



Mercedes Sprinter 518 CDI

Gute Geister fahren mit

Mercedes hat einen KEP-Sprinter ab Werk. Mit Türöffnung wie von Geisterhand.

Zwar soll's den einen oder anderen KEP-Fahrer geben, der mitunter am Steuer von allen guten Geistern verlassen scheint. Die Chance ist groß, dass sich dies beim neuen Mercedes Sprinter ändert. Unterstützt von zahlreichen guten und hilfreichen Geistern an Bord des Transporters.

Nähert sich der Fahrer seinem Sprinter, wird je nach Richtung entweder die Fahrertür entriegelt oder gar die Schie-

betür wie von Geisterhand elektrisch geöffnet. Dreht der Fahrer seinem Sprinter wieder den Rücken zu, verriegelt die Fahrertür oder die Schiebetür schließt sich. Wer beide Arme voll hat mit Päckchen und Paketen, wird diese Arbeitserleichterung schnell schätzen. Alternativ funktioniert die Schiebetür ebenfalls per Tastendruck. Für alle Fälle ist ein Sensor eingebaut, der die Bewegung der Tür schon bei leichter Berührung stoppt. Das Ganze trägt den etwas missratenen Begriff „Keyless entry and slide“ und steht ab netto 1.180 Euro in der Preisliste.

Schnell, schnell, schnell. Zu aufwändig? Kein Problem. Fürs schnelle Rein und Raus von Mann und Maus gibt's den

Sprinter auf Wunsch auch mit anderen Hilfsmitteln. Da wäre eine elektrische Zuziehhilfe für die Schiebetür, das schont die Nerven der Umgebung, die nur zu gern auf das geräuschvolle Ratschbumm einer schwungvoll zufallenden, scheuentor großen Seitentür verzichtet. Einen Schritt weiter geht die elektrische Schiebetür. Sie jedoch arbeitet flinken Kurierdienstfahrer zu betulich, ist eher ein Fall für die Kombi- und Bus-Abteilung zum gepflegten Personentransport.

Damit nicht genug: Für den kurzen Weg zwischen Fahrerhaus und Laderaum liefert Mercedes den Sprinter anstelle der üblichen geschlossenen stählernen Trennwand wahlweise mit hölzerner Wand und Schiebetür. Der Beifahrersitz entfällt in diesem Fall, der Fahrer ver-



VW Nutzfahrzeuge auf Erfolgskurs

Volkswagen Nutzfahrzeuge (VWN) hat die weltweiten Auslieferungen im ersten Quartal 2006 gegenüber dem ersten Quartal des Vorjahres um 10,9 Prozent auf 99.000 Fahrzeuge (2005: 89.300) gesteigert. „Es war das beste erste Quartal bei den Auslieferungen seit Bestehen der Marke Volkswagen Nutzfahrzeuge“, hob Harald Schomburg, Mitglied der Geschäftsführung für Vertrieb, hervor. „Volkswagen Nutzfahrzeuge sind weiter auf Rekordfahrt.“

Weltweit verzeichneten alle Modellreihen aus europäischer Fertigung deutliche Steigerungen gegenüber dem Vorjahr:

- Die Auslieferungen des Caddy stiegen weltweit um 7,5 Prozent auf 27.300 Fahrzeuge (25.400)
- Die Auslieferungen der Transporter- und Multivanbaureihen stiegen um 11,5 Prozent auf 42.700 Fahrzeuge (38.300)
- Die Auslieferungen der LT-Baureihe stiegen um 17,7 Prozent auf 9.300 Fahrzeuge (7.900).

In Westeuropa einschließlich Deutschland stiegen die Auslieferungen aller Baureihen um 9,5 Prozent auf 62.300 Fahrzeugen (56.900). Im deutschen Markt wurden 26.900 leichte Nutzfahrzeuge, Großraumlimousinen und Freizeitmobile von VWN verkauft (23.000) – ein Plus von 17,0 Prozent. Darüber hinaus begann Volkswagen Nutzfahrzeuge mit der Auslieferung von Fahrzeugen der neuen Modellreihe Crafter.



