

# Kleingeld-Offensive in der VIP-Klasse

Mit edler Optik und anspruchsvoll ausgestattet ist der Easy-Sprinter Tourline für vergleichsweise kleine Kasse zu haben. Hält der 15-Sitzer, was sein attraktiver Auftritt verspricht?



Anspruchsvolle Optik bereits beim Einstieg. Unten: große Fenster, 15 breite Ledersitze, hochwertige Verarbeitung



Wer an komfortable Kleinbusse denkt, landet früher oder später beim Sprinter. Doch welchen nehmen? Früher war die Welt der Minibusse noch einfacher. Sollte es ein besonders elitäres Fahrzeug sein, fragte man bei Ernst Auwärter nach. Doch der Anbieter aus Steinenbronn ging zuletzt samt der Marke Auwärter insolvent vom Markt. Gleichzeitig drängt heute eine Reihe neuer Minibus-Aufbauer und Ausbauer auf den Markt, die schon aus Preisgründen in Süd- und meist Osteuropa fertigen und mit hochattraktiven Konditionen winken. Und damit der Vertriebsmannschaft des Marktführers, der Minibusfraktion von Evobus in Dortmund, erhebliches Kopfzerbrechen bereiten.

Der Kleinbus-Hersteller Atlas aus Litauen ist so einer. Anfangs hatten ihn eingefleischte Branchenexperten ob der einfachen Qualität belächelt oder schlicht ignoriert. Heute fertigt das Unternehmen jährlich rund 150 Fahrzeuge, allesamt ausgebaute Kastenwagen. Im letzten Herbst hatten sich die Litauer sogar zu einem Busworld-Auftritt nach Kortrijk gewagt. Und das Exponat war danach schnell an den Mann gebracht. Zugeschlagen hat das renommierte Omnibusunternehmen Schuy Reisen aus dem Limburger Raum – und uns freundlicherweise den Easy-Sprinter für eine Probefahrt überlassen.

## Kein bisschen billig

Schon auf den ersten Blick beeindruckt dieser Kleinbus mit elitärer Lackierung in Bentley Bronze Metallic und dunkler Privacy-Verglasung. Das ändert sich auch nicht, wenn sich die elektrische Tür öffnet und wir den Innenraum entern. Kein bisschen billig präsentiert sich das VIP-Interieur, das auf 7,35 m Fahrzeuglänge 15 fein belederte Vogelsitze bereithält. Kein schmales Kleinbusformat, immerhin 42 cm Sitzbreite werden geboten, dazu im Heck zwei Vis-à-vis-Tischchen und eine Lavazza-Kaffeemaschine für den Espressodurst unterwegs. Der Fahrgast wird über zwei Monitore informiert oder unterhalten, selbstverständlich ist ein Wifi-Router an Bord. Und damit die Tablets oder Notebooks nötigenfalls mit Strom versorgt werden können, findet am im Fond vier Steckdosen mit 220 V. Ein optischer Leckerbissen ist die Nachtbeleuchtung, die mit LED-Leuchtbändern dezent die Unterseite der Gepäckablage illuminiert – da kann sich so mancher Innendesigner etablierter Omnibusbauer ein Scheibchen abschneiden. Natürlich schreitet man im Mittelgang über hochflorige Auslegware, die Stehhöhe von 1,92 m beschränkt nur sehr große Naturen – Kleinbusfahren ist hier kein Verzicht, hier mutiert jeder Mitfahrer zur VIP.

Auch der Fahrer wird nicht stiefmütterlich behandelt. Er sitzt hinter einer großen Frontscheibe in einem verfeinerten Sprinter-Cockpit, das sowohl einwandfreie Ergonomie bietet als auch den gewissen Charme von Oberklasse-PKW verströmt. Mehrfarbige Oberflächen, teils mit Alcantara oder Leder bezogen. Dazu ein neues Funktionslenkrad in zweifarbigem Kuhhaut, nur der Einstieg an der Fahrertür bleibt so profan, wie es die Transporterwelt verlangt. Auf die Waage bringt der Easy-Sprinter stattliche 4,2 Tonnen, voll betankt und mit Fahrer. Macht 73 kg pro Sitzplatz, Mercedes-Benz begrenzt das Gesamtgewicht auf zulässige 5,3 Tonnen.

