bauart Banjo, Luftfederung 4 Bälge, 95 mm Einfederung, 113,5 mm Ausfederung, 4 Stoßdämpfer, Stabilisatoren Nachlaufachse Hersteller ZF, starr gekröpft mit hydraulischer Lenkung und ESP, RAS, Luftfederung 2 Bälge, 93 mm Einfederung, 109 mm Ausfederung Reifen 295 / 80 R 22,5	TANK Tank 475 l
BREMSANLAGE Alle Achsen: Betriebsbremse Knorr-Scheibenbremse SB 7000, kontinuierliche Verschleißüberwachung, elektronisch geregeltes Bremssystem EBS, Bremsassistent BA, ESP, Scheibenbremsen rundum Motorbremse Auspuffklappe + Konstantdrossel Retarder ZF-Intarder	KOFFERRAUMVOLUMEN Gesamt mit WC 9,6 m³ mit Schlafkabine -1,2 m³ -1,4 m³
MASSE, GEWICHTE, Länge 12.820 mm Breite 2.550 mm Höhe 3.700 mm Überhang vorn/hinten 2.620/2.770 mm Radstand 1-2/2-3 6.080/1.350 mm Wendekreis 21.046 mm Böschungswinkel vorn 7,65 ° hinten 8,3 °	ZUBEHÖR Extra-Ausstattung Klimaanlage + VideoAusrüstung + Audio-Anlage mit CD-Wechsler + Fahrersitz Recaro/Isri + Begleitsitz einzeln/doppelt + Navigationssystem VDO/Blaupunkt + Küche Zwei-Kannen-System oder 40 Tassen + Rückfahrkamera + Rückfahrhilfe in den Spiegeln + Spiegel abschließbar +
PREIS (netto) Travego M (16 RHD), Testbus 328.660,-	GEWICHT Leer/zul. Gesamtgew./Testgewicht in kg: 15.460/24.000/20.080



BETANKUNG Die Kraftstofftanks sitzen beim Travego M ganz hinten

man bei Mercedes-Benz auf ein zentrales Fahrerdisplay und zwei Rundinstrumente. Setra-Fahrern dürfte das Cockpit bekannt vorkommen, im Prinzip teilt sich der Konzern mit seinen beiden Bustöchtern an vielen Stellen das Know-how, um Entwicklungs- und Produktionskosten zu sparen. Da der Travego selbstverständlich über einen CAN-Datenbus verfügt, werden auch nur die nötigsten Informationen zum Fahrerdisplay übertragen. Gut gelöst ist auch die Unterbringung des Joystick-Hebels der Schaltung im Armaturenbereich. Bei der Joystick-Schaltung gilt allerdings zu beachten, dass diese ein wenig Gefühl verlangt.

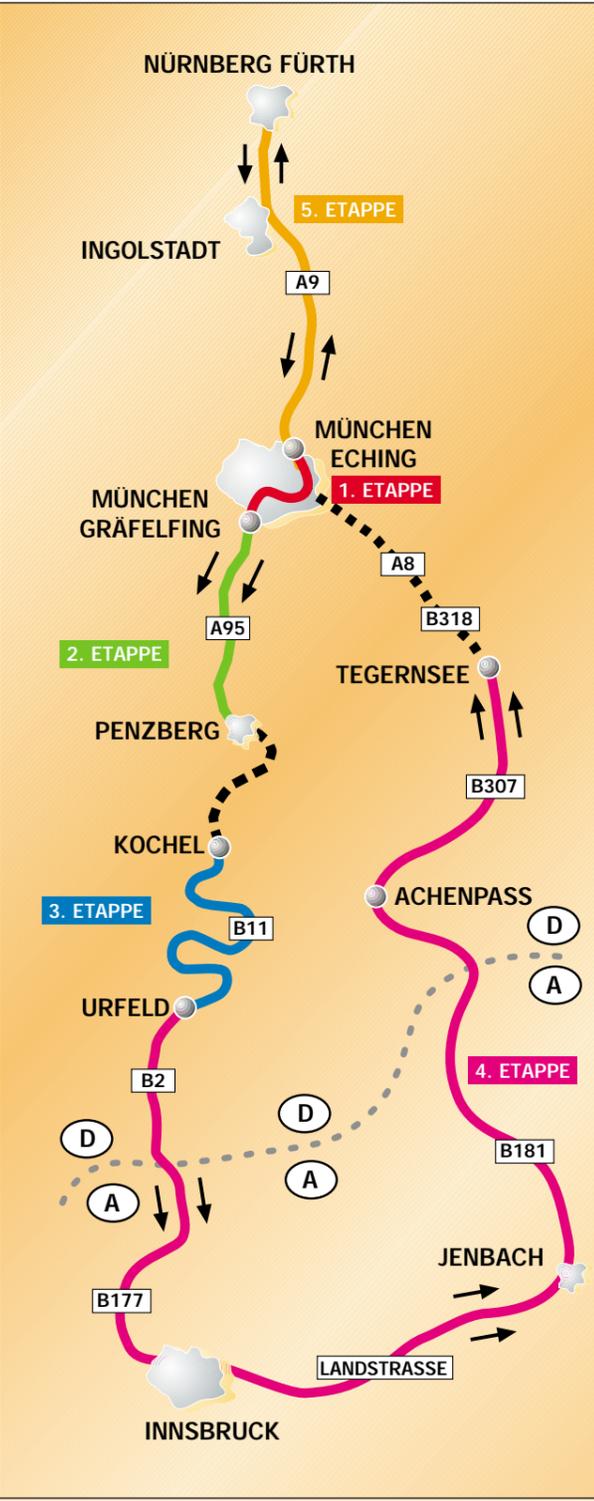
Die Frontscheibe absorbiert Wärmestrahlung

