



Kein bisschen Transporter:
Mit dem Sprinter Travel 65 kann
man sich sehen lassen.

Wenn es etwas mehr sein darf

Kann das Original mehr als die vielen Doubletten? Der Sprinter Travel 65 von Mercedes-Benz fährt omnibusfein und so sicher wie seine großen Brüder. Er leistet sich kaum Schwäche, ist aber nicht billig.

Sprinter-Minibusse kann heute jeder“, hört man immer wieder in der Kleinbus-Szene. Die Kleinbus-Experten bei Mercedes-Benz in Dortmund widersprechen an dieser Stelle vehement. „Es kommt darauf, wie man es macht“, argumentiert Ulrich Hesselmann, Leiter des Minibus-Geschäftsbereichs. Und verweist gleich mal auf irritierende Angaben der Wettbewerber, allein wenn es um die zulässigen Gesamtgewichte geht. „Wir gestehen unserem Topmodell maximal 5.450 Kilo zu, immer in Abstimmung mit unseren

Düsseldorfer Transporter-Kollegen. So mancher Marktbegleiter geht deutlich darüber, auf Kosten der Sicherheitsreserven und ohne Zustimmung von Mercedes-Benz.“

In Zeiten der Fernbus-Euphorie hat es die Minibus-Branche ohnehin nicht leicht. Oder doch? Touristische Reisegruppen werden kleiner und exklusiver, dafür braucht man aber das geeignete Gefährt. Die Sprinter-Basis ist beinahe obligatorisch, und wer Wert auf einen gestandenen Reise-Kleinbus legt, sollte sich auch beim Marktführer umsehen. Während der Großteil des Angebots aus Um- und Ausbaumodellen besteht, bekommt das Topmodell Travel 65 eine großzügigere Karosserie mit eigenständiger Gitterrohr-Struktur. Darunter sichert der Integralrahmen mit Doppelprofil-Längsträgern die Stabilität des Fahrzeugs. Fahrgestell und Gerippe werden KTL-beschichtet, eine sorgfältige Verarbeitung soll Korrosion weitgehend verhindern.



**Breiter
Einstieg, doch
Vorsicht: Man
kommt der
Türführung
mit dem Kopf
ziemlich nahe.**



**Rosero
First**

Rosero

Rosero ist ein Karosseriehersteller für Omnibusse mit Sitz in der Slowakei. Mit der Erfahrung aus mehr als 20 Jahren werden Reise-, VIP-, Schul- und Niederflrbusse produziert. Die Busse werden im Werk Rosero hergestellt und erfüllen die strengsten europäischen Richtlinien. In den vergangenen Jahren vergrößerte sich das Werk in seiner Fläche, die Produktionsanlagen wurden modernisiert.

Der Rosero First ist ein Midi-bus mit einer Länge von 8.040 mm und einer Gesamtbreite von 2.350 mm. Seine Basis ist das Bus-Chassis des Iveco Daily 70C17 der neusten Generation. Merkmale: ergonomische Bedienelemente, verbesserte Schalldämmung, effiziente Klimaanlage, viel Komfort im Fahrzeuginnenraum.

Fahrzeuge von Rosero sind mit den verschiedenen Antriebsarten wie Diesel, Erdgas und Elektro erhältlich. Vertretung für Deutschland: Schmidt Bus- und Nutzfahrzeug GmbH, Treffurt. Schmidt stellt auch auf dem diesjährigen RDA-Workshop in Köln aus.

Auch sonst greifen die Entwickler tief in die Konzernregale, um den Travel 65 mit Best-of-Komponenten zu bestücken. Natürlich bekommt der Reisemini serienmäßig eine luftgefederte Antriebsachse mit auf den Weg. Das Zweibalg-Federungssystem wird elektronisch geregelt, die Niveauregulierung funktioniert vollautomatisch. Und ein verstärkter Drehstabstabilisator stützt den 3 m hohen Aufbau wirksam gegen Rollbewegungen um die Längsachse. Die Vorderachse ist ein Sprinter-Original: Einzelradgeführt mit GFK-Querblattfederung spürt sie stabil und federt omnibusfein, ein einfaches System, das sehr gut abgestimmt wurde. Mit 2.000 kg vorn und 3.800 an der Hinterachse bleiben noch Reserven für die dynamische Achslastverlagerung, der Hersteller bleibt hier auf der sicheren Seite. Vier Tonnen bringt der Travel 65 laut Hersteller fahrfertig auf die Waage, die rechnerische Nutzlast reicht für unseren

