

Er wirkt verdammt mächtig und als Kleinbus mag er eigentlich gar nicht mehr durchgehen. Denn immerhin fährt der City 77 auf drei Achsen und könnte schon eine ganze Schulklasse befördern – wenn dann auch überwiegend stehend. Dazu gibt es zwei Plattformen mit jeweils zweiflügeliger Außenschwingtür. Vorne wie hinten können Rampen heraus geklappt werden, um Rollstuhlfahrern den barrierefreien Zustieg zu ermöglichen – was natürlich auch für Mütter mit Kinderwagen eine Erleichterung darstellt; die Kneelingfunktion rundet diesen Komfort noch ab. Der Sprinter City 77 erfüllt die Vorgaben hinsichtlich Vollniederflur, wozu die beiden Plattformen mit einem 460 mm breiten Mittelgang verbunden sind. Der fährt zwar stufenlos, jedoch im Zick-Zack am rechten Radkästen und dann zwischen

Mercedes-Benz Sprinter City 77 Der „Vierziger-Mini“

Der Sprinter City 77 setzt Maßstäbe: 8,7 m lang, durchgehender Niederflerboden und eine Kapazität von bis zu 40 Personen. Der große Überhang macht das Fahren allerdings nicht gerade leicht.

vordere Sitzreihe und rechter Außenwand vorbei. Auch die Technik besteht aus Kompromissen, denn irgendwo müssen die Komponenten untergebracht sein – was ja selbst bei großen Niederflurbussen zu unterschiedlichsten Lösungen führt, bestenfalls noch mit einem Motorturm und ebenem Boden bis ins Heck. Zumindest den Motor konnte man im City 77 an seinem Stammplatz lassen. Schließlich haben wir hier das Prinzip eines Transporters, wo der Motor zumeist vorne sitzt. Von einem übli-

chen „Auf- oder Ausbau“ kann allerdings keine Rede mehr sein, denn für den derzeit größten Niederfler-Sprinter wurden nur der Triebkopf und einige Bauteile übernommen. Alles andere ist neu und nach dem Strickmuster eines richtigen Busses konstruiert, mit Tiefrahmenfahrgestell, selbsttragendem Gerippe und darauf abgestimmter Karosserie, die von der Front bis zum wohlgeformten Heck ein

gelungenes Gesamtbild abgibt.

Auffallend sind die über der Karosserie beidseitig 81 mm herausstehenden Radkästen der beiden Hinterachsen – wiederum ein Kompromiss zugunsten des Niederflerbodens. Die Konstrukteure hatten daher in den Modulbaukasten gegriffen und für die beiden Achsen hinten die Einzelradaufhängung der Transporterbaureihe Vito übernommen. 5 t können allein dieses Paar tragen, wodurch das zulässige Gesamtgewicht von 6,8 t erst möglich wurde. „Getrickst“ hat man auch, um Motor und

Herausstehende Radkästen sind der Preis für einen durchgehenden Niederflerboden

Antriebsachse zu verbinden: Die Kardanwelle wurde mittels

Umlenkgetriebe senkrecht nach unten geführt. In Richtung Heck musste die Welle nochmals unterbrochen wer-



Aufpassen! Wo der Boden nicht eben ist, läuft man beim Rangieren Gefahr, mit dem langen Heck aufzusetzen – wenn man es zuvor nicht anhebt, wie wir es hier demonstriert haben ▶



◀ **Durchgehend Niederflur, zwei Doppeltüren und zwei Plattformen: Der City 77 beeindruckt durch Konzept und Erscheinung**

den, denn die Wirbelstrombremse (Telma) will auch integriert sein: Um dafür den nötigen Raum zu erreichen, beginnt just an dieser Stelle das Podest für die Sitzplätze – womit klar wird, warum der Mittelgang nicht geradeaus verläuft.

