



Gut zugänglich über zwei Türen,  
behindertengerecht mit Klapprampe

## Mercedes-Benz Sprinter City 65

# Gerne groß für kleine Jobs

Die Dortmunder Minibus-Schmiede schickt mit dem City 65 einen kleinen Sprinter-Stadtbus ins Rennen, der deutlich aus den Fußstapfen der Transporter tritt. Die Fahrgäste wird es freuen: Der kleine Low-Entry-Mercedes bietet den Komfort der Großen.

**D**ie Minis unter den Omnibussen stehen noch immer im Schatten ihrer großen Kollegen, wenn sie an die Haltestelle rollen. Fährt ein Kleinbus vor, zieht so mancher enttäuschte Fahrgast verärgert die Braue hoch, auch wenn das Fahrzeug mit den laut lärmenden und hart über Schlechtwegstrecken rumpelnden Fenster-Transportern nur noch wenig gemein hat. Aber wenig frequentierte Linienverkehre werden heute messerscharf kalkuliert, und so bleibt den Omnibusunternehmen keine Wahl mehr. Heute setzen sie, immer die Betriebskosten im Blick, verstärkt auf kleinere Beförderungseinheiten.

Ohnehin hat sich das Erscheinungsbild der Kleinbusse gewandelt – an das Transporter-Grundfahrzeug erinnert der

Auftritt längst nicht mehr. Der City 65 von Mercedes beispielsweise trägt großzügige Fensterflächen zur Schau, an den Flanken eine tief gezogene Gürtellinie und im Bug eine bis ins Hochdach reichende Frontscheibe. Vom Transporter stammt nur noch das Fahrgestell mit Windlauf – und streng genommen auch das nicht mehr. Denn die Hinterachse wird luftgefedert, wie es sich für einen Omnibus gehört. Der Aufbau mit Gitterrohrrahmen, eine lupenreine Omnibuskarosse, wird schon aus Gewichtsgründen mit GFK-Kunststoff verplankt. Der kleine Stadtbus, immerhin 150.000 Euro teuer, bringt laut Hersteller ohne Mitfahrer fahrfertige 3.700 kg auf die Waage – macht 1.800 kg für 28 schlanke Passagiere oder 64 kg pro Person.

Knappeitsfaktor ist noch immer das Gesamtgewicht, das der Hersteller eisern auf 5,5 t beschränkt.

**Kein bisschen kleinkariert.** Aber sehen lassen kann sich der Sprinter City 65. Die Proportionen stimmen: Bündig füllen die Räder ihre Häuser, die zwillingsbereifte Hinterachse muss nicht wie früher mit dicken Kotflügeln eingedeckt werden. Auch an der Funktion gibt es nichts zu meckern – rund 340 mm Einstiegshöhe an der doppeltbreiten Vordertür, mit Kneeling sogar noch weniger, damit steht der Citysprinter den Citaro-Kollegen in nichts nach. Hinten führen zwei Stufen nach oben, das geht mit zwei mal 220 mm schon mühsamer – ein Zugeständnis an das Low-Entry-Konzept. Die Stehhöhe



**Kleine Gemeinden oder Nebenstrecken sind sein Revier – Mercedes Sprinter City 65**

kann sich jederzeit mit den Großen messen – vorn sind es 2.200 mm, über der Hinterachse noch mehr als 1,90 m.

Viele Komponenten stammen aus dem Citaro-Baukasten – keine schlechte Referenz, Synergieeffekte nennen es die Mercedes-Techniker. Außen und innen, von den Rückleuchten bis zur Inneneinrichtung, kommen bewährte Gleichteile zum Zug.

Der Innenraum des City 65 wirkt sachlich und aufgeräumt – gleich hinter Tür eins die Stehplattform mit Klappsitzen, dazu die Klapprampe für Rollstuhlfahrer. Die Sitzlandschaft mit zwölf Sitzschalen aus dem Citaro-Programm wird überwiegend im Heck montiert. Ins professionelle Bild passt der Plafond mit feiner Dachkanalverkleidung, sauber integrierten Deckenleuchten und elektrischen Hubdächern, auch die Seitenwände überzeugen mit ansprechender Optik. Wohl vertraut sind die geschwungenen Haltestangen in Signalrot, sie sitzen fest wie auch der Rest der Einrichtung.

