



Der Reisemini mit Platz für 19 Fahrgäste – das neue Sprinter-Fahrgestell wird mit einer opulenten Kunststoff-Karosserie versehen.

Sunset S3 von Omnibus Trading

Wer zuerst kommt ...

Schon kurz nach der Sprinter-Premiere präsentiert der niederländische Kleinbus-Spezialist Omnibus Trading seinen neuen Sunset S3. Die Bus-Fahrt hat den 19-sitzigen Fünftonner als Reisebus mit eigenständiger Kunststoffkarosserie bereits probefahren.

Mit einem Kleinbus auf große Reise gehen? Geht nicht, sagen die Kritiker und führen die schmalen 40er-Kleinbussitze ins Feld. Andere wieder reklamieren die Geräuschkulisse, die so mancher schmalbrüstige Transporter-Motor bei hohen Drehzahlen entwickelt. Das möchten die Kleinbus-Spezialisten von Omnibus Trading nicht unwidersprochen stehen lassen. Ihr neuester Sunset S3 bietet die nötige Breite für vollformatige Reisebussitze von Kiel. Und in Sachen Antriebsgeräusche ist das letzte Wort ohnehin nicht gesprochen. Einzig

das Thema Nutzlast liegt den Niederländern im Magen. Denn die neue Sprinter-Basis wird vom Hersteller nur bis maximal 5 t zugelassen. „Nur für Fremdaufbauer“, sagt Omnibus Trading zunehmend verärgert, die hauseigenen Sprinter-Minibusse aus dem Evobus-Verbund dürfen dagegen entsprechend der technischen Achslasten 5,5 t wiegen. Das letzte Wort scheint hier noch nicht gesprochen.

Die Gewichtsdiskussion macht uns neugierig. So führt uns der erste Weg nach dem Tanken gleich auf die Waage. Sie zeigt fahrfertige 3.760 kg an – macht

bei voller Auslastung gerade 62 kg pro Person. „Am Gewicht wird noch gefeilt“, hören wir aus der niederländischen Zentrale. „Unser S3 ist der erste Prototyp, der noch genug Möglichkeiten für eine Gewichtsdiät bietet“. So viel steht fest: Der Sunset ist ein stattlicher Mini, der mit 7,38 m Länge, mehr als 2 m Breite und 2,81 m Höhe schon hart an Midi-Maße schrammt. Das schafft Platz für 19 normalbreite Sitze, 2,5 m³ Kofferraum plus einen ordentlich begehbaren Mittelgang mit knapp 2 m Stehhöhe. Die hohe elektrische Tür neben dem Fahrer gibt einen



oben: Das schönste Heck der Minibus-Branche? An Transporter erinnert es bestimmt nicht.

links: Hinter der großen Schwenklappe liegen 2,5 m³ Kofferraum.

rechts: Bequemer Einstieg gegenüber dem Fahrer



bequem breiten Einstieg nach innen frei. Ohne rechten Begleitersitz reicht es für großzügige Platzverhältnisse vorn.

Der Sunset-Sprinter rollt selbstverständlich klimatisiert zum Kunden. Eine Klimaanlage unter der Motorhaube versorgt den Vorderwagen, während die Aufdachanlage von Delphi den Fahrgastraum über die Dachkanäle kühlt. Beheizt wird mit automatisch geregelten Seitenwandkonvektoren und einer Warmwasserheizung. Die Komplettausstattung kann sich sehen lassen. Mit vollwertigen Reisesitzen, Doppelverglasung, Klimaanlage, Audio-Anlage, Zusatzheizung und Külschrank kostet der Supermini von Omnibus Trading gerade 95.000 Euro. DVD-Video, Ledersitze, Telma-Retarder oder ein Automatik-Getriebe gibt es gegen Aufpreis.