15-Sitzer gut und gern. Bis zum 18-Sitzer lässt sich der Top-Reisemini konfigurieren, da wird die Luft aber schon dünn. Die Tragfähigkeit des Daily-Wettbewerbers wäre hier recht, vielleicht wird der nächsten Sprinter-Generation mehr Gesamtgewicht zugestanden.

Optisch macht der Travel 65 etwas her, die große Frontscheibe, das dynamische Design samt großzügiger Verglasung lassen die profane Transporterherkunft vergessen. Wer einsteigt, sollte wegen des Türgestänges den Kopf etwas einziehen, dann aber darf man sich auf 15 vollwertige Fahrgastsitze Marke Travel Star Xtra2 freuen. Keine schmalen Kleinbussitze, die lange Fahrten zur Strapaze werden lassen – der Mittelgang mit Stehhöhe 1,90 m reicht dennoch für normalwüchsige Fahrgäste. Auch sonst bietet der Mercedes-Mini die meisten Komforteinbauten, die es im großen Omnibus auch gibt. Exklusive natürlich der Toilette für unterwegs, der Sprinter-Fahrgast darf aber



Auch für Sprinter-Novizen einfach bedienbar: Der Top-Minibus hätte allerdings ein Lederlenkrad verdient.

mit Kühlschrank und Infotainment-Anlage samt 19-Zoll-Monitor rechnen. Nur allzu viel Gepäck sollte er nicht mitbringen. 2 m³ passen ins Heck, der Rest wird in ordentlich großen Gepäckablagen über den Sitzen verstaut.

Antriebskomfort vom Feinsten

Richtig Freude kommt dann auf, wenn sich der kleine Reisebus in Bewegung setzt. Für Fahrgäste und Fahrer bleibt er flüsterleise, die früher typische Frontmotor-Lautstärke ist passé. Es klingt kein bisschen billig, wenn der Diesel startet. Kein Vierzylinder-Rasseln oder Dröhnen, hier säuselt ein gestandener Sechszylinder. Den man im Leerlauf kaum hört, der V6-CDI läuft mit versetzten Hubzapfen und einer Ausgleichswelle vibrationsfrei. Er wird auch nicht laut, wenn er gefordert ist. Maximal 440 Nm Drehmoment bringen den 5,5-Tonner schnell in Schwung, mit 190 PS kann er starken Fernreisebussen mühelos folgen. Erst recht, weil die neue 7G-Tronic-Automatik dem Fahrer zur Hand geht. Mit sieben Gängen sind die Fahrstufen und Schaltpunkte feiner sortiert, eine neue 3,92er-Übersetzung reduziert die Drehzahlen spritsparend auf ein niedrigeres Niveau. Für Tempo 100 kurbelt der Sechszylinder statt früher mit 2.300 jetzt mit 2.150 Touren, Tempo 80 wird mit 1.650 Umdrehungen im 7. Gang gefahren. Das Getriebe verrichtet etwas mehr Schaltarbeit, was nicht

Berater Tool

Mit drei Klicks zum gewünschten Produkt

- Schnellere und gezieltere Beratung der Kunden
- Branchenspezifische Merkmale
- Umfangreiche Produktbeschreibung
- Direkter Vergleich der Produktmerkmale

Wir unterstützen mit unseren Produktdaten erfolgreiche Händler:

