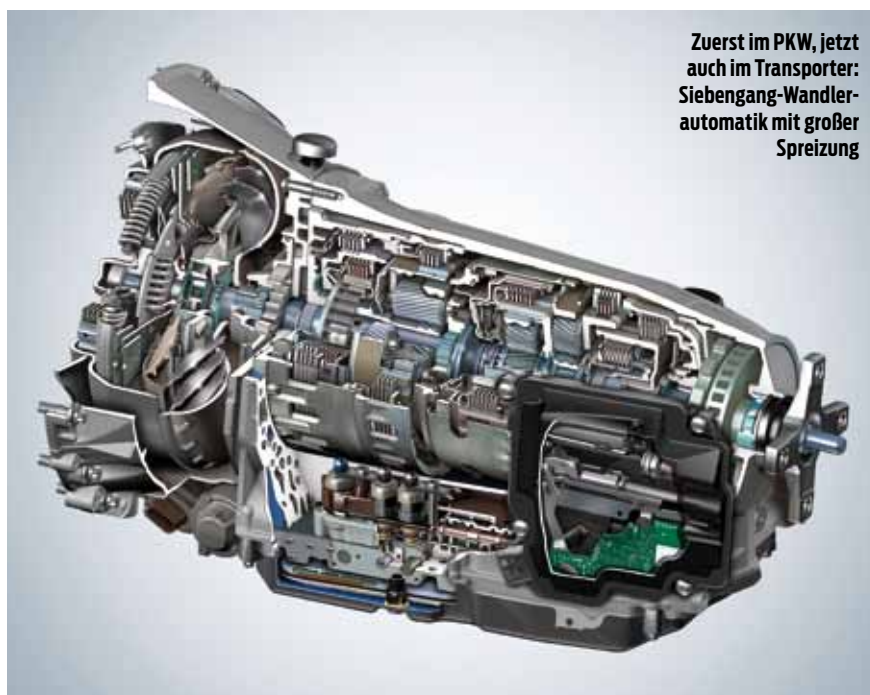


Sieben auf einen Streich

Eine neue Automatik portioniert die Kraft des Sprinter mit gleich sieben Gängen. Mit netto 2.010 Euro Aufpreis ist sie nicht billig – aber gut.

Sanft, aber nachdrücklich fährt der Sprinter an, nach wenigen Metern flutscht fast unmerklich und spritsparend der zweite Gang hinein. In der Stadt gleitet der Transporter gelassen dahin. Auch nach dem Ortsschild kommt selbst bei höherem Tempo keinerlei Hektik auf, bleibt die Drehzahl weiter unten als gewohnt, schont der Sprinter Ohren und Tankrechnung. Eine Wandlerautomatik mit sieben Gängen, das hat was für einen Transporter mit einer Geschwindigkeitsspanne bis zu 160 Sachen.

Bisher war die Lage anders: Da erhöhte Mercedes mit neuen Motoren und Getrieben das Drehmoment und senkte gleichzeitig die Drehzahlen mit einem weitgespreizten Schaltgetriebe. Doch ausgerechnet die teure Automatik war von gestern. Zwar komfortabel, doch mit fünf Gängen nicht zeitgemäß. Hohe Tourenzahlen bei schnellen Fahrten, viel zu große Gangsprünge, das passte hinten und vorn nicht mehr. Doch das neue Siebengang-Automatikgetriebe war weit weg, Vorrang hatten die feinen PKW mit Stern.



Zuerst im PKW, jetzt auch im Transporter: Siebengang-Wandlerautomatik mit großer Spreizung

Mehr Dampf, niedrigere Drehzahlen

Nun hat sich die Welt weitergedreht: Zumindest für die geschlossenen Varianten des Sprinter ist das neue Automatikgetriebe namens 7G-Tronic zu haben, die Fahrgestelle und die ohnehin seltenen Benziner müssen noch warten. Schon die Übersetzungsdaten zeigen wesentliche Vorteile des neuen Aggregats auf: Die Spanne reicht von 4,377 bis 0,728. Bisher beschränkten sich die Übersetzungen auf 3,595 bis 0,831. Daraus resultiert eine große Spreizung von 6,01 für das neue, im Vergleich zu 4,33 für das alte Getriebe. Die Theorie hat Folgen für die Praxis: Knackiger erster Gang zum Anfahren, auch am Berg oder mit Hänger sowie zum Rangieren. Gleichzeitig nach oben hinaus eine längere Übersetzung zur Drehzahlensenkung auf der Autobahn. Und weil die Zahl der Gänge von fünf auf sieben zugelegt hat, sind die Gangsprünge trotzdem kleiner. Macht unter dem Strich mehr Dampf, bessere Anschlüsse und niedrigere Drehzahlen. Dazu passend nennt Daimler eine Senkung des Normverbrauchs mit Vierzylinder-Dieselmotor bis hinunter auf 7,6 l/100 km. Damit liegt der Sprinter Automatik mit sieben Gängen gut einen Liter unter seinem Fünfgang-Vorgänger und etwa einen halben Liter oberhalb der Ausführung mit Schaltgetriebe.

