

FAHRBERICHT **Sunrise Jumbo**

Omnibus Trading stellt mit dem Sunrise Jumbo eine neue Kleinbusgröße vor.



Viel Platz, viel Power

Omnibus Trading kommt mit dem 26-Sitzer Sunrise Jumbo in Fahrt. Beim Fahrbericht gefielen die Sprinter 416 CDI-Powerbasis und der Komfort auf einer Länge von knapp 9 m.

Die niederländische Omnibus Trading B.V. aus Arnheim hat mit dem Sunrise Jumbo im die Fahrzeuglänge bei Kleinbussen neu definiert. Jetzt reicht das Kleinbus-Programm auf Sprinterbasis von 15 bis 25 Fahrgastsitzen. Beim Sunrise Jumbo bildet das größte Hochdach-Kastenwagenmodell Sprinter 416 CDI mit einem Radstand von

4.025 mm die Basis. Omnibus Trading setzt zwischen den Achsen ein Karosserieteil von 1.100 mm ein und verlängert damit den Radstand auf 5.125 mm. Dann nur noch eine Verlängerung des Hecküberstandes von 800 mm, und schon steht der Sunrise Jumbo mit den Außenmaßen 8.560 x 1.990 x 2.670 mm (Länge x Breite x Höhe) zum weiteren Ausbau bereit.

Der Kleinbus im erinnert irgendwie an eine Zigarre. Doch die langgestreckte Silhouette des Sunrise Jumbo präsentiert in Verbindung mit dem zur Länge passenden Radstand sowie der Bereifung in den Dimensionen 195/70 R 15C ein durchaus ansprechendes Design.

Ebenfalls dürfte das Doppelverdiener-Konzept des Kleinbusses ansprechend sein: Der Sunrise Jumbo lässt sich auf Kurzstrecken in der Maximalversion als 24 + 1-Sitzer einsetzen und stellt mit 22 + 1 Sitzen (Ausbau einer 3er-Sitzreihe)

für Ausflugsfahrten ein Kofferraumvolumen von gut 3 m³ zur Verfügung. Das alles in einem für die Fahrgäste sehr bequemen Sitzabstand. Der Sitzausbau und das Sitzeverschieben bereiten dank einer variablen Alu-Schienen-Befestigung nur wenig Mühe.

Für Einsatzverhältnisse, wo ein häufiger Wechsel zwischen Maximalbestuhlung im Linien- und einem ausreichenden Sitzplatzangebot im Ausflugverkehr mit entsprechendem Kofferraum gegeben ist, empfiehlt sich die Klappsitzausführung der zwei Doppel-Fondsitze. So lässt sich ohne Geschraube und Sitzausbau bei Wegfall von nur zwei Fondsitzen (23 + 1) oder von vier Sitzen (21 + 1) ein variabler Kofferraum mit jeweils entsprechendem Volumen realisieren.

Mit der Sprinterbasis 416 CDI hat Omnibus Trading dem Sunrise Jumbo eine überzeugend starke Basis in die Wiege gelegt. Hinter der Typbezeichnung „416 CDI“ steckt ein Power-Hightech-Diesel: Aus nur 2,7 l Hubraum und 5 Zylindern hat Daimler-Chrysler dank Common-Rail-Direkteinspritzung, Abgasturbola-



Trotz der langgesteckten Zigarrenform zeigte sich der Sunrise Jumbo dank großem Radeinschlagwinkel als ein wendiger Kleinbus.



Als schlanker 9-m-Kleinbus wirkt der Sunrise Jumbo zwar langgestreckt, doch noch einigermaßen ansprechend proportioniert. (Bild oben)

Der Testwagen kam noch in der Version mit „Türbutler“, aber seit Januar 2001 gibt es serienmäßig eine elektrische Schwingtür. (Bild unten)

der mit variabler Geometrie, Ladeluftkühlung, Vierventil-Technik pro Zylinder sowie vollelektronischem Motor-Management und Kommunikation über CAN-Datenbus eine Leistung von 156 PS bei 3.800/min und ein maximales Drehmoment von 330 Nm zwischen 1.400 und 2.400/min herausgekitzelt.

Im Sunrise Jumbo steckt ein 2,7-l-Power-Hightech-Diesel mit 156 PS Leistung.

Dieser Motor ist keineswegs als Rennmaschine konzipiert. Daimler-Chrysler geht bei dem muskelstarken Aggregat immerhin von einer Lebensdauer von rund 300.000 km aus. Dafür sprechen die starke Leistung bei niedrigen Drehzahlen und das hohe maximale Drehmoment im unteren Drehzahlbereich. Bemerkenswert auch die Laufkultur des 2,7-l-Diesels, der sich selbst im kalten Zustand für einen Direkteinspritzer recht dezent am Fahrerohr meldet.

