

Im Bus Blickpunkt-Test: Mercedes-Benz Sprinter City 75 Der neue König der City-Sprinter

Die nächste Sprinter-Generation geht jetzt auch mit neuen Minibussen an den Start. Zuerst das Spitzenmodell für die Stadt, es rollt jetzt auf zwei Achsen und soll alles besser können. Das wollen wir sehen und schicken

ihn ins Großstadtdewühl. Bei den Minibussen genießt der neue Sprinter von Mercedes-Benz jetzt maximale Aufmerksamkeit. Daran hängt ja eine ganze Sparte, die sich auf den Umbau der beliebten Kastenwagen spezialisiert hat.

Platzhirsch dieser Bewegung ist die Dortmunder Minibus-Manufaktur von Mercedes, dort hat man bei der Gelegenheit das Programm von Grund auf analysiert und die Modellpalette neu aufgestellt. Vorreiter und Spitze des City-Programms ist jetzt der Sprinter City 75, der sowohl den dreiachsigen 77er als auch den 65er ablösen soll. Unterhalb des City 75 rangiert nur noch der City 45, ein Ausbau-Fünftonner mit einer Kapazität für maximal 28 Fahrgäste. Auch bei den Transfer- und Mobility-Varianten wurde rationalisiert, zur Busworld in Brüssel darf man sich auf die neuen Travel-Modelle freuen. Inklusive eines neuen Sprinter Travel 75, insgesamt besteht das Programm dann aus 16 Links- und Rechtslenker-Fahrzeugen. Statt dreier Modelle für urbane

mit 16-Zöllern auskommen kann. Vielleicht sind es die Überlastreserven, das Abrollverhalten, oder andere Eigenschaften, die das Entwicklerteam zu dieser Radgröße bewog. In Sachen Traktion schlagen sich die größeren Reifen an der Hinterachse sicher besser. Dem flüchtigen Betrachter stehen sie nicht mal ins Auge – überhaupt: Der City 75 überrascht mit harmonischen Proportionen, maßvollen Überhängen und gefälligem Design. Vorn macht er sich 2.020 Millimeter breit, nach hinten expandiert er um weitere fünf Zentimeter. Inklusive einer sportlich breitem Spur für die Hinterachse, die von keck ausgestellten Kotflügeln betont wird. Die große Windschutzscheibe hebt ihn von den Standardprodukten wohltuend ab, nur das kleine

verkleidung – alles sauber verarbeitet. Die Niederflurzone kann mit bis zu sieben Klappsitzen bestückt werden, hier können bis zu 26 Fahrgäste stehen. Alternativ dazu bietet der Hersteller drei Doppelsitze mit Schnellwechselsystem an. Ins voll bestuhlte Heck führt der Weg über zwei flache Stufen, die Haltestangen und Handläufe sind sorgsam platziert. Der Fahrgast- und der Bugraum werden mit zwei Klimageräten (11 plus 7 kW Kälteleistung) separat klimatisiert, geheizt wird mit Gebläseheizern und Konvektoren – für den Fahrer darf es eine Warmluftzusatzheizung sein. Natürlich heizt im Winter eine Warmwasser-Zusatzheizung mit Standbetrieb-Funktion zu – so steht es in der technischen Beschreibung.



Neues Flaggschiff der Minibus-Flotte: Der Mercedes-Benz Sprinter City 75 rollt jetzt auf zwei Achsen und kann bis zu 38 Personen befördern

Vorgänger und lässt die großen Citaro-Kollegen sowieso hinter sich. Dennoch muss der XL-Sprinter-Kunde keine unangemessenen Trinksitten fürchten. In der Stadt mit engem Haltestellenabstand messen wir 19,55 l/100 km, im Stadtrandverkehr verbrennt er spartanisch nur 15,5 l/100 km. Der Vollständigkeit halber werfen wir hier noch einen Blick auf die offiziellen SORT-Werten des Herstellers: Mercedes hat hier 20,2 und 16,3 l/100 km gemessen.



