

Super Sprinter
616 XXL



Langstrecken-Sprinter

Der Sechstonnen-Sprinter von Ernst Auwärter stellt mehr als eine Ergänzung des EA-Produktprogramms dar. Gegenüber den 416er-Modellen punktet der 20-Sitzer aus Steinenbronn mit einem deutlich vergrößerten Platzangebot und mehr Nutzlast für mehr Luxus.

Mit einem Kleinbus auf große Reise gehen? „Unmöglich“ sagen die einen und haben die schmalen Kleinbus-Sitze im Blick. Anderen wiederum fehlt die Nutzlast, um eine ansprechende Ausstattung mit etwa 20 Fahrgastsitzen und ausreichend Kofferraum zu kombinieren. Zweifel bestehen auch beim Fahrkomfort, den die aufgepeppten Transporter-Fahrzeuge nur begrenzt bieten können. Als Problemlöser

bietet sich das stämmige Sprinter-Fahrzeug von Mercedes-Benz mit knapp 6 t Gesamtgewicht an. Die Mercedes-Techniker kombinieren hier das kräftige Sprinter-Rückgrat mit der Hinterachse des größeren Vario. Darauf lässt sich ein größeres Fahrzeug mit mehr Innenbreite und mehr Reserven darstellen.

Wer über Kleinbus-Komfort nachdenkt, landet früher oder später bei Ernst Auwärter. Der schwäbische Kleinbus-Spezialist ist mit seinen kleinen, aber feinen Fahrzeugen wohl sortiert für jede Nische. Mit dem Sechstonner wird die letzte Lücke im Programm geschlossen, die bislang zwischen den 416er-Modellen und dem Teamstar bestand. Die Karosserie wuchs um stattliche 50 cm in der Länge und entscheidende 24 cm in der Breite. Platz vor allem für breitere Sitze – wie im großen Reisebus werden in Dreier-Reihen komfortable Vogel Eco 010-Schlafessel montiert. Auf 7,69 m Länge finden 19 Fahrgäste Platz, auf Wunsch 21.

Fürs Reisegepäck stehen nicht gerade

üppige 2,6 m³ Kofferraum im Heck bereit. Einen weiteren Knappheitsfaktor offenbart das tatsächliche Leergewicht unseres Testfahrzeugs. Bei voller Auslastung stehen für jeden Fahrgast nur 64 kg Nutzlast zur Verfügung – ein Tribut, der einer besonders reichhaltigen Komfortausstattung zu zollen ist.

Mit gebeugtem Kopf besteigen große Naturen über einen breiten Eingang den Super Sprinter, im Innenraum gehen die 1,92 m Stehhöhe in Ordnung. Der Mittelgang ist knapper als bei großen Fahrzeugen, das Handgepäck lässt sich gut in den offenen Ablagen über den Sitzen verstauen. Neben den großen getönten Seitenscheiben sorgt eine große verglaste Dachluke für eine freundlich helle Atmosphäre im Innenraum. Dort sind alle Flächen, Dachhimmel wie Seitenwände, sorgfältig isoliert und verkleidet. Auch auf Schlechtwegstrecken kein Quietschen oder Knarzen – der EA-Kleinbus macht mit seiner Solidität eine gute Figur.

Der Fahrgast sitzt bequem im gut tem-



Keine Rätsel am Arbeitsplatz. Der Joystick-Schalthebel ist handlich, die leichtgängige Schaltung überzeugt durch Exaktheit.

Maße und Gewichte

Gesamtlänge	7.690 mm
Gesamtbreite	2.200 mm
Gesamthöhe	2.725 mm
Radstand	4.425 mm
Innenbreite	1.960 mm
Innenhöhe	1.920 mm
Leergewicht	4.710 kg
zul. Gesamtgewicht	5.990 kg
Tankvolumen	100 l
Sitzplätze	19 + 1 + 1
Nettopreis Testfahrzeug	€ 125.000,-

Antriebsstrang

Motor: Fünfzylinder-Dieselmotor mit Turboaufladung und Ladeluftkühler, elektronisch geregelte Common Rail-Direkteinspritzung, abgasarm nach Euro 3; Hubraum 2.685 cm³, Leistung 115 kW/156 PS bei 3.800 U/min, maximales Drehmoment 330 Nm bei 1.400 bis 2.400 U/min
Kraftübertragung: Fünfgang-Synchrongetriebe G32-5/5,0; Hinterachsübersetzung i = 5,125

Fahrwerk

Federung: Vorderachse mit Einzelradaufhängung und Querblattfedern, starre Hinterachse mit Trapezfederung
Bremsen: Zweikreis-Hydraulikbremse mit ALB, ABS, elektronische Traktionshilfe, Scheibenbremsen an beiden Achsen
Lenkung: Servo-Zahnstangenlenkung LZS2
Reifen: 205/75 R 16