Die Triebwerke der Sprinter-Baureihe – allesamt aus dem Pkw-Lager adaptiert – haben sich durch ihre Wirtschaftlichkeit vielfach bewährt. Was die nötige Power angeht: Während der stärkste Turbodiesel der ersten Sprinter-Baureihe (1995) noch 90 kW (122 PS) aus 2,9 l Hubraum leistete, bieten die aktuellen Motoren mehr Leistung aus weniger Hubraum. Den vergleichsweise schweren City 77 gibt es ausschließlich mit dem Vierzylinder-

Motor OM 651 DE 22 LA, der wie alle anderen CDI-Vierzylinder seine Leistung (120 kW/163 PS) aus 2,2 l Hubraum zaubert. Wie sparsam dieses Triebwerk in Verbindung mit der serienmäßigen Automatik unseren 6,8-Tonner bewegen kann, haben wir unter praxisrelevanten Bedingungen ausprobiert. Dazu war der Testbus mit 1375 kg – in Form von Wasserkanistern und Sandsäcken – auf insgesamt 5780 kg beladen worden. Wie stets bei Stadtbussen, führte unsere Route von Bad

◀ **Fühlt sich in der Stadt wohl: Sprinter City 77**

Neuenahr-Ahrweiler aus über die Zentren von Sinzig, Remagen, Bad Godesberg bis zum Bonner ZOB, inklusive einem Abstecher auf den rechtsrheinischen Höhenzug „Ennert“. Auf der 53 km langen Route wurden 66 Haltestellen mit Türbetätigung absolviert.

Der Gesamtverbrauch lag bei 10,3 l, wodurch sich ein Schnitt 19,7 l Diesel bei Ø 25 km/h ergab. Damit deckten sich unsere Werte mit denen, die der Mannheimer Versuch selber für SORT 2 (Ø 19,9 l) ermittelt hatte. Die Verbrauchswerte für SORT 1 (Ø 24 l) und SORT 3 (Ø 17,5 l) können sich demnach ebenfalls sehen lassen. Sie zeigen, dass es sich richtig sparen lässt,

wenn die Gefäßgröße dem Bedarf entspricht, denn ein

12-m-Bus dürfte etwa das Doppelte verbrauchen. Interessant ist in diesem Zusammenhang ein Blick auf frühere Testergebnisse mit unterschiedlichen Bustypen, unter gleichen Voraussetzungen ermittelt:

- Sprinter City 65, 110 kW, Euro 4 (max. 24 Fahrgäste) Ø 18,4 l, Ø 25 km/h
 - Citaro K 210 kW, Euro 5, (max. 83 Fahrgäste), Ø 34,1 l (+ AdBlue), Ø 26 km/h
 - Citaro LE, 220 kW, Euro 4 (max. 85 Fahrgäste), Ø 36,5 l (+ AdBlue), Ø 24 km/h
- Zurück über Land ergab sich ausreichend Gelegenheit, die

Besonderheiten des City 77 zu „erfahren“. Dazu zählt die dritte Achse. Die dient ja der Gewichtsverteilung, was dazu führen kann, dass auf glitschiger Fahrbahn die Räder der Antriebsachse durchdrehen. Das hatten wir bei einer früheren Probefahrt mit leerem Fahrzeug erlebt.

Um dies zu vermeiden, kann die dritte Achse per Tastendruck flugs entlastet werden, was über höheren Druck auf die Luftbälge der Antriebsachse geschieht. Diese Funktion ist auch sinnvoll, wenn man im Schnee mit durchdrehenden Rädern festsitzen sollte. Mit unserer Auslastung ist dies, selbst auf Unter-



▲ **Die typischen Sprinter-Armaturen wurden um Funktionsschalter für den Busbetrieb ergänzt. Neu ist die Platzierung des Retarderhebels rechts neben dem Tourenzähler**

grund mit Schneematsch, nicht ein einziges Mal nötig gewesen. Mit Vorsicht zu genießen ist zudem der lange hintere Überhang (2570 mm), der je nach Neigungswinkel – etwa beim rückwärts Rangieren – besondere Obacht

