

Patrick Oosterveld und der 184 PS starke Sprinter-Minibus Aquila laden zum Test ein.



Sprinter-Minibus Aquila

Erfolgreicher Newcomer

Die Small Coach Company B.V. aus den Niederlanden trat mit ihrem Minibus Aquila auf Mercedes-Benz Sprinter-Basis zum Test an.

Das erste Jahr der Selbständigkeit ist am schwierigsten zu überstehen. Patrick Oosterveld, der im Januar 2008 die Small Coach Company B.V. im niederländischen Waalre gründete, hat diese schwierige Phase nun überstanden. Für Oosterveld dürften sich die Chancen auch weiterhin zu seinen Gunsten entwickeln. Gerade in Zeiten der Finanzkrise sind Minibusse als kostengünstige Alternative für kleinere Gruppen gefragt. Genau darauf hat Oosterveld seine Produktpalette mit Minibussen ab 20 Sitzplätzen und Midi-Bussen bis 30 Sitzplätze auf Basis von Sprinter und Vario sowie VW Crafter abgestimmt. Die Fahrzeuge wer-

den von Aquila Bus in Ungarn ausgebaut. Die Kleinbus schmiede hat sich vor acht Jahren auf den Aus- und Aufbau von Minibussen spezialisiert.

Oosterveld hat den Test-Minibus Aquila auf der soliden Basis des Kastenwagens Mercedes-Benz Sprinter 518 CDI ausbauen lassen. Das Fahrzeug bietet Platz für 19 Fahrgast-Schlafsessel im bequemen 750er-Abstand plus Fahrersitz. Bemerkenswert ist hier die Anordnung als nach hinten ansteigender Theaterbestuhlung. Das Kofferraumvolumen mit 1,05 m³ im Heck und zusätzlichen Dach-Gepäckablagen über den Sitzen ist für Tagestouren und Shuttle-Einsätze ausrei-

chend bemessen. Insgesamt ergeben sich bei 5,0 t Gesamtgewicht eine an Einsatzbereich, Ausstattung, Kofferraumvolumen und Passagierzahl angepasste Zuladung und mit 184 PS reichlich Antriebs-Power.

Der Sprinter-Minibus Aquila wirkt schon auf den ersten Blick sympathisch und präsentiert sich mit einem Aufmaß von 7,35 x 1,99 x 3,02 m (Länge x Breite x Höhe) aus jeder Perspektive wohlproportioniert. Beeindruckend ist vor allem die Seitenansicht mit ihrer ansprechenden Linienführung und großzügig dimensionierter Seitenverglasung aus getönten



Der Fahrerplatz ist ergonomisch erstklassig gelungen.



Der freundlich gestaltete Fahrgastraum ist mit hochwertigem Interieur ausgestattet und erstklassig verarbeitet.

Doppelscheiben. Der Fahrgast-Einstieg vorne rechts mit elektromotorisch betriebener Außenschwingtür bietet ausreichend dimensionierte Durchgangsmaße und ist über günstig platzierte Haltegriffe und Haltestangen gesichert. Neben der Farb- und hochwertigen Materialwahl des Innenausschlags sorgen weiterhin Dachgepäckablagen und Service-Sets über den Sitzen sowie Gardinen an den großflächigen Seitenfenstern für eine freundliche Reisebusatmosphäre in diesem niederländischen Kleinbus.

Wie bei großen Reisebussen sind auch Luftführung und Temperierung des Fahrgastraums konzipiert: Die Frischluft wird über Dachkanäle geführt und tritt durch individuell regelbare Düsen über den Fahrgastplätzen aus. Eine integrierte Aufdach-Klimaanlage sorgt auch bei Sommerhitze für angenehme Temperaturen im Fahrgastraum. Bei winterlicher Kälte erwärmt die Fahrgäste eine geräuschlose Konvektorenheizung an den Seitenwänden. Nachteilig ist hier jedoch eine fehlende Temperaturregelung. Der Fahrer hat

beim Testfahrzeug nur die Wahl, die Heizung selbst manuell ein- oder auszuschalten. Laut Oosterveld wird schnellstens eine thermostatische Regelung installiert.

