



Sprinter Minibus (Deutschland)



Iveco Daily (Italien)



EasySprinter (Litauen)



Ford Transit (Deutschland)



Viele Transporter-Hersteller – Opel, Renault, Iveco, Ford, Mercedes-Benz u.a. – haben für 2014 neue Antriebslösungen und Fahrzeuge angekündigt. Die Neuerungen schlagen natürlich auch auf die Gattung der Kleinbusse durch, die bald nur noch mit Euro 6-Motoren zulassungsfähig sind. Den Neuheiten-Reigen eröffnete der Marktführer mit Stern, der seine Sprinter-Modelle mit neuen Motoren in Stellung bringt. Der Sprinter dient vielen Auf- und Ausbauspezialisten als Plattform, so z.B. dem Kleinbushersteller Altas aus Litauen. Der Kleinbusmarkt darf sich auch auf den neuen Daily von Iveco und den Ford Transit freuen. Die neuen Modelle stellt Bustester Wolfgang Tschakert (Foto links) für Bus Blickpunkt vor.

## Sprinter mit Euro 6 jetzt mit einem größerem Kühlergrill Flüsterleise Drehzahlen, 190 PS

Der Weltmarktführer Mercedes-Benz hat auch den Minibus-Markt fest in Griff. Jetzt erhalten auch die hauseigenen Sprinter-Kleinbusse Euro 6-Motoren, eine begleitende Modellpflege wertet die Fahrzeuge weiter auf.

Die Sprinter-Transporter bekamen als Erste ihrer Klasse Euro 6-Motoren. Mit nur ein paar Monaten Versatz folgen jetzt die hauseigenen Minibusse. Als Volumenmotor dient unverändert der Diesel-Vierzylinder OM 651 mit 2,1 Liter Hubraum, der mit den bekannten Leistungen von 70 kW/95 PS bis 120 kW/163 PS angeboten wird. Verbrennung und Ladedruck wurden optimiert, die neue Motoren-generation läuft leiser und

sparsamer. Für elitäre Minireisebusse hält Mercedes-Benz den bewährten V 6-Diesel mit drei Liter Hubraum bereit, der flüsterleise und flink niedrige und hohe Drehzahlen beherrscht und seine 140 kW/190 PS fast nebenbei aus dem Ärmel schüttelt. Das Euro-6-Reinheitsgebot dieser Motoren wird wie bei den großen Triebwerken mit Abgasrückführung und dem Additiv Adblue erfüllt, es sorgt für den kontrollierten Abbau

der anfallenden Stickoxide. Dafür führt jeder Sprinter-Minibus einen 18-Liter-Behälter für den synthetischen Harnstoff mit, der für bis zu 6.000 Kilometer Fahrstrecke reichen soll. Die Motorleistung wird wie gehabt von manuellen Sechsgang-Getrieben oder einer siebenstufigen Wandler-Schaltautomatik verarbeitet. Sie heißt 7G-Tronic, sie stammt aus dem leistungsstarken Pkw-Programm der Marke. Sieben Gänge versprechen eine feine Abstufung mit praxisgerechten Übersetzungen, der Hersteller empfiehlt sie gar als die wirtschaftlichere Variante. Der reduzierte

Schlupf der Automatik lässt den Sprinter agil durchstarten, beinahe unmerklich vollzieht sich jede Schaltung. Und wer mit Augenmaß Gas gibt, spart bei jeder Beschleunigung Kraftstoff. Etwas längere Gesamtübersetzungen wären gerade bei den stärkeren Reisemodellen wünschenswert, um das Drehzahlniveau zu senken. Eine Vielzahl von Maßnahmen fokussiert auf den Kraftstoffkonsum. Zu benennen wären beispielsweise das intelligente Generator-Management, eine elektrische Kraftstoffpumpe oder der Freilauf für die Klimaanlage. Und die 7G-Tronic-Automatik ist mit einer Start-Stopp-Funktion zu bekommen. Weil die aktuellen Modelle schon seit sieben Jahren verkauft werden, war natürlich



Neu: die vier- oder sechszylindrigen Dieselmotoren erfüllen mit Adblue-Eindüsung ins Abgas die Euro 6-Grenzwerte



Minibus-Werk in Dortmund: professionelle Fertigung mit Automotiv-Qualitätsstandards

## Der neue Daily: große Fenster, hochwertige Verarbeitung Vorzüglicher cw-Wert: 0,316

Nach mehr als einem Jahrzehnt Bauzeit und vielen Facelifts geht jetzt ein neuer Iveco Daily an den Start. Ein komplett neu entwickelter Minibus, der nicht nur selbstbewusst dynamisch auftritt, sondern auch mit neuen Qualitäten auf sich aufmerksam macht.