Der Überhang erfordert besondere Obacht, will man nicht aufsetzen

erfordert, will man nicht aufsetzen. Auch hier

gilt es, rechtzeitig über die Luftdruckanlage das Fahrzeugheck anzuheben (ab 20 km/h senkt es sich wieder automatisch). Zu beachten ist zudem das Ausschwenkmaß. Mit Vorsicht zu genießen ist zudem der lange hintere Überhang (2570 mm), der je nach Neigungswinkel – etwa beim Einfahren auf Parkplätze oder beim Rückwärtsrangieren – besondere Obacht erfordert, will man nicht aufsetzen. Auch das Ausschwenkmaß gilt es zu beachten. Was die Wendigkeit angeht: Selbst wenn die dritte Achse als einfacher Nachläufer nicht mit lenkt, liegt der City 77 bei einem Kreisdurchmesser von 17,3 m immer noch um 3 m günstiger als ein 12-m-Bus. Da der Bereich vor der Motorhaube ebenso wenig wie das Heck eingesehen werden kann, sind die optionalen Parksensoren eine gute Hilfe. Der Antrieb mit Wandlerautomat zeigte sich jeder Situation gewachsen und ging auch Steigungen ausreichend zügig an. Darüber hinaus war die Schaltung auf

MB Sprinter City 77 Technische Daten

Motor

OM 651 DE 22 LA (Euro 5/EEV),
stehend längs eingebauter Turbodieselmotor (R-4),
Hubraum: 2 143 cm³
Nennleistung: 120 kW/163 PS bei 3 800 min⁻¹
Maximales Drehmoment: 360 Nm bei 1 400-2 400 min⁻¹

Kraftübertragung

Getriebe: Automatisches 5-Gang-Wandlergetriebe Mercedes W5A 380, Übersetzung 3,595 – 2,186 – 1,405 – 1,00 – 0,831 (1. Gang), R = 3,167
Antrieb: über Umlenkgetriebe auf die HA, Übersetzung i = 4,727

Bremsanlage

ABS, ASR, ESP, Bremsassistent, elektronische Bremskraftverteilung, elektromagnetischer Retarder (Telma LVR 350)

Heizung/Klima/Lüftung

Warmwasserheizung (10 kW) mit drei Wärmetauschern, Aufdach-Klimaanlage (11kW), Dachlüfter, Dachluke (manuell), Cockpit mit separater Klimatisierung und Zusatzheizung

Maße/Gewichte

Länge/Breite/Höhe: 8 663/1 993 - 2 155 / 2 875 mm (inkl. Dachklima)
Radstände: 4 100/990 mm
Wendekreis: 17 300 mm
Überhang vorne/hinten: 1 004/2 569 mm
Böschungswinkel v/h: 27/7°
Lichte Türweiten v/h: 1 250/1 250 mm
Einstiegshöhe/mit Kneeling: 340/270 mm
Stehhöhe (NF-/Podeste): 2 150/2 090 mm
Gangbreite (zwischen den Plattformen): 460 mm
Tankvolumen: 100 l Diesel
Leergewicht: 4 405 kg
Achslasten VA/AA/NA: 2 000/2 500/2 500 kg
Zul. Gesamtgewicht: 6 800 kg
Testgewicht: 5 780 kg
Kapazität: max. 40 Personen
Kapazität Testbus: 35 Personen (10 Sitze, 5 Klappsitze)

Preis

Preis (Testbus): 174 600 €



Fotos: Görgler, Daimler

▲ Durch den Wegfall der Beifahrertür konnte der Einstieg 1 weit nach vorn verlegt werden. Statt dem Beifahrersitz wurde auf dem Cockpitpodest ein Schrank für die Kasse montiert

betrieb – wie Schalter für Türen, Dachluke, Innenbeleuchtung und Haltestellenbremse. Die Anordnung für den Stellhebel des Telma-Retarders wurde von ursprünglich links nach rechts neben den Drehzahlmesser versetzt.

