



Mercedes Sprinter 316 NGT versus 315 CDI

Blaue Stunde

Als Kostenkiller im Verteilereinsatz empfiehlt Mercedes den Erdgassprinter, der mit konkurrenzlos günstigen Kraftstoffkosten glänzt. Mit Diesel-Motor ist der Sprinter ein Allrounder, der keine Abstriche verlangt.

Praktiker begegnen dem Erdgas-Sprinter mit Skepsis. „Wie steht es um den Kraftstoffverbrauch?“, fragt man beispielsweise nicht ohne Grund. Schließlich verbrennen die Erdgasmotoren ja nach dem Ottoprinzip – und Ottomotoren in Transportern gelten als ungezügelte Trinker. Der Kollege aus dem Expressdienst stellt wiederum Leistung und Drehmoment in Frage – wie soll

der 1,8 l kleine Kompressor-Vierzylinder gegen den drehmomentstarken Diesel-Sprinter ankommen?

Der Vergleich der Daten geht klar an das bewährte Dieselmodell. 330 Nm Drehmoment bei 1.200 bis 2.400 Umdrehungen gegen 240 Nm, die erst ab 3.000 bis 4.000 Umdrehungen zur Verfügung stehen – 1:0 für den starken CDI. Zumal der Hersteller für den NGT einen Auf-

preis von 3.600 Euro nimmt, der aus der Installation der Hochsicherheitsdrucktanks im Unterflurbereich resultiert.

Flott mit Kompressor. Doch alle Theorie ist grau – auf der Straße liegt die Wahrheit. Beide Testkontrahenten rollen an den Start, beladen und vollgetankt – bereit, sich auf dem Testparcours von zweimal 150 km nichts zu schenken. Schon



TECHNISCHE DATEN

Mercedes Sprinter 315 CDI und 316 NGT (rote Schrift)

Motor

Reihenvierzylinder, vier Ventile pro Zylinder, Einspritzung: Common-Rail (Multipoint-Kanaleinspritzung), Turbolader (Rootskompressor), Ladeluftkühlung, Euro 4 (Euro 4 Gr. I), Hubraum: 2,2 (1,8) l; Leistung 150 PS / 110 kW bei 3.800 min (156 PS/115 kW bei 5.000 min); max. Drehmoment 330 Nm bei 1.200–2.400/min (240 Nm bei 3.000–4.000/min)

Kraftübertragung

Beide Sprinter mit Sechsganggetriebe, Gangspreizung von 5,01 bis 0,79, Hinterachsübersetzung $i = 4,18$ (4,73)

Fahrgestell

Selbsttragende Ganzstahlkarosserie mit Hochdach, vorne Einzelradaufhängung mit GFK-Querblattfederung, Stoßdämpfer, Stabilisator, hinten Starrachse an Längsblattfeder und Stoßdämpfer, hydraulisch betätigte Scheibenbremsen, ABS, ASR, ESP serienmäßig, Bereifung: 235/65 R16

Maße und Gewichte

Länge x Breite x Höhe (Kastenwagen): 5.910 x 1.993 x 2.700 (2.695) mm, Radstand: 3.665 mm, Tankinhalt: 75 l Diesel (100 l Benzin + 124 l/20 kg Druckgasbehälter unterflur),

Leergewicht Kastenwagen: 2.250 (2.430) kg, zul. Anhängelast gebr./ungebr. 2.000/750 kg, Gesamtgewicht 3.500 kg

Testwagen Preise

50.740 Euro (52.948 Euro)

Grundpreis Kastenwagen

mittlerer Radstand, Hochdach laut Liste.

33.676 Euro (37.268 Euro)

nach dem Dreh am Zündschlüssel das erste Aha-Erlebnis: Der kompressorbeatmete Vierzylinder, der sonst die E-Klasse befeuert, fällt gänzlich ohne Vibration sofort in einen ruhigen Leerlauf. Professionelle Sprinterfahrer werden sein Anzugsmoment beanstanden – wer den kleinen Vierzylinder mit niedrigen Drehzahlen walten lässt, kommt nur verhalten voran. Er tut sich nicht gerade leicht mit dem 3,5-Tonner, der schon leer seine 2,4 t auf die Waage bringt.

