



## Auf starker Basis

*Auf der Basis des neuen Mercedes-Benz Sprinter 413 hat Omnibus Trading mit dem Minibus Sunset ein überaus leistungsstarkes Fahrzeug für mehr Leistung und Nutzlast konzipiert.*

**D**er niederländische Kleinbus-Ausbauer Omnibus Trading B.V. aus Arnheim hat mit dem Sunset einen besonders erfolgsversprechenden Minibus mit 4,6 t Gesamtgewicht aufgelegt. Das Ausbau-Konzept Sunset und die Anfang 2000 vorgestellte, überarbeitete CDI-Sprinterbasis mit einem Radstand von 4.025 mm bilden hier ein ideales Zusammenspiel. Mercedes-Benz hat der erfolgreichen Sprinter-Baureihe neue Motoren sowie ein neues Gesicht und eine neue Ausstattung verpasst.

Auf dieser überarbeiteten Sprinterbasis kommt jetzt mit dem Sunset 413 CDI ein schicker und wohlproportionierter Kleinbus in den Außenmaßen 7.090 mm x 1.933 x 2.700 mm (Länge x Breite x Höhe) auf den deutschen Markt. Sein sympathisches Äußeres sowie die großzügige und getönte Panorama-Seitenverglasung locken regelrecht zum Einsteigen. Der Sunset 413 CDI war zum Test in Maximalbestuhlung als 20-Sitzer mit 19 bequemen Fahrgastsitzplätzen und einem Kofferraumvolumen von rund 2,0 m<sup>3</sup> angetreten. Er ist auch in einer 17er Bestuhlung zu haben, wo er 16

Fahrgästen mit einem komfortablen Sitzabstand Platz bietet und über ein Kofferraumvolumen von etwa 3,0 m<sup>3</sup> verfügt.

Die windschnittige, nach vorn spitz zulaufende Front und der tiefgezogene Frontspoiler der Sprinter-CDI-Basis lässt den



**Erstklassig: der ergonomische Fahrerplatz der Sprinter-CDI-Basis**

**Gelungenes Konzept: der Sunset 413 CDI als schicker und flotter Minibus auf Sprinterbasis**

Sunset recht sportlich wirken. Zusätzlich hat Omnibus Trading die breitere Reifendimension 215/70 R 15 aufgezogen und das Fahrzeug an der Vorderachse mit Alufelgen und an der zwillingbereiften Antriebs-Hinterachse mit darauf abgestimmten Radzierblenden ausgestattet. Damit wurde das Fahrzeug optisch nochmals aufgewertet und der flotte Eindruck betont.

Für eine ebensolche Fortbewegung sorgt das CDI-Herz der Sprinterbasis. Der flüssigkeitsgekühlte 4-Zylinder-Reihendieselmotor mit einem Hubraum von rund 2,2 l leistet 129 PS bei 3.800/min und besitzt ein für die Hubraumklasse kräftiges maximales Drehmoment von 300 Nm zwischen 1.600 und 2.400/min. Dazu kommt eine Technik vom Feinsten: Common-Rail-Direkteinspritzung, Vierventiltechnik (je zwei Ein- und Auslassventile pro Zylinder) und dann noch Abgasturbolader mit variabler Turbinengeometrie, Ladeluftkühlung sowie eine vollelektronische Motorsteuerung mit CAN-Vernetzung.

Eine ganze Menge, was der CDI-Nachfolger des 122-PS-Vorgängers (zuvor die Topmotorisierung des Sprinter) zu bieten hat, der als 5-Zylinder-Diesel mit einem Hubraum von 2,9 l seine Leistung bei 3.800/min abgab und über ein maximales Drehmoment von 280 Nm zwischen 2.000 und 2.300/min verfügte. Übrigens gibt es für den 5-Zylinder-Diesel auch einen CDI-Nachfolger, der mit einem Hubraum von 2,7 l starke 156 PS bei 3.800/min leistet und sein maximales Drehmoment von 330 Nm zwischen 1.400 und 2.400/min zur Verfügung stellt. Diese Sprinterbasis steht mit der Top-Motorisierung für den Minibus Sunset 416 CDI zur Verfügung. Darüber hinaus ist noch ein auf 4,95 t aufgeladetes Sunset-Modell geplant, das dann auch bei einer Bestuhlung von 19+1 mit seitlicher Doppelverglasung ausgestattet werden kann.

