



Gleiches Bild unter der Haube – die neuen CDI-Vierzylinder unterscheiden sich nur in wenigen Details.

MB Sprinter 310 CDI • 313 CDI • 316 CDI

Fast immer passend

Darf es ein bisschen mehr sein – oder weniger? Welche Leistung passt für eilige Sprinter-Fahrer, für schwere Lasten, wo spart der Kostenrechner? Nach umfangreichen Testfahrten wissen wir mehr: Der Stärkste trumps mit besten Argumenten auf.

Wer einen geräumigen Transporter sucht, landet früher oder später beim Sprinter. Er ist unbestritten der Bestseller seiner Klasse, die nach ihm benannt wird – der Primus heißt Sprinter, jedenfalls in Mitteleuropa. Mehr als 400.000 Exemplare wurden seit 2006 gebaut, inklusive des Vorgängers sind es jetzt schon über 1,7 Millionen Einheiten. Damit es auch nach der Einführung der Euro-5-Abgasnorm so bleibt, bedienen sich die Transporter-Techniker bei den PKW-Kollegen und implantierten unter die kurze Sprinter-Haube den neuen, sagenumwobenen Vierzylinder-Diesel OM 651. Ihrer Strategie blieben sie treu, die heißt neudeutsch „downsizing“ und bedeutet so viel wie „kleiner machen, Leute“. Ein Basismotor mit noch immer knapp 2,2 Liter Hubraum beflügelt die aufgefrischte Sprinter-Familie mit 95, 129 und 163 Pferdestärken. Wer mehr

Leistung braucht oder möchte, wird mit einem Dreiliter-Sechszylinder bedient. Der V6-CDI stammt aus der E-Klasse und stellt 190 PS bereit – ein Ausnahmemodell für 3.000 Euro Mehrpreis, das auch deutlich höhere Betriebskosten erwarten lässt. Bleibt noch der Sprinter CNG mit nur 1,8 Liter großem Kompressormotor und Erdgasantrieb, der dem vielseitigen Vierzylinder-Diesel in den meisten Disziplinen nicht das Wasser reichen kann.

Welcher für wen? An den Start gehen drei 3,5-Tonner, die fahrfertig allesamt 3.400 kg auf die Waage bringen. Noch eines am Rande: Statt früher vier Leistungsstufen müssen heute 95, 129 und 163 PS reichen, die Drehmomente haben kräftig bis zu 14 Prozent zugelegt. Das neue Motorenaufgebot wird durch ein neues Sechsgang-Schaltgetriebe ergänzt – es heißt Eco Gear 360 und arbeitet mit

einer erweiterten Spreizung. Für Nicht-techniker: Der erste Gang wird kürzer, der sechste Gang betont lang als Schnellfahrang ausgelegt. Zum Leistungsunterschied registrieren wir bei den drei Frachtprofis verschiedene Hinterachsübersetzungen. Beim Schwächsten des

Der Aufpreis von 700 Euro für den 316 gegenüber dem 313 ist jeden Cent wert.

Trios musste es die kürzeste Achse (i = 4,23) sein, die stärkeren Kollegen wurden länger (i = 4,18) übersetzt.

Der Einstieg in die Sprinterklasse mit dem 310 CDI kostet jetzt 400 Euro mehr. Dafür bekommt der Kunde jetzt 95 statt 88 PS und ein standesgemäßes Drehmoment von 250 Nm. Dank variablem VTG-

Turbolader kommt er gleichmäßig gelassen aus den Startlöchern, der kurze 1. Gang erleichtert die rasche Tempozunahme. Für den Nahverkehr reicht es allemal: im Stadtverkehr fällt er kaum zurück und dort, wo er ruhig gleiten kann, zeigt er sich als ruhiger, ausgeglichener Charakter. Auf der Autobahn sind 146 Sachen drin, ohne bei den fälligen 3.200 Umdrehungen die Gespräche einstellen zu müssen. Muss der 310 CDI seinen stärkeren Markenkollegen folgen, muss der Mann oder die Frau am Steuer deutlich öfter schalten. Als Eilfrachter tut sich der 95-PS-Transporter schwer, nur unter Aufbietung hoher Drehzahlen erzielt er mittelschnelle Schnitte - er verbraucht durchschnittlich 10,5 l/100 km nicht viel, aber auch nicht ausgesprochen wenig.

