

MB Sprinter Travel 65 (EEV)

Die S-Klasse unter den Reiseminis

Ist der Mercedes-Benz Sprinter Travel 55 die E-Klasse unter den Mercedes-Benz-Minis, dann ist sein größerer Bruder die S-Klasse: einen Tick edler, einen Tick verspielter, einen Tick größer – und einen deutlichen Tick teurer. Mit dem Gesamtpaket setzt der Travel 65 Maßstäbe in seiner Klasse.

Dieses Fahrzeug strahlt das „Etwas-Mehr“ förmlich aus, vor allem wenn die nach vorne öffnende Außenschwingtüre – für den Travel 55 wird sie erst gar nicht angeboten – den Einstieg freigibt. Dann fallen sofort der bis in die Treppenabsätze fortgeführte Bodenbelag „Harmonia Ship Tropical“, ein Kunststoff in Holzoptik, und die anthrazitfarbenen Bodenmatten auf. Wer genau hinschaut, entdeckt den Bodenbelag sogar im 2 m² großen Kofferraum – ein optisch ansprechendes Gimmick, wie wir finden. Wie es sich für eine „S-Klasse“ gehört, ist vieles im Ausstattungspaket

inbegriffen. Das sei vor allem denjenigen gesagt, die beim Grundpreis von 99 500 € – noch gerade eben im fünfstelligen Bereich – zunächst erst einmal kräftig schlucken müssen. Dazu gehören eine Reihe von technischen Features und Elemente des Interieurs, für die man sonst kräftig drauflegen muss. Das relativiert den hohen Grundpreis ein ganzes Stück weit. So sind im Serienumfang enthalten: die Ausstattungslinie

Der Serienumfang erklärt den hohen Grundpreis

Travel mit der Bestuhlung Travel Star Xtra, Gepäckablagen inklusive Servicesets, ESP, Stabilisatoren an beiden Achsen, doppelt verglaste seitliche Panoramasscheiben, beheizte Außenspiegel, Fonds- und Fahrerplatzklimatisierung sowie Konvektorenheizung, um nur einige wichtige zu nennen. Dennoch: Für die ganz exklusive Ausstaffierung hält Mercedes natürlich noch einiges mehr in petto – dann

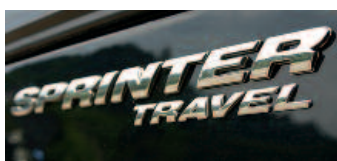
allerdings gegen Aufpreis. Das beginnt beim 140 kW-EEV-Diesel sowie Fünfgangautomatik und reicht über Xenonscheinwerfer und Graphitgrau-Metallic-Lackierung bis hin zum Audio-DVD-Navigationsgerät von Bosch und einem 40-l-Kühlschrank von bc Buscomfort. So werden aus 99 500 € schnell 126 200 €, wie im Falle unseres Testwagens. Sein augenscheinlichstes Extra ist aber die peppige Sitzpolsterung Luxline mit Lederkopfteilen in Mokkafarben sowie die Stoff überzogenen Seiten- und Deckenflächen in Travego-Tourismo-Ausführung. Typisch, jedenfalls im deutschsprachigen Raum, sind die Bestuhlungsvarianten 18+1+1 (mit Viererheckbank), 17+1+1 oder – wie im Testbus – 15+1+1 in





▲ Einladend: Der breite Einstieg und edle Materialien machen Lust auf das Interieur

2+1-Anordnung – mit reichlich Beinfreiheit. Theoretisch sind auch Vis-à-Vis-Varianten möglich. Allerdings werden sie von Kunden ebenso wenig nachgefragt wie spezielle Achsübersetzungen, so dass der Travel 65 mit der einzigen $i = 4,73$ auskommt. Das leitet bereits über zu den technischen Details des Fahrzeugs. Sein schick gestalteter, eigenständiger Busaufbau ist konsequent auf niveauvolles Reisen ausgelegt. Der Travel 65 ist aufgelastet und ermöglicht so ein zulässiges Gesamtgewicht von 5450 kg. Das hat übrigens auch Auswirkungen auf die Reifengröße: Statt der 195er-Reifen der Sprinter bis 5 t sind nun Pneus mit den Abmessungen 205/75 R 16 C aufgezo-gen.



▲ Der erhabene Schriftzug passt zum stolzen Gesamtauftritt
◀ Üppige Verglasung, hochwertige Technik: Der Travel 65 ist nicht von ungefähr das Reiseminiflagschiff von Mercedes-Benz

Omnibus-„like“ ist auch der Aufbau des größten Reise-minibusses, dessen Fahrzeugs-kulptur im EvoBus DesignCenter erschaffen wurde. Er basiert auf einer KTL-beschichteten Stahlgitterkonstruktion, die mit einer hochfesten Außenhaut aus glasfaserverstärktem Kunststoff und großflächiger Panoramaverglasung beplankt ist. Das eigenständige Omnibusheck besitzt eine große Gepäckraumklappe, die beim Sprinter Travel 65 nach oben öffnet und so dem Chauffeur gleichzeitig Regenschutz beim Kofferverstauen bietet.