Keine Kompromisse geht man bei Mercedes ein, wenn es um das sensible Thema Heizung – Lüftung – Klima geht. Im Rückraum wird mit Konvektoren geheizt, während im Niederflurbereich Gebläse die Füße erwärmen. Für genügend

Wärme im System, besonders in der kalten Jahreszeit, sorgt eine Warmwasser-Zusatzheizung mit fünf Kilowatt. Und für den Sommer empfiehlt sich die Dachklimaanlage, die den aufgeheizten Innenraum abkühlt. Für den Fahrer gibt es alle Komponenten noch einmal separat – er heizt und klimatisiert mit der Sprinter-eigenen Frontbox.

**In Sachen Heizung – Lüftung – Klima kennt Mercedes keine Kompromisse.**

**Der Name verpflichtet.** Der City-Sprinter ist zuhause, wo es eher eng hergeht. Bei knapp zwei Meter Breite schlängelt er sich durch die engsten Gassen und findet auch immer ein Schlupfloch im Verkehr. Da melden sich auch die Transporter-Gene zu Wort – so einfach und sicher lässt sich kaum ein Minibus fahren. Das beginnt bei einem nahezu perfekten Arbeitsplatz: Das griffige Lenkrad und der bequeme Schwingsitz lassen sich in beinahe jede gewünschte Fahrstellung bringen, auf einen schnellen Blick sind die Armaturen erfasst.

Links neben dem Lenkrad werden Beleuchtung oder Klimatisierung bedient, rechts sitzen die Türtasten. Nur der digitale Tacho verlangt nach einem Bückling. Dafür verdienen die Außenspiegel mit ihren Weitwinkelfeldern das Prädikat „Extraklasse“. Nur der grobe Kasten für die Kasse, der den Zugang zum Fahrgastraum fast völlig verstellt, erntet Unverständnis – was haben sich die Entwickler dabei gedacht? Künftig soll er kleiner sein und Platz fürs Pannenset, den Feuerlöscher und ein Staufach bieten.

Flink fädelt der Sprinter an jeder Haltestelle in den Verkehr ein, der Fahrer hat seine Freude daran. Quicklebendig präsentiert sich der kleine Vierzylinder (2,15 l Hubraum) mit 150 PS und 330 Nm, der auch mit fünf Tonnen keine Mühe hat. Mit zwei Turboladern unter Druck gesetzt kommt der kleine CDI schon aus niedrigen Drehzahlen kräftig zur Sache und hält sich dabei akustisch stets dezent im Hintergrund – unterstützt wird er dabei von einem bewährten Fünfgang-Wandlerautomaten, der im Sprinter, im Vito und Viano verbaut wird.

Die Fahrleistungen lassen nicht zu wünschen übrig, rasch und beinahe sportlich erreicht der Sprinter seine Fahr-



**Die Busprofis**  
AK GmbH

*Berliner Str.7a, 13127 Berlin*  
**Tel: 030/911499-0 - Fax: 030/48626422**

**Omnibusersatz- und Zubehörteile vom Fachmann.**  
**Wir reden nicht über Qualität wir liefern sie.**

*www.diebusprofis.de - info@diebusprofis.de*



**TECHNISCHE DATEN**

**Motor:**

Vierzylinder-Dieselmotor mit Turboaufladung und Ladeluftkühler, elektronisch geregelte Common-Rail-Direkteinspritzung, abgasarm nach Euro 4 mit Partikelfilter

Hubraum	2.148 cm <sup>3</sup>
Leistung	110 kW/150 PS bei 3.800 U/min
Maximales Drehmoment	330 Nm bei 1.200-2.400U/min

**Kraftübertragung:**

Fünfgang-Automatikgetriebe MB W5A380; Umlenkgetriebe ULG 340, Antrieb Hinterachse mit Übersetzung  $i = 4,727$  (opt. 5,10)