Für 1.700 Euro mehr. 34 PS und 55 Nm mehr kosten einen erheblichen Aufschlag, mit dem Wegfall des 311ers fällt auch die monetäre Ausgabe größer aus. Mehr Leistung aus niedrigen bis mittleren Drehzahlen verspricht die hochmoderne Doppelaufladung, mit 129 PS und 305 Nm Drehmomentmaximum wird der Sprinter 313 CDI langstreckentauglich. Sollte man jedenfalls meinen - im Test hinterließ er jedenfalls einen zwiespältigen Eindruck. Trotz aufwändiger Technik kommt der auf 129 PS gedrosselte 16-Ventiler etwas zäh auf Touren und wirkt bei höheren Drehzahlen gehemmt. Im Tonfall bleibt er stets moderat, kultiviert dreht er ohne Vibrationen bis an den Begrenzer. Im Vergleich der Fahrleistungen fällt der 313 hinter seinen stärkeren Sprinter-Kollegen überraschend deutlich zurück und kann den schwächeren nicht entscheidend distanzieren. Den Autobahn-Speed notieren wir mit 152 km/h, die erst mit langem Anlauf realisiert werden. Und nicht zuletzt ist es der höchste Kraftstoffverbrauch des Trios, der den halbstarken Sprinter nach hinten sortiert - im Mischbetrieb mit Stadt, Landstraße und Autobahn sind es hier 11,0 l/100 km.

Der Stärkste im Bunde heißt 316 CDI, mit 13 PS und 30 Nm hat er gegenüber seinem Euro-4-Vorgänger kräftig zugelegt. Im Vergleich zum 313er kostet er nur 700 Euro Aufpreis, der jeden Cent wert ist. Mit 163 PS und 360 Nm, die von 1.400 bis 2.400 Umdrehungen abgefordert wer-



Mit dem Laderaum wird das Geld verdient - auch wenn es diesmal nicht im Vordergrund steht: In Sachen Nutzlast ist der Sprinter nicht Primus.



Die Sprinter-Ergonomie fast ohne Tadel: Die Lenkradverstellung kostet Aufpreis, und der Extrabildschirm für die Rückfahrkamera stört eher.

den können, spielt er wohl die Hauptrolle im Sprinter-Programm. Wer mit großen Aufbauten, schweren Anhängern oder einfach nur viele Kilometer zu fahren hat, ist mit ihm ausnahmslos gut bedient. Er stemmt sich kräftig gegen alle Fahrwiderstände, klingt mit zunehmendem Ladedruck etwas dominanter, schafft 160 km/h Spitze (abgeregelt!) locker. Gefühlsmäßig ist er allerdings kaum stärker als sein 150-PS-Vorgänger, das neue Sechsganggetriebe hemmt den dynamischen Vortrieb. Seine lange Overdrive-Übersetzung im sechsten Gang senkt die Drehzahlen, aber auch das Geräuschniveau und den Verbrauch. Die Bilanz nach akri-

bischen Messungen: 9,4 Liter auf 100 flott durchteilten Kilometern, was für das Gesamtgewicht, die Aufbauhöhe und die Leistungsabfrage einen sehr guten Wert darstellt. Und für knallharte Rechner? Für die lohnt sich der starke Vierzylinder schon nach 40.000 Kilometern scharfer Fahrt - für Kilometer-Fresser schon nach einem Jahr.

Auch mit Hänger der King. Der 316er ist nicht nur der Autobahn-König im Sprinter-Kollegium, er braucht auch vor 3,5 t schweren Anhängern nicht zu kapitulieren. Unser Testanhänger (von Humbaur) bringt zwar nur 2.000 kg auf die Waage,