Der Testwagen fuhr in Graphit-grau-metallic-Lackierung vor. Insgesamt steht für den Sprinter ein Farbprogramm mit mehr als 100 Uni- und Metalllackierungen zur Wahl. Darüber hinaus ist praktisch jede Kundenwunscharbe möglich, ebenso wie Mehrfarblackierungen und Designfolienbeklebungen.

Doch der Travel 65 sieht nicht nur gut aus, er fährt sich auch so – komfortabel wie eine S-Klasse, worauf schon das Pkw-ähnliche Cockpit hindeutet.

Dafür sorgen vor allem die einzelradaufgehängte Vorderachse mit GFK-Querblattfederung, die luftgefederte Hinterachse und die Stabis – da wankt und nickt nichts. Der Spritzigkeit sehr dienlich ist der Tausch des 120-kW-Vierzylinders gegen den kraftvollen 3-l-V6er, wie beim Testbus geschehen. Beeindruckend ist sein enormes Drehmoment von 440 Nm über ein breites Drehzahlband von 1600 bis 2600 min^{-1} . Die Zugkraft fällt in der aktuellen Ausführung des Triebwerks nochmals um 10 % höher aus als bei der Vorgängermotorisierung. Auf Laufruhe und Kraftstoff-

Test Messdaten

Strecken-/Wetterbedingungen: trockene Fahrbahn, heiter bis wolkig

Fahrtstrecke:

Bad Neuenahr-Ahrweiler – Ulmen (A61/A48) – Cochem – Bonn – Köln (A565/A555) – Bad Neuenahr-Ahrweiler (A61)

Strecke	Ø-Verbrauch	Ø-Geschwindigkeit
Autobahn (170,3 km)	14,86 l/100 km	91,23 km/h
Überland (118,5 km)	14,01 l/100 km	58,76 km/h
Stadt (14,7 km)	22,45 l/100 km	22,62 km/h
Gesamt (303,5 km)	14,89 l/100 km	66,95 km/h

Schallpegelmessung:

100 km/h (innen, vorne/hinten)	69,0/68,0 dB(A)
0 km/h (außen, 2 m vor Fahrzeug)	71,0 dB(A)



▲ ► Bei festlicher Beleuchtung der beiden Lichtbänder (o.) über dem Mittelgang haben es sich unsere „Wasserträger“ auf den bequemen, mokkafarbenen Ledersitzen mit „Luxline“-Polsterung (r.) gemütlich gemacht



verbrauch hat die Verwendung des V6ers keinen negativen Einfluss, wie wir auf unserer anspruchsvollen Eifeltestrunde erfuhren. Mit einem Durchschnittsverbrauch von 14,95 l/100 km bei flottem mittlerem Tempo von knapp 67 km/h lag der Travel 65 nach über 300 zurückgelegten Kilometern in einem mehr als akzeptablen Bereich. Nur auf der Stadtrunde durch die Bonner City nahm er einen zu kräftigen Schluck von 22,45 l/100 km aus dem 75-l-Tank – auch ein Hinweis

darauf, dass der Reisespezialist sich auf langen Strecken deutlich eher zu Hause fühlt. Übrigens: Der Nockenwellen-antrieb über eine Kette ist ein deutlicher Fingerzeig auf die lange Lebensdauer des Triebwerks. Einsatzabhängige Ölwechselintervalle, die



MB Sprinter Travel 65 (EEV) Technische Daten

Motor

Wassergekühlter V6-Viertakt-Dieselmotor OM 642 DE 30 LA mit Common-Rail-Direkteinspritzung (CDI) bei 1 600 bar, Ladeluftkühlung, Abgaskühler für Vollastabgasrückführung mit AGR-Regelung, variable Turbinengeometrie (zwei VTG-Lader), Abgasnorm EEV Hubraum: 2,1 l
Nennleistung: 140 kW/190 PS bei 3 800 min⁻¹
Max. Drehmoment: 440 Nm bei 1 600 bis 2 600 min⁻¹

Kraftübertragung

Getriebe: 5-Gang-Automatik Daimler W5A 380 mit Wandler-Überbrückungskupplung, $i = 3,59/2,18/1,40/1,00/0,83$, Rückwärtsgang $i = 3,16$
Antrieb: auf die Hinterachse, $i = 4,73$

Fahrwerk

Vorderachse (VA): Nichtangetriebene Dämpferbein-Vorderachse mit Einzelradaufhängung, GFK-Querblattfederung, Zweirohr-Gasdruckstoßdämpfer, Stabilisator
Hinterachse (HA): starre Rohrsteckachse mit gegossenem Ausgleichsgehäuse und eingepressten Achstragrohren, hypoidverzahntes Kegel- und Tellerrad, Radanbindung über verschraubte Hub-Unit-Radlagereinheit mit wartungsfreiem Kompaktlager, Zwillingbereifung, elektronisch geregeltes Luftfedersystem (zwei Federbälge) mit vollautomatischer Niveauregulierung, Drehstab-Stabilisator. Reifen: 205/75 R 16 C

