



Motor aus bei jedem Halt: Wenn die Maschine nicht läuft, verbraucht sie keinen Sprit.

Mercedes-Benz Sprinter Eco-Start

Sparen beim Fahren

Test: Mercedes

Sprinter Eco-Start. Motor aus bei jeder Ampel spart Sprit – doch wie viel?

Unmittelbar nach dem Halt an der Ampel wird es auf einmal still im Sprinter. Der Motor geht aus, im Display der Armaturentafel leuchtet in zweifelhafter Schreibweise, aber unmissverständlich der Hinweis „Eco Start Stop aktiv“ auf. Die Ampel springt auf Gelb, der Fuß wechselt auf das Kupplungspedal, schon ist der Diesel nach kurzem Starter-Orgeln wieder da – weiter geht's.

Mercedes ist beim Sprinter auf einen alten Trick gestoßen: Motor aus beim Stopp – denn wenn die Maschine nicht läuft, braucht sie auch keinen Sprit. Die

Angelegenheit heißt im Mercedes-Jargon Eco-Start. Wobei die Anlage eigentlich Eco-Stopp heißen müsste, wär es nicht missverständlich. Denn hinter dem Begriff steckt eine Start/Stopp-Anlage, die bei Fahrzeugstillstand den Motor ausschaltet und ihn beim Losfahren wieder anwirft. Netto kostet der Spar-Spaß 203 Euro Aufpreis. Damit ist es aber nicht getan: Zusätzlich sind 72 Euro für eine kräftigere Batterie und 435 Euro für eine muskulöse Lichtmaschine mit 180 A anzulegen – macht zusammen 710 Euro für das Start/Stopp-Paket. In milderem Licht steht die Angelegenheit, wenn die verstärkte Elektrik ohnehin gebucht wird, etwa für die optionale heizbare Frontscheibe. Und wer eine Klimaanlageordert, bekommt sie mitgeliefert. Trotzdem bleibt die Frage: Lohnt sich die Ausgabe? Anhaltend hohe Spritpreise, drohende Begrenzungen von CO₂ und damit Ver-

brauch durch die EU nehmen auch Transporter in die Zange. Klare Sache: Der Verbrauch muss runter. Doch was tun, wenn Transporter durch fortlaufend wachsende Ansprüche an Sicherheit, Komfort und Umweltfreundlichkeit immer schwerer und größer werden, was den Dieserverbrauch generell in die Höhe treibt?

Von künftigen PKW-Grenzwerten für den CO₂-Ausstoß sind Transporter jedenfalls weit entfernt. 120 oder 130 Gramm CO₂ pro Kilometer, wie es sich die EU gerade für die Zukunft vorstellt? Das Doppelte ist heute für einen ausgewachsenen 3,5-Tonner realistisch. 130 Gramm CO₂ pro Kilometer entsprechen beim Diesel exakt fünf Liter Verbrauch/100 Kilometer – für stämmige Transporter beim besten Willen weder auf der Autobahn noch im Nahkampf in der Stadt zu erreichen.

So fahren Sie sparsam

- Nicht zaghaft die Fahrt aufnehmen – besser zügig mit halb bis etwa dreiviertel durchgetretenem Gaspedal beschleunigen.
- Frühzeitig hochschalten: Ist die Zielgeschwindigkeit erreicht, runter mit der Drehzahl, dann im höchstmöglichen Gang rollen.
- Drehmomentreserven nutzen: Motor am Berg ziehen lassen, bei drohendem deutlichen Geschwindigkeitsverlust jedoch rechtzeitig hinunterschalten.
- Unnötige Geschwindigkeitsspitzen vermeiden, gleichmäßig fahren.
- Vorausschauend und mit Abstand fahren, vor Hindernissen rechtzeitig Gas wegnehmen.
- Klimaanlage nur bei Bedarf einschalten.
- Auf Ampeln und Stoppstellen nicht im Leerlauf (kostet Sprit), sondern mit eingelegtem Gang zurollen – im Schiebetrieb verbraucht der Motor keinen Kraftstoff.
- Unnötiges Laufenlassen des Motors im Stand vermeiden.
- Bei längeren Ampelstopps, im Stau oder an Bahnschranken Motor aus und später ohne Gas starten.
- Auf korrekten Luftdruck in den Reifen achten.
- Die Höchstgeschwindigkeit nur zu maximal 90 Prozent ausnutzen: Die letzten zehn Prozent kosten besonders viel Treibstoff.



Jedes Stopp-Schild führt zum Motorhalt, es sei, der Fahrer lässt den Gang mit getretener Kupplung drin.

Auf Grund des direkten Zusammenhangs von Kohlendioxid und Verbrauch hat die Angelegenheit eine zweite Ebene: Saubere Motoren sind in diesem Fall knauserige Motoren. Und bei Umweltfreundlichkeit durch Sparsamkeit machen Autobesitzer gerne mit – sprengen doch aktuelle Tankstellenpreise schmerzhaft jede Kalkulation.