Am Ende des Hebels sitzen nun mal keine Seilzüge mehr, die mit mehr oder weniger Kraftanstrengung bewegt werden müssen. Beim Travego erfolgt die Ganganwahl mit Hilfe elektrischer Impulse. Die Devise heißt also: Immer schön langsam und behutsam schalten – sonst geht gar nichts. Eine tolle Sache für den Sommer verbirgt sich in der Frontscheibe. In diese wurde nämlich eine bestimmte Lichtwellen absorbierende Folie eingearbeitet. Dadurch sinkt die Temperatur im meist hoffnungslos überhitzten Frontbereich spürbar um rund 20 bis 30 Prozent. Hier haben die Glashersteller mittlerweile riesige Fortschritte gemacht. Für die Sicherheit beim Fahren und Rangieren sorgt eine Rück-

MESSWERTE

VERBRAUCH – GESCHWINDIGKEITEN – FAHRLEISTUNGEN

VERBRAUCH UND GESCHWINDIGKEITEN



TESTDATEN		GEWICHTE	
Kilometerstand Beginn:	9.487,3	Leergewicht:	15.460 kg
Kilometerstand Ende:	10.178,6	Testgewicht:	20.080 kg
Verbrauchsmessgerät Beginn:	0	Zul.Gesamtgewicht:	24.000 kg
Verbrauchsmessgerät Ende:	225,70 Liter		
Tatsächlich getankt:	226,80 Liter		
Abweichung:	1,1 Liter		

		l/100 km	km/h
1. ETAPPE	Stadt Münc. Nord – Ost – Südwest raus 17,3 km	34,67	31,45
2. ETAPPE	Leichte Autobahn kurz A95 München – Penzberg 43,3 km	16,86	86,6
3. ETAPPE	Berg sehr schwer B 11 Kochel – Urfeld 5,8 km	103,4	43,5
4. ETAPPE	Schwere Landstraße B11 – Innsbr. – Achenp. – Tegerns. 179 km	38,9	54,6
5. ETAPPE	Mittelschwere Autobahn A9 Eching – Nürnberg – A9 Eching 254,5 km	26,6	96,1
Gesamt-Teststrecke		691,3 km	32,6

HINTERGRUND ZUR STRECKE
Die Gesamt-Teststrecke enthält alle gefahrenen Kilometer inklusive nicht gemessene Nachtfahrt (ca 110 km) und Beschleunigungsfahrten.

FAHRLEISTUNGEN IM VERGLEICH					
Beschleunigung in sec	0-20	0-40	0-60	0-80	0-100
Messwerte	3,4	12,1	21,4	32,2	44,6

GERÄUSCHMESSUNG (EBENE STRECKE)			
km/h	vorn	Mitte	hinten
80	65,2 db(A)	60,1 db(A)	58,8 db(A)
100	66,5 db(A)	60,9 db(A)	58,8 db(A)

WERTUNG TRAVEGO M

Motor
Kraftvoller V-8, der den Bus in kürzester Zeit auf Tempo bringt. Starke Steigungen stellen für den Bus keine Herausforderung dar, der Kraftprotz meistert alle Situationen. Dafür ist er aber auch äußerst durstig.

Getriebe/Schaltung
Das automatisierte Schaltgetriebe gibt keinen Grund zur Beanstandung, kein spürbares Schalteruckeln zu bemerken, auch rückwärts rangieren lässt sich der Bus sehr gut, manuell ist viel Schaltgefühl gefragt.

Handling/Fahrverhalten
Ausgezeichnete Seitenführung auch in schnell durchfahrenen Kurven, dritte Achse macht sich positiv bemerkbar, Wendekreis ist in Ordnung, die Federung wirkt straff eingestellt, was zu schnellen Kurvenfahrten animieren kann.