Wird sicherlich helfen, das zweite Quartal 2006 noch erfolgreicher zu gestalten als das erste: der neue VW Crafter

Die brasilianische VWN-Tochter, Volkswagen Trucks and Buses, konnte das Auslieferungsvolumen trotz ungünstigerer Bedingungen auf dem Hauptmarkt Brasilien leicht steigern. Weltweit lieferte das Unternehmen 8.700 schwere LKW und Bus-Chassis aus. Gegenüber der vergleichbaren Periode des Vorjahres war dies ein Zuwachs von 4,3 Prozent (8.300). Im LKW-Sektor des wichtigen Marktes Brasilien bestätigte Volkswagen Trucks and Buses im ersten Quartal 2006 seine Marktführerschaft mit einem Anteil von 31,0 Prozent.

wandelt sich ganz offiziell in einen Single. Trotz des Raumgewinns rechter Hand heißt's Vorsicht beim Wechsel des Arbeitsplatzes: Die lichte Durchgangshöhe der Schiebetür misst nur etwa 1,8 Meter, Kopf einziehen.

veau, auch beim Ladeboden. Das Heck liegt in der Schwergewichtsklasse der Fünftonner mit Supersingle-Reifen leer fast 80 Zentimeter über der Fahrbahn, ohne zusätzliche Trittstufe also ein Fall für Fassadenkletterer. Auch an der Seite ist der Weg trotz integrierter Stufe hoch.

Platz, Platz, Platz. Das Niveau ist Folge des neuen 16-Zoll-Fahrwerks, das zu den herausragenden Merkmalen des Sprinter gehört. Er liegt auf der Fahrbahn wie ein Brett – federt jedoch deutlich nachgiebiger. Fürs Fahrwerk der gewichtigen Sprinter trifft dies mit leichter Einschränkung zu – er befindet sich bereits in der Liga leichter Laster. Die Vorderachse benimmt sich zwar annähernd ebenso zivil wie bei den leichteren Varianten, spricht höchst sensibel an. Die Hinterachse der hier gefahrenen Supersingle-Variante mit 4,6 Tonnen Gesamtgewicht mit 3,2 Tonnen Achslast indes ist nicht nur härter im Nehmen, sondern

auch im Austeilen, wenn auch längst nicht bockig. Doch 4,5 bar Luftdruck in den breiten 285er Reifen sind nicht ohne und die Federung muss zwischen leer und beladen zwei Tonnen überbrücken. Das Fahrverhalten des strammen Burschen ist dagegen narrensicher – unterstützt im Notfall durch ein ganzes Geschwader hilfreicher Geister wie elektronischer Stabilitätsregelung, Antriebs-Schlupfregelung und Bremsassistent.

Platz im Laderaum ist ganz nach Bedarf vorhanden: Mit längstem Radstand, großem Überhang und Superhochdach reckt und streckt sich der Transporter auf weit mehr als sieben Meter Länge, ragt drei Meter in die Höhe – wahrlich eine stattliche Erscheinung. Deutlich über zwei Meter Stehhöhe, 17 Kubikmeter Laderaum – zu diesem Sprinter kann man schon respektvoll „Sie“ sagen. Für den Haus-zu-Haus-Verkehr ist die Figur bereits ein wenig üppig geraten, doch dank vier Längenvarianten und drei Höhen

Doch Obacht: Beim Zusammenstellen der Ausstattung bitte nicht nur auf solche spannende neue Komponenten achten: Der Sprinter hat insgesamt ein hohes Ni-



Elegant, geräumig, schnell und stark: der single-bereifte KEP-Sprinter

exakt 1.228 Millimeter Abstand zwischen den Radkästen statt 978 Millimeter bei der sonst üblichen Zwillingsbereifung – das ist ein Wort für denjenigen, der nicht ohnehin alles mit Regalen überbaut. Rund zwei Tonnen Nutzlast stemmt dieser Sprinter, das ergibt ansehnliche Reserven selbst für größere Gebinde im Laderaum.

Stark, stark, stark. Der Umgang mit derlei Gewichten bedeutet für den stärksten Dieselmotor nicht mehr als ein leichteres Training. Zur Auswahl stehen beim 4,6-Tonner von Mercedes-Benz ein Vierzylinder mit 80 kW (109 PS) und 110 kW (150 PS) sowie der beeindruckende V6 mit 135 kW (184 PS).