Beim Sunrise Jumbo bedeutet die stramme Diesel-Leistung von rund 60 PS/l (auf das Gesamtgewicht von 4,95 t hochgerechnet) ein sattes Leistungsverhältnis von 31,5 PS/t und ein bärenstarkes maximales Drehmomentniveau von 66,7 Nm/t. Allerdings wurde der Sunrise Jumbo mit einem Leergewicht von 3.000 kg plus drei Personen auf der Testfahrt bewegt. Und da ging natürlich die Post mit noch mehr Power ab.

Es war einfach fantastisch, wie der Motor mit dem Sunrise Jumbo bereits ab 1.200/min losspurtete. So ließ sich der Kleinbus aus Holland schon vom Stand weg elegant und zülig auf Touren bringen. Das brachte pures Fahrvergnügen: Das Triebwerk zeigte eine Charakteristik, die sich eher mit wesentlich großvolumigeren Motoren vergleichen lässt. So beschleunigte der Sunrise Jumbo auf Autobahnauffahrten mit enormem Durchzugsvermögen im höchsten Gang von 50 auf 100 km/h. Klar, dass auf der Autobahn das Schalten praktisch entfiel, und trotzdem wurde bergauf so schnell wie auf der Ebene gefahren. ➤



Der Fahrerplatz wurde im Original belassen, das ideale Konzept der Sprinterbasis lässt sich hier kaum noch verbessern.



Eine pfiffige Lösung sind die „Blaulicht-Bänder“ an den Trittstufenkanten, die den Einstieg absichern.



Der Innenraum wirkt zwar langgestreckt, ist jedoch nicht ungemütlich.

Auf dem schwierigen Landstraßenabschnitt war die hohe Elastizität des Sprinter-Power-Motors einfach immer wieder erstaunlich. Bis auf einige Ausnahmen bewältigte das Triebwerk diesen Testabschnitt mit Geschwindigkeiten zwischen 50 und 80 km/h ebenfalls in der höchsten Stufe des Fünf-Gang-Schaltgetriebes. Die Fahreigenschaften waren in gewissem Sinne mit größeren Reisebussen zu vergleichen, das gilt auch für den 156 PS starken 2,7-l-Dieselmotor, der schon in unteren Drehzahlbereichen mit gehörigem Mumm anzog.

Bei den erlaubten 100 km/h auf der Autobahn und 80 km/h auf der Landstraße ließ sich die beeindruckende Motorleistung nicht in Höchstgeschwindigkeit, sondern in eine wirtschaftliche wie komfortable Fahrweise mit niedrigem Drehzahlniveau und wenigen Schaltungen bei hohen Durchschnittsgeschwindigkeiten umsetzen.

Beim Test wurde ein recht sparsamer Durchschnittsverbrauch von 11,0 l/100 km für die sehr schwierige Teststrecke durch Nachtanken ermittelt. Der Sunrise Jumbo war immerhin mit einem Leergewicht 3.000 kg (einschließlich drei Personen) unterwegs. Insgesamt wurden 278 km gefahren: davon 133,4 km auf der Autobahn mit einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 100,3 km/h und 145,3 km auf der Landstraße mit Tempo 70,2 km/h.

Der Original-Fahrerplatz der Sprinterbasis lässt sich kaum besser gestalten.

Verbrauchswerte sind ja größtenteils von der Fahrweise und den Einsatzgegebenheiten abhängig. Beim hohen Schwierigkeitsgrad der Teststrecke dürfte sich im normalen Einsatz auch bei voll beladenem Fahrzeug kaum ein höherer Verbrauch ergeben. Ebenso dürfte es zwischen leerem und beladenem Sunrise Jumbo zwar einen spürbaren doch keinen gravierenden Unterschied bezüglich Fahrleistungen und Fahrverhalten geben.

Omnibus Trading hat gut daran getan, den Sprinter-Arbeitsplatz im Original zu belassen. Besser kann er ja auch kaum gestaltet werden. Das handliche Lenkrad

liegt wohlthuend griffig in der Hand und betont die PKW-artigen Leistungen der Sprinter-Basis 416 CDI. Das organisch geformte Armaturenbrett besitzt ein ansprechendes Design und eine angenehme Oberfläche. Es strahlt eine Wohlfühl-Atmosphäre aus. Erstklassig sind die übersichtliche Instrumentierung, die Erreichbarkeit der Bedienschalter und die Einstellbarkeit der Sitzposition konzipiert. Dank Joystick-Schaltung im Armaturenbrett hat der Fahrer von seinem Platz aus die Wahl zwischen einem bequemen Ausstieg durch die eigene Tür und einem genauso einfachen Übergang zur Beifahrerseite.

