



**Mercedes-Benz
Sprinter City 75**

EINE RUNDE SACHE

Mit der neuen Generation an Sprintern gab es auch bei den Kleinbussen aus dem Hause Daimler einen Wechsel auf die neue Fahrzeugbasis. Wir fuhren nun den Sprinter City 75 im Test.

Der Sprinter City 75 zeigte sich in dieser Version zum ersten Mal öffentlich auf der IAA 2018. Seitdem rollen mittlerweile gut 100 Sprinter City 75 durch Europas Straßen. Das ist noch nicht sonderlich viel und die Anzahl reicht Daimler auch bei weitem nicht. Mindestens 250 Verkäufe im Jahr sollen es werden, daher werden sich die Verkäufer wohl noch ins Zeug legen müssen. Die erste Zahl beim City 75 steht übrigens für die Fahrzeuglänge, die zweite für die Tonnage des

jeweiligen Basisfahrzeuges! Die Frontpartie sowie das Cockpit entsprechen, wenig überraschend, dem Sprinter-Kastenwagen, die auch die Neuerungen, wie z. B. LED-Scheinwerfer oder den automatischen Notruf, in den Kleinbus mit einbringen. Ab der B-Säule folgt ein selbsttragendes Minibus-Integralgerippe. Auch das Heck ist ein Eigenanbau aus der MB-Kleinbus schmiede in Dortmund. Beim Blick auf die Flanken fallen der sehr lange Radstand (5 100 mm) und der Überhang (2 365 mm) auf. Damit kommt der Wagen auf eine Gesamtlänge von 8 486 mm. Die zwillingsbereifte hintere Einzelachse besitzt eine zulässige Achslast von 5 t. Diese maximale Last tragen hier 17,5 Zoll-Räder mit der Bereifung 215/75 R 17,5. Auf der linken Seite läuft die dreiteilige Seitenscheibe scheinbar nach vorne spitz zu, was dem Wagen ein markantes, durchaus elegantes Äußeres gibt. Allerdings ist diese ansprechende Formensprache im Sinne des Wortes sehr

einseitig. Auf der rechten Flanke durchbrechen nämlich die Doppeltür vorne und die Einzeltür hinten das Design völlig. Der Fahrerarbeitsplatz entspricht ebenfalls dem im Basismodell, ergänzt um das bustechnisch Notwendige. Der dominante mittlere Block im Cockpit ist Serie, nur die obere aufgesetzte Schalterreihe, mit z. B. der Türsteuerung, kommt aus Dortmund. Das darunter platzierte zentrale Display ist als Touchscreen ausgelegt. Hier lassen sich die

verschiedenen aktuellen Motorleistungen (kW, Nm, Spannung) einspielen.

Die Minibusse sind ebenso wie die Transporter-Brüder voll vernetzt. Serienmäßig sind sie mit dem Connectivity Modul des Sprinter für das Flottenmanagement ausgestattet. Auch einen Sprachassistent (Alexa/Siri) ist mit von der Partie. Er ist Bestandteil des MBUX Multimediastystems (Mercedes Benz User Experience). „Hey, Mercedes“ – zwei Worte sollen genügen, und der Sprinter City 75 hört zu und reagiert aufs Wort.

Auf unserer Fahrt mischte er sich dabei unaufgefordert ein und wollte an der Kommunikation aktiv beteiligt werden. Die Testfrage nach dem lokalen Wetter wurde mit Erfolg beantwortet, wenn auch die übermittelten Daten nichts mit dem regnerischen Echt-Wetter zu tun hatten. Der Versuch, das Sprachprogramm mündlich zu deaktivieren, scheiterte allerdings; hier blieb uns nur der manuelle Stopp über den Touchscreen. Soweit

zur schönen neuen Welt der elektronischen Helferlein. Da ist, wie heißt es so fein, noch Potenzial nach oben.

Unter dem Mittelblock sind der Tachograf und die Steuerung für die Linienzielanzeige montiert. Eine Fahrtzielanzeige gibt's an Front, rechter Seite und Heck des Busses. Das Mikrofon an der A-Säule kann der Fahrer per Fußtaste auf dem linken Radkasten auf Innen- bzw. Außenbetrieb umstellen. Neu im Cockpit sind die Seitengebläse links und rechts außen am Armaturenräger. Das ebenfalls neue Sonnenrollo arbeitet elektrisch und wird über einen Kippschalter auf der Mittelkonsole betrieben.

Soweit wie möglich, hat man im vergleichsweise kleinen Cockpit Raum für die Utensilien des Fahrers geschaffen. An der B-Säule sitzt ein Kleiderhaken, hinter dem Fahrersitz sind zwei kleine Stautaschen. Und die dem Fahrer zuge-

**Der Sprinter City 75 kann sich
durchaus sehen lassen**



↑ **Das Cockpit entspricht weitgehend dem Kastenwagen. Die Schalterreihe oberhalb des zentralen Displays umfasst alle bus-typischen Funktionen. Mit der hellen Fußtaste lässt sich das Mikrofon von Innen- auf Außenbetrieb umstellen** Foto: Daimler AG