Elektrik

Lichtmaschine: 14 V/150 A
Batterie: 12 V/100 Ah

perierten Fahrzeug. Beheizt wird mit automatisch geregelten Seitenwandkonvektoren und einer Warmwasser-Zusatzheizung, Frischluft gelangt über beiderseitige Dachkanäle ins Fahrzeug. Bei sommerlichen Temperaturen erfährt der großzügig verglaste Innenraum Kühlung



Guter Sitzkomfort auf Vogel-Eco-010-Sitzen

von zwei Seiten. Eine Klimaanlage unter der Motorhaube versorgt den Vorderwagen, während die Aufdach-Anlage von Sitrak den Fahrgastraum über die Dachkanäle kühlt. Oberhalb der Windschutzscheibe sitzt, gut einsehbar nach allen Seiten, der Videomonitor – EA verbaut hier noch Röhrengeräte. Die Kunden sparen mit dem Verzicht auf Flachbildschirme etwa 1.200 Euro.

Der Fahrer besteigt den Super Sprinter über seinen eigenen Eingang. Rund um den hydraulisch gedämpften Fahrersitz sind alle Bedienelemente gut erreichbar, das Original-Sprinter-Cockpit macht einen ergonomisch ausgefeilten Eindruck. Mit einer Ausnahme: Das Lenkrad ist leider starr. Schon eher ein Quell der Freude ist der kurze Joystick-Schalthebel, der sich flink und zielsicher durch die Schaltgassen des Fünfgang-Getriebes führen lässt. Dies bleibt ein eher seltenes Vergnügen, denn der mit 330 Nm drehmomentstarke Fünfzylinder-Motor hat meist schnell die größte Gangstufe erreicht.

Bis zu 60 km/h innerorts schwingt sich der quicklebendige Common-Rail-

Diesel im fünften Gang mit 1.900 Umdrehungen locker auf, bei 80 km/h sind es dann 2.500, und bei Marschgeschwindigkeit auf der Autobahn (100 km/h) liegen 3.000 Kurbelwellen-Umdrehungen an. Mit diesen Drehzahlreserven hält der Super Sprinter auch an Autobahnsteigungen mühelos sein Tempo. Eigentlich hätte der sonst gelungene Antriebsstrang aus dem Transporter ein Sechsganggetriebe verdient. Damit ließe sich das Drehzahlniveau auf Autobahnen senken und damit auch der Kraftstoffverbrauch, die Geräuschemissionen und der Verschleiß. Auch beim Anfahren schätzt der mit 2,7 l Hubraum relativ kleine Turbodiesel ein paar Umdrehungen mehr, um besser aus den Startlöchern zu kommen. Zwei Klimakompressoren, die Leistung abzweigen, tragen dazu bei, dass der 616er Super Sprinter trotz 156 PS keinen übermotorisierten Eindruck vermittelt.

Wie am Steuer von großen Reisebussen kann die Geschwindigkeit mit dem Wirbelstrom-Retarder angepasst werden. Die Telma-Anlage überzeugt mit guter Bremswirkung. Gute Noten auch für die hydraulische Betriebsbremse mit Schei-



(links) Ausgestellte Radhäuser an der Hinterachse verweisen auf die breitere Hinterachse aus dem Vario-Programm.
 (rechts) Starkes Herz unter der Fronthaube: Fünfzylinder-Turbodiesel mit Common-Rail-Einspritzung, 2,7 l Hubraum und 156 PS

Busse nach Maß

Die Geburtsstunde der Ernst Auwärter Karosserie- und Fahrzeugbau KG lässt sich bis ins Jahr 1854 zurück verfolgen. In Stuttgart-Möhringen entsteht der Familienbetrieb Auwärter zunächst als Wag-nerie. 1928 werden die ersten Busse mit Holzkarosserie gebaut, ab 1939 dann in Ganzstahlbauweise. Drei von sechs Auwärter-Brüdern übernehmen Mitte der 30er-Jahre die Leitung der Traditionsfirma. Im Jahr 1935 scheidet Gottlob Auwärter aus der Familien-OHG aus und gründet seine eigene Karosseriebaufirma, die unter dem Namen Neoplan weltbekannt werden wird.

Diplom-Ingenieur Ernst Auwärter senior führt das Unternehmen ab 1949 alleine weiter und erkennt in der Wiederaufbauzeit nach dem Zweiten Weltkrieg eine Marktlücke bei Kleinbussen. Mit seiner Erfahrung in diesem Bereich steigt er konsequent in dieses Segment der Buserstellung ein und präsentiert 1958 erstmals die einteilige Panorama-Windschutzscheibe im Omnibusbau. Auwärter wird der Wegbereiter für den Luxus-Kleinbus.