- | | | | |
|--------------------|-------------------|------------------|-----------------|
| ■ 3M | ■ Coba | ■ Herwe | ■ MRUK |
| ■ Ansell | ■ Deb | ■ HKS | ■ Oel-Kleen |
| ■ askö | ■ Dolezych | ■ Hugo Josten | ■ Physioderm |
| ■ Aug. Schwan | ■ DS SafetyWear | ■ JAH | ■ pka |
| ■ Azett | ■ EKASTU | ■ Kimberly-Clark | ■ precoderm |
| ■ Baak | ■ ergodyne | ■ Kleen Purgatis | ■ PSA |
| ■ Bata Industrials | ■ Erich Voss | ■ KNEETEK | ■ Safety Jogger |
| | ■ eureka | ■ KROMWELL | |
| ■ BIG | ■ Excess | ■ Leiber | ■ Scott Safety |
| ■ Body Products | ■ Georg Schmerler | ■ LHD | ■ SIKA |
| ■ Brynje | ■ Greven | ■ MAPA | ■ Söhngen |
| ■ caramba | ■ HAKRO | ■ MASCOT | ■ Turbo |
| ■ Centurion | ■ Hase | ■ MAXGUARD | ■ Unico |



www.arbeitsschutz-online.de



Minibus ohne Kleinbus-Ambiente: normalbreite Sitze und Reisebuskomfort

stört. Die Automatik schaltet weitgehend ruckfrei, vor allem maßvolles Gasgeben wird mit niedrigen Drehzahlen belohnt. Nur beim Anfahren werden hohe Drehzahlen bemüht, wer möchte, kann das Getriebe mit einem manuellen Eingriff unterstützen. Der hochmotorisierte Sprinter kann nicht nur schnell, sondern auch sparsam fahren. Ab Werk wird ein Sprintspar-Paket installiert, das eine bedarfsgesteuerte Wasserpumpe, eine intelligente Ladetechnik für die Lichtmaschine und Leichtlauföle enthält.

Geht es um das Fahrverhalten, konnten wir kein Haar in der Suppe finden. Dank des langen Radstands läuft der Travel 65 ziemlich stabil geradeaus und lässt sich auf Spurrillen nur wenig irritieren. Den alltäglichen Slalom auf kurvenreichen Straßen beherrscht der Reisemini mühelos. Der Sprinter-Travel-Fahrer ist gern schnell unterwegs – wenn den Fahrgästen zu viel Dynamik zugemutet wird, bremst das ESP-System den flotten Mini ein. Eine Fahrprobe auf Schnee und Eis zeigt, mit welcher Sicherheit der kleine Sprinter-Minibus durch die Hütchen wedelt. Nur mit erheblichem Übermut und Vollgasattacken lässt er sich zu einem Heckschwenk überreden. Das Beste daran: Das hohe Maß an Fahr-

sicherheit wird mit exzellenter Federungsabstimmung erreicht. Die schluckfreudige Luftfederung an der Antriebsachse hält die Grobheiten der Fahrbahn von den Fahrgästen fern – unbedingt eine Empfehlung.

Zuletzt verdienen sich die Sicherheitssysteme noch ein paar Zeilen. ESP ist Standard, die Telma-Dauerbremse unterstützt die kraftvollen Radbremsen hochwirksam. Auf Seitenwindassistent, Abstandswarner oder Collision-Prevention-Assistenten, die es für den Sprinter-Transporter gibt, muss der Travel 65 bauartbedingt noch verzichten. Aber das kann ja noch werden.



Zahlreiche Innenraum-Komponenten stammen aus dem Omnibus-Konzernregal.

den diese Marke unterbieten. Doch Sprinter ist nicht gleich Sprinter, gute Zutaten gehen ins Geld. Die luftige Karosserie bietet mehr Komfort, und die saubere Verarbeitung – nicht nur an den sichtbaren Bauteilen – spart Ärger und Zeit. Der Antrieb mit dem famosen V6 CDI ist jetzt noch besser abgestimmt, das Fahrwerk bietet Komfort und Sicherheit. Und wenn etwas schief geht? Man fährt zu Omniplus, dort ist der Sprinter Travel immer willkommen.

Wolfgang Tschakert

SCHMIDT
MINI- & MIDIBUS
PARTNER

**Reise-, Überland -
und Niederflurbusse**

*Die Dinge sind immer das,
was Du aus ihnen machst.*

S BUS



ROŠERO



**Schmidt Bus- und
Nutzfahrzeug GmbH**

Falkener Landstraße 17
99830 Treffurt

Telefon: 03 69 23 - 5 11 22
Mobiltelefon: 0 171 2 12 74 26
Fax: 03 69 23 - 5 08 65
E-Mail: info@bus-schmidt.de

www.bus-schmidt.de