Von vorn blickt der „New Daily“ eher grimmig aufs Verkehrsgeschehen, seine dominante Motorhaube scheint über dem Vorbau zu schweben. Nebenbei beziffern die

Designer den cw-Wert des Daily mit 0,316 – ein vorzüglicher Wert, der bei höheren Geschwindigkeiten den Kraftstoffverbrauch zügeln dürfte. Größere Reifenformate füllen

die üppig gebauchten Radhäuser jetzt stämmig, der noch immer schlanke Daily kündigt damit ein Fahrverhalten an, das ihm bisher eher fremd war. Noch wichtiger vielleicht: Die Proportionen des Daily sind jetzt stimmiger, mit längeren Radständen und angepassten Überhängen. Die vertikale Strebe in der Seitenscheibe erinnert noch ans Vorgängermodell, der Hersteller beließ es bei 80 Prozent der erneuerten Teile. Konzeptionell bleibt Iveco bei der klassischen Leiterrahmen-Konstruktion, der Motor sitzt im Bug und treibt die Hinterachse an. Die neuen Minibusse werden im italienischen Iveco-Werk Suzzara auf einer eigenen Fertigungslinie komplett gebaut. Es bleibt bei drei Modellen, dem Daily Line, dem Tourys und dem Citys, die verschiedenen Längen standardisiert angeboten werden. Das größte Modell ab Werk ist für 6,1 Tonnen Gesamtgewicht zugelassen, sein Radstand misst jetzt

4,1 m. Ein 22-Sitzer plus Fahrer und Reisebegleiter, der bei der ersten Proberunde eine prima Figur abgab. Beeindruckend die neue Leichtigkeit, mit der sich der Daily-Minibus auf der Straße bewegt – durchaus auf Augenhöhe mit dem Sprinter. Eine spursichere Lenkung gepaart mit einer neuen präzisen Vorderachse, die den Einschlag verbessert. Die Luftfederung an der Hinterachse spurt sauber mit und rollt omnibusfein ab. Bekannt bewährt tritt der kräftige Dreiliter-Vierzylinder an, dem eine Common-Rail-Einspritzung mit 2.000 bar gehörig einheizt. Noch etwas hakelig lassen sich die sechs Gänge schalten, ein automatisiertes Getriebe soll in Kürze Abhilfe schaffen. Für Auf- und Ausbauer höchst interessant: Der größte Kastenwagen von Iveco (rekordverdächtige 19,6 m<sup>3</sup> und 4 t Nutzlast) steht als Siebentonner für das Midiformat bereit. Die passende Alternative für den dahingeblichenen Vario, wenn man so will, mit 205 PS starkem Diesel. Und wenn man nur das Fahrgestell braucht, dürfen es sogar 7,2 Tonnen sein.



Daily-Midibusformate im Überblick: der größte ist der Siebentonner mit Luftfederung für 30 Fahrgäste oder auch mehr

# Der Markt der Kleinbusse



Langstreckenkomfort für 15 Fahrgäste: Mercedes Sprinter Travel 65

auch eine optische Überarbeitung fällig. Ein größerer Kühlergrill musste her, um mehr Kühlerfläche und eine bessere Luftanströmung zu realisieren. Die neue Motorhaube erhält neue Konturen, neue Kotflügel und Scheinwerfer gibt es auch. Der neue Stoßfänger, jetzt leider einteilig, schließt mit den neuen Scheinwerfern ab, der Hersteller spart sich ein Blechteil. Nach wie vor fächern die Dortmunder ihr gesamtes Minibus-Programm in vier Produktlinien auf. Die Mobility-Varianten zielen auf die Beförderung behinderter Personen, die Transfer-Typen eignen sich als Universalisten sowohl für den Berufs- und Schulbusverkehr als auch für Ausflugsfahrten. Das Travel-Programm ist höher spezifiziert und bietet auf Wunsch Lang-

streckenkomfort, den Komfort von Niederflurbussen bieten die City-Modelle aus Dortmund. Der Quantensprung könnte den neuen Sprinter-Bussen mit den neuen Assistenzsystemen aus dem Transporterprogramm gelingen, die es beim Wettbewerb nicht ansatzweise gibt. Leider sind sie in den neuen Minibussen nicht vollumfänglich verfügbar. Zum Minibus konvertierte Sprinter, die ihre ursprüngliche Karosserie behalten, kommen in den Genuss von Seitenwind-Assistent, Abstandswarner, Totwinkel- und Fernlichtassistent. Ausgerechnet die teuren Varianten mit speziellem Omnibusaufbau müssen noch ohne auskommen – eine lückenlose Adaption haben die rührigen Minibus-Spezialisten in Dortmund bisher nicht geschafft.