Doch es muss nicht gleich die CDI-Topmotorisierung sein. Schon der Datenvergleich zwischen dem 122 PS starken 5-Zylinder-Vorgängermotor und dem 129 PS starken 4-Zylinder-CDI-Nachfolger lässt ein leistungsstarkes und elastisches Triebwerk vermuten. Und der CDI-Motor stellt bei einem Gesamtgewicht des Sunset von 4,6 t ein Leistungsverhältnis von 28 PS/t und ein maximales Drehmomentniveau von immerhin gut 65 Nm/t zur Verfügung. Allerdings wurde der Sunset leer auf der Teststrecke bewegt, doch bei diesen Leistungsdaten und einem Leergewicht von



**Kompliment: der gelungene Buseinstieg mit stabiler Haltestangenführung**



**Reisebus-Flair: Der Fahrgastraum des Sunset mit ausreichender Stehhöhe und Gepäckablage**



**Gut gelöst: die parallel zum Heck öffnende Kofferraumklappe**

3.480 kg dürften die Fahreindrücke auch bei voll ausgelastetem Fahrzeug nicht allzu stark voneinander abweichen.

Beeindruckend war vor allem die Elastizität der 2,2-l-CDI-Maschine. Schon ab einem Drittel der Nenndrehzahl brachte der Motor den Sunset mit gutem Antritt auf Touren. Die Abstufung des 5-Gang-Schaltgetriebes zeigte sich auf diese Motorcharakteristik mit passenden Drehzahleinstiegen in den jeweiligen Getriebestufen gut abgestimmt. So kann der Fahrer Leistung und Durchzugsvermögen auf praktisch alle Gegebenheiten für eine zügig-elegante und wirtschaftliche Fahrweise einfach abstimmen.

Insgesamt wurden 204,8 km gefahren, davon 133,4 km mit einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 101,9 km/h auf der Autobahn und 71,4 km mit 68,9 km/h auf der Landstraße. So wurde ein Gesamter-

gebnis mit einem Durchschnittsverbrauch von 11,2 l (durch Nachtanken ermittelt) bei einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 87,4 km/h errechnet. Zu diesen Ergebnissen ist noch anzumerken, dass das Fahrzeug auf einer überaus schwierigen Teststrecke und mit permanent eingeschalteter Klimaanlage gefahren wurde. Hier dürfte der Verbrauch – grob gesehen – auch für das voll ausgelastete Fahrzeug bei normaler Topographie als Richtwert gelten.

So zeichnete sich der Minibus Sunset 413 CDI dank der Sprinterbasis als ein leistungsstarkes wie wirtschaftliches Fahrzeug aus. Dazu kam noch die hohe Laufkultur des CDI-Motors, der sich als Frontmotor mit einem angenehmen Geräuschniveau mitteilte. Auch sonst ist der Fahrer im Sprinter gut aufgehoben. Und das besonders in den überarbeiteten CDI-Modellen. Auffällig ist natürlich das neue Armatur-

renbrett. Im Vergleich zu den Vorgängermodellen fehlt hier das geschlossene PKW-artige Bord-Design. Doch dafür bringt die dreigeteilte Einheit des neuen Armaturenbretts eine klare Gliederung mit einem Hauptinstrumentenfeld (Drehzahlmesser, Tacho und Temperaturanzeige sowie Kontrollleuchten) im direkten Sichtfeld, einer Bedienkonsole als Mittelteil und dem Beifahrerbereich einschließlich abschließbarem Handschuhfach mit sich.