**Fahrwerk:**

Vorderachse mit Einzelradaufhängung und Querblattfeder, Stabilisator; zul. Achslast 2,0 t. Starre Hinterachse mit 2-Balg-Luftfederung. Stabilisator; zul. Achslast 3,8 t; Bereifung 205/75 R 16C

**Lenkung:**

Servo-Zahnstangen-Lenkung LZS54 von Thyssen-Krupp mit variabler Übersetzung

**Bremsanlage:**

Zweikreis-Hydraulikbremse mit Unterdruckverstärker, elektronische Traktionshilfe, innenbelüftete Scheibenbremsen an beiden Achsen, Bremsassistent, EBV, ABS, ESP, Dauerbremse Telma AE 30-35, Betätigung über Fußpedal oder Handhebel

**Elektrik:**

Lichtmaschine 14 V/220 A, Batterie 12 V/95 Ah plus Zusatzbatterie 12 V/100 Ah

**Maße und Gewichte:**

Länge x Breite x Höhe	7.700 x 1.993 x 2.875 mm
Radstand	4.325 mm
Überhang vorn/hinten	1.004/2.370 mm
Stehhöhe	max. 2.200 mm
Leergewicht	
(lt. Hersteller)	3.700 kg
Testgewicht	5.000 kg
Zul. Gesamtgewicht	5.500 kg
Kraftstofftank	90 l

**Fahrgastkapazität:**

Sitz-/Stehplätze 12 + 12 + 1

**Preis:**

Testfahrzeug 150.200 Euro



**Einfach einsteigen und losfahren – die Bedienung ist bestechend einfach.**

geschwindigkeit, die außerorts bei 80 km abgeregelt wird. Wer viel leistet, verlangt auch entsprechend Futter – was auch die Kraftstoffverbrauchswerte bestätigen. In der Stadt mit engem Haltestellenabstand messen wir 28,32 l/100 km, im Stadtrandverkehr noch immer 18,44 l/100 km. Woran es liegt? Nicht nur bei leistungsorientierter Fahrweise fordert das Getriebe dem Kompaktdiesel hohe Motordrehzahlen ab, ohne sich die vorhandene Zugkraft des CDI-Vierzylinders mehr zu Nutze zu machen.

**Leichtfüßig wie ein PKW.** Auf der Straße verblüfft das Gefühl der Leichtigkeit, der immerhin 7,7 m lange Mercedes lässt sich wie eine Limousine durch den Verkehr bewegen. Er läuft sauber geradeaus und lenkt mit leichter Hand präzise ein, wenn es um die Ecke geht. Schnell gefahrene Kurven werden mit etwas Seitenneigung genommen, doch an Fahrsicherheit man-

gelt es nie. Schlaglöcher und Kanaldeckel werden fein abgedert, mit Einzelradführung vorn und Luftfederung hinten zeigt der City-Sprinter zahlreichen großformatigen Kollegen, wie es richtig geht. Nur eine saubere Anfahrt an die Haltestelle will auf Anhieb nicht gelingen. Wer vorn Maß nimmt, touchiert hinten den Randstein, ein Tribut an die schmalere Spur der Vorderachse.

Gut schließende Türen halten die Windgeräusche in Zaum, nichts klappert oder knarzt. Der Sprinter zeigt sich rundum als kultivierter Partner. Lauter wird es erst, wenn der Fahrer eine leistungsorientierte Fahrweise pflegt. Plagt sich der Motor mit hohen Motordrehzahlen, die ihm nicht leicht von der Hand gehen, klingt er angestrengt metallisch, ab Tempo 70 mischen sich auch Tonlagen aus dem Untergeschoss dazu. Verantwortlich für die Vibrationen, allerdings klagen wir hier auf hohem Niveau, zeichnet das Um-



**Ihr Fachmann für Omnibusinnenausstattung**

Autosattlerei

**Pretenthaler**

*Neuer Start  
in die Reisesaison  
2008*

- Super Angebote u. Stoffauswahl
- Aktuelle Preise für neubeziehen Ihrer Omnibusbestuhlung
- Ein Anruf, der sich für Sie lohnt!