Der neue Minibus von Iveco: Geschärft Optik mit kleiner Frontscheibe, hohe Nutzlast und deutlich verbesserte Fahreigenschaften



Professionell ab Werk: Ansprechender Innenraum, reduzierte Geräuschkulisse

## Easysprinter Tourline aus Litauen in Bentley Bronze Metallic 15 fein belederte Vogelsitze

Mit edler Optik und anspruchsvoll ausgestattet ist der Easy-Sprinter Tourline aus Litauen für vergleichsweise kleine Kasse zu haben. Hält der 15-Sitzer, was sein attraktiver Auftritt verspricht?

Wer an komfortable Kleinbusse denkt, hat meist ein Sprinter-Modell im Visier. Doch welches nehmen? Hohe Qualität und allzeit Servicebereitschaft verspricht die Minibusfraktion von Evobus in Dortmund. Mit günstigen Preisen buhlt eine Reihe zumindest junger Minibus-Anbieter aus Süd- oder Osteuropa um die Gunst der Kleinbusinteressenten. Der Kleinbus-Hersteller Altas aus Litauen ist so einer. Heute fertigt das Unternehmen jährlich rund 150 Fahr-

zeuge, allesamt ausgebaute Kastenwagen. Und wagt sich selbst an anspruchsvolle Fahrzeuge fürs VIP-Geschäft. Skepsis hin oder her - schon auf den ersten Blick beeindruckt dieser Kleinbus mit elitärer Lackierung in Bentley Bronze Metallic und dunkler Privacy-Verglasung. Kein bisschen billig outet sich das VIP-Interieur, das auf 7,35 m Fahrzeuglänge 15 fein belederte Vogelsitze bereithält. Kein schmales Kleinbusformat, immerhin 42 cm Sitzbreite wer-

den geboten, dazu im Heck zwei Vis-a-vis-Tischchen und eine Lavazza-Kaffeemaschine für den Espressodurst unterwegs. Der Fahrgast wird über zwei Monitore informiert oder unterhalten, selbstverständlich ist ein Wifi-Router an Bord. Und damit die Tablets oder Notebooks nötigenfalls mit Strom versorgt werden können, findet man im Fond vier Steckdosen mit 220 V.

### Flüsterkomfort unter der Haube

Ein optischer Leckerbissen ist die Nachtbeleuchtung, die mit LED-Leuchtbändern dezent die Unterseite der Gepäckablage illuminiert. Natürlich schreitet man im Mittelgang über hochflorige Auslegware, die Stehhöhe von 1,92 m beschränkt nur sehr große Naturen - Kleinbusfahren ist hier kein Verzicht. Auch nicht für den Fahrer, der hinter einer großen Frontscheibe in einem verfeinerten Sprinter-Cockpit sitzt. Mehrfarbige Oberflächen, teils mit Alcantara oder Leder bezogen. Dazu ein neues Funktionslenkrad in zweifarbiger Kuhhaut, nur der Einstieg an der Fahrertür bleibt so profan, wie es die Transporterwelt vorgibt. Auf die Waage

bringt der Easysprinter stattliche 4,2 Tonnen, voll betankt und mit Fahrer, macht 73 Kilogramm pro Sitzplatz.