Die Motorpower lässt sich einfach in wirtschaftliche Drehzahlen und hohe Fahrharmonie umsetzen.

Auf der Probefahrt beeindruckte der Sprinter-Minibus mit seinen Fahrleistungen und der Laufruhe seines CDI-Triebwerks: Der kompakte V6-Diesel OM 642 DELA mit 3,0 l Hubraum leistet 184 PS bei 3.800/min und liefert für die Hubraumklasse ein kräftiges maximales Drehmoment von 400 Nm bei 1.600 bis 2.600/min. Bemerkenswert, wie einfach sich der Sprinter-Minibus dank des gut gestuften, vollsynchronisierten 6-Gang-Schaltgetriebes vom Stand weg auf das gewünschte Marschtempo beschleunigen und in wirt-

schaftlichen Drehzahlbereichen bewegen lässt.

Der Aquila wurde mit einem Leergewicht von etwa 3.475 kg bewegt. Plus Fahrer und Begleiter war das Testfahrzeug mit einem Leistungsverhältnis von etwa 50 PS/t und einem maximalen Drehmomentniveau von 109 Nm/t unterwegs. Auch bei voller Auslastung dürfte die durchzugsstarke Charakteristik erhalten bleiben. Auf 5,0 t Gesamtgewicht hochgerechnet ergeben sich noch ein Leistungsverhältnis von rund 37 PS/t und ein maximales Drehmomentniveau von 80 Nm/t.

Auf der Testfahrt zeigte sich, dass sich der Leistungsüberschuss dank einer idealen Antriebsstrangabstimmung in eine hohe Fahrharmonie und ausgezeichnete Fahrbarkeit umsetzen lässt. Der V6-Diesel macht schon im unteren Drehzahlbereich mächtig Druck und ist überaus standfest in Steigungen. Beeindruckend sind auch die Flüsterwerte, mit denen sich das Triebwerk dem Fahrer-Ohr mitteilt, und der fast vibrationsfreie Leerlauf im Stand. Sogar bei 100 km/h auf der Autobahn

Fahrradtransport-Anhänger für 40 Fahrräder – Bequemes und sicheres Verladen mit unseren rollbaren Patentgestellen.

Wir haben die Qualität nicht erfunden, aber wir liefern sie auf Rädern



Franz
Mersch

Fahrzeugbau · Fahrzeugreparatur
Bremsendienst
Franz Mersch GmbH + Co. KG
Taubenstraße 51 · 48282 Emsdetten
Tel. 0 25 72/93 36-0 · Fax 93 36-60
Postfach 1336 · 48271 Emsdetten
www.mersch-fahrzeugbau.de
E-Mail: info@mersch-fahrzeugbau.de

TECHNISCHE DATEN

Sprinter-Minibus Aquila:

Luxus-Kleinbus mit 20 Sitzplätzen (19 + 1) und doppeltverglasten Panorama-Seitenscheiben für Shuttle-Einsätze und Tagesfahrten.

Maße und Gewichte:

Länge: 7,35 m; Breite: 1,99 m; Höhe: 3,02 m ; Radstand: 4,33 m; Leergewicht: ca. 3.475 kg; zulässige Achslasten (vorn/hinten): 1,85 t/3,5 t; zulässiges Gesamtgewicht: 5,0 t

Antriebsstrang:

Motor: Daimler OM 642 DELA Euro 4: flüssigkeitsgekühlter V6-Viertakt-Dieselmotor und Abgasturbolader mit variabler Geometrie (VGT) sowie Dieselpartikelfilter; Common-Rail-Hochdruckdirekteinspritzung mit zentralen Piezo-Injektoren und Vierventil-Technik (jeweils zwei Ein- und Auslassventile) pro Zylinder; Hubraum: 3,0 l; Leistung: 184 PS (135 kW) bei 3.800/min; maximales Drehmoment: 400 Nm bei 1.600 bis 2.600/min; **Kupplung:** Einscheiben-Trockenkupplung; selbstnachstellend; **Getriebe:** Daimler NSG 400-6: vollsynchronisiertes 6-Gang-Schaltgetriebe; **Antriebs-Hinterachse:** einfach übersetzte Starrachse mit Achseinsatz

Fahrwerk:

Federung: vorne: Einzelradaufhängung und GFK-Querblattfederung; hinten: starre Antriebsachse und progressive Mehrblattfederung; **Bremsen:** 2-Kreis-Hydraulik-Betriebsbremsanlage mit Servobetätigung und Scheibenbremsen rundum; „Adaptive ESP“ mit integrierten ABS- und ASR-Funktionen sowie EBV und BAS; Hilfs- und Feststellbremse: Duo-Servo-bremse auf Hinterachse wirkend; **Reifen:** 195/75 R 16



Das sympathische Design spricht aus jeder Perspektive an.

herrscht im Fahrgastraum ein angenehmes Geräuschniveau wie in großen Reisebussen. Dank des gediegenen und bis ins Detail sorgfältig gefertigten Minibus-Ausbaus waren selbst auf Schlechtwegstrecken keinerlei Klappergeräusche zu vernehmen.

Der Buseinstieg, der an Stelle der Beifahrertür installiert ist, schließt absolut geräushdicht. Allerdings verdeckt eine Zusatzstrebe hinter der A-Säule jetzt teilweise die Sicht im groß dimensionierten rechten Außenspiegel. Da empfiehlt sich die teure Einstiegstür-Variante. Sie besitzt ein an den Türausschnitt angepasstes verglastes Türblatt und kommt deshalb ohne die nachteilige Zusatzstrebe hinter der A-Säule aus.

Ungünstig ist bei der Standardlösung auch der untere Führungsarm für die elektromotorisch betätigte Fahrgasttür platziert. Er ist überflurig auf der ersten Trittstufe angeordnet, so dass hier Einklemmgefahr besteht.

Auf der Fahrt verwöhnt der Aquila sowohl Fahrer als auch Fahrgäste mit komfortabler Fahrwerksabstimmung. Die Einzelradaufhängung vorn mit GFK-

Querblattfederung und die starre Antriebs-Hinterachse mit progressiver Mehrblattfederung begründen bis auf kurze Bodenwellen, auf denen die Vorderachse etwas steifbeinig wirkt, praktisch alle Fahrbahnebenenheiten in einer angenehmen Weise.

Weiterhin kann sich der Aquila-Fahrer auf eine exzellente Straßenlage und auf eine hohe Fahrstabilität verlassen. Für jede Menge Pluspunkte sorgt darüber hinaus das Lenkverhalten mit exakter Lenkmittelstellung und ausreichenden Rückstellkräften sowie treuem Geradeauslauf.

Die Sprinter-Basis bietet mit dem „Adaptive ESP“ serienmäßig ein Top-Sicherheitsniveau.

Der Fahrerplatz mit Außenschwingtür ist in allen Punkten vom ergonomisch hervorragend gelungenen Sprinter-Original 1:1 übernommen worden. Auch das elegante Armaturenbrett und die übersichtliche



Der etwa 1,05 m³ große Heckofferraum und zusätzliche Dachgepäckablagen bieten ein ein-satzgerechtes Stauvolumen.

Instrumententafel entsprechen dem Original von Mercedes-Benz. Ebenso wurden die nachträglich eingesetzten bus-spezifischen Schaltergruppen wie für die Lüftung und Aufdach-Klimaanlage griff-günstig installiert.