Das Jahr 1973 erlebt eine Umfirmierung des Unternehmens in eine KG. Ernst Auwärter senior übergibt die Firma an seine vier Kinder. Der Sohn,



Ernst Auwärter übernahm 1973 die Geschäftsführung des Traditionsunternehmens.

Ernst Auwärter junior, Diplom-Ingenieur für Fahrzeugbau, übernimmt die Geschäftsführung. In diesem Jahr wird der 1.000. Bus ausgeliefert. 1976 erfolgt der Umzug ins neue Werk nach Steinenbronn, wo ein Gelände von 1,4 Hektar Größe sowie eine Produktionsfläche von 6.500 m² mit drei Fertigungsstraßen zur Verfügung stehen.

In den Jahren von 1980 bis 1990 entsteht ein lückenloses Programm in den Dimensionen 10 bis 55 Fahrgastplätze. Busse nach Maß auf Fahrgestellen von Mercedes-Benz, Scania, VW und MAN werden gebaut. Bei zahlreichen internationalen Karosserie-Wettbewerben werden die Auwärter-Busse ausgezeichnet. Die Fertigungskapazität wächst; in-

zwischen wird auf einer Betriebs- und Produktionsfläche von 24.000 m² produziert. Der 3.000. Omnibus verlässt 1992 das Werk. Dieses Jahr sieht auch die Gründung der EA Karosserie- und Fahrzeugbau Gera GmbH. Hier werden rund 1,25 Millionen Euro in eine moderne Fertigung sowie in Schulung und Know-how-Transfer für die dortigen Mitarbeiter investiert, welche für die Stammfirma Kleinbustypen produzieren und ein eigenständiges Transporter-Umbauprogramm anbieten. Von 1999 bis 2004 produziert das Unternehmen zahlreiche neue Bustypen, besonders auch im Sektor City-Niederflur-Kleinbusse. Im Klein- und Clubbussektor wird das umfangreiche Programm mittlerweile in ganz Europa angeboten. Heute produziert Ernst Auwärter rund 220 Busse jährlich. Der Exportanteil liegt bei 30 Prozent. Weit über 5.000 Fahrzeuge haben mittlerweile die Produktionsstätten verlassen. Die breit gestreute Omnibus-Palette und die erfolgreiche Nischenpolitik lassen das Unternehmen im Jubiläumsjahr 2004 mit Zuversicht in die Zukunft blicken.



Auwärter-Busse: bereits in den 50er- und 60er-Jahren ein Blickfang

benbremsen und ABS. Die Radbremsen packen ohne Fading kräftig zu und lassen sich stets feinfühlig bedienen.

Safety first gilt auch für die Fahrgenschaften: Der Super Sprinter 616 CDI liegt wie ein Brett auf der Straße. Dank des langen Radstandes läuft der 2,72 m hohe Kleinbus auch bei hohem Tempo stoisch geradeaus, auf kurvenreichen Landstraßen fühlt er sich etwas behäbig an. Während die geringe Seitenneigung den Fahrgästen gut bekommt, findet die raubeinige Gangart der trapezgefederten Hinterachse weniger Gefallen. Voll besetzt wird der Fahrkomfort besser.

Anlass zur Kritik liefert die stark geneigte Windschutzscheibe, die als Designelement der EA-Sprinter durchaus attraktiv ist, das Fahrpersonal jedoch starker Sonneneinstrahlung aussetzt. Wenn es regnet, putzen zwei zu kurze Wischer-

blätter die Riesenscheibe.

Fazit: Mit einem Nettopreis von 125.000 Euro zählt unser Bus zu den exklusiven Vertretern im Revier. Wer mit weniger Ausstattung auskommt, kann ein EA-Magermobil zu einem Grundpreis von 110.000 Euro erstehen. Auch auf der nach oben offenen Wunschliste besteht Spielraum. Wer mit Lederpolster, Multimediaanlage oder Bordküche liebäugelt, legt noch einmal kräftig drauf. Doch keine Sorge, das Investment in den EA-Kleinbus ist schon auf Grund der anerkannt hohen Fertigungsqualität eine stabile Anlage. Günstige Unterhaltskosten mit langen Serviceintervallen verspricht die Großserien-Basis mit dem Stern, ebenfalls eine unproblematische Ersatzteil-Versorgung. Es gibt in dieser Klasse sicher günstigere Wettbewerber, doch wer den Super Sprinter wählt, kann eine längere Lebensdauer