



Souveränes Dahingleiten ist der Vorzug des neuen Sprinter mit Automatik.

Mercedes-Benz Sprinter 315 CDI Automatik

Weiche Welle

Weich schaltende Komfort-Automatik zum Spartarif, samtiges Fahrwerk, dezenter Motor – der neue Sprinter macht's möglich.

Schon mal als KEP-Fahrer gezählt, wie oft am Tag die Hand zum Schalthebel zuckt? Vergessen, so weit reicht keine Skala, auch nicht die im Kopf. Und mitunter ist es ärgerlich, dass der Mensch nicht wie einer dieser vielarmigen Gottheiten auf die Welt kommt. Dann wär's vermutlich (l)egal, wenn man beim Rangieren zum Handy greift. Die Antwort zur Schonung von Mensch und Material heißt auf der Straße automatisiertes Getriebe oder Automatik. Mercedes hat hier bei Transportern reichlich Erfahrung: Traditionell gab's wahlweise

stets eine Automatik, dann ab dem Jahr 2000 mit Sprintshift das erste automatisierte Schaltgetriebe im Transporter.

Sprintshift hatte Folgen. Ob Ford, Renault und Kollegen oder jetzt der Crafter: Die Mehrzahl der Anbieter setzt inzwischen auf automatisierte Getriebe. Ausgerechnet der neue Sprinter wendet sich davon wieder ab, ist jetzt der einzige seiner Liga mit komfortabler Wandlerautomatik. Der schnelle Wechsel hat Hintergründe: Die Nachfrage bei Mercedes war überschaubar, auch sind aus den PKW mit Stern und Hinterradantrieb automa-

tisierte Schaltungen ebenfalls wieder verschwunden. Und an deren Antriebstechnik orientiert sich der Sprinter nun mal.

Folgerichtig griffen sich die Transporter-Entwickler aus den Regalen des Hauses abermals ein Fünfgang-Automatikgetriebe, erfolgreich in großen Stückzahlen eingesetzt in diversen PKW mit Stern. Früher im abgelösten Sprinter nur sehr eingeschränkt lieferbar, ist es jetzt für vier der fünf Dieselmotoren zu bekommen. Und dies zu einem Preis, der automatisierte Getriebe vergessen machen könnte: Netto 1.250 Euro bedeuten im



TECHNISCHE DATEN

Antriebsstrang

Motor: Vierzylinder-Dieselmotor, Turbolader, vier Ventile pro Zylinder, zwei obenliegende Nockenwelle, gesteuert über Kette; Direkteinspritzung mit Common-Rail-Technik, Ladeluftkühlung; Hubraum: 2,148 l, Leistung: 110 kW (150 PS) bei 3.800/min; maximales Drehmoment 330 Nm bei 1.200–2.400/min.

Kraftübertragung: Hinterradantrieb, Fünfgang-Automatikgetriebe mit Wandler Joystick-Wählhebel. Übersetzungen 3,60–0,83

Fahrwerk

Vorn: Einzelradaufhängung an Dämpferbeinen, Querblattfeder, Stabilisator. **Hinten:** Starrachse, Stabilisator. Reifen vorn 235/65 R 16 C auf 6,5 J x 16

Bremsen: hydraulische Zweikreisbremse, vorn und hinten Scheibenbremsen, ABS, ASR, ESP, BAS

Maße und Gewichte

Radstand: 3.665 mm

Länge: 5.910 mm

Breite: 1.960 mm

Höhe: 2.700 mm

Wendekreis: 13.600 mm

Laderraum (L/B/H): 3.265/1.780/1.940 mm

Laderraumvolumen: 10,5 m³

Leergewicht/Nutzlast: 2.045 kg/1.455 kg

zGG: 3.500 kg



Vergleich zum Vorgänger einen Nachlass von rund 700 Euro. Und damit einen Betrag, der kaum über dem für eine automatisierte Schaltungen liegt.

Komfort, Komfort, Komfort. Ob's nun ein Kampfpreis ist oder nicht, das kann dem Käufer egal sein. Er genießt Komfort: Wattweich wechselt der Automat die Schaltstufen, lässt sich auch von heftigen Gaspedalmanövern nicht zu ruckartigem Schalten provozieren. So sanft hat man's gern. Die Hände bleiben am Lenkrad, manuelle Eingriffe sind kaum notwendig. Die funktionieren bei Bedarf mit einem Klaps gegen den Wählhebel nach links (minus) oder rechts (plus) und der entsprechenden Schaltung. Das kleine Display zwischen den Uhren zeigt prompt die eingelegte Maximalstufe an. Manuelle Eingriffe bereiten jedoch nur begrenztes Vergnügen: In Stufe D ist der Wählhebel arg tief positioniert; ohnehin muss er etwas umständlich durch die Gassen geführt werden.