Bei Ferqui gebaut. Den besonderen Reiz macht sein Outfit – schon der Name ist sonnig wie seine spanische Herkunft. Gelegentliche Vergleiche mit ausgebauten Kastenwagen lehnt die Omnibus-Trading-

Organisation kategorisch ab. Schließlich werden die Minis der Niederländer beim spanischen Hersteller Ferqui in Norena bei Gijon gefertigt. Man versteht sich dort als Karosierer und kleidet Großserien-

fahrgestelle aller möglichen Provenienzen ein. Der Gitterrohrrahmen ab dem serienmäßigen Windlauf wird mit einer Kunststoffkarosserie eingekleidet. Die Spanier verstehen ihr Handwerk. Das

lächelnde Sprintergesicht wird mit südländischen Chic kombiniert. Besonders der Blick auf die Rückseite lohnt – kein anderer Mini hat ein schöneres Heck. Die Sicke und Lichtkanten des Sprinter werden gekonnt adaptiert. Besonders rechts fügen sich die hohe Seitenverglasung und das Türfenster zu einem harmonischen Bild. Nicht ganz so geglückt ist die linke Seite – hier diktieren die Kaufleute die serienmäßige Sprinter-Schlagtür.

Innen präsentiert sich der Sunset S3 gediegen, der Mini ist kein Produkt aus der Bastelbude. Alle Flächen, der Dachhimmel und die Seitenwände sind sorgfältig isoliert und verkleidet. Auch auf Schlechtwegstrecken macht das erste Sunset-Fahrzeug seiner Bauart eine gute Figur – wir registrieren eine nahezu klapperfreie Karosse. Auch die Antriebsgeräusche bleiben bei Reisegeschwindigkeit moderat. Bei Tempo 100 messen wir – verkehrte Welt – in der ersten Reihe 70,9 dB(A) und im Heck angenehme 67,5 dB(A). Allerdings klingt der 150 PS starke Vierzylinder beim Beschleunigen pro-



oben: 19 bequeme Sitze im Reisebusformat – der Innenraum ist appetitlich verkleidet

links oben: Das aufgewertete Cockpit – kein bisschen ärmlich.

links unten: Dachablagen mit Lautsprechern und Servicesets

fan blechern, was so gar nicht zum Limousinencharakter des Sunset passt. Der kleinvolumige CDI-Diesel mit 330 Nm Drehmoment macht seine Sache recht ordentlich und lässt keinen Leistungsmangel erkennen. Den großen Reisehochdeckern kann er jederzeit folgen, dennoch würden wir für weitere 1.800 Euro zum 180 PS starken Sechszylinder-Diesel raten. Der legt beim Drehmoment noch eine kräftige Schippe nach (immerhin 400 Nm) und sorgt für eine ausgesprochen souveräne Fahrweise. Gute Noten verdient sich das Automatikgetriebe, das bei Mercedes nur 1.000 Euro Aufpreis kostet. Einfach Gas geben, lenken, bremsen – das Wandlerschaltgetriebe mit fünf Fahrstufen wird jeder Situation gerecht. Bei Autobahn-Geschwindigkeiten dreht die Kurbelwelle moderate 2.600 Umdrehungen, was einen vernünftigen Kraftstoffverbrauch erwarten lässt.

Mini mit ESP-Sicherheit. Der Sunset-Fahrer kommt in den Genuss des neuen Sprinter-Cockpits. Die Sitzschienen reichen weit nach hinten, man sitzt prima im hydraulisch gefederten Fahrersitz. Das Lenkrad lässt sich beinahe beliebig (optional!) verstellen. Es geht gut zur Hand und fordert nur geringe Kräfte. Was im Nahverkehr gefällt, fällt auf buckligen

Landstraßen mit zuwenig Rückmeldung eher unangenehm auf. Nichts lassen wir aber auf die beinahe optimale Übersicht im Sunset kommen – nach vorne durch die riesige Frontscheibe, zur Seite und nach hinten mit Hilfe der großen Spiegel.