Auf standesgemäßen Antrieb will man in der VIP-Klasse nicht verzichten. Kein typisches Vierzylinder-Rasseln dringt ans Ohr, hier säuselt standesgemäß ein Sechszylinder-Diesel, der V6-CDI mit drei Liter Hubraum läuft mit versetzten Hubzapfen und einer Ausgleichswelle vibrationsfrei. Unterwegs auf der Autobahn beherrscht er die Gangart seiner großen Kollegen. Kein Wunder bei 190 PS Motorleistung und 440 Newtonmetern Drehmoment, die mit den fünf Tonnen des Sprinters kaum Mühe haben. Auch der Fahrer nicht, dem eine neue Siebengang-Automatik hilfreich zur Hand geht. Mit den sieben Gängen werden die Fahrstufen und Schaltpunkte feiner sortiert, für Tempo 100 im größten Gang werden 2.300 Touren benötigt - angesichts des kräftigen Drehmoments könnte eine längere Achsübersetzung Sprit sparen helfen. Beinahe von selbst stellt sich eine

### 110.000 Euro und Service bei Omniplus

zügig komfortable Fahrweise ein - die neue Automatik soll gegenüber dem Handschaltgetriebe 0,2 l/100 km sparen. Auch das Fahrverhalten ist nicht von schlechten Eltern. Dank des langen Radstands



Mit neuer Sprinter-Technik: der neue Easysprinter aus Litauen duckt sich jetzt drei Zentimeter tiefer auf die Fahrbahn

läuft der Easysprinter bei hohem Tempo stoisch geradeaus und lässt sich auch von miesen Fahrbahnen wenig erschüttern. Wengleich wir der Hinterachse eine Luftfederung spendieren würden, schon um dem schönen Minibus den Federungskomfort zu gönnen, den er verdient. Die Telma-Dauerbremse gehört zum Standard, deren Bremswirkung überzeugt im Alltag. Gute Noten sind auch der hydraulischen Betriebsbremse zu attestieren. Die Scheibenbremsen packen ohne Fading kräftig zu und lassen sich in jeder Fahrsituation feinfühlig bedienen. Safety first gilt auch für den Easysprinter, der ESP serienmäßig und einige neue Assistenzsysteme auf Wunsch mitbringt. Beispielsweise den Seitenwindassisten-

ten, den es ab Mitte 2014 geben soll - oder den Collision-Prevention-Assistenten, der unaufmerksame Fahrer vor Kollisionen warnt.

Für netto 110.000 Euro ist der elitäre Easysprinter ein Schnäppchen, viel Minibus fürs Geld - und wer seinen Tourline ohne Ledersitze und Kaffeemaschine bestellt, den Sechszylinder durch einen Vierzylinder ersetzt und auf optische Reize verzichtet, bleibt locker fünfstellig. Die Fertigungsqualität ist jedenfalls beachtlich, günstige Unterhaltskosten mit langen Serviceintervallen verspricht die Großserienbasis mit Stern. Eine unproblematische Ersatzteilversorgung ist Teil des Pakets, Wartung und Service sind gesichert. Wo fährt man hin? Zu Omniplus, ist ja ein Sprinter.



Große Fenster, 15 breite Ledersitze, hochwertige Verarbeitung

## Ford Transit ab Werk als 18-sitziger Minibus erhältlich Hecktriebler mit Amerika-Touch

Ab sofort kann der neue Ford Transit ab Werk als 18-sitziger Minibus bestellt werden. Der Hecktriebler, der mit den einfachen Sprinter-Varianten konkurriert, darf 4,7 Tonnen auf die Waage bringen.

Eine leichte Ernüchterung folgt der ersten Begegnung. Den wohlgestylten kleinen Bruder Transit Custom vor Augen missfällt zuerst die klobige Nase und der eher schlichte Auftritt. Die Ford-Verantwortlichen sprechen von einem Schuss „Truck-Design“ und amerikanischem Einfluss, schließlich soll der Transit ja auch in Nordamerika für

Stückzahlen sorgen. Dort bevölkern größere Motoren wie ein 3,7-Liter-V6 (Benziner) und ein 3,2 l großer Dieselfünfzylinder die Haube. Außerdem geht es um passive Sicherheit und um Fußgängerschutz, gute Gründe also für einen Rundhauber wie diesen. Über Geschmack sollte man sowieso nicht streiten, in dieser Fahrzeugklasse zählen oh-

nehin nur Fakten. Und wenn es um die Wirtschaftlichkeit geht, hat der neue Transit/Tourneo gute Karten. Er bietet viel Platz und Nutzlast fürs Geld, unter der Rundhaube sitzen durchwegs die bekannten Duratorq-Dieselmotoren, die mit 2,2 Liter Hubraum aufwarten und für ein Leistungsangebot von bis zu 155 PS gut sind. Weil die 4,7-Tonner nur mit Euro 6-Zertifikat zulassungsfähig sind, werden die TDCI-Motoren mit SCR-Abgasreinigung für die Zukunft fit gemacht.