## Antriebskomfort

Auf standesgemäßen Antrieb will man in der VIP-Klasse nicht verzichten. Kein bisschen

Bereits mit neuer Sprintertechnik:  
der neue Easysprinter duckt sich jetzt  
drei Zentimeter tiefer auf die Fahrbahn.

Bild unten: Kofferraum  
im Heck: Platz für 2 m<sup>3</sup> Gepäck



billig klingt es, wenn der Fahrer den Motor anlässt. Kein typisches Vierzylinder-Rasseln dringt an die Ohren, hier säuselt standesgemäß ein Sechszylinder-Diesel. Den man im Leerlauf kaum hört, der V6-CDI mit drei Liter Hubraum läuft mit versetzten Hubzapfen und einer Ausgleichswelle praktisch vibrationsfrei.

Laut wird auch er nicht, wenn er gefordert ist. Dann klingt er rauchig bis metallisch trompetend, aber nie lästig. Unterwegs auf der Autobahn beherrscht er die Gangart seiner großen Kollegen, schnell kommt er in Schwung und fällt auch an langen Steigungen nicht ab. Kein Wunder bei 190 PS und 440 Nm maximalem Drehmoment, die mit den fünf Tonnen des Sprinters keine Mühe haben. Auch der Fahrer nicht, dem eine neue Siebengang-Automatik hilfreich zur Hand geht. Mit den sieben Gängen werden die Fahrstufen und Schaltpunkte feiner sortiert, für Tempo 100 im größten Gang werden 2.300 Touren benötigt, angesichts des kräftigen Drehmoments könnte eine längere Achsübersetzung Sprit sparen helfen. Etwas mehr Schaltarbeit, was soll's? Zumal das Getriebe beinahe ruckfrei schaltet und vor allem maßvolles Gasgeben mit den passenden niedrigen Drehzahlen belohnt.

Beinahe von selbst stellt sich eine komfortable, aber immer noch zügige Fahrweise ein – die neue Automatik soll gegenüber dem Handschaltgetriebe 0,2 l/100 km sparen. Dann und

wann muss auch der Adblue-Behälter nachgefüllt werden, 18 Liter Inhalt (Wert 9,54 Euro) sollen für etwa 600 Kilometer reichen. Wer es vergisst und darüber hinaus die Warnung im Display ignoriert, wird mit einer erheblichen Reduzierung des Drehmoments daran erinnert.

Auch das Fahrverhalten ist nicht von schlechten Eltern. Dank des langen Radstands läuft der Easy-Sprinter bei hohem Tempo stoisch geradeaus und lässt sich auch von miesen Fahrbahnen wenig erschüttern. Wenngleich wir der Hinterachse eine Luftfederung spendieren würden, schon um dem schönen Minibus den Federungskomfort zu gönnen, den er verdient. Kostet allerdings 4.000 Euro extra, die Telma-Dauerbremse gehört zum Standard. Deren Bremswirkung überzeugt im Alltag, wir haben nur den separaten Bedienhebel vermisst.

Gute Noten sind auch der hydraulischen Betriebsbremse zu attestieren. Die Scheibenbremsen packen ohne Fading kräftig zu und lassen sich in jeder Fahrsituation feinfühlig bedienen. Safety first gilt auch für den Easy-Sprinter, der ESP serienmäßig und einige neue Assistenzsysteme auf Wunsch mitbringt. Beispielsweise den Seitenwindassistenten, den es ab Mitte 2014 geben soll – oder den Collision-Prevention-Assistenten, der unaufmerksame Fahrer vor Kollisionen warnt.

**Wolfgang Tschakert**



## Unser Fazit

Für netto 110.000 Euro ist der elitäre Easy-Sprinter ein Schnäppchen. Viel Minibus fürs Geld – und wer seinen Tourline ohne Ledersitze und Kaffeemaschine bestellt, den Sechszylinder durch einen Vierzylinder ersetzt und auf optische Reize verzichtet, bleibt locker fünfstellig. Die Fertigungsqualität ist jedenfalls beachtlich, günstige Unterhaltskosten mit langen Serviceintervallen verspricht die Großserienbasis mit Stern. Eine unproblematische Ersatzteilversorgung ist Teil des Pakets, Wartung und Service sind gesichert. Wo fährt man hin? Zu Omniplus, ist ja ein Sprinter.