So leicht sich der Sunset fährt und schnell er auf Touren kommt, so vehement lässt er sich stoppen. Die hydraulischen Scheibenbremsen packen ohne Fading zu und lassen sich in jeder Situation feinfühlig bedienen. Bei Notbremsungen steuert der Bremsassistent schon beim schnellen Tritt aufs Pedal für vollen Bremsdruck. Safety first gilt auch für die Fahreigenschaften des Sunset. Der lange Radstand zeichnet für den ausgezeichneten Geradeauslauf verantwortlich, Kurven geht der Fünftonner freudig an. Freilich legt sich der Sunset dann kräftig zur Seite, ein Minibus ist schließlich kein Sportwagen. Übermütige Fahrer werden vom serienmäßigen ESP-Stabilitätsprogramm eingebremst. Das elektronische System erkennt Ladung und Schwerpunkt – noch bevor der Fünftonner ins Schleudern gerät, wird er mit gezielten Einzelradbremsungen wieder eingefangen.

Auch in Sachen Federungskomfort präsentiert sich der Sunset deutlich verbessert. Die Vorderachse mit Querblattfe-

der spricht feinfühlig an, während die Nickschwingungen im Heck moderater als beim Vorgänger ausfallen. Noch ausgewogener rollt der Sunset unter Auslastung. Den Komfort luftgefederter Hinterachsen kann der parabelgefederte Sunset allerdings nicht bieten. Jedenfalls sind die Niederländer mit ihrem Reisemini einer der ersten Anbieter im Segment. Die Erfolgchancen stehen nicht schlecht und für weitere Produktpflegetmaßnahmen ist noch Zeit genug.

Unser Fazit. Als Frühstarter zeigt sich der Sunset S3 von Omnibus Trading blendend in Form. Er spricht die Unternehmer mit neuester Fahrzeugtechnik, guter Raumökonomie und Komplettausstattung zum vernünftigen Preis an. Dem Reisemini von Omnibus Trading fehlt nichts Wesentliches zum Glück. Dass sich bereits der Prototyp ohne Mängel präsentiert, lässt für die Zukunft auf ein hohes Qualitätsniveau hoffen. Vielleicht ein paar Kilo Nutzlast mehr könnten nicht schaden. Ein Geheimitipp unter Freunden: Wer schnell zugreift, bekommt bei Omnibus Trading noch einen Sunset-Sechstonner – die Niederländer haben noch ein paar Sechstonner-Sprinterchassis auf Lager.

WOLF

TSCHAKERT



Als Kombi mit langem Radstand und Hochdach bietet der Sprinter viel Platz und Komfort ab Werk.

Ein Sprinter für jeden Fall

Auch der lange Hochdachkombi hat Omnibusqualitäten. Sein Platzangebot ist überzeugend und die ansprechenden Fahrleistungen sind mit einem hohen Sicherheitsniveau verbunden.

Professionelle Shuttle-Fahrzeuge zu günstigeren Konditionen gibt es bei Mercedes-Benz direkt ab Werk. Der längste Sprinter-Kombi mit Hochdach zum Beispiel – er bietet auf knapp 7 m Länge für seine Passagiere Platz in Hülle und Fülle, seine Stehhöhe im Fahrgastraum beträgt 1.940 mm, und sein Fahrer ist schon mit dem Führerschein B1 autorisiert. Auf den drei bequemen Sitzbänken im Fond finden sieben Passagiere bequem Platz, mit einer Doppelbank mehr plus Beifahrersitz werden daraus zehn Mitfahrgelegenheiten. Wer viel Gepäck mit sich führt, ist herzlich eingeladen – das lange Heck packt bei voller Bestuhlung bis zu 2 m³. Als Nützlichling gibt der Sprinter mit 4,32 m langem Radstand eine blendende Figur ab, doch auch fürs Auge hat er einiges zu bieten. Seine gestreckte Erscheinung wirkt adrett und kein bisschen billig. Die Kunststoff-Bugschürze und die seitlichen Bewehrungen sehen nicht billig aus und schützen den langen Mini vor den alltäglichen Rempelen. Die Leichtmetallfelgen mögen nicht jedermanns Sache sein, sie sehen aber gut aus und sparen einige Kilos. Denn die Nutzlast ist nicht die stärkste Seite des Sprinter-Kombis – realistisch gemessen bleiben ihm weniger als eine Tonne.

