



Hochpreisig professionell:
Minibus Mercedes-Benz Sprinter City 65
für Schwachlast-ÖPNV

Kleiner Profi für die Linie

Der Sprinter City 65 hat sich über die Jahre zum Bestseller entwickelt. Jetzt tritt der kleine Stadtbus mit Euro-6-Motor zum Test an. Kann er das Verbrauchsversprechen des Herstellers erfüllen?



Die bessere Lösung: Die Türführung oben gewährt unbedingte Betriebssicherheit.

Beim jüngsten Treffen ist es kalt, schlechte Karten also für den Testkandidaten, mit guten Kraftstoffverbräuchen zu glänzen. Denn eigentlich soll der Sprinter nachweisen, dass er in Sachen Kraftstoffverbrauch Fortschritte gemacht hat. Der Hersteller verspricht für das aktualisierte Modell acht Prozent weniger Verbrauch. Trifft man einen guten Bekannten, denkt man an das letzte Mal zurück – zur jüngsten Modellpflege, die gemeinsam mit der Einführung der Euro-6-Motoren einherging. Unser letzter Test, noch schnell ein Blick ins Archiv, fand 2008 statt. Höchste Zeit also für eine Bestandsaufnahme.

Rein optisch sieht der Sprinter 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 mm dickem Polyurethan-Schaumstoff. Großzügige Fensterflächen rundum machen den Unterschied aus, die bis ins Hochdach reichende Frontscheibe gibt auch stehenden Fahrgästen den Blick nach vorn frei.

Auch an der Funktion gibt es nichts zu meckern. Es bleibt bei 340 mm Einstiegshöhe an der doppelbreiten Vordertür, mit Kneeling sind es nur 270 mm. Es bleibt beim Low-Entry-Konzept, vorn mit üppiger Stehhöhe von 2,26 m, mehr als 2 m 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 Fahrgastsitze plus 4 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.

EX

Extrem effizient.

Das vollständig neue und moderne Innen- und Außendesign des EX spiegelt die Merkmale des Fahrzeugs wider: funktionell und effizient. Entwickelt gemäß der Werte der Van Hool-Serie: eine große Zuverlässigkeit des Fahrzeugs in Kombination mit einem hohen Fertigungsgrad.



EX 17H

VANHOOL

Willkommen in der Welt von Van Hool
Effizienz und Eleganz im Transport



Das Fahrwerk: tadellos

Was jeder in der Branche weiß: Der Knappheitsfaktor des Erfolgsmodells ist sein zulässiges Gesamtgewicht. Neuerdings gesteht der Hersteller 5.650 kg zu, was aber nicht der Nutzlast zugutekommt. Durch das Paket für die Abgasnachbehandlung, die für Euro 6 notwendig wird, hat der Sprinter noch etwas Gewicht zugelegt. 3.880 kg soll er einsatzfertig wiegen, so steht es im Fahrzeugschein. Er ist auch nicht mager ausgestattet. 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 sorgt eine Warmwasser-Zusatzheizung mit 10 kW.

Sachlich freundliche Note: Bei der Inneneinrichtung bedient sich der Sprinter-Mini aus dem Citaro-Baukasten. Bild unten: Einfacher geht's nicht: Die Bedienung des Sprinter-City 65 ist auch für Novizen schnell erlernt.



Und zwei Klimaanlage stellen bei sommerlichen Temperaturen erträgliche Verhältnisse sicher.

Tadellos präsentiert sich auch das Fahrwerk. Flink fädelt der City-Sprinter an jeder Haltestelle in den Verkehr ein. Quicklebendig tritt der 2,1 l kleine Vierzylinder (OM 651) an, er wird von zwei VGT-Ladern beatmet und von zwei Ausgleichswellen beruhigt. Unter Vollast gibt er 163 PS und 360 Nm her, ist dabei längst nicht ausgereizt. Die Motorenentwickler verpassten dem Vierzylinder zusätzlich einen SCR-Katalysator, Omnibusfuhrparks sind mit dieser Abgastechnologie längst ver-

ANZEIGE

traut. So tankt der Sprinter nicht nur Diesel, sondern auch 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 aus-



**Breiter Einstieg und Rollstuhlrampe (links):
Der Mercedes-Minibus beherrscht auch das Kneeling.
Beispielhaft fahrsicher (oben):
Als Rettungsanker ist ein ESP-System immer an Bord.**

kommt. 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-l-Marke, bei größeren Haltestellenabständen fährt man deutlich sparsamer.

Auf der Straße verblüfft nach wie vor die Leichtigkeit, der immerhin 7,7 m 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. 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 knarzt, die breite Mitteltür schließt satt. Erst ab 80 km/h mischen sich Tonlagen aus dem Untergeschoss dazu. Das Umlenkgetriebe am Getriebeausgang, das die Kardanwelle unter den Fahrzeugboden führt, brummt ein wenig. Und noch ein Haar in der Suppe ist die tiefliegende Telma-Bremse. Wer mal einen Randstein passieren muss, touchiert leicht mit der teuren Wirbelstrombremse am Boden.

Wolfgang Tschakert

Fazit

Gegen den kleinen Stadtbus aus Dortmund haben es die Konkurrenten schwer. Er fährt komfortabel, sicher und sparsam. Weniger Motorleistung würde es auch tun, hier hat Mercedes gerade nachgelegt – wie wäre es mit der neuen Variante mit 143 PS/105 kW? Die Erfolgsgeschichte des Sprinter geht in die nächste Runde, am Nachfolgemodell wird schon fleißig entwickelt. Das aktuelle Modell gilt dabei als Maßstab. Professionell wie das Fahrzeug ist auch der Service, hier hat kein Wettbewerber Vergleichbares zu bieten.

Ideen sind unser Antrieb

IAA
NUTZFAHRZEUGE

**22. – 29. September 2016
Hannover**

NEW MOBILITY WORLD
LOGISTICS

Kongresse. Guided Tours. Live.