Insgesamt hat der schon zuvor erstklassig gestaltete Fahrerplatz an Übersichtlichkeit und Ergonomie gewonnen. Dazu gibt es jetzt an Stelle des Schaltknüppels einen Joystick im Armaturenbrett. Dieses Teil vereinfacht – dank erstklassiger Erreichbarkeit, Leichtgängigkeit und exakter Gasenführung – das Wechseln der Getriebestufen wesentlich. Ein weiterer Vorteil ist ein bequemerer Durchstieg zum ►

Mittelgang. Natürlich steht beim Sunset wie beim Sprinter-Original auch eine Fahrertür zur Verfügung.

Weitere Pluspunkte waren ein gutes Lenkverhalten, ein treuer Geradeauslauf sowie eine hohe Fahrstabilität. Und über Fahrbahnunebenheiten führte das gut abgestimmte Fahrwerk mit Einzelradaufhängung vorn und starrer Antriebs hinterachse komfortabel hinweg.

Beim Minibus Sunset hat sich Omnibus Trading noch etwas Besonderes einfallen lassen: eine Stauklappen-Motorbremse, die über einen Fußschalter betätigt wird. Eine ausgezeichnete Idee. Nur die Positionierung des Fußschalters auf der rechten Seite des Fahrers hinter dem Gaspedal, ist – wohlwollend formuliert – überaus gewöhnungsbedürftig. Da gibt es eine ganze Reihe bessere Lösungen. Wie wäre es beispielsweise mit einer Zuschaltautomatik, die, wenn aktiviert, die Motorbremse automatisch betätigt, sobald der Fahrer den Fuß vom Gaspedal nimmt. Omnibus Trading könnte sich so das Bohrloch samt Druckschalter in der Bodengruppe ersparen.

Es gab noch einige Punkte, bei denen der Minibus Sunset nicht ganz überzeugte: In bestimmten Drehzahlbereichen traten deutliche Luftansauggeräusche des Motors auf. Diese waren jedoch nur vom Fahrer wahrzunehmen, die Fahrgäste auf der ersten Sitzreihe bekommen davon praktisch nichts mit.

Dazu kommt die Mahnung zur mehr Liebe am Detail. Es ist zwar eine gute Sache, dass Omnibus Trading den Minibus Sunset gleich von vornherein mit einem Teppichboden im Mittelgang und am Einstieg vorne rechts ausstattet. Doch der Teppich sollte dann im Trittstufenbereich so verlegt sein, zum Beispiel unter die Dreieckprofilleisten geklemmt, dass an den



**Ungünstig: der Fußschalter für die Motorbremse rechts hinter dem Gaspedal**

Trittstufen keine Stolperfalle entstehen kann. Darüber hinaus würde der Innenraum durch ein zusätzliches Formteil für den Fahrerplatz nochmals aufgewertet.

Insgesamt handelt es sich um Kleinigkeiten, die nicht an dem sonst hervorragenden Konzept des Minibus Sunset kratzen können. Der Kleinbusausbau hält vor allem für die Fahrgäste einen dicken Strauß an

Annehmlichkeiten parat. Das fängt schon am bequemen Einstieg mit niedriger ersten Trittstufe und einer sicheren Führung durch einen stabilen Handlauf an. Hier hat Omnibus Trading auf den Beifahrersitz verzichtet und – Kompliment – in einen echten Omnibuseinstieg vorne rechts investiert. Die elektromotorisch betriebene Einstiegstür schließt, wie bei den großen Bussen, über einen Hebemechanismus in Verriegelungskeilen sicher und dicht. Sie scheidet so auch als Quelle von Windgeräuschen aus.

So sympathisch und flott der Sunset sich außen gibt, so präsentiert er sich auch von innen und vermittelt obendrein das Flair großer Reisebusse. Dieser Eindruck wird von der sportlich-eleganten VIP-Sonderbestuhlung in Leder deutlich verstärkt. Dazu kommt noch eine darauf dezent abgestimmte Textilbespannung des Daches und Gardinen an den Seitenfenstern. Weitere Angebote an die Bequemlichkeit der Fahrgäste sind eine Stehhöhe im Mittelgang von 1.880 mm, Gepäckablagen über den Doppelsitzen, Service-Sets über jedem Sitz mit Leselampen und Luftdüsen.