Typisch für den neuen Sprinter sind exakte Spaltmaße, gut schließende Türen und ein sauber verarbeitetes Interieur. Im Cockpit lässt

sich Mercedes nicht bitten – der blendfreie Instrumenten-Träger, die zweifarbige Mittelkonsole, professionelle Ablagen und die verarbeiteten Materialien versprühen eindeutig Premium-Charme. Dass es für die breiten und schweren Sprinter-Schiebetüren endlich einen elektromotorischen Antrieb gibt, zeugt weniger von Luxus, sondern eher von Professionalität. Sie kosten 870 Euro Aufpreis und schließen damit sicher (mit Einklemmschutz) und geräuscharm. Mit dem 150 PS starken CDI-Vierzylinder zählt der Kleinbus zu den schnellen im Lande – die Beschleunigung aus dem Stand auf Tempo 100 erledigt er in 16,7 Sekunden. Unter der Stummelhaube sitzt ein nur 2,2 Liter großer Vierzylinder, der mit zwei Turbos und Stufenaufladung gehörig Dampf macht. Mit 330 Nm Drehmomentbestwert von 1.200 bis 2.400 U/min kann er dem früheren Fünfzylinder-Spitzentriebwerk Paroli bieten, der gewiss nicht zu den müden Motoren zählte.

Für Kurzstrecken reichen auch 109 PS und 280 Nm für ordentliche Fahrleistungen, wenn gleich der starke CDI mit 150 PS dem 3,5-Tonner die gehörige Souveränität verleiht. Wer nur selten die Höchstgeschwindigkeit von 162 km/h (!) ausnutzt, kann sich dennoch an Verbräuchen von 10 bis 11 Liter Diesel pro 100 km erfreuen. Die Sechsgang-Schaltung erweist sich dabei als kongenialer Partner des starken Diesels. Im Alltag werden selten ho-

he Drehzahlen bemüht, was das Geräuschniveau senkt und zu maßvollen Trinksitten führt. Gerade im Beförderungsgewerbe zahlen sich die aktuellen Erziehungsmaßnahmen aus, die Mercedes dem Sprinter angedeihen ließ. Der CDI-Diesel ist nicht mehr das Raubein von einst. Der Vierzylinder dreht ohne bauarttypische Vibrationen hoch, die kernige Aussprache von einst ist einer mustergültigen Laufkultur gewichen. Dazu passend das Fahrwerk, das leer wie beladen mit gutem Fahrkomfort aufwartet. Im neuen Fahrwerkssetup steckt viel Feinarbeit der Techniker. Wie im Vorgängermodell versieht an der Vorderachse eine Einzelradaufhängung mit Querblattfeder ihren Dienst. In Sachen Ansprechverhalten und Schluckvermögen ist sie jedoch um Klassen besser. Das gilt übrigens auch für die Hinterachse, die an Einblatt-Parabelfedern geführt wird. Der heckgetriebene Sprinter zieht narrensicher seine Bahn, folgt der präzisen Lenkung messerscharf und in scharfen Kurven leicht bis stärker untersteuernd.

Allzeit bereit zeigt sich die Bremsanlage, die jetzt mit großen Scheibenbremsen rundum verzögern. Sie macht Dienst in allen Sprinter-Modellen, die zum Teil über 160 km/h laufen können. Die Leistung der Stopper gibt Georg Weiberg, der verantwortliche Entwicklungs-



Der elektromotorische Antrieb für die Schiebetür ist für die Personenbeförderung ein Muss!

techniker bei Mercedes mit „40 m von 100 km/h auf 0“ an. Das entspricht guten PKW-Werten aus europäischer Produktion, die mindestens auf zehn Vollbremsungen hintereinander erbracht werden müssen. Die elektronische Bremskraftregelung macht es möglich: der optionale Anfahrassistent unterstützt Anfahrvorgänge an starken Steigungen. Nach dem Loslassen des Bremspedals wird der Bremsdruck noch bis zu zwei Sekunden gehalten, der Fahrer wechselt dabei aufs Gaspedal und löst mit dem Fahrbefehl die Bremsen.

WOTAN