Fahrerarbeitsplatz
Der Cockpitbereich ist zeitgemäß und ergonomisch umgesetzt. Die Sicht nach außen ist optimal, die A-Säule verbaut nur minimal den Blick. Alle Hebel und Schalter sind ohne Verrenkungen zu erreichen.

KONKURRENZ

ZWEI WETTBEWERBER

SCANIA/IRIZAR PB		VOLVO 9900	
Motor	Reihen-Sechszylinder	Motor	Volvo DH12D420
Leistung	309 kW (420 PS)	Leistung	309 kW (420 PS)
Getriebe	Scania Opticruise	Getriebe	I-Shift 12+4
Retarder	integriert	Retarder	compact hydraulic

Der PB wurde „Coach of the Year 2004“ und setzt neben moderner Technik auf außergewöhnliches Design. Mit drei Achsen ist der PB 12,92 m lang.

Der Volvo 9900 wird in Heilbronn bei Drögmöller gebaut und misst exakt 12,80 m. Sein Innenraum und Cockpit wurden zur IAA im Herbst überarbeitet.

fahrkamera oder aber eine Rückfahrhilfe mit optischer Anzeige in den beiden Spiegeln. Farbige Leuchtdioden signalisieren den Abstand nach hinten.

Interessant: Die Spiegel lassen sich abschließen

Ein interessantes Detail: Die Spiegel sind abschließbar, um es Langfingern schwerer zu machen. Dass der Travego ein echter Reisebus ist, merkt man auch an weiteren, durchdachten Details wie den zahlreichen Ablagemöglichkeiten für Fahrer und Begleitperson. Angetrieben wird der Bus mit einem Reihen-

422 PS antrat. Doch der Preis der Geschwindigkeit heißt Mehrverbrauch und auch der Travego bleibt davon nicht verschont. Wer also nicht unbedingt mit einem Achtzylinder bedient werden will, kann bedenkenlos auf den Sechszylinder zugreifen, der bietet mit seinem Drehmoment von 1.900 Nm immer noch mehr als genug Fahrspaß.

Drei Achsen bedeuten immer eine gute Straßenlage. Dies macht sich auch beim Travego deutlich bemerkbar. Besonders in sehr schnell durchfahrenen Kurven ist ein starker Seitenhalt zu spüren. Das verführt unter Umständen zu einer rasanten Fahrweise, die aber Dank serienmäßigem ESP rechtzeitig eingebremst wird.

Das ESP arbeitet erfreulich zuverlässig. Und wenn wirklich mal ein Vorderrad

blockiert, dann sollte man ernsthaft seine Fahrweise überdenken. Auch bergab ist der Travego gut zu handeln. Der Retarder arbeitet selbst bei starkem Gefälle derart zupackend, dass bei vorausschauender Fahrweise auch bei voll besetztem Bus die Betriebsbremse kaum benutzt werden muss.

Auch mit drei Achsen sehr gut zu manövrieren

Gut gefallen hat die Manövrierfähigkeit des Busses. Waren drei Achsen bisher immer gleichbedeutend mit sperrig, beträgt der Wendekreis des Travego M nur 21,05 m, das sind gerade mal einige wenige Zentimeter mehr als beim 12 m langen Bruder.

Vielleicht wünschte man sich ein wenig mehr Kofferraum. Denn der Bus ist zwar rund 80 Zentimeter länger geworden, der Platz wird aber für die dritte Achse benötigt. In die neu entstandenen flachen Klappen passen allenfalls Werkzeug und Kleinutensilien. Ist der Bus mit einem Bord-WC und einer Fahrerschlafkabine ausgestattet, bleiben gerade mal 7 m³ Gepäck-Laderaum (ohne sind es 9,6 m³).

Insgesamt ist der Travego M ein Fahrzeug, das durchdacht konstruiert ist. Mercedes-Benz setzt auf Professionalität. Mit der dritten Achse sind Gewichtsprobleme Vergangenheit, leider steigt der Verbrauch. Deswegen ist ein bewusster Umgang mit dem Gasfuß gefordert.

sab



KLAPPENWUNDER
Über den Achsen haben die Ingenieure flache Klappen verbaut. Sie eignen sich für Werkzeug

FAZIT

TEST-REDAKTEUR
SASCHA BÖHNKE

Obwohl es den Travego schon einige Zeit gibt, wirkt er so zeitgemäß wie nur möglich. Sein Erscheinungsbild verspricht Reisegefühl, trotz seiner Ausmaße wirkt der Bus angenehm kompakt. Toll sind die verbauten Sicherheitsfeatures wie Bremsassistent und ESP. Macht der Travego ohnehin schon einen sicheren Eindruck, ist man nun völlig auf der sicheren Seite. Zwar hat der Bus seinen Preis, dafür bekommt man aber einen lange wirkenden „Rundum-Sorglos-Reisebus“.