



König der Sprinter

Einer für alle: Der Mercedes Sprinter kann sich auch nach zehn Jahren in jeder Umgebung sehen lassen.

Jubiläum für den Sprinter: Zehn Jahre ist er alt geworden und doch kein bisschen müde. Kann der Klassiker noch mithalten?

Könige der Sprinter sind in der Leichtathletik breitschultrig-muskulöse Gestalten, häufig mit deftigem Selbstbewusstsein gesegnet und latent dopingverdächtig. Sie genießen ihre Show, schnellen aus dem Startblock wie ein Pfeil von der Bogensehne, doch schon nach 100, spätestens 200 Metern und zehn, 20 Sekunden geht ihnen die Puste aus, da ist die Herrlichkeit vorbei.

König der Transporter, jedenfalls in der Klasse der Schnelllaster, die auf der Autobahn bevorzugt linksspurig mit einem gewissen Beharrungsvermögen und weit durchgetretenem Gaspedal ihre Bahn ziehen, ist seit zehn Jahren der Mercedes Sprinter. Unter den Kurieren hat er

unangefochten die Kühlnase vorn. Und der König dieser Sprinter wiederum trägt den nüchternen Code 316 CDI im Kühlergrill. Der steht für eine kraftvolle Herde von 156 Pferden unter der Motorhaube, jederzeit bereit, ungestüm loszulopplieren, nicht anders als die Leichtathleten. Aber viel weiter und länger, der Sprinter hat eine Bombenkondition, die man ihm kaum zugetraut hätte, als er vor zehn Jahren aus den Startblöcken beschleunigte.

Zwar gibt es inzwischen stärkere Transporter, doch der Mercedes kann, vor fünf Jahren auf den jetzigen Leistungsstand gehoben, auch heute noch bestens mithalten. Der Testwagen sprintete – no-

men est omen – trotz diverser Sonderausstattungen mit reichlich Gewicht in nur 15 Sekunden auf Tempo 100, für 2,3 t Leergewicht mehr als ansehnlich. Ebenso wie die beachtliche Höchstgeschwindigkeit von 163 km/h. Mehr geht nicht, da ist der Begrenzer vor, der bei diesem Tempo und 4.000 Umdrehungen unerbitlich die Spritzzufuhr abregelt.

Zwar ließe sich aus 2,7 l Hubraum heute noch mehr Dampf herausholen. Aber derlei Doping durch Tuner hat bei Transportern ähnliche Folgen wie bei zweibeinigen Sprintern: Jegliche Garantie erlischt, wer mit der Kraft nicht richtig umgeht, der begrenzt die Lebensdauer. Es sind auch weniger die Pferdestär-



Schwachpunkt Außenspiegel:
Expressdienste fahren aus Erfahrung
mit Zusatzspiegel vor.

ken, um die es dabei geht: Mit einem maximalen Drehmoment von 330 Nm tritt ein Sprinter 316 CDI zwar nicht schmalbrüstig auf, doch andere Muskelpakete sind inzwischen dicker. Trotzdem kommt beim Sprinter nie das Gefühl mangelnder Durchzugskraft auf. Sein Drehmomentmaximum steht über einen weiten Bereich von 1.400 bis 2.400/min an, von Mangel an Spannkraft kann beim Mercedes auch in reifem Alter nicht die Rede sein, er hält tapfer mit.

Doch er strengt sich dabei hörbar an, seine Kraft entfaltet sich zwar früh und gleichmäßig, jedoch nicht eben leise. Zwar agiert der Fünfzylinder recht laufruhig, jedoch bei all dem vernehmlich. Unter hohen Drehzahlen schreit der Diesel hell auf, bei etwa 2.800 und wieder bei 3.200 Umdrehungen kennt er Dröhnfrequenzen, mitunter rumort die Kardanwelle auf Grund von Drehschwingungen auf ihrem Weg vom Antriebsblock bis zur Hinterachse. Da zieht der Sprinter unnötig rustikale Seiten auf, wirkt der Alte etwas ungeschliffen.