Bremsanlage

Unterdruckverstärkte Zweikreis-Hydraulikbremse mit adaptiven ESP und ABS/ASR (integriert), EBV, BAS, innenbelüftete Faustsattelbremscheiben

Lenkung

Servozahnstangenlenkung LZS54 (ThyssenKrupp)

Aufbau/Ausstattung

Sprinter Windlauf-Fahrgestell „Lang“ (Integralrahmenkonzept mit Doppelhutprofil-längsträgern) mit Sprinter-Triebkopf und einem Minibusgerippeaufbau, bestehend aus großvolumigen Vierkantstahlrohren zu einer selbsttragenden Einheit verschweißt, GFK-bepunktetes Aufbaugerippe, Lackierung graphitgrau-metallic, elektrisch betätigte, einflügelige Außenschwingtür (850 mm lichte Türbreite), doppeltverglaste Seitenscheiben, Fahrgastsitze EvoBus Travel Star Xtra (Luxline) auf Podesten, Gepäckablagen inkl. Service-Sets und Lautsprechern, PVC-Boden in Holzoptik, Kühlschrank am Einstieg vor der ersten Sitzreihe rechts, Audio-DVD-Anlage Bosch Coach Professional Line mit klappbarem Monitor in Frontkuppel und Navigationssystem

Heizung/Klima/Lüftung

Aufdachklimaanlage AC 408 von Sütrak (8 kW) mit Frisch- und Umluftbetrieb, Fahrerplatzklimaanlage Tempmatik (7 kW), manuell betätigte Dachluke, Dachlüfter, beidseitige Konvektorenheizung im Fahrgastraum, Warmwasserzusatzheizung (5 kW), elektrische Warmluftzusatzheizung

Maße und Gewichte

Länge/Breite/Höhe (mit Dachklimaanlage): 7 700/1 993/2 875 mm
Radstand: 4 325 mm
Überhang v/h: 1 004/2 370 mm
Wendekreis: 15 600 mm
Einstiegshöhe Beifahrertür: 340 mm
Stehhöhe (Fahrzeuggang): 1 910 mm
Mittelgangbreite: 310 mm
Sitzteiler: 750 bis 920 mm
Leergewicht (mit Fahrer, betankt): 4 220 kg
(Achslasten VA/HA: 1 740/2 480 kg)
Zul. Gesamtgewicht: 5 450 kg
Testgewicht: 5 040 kg (Achslasten VA/HA: 1 760/3 280 kg)
Zul. Achslasten VA/HA: 2 000/3 800 kg
Tankvolumen: 75 l
Fahrgastkapazität: 15+1+1
Kofferraumvolumen: 2,0 m³

Preis

Seriengrundpreis: ca. 99 500 € (ohne MwSt.)
Testfahrzeug: 126 200 € (ohne MwSt.)



Fotos: Bünningel

▲ Das passt – die Heckklappe als praktischer Regenschutz (l.). In solch einen stilvoll ausgelegten Kofferraum lädt man wirklich gerne ein (r.)

frühestens nach 40 000 km anstehen, sind ebenso ein Indiz für seine Wirtschaftlichkeit wie der erste Wartungsdienst, der erst nach 80 000 km vorgesehen ist.

Völlig entspannt fahren wir mit Fünfgangwandler – mancher erfahrene Buspilot mag dabei gerade bei einem Reisemini die Nase rümpfen. Für den Unternehmer ist das Ganze eher eine Preisfrage, denn die Automatik ist natürlich ein erheblicher Kostentreiber. Das übliche

Sechsgangschaltgetriebe mit Joystick im Armaturenbrett

dürfte es unserer Meinung nach auch tun. Apropos Hebel im Armaturenbrett: Links des Steuers ist der Retarderhebel in schon klassischer Manier, wie man es früher viel öfters gesehen hat, praktisch und leicht zu bedienen platziert – das gefällt. Das adaptive Bremslicht des Retarders gehört übrigens zum Serienstandard.

Auch sonst hat sich Mercedes beim Brems- und Sicherheitspaket nicht lumpen lassen: Innenbelüftete Scheibenbremsen an allen Rädern, ABS und ASR, BAS und Adaptive ESP sind ebenfalls im seriellen Umfang enthalten. Zur Sonderausstattung zählen dagegen die Scheinwerferreinigungsanlage und die Rückfahrkamera. Man darf gespannt sein, ob der relativ hohe Grundpreis des Travel 65 von den Kunden mitgetragen wird und sie

Mit dem Travel 65 ist man sicher und ruhig unterwegs

honorieren, dass Mercedes-Benz seinem Reisemini-

Flaggschiff ein üppiges Serienausstattungs paket auf den Weg gegeben hat. Dann kann das neue Modell an den Erfolg des Vorgängers im Beneluxraum, in Österreich, der Schweiz und Italien, aber vor allem auch in den heiß umkämpften Märkten Deutschland und Frankreich anknüpfen.

Claus Bünningel ■



▲ Alles im Blick im „Pkw“-Cockpit – dank optimaler Außenspiegel und fahrerfreundlich angebrachtem Navigationsmonitor. Nur der digitale Tachograf sitzt etwas tief (unten rechts), aber irgendwohin muss er ja schließlich