

XL-Mini auf drei Achsen

Fahrbericht Mercedes-Benz Sprinter City 77. Der Marktführer setzt in Sachen Kleinbus konsequent auf die Sprinter-Basis und in seiner größten Ausführung auf den Sprinter City 77 mit drei Achsen. Der zum Midi mutierte Kleinbus wächst auf knapp 9 m und darf bis zu 40 Fahrgäste befördern.



Der Omnibus-Vollsortimenter Mercedes-Benz nimmt in der Kleinbus-Klasse eine besondere Rolle ein. Der Sprinter verkauft sich in der Gewichtsklasse bis 5 t wie geschnittenes Brot, schon deshalb spielt die Marke hier die erste Geige. Und weil der Sprinter von Haus aus mit hochwertigen Fahrwerks- und Aufbauqualitäten aufwartet, weckt er die Begehrlichkeiten vieler europäischer Karossiers, daraus schicke kleine Omnibusse zu schneiden. Was andere können, kann man auch bei Mercedes, dieser Gedanke ist nur logisch. Schließlich kennt der Sprinter-Hersteller die technische Plattform und ihre Möglichkeiten wie kein zweiter – und gepaart mit dem langjährigen Know-how aus dem Omnibusbau haben die Techniker einen Kleinbusbaukasten entwickelt, der seinesgleichen sucht.

Jährlich verlassen bis zu 1.300 Fahrzeuge die Dortmunder Montagelinien – vom 12-sitzigen Sprinter Transfer mit 5,9 m Länge und einfacher Ausstattung bis zum kleinen, aber elitären Reisebus Travel 65, der auf 7,7 m Länge 19 Fahrgäste mit Business-Class-Komfort verwöhnt. Dazu passend das Fahrwerk, das mit Luftfederung an der Hinterachse den großen Luxuslinern in nichts nachsteht. Und der V6-Diesel mit 190 Pferden im Bug flüstert leise mit dem Fahrtwind um die Wette, selbst wenn er zur Eile angetrieben wird. Aber immer safety first, bitte schön: Der 100 km/h schnelle Sprinter-Reisebus ist mit dem Schleuder- und Kippschutz ESP der neuesten Generation unterwegs.



Freundlich und robust:
der Innenraum.
Mit vorbildlicher
Ergonomie: das Cockpit

Knapp neun Meter auf drei Achsen

Nur der größte Mercedes-Mini bekommt kein ESP mit auf den Weg, das dreiachsige Fahrwerk würde nach einer eigenen Entwicklung verlangen – die sich aber wegen des kleinen Produktionsvolumens nicht rentieren würde. Der Riesen-Sprinter heißt übrigens Sprinter City 77, der Zusatz im Namen weist auf das bevorzugte Einsatzrevier hin. Auch mit seiner Länge von 8,7 m schlägt er aus der Art, sein Fassungsvermögen für maximal 40 Fahrgäste schlägt die Wettbewerber um Längen. Bis zu 10 Personen mehr packt er im Vergleich zu seinem nächstkleineren Kollegen auf zwei Achsen, der Sprinter City 65 heißt. Der gilt mit einem Einstandspreis von 130.000 Euro nicht gerade als günstig, der 77er toppt die Marke auf bemerkenswerte 155.000 Euro – und kommt damit ausgewachsenen Niederflurbussen vom Schlage eines Citaro schon recht nahe.