Dabei ist er doch sonst ein feiner und anpassungsfähiger Kerl. Er lässt seinem Käufer zum Beispiel nicht nur die Wahl unter diversen Karosserie- und auch Motorvarianten, auch bei der Kraftübertragung stehen alle Wege offen. Welches Schweinderl hätten's denn gerne: mechanisches Fünfganggetriebe mit Joystick im Armaturenbrett, automatisiertes Getriebe namens Sprintshift mit sechs Gängen, Wandlerautomatik mit fünf Stufen? Hier herrscht freie Auswahl, abhängig nur von

Interesse und Geldbeutel des Käufers. Der Testwagen verfügte, dem Jubiläum angemessen, über die Vollautomatik als gleichzeitig teuerste (netto 1.929 Euro) und komfortabelste Möglichkeit des Vorankommens. Diese Automatik unterstreicht die Vorzüge, wenn ein Hersteller leichter Nutzfahrzeuge nicht weit entfernt von gehobenen PKW angesiedelt ist: Das Aggregat schaltet butterweich, hält die Drehzahl gekonnt im Bereich des maximalen Drehmoments, reagiert andererseits mit schnellen und nahezu ruckfreien Schaltungen spontan auf Gasbefehle des Fahrers. Manuelles Eingreifen ist jederzeit möglich, jedoch in aller Regel überflüssig.

Doch auch die Automatik kann nicht verhindern, dass der leere Transporter auf Grund seines Hinterradantriebs schnell die Traktionsgrenze erreicht -



In Form und Qualitätsanmutung vorbildlich, doch es fehlt an Ablagen: Mercedes-Cockpit (oben links)
Die nüchternen Instrumente sprechen die Wahrheit:
Der schnelle Sprinter rennt mehr als 160 km/h.

Spikes dürfen nur die Sprinter auf der Rennbahn tragen. Gut also, dass Mercedes-Benz trotz des reifen Jahrgangs alle zurzeit vorhandenen Regelsysteme an Bord versammelt: ABS hält den Transporter beim Bremsen in der Spur, die Traktionssteuerung ASR bringt ihn beim Beschleunigen auf Vorwärtskurs, und mitunter zeigt das etwas ruppig eingreifende, serienmäßige ESP seine segensreiche Wirkung und hält den Sprinter in Kurven auf der richtigen Bahn. Gut beladen, unter Beachtung sinnvoller Gewichtsverteilung, dreht der Sprinter den Spieß um, zieht auf glattem Geläuf bei ruhiger Fahrweise erstaunlich sicher seine Spur.

Von Beginn an zählte der Sprinter zu den Transportern mit einem Fahrwerk von eher sanftmütigem Charakter. Auch heute gehört er unverändert zu den komfortabelsten Vertretern seiner Liga,

MESSWERTE	
Beschleunigung	
0-50 km/h.....	5 s
0-80 km/h	10 s
0-100 km/h.....	15 s
Höchstgeschwindigkeit	163 km/h
Innengeräusche	
Stand/50/80 km/h	54/62/68 dB(A)
100/130/km/h	70/75 dB(A)
Kraftstoffverbrauch	
Verbrauch minimal	10,4 l/100 km
Verbrauch maximal	14,5 l/100 km
Testverbrauch gesamt	
Verbrauch Ø	12,0 l/100 km

Ø = Durchschnitt

Maße und Gewichte

Gesamtlänge	5.640 mm
Gesamtbreite	1.933 mm
Gesamthöhe	2.595 mm
Radstand	3.550 mm
Wendekreisdurchmesser	12.800 mm
Höhe/Breite Schiebetür	1.520/1.045 mm
Höhe/Breite Hecktür	1.775/1.560 mm
Laderaum über Fahrbahn	665 mm
Länge Laderaum	3.318 mm
Breite Laderaum	1.880 mm
Höhe Laderaum	1.855 mm
Ladevolumen (max.)	10,4 m³
Spurweite vorn/hinten	1.652/1.646 mm
Leergewicht Testwagen	2.325 kg
Nutzlast	1.175 kg
zGG	3.500 kg
zul. Achslast vorn/hinten	1.600/2.240 kg
Anhängelast bei 12 % Steigung	2.000 kg
zul. Zuggesamtgewicht	5.500 kg

Antriebsstrang

Motor: Wassergekühlter Fünfzylinder-Reihenmotor, längs eingebaut, Turbolader mit variabler Turbinengeometrie und Ladeluftkühlung, Direkteinspritzung mit Kraftstoffförderung per Common-Rail, elektronische Steuerung, oben liegende Nockenwelle mit Antrieb über Kette, vier Ventile pro Zylinder, Abgasrückführung, Oxidationskatalysator; Bohrung/Hub 88,0/88,3 mm, Hubraum 2.685 cm³, Leistung 115 kW (156 PS) bei 3.800/min, maximales Drehmoment 330 Nm bei 1.400 bis 2.400/min

