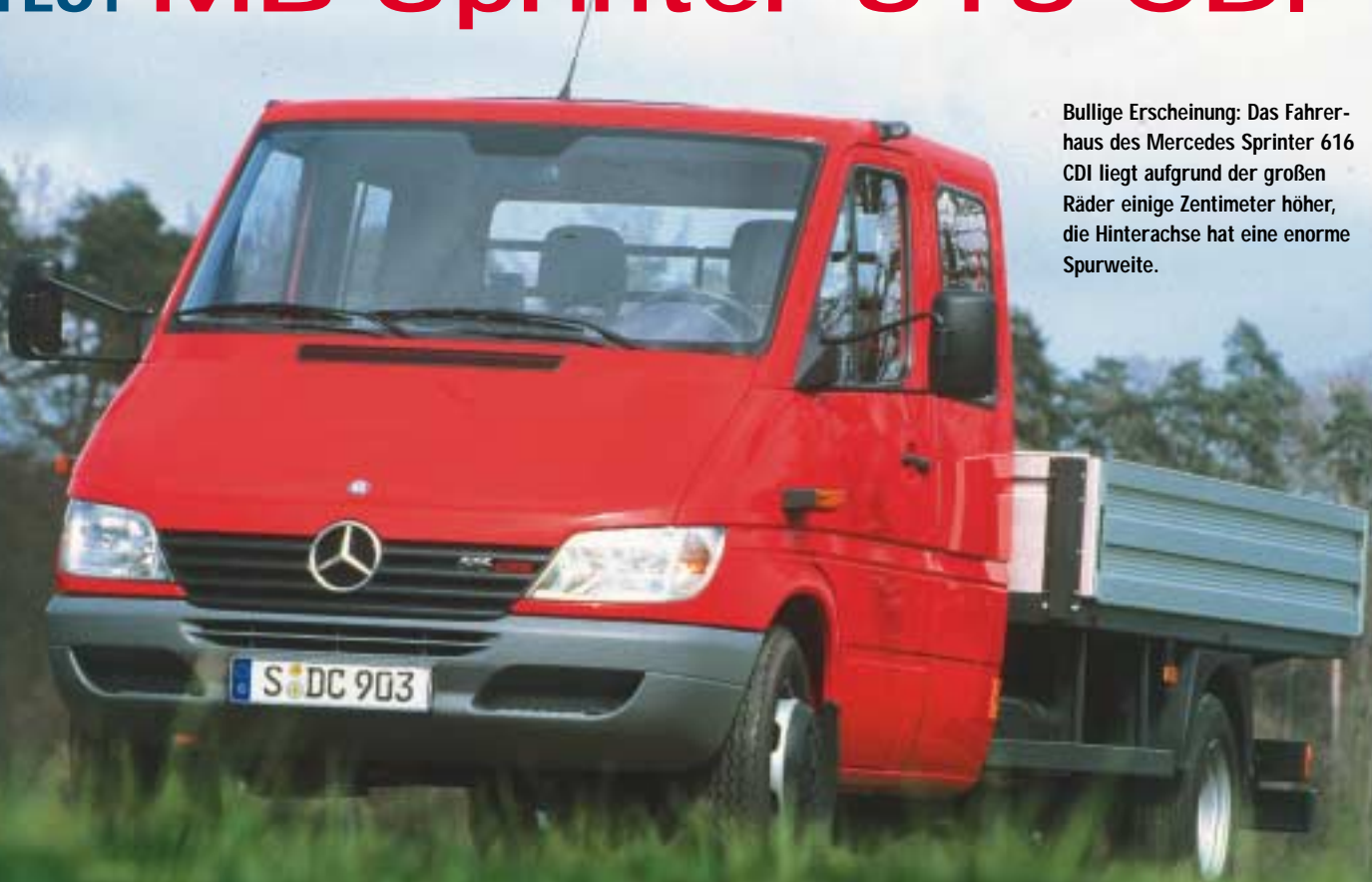


TEST MB Sprinter 616 CDI



Bullige Erscheinung: Das Fahrerhaus des Mercedes Sprinter 616 CDI liegt aufgrund der großen Räder einige Zentimeter höher, die Hinterachse hat eine enorme Spurweite.

