

König der Sprinter

Der Mercedes-Benz Sprinter legt zu: Neues Flaggschiff ist der 616 CDI mit 6 t Gesamtgewicht. Derzeit wird er auf dem Nutzfahrzeugsalon Brüssel präsentiert.



Jetzt wird der Sprinter richtig lasterhaft: Mit 6 t Gesamtgewicht stößt der erfolgreiche Mercedes nun in Regionen vor, die bislang Großtransportern wie seinem Bruder Vario oder gar leichten LKW wie dem Atego vorbehalten waren. Die bieten zwar alle viel Volumen, jedoch wenig Nutzlast. Mit einem klassischen LKW-Chassis steigt überdies die Rahmenhöhe in unerquickliche Dimensionen.

Folgerichtig beginnen Transporter bereits seit längerem zu wachsen. So schuf Mercedes bereits vor rund 20 Jahren aus dem Sprinter-Vorgänger T1 durch eine zwillingsbereifte Hinterachse einen 4,6-Tonner. Diese Grenze durchbricht der Sprinter nun und steigt zum Sechstonner auf. Das kommt den Leuten vom Bau, Handwerkern und auch Herstellern von

Sonderaufbauten bis hin zu kleinen Omnibussen und gewichtigen Reisemobilen gerade recht. Weshalb sich Mercedes mit dem Riesen-Sprinter auch auf Fahrgestelle, Doppelkabinen, Pritschen und Kipper beschränkt: All denen wird besonders viel aufgebürdet. Und mancher Besitzer hat sich bei seinem Transporter bisher wenig um das Gewichtslimit geschert.

Das Marktsegment ist eng: Rund 15.000 Transporter und leichte LKW werden pro Jahr in Westeuropa zwischen 5,0 und 6,5 t Gesamtgewicht zugelassen. Da lohnt eine Eigenkonstruktion nicht. Was ein Transporter jedoch in dieser Gewichtsklasse ausrichten kann, zeigt der Iveco Daily: Er ist mit mehr als 40 Prozent Anteil klarer Marktführer in dieser Nische. Schließlich gibt es ihn in der neuen Generation mit 5,2 t sowie 6,5 t und da-

zu auf 6,0 t abgelastet. Der Sprinter 616 CDI soll ihn nun vehement attackieren.

Mit anderen Federn und einigen Verstärkungen allein ist der Gewichtszuwachs jedoch nicht zu schaffen, Mercedes hat tief in die Eingeweide des Sprinter eingegriffen. Tragendes Element des Sprinter ist ein neuer Rahmen. War er bisher beim 4,6-Tonner ab der zwillingsbereiften Hinterachse aufgrund deren geringen Spurweite stark eingeschnürt, so laufen die Längsträger nun kerzengerade mit einer Rahmenbreite von 980 mm von vorne bis hinten durch. Überdies wurde der Rahmen in diesem Zug auch verstärkt.

Höhere Gewichte und der gerade Rahmen bedingen eine andere Hinterachse. Sie kommt nicht aus eigener Fertigung, sondern ist ein Zukaufteil von AAM (American Axle Manufacturing). Stablere Tragrohre und ein besser gekühltes Gehäuse werden den höheren Gewichten gerecht, darf die Achse allein bereits mit einer zulässigen Last von 4,36 t fast so viel stemmen wie der komplette Sprinter mit 4,6 t Gesamtgewicht. Wichtig: Die Spurweite kletterte mit einem Riesensatz auf 1820 mm, hat damit echtes LKW-Format und stabilisiert das Fahrverhalten. Wichtig vor allem bei Fahrzeugen mit einem hohen Schwerpunkt. Die Vorderachse wiederum stammt aus dem bisherigen Modell, Achsschenkel, Radlagerung und Radnabe wurden jedoch verstärkt.

Rundum haben die Ingenieure Federn und Dämpfer angepasst, Stabilisatoren an beiden Achsen verbessern das Fahrverhalten. Eine neue Zahnstangenlenkung ist ebenfalls auf diese Tonnageklasse abgestimmt. Überdies kommen große Räder mit 16 Zoll Durchmesser zum Einsatz; die Serienbereifung klettert auf ➤



Kipper, Pritsche, Fahrgestell und Doppelkabine bilden das Programm: Der neue große Sprinter ist für Profis gemacht.



