



Ein Klassiker erfrischt

Der Teamstar ist ein Auto, das schon fast Midibusgeschichte geschrieben hat. Beinahe Generationen von Reisenden waren mit diesem kleinen Allrounder auf Achse. Probus hat nun den Altstar auf Vario-Basis in sein Programm genommen. Unter dem Namen Destino wurde er aufgefrischt.

Äußerlich unterscheiden sich die beiden Fahrzeuge hauptsächlich in der Front. Wo der Rapido mit modernen, für unser Auge noch etwas ungewohnten Rundungen auftritt, kennt man die Destino-Front mit ihrem markanten Kühlergrill und natürlich dem Stern. Das war's dann aber auch fast schon mit den sichtbaren Unterschieden. Seitenlinie inklusive Scheibenanzahl und -größe sowie die Heckpartie sind bewusst gleich gestaltet worden. Das hat hauptsächlich Kostengründe, denn mehr Gleichteile lassen eine

Fahrzeugfamilie günstiger werden. Was für die großen Hersteller längst gilt, hält nun also auch immer stärker bei den Aufbauern Einzug. Hinter der Kunststoff-Metall-Schale dann aber verbergen sich die Unterschiede. „Willkommen im Klassiker“, möchte man beim Betreten des Destino ausrufen, denn bereits beim Fahrerarbeitsplatz findet sich ein Cockpit, welches auch im Ernst-Auwärter-Teamstar über schier endlose Zeiten das Bild prägte. Zwar werden sicherlich bei dem einen oder anderen sentimentale Erinnerungen wach, doch spätestens beim Griff

zum langen Schaltstock rechts neben dem Sitz oder dem Blick auf die Armaturen im Retro-Look wünscht man sich doch ein wenig mehr Modernität. Schließlich wird das Thema Ergonomie auch beim Kleinbus längst groß geschrieben.

Angetrieben wird der MB Destino 180 vom OM 904 LA, der mit Hilfe von Blue Tec die Abgasnorm Euro 4 erreicht. Das Aggregat ist extrem zuverlässig, macht sich aber auch deutlich lauter im Fahrgastraum bemerkbar als sein Iveco-Bruder. Allerdings



Hier kann ein Kühlschrank verbaut werden



Den Innenraum kennt man aus dem Rapido. Er ist ebenso fernreisetauglich wie schulbusfähig



Unbequem: AdBlue wird hinter der Front eingefüllt



Klassentreffen: Alt (v.) trifft Neu und erkennt sich



Absolut identisch ist die Heckpartie beider Busse



Bequem, aber veraltet der Fahrerarbeitsplatz

scheint der Lautstärkeindruck auch subjektiv durch die etwas härteren Laufeigenschaften beeinflusst zu werden, bei der Lautstärkemessung ergab sich bei Tempo 80 gerade einmal ein Unterschied von zwei Dezibel mehr. Günstig auf die allgemeine Geräuschentwicklung dürften sich zudem die umfangreichen Dämmmaßnahmen auswirken, die Probus zusammen mit dem slowenischen Aufbauer neu integriert hat. Die Beschleunigungs- und Fahreigenschaften sind mit der Achsübersetzung von $i = 2,923$ auf die häufigsten Anforderungen abgestimmt und zufriedenstellend. Gut gefallen hat auch die Abstimmung der Stabi-

lisatoren an Vorder- und Hinterachse, die die Aufbaubewegungen in einem angenehmen Rahmen halten.

Alles für die Fahrgäste gilt auch beim Destino. Der Innenraum spiegelt fast zu 100 Prozent den Rapido wider. Und bietet also ebenso die komplette Funktionalität. Standardmäßig wird der Bus mit 25 Fahrgastplätzen bestuhlt, gegen Aufpreis können bis zu $29 + 1 + 1$ Sitzplätze verbaut werden. Nicht so schön gelöst ist die Unterbringung des Begleitsitzes. Zum Ein- und Aussteigen muss er komplett nach vorn geklappt werden, beim Fahren jedoch nach

unten, sonst ist die Sicht nach rechts zu stark eingeschränkt.

Vielfalt war von jeher die Stärke eines Teamstars. Kein Wunder also, wenn es auch den Destino heute noch mit Front-WC gibt. Selbstverständlich ist auch eine vollwertige Küche möglich, allerdings gehen solche Dinge immer zu Lasten des Kofferraumvolumens. Wer dann noch bereit ist, etwa 15.000 bis 20.000 Euro mehr als für den Rapido hinzulegen, erhält ein Fahrzeug, das von einer ungeheuren Erfahrung und Ausgereiftheit profitiert, dessen Basis aber möglicherweise bald erneuert wird. ■