Dennoch erstaunt die Art, wie der kompakte Ladermotor seinen Job versteht. Spontan ohne Ruckeln oder unwilliges Schütteln nimmt er bei niedrigen Drehzahlen Gas an und zeigt sich unerwartet elastisch. Der Antritt reicht – selbst bei voller Auslastung – für ein flottes Mitschwimmen in der Stadt und über Land. Wer höhere Drehzahlen nicht scheut und seine sechs Gänge fleißig



Ob Stadt oder Überland – der blaue Sprinter 316 NGT hat die Nase vorn.

schaltet, erledigt Expressaufträge im Nu. Der NGT-Sprinter zählt mit 156 PS Nennleistung zu den Schnellen im Lande – mit 163 km/h Spitze muss er sich auf der Autobahn nicht hinter den LKW einreihen. Die optional angebotene 5-Gang-Automatik empfiehlt sich für den kleinen Lader-Otto nicht – wenig harmonisch schaltet sie früh oder pendelt zwischen den Gängen und verschüttet die dynami-

schen Talente des Vierzylinders. Ganz anders agiert der 3,5-Tonner mit 150 Diesel-Pferdestärken. Souverän wuchert er mit seinen 330 Nm, die schon knapp über Leerlaufdrehzahl auf die Kurbelwelle drücken. Niedrige Drehzahlen und wenige Schaltungen genügen, um schnell in Fahrt zu kommen – die dieseltypisch schaltfaule Art des Fahrens erleichtert den Job im Verteilergeschäft. Allerdings

Ungleiche Brüder – gleiches Transportvolumen, mit Gasantrieb 180 kg weniger Nutzlast



zählt der mit Partikelfilter gesäuberte Common-Rail-Diesel nicht zu den Kostverächtern. Durchschnittlich 9,2 l Diesel verbrennt er für 100 km, wenn er maßvoll bewegt wird. Macht 9,38 Euro bei den gegenwärtig günstigen Kraftstoffpreisen – der CNG-Sprinter erledigt den Job mit 6,7 kg hoch komprimiertem Erdgas, die zum garantierten Tiefpreis nur 6,50 Euro kosten.

Ein Fall für Vielfahrer? Doch zum Kilometerfresser taugt der 316 NGT nur be-

dingt – schon nach 180 km warnt das Display vor dem Ende der Sparfahrt, um nach spätestens 230 km auf den sündteuren Betrieb mit Superbenzin umzuschalten. Dann sind 124 l oder 20 kg Erdgas verbraucht, ohne die Reichweite grundsätzlich zu beschränken. Schließlich führt der Gas-Sprinter noch 100 l des Ottokraftstoffs mit sich, doch mit Blick auf das Kostenkapitel verbieten sich Langstreckentouren. Eigentlich schade, hat sich doch der Fahrer schon mit seinem drehfreudigen Kompressor-Vierzylinder angefreundet.

Im Fahrerhaus bleibt es flüsterleise, selbst wenn der Sprinter forciert bewegt wird – da dringt endlich auch die ordentliche Audio-Anlage des Transporters ans

Ohr und findet gebührende Anerkennung. Der CDI-Diesel ist dagegen ein kerniger Geselle, der stets um Aufmerksamkeit buhlt – bei voller Fahrt wird er lärmig, mit hohen Drehzahlen klingt er blechern. Geht es freilich in die Berge, zeigt er Stehvermögen. Mit schierer Durchzugskraft kann er sich hier absetzen, ohne sich sonderlich mühen zu müssen. Was auch die Testwerte zeigen.

Während der Gassprinter seinem Dieselpendant in der Beschleunigung noch einige Zehntel abnimmt, knickt er in der Zwischenbeschleunigung von 80 auf 120 km/h im größten Gang förmlich ein – schier endlose zehn Sekunden mehr verstreichen, bis der CNG-Mercedes ohne Schaltung auf Autobahntempo kommt. In



Im Zentralsdisplay der Füllstand für Erdgas, rechts daneben die Tankanzeige fürs Benzin

Betriebsstoff Gas oder Superbenzin – manuell umschaltbar



ALTERNATIVE ERDGAS

Transporter-Fuhrparks setzen in der Regel auf Dieselmotoren und Motoren, die zu maßvollen Treibstoffpreisen ordentliche Fahrleistungen bieten. Doch zunehmend und nicht ohne Grund steuern die Fahrer die Erdgas-Zapsäule an. Als Energielieferant für die Hausheizung nimmt Erdgas längst eine starke Position ein, als Fahrzeugantrieb besetzt das Gas aber nur eine Nische, wenngleich eine wachsende: Derzeit bevölkern über 30.000 Kraftfahrzeuge mit Erdgasmotoren das deutsche Straßen-

netz – Tendenz eindeutig wachsend. Bis zum Jahr 2010 sollen es schon mehr als 300.000 sein, folgt man einer Studie der Unternehmensberatung Roland Berger. In anderen Ländern gehören Erdgasfahrzeuge schon lange zum Straßenbild, beispielsweise in Italien, wo man schon seit 60 Jahren Erfahrungen sammelt.