Der Schwingsitz des Fahrers ist nach hinten sowie in Höhe und Neigung verstellbar. Per Sprechanlage kann der Fahrer Kontakt zu seinen Fahrgästen halten. Das an der A-Säule verbaute Schwanenhalsmikrofon

wird per Fußschalter aktiviert. Eine zweiteilige

Trennwand direkt hinter dem Fahrersitz und eine Pendelschranke separieren das Cockpit vom übrigen Innenraum. Auf der Beifahrerseite steht ein Zahltschrank, mit separatem Staufach für die Fahrertasche und einen Feuerlöscher. Entfallen ist damit auch der Beifahrersitz samt seiner Tür.

Der freundlich ausgestattete Fahrgastraum unterstreicht die Verwandtschaft des City 77 zur Baureihe Citaro. Der im Grundton graue Boden wird mit orangefarbenen Metallic-Effekten aufgelockert, während die Haltestangen – von der Bauart identisch wie in den großen Bussen – in signalroter Farbe die Auf-

merksamkeit auf sich ziehen.

Die Bestuhlung des Typs „City Star Eco“ verfügt über Sitz- und Rückenpolster, die mit 25 mm Stärke sogar recht komfortabel sind. Die Sitze bieten volles Maß (420 mm) und lassen sich durch Befestigung auf Schienen an Wand und Podestkante flexibel anordnen. Hinzu kommen Klappsitze (v/h 2/3) im Bereich der beiden Plattformen. Für die jeweiligen Rollstuhlplätze sind die

nötigen Halterungen und Bodenschienen

bereits vorhanden. Unser Fazit: Der Sprinter City 77 ist wahrlich ein „Riesen-Mini“ – von Konzept und Ausstattung her, aber ebenso auch vom Preis. So wurde uns der gut ausgestattete Testbus mit 174 600 € angegeben, der Basispreis liegt knapp 20 000 € darunter. Damit bewegt man sich zweifelsohne auf sehr hohem Niveau. Günstigere Alternativen gibt es sowohl im eigenen Hause wie vom Wettbewerb, allerdings in Low-Entry-Bauweise statt mit durchgehender Niederflurplattform und in der Regel als Zweiachser mit maximal 5,5 t Gesamtgewicht.

Jürgen Görgler ■

sparsamen Betrieb programmiert, was bei einem maximalen Drehmoment von 360 Nm einen Betrieb im günstigen Bereich zwischen 1 400 und 2 400 min⁻¹ bedeutet. Die Geräuschkulisse hielt sich mit 60 bis 65 dBA – je nach Tempo – im Rahmen. Zur Ausstattung gehört ein Sicherheitspaket aus Bremsassistent und adaptiven ESP,

das den jeweiligen Beladungszustand in die elektronischen Regelvorgänge einbezieht. Ein Anfahrassistent verhindert das Rückrollen beim Lösen der Fußbremse an Steigungen. Das Sprinter-Cockpit überzeugt durch gute Funktion und Sichtverhältnisse. Ergänzt wurde es hier um typische Tasten für den Omnibus-

TEPE SYSTEMHALLEN

Satteldachhalle Typ SD15
15,04m Breite, 21,00m Länge

- Traufe 4,00m, Firsthöhe 6,60m
- mit Trapezblech, Farbe: AluZink
- incl. Schiebetor 4,20m x 4,00m
- feuerverzinkte Stahlkonstruktion
- incl. prüffähiger Baustatik

Aktionspreis € 26.500,-
ab Werk Buldern; zzgl. MwSt.

www.tepe-systemhallen.de · Tel. 02590-600 · Infos kostenlos
Ausstellung · Fertigung · Verkauf in 48249 Dülmen-Buldern