Speziell in Verbindung mit dem wahlweise lieferbaren Fünfgang-Automatikgetriebe schnellst der kräftigste Diesel-Sprinter in Windeseile bis zur Abregelschwindigkeit von 90 km/h. 400 Nm Drehmoment schieben kräftig an. Dahinter steht ein technischer Leckerbissen mit zusammen vier oben liegenden Nockenwellen, 24 Ventilen, Ausgleichswelle und einem Aluminium-Zylinderblock, eine Delikatesse. Das Automatikgetriebe dazu gibt's für netto 1.250 Euro zum Sonderpreis – prima Konditionen für die hilfreichen Geister. Da ist dann auch die etwas sperrige Schaltkulisse egal oder der in Stellung D tief sitzende Wählhebel. Und nicht nur der Reifen des Transporters, auch der Fahrer wächst mit dieser Kombination als Supersingle in seinem Ein-Mann-Cockpit heran.

Ist die Reisegeschwindigkeit nach kurzer Zeit erreicht, tourt der Sprinter mit vergleichsweise gemüthlichen 2.100 Umdrehungen dahin. Ein verschwenderischer Luxudiesel außerhalb knapper Kalkulationen? Klar, kaum ein KEP-Fahrer wird das dezente Geräusch des V6 mit seinen dicken Muskelpaketen hören. Viel näher dran am KEP-Fahrer ist die selbstständig und wie von Geisterhand öffnende und schließende Schiebetür – wie war noch mal die offizielle Bezeichnung?

RANDOLF UNRUH



findet jeder KEP-Dienstleister seinen persönlichen Sprinter.

Big, big, big. Im King-size-Format stößt der Mercedes als klassischer 3,5-Tonner auch an die Grenzen des Wachstums, siehe Nutzlast. Holzboden, Seitenverkleidung, Zurrleisten im Boden und zweireihig an den Wänden, Fenster im Dach, Trennwand mit Schiebetür, dazu Zutaten wie eine Klimaanlage und ein Automatikgetriebe – mit diesen sinnvollen Ergänzungen für den KEP-Einsatz schmilzt die Zuladung zusammen wie der letzte Schnee in der wärmenden Frühjahrssonne. Also rauf mit dem Gesamtgewicht, die damit einhergehende Tempobegrenzung spielt auf Kurzstrecken ohnehin keine Rolle.

Da landet man fast logisch im großen Sprinter-Reservoir beim 4,6-Tonner mit der neuen Supersingle-Bereifung. Macht ein paar Kilo weniger auf den Rippen und

TECHNISCHE DATEN

Mercedes Sprinter 518 CDI

Maße und Gewichte

Länge gesamt	.....	5.910–7.345 mm
Breite gesamt	.....	1.960 mm
Höhe gesamt	.....	2.535–3.055 mm
Radstand	.....	3.665–4.325 mm
Wendekreis	.....	13.600–15.600 mm
Ladevolumen max.	.....	10,5–17,0 m ³
Leergewicht	.....	2.290–2.600 kg
Zulässiges Gesamtgewicht	.....	4.600 kg

Antriebsstrang

Motor: Wassergekühlter V6-Zylinder-Reihenmotor, längs eingebaut, Turbolader mit Ladeluftkühlung. Direkteinspritzung mit Kraftstoffförderung per Common-Rail-Technik. Elektronische Steuerung. Vier oben liegende Nockenwellen mit Antrieb über Kette, vier Ventile pro Zylinder. Abgasrückführung, Oxidationskatalysator, Partikelfilter. Hubraum 2.987 cm³, Leistung 135 kW (184 PS) bei 3.800/min, maximales Drehmoment 400 Nm bei 1.600–2.600/min.

Antrieb: vollautomatisches Fünfganggetriebe mit Joystick, Übersetzungen 3,60–0,83. Antrieb auf die Hinterräder.

Fahrwerk

Vorn: Einzelradaufhängung an Dämpferbeinen und Querblattfeder, Teleskop-Stoßdämpfer, Stabilisator. **Hinten:** Starrachse mit Parabelfedern, Teleskop-Stoßdämpfer, Stabilisator.