Harter Bursche

Der Sprinter hat zugelegt, reicht jetzt bis an sechs Tonnen heran. Aus dem Softie hat sich ein harter Bursche entwickelt.

Will ein Transporter oder Leicht-LKW unter den Lastwagen einigermaßen ernst genommen werden, muss er beim Betätigen der Feststellbremse einen Zischlaut von sich geben. Alles andere zählt zur Matchboxfraktion, die für ernsthafte Ambitionen unter erwachsenen Nutzfahrzeugen nichts zu suchen hat. Der große Sechstonnen-Sprinter 616 CDI hält mit: Im Unterschied zu seinen leichteren Geschwistern spendierte Mercedes dem neuen König der Sprinter eine Federspeicher-

Feststellbremse, deren Ventil seitlich rechts an der Konsole des Fahrersitzes befestigt ist. Dieser Sprinter gilt unter den Lastwagen nun zumindest als Halb-starker.

Auch sonst hat sich einiges getan, was den Sprinter im Niveau eine halbe Klasse höher hebt. Dies darf man wörtlich nehmen, steht doch bereits das Fahrer-



Der Sechstonner mit der Bezeichnung 616 CDI ist der neue König der Sprinter.

haus einige Zentimeter höher. Ursache ist ein ganzes Bündel von Maßnahmen, notwendig, um das Gesamtgewicht von bisher maximal 4,6 auf nun 6,0 t anzuheben. Da wäre ein verstärkter Rahmen, der jetzt kerzengerade von vorne nach hinten durchläuft und nach der Hinterachse nicht mehr eingeschnürt ist. Dann größere Räder im Format 16 Zoll mit entsprechend tragfähigeren Reifen. Und eine neue Hinterachse, sie kommt nicht aus dem eigenen Haus, sondern von AAM (American Axle Manufacturing) in Glasgow. Die Vorderachse stammt vom 4,6-Tonner, wurde aber verstärkt.

So viel sich unter dem Blech der Fahrerkabine und unter der Pritsche getan hat, alles drüber ist gleich geblieben. Im Ergebnis fährt hier ein leichter Transporter mit hoher Nutzlast vor, der in diesem Punkt bereits aussichtsreich in Wettbewerb mit ausgewachsenen ➤

TEST MB Sprinter 616 CDI

Fahrleistungen, Messwerte

Höchstgeschwindigkeit

120 km/h

Innengeräusche

50 km/h 66 dB(A)

80 km/h 71 dB(A)

Kraftstoffverbrauch

Verbrauch Teststrecke beladen 14,4 l/100 km



Der kompakte, aber bullige Motor passt mit seiner Charakteristik gut zum gewichtigsten Sprinter, auch wenn ein Sechsganggetriebe gut täte.

7,5-Tonnern tritt: Rund 3,7 t trägt das nackte Fahrgestell, das in zwei Radständen sowie mit kurzem Fahrerhaus und mit Doppelkabine zu bekommen ist. Geschlossene Aufbauten gibt es nicht, vermutlich will man dem eigenen Großtransporter Vario nicht völlig das Wasser abgraben. Auch würden die Umbauten unter der Karosserie teure Ände-

rungen an Blechpressteilen zur Folge haben, das mögen Automobilhersteller nicht so gerne. Also konzentriert sich der große Sprinter einerseits auf die Branche der Aufbauer, andererseits auf die Kundschaft, die Fahrzeuge gerne in Orange ordert: Bau und Kommunalbetriebe.

