



Spezialist für Schwachlast-ÖPNV: Der Minibus Mercedes-Benz Sprinter City 65 ist keine Kompromisslösung



Sachlich freundliche Note: Bei der Inneneinrichtung bedient sich der Sprinter-Mini aus dem Citaro-Baukasten

Im Bus Blickpunkt-Test: Mercedes-Benz Sprinter City 65 Hochpreisig, aber sparsamer im Verbrauch

Der Sprinter-Stadtbuss aus Dortmund ist nach wie vor der Bestseller seiner Klasse. Mit Euro 6-Motor und kleiner Modellpflege rollt er seiner Ablösung entgegen, aber nicht als Auslaufmodell. Er leistet sich kaum Schwächen, ist aber nicht billig.

Optisch sieht der Sprinter-Minibus nach all den Jahren und einigen Retuschen noch kein bisschen alt aus. Die Proportionen stimmen: Bündig füllen die Räder ihre Häuser, die zwillingbereifte Hinterachse kommt nach wie vor ohne dicke Kotflügel aus. Vom Original-Transporter stammt nur der Triebkopf samt Windlauf. Der spezielle Aufbau mit Gitterrohrrahmen wird aus Gewichtsgründen mit GFK verplankt, isoliert wird mit 30 Millimeter dickem Polyurethan-Schaumstoff.

Was jeder in der Branche weiß: Der Knappheitsfaktor des Erfolgsmodells ist sein zulässiges Gesamtgewicht. Neuerdings gesteht der Hersteller 5.650 Kilogramm zu, was nicht unbedingt der Nutzlast zugutekommt. Mit der Abgasnachbehandlung, die für das Euro 6-Abgasreglement notwendig wird, hat der Sprinter noch etwas Gewicht zugelegt. 3.880 Kilogramm soll er einsatzfertig wiegen, so steht es im Fahrzeugschein. Er ist auch nicht mager ausgestattet. Bei-

spielsweise Heizung, Lüftung und Klimatechnik halten einem Vergleich mit großen Stadtbussen stand. Im Rückraum wird mit Konvektoren geheizt, während im Niederflurbereich Gebläse die Füße erwärmen. Für genügend Wärme im System sorgt eine Warmwasser-Zusatzheizung mit 10 Kilowatt Leistung. Und zwei Klimaanlage stellen bei sommerlichen Temperaturen erträgliche Verhältnisse sicher.

Mit einer Prise Citaro

Auch die Funktionalität des City 65 bietet kaum Angriffsfläche. Großzügige Fensterflächen rundum machen den Unterschied zu manch anderem Sprinter-Produkt aus. Die bis ins Hochdach reichende Frontscheibe gibt auch stehenden Fahrgästen den Blick nach vorne frei. Es bleibt bei 340 Millimeter Einstieghöhe an der doppelbreiten Vordertür, mit Kneeling sind es nur 270 Millimeter. Mercedes-Benz setzt weiterhin auf

Low-Entry-Konzept, vorn mit üppiger Stehhöhe von 2,26 Metern, gut zwei Meter auf den Podesten im Hinterwagen sind mehr als üblich. Viele Komponenten stammen aus dem wohlgefüllten Citaro-Baukasten, ein Argument mehr für den Werks-Mini aus Dortmund. Synergieeffekte nennen es die Testbegleiter. Außen und innen, von den Rückleuchten bis zur Inneneinrichtung kommen Gleichteile zum Zug. Der professionelle Innenraum erinnert sofort an Mercedes-Stadtbusse, er wirkt sachlich und aufgeräumt. Ins Bild passt der Plafond mit feiner Dachkanalverkleidung, sauber integrierten Deckenleuchten und elektrischen Hubdächern. Zuletzt wurde auch der niederflurige Bereich nach hinten ausgeweitet, nur eine moderate Stufe führt nach hinten in den vollbestuhlten Rückraum. Eine clevere Lösung: statt einer Abschränkung sichert eine bequeme Sitzreihe nach hinten ab. Insgesamt 13 feste Fahrgastplätze plus vier Klappsitze sorgen für Bequemlichkeit, die Nutzlastreserve reicht für 30 Fahrgäste – so steht es in den etwas optimistischen Unterlagen. Rechnet man nach, kommt man auf 26.