57518 Betzdorf/Scheuerfeld · Postfach 645 · Tel. (0 27 41) 2 31 14 · Fax (0 27 41) 32 29 · E-Mail info@pretenthaler-gbr.de



**Bisher mit zwei Stufen ins Heck ...**



**...künftig nur eine Stufe und keine Barriere vor den Sitzen**

lenkgetriebe am Getriebeausgang, das die Kardanwelle tief unter den Fahrzeugboden durchführt.

Die Bremsanlage darf für die gesamte Branche als Vorbild gelten. Sie verzögert fein oder scharf, aber stets, wie es der Fahrer möchte. Dazu gibt es ESP im Niederflurverkehr, das haben nicht mal die großen Kollegen zu bieten. Gute Noten fährt die Telma-Bremse ein, auch wenn sie mit 3.000 Euro teuer zu stehen kommt. Sie verzögert sanft, aber verschleißfrei fast bis zum Stand und versieht ihren Job fast so gut wie ein großer Getrieberetarder. Eine Haltestellenbremse, nicht selbstverständlich für einen Minibus, gibt es als Option.

Für das nächste Modelljahr wird weiter nachgebessert. Die Niederflurzone wird um 20 cm verlängert, der Mittelgang hinten wird abgesenkt und lässt sich mit nur noch einer Stufe erklimmen. Die erste Sitzreihe vor der Hinterachse wird barrierefrei zugänglich, und die Telmabremse rückt entscheidende Zentimeter nach oben. Für eine schnellere Erwärmung wird der Heckbereich mit Wandgebläseheizern temperiert, und eine Gewichtsdiät erlaubt künftig zwei Mitfahrer mehr. Beim Low-Entry-Konzept soll es künftig bleiben, auch wenn während der IAA etliche Mercedes-Mitarbeiter am Auwärterstand gesehen wurden. Auch in diesem Fall gilt: Wettbewerb fördert den Fortschritt, die nächsten Entwicklungsschritte aus Dortmund werden mit Spannung erwartet.

**Fazit.** Gegen den kleinen Stadtbus aus Dortmund haben es die Konkurrenten schwer. Er fährt gut, komfortabel und sicher und punktet mit vielen bewährten Gleichteilen aus dem Citaro-Programm. Professionell wie der Service ist auch die Qualität der Fertigung, auch unter dem eleganten Kleid ist der Sprinter City mit

KTL-Lackierung gut gegen Korrosion versichert. Nur der wenig maßvolle Dieselerverbrauch im Stadtverkehr passt nicht so recht ins Bild – hier sehen wir durchaus noch Handlungsbedarf.

**WOLFGANG TSCHAKERT**

#### TESTERGEBNIS

##### Fahrdynamik

Beschleunigung in sec	
0–20 km/h	3,0
0–40 km/h	6,1
0–60 km/h	11,5

##### Citykurs

28,32 l/100 km	bei	22,06 km/h
----------------	-----	------------

##### Überlandkurs

18,44 l/100 km	bei	42,65 km/h
----------------	-----	------------

##### Geräuschmessung (db(A)) im Innenraum

Fahrzeug vorne	
50/60/80 km/h	64,4/68,3/65,3
Fahrzeug Mitte	
50/60/80 km/h	65,5/68,1/64,4
Fahrzeug Heck	
50/60/80 km/h	64,6/68,0/71,5

Ø = Durchschnitt

## A&K-Fahrzeugteile Heidenau GmbH – ET-Vertriebspartner für Omnibusse

- Anlasser u. Lichtmaschinen • Gebläse, Lüfter, E-Motoren
- Umwälz u. Wasserpumpen • Heizungsersatzteile
- Achs- u. Bremsersatzteile • Heizungs- u. Wasserkühler

D-01809 Heidenau · Mühlenstraße 31  
 Telefon 03529/5743-0 · Fax –28  
[www.busfachhandel.de](http://www.busfachhandel.de) · [info@busfachhandel.de](mailto:info@busfachhandel.de)  
 D-13407 Berlin · Kopenhagener Straße 72a  
 Telefon 030/21808755 · Fax 030/40899683