Für angenehme Temperaturen sorgt eine, mit großen Reisebussen vergleichbare, aufwändige Luftführung und Temperierung des Fahrgastraums. Die Belüftung erfolgt durch beidseitige Belüftungsschächte über die gesamte Innenraumlänge. Die Luft tritt sowohl über jedem Fahrgast und über dem Fahrerplatz aus individuell einstellbaren Düsen in den Service-Sets als auch zwangsweise an den Seitenscheiben aus. Dazu kommt noch eine integrierte Klimaanlage. Die Heizung erfolgt im Fahrgast-





**Blickfang: der elegante  
Sunset von hinten**

und zusätzlicher Stauklappen-Motorbremse kommt auf einen Netto-Listenpreis von 169.000 DM. Die Standardausführung 19 + 1 mit Bestuhlung hoch-fest (seitlich ausstellbar und verstellbare Rückenlehne gegen Aufpreis) kommt auf 155.000 DM.

Doch schon die Grundausrüstung ist mit Lüftungsanlage über beidseitige Luftschächte, Service-Sets, Gepäckablage über den Doppelsitzen sowie Teppichboden, Radio-Cassetten- und Lautsprecheranlage sowie 100 km/h-Abnahme einschließlich Sicherheitsgurten an allen Plätzen erfreulich komplett ausgestattet.

So verkörpert der Sprinter-Minibus Sunset ein gelungenes, solides Ausbau-konzept in gediegener und komfortabler Machart. Das gute Preis/Leistungsverhältnis und vor allem die überaus gelungene Basis des überarbeiteten Sprinters CDI von Mercedes-Benz mit zukunftsweisender sowie wertbeständiger Technik sind weitere Pluspunkte, die den Kleinbus Sunset zum Erfolg führen werden.

Adelbert Schwarz

raum über eine Konvektor-Heizung. Dazu gibt es noch eine Wasserzusatzheizung, die sich als Motorvorwärmung und Standheizung nutzen lässt. Für den Fahrer steht zusätzlich das serienmäßige Sprinter-Frontheiz- und Lüftungsgerät zur Verfügung.

Besonders sinnvoll sind die neuen Sonderausstattungen, die jetzt bei der CDI-Sprinter-Basis zur Verfügung stehen. Ein Beispiel ist die Start/Stopp-Anlage (schaltet den Motor bei stehendem Fahrzeug ab, der Neustart erfolgt über das Kupplungspedal), die zu einem Aufpreis von 356 DM zu haben ist. Damit lässt sich vor allem im Linieneinsatz und im Stadtverkehr der Kraftstoffkonsum deutlich um etwa acht Prozent senken. Gerade bei den jüngsten Spritpreiserhöhungen ist das ein aktuelles Thema.

Zum Thema Sprit sparen gehört auch das Automatik-Sechsgang-Schaltgetriebe „Sprintshift“ in 2-Pedal-Technologie (mit automatisierter Kupplung), das für erschwingliche 1.590 DM zu haben ist.

Sowohl von der Funktion als auch vom Preis/Leistungsverhältnis her verfügt die CDI-Sprinter-Basis mit dem Sprintshift über ein technisches Highlight in dieser Gewichtsklasse. Diese Investition dürfte sich nicht nur durch reduzierte Verbrauchswerte, sondern auch durch geringstmöglichen Kupplungsverschleiß und Schonung des gesamten Antriebsstrangs ziemlich schnell amortisieren.

Geld sparen hilft auch der Wartungsrechner „Assyst“ für nur 184 DM. Das System errechnet die Wartungsintervalle in Abhängigkeit von den Einsatzverhältnissen. So können im günstigsten Falle die präventiv auf 22.500 km angelegten Intervalle bis zu 40.000 km gestreckt werden. Bei diesem geringen Betrag und großem Nutzen sollte Assyst eigentlich zur Serienausstattung gehören.

Doch auch so zeigte sich der Sunset als ein rundum komplett ausgestatteter komfortabler Kleinbus. Die beim Test vorgestellte 19 + 1-Sitzer VIP-Ausführung mit Lederbestuhlung, Alu-Felgen vorn und Breitreifen sowie integrierter Klimaanlage