Bei der von Haus aus schon komfortabel abgestimmten Sprinterbasis mit Einzelradaufhängung vorn und starrer Antriebs-Hinterachse hat die Radstandverlängerung von 1,10 m zu einer vortrefflichen Komfort-Steigerung beigetragen. Der Sunrise Jumbo liegt wirklich wie ein Brett auf der Straße und besitzt schon fast einen schienengeführten Geradeauslauf: Da gab es kein Wedeln bei Spurrillen, keine korrigierenden Lenkbewegungen bei Seitenwind, kein Wanken in Kurven und kein Schwanken, wenn es komfortabel über Fahrbahnunebenheiten sowie kurze und lange Bodenwellen ging.

Das exzellente Lenkverhalten mit einer direkt ansprechenden und doch gut gedämpften Lenkmittelstellung gab's als Sahnehäubchen noch obendrauf. Dank genau definierter Geradeausfahrtstellung ergab sich in Verbindung mit hohen Rückstellkräften ein überaus einfaches Handling. Außerdem zeigte der Sunrise Jumbo eine überaus hohe Wendigkeit, die sich beim Anblick der langen „Zigarre“ zuerst kaum vermuten ließ.

Der Fahrgastraum mit 3er-Sitzreihen und einer 4er-Fondreihe wirkt durch die Überlänge ziemlich schmal – doch nicht unkomfortabel. Die Gepäckablage über den Doppelsitzen und das textilbezogene Dachmittelteil lockern die Atmosphäre etwas auf. Dazu kommt noch eine angenehme Stehhöhe im Mittelgang von rund 1,88 m.

Zur Belüftung des Fahrgastraums sind ein ausstellbares Dachfenster sowie elektrische Be- und Entlüfter im Dach eingebaut. Die Heizung erfolgt über thermostatgesteuerte Konvektorenheizkör-

per. Außerdem kommt zur Temperierung das serienmäßige Sprinter-Frontheiz- und Lüftungsgerät zum Einsatz.

Omnibus Trading hat einiges in einen sicheren Fahrgasteinstieg investiert.

Weiterhin steht ein gut sortiertes Sonderausstattungs-Programm wie der Einbau einer Klimaanlage und einer Wasserzusatzheizung, die sich als Motorvorwärmung und Standheizung nutzen lässt, sowie weitere Einrichtungen wie eine Luftfederung für die Hinterachse zur Verfügung. Soweit möglich werden auch ausgefallene Sonderwünsche außerhalb des Programms realisiert. Der Fahrgasteinstieg des Testfahrzeugs war noch mit ei-

ner Schlagtür versehen. Auf Grund gesetzlicher Regelungen gibt es den Sunrise Jumbo seit dem 1. Januar 2001 serienmäßig mit elektrischer Schwingtür. Omnibus Trading hat übrigens einiges in den Fahrgasteinstieg mit niedriger erster Trittstufe und einer sicheren Führung durch einen stabilen Handlauf investiert. Eine pfiffige Lösung sind beispielsweise die „Blaulicht-Bänder“ an den Trittstufenkanten, die den Einstieg auf elegante Art absichern. Die elektromotorisch betriebene Einstiegstür schließt wie bei den großen Bussen über einen Hebemechanismus in Verriegelungskeilen sicher und dicht.

Da zeigt sich gleich, dass der Ausbau, die Ausstattung und die Machart von Profis für Profis erdacht und gefertigt wird. Ein weiteres Beispiel ist das Einhalten aller europäischen Vorschriften wie die M2-

Richtlinie, die die Sitz- und Gurtbefestigung regelt.

Für einen profitablen Einsatz spricht vor allem der Nettopreis ab 149.950 DM mit elektrischer Tür. Dafür ist der Sunrise Jumbo 416 CDI mit 24 Fahrgastsitzen (hochfeste Ausführung und Sicherheitsgurt pro Sitz), TÜV- und 100-km/h-Abnahme und dank einer ganzen Liste weiterer Details wie Innenverkleidung mit Stoff und Nadelvlies, zusätzliches Dämmerlicht und Dachblinker erfreulich komplett ausgestattet.

Im Programm gibt es den Sunrise Jumbo auch alternativ auf Basis des VW LT sowie auf Sprinterbasis 413 CDI mit einem 129 PS starken 2,2-l-Diesel. Doch wer zuerst mit dem Kleinbus auf Basis des 416 CDI gefahren ist, der wird sich kaum für eine andere Variante entscheiden wollen. ADELBERT SCHWARZ