Deutlich sparsamer als früher

Tadellos präsentiert sich auch das Fahrwerk. Flink fädelt der City-Sprinter an jeder Haltestelle in den Verkehr ein. Quicklebendig tritt der 2,1 Liter kleine Vierzylinder (OM 651) an, er wird von zwei VGT-Ladern beatmet und von zwei Ausgleichswellen beruhigt. Unter Volllast gibt er 163 PS und 360 Newtonmeter her, er ist dabei längst nicht ausgereizt. Die Motorenentwickler verpassten dem Vierzylinder zusätzlich einen SCR-Katalysator, Omnibusfuhrparks sind mit dieser Abgastechnologie längst vertraut. So tankt der Sprinter nicht nur Diesel, sondern auch das Additiv Adblue. Die Fahrleistungen lassen nicht zu wünschen übrig, rasch und beinahe sportlich erreicht der kleine Linienbus seine Fahrgeschwindigkeit, die außerorts bei 90 km/h abgeregelt wird. Unterstützt wird er vom siebenstufigen Wandlergetriebe 7G-Tronic, das

die Gänge fein sortiert, ruckfrei schaltet und vor allem bei maßvollem Leistungseinsatz mit niedrigen Drehzahlen auskommt. Nur beim Anfahren werden hohe Drehzahlen bemüht, wer möchte, kann das Getriebe hier mit einem manuellen Eingriff unterstützen. Fest steht, der City-Sprinter mit Euro 6-Antrieb fährt deutlich sparsamer als frühere Modelle. Wer mit Augenmaß fährt, bleibt auch im Stadtverkehr unter der 20-Liter-Marke, bei größeren Haltestellenabständen fährt man deutlich sparsamer.

Tiefsitzende Telma-Bremse

Auf der Straße verblüfft nach wie vor die Leichtigkeit, der immerhin 7,7 Meter lange Mercedes lässt sich im Verkehr wie ein großer Pkw bewegen. Er läuft sauber geradeaus und lenkt mit leichter Hand zielsicher ein, wenn es um die Ecke geht. Nur eine saubere Anfahrt an die Haltestelle will nicht auf Anhieb gelingen – der Preis der breiteren hinteren Spur. Der Fahrkomfort des Dortmunders Originals ist vielen Doubletten überlegen: Schlaglöcher und Kanaldeckel werden fein abgefedert, mit Einzelradführung vorn und Luftfederung hinten zeigt der City-Sprinter, wie es richtig geht. Auch wenn es um die Geräusche geht: Nichts klappert oder knarrt, die breite Mitteltür schließt satt. Erst ab 80 km/h mischen sich Tonlagen aus dem Untergeschoß dazu. Das Um-



Einfacher geht's nicht: Die Bedienung des Sprinter-City 65 ist auch für Novizen schnell erlernt

lenkgetriebe am Getriebeausgang, das die Kardanwelle unter den Fahrzeugboden führt, brummt ein wenig. Und noch etwas Kritik wird der tiefliegen-

den Telma-Bremse zuteil: Wer mal über einen Randstein ausweichen muss, touchiert leicht mit der teuren Wirbelstrombremse am Boden. ■



Die bessere Lösung: Die Türführung oben gewährt unbedingte Betriebssicherheit



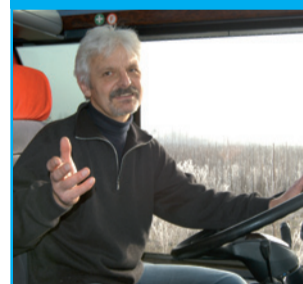
Breiter Einstieg und Rollstuhlrampe: Der Mercedes-Minibus beherrscht auch das Kneeling

BEWERTUNG

Pro Disziplin sind fünf Punkte möglich – maximale Punktzahl 40

Antrieb	●●●●○
Ausstattung	●●●●○
Bedienung	●●●●○
Fahrsicherheit	●●●●○
Qualität	●●●●○
Komfort	●●●●○
Wirtschaftlichkeit	●●●●○
Optik	●●●●○