Im Innenraum herrscht eher graue Tristesse als Luxus. Für die Mitfahrer öffnet sich die Schiebetür, die bislang nicht elektrifiziert angeboten wird. Weder Gepäckablagen noch Dachkanäle für die 2 + 1-Sitzreihen werden geboten. Aber jeder Sitz wird mit Dreipunktgurt gesichert, überhaupt hat der große Ford einige Sicherheitsfeatures zu bieten. ESP ist sowieso an Bord, das gleiche System kann auch durchdrehende Antriebsräder domestizieren. Es gibt einen Anfahrassistenten und einen

Notbremsassistenten, der wondrous nur Bremsassistent heißt und bei Notbremsungen für vollen Bremsdruck sorgt. Ein anderer elektronischer Helfer heißt Torque Vectoring Control. Gemäß der Radhaftung verteilt er die Motorleistung an die Räder und verbessert so das Fahrverhalten. Unbedingt zu empfehlen ist das Multimedia-System Sync von Ford, das eine Vielzahl von Smartphone-Funktionen per Sprachbefehl steuern kann. Das Wesentliche aber ist der Notrufassistent, der die Infrastruktur des Systems nutzt. Nach einem schweren Unfall werden die Rettungskräfte automatisch alarmiert, mit genauen Koordinaten und in der jeweiligen Landessprache. Auf der Straße fährt sich der große Transit wie ein Ford, was ja heute als Kompliment gilt. Mustergültig ist die Lenkung, die den Transit präzise wie einen guten Pkw durch



Der große Ford-Transporter mit eigenständigem Auftritt: unter der Rundhaube mit markantem Grill werkelt bereits ein Euro 6-Vierzylinder

Wechselkurven führt. Geradeaus läuft der Transit fast stoisch, viel mehr gab unsere kurze Proberunde nicht her. Mit etwas Gewicht auf der Hinterachse nimmt der Ford auch schlechte Straßen manierlich unter die Räder, ohne die Sünden der Straßenbauer ungebührlich an das Fahrpersonal weiter zu reichen.

Was wir vermissen, wird Ford auch so schnell nicht liefern. Ein zeitgemäßes automatisches Getriebe beispielsweise, Ford hält in Europa ausschließlich manuelle 6-Gang-Getriebe bereit. Vielleicht klappt es ja doch, in Amerika werden die starken Motoren ausschließlich mit Automatikgetrieben kombiniert.



Wichtiges Armaturenbrett mit verspielter Ergonomie, zur (exakten!) Handschaltung gibt es keine Alternative.

## Union Tank Eckstein GmbH & Co. KG UTA: über 74.000 Kunden in Europa

Seit über 50 Jahren bietet die Union Tank Eckstein GmbH & Co. KG (UTA) - mit Sitz im unterfränkischen Kleinostheim - mit der UTA Full Service Card dem gewerblichen Güter- und Personentransport Lösungen bei der Unterwegsversorgung sowie beim Fuhrparkmanagement.

Die Serviceangebote sind aufeinander abgestimmt und unterstützen die Kunden bei der Erledigung von täglichen Routinearbeiten, helfen Kosteneinsparpotenziale zu erkennen und tragen zur Optimierung und Steuerung des Fuhrparks bei. Über das UTA Kartensystem können gewerbliche Kunden an über 33.500 Tankstellen bargeldlos tanken und darüber hi-

naus fahrzeugbezogene Produkte und Dienstleistungen beziehen. Des Weiteren hat UTA über 25 Jahre Erfahrung in der europaweiten Mautabrechnung. Der UTA Plus Service umfasst sämtliche Leistungen rund um Reifenservice, Reinigung, Miet-service oder Pannen- und Abschleppdienste. UTA bietet dem Kunden Transparenz durch eine halbmonatliche und übersichtli-



Mit der UTA-Card bezahlen

che Abrechnung aus einer Hand. Das Netzwerk von UTA umfasst über 48.000 Akzeptanzstellen in 40 Ländern Europas. Über 74.000 Kunden in Europa nutzen mehr als 1 Mio Servicekarten und weitere Akzeptanzmedien. [www.uta.de](http://www.uta.de)

**Für uns das Wichtigste:  
Ihre Zufriedenheit!**

**ZENTRALE  
AUTOGLAS**  
**Busglas vom Profi**

[www.zentrale-autoglas.de](http://www.zentrale-autoglas.de)