Dafür kommt der Niederflur-Sprinter seinen Mitfahrern an der Haltestelle so weit entgegen wie nur wenige seiner Wettbewerber – die Einstiegshöhe liegt auf Randsteinhöhe, nur wenig mehr als 20 cm. Zwei großzügige Doppelportale öffnen sich, konsequent stellen sich auch im Fahrzeug keine Stolperschwellen in den Weg. Dafür haben die Mercedes-Techniker bei der Entwicklung weder Kosten noch Mühen gescheut. Statt einer üblichen starren Antriebsachse kommen zwei singlebereifte Hinterachsen zum Einsatz – einzelradgeführt an Dreiecklenkern und natürlich luftgedert, da klatscht der technikaffine Beobachter Beifall. Weil die Achsbrücke fehlt, muss der Innenboden nicht angehoben werden. Mit dem Nebeneffekt eines exzellenten Fahrkomforts auf der Straße, den man gerne billigend in Kauf nimmt. Damit die Antriebskräfte des Triebwerks an die Antriebsachse gelangen, bleibt es beim sogenannten Z- oder Umlenkgetriebe, das ursprünglich als Verteilergetriebe für den Allradantrieb zum Einsatz kommt. Der Leistungsausgang für die Kardanwelle sitzt dann ein Stockwerk tiefer als die Eingangswelle – das hat er mit den zweiachsigen City-Kollegen gemein. Ebenso den vierzylindrigen, 163 PS starken CDI-Diesel samt Fünfgang-Automatik und die lange Kardanwelle – dank langsamer Antriebsachse reichen die Kräfte des kleinvolumigen Dieselmotors locker für immerhin zulässige 6,8 t Gesamtgewicht. Weil das Wandlergetriebe das Drehmoment beim Anfahren verstärkt, kommt der schwere Sprinter erstaunlich behände aus



dem Stand – der recht kultivierte CDI tritt wacker an und dreht mühelos hoch, einen Mangel an Dynamik ist dem kleinen Dreiachser nicht zu attestieren.

Konsequent wird der lange und schwere 77er auf den städtischen Einsatz getrimmt – mit einer überschaubaren Anzahl an Sitzen und zwei Stehplatzplattformen ist er für kurze Fahrstrecken und enge Haltestellenabstände konzipiert. Mit rund 2 m Breite passt er auch auf enge und winkelige Innenstadtkurse, auch wenn die dritte Achse in knappen Radien nicht mitlenkt, sondern radiert. Ersetzt er in Schwachlastzeiten seine großen Kollegen, spart er aktiv Kraftstoff und Emissionen – „... gut und gerne die Hälfte der 12-m-Formate“, schätzt man in Dortmund. Überzeugungsarbeit leisten auch die Wartungskosten, hier punktet der kleine Große mit kleineren Rechnungen auf Transporter-Niveau.

Einsteigen und losfahren

Ob die Busfahrer den Riesensprinter lieben werden, ist noch keine gesicherte Tatsache. Aber einfach macht er es seinen Fahrern schon – einsteigen und losfahren – das gut geordnete Cockpit macht es selbst Sprinter-Novizen leicht. Die wenigen omnibusüblichen Zusatzinstrumente und Bedienelemente sind jedenfalls schnell erfasst. Aber der vielmalige Bückling für die Handbremse stört den reibungslosen Ablauf an der Haltestelle – doch dafür gibt es optional eine Haltestellenbremse, die man bei der Bestellung nicht vergessen darf. Der ellenlange Sprinter fährt immer noch wie ein Sprinter, mit dem Ballast des großen Aufbaus und der dritten Achse vielleicht ein wenig behäbiger. Im Vergleich mit schweren Omnibussen ist der Riesensprinter ein wieselflinker Geselle, der seinem Namen noch immer alle Ehre macht. Abschließend noch ein Wort zur

Der Sprinter City 77 schließt die Nische vom Mini zum großen Stadtbus: er packt bis zu 40 Personen, der große Bus dahinter mehr als das Doppelte.

Mit rund 2 m Breite passt der Sprinter City77 auch auf enge und winkelige Innenstadtkurse, auch wenn die dritte Achse in knappen Radien nicht mitlenkt, sondern radiert.

A&K-Fahrzeugteile Heidenau GmbH – ET-Vertriebspartner für Omnibusse

- Klimakompressoren
- Gebläse, Lüfter
- Magnetkupplungen
- Trockner- u. Frischluftfilter
- Komplettanlagen
- Riemen u. Spannrollen

KONVEKTA®
 D-01809 Heidenau · Mühlenstraße 31
 Telefon 035 29/57 43-0 Telefax -28
 www.busfachhandel.de · info@busfachhandel.de