In der Praxis wirken sich die Umbauten zunächst mal beim Rundgang um den Sprinter unterschiedlich aus. Das höher gelegte Fahrerhaus ist immer noch komfortabel zu entern, doch der Fahrer freut sich mehr denn je über die Trittstufen in der vorderen Stoßstange: Der Mittelteil der Frontscheibe wäre ansonsten auch für Großgewachsene außer Reichweite. Auch die Aggregate unter der Motorhaube stehen nun eine halbe Etage höher, der Sprinter hat zugelegt.

Das gilt auch für die Proportionen: Die Hinterräder schließen seitlich nahezu bündig mit der Pritsche ab, die Spurweite von 1.820 mm hat das Maß eines ausgewachsenen LKW. Zusammen mit der vergleichsweise niedrigen Ladekante wirkt der Sprinter breit, flach und geradezu dynamisch – lässt man die Vorderräder außer Acht, die mit 1.650 mm in einer eigenen Spur laufen. Das macht sich beim Fahrverhalten auf der Autobahn bemerkbar: Bei Spurrillen weiß der Mercedes nicht so recht wohin mit sich, gerät mitunter ein wenig ins Schwimmen. Andererseits liegt der Sprinter in Biegungen auf einmal wie ein Brett. Komplet abgelegt hat er seine unange-



Der Innenraum der Doppelkabine präsentiert sich im vorderen Bereich freundlich und durchdacht, es hapert jedoch an Ablagen.

nehme Seitenneigung in Kurven, verbeugt sich auch nicht mehr beim Halt vor der Ampel. Wenn ein Sechstonner geradezu sportlich straff wirken kann, dann der Sprinter, der kaum Seitenneigung kennt.

Er liegt jedoch nicht nur wie das sprichwörtliche Brett, er federt auch so: Dem Mercedes ist viel von seinem Komfort abhanden gekommen, beim Testwagen unterstützt durch den verstärkten Stabilisator an der Hinterachse. Vor allem kurze Bodenwellen dringen weitgehend ungefiltert durch. Ausgerechnet der Sprinter für den Bau meldet jeden überstehenden Kanaldeckel überdeutlich weiter. Dieser Mercedes ist ein ganz schön harter Bursche geworden, der ordentlich austeilt.

Aber er steckt auch ein. Die Achslasten lassen in ihrer Summe eine Reserve von rund 500 kg für ungleichmäßige Beladung. Und falls die Nutzlast nicht ausreichen sollte: Der große Sprinter darf 3,5 t Anhängelast ziehen. Doch Obacht: Das zulässige Gesamtzuggewicht ist auf 8 t beschränkt: Sprinter und Anhänger gleichermaßen vollpacken ist nicht gestattet.

Vermutlich täte man den Aggregaten damit auch keinen Gefallen. Der Fünfzylindermotor mit 2,7 l Hubraum läuft auch im PKW, an mehr als 8 t Zuggewicht hat bei seiner Entwicklung sicher niemand gedacht. Gleiches gilt für das Getriebe. Es heißt G 32-5, verträgt maximal 330 Nm Eingangsdrehmoment, exakt das Moment des Sprinter-Motors. Multipliziert mit einem kurzen ersten Gang und einer kurzen Hinterachse, dazu noch eine Anfahrübung am Berg – gut,



Dank breiter Spur und tiefer Ladekante wirkt der Sechstonner im Vergleich zu LKW geradezu sportlich.



Die Bank im Mannschaftsabteil hat Platz für vier und eine Tür nur auf der rechten Seite.