Professioneller Innenraum: Die Komponenten stammen aus dem Citaro-Stadtbussprogramm



Breites Portal vorn, die Einstiegshöhe beträgt nur 270 mm

Einsätze sind es jetzt nur noch zwei. Im Vergleich zum Junior-Partner City 45 spielt der 8,50 Meter lange Zweifachser mit möglichen 38 Mitfahrern schon in der Midi-Liga. Der zweitürige City 75 ist ein Low-Entry-Fahrzeug, ins bestuhlte Heck muss man sich über Stufen bemühen. Dafür spart der neue große Sprinter die Nachlauf-Achse und somit Reifen- und Kraftstoffkosten, soviel schon an dieser Stelle. Die neue Antriebsachse bezeichnet der Hersteller als Hochlastachse, die bis zu fünf Tonnen tragen darf. Deshalb rollt sie auf einem größeren 17,5er-Reifenformat, der Testbegleiter erklärt: „Diese Tragkraft kann kein 16-Zöller bieten“. Aber ein Seitenblick auf den etwa gleichgroßen und -schweren Daily-Minibus zeigt, dass man sehr wohl

Fenster links in der Original-Fahrtür stört die Optik ein wenig. Beim Einsteigen kommt der sportliche Low-Entry seinen Fahrgästen an der Haltestelle so weit wie nur möglich entgegen. Die Einstiegshöhe liegt mit 270 Millimeter ziemlich genau auf Randsteinhöhe, damit kann sich der City 75 die Kneeling-Funktion sparen. Durch die breite zweiflügelige Außenschwengeltür geht es nach innen, die Tür wird vom 12-Volt-Netz des Fahrzeuges betrieben. Der sachlich attraktive Innenraum wirkt vertraut wie ein Citaro – hier macht sich die Gleichteile-Politik des Konzerns bemerkbar. Auf Wunsch einen Boden in Holzparkett-Look? Bitte sehr, die hauseigenen Sitze, auch die LED-Lichtbänder an der Decke, die Lüftungskanäle, die Seiten-

Der Name verpflichtet

Selbst mit 8,5 Meter Länge ist der lange City-Sprinter in engen Gassen zuhause, er schlängelt sich überall durch und findet auch immer ein Schlupfloch im Verkehr. So gut und einfach geht kaum ein Fahrzeug dieses Formats zur Hand. Da ist zum einen der nahezu perfekte Arbeitsplatz: Das sportlich-kleine Lenkrad und der bequeme Fahrersitz lassen sich in beinahe jede gewünschte Stellung bringen. Auf einen schnellen Blick lassen sich die neuen Armaturen erfassen und die Schalter bedienen. Keinen Designpreis verdient das auf die Mittelkonsole aufgesetzte Schalterpanel, ergonomisch gibt es aber wenig auszusetzen. Nur der Taster für die Warnblinkanlage verdient Kritik: Er ist schwarz statt rot und man muss ihn suchen, wenn man ihn braucht. An der Haltestelle fädelt sich der XL-Sprinter wieder flink in den Verkehr ein, selbst mit sechs Tonnen Testgewicht hat der bewährte OM 651 mit 2,15 Liter Hubraum wenig Mühe. Wenn gleich er trotz Ausgleichswellen unter Last vorlaut röhrt – die Siebengang-Automatik lässt ihn gern und kräftig drehen. Auch wenn der Antrieb etwas Harmonie vermissen lässt, trumpft der City 75 mit seinen Fahrleistungen mächtig auf. Er beschleunigt erheblich besser als sein

Leichtfüßig wie ein Sprinter

Dank 5,1 Meter Radstand läuft der City-Midi blitzsauber geradeaus und lenkt präzise ein, wenn es um die Ecke geht. Die neue elektromechanische Lenkung ist ein Gedicht: Leichtgängig dort wo man kurbeln muss und zielsicher präzise auf kniffliger Fahrbahn. Schlaglöcher und Kanaldeckel werden omnibusfein abgefedert. Selbst harsche Frostaufbrüche werden nur sehr abgeschwächt weitergereicht. Nur eine saubere Anfahrt an die Haltestelle will dem Tester nicht recht gelingen: Vorn Maß genommen touchiert man hinten den Randstein – mit dem Ergebnis, dass man künftig mehr Abstand zur Haltestelle hält. Apropos Haltestelle: Eine echte Haltestellenbremse gibt es nicht, nur eine Holdfunktion. Man drückt das Bremspedal im Stand nachdrücklich, dann wird der Betriebsdruck im Bremszylinder gehalten. Beim Losfahren einfach Gas geben, dann löst die Bremse wieder aus. Sonst müsste man auf die klassische Handbremse zurückgreifen, eine elektrische Feststellbremse hat der neue Sprinter noch nicht. ■