Antrieb: Fünfgang-Wandlerautomatik mit Joystickschaltung, Übersetzungen 3,60 – 2,19 – 1,41 – 1,0 – 0,83, Übersetzung Antriebsachse 3,73, Rückwärtsgang 3,17; Antrieb auf die Hinterräder, Antriebsschlupfregelung ASR

Fahrwerk

Federung: Vorn Einzelradaufhängung an Dämpferbeinachse mit Querlenker, Querblatt-Parabelfeder, Teleskop-Stoßdämpfer, Stabilisator

Bremsen: Vorn und hinten Scheibenbremsen (vorn innenbelüftet), Scheibendurchmesser vorn 276, hinten 272 mm, elektronische Bremskraftverteilung, ABS, Antriebsschlupfregelung, elektronische Stabilitätsregelung und Bremsassistent; mechanisch auf die Hinterräder wirkende Feststellbremse

Lenkung: Zahnstangenlenkung mit hydraulischer Servounterstützung

Reifen/Räder: Reifen 225/70 R 15 C auf Rädern 7 J x 15

Füllmengen/Elektrik

Tankinhalt: 75 l; **Motoröl mit Filter:** 8,5 l

Batterie: 12 Volt 88 Ah; **Lichtmaschine:** 150 A

Wartung/Garantie/Preis

Wartung: Ölwechsel verschleißabhängig, max. alle 40.000 km

Garantie: Zwei Jahre ohne Kilometerbegrenzung, inklusive Mobilitätsgarantie

Grundpreis*: € 36.459,-

(*ohne Mehrwertsteuer)

TEST Sprinter 316 CDI



Modern, inzwischen jedoch von Wettbewerbern übertroffen: Fünfzylinder-Turbodiesel mit 115 kW (156 PS)

Kennzeichen CDI: Das rote Kürzel steht im Fall des 316 CDI für echte Diesel-Power.

Durchmesser und entsprechend größeren Bremsen besser. Hier zeigen sich ein paar Jahresringe – ausgerechnet beim Sprinter als Prototyp des Transporters für die schnelle Hatz auf der Autobahn.

Durchaus zeitgemäß liegt dagegen der Spritverbrauch. Unter verschärften Bedingungen bei schwerem Wetter im winterlichen Einsatz unterwegs und entsprechend bereift, überzeugte der Sprinter mit dezentem Verbrauch. 12 l im Schnitt

Auch am Ende des ersten Sprinter-Jahrzehnts macht diesem Langläufer so schnell kein Transporter etwas vor.

nimmt grobe Fahrbahnstöße leer wie beladen nicht übel – eine Querblattfeder an der Vorderachse ist bei gekonnter Abstimmung kein Makel. Manchmal wippt der Mercedes ein wenig weich nach, auch neigt sich der Routinier deutlich in die Kurven – insgesamt zeigt er mitunter eine Art automobilen Seemannsgang, auch der Geradeauslauf könnte etwas zielstrebtiger sein. Trotzdem zählt der Sprinter in Sachen Komfort zu den Besten seines Fachs – nach zehn Jahren nicht selbstverständlich.

Jedoch wünschten sich Fahrer und Beifahrer Sitze mit mehr Seitenhalt. Wo man beim häufigen Ein- und Aussteigen angenehm schnell hinein und hinaus gleitet, rutscht man eben in zügig gefahrenen Kurven auf und davon. Auf kurvigem Gelände zeigt auch die Lenkung Schwächen. Sie spricht zwar sensibel an, lässt jedoch Fahrkontakt vermissen. Die Bremsen arbeiten ordentlich, erreichen aber bei hoher Belastung ihre Grenzen. Mehrere deftige Bremsungen hintereinander? Das können andere Transporter mit größeren Rädern als 15 Zoll

sind für einen 3,5-Tonner generell kein Ruhmesblatt, doch die Lage sieht eben anders aus, wenn einer durch Schnee und Eis stapfen muss. Zwar verlangen fünf Zylinder und die Wandlerautomatik prinzipbedingt mehr Futter als Vierzylinder und mechanische Getriebe, trotzdem blieb die 10-l-Marke meist in Reichweite. Für einen nicht ganz schmählich gebauten Transporter mit reichlich Ausstattung



und damit Gewicht eine ordentliche Leistung. Und selbst bei Bleifuß auf der Autobahn verbrannte der Sprinter maximal knapp 15 l/100 km – respektabel.