Die Hinterachse verfügt über eine sehr große Spurweite, verändert das Fahrverhalten völlig und federt sehr straff.

dass Mercedes das Getriebe für den Einsatz im dicksten Sprinter verstärkt hat. Im Fahrbetrieb jedoch zeigt der kleine Motor keinen Nachteil. Dank seiner ausgeprägt bulligen Charakteristik mit viel Drehmoment bei ungewohnt niedrigen Drehzahlen passt er bestens zum gewichtigen Sprinter. Der Fahrer kann den Diesel am Berg getrost ziehen lassen, er krallt sich unter sinkender Drehzahl spätestens beim Erreichen des maximalen Drehmoment tapfer in die Steigung – Hut ab vor dieser Maschine, die enorm viel Mumm besitzt. Stark daran beteiligt: die

kurze Übersetzung der Testwagen-Hinterachse von 5,75. In Verbindung mit dem Haken für einen Anhänger ist sie Standard, was der Kupplung gut tut. Normalerweise findet eine längere Achse mit einer Übersetzung von 5,13 Verwendung.

Mit der kurzen Achse rennt der Sprinter maximal Tempo 120. Anders formuliert: Bei Tempo 50 im fünften Gang orgelt er mal gerade mit 1.800 Touren, das

Bei Tempo 50 im fünften Gang orgelt der Sprinter mal gerade mit 1.800 Touren, das hält der Motor prima aus.

hält der Motor prima aus. Und in der vierten Schaltstufe steht der Diesel mit etwa 2.300 Umdrehungen gut im Futter, ackert sich daraus beim Beschleunigen bestens hoch. Begriffe wie „orgeln“ und „ackern“ fallen beim 616 CDI nicht zufällig: Bei viel Last zeigt der Motor gerade um 1.800/min herum eine deutliche Dröhnfrequenz, abgemildert gilt dies auch für den Bereich knapp über 2.000/min. Pech, denn genau hier herum entwickelt die Maschine volles Drehmoment. Gerade bei der niedrigeren der zwei Drehzahlen klingt er, als hätte er den doppelten Hubraum, nicht lärmig, aber unnötig kernig.

Es geht halt etwas rauer zu an Bord des Sechstonners, das zeigt auch die Geräuschkulisse bei Autobahntempo: 71 dB(A) sind 3 dB(A) mehr und damit subjektiv doppelt so laut wie der vor einem Jahr gemessene 316er-Kombi mit längerer Achse bei gleichem Tempo. Der Fahrer ist gerade beim kurz übersetzten Sechstonner versucht, in den sechsten Gang zu schalten, 2.800/min bei Tempo 80 sind zuviel. Doch das Sechsganggetriebe, nur lieferbar in Verbindung mit der automatisierten Schaltung namens Sprintshift, bleibt dem größten Sprinter verwehrt. Gut also, dass eine Doka meist auf Kurzstrecken bewegt wird, da passt die Zusammenstellung viel besser.

Das höhere Drehzahlniveau durch die kurze Achse treibt auch den Ver- ➤



TECHNISCHE DATEN

Maße und Gewichte

Gesamtlänge	6.820 mm
Gesamtbreite	2.335 mm
Gesamthöhe	2.275 mm
Radstand	4.025 mm
Wendekreisdurchmesser	14.300 mm
Zulässige Achslast vorn	2.100 kg
Zulässige Achslast hinten	4.360 kg
Zulässiges Gesamtgewicht	5.990 kg
Leergewicht Serie	2.870 kg
Zulässiges Zuggesamtgewicht	7.990 kg
Innenlänge Pritsche	3.640 mm
Innenbreite Pritsche	2.275 mm
Höhe Bordwand	400 mm
Ladekante über Fahrbahn leer	1.115 mm
Spurweite vorn/hinten	1.650/1.820 mm
Nutzlast in Serienausstattung	3.120 kg
Anhängelast bei 12 % Steigung	3.500 kg

Antriebsstrang

Motor: Wassergekühlter Fünfzylinder-Dieselmotor in Reihenbauweise mit Abgasturbolader und Ladeluftkühlung, vorn längs eingebaut. Direkteinspritzung mit Common-Rail-Technik, Turbolader mit variabler Turbinengeometrie. Elektronisches Motormanagement mit CAN-Datenbus. Zwei oben liegende Nockenwellen mit Doppelkette, vier Ventile pro Zylinder. Bohrung/Hub 88,0/88,3 mm, Hubraum 2.686 cm³, Leistung 115 kW (156 PS) bei 3.800/min, maximales Drehmoment 330 Nm bei 1.400-2.400/min.