Technische Daten

Mercedes-Benz Sprinter City 75

Motor	Vierzylinder-Dieselmotor OM 651 DE22 LA, vier Ventile pro Zylinder, Registeraufladung mit zwei Turboladern und Ladeluftkühler, Common-Rail-Direkteinspritzung, abgasarm nach Euro 6D mit AGR, SCR-Kat und DPF.
Hubraum	2.143 cm ³
Leistung	120 kW/163 PS bei 3.800 U/min
Maximales Drehmoment	360 Nm bei 1.400 – 2.400 U/min
Kraftübertragung	Siebengang-Automatikgetriebe 7G-Tronik; Z-Umlenkgetriebe ULG 340, Antrieb Hinterachse mit Übersetzung i = 4,182
Fahrwerk	Vorderachse mit Einzelradaufhängung und Querblattfeder, Stabilisator; zul. Achslast 2,1 t. starre Antriebsachse mit 2-Balg-Luftfederung, verstärkter Stabilisator; zul. Achslast 5,0 t; Bereifung VA 205/75 R 16C; HA mit 215/75 R 17,5
Lenkung	Elektromechanische Zahnstangen-Lenkung mit variabler Übersetzung, aktive Schwingungsdämpfung.
Fahrwerk, Lenkung, Bremsen	Zweikreis-Hydraulikbremse mit Unterdruckverstärker, elektronische Traktionshilfe, innenbelüftete Scheibenbremsen an beiden Achsen, Bremsassistent, EBV, ABS, dreistufige Dauerbremse Telma AE 30-35.
Elektrik	12 V Bordspannung, Lichtmaschine 14 V/250 A, Batterie 12 V/92 Ah plus Zusatzbatterie 12 V/70 Ah

Maße und Gewicht	
Länge x Breite x Höhe	8.486 x 2.020 x 2.860 mm (inkl. Klima.)
Radstand	5.100 mm
Wendekreis	17.742 mm
Stehhöhe (Mittelgang)	2.325 mm (Niederflurbereich 1.910 mm (im Heck))
Kraftstofftank	71 l
Adbluebehälter	22 l
Leergewicht (lt. Hersteller)	4.430 kg
Testgewicht	6.065 kg
Zul. Gesamtgewicht	6.800 kg

Fahrgastkapazität 35 Personen

Elektrik	145.200 Euro
Preis Testfahrzeug	165.300 Euro

Die Messwerte

Durchschnittlicher Kraftstoffverbrauch 16,73 l/100 km

Kraftstoffverbrauch der einzelnen Etappen
Stadtkurs bei Durchschnittsgeschwindigkeit 19,55 l/100 km bei 20,41 km/h

Überlandkurs bei Durchschnittsgeschwindigkeit 15,50 l/100 km bei 41,53 km/h

Fahrdynamik
Beschleunigung 0 – 20/40/50/60 km/h 3,2/6,5/9,2/13,7 s

Innengeräusche in dB(A)
50 km/h Front/Mitte/Heck 60,4/61,3/62,7 dB(A)
60 km/h Front/Mitte/Heck 60,7/62,2/62,3 dB(A)

Resümee



Wolfgang Tschakert

Es ist nicht alles neu am Sprinter XL. Aber die Assistenzsysteme sind in dieser Fahrzeugliga Spitzenklasse. Da fehlt wirklich nichts: Vom Notbrems- bis zum Seitenwind-Assistenten, ESP sowieso, selbst ein Aufmerksamkeitsassistent ist an Bord. Der Abbiegeassistent noch nicht, aber ein Spurwächter sichert den Spurwechsel. Und nicht zuletzt hat der Minibus LED-Scheinwerfer samt Fahrlichtassistent und einen Regensensor, die das Fahren erleichtern. Vom Start weg können wir dem nicht billigen Newcomer gute Qualität attestieren. Hier klappert oder knarzt nichts, auch nicht auf den ungepflegten Fahrbahnen des Münchner Nordens. Nur wenige Fahrerwünsche bleiben offen, der XL-Sprinter präsentiert sich ziemlich einsetztauglich. ■

Bewertung

Pro Disziplin sind fünf Punkte möglich – maximale Punktzahl 40

Antrieb	5	5	5	5	5
Ausstattung	5	5	5	5	5
Bedienung	5	5	5	5	5
Fahrsicherheit	5	5	5	5	5
Qualität	5	5	5	5	5
Komfort	5	5	5	5	5
Wirtschaftlichkeit	5	5	5	5	5
Optik	5	5	5	5	5



Nur wenige Kritikpunkte am Arbeitsplatz: Ein weniger schweiß-treibender Sitzbezug für den Fahrer, ein besser wahrnehmbarer Warnblinkschalter



Bekannter Antrieb: Der Vierzylinder vom Typ OM 651 mit 163 PS verbrennt sauber nach Euro 6d