Nun sind die Norm-Superwerte mit strammen 3,5-Tonnern in der Realität kaum zu erreichen. Aber im Verkehr zeigt sich der Sprinter mit 7G-Tronic von seiner angenehmen Seite. Kurz nach dem Start gleitet flugs der zweite Gang hinein, danach kommt der Fahrer mit dem Zählen der Schaltungen kaum noch mit. Ist ja auch nicht so wichtig, wenn's nur passt.

Auf ebener Piste genehmigt sich der Sprinter bei Tempo 50 sogar den sechsten Gang, schlendert mit 1.200 Touren dahin. Ist per Tritt aufs Gas Leistung gewünscht, schaltet er blitzschnell zurück. Beim Heranrollen an Ampeln lässt das Getriebe bis zum Gangwechsel die Motordrehzahl auf 1.000 Touren. Hinunter geht's dann so unmerklich und watteweich wie hinauf. Nur die Nadel des Drehzahlmessers zuckt kurz und die Frequenz des Motors ändert sich. Auch an der Ampel kennt der Sprinter keine Vibrationen wie ein Rennpferd beim Start.

Gelassener Fahrstil

Der Komfort einer Wandlerautomatik ist nach wie vor nicht zu übertreffen. Das führt zu Gelassenheit am Steuer. Nur der recht kernige Vierzylinder-Diesel des hier gefahrenen Sprinter 316 CDI Kastenwagen bleibt stets

Vor allem ein Fall für die City: Im Sprinter mit neuer Automatik ist der Fahrer zügig, entspannt und sparsamer unterwegs.



präsent. Am Berg nutzt die Automatik das Durchzugsvermögen des Motors aus, schaltet bei leichten Gaspedalbewegungen nicht gleich übernervös zurück. Wer ruhig mit dem Pedal umgeht, kann es bis etwa Halbgas durchtreten. Aber selbst nach einer Rückschaltung verzichtet die exzellent abgestimmte Technik auf Drehzahlorgien.

Allerdings schaltet die Automatik auch bei größeren Gefällen nicht zurück. Will der Fahrer die Bremswirkung des Motors ausnutzen, muss er manuell eingreifen und den Schalthebel leicht nach links stupsen. Ein Klaps nach rechts führt zum Hochschalten, mehrere zurück in die Stufe D der Automatik. Dann übernimmt das Getriebe wieder das Regiment.

Fordert der Fahrer per Vollgas höchste Leistung ab, dreht der Motor bis hinauf zur Nenn Drehzahl von 3.800 Touren. Und der Kickdown? In der Realität überflüssig. Bei Tempo 100 schnurrt die Maschine dann in der höchsten Stufe mit etwa 2.200 Umdrehungen dahin, bleibt also auch bei vollem Tempo von 160 km/h fast zehn Prozent unter der Nenn Drehzahl. Und die Fuhre ist trotzdem nicht so

lang übersetzt, dass ihr an Steigungen schnell die Puste ausgeht.

Die Charakteristik des Sprinter-Getriebes wirkt beruhigend und führt zu einem gelassenen Fahrstil, der durchzugsstarke Vierzylinder und die Automatik ergeben eine geschmeidige und souveräne Kombination. Nur die Position des Wählhebels auf halber Höhe im Cockpit kostet Platz und ist alles andere als griffgünstig.

Mit neuen Übersetzungen und zusätzlichen Schaltstufen haben es die Entwickler des Getriebes nicht bewenden lassen. So greift die Wandlerüberbrückungskupplung in allen Gängen. Das senkt nicht nur den Dieserverbrauch, es verbessert auch das Ansprechverhalten aufs Gaspedal. Dazu rückt die Überbrückungskupplung nahezu unmerklich ein. Die Wechselintervalle des Getriebeöls belaufen sich zunächst auf 80.000, dann auf 120.000 Kilometer. Mit dem Sprinter 7G-Tronic handelt es sich um die letzte Wandlerautomatik, die in einem Transporter zu finden ist. Jetzt aber ist das Getriebe wieder zeitgemäß.

Randolf Unruh

**Auf ebener Piste
genehmigt sich der
Sprinter bei Tempo
50 sogar den sechsten
Gang, schlendert
mit 1.200 Touren
dahin.**

ANZEIGE

X MOBILE WASCHANLAGEN
Diesel - Benzin - Akku - Strom
Altgerätrücknahme bis 2.500 €
Tel. 0 79 67-328 - www.st-stark.de