Antrieb: mechanisches Fünfgang-Schaltgetriebe, Schalthebel im Armaturenbrett, Übersetzungen 5,05/2,60/1,52/1,0/0,78:1/R.-Gang 4,76, Achsübersetzung Serie 5,13:1, Testwagen 5,75:1, Antrieb auf die Hinterräder. Antriebsschlupfregelung (ASR) als Traktionshilfe.

Fahrwerk

Federung: Vorn Einzelradaufhängung mit Dämpferbein-Vorderachse, Querblatt-Parabelfeder, Teleskop-Stoßdämpfer, Stabilisator. Hinten Starrachse mit zweistufiger Parabelfeder, Teleskop-Stoßdämpfer, Stabilisator.

Bremsen: Vorn und hinten innenbelüftete Scheibenbremsen, Durchmesser vorn 290 mm, hinten 304 mm. Elektronisch geregelter, lastabhängiger Bremskraftregler, Antiblockiersystem. Druckluftbetätigte Federspeicherbremse, auf die Hinterräder wirkend.

Reifen/Räder: Reifen 205/75 R 16 C auf Rädern 6 J x 16 H2.

Lenkung: Zahnstangenlenkung mit Servounterstützung, Übersetzung variabel, Durchschnitt 16,4:1.

Füllmengen: Motoröl mit Filter: 8,5 l. Tankinhalt: 100 l

Elektrik: Batterie 12 Volt/88 Ah, Lichtmaschine 90 A (1260 Watt).

Wartung/Garantie: Ölwechsel alle 22.500 km, mit Wartungsintervallanzeige Assyst. Verlängerung je nach Belastung. Garantie: Ein Jahr ohne Kilometerbegrenzung.

TEST MB Sprinter 616 CDI

Ausstattungen und Preise (ohne MwSt.)

Grundpreis Mercedes Sprinter 616 CDI Doppelkabine, langer Radstand, Pritsche	78.044 DM
Airbag Beifahrer	1.168 DM
Airbag Fahrer	Serie
Anhängevorrichtung Kugelkopf	823 DM
Anhängevorrichtung Maulkupplung	841 DM
Antiblockiersystem	Serie
Antriebschlupfregelung/ Sperrdifferenzial	Serie/1.314
Armaturenbrett Komfort- ausstattung	366 DM
Außenspiegel elektrisch verstellbar, beheizt	387 DM
Automatisiertes Getriebe Sprintshift	-
Beifahrer-Doppelsitz	637 DM
Beifahrersitz verstellbar*	174 DM
Drehzahlmesser	Serie
Fahrerhauspaket**	205 DM
Fahrersitz höhenverstellbar	Serie
Fahrersitz Schwingsitz	485 DM
Fahrtenschreiber	Serie
Federn verstärkt	-
Fensterheber elektrisch	555 DM
Fenster Rückwand	182 DM
Glashebedach	678 DM
Handschuhfach mit Deckel	Serie
Heizregelung automatisch	610 DM
Innenbeleuchtung mit separater Leselampe	Serie
Klimaanlage geregelt	2.944 DM
Lenkrad in Höhe und Neigung verstellbar	-
Motor-Start/Stop-Anlage	356 DM
Nebelscheinwerfer	270 DM
Radio mit Cassette	651 DM
Sitzbezüge aus Kunstleder	-
Sitzheizung Vordersitze	je 260 DM
Stabilisator verstärkt vorn/hinten	270/233
Standheizung	2.239 DM
Türablage Beifahrer	Serie
Türablage Fahrer	Serie
Wärmeschutzverglasung Fahrerhaus	272 DM
Wartungsintervallanzeige	184 DM
Zeituhr	Serie
Zentralverriegelung	690 DM