Der Sprinter City 75 an der Fähr
 Rolandseck-Bad Honnef Foto: Sanne

wandte Seite des Kassenunterbaus ist so ausgeformt, dass eine Arbeitstasche hinein passt. Eine Glasscheibe trennt übrigens den Arbeitsplatz vom Passagierraum ab. Der Durchgang vom Fahrerplatz zum Fahrgastraum fällt baubedingt allerdings sehr schmal aus. Der Zustieg zum Arbeitsplatz erfolgt bequemer durch die Fahrertür. Den Bus betritt der Fahrgast wiederum über die vordere zweiflügelige Außenschwingtür oder über die hintere Einzeltür, dann über zwei Stufen. Der vordere Passagierraum ist auf eine Länge von ca. 2,6 m als Niederflurbereich ausgelegt. Haltestangen und Handschlaufen im ganzen Niederflurbereich erlauben den stehenden Fahrgästen einen sicheren Stand. Vier Sitzreihen sitzen im Heck auf einem erhöhten Podest (12 Sitze, 2+1 Bestuhlung), auf das zwei Stufen führen. Der City 75 kann insgesamt 16 Sitz- und 19 Steh-

plätze anbieten. Wird ein Rollstuhl o. ä. mitgenommen, so entfallen zwei Sitz- und vier Stehplätze. Der City 75 kennt kein Kneeling, stattdessen ist aber der Niederflurbereich mit seinem „Laminatboden“ zu den Einstiegen hin geneigt (Einstieghöhe 250/270 mm). Während dem Chauffeur die Klimaanlage Tempmatic und eine elektrische Warmluftzusatzheizung zur Verfügung stehen, wird der Fahrgastraum vor allem von einer Aufdachklimaanlage mit 11 kW Leistung temperiert. Zwei mehrteilige LED-Lichtbahnen an der Decke erhellen den Fahrgastraum. Der vordere Abschnitt davon lässt sich dimmen, damit sich das Licht im Dunkeln nicht in der Frontscheibe spiegelt und so den Fahrer behindert. USB-Schnittstellen unter den Sitzen und an der Fahrzeugflanke runden das Serviceangebot an Bord ab. In Bewegung setzt den City 75

ein Vierzylinderdiesel mit etwas mehr als 2,1 l Hubraum. Angeworfen wird der 120 kW starke Vierzylinder über einen Motorstartknopf. Das Triebwerk ist durchaus vernehmbar und lässt im niedrigen Gang den Unterbau für die Kasse leicht erzittern. Der Wagen regelt bei 90 km/h ab, was aber ja im Liniendienst keinerlei Bedeutung hat. Auffällig schwach ist der Kleinbus im Antritt, aber auch hier sollte man bei einer möglichen Kritik Vorsicht walten lassen. Ein Stadtwagen mit stehenden Fahrgästen benötigt keine Durchstartqualitäten. Der Motorraum wirkt insgesamt sehr aufgeräumt. Die hier platzierte Batterie ist die Zusatzbatterie, die Hauptbatterie sitzt unter dem Sitz des Fahrers. Für den Fall der Fälle ist im Motor eine rotmarkierte Anschlussstelle für's Fremdstarten platziert. Als Fixpunkt für die Erdung dient ein Metallstift vorne



Foto: Daimler AG

Der vordere Wagenteil ist als Niederflurbereich ausgelegt

rechts im Rahmen oberhalb der dortigen Batterie. In die jeweils richtige Fahrstufe bringt den Vierzylinder ein siebengängiges Wandlergetriebe. Bedient wird die Automatik durch einen Lenkradhebel unterhalb des Multifunktionslenkrades. Dabei lernt die Schaltautomatik vom Fahrverhalten des Fahrers, passt sich also seinen Gewohnheiten an, indem sie seinen üblichen Fahrmodus speichert. Insgesamt kann sich der Sprinter City 75 durchweg sehen lassen – auch beim Verbrauch (siehe Kasten), wobei sogenannte Wasserpuppen, die Fahrgäste simulierten. Man merkt dem Wagen in Details an, dass das Bussegment „handgefertigt“ ist. Das sieht man z. B. an den Spaltmaßen. Manches ist auch nicht ganz durchdacht. Ein Beispiel: Die Haltequerstange im Niederflurbereich ist mit zwei Mal zwei großen, hervorstehenden Schrauben in den Bodenschienen fixiert. Diese könnten zu Stolperfallen werden. Ein Risiko, das Daimler zukünftig durch die Verwendung flacherer Fixierungen entschärfen will. Trotz dieser Details, ist der City 75 aber eine runde Sache. Ein Schnäppchen ist der Mercedes jedoch nicht. Den City gibt es ab 145 000 €, unser Testauto kommt auf einen Preis von 160 000 €.

DS

MB Sprinter City 75 Technische Daten

Motor

OM 651 DE 22 LA, Vierzylinder, 2 143 cm³, Euro 6
 Leistung: 120 kW/163 PS bei 3 800 min⁻¹
 Max. Drehmoment: 360 Nm bei 1 400-2 400 min⁻¹

Kraftübertragung

7-Gang-Wandlerautomatik (7G-Tronic Plus), i = 4,182

Bremsen/Assistenten

Telma-Retarder (350 Nm), Haltestellenbremse, ESP, ABA, Seitenwind-Assistent, Berganfahrhilfe

Abmessung und Gewicht

Länge/Breite/Höhe: 8 486 mm/v: 2 020 mm, h: 2 075/2 920 mm
 Stehhöhe Mittelgang: 1 910 mm
 Stehhöhe Niederflur: 2 325 mm
 Fahrgastkapazität 38 (12 Sitze)
 Zul. GG: 6 800 kg
 Tank/Adblue: 71 l/22 l

Preis

Testauto: 160 000 €

Messdaten

Streckenbedingungen: Überwiegend nasse oder feuchte Fahrbahn. Überwiegend leichter bis mittelschwerer Regen, 14,5-19,5°C, überwiegend leichter bis mittlerer Wind

Streckenbedingungen:

	Ø-Verbrauch	Ø-Geschwindigkeit
Stadt (55,8 km)	20,57 l/100 km	20,64 km/h
– leicht (5,5 km)	19,95 l/100 km	33,44 km/h
– mittelschwer (31,30 km)	20,27 l/100 km	22,22 km/h
– schwer	21,32 l/100 km	16,89 km/h



Foto: Daimler AG