Das Fahrgestell steht ein ganzes Stück höher, der Fahrer wird's beim Einsteigen merken.



Der Rahmen des Sechstonners läuft kerzengerade vom Fahrerhaus bis zum letzten Querträger.

das Format 205/75 R 6 C, auf Wunsch auf 215er-Reifen zu erweitern.

Größere Räder stehen auch für kräftigere Bremsen: Der Durchmesser der Scheiben ist gewachsen, ein Tandem-Bremskraftverstärker baut den nötigen Druck auf und verringert die Pedalkräfte. Wie bei den anderen Sprinter, so kommen auch hier rundum innenbelüftete Bremsscheiben zum Einsatz. Zu den No-

vitäten gehört jedoch die Feststellbremse des 616 CDI: Hier greift Mercedes auf eine Druckluftanlage zurück. Das Betätigungsventil ist rechts an der Konsole des Fahrersitzes montiert. Es stört die Bewegungsfreiheit im Fahrerhaus weniger als der Schalthebel der leichteren Sprinter-Varianten. Zur Druckluftbremse gehört konsequenterweise auch gleich ein beheizbarer Lufttrockner.

Aufgrund der neuen Technik steht der Sechstonner rund 10 cm höher als seine leichteren Geschwister. Daran, sowie an der breiten Spur der Hinterachse, ist er schon von weitem deutlich zu erkennen. Mit seinen Maßen befindet sich der Sprinter in guter Gesellschaft (siehe Tabelle). Marktführer Iveco Daily ist sehr ähnlich angesiedelt. Aufgrund des geringen Eigengewichts sowie durch die Zulassung als 6,5-Tonner hat der Italiener allerdings in wesentlichen Punkten die Nase unverändert vorn. Dies gilt ebenfalls für die Vielfalt des Programms: Der maßgeschneiderte Transporter dieser Gewichtsklasse trägt nicht unbedingt einen Stern. Denn mit nur zwei Radständen, zwei Achsübersetzungen, einer auf 5 t abgelasteten Ausgabe und zwei Kabinenvarianten fächert sich die Palette des Riesen-Sprinter nicht sonderlich weit auf.

Großvolumige Aufbauten mit stattlicher Länge sind ebenso wenig die Stärke des Mercedes wie der Zugbetrieb: Zwar gibt es eine Anhängerkupplung für 3,5 t, doch ist gleichzeitig das zulässige Ge-



Kein Eigengewächs, sondern eine zugekaufte Komponente: Die Hinterachse stammt nicht aus eigener Fertigung.

samtzuggewicht auf 8 t beschränkt. Eine Ladung Kies auf der Pritsche und eine gewichtige Baumaschine am Haken: Das geht nicht zu gleicher Zeit.

In anderen Punkten hat der Sprinter klar die Nase vorn: Sein Wendekreis liegt in beiden Radstandsvarianten rekordverdächtig niedrig. Und auch die Nutzlast ist bei näherer Betrachtung attraktiv: Rund 3,5 t darf das Fahrgestell mit kurzer Kabine tragen – da entwickelt sich der größte Sprinter auf einmal zu einem Wettbewerber für die klassischen 7,5-Tonner.

Die Motorisierung sollte mit höheren Gewichten bestens klar kommen. Von vornherein verbaut Mercedes im Sechstonner nur den stärksten Sprinter-Motor. Der Fünfzylinder leistet aus 2,7 l Hubraum anständige 115 kW (156 PS). Und das hohe maximale Drehmoment von 330 Nm bei 1.400 bis 2.400 Umdrehungen war bis vor kurzem noch deutlich großvolumigeren Maschinen vorbehalten. Die Kraftübertragung übernimmt grundsätzlich ein mechanisches Fünfganggetriebe mit Joystick-Schalthebel im Armaturenbrett. Die feine, automatisierte Sprintsift-Schaltung kommt im dicksten Sprinter nicht zum Einsatz.



