

Sprinter City 65

Flexibel auf jedem Terrain



Der Mercedes-Benz Sprinter City 65 in Low-Entry-Ausführung präsentiert sich mit eigenständigem Aufbau und ansprechender Ausstattung. Ob Komfort und Verbrauch den Vergleich zum 12-m-Standardbus bestehen? Wir haben dazu unsere Stadtbusteststrecke absolviert.

Mit Kleinbussen die bestmögliche Kapazität unter den gegebenen Bedingungen auszureizen, ist schon eine Kunst. Denn mehr noch als bei großen Zweiaxsern setzen knappe Maße und geringe Gesamtgewichte enge Grenzen. Zu den Spezialisten auf diesem Gebiet – zudem mit einem umfangreichen Angebot – zählt die Mercedes-Benz Minibus GmbH. Die Dortmunder Daimler-Tochter bezieht ihre Basiseinheiten in Form von Kastenwagen direkt aus der Sprinter-Produktion in Düsseldorf oder als sogenanntes Windlauffahrgestell aus dem Werk Ludwigsfelde, um sie als Kastenwagen auszubauen oder – bis auf den Triebkopf – komplett neu aufzubauen.

Zu der letzten, besonders aufwändigen Bauweise zählt der Sprinter City 65 mit einem Radstand von 4325 mm und abgesenkten Rahmen zwischen den Achsen. Eine mittels Umlenkgetriebe nach unten versetzte Kardanwelle erlaubt dieses Konzept. Bei einer Gesamtkapazität von 25 Personen (Testbus) ergibt diese Lösung eine 3,5 m² große Niederflurzone mit doppelflügeliger Fahrgasttür und stufenlosem Einstieg. Bis zu zwölf stehende Fahrgäste dürfen sich im Niederflurabteil aufhalten, wobei dort auch ein Rollstuhlplatz – bei Nutzung dann acht Stehplätze – mit Verankerungsschienen vorgesehen ist

Der Heckbereich wirkt aufgeräumt dank Wegfall der bisher vorgeschriebenen Zusatztür

sowie vier Klappsitze montiert sind. Nach knapp 2 m (von vorne gesehen) endet der Niederflurbereich, und eine 210 mm hohe Stufe führt – über einen sanft ansteigenden Boden – ins höher gelegene Abteil, wobei Wirbelstrombremse (Telma) und Hinterachse weitgehend podestfrei überbaut sind.

Da die bisher vorgeschriebene zusätzliche Tür im Fond – nach aktualisierter

EU-Richtlinie – entfallen kann, wenn vorne eine zwei-flügelige Tür vorhanden ist, konnte der hintere Teil des Fahrgastraums aufgeräumter als zuvor gestaltet werden. 13 gepolsterte Sitze vom Typ City Star Eco einschließlich

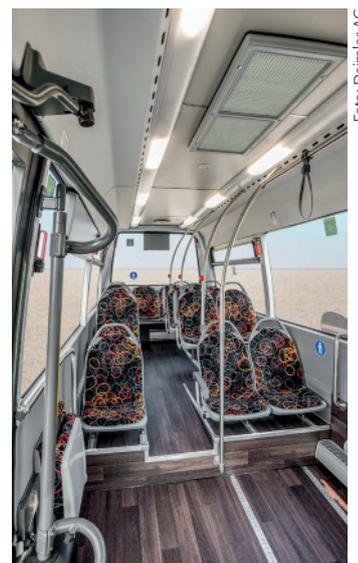


Foto: Daimler AG

▲ **Das Low-Entry-Konzept mit Niederflurboden nur zwischen den Achsen ist eine rationelle und zugleich praxisgerechte Lösung. Die Innenausstattung des City 65 entspricht den großen Stadtbussen der Baureihe Citaro**

◀ **Hoch über dem Ahrtal zeigt der Minibus seine Vorteile hinsichtlich Kompaktmaßen und Wendigkeit** Foto: Görgler

vier überbreiter „Prioritäts-sitze“ – 440 statt 420 mm breit – sowie Sitzteiler von 840 bis 880 mm gewährleisten guten Komfort. Haltestangen (Nirosta), Beleuchtung, Boden und Wandverkleidung entsprechen der Citaro-Bau-reihe, womit die Verwandtschaft innerhalb der Mercedes-Benz-Stadtbusse bewusst betont wird.

Dies alles wurde in einen eigenständigen, selbsttragenden Aufbau „verpackt“, wie es durch die hohen Seitenscheiben sowie die großflächige Panoramawindschutzscheibe deutlich wird. Lüftung und Klimatisierung sind zwischen Fahrgastraum und Cockpit separat geregelt. Zudem ist eine Warmwasserheizung mit Standheizungs-funktion an Bord. Die luftgefederte Hinterachse erhöht den Fahrkomfort und unterstützt die Kneeling-funktion (Einstiegs-höhe dann

Bei 25 Passagieren beträgt der Pro-Kopf-Verbrauch im Sprinter 0,54 l/100 km

270 mm), während verstärkte Stabilisatoren an beiden Achsen Wankbewegungen des Aufbaus unterbinden.