RESÜMEE



Tester Wolfgang Tschakert

„Sprinter-Minibusse kann heute jeder“, hört man immer wieder in der Kleinbus-Szene. Es kommt aber darauf an, wie man es macht. Gegen das Original aus Dortmund und seine professionellen Zutaten haben es die Konkurrenten schwer. Der City 65 fährt so komfortabel, sicher und sparsam, wie es nur wenige vermögen. Weniger Motorleistung würde auch reichen, hier hat Mercedes gerade nachgelegt. Wie wäre es mit der neuen Variante mit 143 PS/105 kW? Die Erfolgsgeschichte der aktuellen Sprinter-Generation geht in die letzte Runde, am Nachfolgemodell wird schon fleißig entwickelt. Bleibt nachzutragen: So professionell wie das Fahrzeug ist auch der Omnibus-Service, hier hat kein Wettbewerber Vergleichbares zu bieten. ■

TECHNISCHE DATEN

Mercedes-Benz Sprinter City 65

Motor

Vierzylinder-Dieselmotor OM 651, Turboaufladung mit 2 VGT-Ladern, Ladeluftkühler, elektronisch geregelte Common-Rail-Direkteinspritzung, abgasarm nach Euro 6 mit AGR, SCR-Kat und Partikelfilter

Hubraum	2.143 cm ³
Leistung	120 kW/163 PS bei 3.800 U/min
Maximales Drehmoment	360 Nm bei 1.400 – 2.400 U/min

Kraftübertragung

7-Gang-Automatikgetriebe MB 7G-Tronic; Umlenkgetriebe ULG 340, Antrieb Hinterachse mit Übersetzung i = 4,364

Fahrwerk

Vorderachse mit Einzelradaufhängung und Querblattfeder, Stabilisator; zul. Achslast 2,0 t. Starre Hinterachse mit 2-Balg-Luftfederung. Stabilisator; zul. Achslast 3,8 t; Bereifung 205/75 R 16C

Bremsanlage

Zweikreis-Hydraulikbremse mit Unterdruckverstärker, elektronische Traktionshilfe, innenbelüftete Scheibenbremsen an beiden Achsen, Bremsassistent, EBV, ABS, ESP, Dauerbremse Telma AE 30-35, Betätigung über Fußpedal oder Handhebel

Lenkung

Servo-Zahnstangen-Lenkung LZS54 von Thyssen-Krupp mit variabler Übersetzung

Elektrik

Lichtmaschine 14 V/220 A, Batterie 12 V/95 Ah plus Zusatzbatterie 12 V/100 Ah

Maße und Gewichte

Länge x Breite x Höhe	7.716 x 2.426 x 2.900 mm
Radstand	4.325 mm
Überhang vorn/hinten	1.020/2.371 mm
Stehhöhe	max. 2.260 mm
Leergewicht (lt. Hersteller)	3.880 kg
Testgewicht	5.045 kg
Zul. Gesamtgewicht	5.650 kg
Kraftstofftank	75 l

Fahrgastkapazität

Sitz-/Stehplätze 13 + 17 + 1

Preis

Testfahrzeug 159.200 Euro

MESSWERTE

Kraftstoffverbrauch in l/100 km/ Durchschnittstempo in km/h	
Konstantverbrauch bei 50 km/h	Konstantverbrauch bei 60 km/h
9,95 l/100 km	11,30 l/100 km
Citykurs/Geschwindigkeit	Überlandkurs/Geschwindigkeit
18,23 l/100 km bei 22,22 km/h	15,13 l/100 km bei 42,21 km/h

Fahrdynamik

Beschleunigung	0 – 20 km/h	0 – 40 km/h	0 – 60 km/h
Sekunden	2,3	5,5	10,8

Geräuschmessung (db(A)) im Innenraum

	50 km/h	60 km/h
Fahrzeug vorne	63,9	66,6
Fahrzeug Heck	63,9	64,9