Gleiches gilt für das Innere der Fahrerkabine. Zunächst angetreten mit einer geradlinigen und wenig wohnlichen graublauen Hartplastikwüste, setzt der Sprinter hier seit seiner umfassenden Überarbeitung vor genau fünf Jahren unverändert den Maßstab. Er ist geräumig, die Qualität der Materialien schlägt auch heute alle Wettbewerber, ob nun in der Optik oder beim Griff ans ledrige Material. Dies gilt vor allem für die gehobene „Softtouch“-Variante, serienmäßig beim Kombi, aufpreispflichtig bei den anderen Modellen. Die Verarbeitung zeigt, ganz anders als zu Beginn der Sprinter-Ära, kaum Schwächen sondern große Reife.

Zumal es im Sprinter auch im Winter wohlig warm wird, es gibt tatsächlich Direkteinspritzer mit funktionierender Heizung. Auch wenn, zugegeben, für den großen Innenraum eines trennwandlosen Kombis erst eine Zusatzheizung segensreich wirkt. Noch angenehmer wäre das Leben an Bord mit mehr und sinnvoller Ablagen. Doch die Türfächer sind schmal, jeder Stift geht stiften, wird er nicht zerstörerisch zwischen die Lamellen der Lüftung gesteckt. Und wohin mit Getränkeflaschen und dem Atlas, der ja auch in Zeiten von Navigationssystemen immer dabei ist, mit CDs und all den Kleinigkeiten, die auf Fernfahrten unverzichtbar

sind? Dieses Kapitel hat Mercedes-Benz in zehn Jahren ebenso wenig in den Griff bekommen wie Außenspiegel mit einem sinnvollen Sichtfeld. Warum wohl fahren viele Sprinter mit nachträglich angebaute Zusatzspiegeln durch die Lande? Da gibt es bessere Lösungen. Ebenso wie präziser ablesbare Drehzahlmesser und Instrumente mit weniger herbem Kon-

trollraum-Charme. Das manuelle Hin- und Herschalten zwischen den Kilometerzählern oder Uhr und Außentemperaturanzeige nervt – das erste Display im Armaturenbrett ist eben nach ein paar Jahren nicht mehr das beste. Und so angenehm ein vielfach verstellbarer Fahrersitz ist: Eine perfekte Sitzposition mit guter Sicht für Fahrer aller Größen auf die Instrumente erreicht man erst, wenn zusätzlich das Lenkrad verstellbar ist, was sich Mercedes-Benz spart. Das Konstruktionsprinzip mit Heckantrieb macht den

Varianten ohne Ende: Als Kombi der kompletten Sorte taugt der Sprinter sogar für den Einsatz als Omnibus.

Nachteil des Heckantriebs: Die Ladekante liegt so hoch, dass sich für Frachter eine Trittstufe empfiehlt.

Sprinter fit für höhere Gewichtsklassen, in der leichteren Liga führt es auch zu Nachteilen. Kardanwelle und Differenzial kosten Platz, also liegt der Laderaum hoch und erreicht deshalb nicht das Volumen anders gebauter 3,5-Tonner. Dagegen hilft eine superlange Variante mit 4 m Radstand und mehr als 6 m Länge, wie erst der Sprinter sie populär gemacht hat. Wegen dieses Antriebs schneidet der Sprinter auch in Sachen Nutzlast allenfalls durchschnittlich ab, dagegen ist kein Kraut gewachsen. Die sympathische Kehrseite ist die unerhörte Handlichkeit des Mercedes, er wendet fast auf dem Handteller. Wenn Frontriebler noch mühsam rangieren, ist der Sprinter längst auf und davon. Und macht dank dieses behändigen Wesens seinem Namen wieder alle Ehre.

Der Sprinter ist zwar längst kein Jüngling mehr, in einigen Punkten auch in die Jahre gekommen. Doch auch am Ende des ersten Sprinter-Jahrzehnts macht diesem Langläufer so schnell kein Transporter etwas vor. Ein wenig Persil fährt mit – beim Sprinter weiß man, was man hat. An positiven Seiten und auch an ein paar Schrullen. So sind Sprinter eben – ob auf der Tartanbahn im Stadion oder auf der Autobahn.

RANDOLF UNRUH