Angetrieben wird der Testbus vom Vierzylinder OM 651 (2,2 l) in seiner höchsten Leistungsstufe (120 kW/163 PS). Das maximale Drehmoment beläuft sich auf immerhin 360 Nm und steht bereits ab 1400 min⁻¹ zur Verfügung. In Kombination mit dem Wandlerautomaten 7-G-Tronic-Plus, der seit der Euro-6-Modellgeneration das frühere Automatikgetriebe mit fünf Schaltstufen ersetzt, ergibt sich eine kraftvolle und – laut Hersteller – besonders wirtschaftliche Kombination. Das haben wir denn auch mit eingeschalteter Klimaanlage (22°) getestet – im realen Linienverkehr über 102 km (Bad Neuenahr – Bonn und zurück) inklusive 143 Haltestellenstopps mit

Türbetätigung. Das Ergebnis: Ø 13,4 l Diesel bei einer Reisegeschwindigkeit von 23 km/h.

Den minimalen AdBlue-Verbrauch für die Abgasreinigung (2,5 bis 3 % im Verhältnis zum Diesel) haben wir bei dieser kurzen Fahrstrecke außen vor gelassen. Wer privat mit einem vollbesetzten Pkw-Kombi und Automatikgetriebe unterwegs ist, wird unter derartigen Bedingungen auch nicht viel günstiger liegen.

Doch wie verhält sich dieser Wert etwa zum Citaro in 12,14 m Länge und mit einer Kapazität von 96 Fahrgästen, den wir im Vorjahr auf gleicher Route ebenfalls mit Haltestellenstopps getestet hatten? Den Antrieb bildete der Reihensechszylinder OM 936 (220 kW/299 PS) sowie das EcoLife-Getriebe

von ZF. Als Ergebnis kamen wir hier auf Ø 34,2 l bei

einer Reisegeschwindigkeit von ebenfalls 23 km/h.

Auf 25 Personen gerechnet lag der Pro-Kopf-Verbrauch im Sprinter bei 0,54 l/100 km, während wir mit dem Citaro (96 Personen) auf einen Schnitt von 0,36 l gekommen sind.

Geht man davon aus, dass der Standardbus nur zu Stoßzeiten vollbesetzt, ansonsten eher halbleer unterwegs ist, rechnet sich der Minibus allein unter diesem Aspekt. Darüber hinaus tun sich mit einem Fahrzeug wie dem Sprinter City 65 neue Verdienstmöglichkeiten auf, etwa als wendiger Shuttlebus in engen Verkehrsbereichen. Dies können Altstadtkerne ebenso sein wie touristische Ziele, die mit einem großen Bus kaum zu erreichen sind – was wir mit unserem Fotostopp auf den Weinbergwegen von Ahrweiler direkt ausprobiert haben.



RDA-WORKSHOP Seien Sie dabei!

FRIEDRICHSHAFEN

7. bis 8. April 2016

Messe Friedrichshafen, Hallen A7 + B5

Die Treffpunkte der Gruppen- touristik 2016

- Fachbesucher treffen Leistungsträger
- Eine spannende Ausstellung erwartet Sie
- Im Einkauf liegt der Gewinn

KÖLN

5. bis 7. Juli 2016

Koelnmesse

Neu: in den Hallen 4 + 5

Information und Anmeldung:
www.rda-fn.de
www.rda-workshop.de

Die Leitmesse für die
Bus- & Gruppentouristik



MB Sprinter City 65 Technische Daten

Motor

Stehend längs eingebauter Reihenvierzylinder Mercedes-Benz OM 651 DE 22 LA Typ MG2 (Euro 6) mit variabler Turbinengeometrie und Common-Rail-Direkteinspritzung, geregelte Abgasrückführung, Partikelfilter zur Abgasnachbehandlung
Hubraum: 2 143 cm³

Nennleistung: 120 kW/163 PS bei 3 800 min⁻¹
Max. Drehmoment: 360 Nm bei 1 400 bis 2 400 min⁻¹

Kraftübertragung

Getriebe: Siebengang-Wandlerautomat Mercedes 7G-Tronic Plus, Übersetzung 4,377 – 2,859 – 1,921 – 1,368 – 1,0 – 0,820 – 0,728 (7. Gang), R = 3,416

Antrieb: über Umlenkgetriebe auf die Hinterachse, Übersetzung i = 4,364

Fahrwerk

Dämpferbeinvorderachse mit Einzelradaufhängung, GFK-Querblattfederung und verstärkten Stabilisatoren, Zweirohr-Gasdruckstoßdämpfer
Hinterachse: starre Rohrachse mit Drehstabstabilisator, elektronisch geregeltes Luftfedersystem mit Niveauregulierung, je 2 Luftbälge/Stoßdämpfer, Zwillingbereifung
Felgen/Bereifung: Stahlfelgen 5,5 J x 16 H, Sommerreifen 205/75 R 16 C