Bremsen: Vorn und hinten Scheibenbremsen, elektronische Bremskraftverteilung, Antiblockiersystem, Bremsassistent, elektronische Stabilitätsregelung ESP.

Reifen/Räder: Reifen vorn 205/75 R 16 C auf Rädern 5,5 J x 16., hinten 285/65 R 16 C auf 8,5 x 16

Wartung/Garantie

Wartung: Ölwechsel alle 40.000 km

Garantie: Zwei Jahre Werksgarantie ohne Kilometerbegrenzung inklusive Mobilitätsgarantie.

Grundpreis

Mercedes-Benz Sprinter 518 CDI....39.430 Euro*

* 5,0-Tonner mit Automatikgetriebe ohne Mehrwertsteuer

MANN+HUMMEL

Auf den Bördel kommt es an

Der millionenfach bewährte LKW-Ölfilter „W11“ überzeugt seit Jahrzehnten durch Qualität, Leistung und Preis. Doch die Anforderungen der Kunden steigen. Die Wechselintervalle der Ölfilter werden länger, und die Leistungsanforderungen in modernen LKW-Motoren nehmen zu. Neben einer höheren Schmutzkapazität geht es vor allem um eine höhere Druckfestigkeit der Filtergehäuse. Die neue Filtergeneration „W11neu“ unterscheidet sich nicht nur in unterschiedlichen Formen, Blechdicken und Materialien des Gewindedeckels sowie dessen Verbindung mit dem Dichtungshalter – erstmalig werden die Filter mit einem eingezogenen Bördel produziert – Topf und Bördel an der Filteroberseite haben den gleichen Durchmesser, schließen also bündig ab. Bei LKW hat dies den Vorteil, dass parallel angeordnete Filter über ausreichend Abstand verfügen und sich nicht berühren und dass sich der kleine Blechrand jetzt komplett auf der Oberseite des Gewindedeckels abstützt und diesen deutlich entlastet.

DEKRA

Praxis für Sachverständige

Alljährlich treffen sich die internationalen Dekra-Chefs zu ihrer Jahreshauptversammlung in einer anderen europäischen Region. Diesmal war die Nieder-



Geschäftsführer Klaus Frank (rechts) von der Frank Fahrzeugbau GmbH und Geschäftsführer Roland Krause (links) von der Dekra International GmbH während des Praxisbesuches beim sächsischen Fahrzeugbauer

lassung Leipzig Ende März der Tagungsort für 22 Experten aus Europa und den USA. Neben dem theoretischen Teil dieses Treffens, besuchten die Teilnehmer auch in Markranstädt die Frank Fahrzeugbau GmbH. Sie interessierten sich besonders intensiv für die Rahmenrichtanlage und die Tankwagenreparaturen. „Es gab dazu viele Fragen“, resümierte Juniorchef Andreas Frank. Der knapp dreistündige Besuch in dem sächsischen Traditionsunternehmen vor den Toren von Leipzig endete mit einer praktischen Diagnoseprüfung einer elektronischen Bremsanlage. Ging es doch auch um praktische Elemente der Betriebserlaubnis sowie um Begutachtungsaspekte und die Hauptuntersuchung von Anhängern.

DICKSON

Neue Messgeräte

Das Unternehmen Dickson (Illinois, USA) hat zwei neue Messgeräte-Produktreihen auf den Markt gebracht, mit denen Spediteure ein Verderben ihrer kostbaren Fracht verhindern können. Die Fahrer können mit den Geräten der Reihe TH-8 den Taupunkt, die Temperatur und die Feuchtigkeit im Laderaum überwachen und mit dem KT8-Schreiber die Werte aufzeichnen und analysieren. Dickson bietet drei verschiedene Modelle der TH-8-



Diagrammschreiber der neuesten Generation mit hochklappbarem Stiftarm für den leichten Diagramm- und Stiftwechsel.

Messgeräte an, den Fernerfassungsschreiber KT8 gibt es gleich in fünf Variationen. Der Anwender kann auf Wunsch zwischen 24-Stunden-, 7-Tage- oder 31-Tage-Diagrammen wechseln, sich wahlweise die Temperatur oder Feuchtigkeit anzeigen lassen und die Kalibrierungsmethoden angeben.