Mehr als 800 Erdgastankstellen versorgen in Deutschland die CNG-Fahrzeugpopulation. Compressed Natural Gas, also verdichtetes Erdgas, wird unter einem Druck

**Auf der Autobahn kein Hindernis –
der CNG-Diesel läuft erstaunliche
163 km/h.**



der Praxis helfen nur der Gangwechsel und die Inkaufnahme hoher Drehzahlen – die das sonst so vorbildliche Verbrauchsverhalten erheblich trüben.

Als Nahverkehrsspezialist. Im Betrieb rund um den Kirchturm punktet der Gassprinter, da wiegen selbst 180 kg mehr nicht so schwer. Getankt wird täglich und vor Ort, damit es sich rechnet. Und keine Sorge, der Tankvorgang gestaltet sich einfach und wird nicht zur zeitraubenden Prozedur – innerhalb weniger Minuten sind die Drucktanks befüllt. Den vollen Tank gibt es für einen knappen Zwanziger, 30 Prozent weniger Kraftstoffkosten sind schon ein Wort. Vielleicht heute weniger als gestern und

morgen: Die heute sehr günstigen Dieselpreise zugrunde gelegt muss der CNG-Interessent schon mehr als 120.000 km zurücklegen, bis er Bares spart.

Doch auf ein Anziehen der Dieselpreise darf freilich gewettet werden – nur der CNG-Preis bleibt stabil, weil dies von den Energieversorgern und vom Staat garantiert ist.

Fazit. Wer im Verteilereinsatz Kosten sparen will, liegt mit dem CNG-Sprinter nicht falsch. Zumal der Hersteller eine besonders saubere, EEV-taugliche Variante mit 15-l-Benzintank nachschiebt. Erste Wahl für Langstrecken und volle Auslastung ist der drehmomentstarke 315 CDI. In Sachen Nutzlast tragen beide

von rund 200 bar an der Tankstelle in die Drucktanks des Fahrzeuges gefüllt. Das Handling ist verblüffend einfach – der Gaszapfhahn wird auf dem Einfüllstutzen des Fahrzeugs verriegelt, dann befüllt die Anlage selbsttätig.

Versorgungssicherheit und Reichweite trotz des dünnen Tankstellennetzes bieten bivalente Fahrzeuge, die sowohl mit Erdgas als auch mit Benzin betrieben werden können. Die Vorteile des Erdgasbetriebs liegen auf der Hand: Der gasförmige Kraftstoff ist steuerlich begünstigt und kostet erheblich weniger als Benzin oder Diesel. Zudem entspricht der Energieinhalt von einem Kilogramm Erd-

gas etwa 1,5 l Benzin. Gegenüber Benzinmotoren kann man 50 Prozent, im Vergleich zu Diesel etwa 30 Prozent der Kraftstoffkosten sparen. Auf der anderen Seite arbeitet ein mit Erdgas betriebener Verbrennungsmotor besonders umweltfreundlich – mit reduzierten Emissionen von Stickoxid, unverbrannten Kohlenwasserstoffen, Kohlenmonoxid und -dioxid. Angesichts der Diskussion um Feinstaubemissionen und innerstädtische Umweltzonen offenbart sich ein weiterer Umweltvorteil. Im Gegensatz zu Dieselmotoren bereiten Erdgasantriebe keine Probleme mit Partikelemissionen. Auch lässt sich der Aspekt Sicherheit nicht

TESTERGEBNIS MB SPRINTER 315 CDI

Höchstgeschwindigkeit 159 km/h

Beschleunigung
0–50/60/80/100 7,6/9,8/16,3/23,8 s

Elastizität
60–80 km/h im 5. Gang 5,7 s
80–120 km/h im 6. Gang 21,0 s

Kraftstoffverbrauch
Normrunde 9,2 l/100 km

Durchschnittstempo 65,8 km/h

Geräuschwerte innen bei
80/100/120 km/h 60,1/62,1/70,5 dB(A)

MB SPRINTER 316 NGT

Höchstgeschwindigkeit 163 km/h

Beschleunigung
0–50/60/80/100 7,1/9,9/15,0/23,0 s

Elastizität
60–80 km/h im 5. Gang 9,6 s
80–120 km/h im 6. Gang 31,4 s

Kraftstoffverbrauch
Normrunde 6,7 kg/100 km

Durchschnittstempo 66,2 km/h

Geräuschwerte innen bei
80/100/120 km/h 56,9/60,8/65,1 dB(A)

ihre Bürde, preislich zählen sie zur Avantgarde. Scharfen, die allerdings durch hohen Komfort und die beispielhafte aktive und passive Sicherheit wettgemacht werden. Und nicht zuletzt: Was der Kunde wünscht, wird geliefert – es ist die Breite des Programms, die für beide Sprinter spricht.

WOLFGANG TSCHAKERT

**Alle Tests und Fahrberichte auch
unter www.kfz-anzeiger.com**