Lenkung

Zahnstangenservolenkung (LZS 54) mit variabler Übersetzung

Bremsanlage

Zweikreis hydraulikbremse mit Unterdruckverstärker (Scheibenbremsen rundum), ABS, ASR, adaptives ESP, Bremsassistent, elektronische Bremskraftverteilung, Seilzugfeststellbremse über zusätzliche Bremstrommel an der HA, elektromagnetischer Retarder (Telma AE 30-35) über Bremspedal und Handschalter

Basis/Karosserie/Aufbau

Sprinter-Triebkopf mit Minibustiefrahmenfahrgestell zu einer selbsttragenden Einheit verschweißt, Gerippe Vierkantstahlrohr, Rostvorsorge durch KTL-Beschichtung und Hohlraumversiegelung, Seiten (ab B-Säule), Dach und Heck aus GFK-Formteilen, zweiflügelige Außenschwingtüren mit Klapprampe

Heizung/Klima/Lüftung

Fahrgastraum: Warmwasserheizung (10 kW) mit Konvektoren, Aufdachklimaanlage (8 kW), Klappfenster und Dachlüfter (manuell)

Cockpit: separate Klimatisierung (7 kW) plus Zusatzheizung

Elektrik

12-V-Bordspannung, Drehstromgenerator 14 V/220 A, Batterie 12 V/95 Ah plus Zusatzbatterie 12 V/100 Ah

Maße und Gewichte

Länge: 7 716 mm

Breite: 1 993 mm (2 426 mm inkl. Spiegel)

Höhe: 2 900 mm (inkl. Aufdachklima, sonst 2 845 mm)

Radstand: 4 325 mm

Überhang v/h: 1 020/2 371 mm

Wendekreis: 15 300 mm

Böschungswinkel v/h: 26/11°

Lichte Türweiten v/h: 1 250/1 250 mm

Einstiegshöhe/mit Kneeling: 340/270 mm

Stehhöhe/vom Podest aus: 2 150/2 090 mm

Gangbreite (zwischen den Stühlen): 460 mm

Tankvolumen: 75 l Diesel

Achslasten VA/HA: 2 000/3 800 kg

Zul. Gesamtgewicht: 5 650 kg

Leergewicht: 3 880 kg (inkl. 90 % Tankfüllung und 75 kg Fahrer)

Testgewicht: 5 000 kg

Kapazität Testbus: 22 Personen (13 Sitz-/8 Steh-/

1 Rollstuhlplatz) oder 25 Personen (12 Stehplätze/ohne Rollstuhl an Bord)

Preis

Testbus: 159 200 € (Komplettausstattung inkl. Klimaanlage und Fahrtzielanzeigen), gleicher Bus in Serienausstattung ab 125 500 €)



▲ Die zweiflügelige Schwenkschiebetür bietet genug Durchgangsweite für eine manuell aufklappbare Rollstuhlrampe Foto: Daimler AG

Fazit: Der kleine Low-Entry-Bus hat sich überzeugend präsentiert. Am Steuer gefällt das Fahrzeug durch seine Wendigkeit und dem – auch mit Auslastung – recht flotten Antrieb. Die siebenstufige Wandlerautomatik funktioniert ausgezeichnet und hat ihren Teil zum ausgesprochen günstigen Verbrauch beigetragen. Das Cockpit entspricht bis

auf einige bustypische Zusatzschalter (Türbetätigung, Klimaanlage, Beleuchtung) sowie Sprechanlage, Sonnenrollo und Trennwand dem serienmäßigen Sprinter. Das weitere Sonderzubehör bilden u. a. drei Matrixanzeigen (Bug, Heck und rechte Seite) sowie ein Zahltschrank mit Ablage und Feuerlöscher.

Als Fahrgast, auch das haben wir getestet, fühlt man sich nicht anders als in einem großen Bus, das Platzangebot und die Ausrüstung mit Haltestangen samt Stopp-tastern ist praxisgerecht umgesetzt worden. Offenbar hat man sich viel Mühe mit der Isolierung und Abstimmung gegeben. So halten sich die Fahrgeräusche – der Motor

befindet sich ja ohnehin weit vorne – in angenehmen Grenzen und der Aufbau schaukelt einen auch nicht durch. Uns hat das Minibuskonzept in vielfacher Hinsicht überzeugt, auch wenn das Testfahrzeug mit 159 200 € einen satten Preis hat.

Jürgen Görgler ■

159 200 € kostet der Minibus mit Komplettausstattung



▲ Der City 65 besticht durch seinen eigenständigen Aufbau mit hohen Panoramaseiben und wohlgeformtem Busheck. Die aufgeklebte Skyline von Dortmund weist darauf hin, wo die Minibusse von Mercedes-Benz gebaut werden Foto: Görgler