*Beifahrer-Komfortsitz

**Zigarettenanzünder, Handschuhfach verschließbar,
Haltegriff Beifahrertür, Becherhalter, Ablage an
Beifahrersitz

brauch in die Höhe. Und da der Fünfzylindermotor unter Last nicht als Kind von Traurigkeit bekannt ist, kam auf der standardisierten Testrunde mit definierter Fahrweise ein Wert von 14,4 l/100 km heraus. Ein rollendes Sparschwein ist der große Sprinter nicht gerade. Gut, dass Mercedes wohlweislich serienmäßig den großen Tank mit 100 l Volumen spendiert.

Beim Fahren unterscheidet sich der Sechstonner deutlich von seinen leichteren Geschwistern. Vom sportlicheren Fahrverhalten und der damit verbundenen Härte war schon die Rede, auch alles andere ist durch mehr Gewicht und Verstärkungen ein wenig straffer. Außer der Fußbremse, die einen größeren Bremskraftverstärker erhalten hat. Die Bremscheiben sind ebenfalls gewachsen, und so verzögert der Sprinter manierlich, auch wenn dem Pedal ein wenig der definierte Druckpunkt fehlt. Die Kupplung wiederum verlangt einen festen Tritt und der Schalthebel eine kräftige Hand. Gleiches gilt für die Lenkung, die andererseits weit weniger nervös anspricht als

**Der große Sprinter darf
3,5 t Anhängelast ziehen.
Doch Obacht: Das zulässige
Gesamtzuggewicht ist auf
8 t beschränkt.**

bei den anderen Sprinter-Ausgaben. Dies hat nicht nur mit mehr Gewicht auf der Vorderachse zu tun, sondern auch mit dem langen Radstand von 4.025 mm des Testwagens. Beides zusammen behagt der Lenkung, auch wenn ihr spielerische Leichtigkeit zugunsten der Präzision abgeht.

Spürbar wird dies bei der Kurbelei anlässlich von Wendemanövern. Hier überrascht der Sprinter trotz langem Radstand wieder einmal mit seinem geringen Wendekreis: 14,3 m sind für 4 m Radstand und einen stattlichen, 6,8 m lang gewachsenen Transporter ein prächtiger Wert. Auch die anderen Eigenschaften des Sprinter sind bestens bekannt. Da wäre das seit der Überarbeitung freundlich und bestens gestalte-



Die Räder der großen Sprinter haben eine Durchmesser von 16 Zoll, die Vorderachse ist verstärkt.

te Armaturenbrett, vor allem in Verbindung mit der sympathischen, wenn auch aufpreispflichtigen Komfortausführung mit ihrer hochwertigen Materialanmutung. Unverzichtbar ist das kostenpflichtige Fahrerhauspaket, es enthält unter anderem den heute unverzichtbaren Zigarettenanzünder – wohin sonst mit dem Handy-Ladegerät? Das Platzangebot stimmt, das gilt ebenso für das Mannschaftsabteil im Fond. Auch wenn die gepolsterten Gestänge als Kopfstützensersatz arg schlicht wirken. Und mit Ablagen sieht es im Sprinter immer noch mau aus, da fährt ihm die Konkurrenz längst davon.

Doch das sind Details, im Großen und Ganzen stimmt das Konzept des Sechstonners. Er ist ernst zu nehmen, das verdeutlicht nicht nur das Zischen beim Betätigen der Feststellbremse. Der 616 CDI wird dem Platzhirsch dieser Kategorie, dem Iveco Daily, ordentlich zu schafften machen, auch wenn der in puncto Nutzlast und Variantenvielfalt seine Vorzüge hat. Doch ein Sprinter muss das aushalten. Schließlich ist er als Sechstonner ein ganz schön harter Bursche geworden.

RANDOLF UNRUH