Die neue Hinterachse verfügt über eine enorm große Spur, Räder mit Durchmesser 16 Zoll und große Bremscheiben.

Mercedes hat aber an andere Dinge gedacht: Zu den Sonderausstattungen zählen ein selbstsperrendes Differential und ein Nebenabtrieb. Man sieht, dieser Sprinter ist für Profis gedacht. Auf deren harte Anforderungen reagiert Mercedes überdies mit einem serienmäßigen 100-l-Tank. Der Sprinter ist also insgesamt gut gerüstet. Er zeigt jetzt seinen lasterhaften Charakter.

RANDOLF UNRUH

Im Vergleich: Sprinter 616 CDI/Iveco Daily 65 C 15

Modell	Mercedes Sprinter 616 CDI	Iveco Daily 65 C 15
Bauart Motor	Fünfzylinder-Dieselmotor mit Direkteinspritzung per Common Rail, Abgasturbolader mit variabler Turbinengeometrie und Ladeluftkühlung, 4 Ventile pro Zylinder. Gewicht trocken 209 kg	Vierzylinder-Dieselmotor mit Direkteinspritzung Common Rail, Abgasturbolader mit variabler Turbinengeometrie und Ladeluftk., 2 Ventile pro Zylinder. Gew. trocken 240 kg
Verdichtung	18,0:1	18,5:1
Bohrung/Hub, mm	80,0/88,4	94,4/100
Hubraum, cm³	2.688	2.798
Leistung, kW (PS)/min	115 (156)/3.800	108 (146)/3.600
Max. Drehmoment/min	330/1.400-2.400	320/1.500
Bauart Getriebe	Mechanisches Fünfgang-Schaltgetriebe, Schalthebel im Armaturenbrett	Mech. Sechsgang-Schaltgetriebe, Schalthebel in Mittelkonsole
Übersetzungen	I: 5,05; II: 2,60; III: 1,52; IV: 1,0 V: 0,78; VI: -; R: 4,78; Hinterachse: 5,13 (Serie)/5,75	I: 6,77; II: 4,02; III: 2,55; IV: 1,75 V: 1,29; VI: 1,0; R: 6,16; Hinterachse: 3,91/4,30 (Serie)/4,56/5,13
Fahrwerk	Vorn Einzelradaufhängung an Querlenkern, Querblattfeder, Stabilisator. Hinten Starrachse mit Parabelfedern, Stabilisator. Reifen 205/75 R16 C (auf Wunsch 215/75 R16 C)	Vorn Einzelradaufhängung an Doppellenkern, Diagonal-Längslenker, Drehstabfeder, Stabilisator. Hinten Starrachse mit Trapezblattfedern, Stabilisator. Reifen 225/75 R 16 TL
Bremse	Scheibenbremsen vorn und hinten, ABS, ASR. Druckluftbetätigte Feststellbremse mit Federspeicher. Durchmesser Bremscheiben vorn 290, hinten 304 mm.	Scheibenbremsen vorn und hinten, ABS, aut. Bremsdifferential, elektron. Bremskraftverteilung. Durchm. Bremscheiben 290 mm. Handbremse mechanisch auf Hinterräder wirkend.
Radstände, mm	3.550/4.025	3.450/3.750/4.350/4.750
Wendekreis, m	12,8/14,3	13,3/14,3/16,1/17,4
Überhang vorn, mm	939	998
Rahmenhöhe leer, mm	825	845-860
Rahmenbreite, mm	980	864
Max. Aufbauhöhe, mm	3.990/4.750	3.750/4.350/5.335/6.190
Spurweite vorn/hinten, mm	1.650/1.820	1.725/1.661
Höhe Fahrerhaus, mm	2.305-2.320	2.320-2.335
Zul. Gesamtgewicht, kg	5.990 (5.000)	6.500 (6.000)
Zul. Achslast vorn/hinten, kg	2.100/4.360	2.300/5.000
Max. Anhängelast, kg	3.500	3.500
Zul. Gesamtzuggewicht, kg	7.990	10.000
Leergewicht Fahrgestell, kg	2.275-2.315	2.190-2.240
Tankvolumen, l	100	70