Der Vierzylinder liefert reichlich Drehmoment über einen weiten Bereich, das passt zur Automatik.

Also Finger weg, Arbeit an die Technik delegieren. Wie an der Schnur gezogen zieht der Sprinter ab. Gönnst sich, abhängig vom Temperament des Fahrers, mal 4.000 Umdrehungen bis zum Abwinken kurz oberhalb der Nennzahl oder schaltet schon gemütlich bei gut 2.000 Touren hoch.

In diesem Fall hier ist der Sprinter als 315 CDI unterwegs, als 3,5-Tonner mit der neuen und höchsten Leistungsstufe des Vierzylinders von 110 kW (150 PS). Ihn beatmen zwei Turbolader unterschiedlicher Größe, das ergibt viel Dampf über einen sehr breiten Drehzahlbereich: 330 Nm konstant von 1.200 bis 2.400 Touren. Im Ergebnis ist's dem Diesel deshalb im 3,5-Tonner völlig egal, mit welcher Drehzahl ihn sein Fahrer ackern lässt.

Indes: Liegt's an dem entsprechend steilen Leistungsanstieg schon bei niedrigsten Tourenzahlen, dass daraus in den Drehzahlregionen darüber psychologisch ein kleiner Nachteil erwächst? Jedenfalls fehlt dem Motor ein wenig der Biss, der spontane Antritt. Er portioniert seine Kraftentfaltung sehr gleichmäßig, fährt nach dem Tritt aufs Gas dezent hoch, wirkt deshalb weniger munter als er tatsächlich ist.



Übliche Perspektive eines Transporterfahrers: Der Sprinter mit 150 PS fährt vorneweg.

ante, lässt die Anzeige des Drehzahlmessers ungern deutlich unter 2.000 Umdrehungen sacken.

Dank der souveränen Automatik bleibt die Zeit, einen Rundblick durchs Fahrerhaus zu riskieren und es mit allen Sinnen zu erspüren. Der Eindruck könnte kaum besser sein: übersichtliche Instrumente, Displays, die im Unterschied zum kleineren Mercedes Vito auch bei tief stehender Sonne abzulesen sind, ein komfortabler und weit verstellbarer Sitz mit gutem Halt, eine perfekte, PKW-ähnliche Sitzposition, sehr viel Platz in jede Richtung, Ablagen ohne Ende, sympathische Materialqualität und gekonnte Verarbeitung – das Fahrerhaus des neuen Sprinter macht eine prima Figur.

Da nimmt man kleine Bedienungs-mängel in Kauf: Ein Kühlwasserthermometer gibt's nur in der Top-Instrumentie-

rung, versteckt in einem der vielen Elektronik-Menüs. Nur sehr sensible Finger ertasten den gut versteckten Tippkontakt des Scheibenwischers. Da wären etwas unpraktisch geformten Türgriffe und störende Verriegelungsstifte auf der Fensterbrüstung. Allesamt Kleinigkeiten, man muss bei diesem Transporter tief graben, um Kritikpunkte zu finden. Als Kontrast zu diesen Details spendiert Mercedes prächtige Außenspiegel, riesengroße Ohren mit großem Sichtfeld dank zusätzlichem Weitwinkelspiegel. Die Bemerkung „endlich“ verkneift sich der Fahrer.

Er genießt stattdessen ein Fahrwerk, das neue Maßstäbe setzt. Samtig federt der teilbeladene Sprinter ein, glättet Unebenheiten vorzüglich. Das Schluckvermögen ist enorm, der Fahrer spürt die Feinarbeit der Entwickler an Vorder- und Hinterachse. Gleichzeitig fährt sich der Hecktriebler narrensicher. Mit etwa halber Nutzlast auf der Hinterachse folgt er präzise und weit gehend neutral den

Mag sein, dass eine maßgeschneiderte Achsübersetzung hier eine subjektive Änderung bewirkt, auch beim Automatik-Sprinter gibt es Auswahl, Kompliment. Das verdient auch der Verbrauch, sofern den Normwerten zu trauen ist: Laut den Daten liegt der Automatik-Sprinter mit 8,9 bis 9,6 l/100 km rund einen halben Liter unterhalb des handgeschalteten Pendants, schneidet sowohl auf Kurzstrecken als auch außerorts besser ab.