Für ein hohes Sicherheitsniveau sorgt ein 2-Kreis-Hydraulik-Betriebsbremssystem mit Servobetätigung und exakt dosierbaren Scheibenbremsen rundum. Gerade im Busbereich ist das Thema „aktive Unfallvermeidung durch High-tech-Assistenzsysteme“ von großer Bedeutung. So bietet der Mercedes-Benz Sprinter in der Serienausführung mit dem „Adaptive ESP“ der neuesten Generation eine nicht zu überbietende Sicherheitsbasis. Im Adaptive ESP sind sowohl eine last- und geschwindigkeitsabhängige Fahrdynamikregelung als auch die ABS- und ASR-Funktionen sowie die elektronische Bremskraftverteilung (EBV) integriert.

Hinzu kommt der Bremsassistent, der Panikbremsungen erkennt und unabhängig vom Pedaldruck eine Vollbremsung einleitet. Auf Wunsch kommt noch der Anfahrassistent (AAS), der als Rollsperr in Steigungen das Anfahren erleichtert, hinzu. Auf der Passiv-Seite ist der Fahrer-Airbag eine weitere serienmäßige Zugabe.

Auch wegen seiner hohen Wirtschaftlichkeit dominiert der Sprinter als Basisfahrzeug den Kleinbusbereich. Bei der Höhe der Lebensdauerkosten über die geplante Verweildauer im Fuhrpark sind weniger der Einkaufspreis als vielmehr ein hoher Wiederverkaufswert sowie günstige Verbrauchswerte und Betriebskosten entscheidend. Alles hat der Sprinter als Basis zu bieten: Auf der Probefahrt wurde nach 243,4 km bei sehr anspruchsvoller Streckenführung und hohem Landstraßenanteil durch Nachtanken ein Kraftstoffverbrauch von rund 11,9 l/100 km ermittelt. Dieser Wert gilt

für das leere Testfahrzeug bei angestrebten Geschwindigkeiten von 100 km/h auf der Autobahn und 80 km/h auf der Landstraße.

Ganz bewusst hat Oosterveld beim Sprinter-Minibus Aquila so viel Technik wie möglich aus der Hand der Marke Mercedes-Benz geordert. So lässt sich bei der Sprinter-Basis für eine problemlose Wartung sowie bei eventuellen Garantiearbeiten das dichte Mercedes-Benz-Werkstattnetz nutzen. Außerdem dürfte der Sprinter-Kleinbus selten in der Werkstatt stehen: Der serienmäßige Werkstattrechner Assyst ermöglicht einsatzabhängige flexible Ölwechsel-Intervalle von bis zu 50.000 km und entsprechende Wartungsintervalle von bis zu 100.000 km.

ADELBERT SCHWARZ

Alle Tests und Fahrberichte auch unter www.busfahrt.com



VDL Coach & Bus Center GmbH

Oberer Westring 2

D-33142 Büren

Telefon +49 (0)2951 98 920

info@vdlcbc.de

Hausmesse in Deutschland 24. – 25.01.2009



Bova FHD 12-380 Futura

EZ 09/2003, DAF 381 PS, Euro 3, 534.997 km, 49+1+1(Kiel), Klima, ABS, ASR, Intarder, WC, Küche, FSK, Kühlschrank, Video

Euro 125.000.-



Mercedes O 350 SHD Turismo

EZ 06/2003, MB 421 PS, Euro 3, 614.426 km, 51+1+1 Sitze, Klima, ABS, ASR, Intarder, WC, Küche, FSK, Kühlschrank, Video

Euro 129.000.-



Scania Century 12,8 / 3, 7

EZ 03/2005, Scan 381 PS, Euro 3, 520.561 km, 55+1+1 Sitze, Klima, ABS, ASR, Retarder, WC, Küche, FSK, Kühlschrank, Video

Euro 149.500.-



Bova HD 131 Magiq

EZ 03/2007, DAF 462 PS, Euro 5, 149.056 km, 48(53)+1+1 Sitze (Vogel), Klima, ABS, ASR, Intarder, WC, Küche, FSK vorbereitet, Kühlschrank, Video

Euro 214.500.-

WWW.VDLCBC.COM