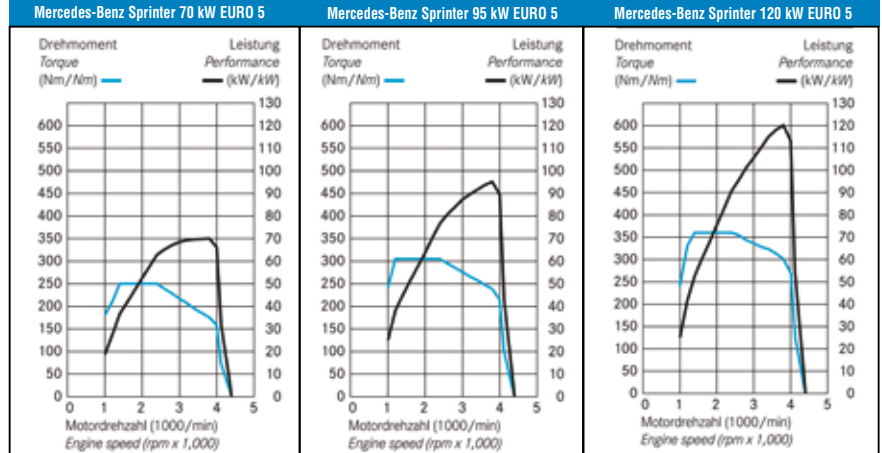
Automatisch sparen

Die brandneue Start-Stopp-Automatik, sie heißt Eco-Start, hatte das Testtrio bereits an Bord. Sie kostet 200 Euro Aufpreis. Einen halben Liter Diesel weniger auf 100 km soll sie bringen, sagt der Hersteller, sie macht sich vor allem im Stadtverkehr bezahlt – nach 40.000 Kilometer, im Nahverkehr eine Menge. Im Alltag gibt es wenig auszuwerten – der Fahrer legt beim Ampelstopp den Leerlauf ein, dann schaltet der Motor automatisch ab. Ein Tritt aufs Kupplungspedal aktiviert sofort den Startermotor und ermöglicht unmittelbares Einkuppeln des Anfahrgangs. Die Sensorik erkennt kurzfristige Fahrzeugstillstände vergleichsweise schnell und fehlerfrei. Mehr Mitarbeit des Fahrers ist nicht nötig, das Verschleiß fördernde permanente Auskuppeln an roten Ampeln wird so unterbunden. Ein Manko allerdings sehen wir: Durch den Motorstopp werden Radio und Navigation kurz abgeschaltet, was den Fahrer vor allem im Stadtbetrieb irritiert.



Anfahrstark und schnellfahrelastisch: MB Sprinter 316 CDI im Zugbetrieb

Leistungsdiagramme (Power Output Graphs)



aber wir fahren mit 5.500 kg Gesamtgewicht – einstrambeladener 510/513/516 CDI wiegt auch nicht mehr. Als Zugfahrzeug zeigt der Sprinter solide Talente, der Hecktriebler macht mit Schwergewichten am Haken wenig Federlesen. Er rollt auch dann stabil geradeaus, bremsst auch dann noch kraftvoll und bleibt bei Seitenwind in der Spur. Wobei der Humbaue-Überlader mit Dämpferfahrwerk und Alko-Sicherheitskupplung seinen Teil dazu beiträgt. Verschätzt sich der Fahrer, ist noch nichts verloren. Der Sprinter geht mit Anhänger-ESP zum Kunden – gerät der Anhänger ins Pendeln, bremsst der Sprinter das Gespann über die Vorderräder und reduziert das Motordrehmoment. Werden weitere Eingriffe nötig, greifen die Bremsen härter durch – das System wird selbsttätig aktiv. Mit zusätzlicher Fracht am Haken verlangt der 95 PS schwache

310er Geduld und hohe Drehzahlen, um im normalen Verkehr mit zu schwimmen. Die Leistung reicht für die gelegentliche Mitnahme des Hängers – zur nahen Baustelle, zur nächsten Abladestelle in der Stadt. Wo nicht die Geschwindigkeit entscheidet, sondern das Anfahrmoment – dort, wo hohe PS-Leistung entbehrlich

Im Test hinterlässt der Sprinter 313 CDI einen eher zwiespältigen Eindruck.

erscheint. Und schließlich ist er auch deutlich preisgünstiger. Auf der Autobahn kann sich der 313 CDI mit Hänger absetzen, ohne der Topmotorisierung das Wasser reichen zu können. Erst der 316 CDI hat im Gespannbetrieb die nötigen Reserven, um auf Autobahnsteigungen das Tempo zu halten, um im Konvoi mit den stark motorisierten Trucks locker mithalten zu können. Auch hier bestätigt sich das Bild mit dem Verbrauchsbestwert – Spiel, Satz und Sieg für den stärksten Vierzylinder, auf jeden Fall dort, wo hohe Fahrleistungen gefragt sind. Handwerkern mit kleinem Aktionsradius genügen 95 PS, auch wenn sie mal zwei Tonnen an den Haken nehmen. Für die Mitte spricht nur wenig – der 313 CDI bietet fürs Geld zu wenig.

WOLFGANG TSCHAKERT

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