Leise, leise, leise. Mit dem eher ruhigen Charakter einer Getriebe-Automatik harmoniert in der Regel ein kultivierter vielzylindriger Motor. Deshalb überrascht, wie laufruhig und leise der Vierzylinder im Sprinter seine Arbeit verrichtet. Mit Ausnahme eines deutlichen Dröhners aus Richtung Kardanwelle im Bereich der Nenndrehzahl, er meldet auf der Autobahn zuverlässig das Erreichen der Reiseflughöhe. Den sonst bei Vierzylindern heiklen Drehzahlbereich um 1.500/min durchheilt das Triebwerk dagegen weit gehend ohne Murren. Wer will, kann also die Zugkraft der Maschine ausloten. Dazu allerdings ist dann jedoch der Griff zum Wählhebel notwendig, die Automatik wählt eher die dynamische Vari-



Reichlich Platz im Innenraum und dazu eine prima Sitzposition

Lenkbewegungen. Und wer die Grenzen des Sprinter ausloten will, der benötigt schon eine feuchte Fahrbahn, damit das serienmäßige ESP Anlass für Eingriffe findet. Die Bremse arbeitet fein dosierbar und griffig, verlangt für eine Vollbremsung mit beeindruckender Leistung jedoch einen beherzten Tritt.

Insgesamt vermittelt der Sprinter trotz seiner Handlichkeit den typischen Mercedes-Eindruck eines schweren Wagens – das gilt sowohl fürs Temperament, als auch das komfortable Fahrverhalten. Mercedes-Fahrer bewegen sich stets in ei-

ner eigenen Welt, lassen die Unwägbarkeiten der Umwelt draußen. Jetzt auch im Sprinter hinter den gewichtigen und deshalb etwas schwer schließenden Türen des Fahrerhauses.

Dieser gelassene Eindruck, sich auf der Bahn eines eigenen Sterns zu bewegen, er gilt speziell im komfortbetonten Sprinter mit Automatik. Die Zahl der Griffe zum Wählhebel zählen, das war gestern. Lieber zählen, welche Sprinter-Wettbewerber im Gefolge des Mercedes ebenfalls auf eine Vollautomatik setzen.

RANDOLF UNRUH

KIESLING

Cooler für den Mercedes-Benz Sprinter

Die Kiesling-Lösungen „Cooler Flitzer“, „Mini Flitzer“ und „City Flitzer“ können jetzt direkt bei allen Mercedes-Benz-Partnern als komplettes Kühlfahrzeug bestellt werden. Allen Flitzern gemein ist das auf Eurokisten abgestimmte Aufbaumaß, so dass in allen Varianten immer eine weil maximale Beladung möglich ist. Auf die störenden Radkästen im Innern wird komplett verzichtet, daher steht eine ebene Ladefläche zur Verfügung, die komplett mit Paletten oder Kisten beladen wird. Da der Aufbau senkrechte Seitenwände hat (im Gegensatz zu einem Transporter, der innen isoliert wird und eine Dachrundung hat) können die Kisten beliebig hoch bis fast zur Decke aufgestapelt werden, und es entstehen keine Leerräume.

Flitzer-Aufbauten sind eine in sich geschlossene, hochwertig isolierte Einheit und werden bei der ATP-Prüfung vom TÜV in die Klasse FRC eingestuft, für grenzüberschreitende Transporte ist dies vorgeschrieben. Ausgerüstet mit einem geeigneten Kühlaggregat sind sie somit für Tiefkühltransporte bis zu -18°C einsetzbar. Der Einbau von Kühlgeräten von Thermo King gewährleistet neben der Transporttemperatur auch ein großes Service- und Wartungsnetz in Deutschland und ganz Europa. Zum Einsatz kommen fahrzeugbetriebene Anlagen der Baureihen V200, V300 und V500, die sich durch Wirtschaftlichkeit, geringes Eigengewicht und hohe Benutzerfreundlichkeit auszeichnen. Aktuell wurden die Kiesling-Aufbauten vom TÜV auch für HACCP abgenommen, als erste Kühlaufbauten auf Motorwagen in Deutschland.

Das schlagfeste Dach in den Kiesling-Aufbauten ermöglicht die Ladungssicherung mit senkrechten Klemmbalken, die sich auch in großen Aufbauten bewährt haben. Die Dachisolierung kann dabei nicht beschädigt werden. Alle Kiesling-Aufbauten haben serienmäßig einen Aluminium-Gerstenkorn-Boden, der mit den Seitenscheuerleisten zu einer flüssigkeitsdichten Wanne verschweißt und verklebt wird. Der Boden ist somit leicht zu reinigen und hygienisch sowie abriebfest.