Zum Test von Eco-Start tritt ein Sprinter 313 CDI mit mittlerem Radstand und Hochdach an – ein Alleskönner also, der weder Kurzstrecke noch Autobahn scheut. Mit 95 kW (129 PS) ist der Mer-

cedes angemessen motorisiert. Wobei ein paar Newtonmeter mehr an Durchzugskraft nicht schaden würden. Der kompakte Vierzylinder macht es mit Elastizität wett, zieht geschmeidig schon kurz über Leerlaufdrehzahl los, erreicht sein maximales Drehmoment bereits bei 1.200 Touren. Das heißt frühes Schalten, auch beladen bei maximal 2.500, meist sogar bei 2.000 Touren. Keine schlechten Voraussetzungen für eine Sparfahrt. Mit knapper Achse darf der Sprinter zusätzlich 2,8 Tonnen ziehen. Allerdings brüllt die Maschine bei flotter Solo-Autobahn-

TECHNISCHE DATEN

Maße und Gewichte

Länge gesamt 5.909 mm
Breite gesamt 1.993 mm
Höhe gesamt 2.720 mm
Radstand 3.665 mm
Wendekreis re/li 13,6/13,4 m
Höhe/Breite Schiebetür 1.820/13.000 mm
Höhe/Breite Hecktür 1.840/156.520 mm
Laderaum über Fahrbahn 725 mm
Laderaum (L/B/H) 3.265/1.780/1.940 mm
Breite zw. den Radkästen 1.350 mm
Ladevolumen 10,5 m³
Spurweite vorn/hinten 1.710/1.716 mm
Leergewicht 2.355 kg
Nutzlast 1.145 kg
Zulässiges Gesamtgewicht 3.500 kg
Zul. Achslast vorn/hinten 1.650/2.250 kg
Anhängelast bei 12 % Steigung 2.800 kg
Zul. Zuggesamtgewicht 5.500/6.300 kg

Antriebsstrang

Motor: wassergekühlter Vierzylinder-Reihenmotor, längs eingebaut, Turbolader mit Ladeluftkühlung. Direkteinspritzung mit Kraftstoffförderung per Common-Rail-Technik. Elektronische Steuerung. Zwei oben liegende Nockenwellen mit Antrieb über Kette, vier Ventile pro Zylinder. Abgasrückführung, Oxidationskatalysator. Bohrung/Hub 88,0/88,3 mm, Hubraum 2.148 cm³, Leistung 95 kW (129 PS) bei 3.800/min, maximales Drehmoment 302 Nm bei 1.200-2.400/min.

Antrieb: mechanisches Sechsgang-Schaltgetriebe mit Joystickschaltung, Übersetzungen 5,01/2,83/1,79/1,26/1,0/0,80, Übersetzung Antriebsachse 4,18, R.-Gang 4,57. Antrieb auf die Hinterräder.

Fahrwerk

Vorne Einzelradaufhängung an Querblattfeder, untere Dreieckslenker, Stabilisator. Hinten Starrachse, Parabelfedern, Stabilisator. Vorn und hinten Teleskop-Stoßdämpfer, Reifen 235/65 R 16 C auf 6,5 Jx16. Zahnstangenlenkung mit hydraulischer Servounterstützung. Bremsen: vorn und hinten Scheibenbremsen (vorn innenbelüftet), Durchmesser 300 mm, elektronische Bremskraftverteilung, Antiblockiersystem, Bremsassistent, Antriebs-schlupfregelung. Elektronisches Stabilitätsprogramm. Mechanisch auf die Hinterräder wirkende Feststellbremse.

Füllmengen

Tankinhalt: 75 l

Motoröl mit Filter: 11,0 l

Elektrik

Batterie 12 Volt 100 Ah

Wartung/Garantie

Wartung: Ölwechsel-Intervall max. 50.000 km/2 Jahre

Garantie: Zwei Jahre Garantie inklusive Mobilitätsgarantie ohne Kilometerbegrenzung.

Preis

Mercedes Sprinter 313 CDI, mittlerer Radstand, Hochdach, Eco-Start 33.379 Euro*

*ohne Mehrwertsteuer

fahrt lauthals in die Kabine.

Eco-Start gehört zu den zahlreichen Extras, mit denen sich der Sprinter individualisieren lässt. Im Normverbrauch des Transporters schlägt sich die Anlage nicht nieder, derlei schwer zu kalkulierende Extras sind dort nicht vorgesehen. Bei überwiegendem Einsatz auf Autobahnen und Landstraßen kann man sich die Mehrausgabe sparen. Für den Stadtverkehr dagegen nennt Mercedes Verbrauchsvorteile von fünf bis acht Prozent, im Einzelfall gar bis 20 Prozent.

Für die Messfahrten mit dem beladenen Sprinter 313 CDI suchte die Redaktion zu Gunsten der Vergleichbarkeit eine topographisch anspruchsvolle und wenig befahrene Strecke ohne Verkehrsbehinderungen aus und reicherte die Rundstrecke durch systematisch eingebaute Stopps an. Sollte die einzige Ampel den Testwagen durchwinken, ließe sich der Ampelstopp unmittelbar danach in einer Haltebucht simulieren. Mit jeweils einem Halt von 15 Sekunden pro Kilometer war der Parcours beim ersten Durchgang zurückhaltend gewürzt. Gefahren wird verbrauchsbetont nach Plan und Vorschrift.

Ergebnis: Ohne Start/Stopp kommt der Sprinter mit 12,2 Liter/100 Kilometer über die Runden. Wiederholung: Die Eco-Taste neben dem Zündschlüssel gedrückt,

leuchtet im Display der Armaturentafel in zweifelhafter Schreibweise, aber unmissverständlich der Hinweis „Eco Start Stop aktiv“ auf. Identische Strecke, identische Stopps, identische Fahrweise. Nun allerdings kommt der Sprinter mit 11,9 Liter/100 Kilometer über die Runden. Der Sparzins beläuft sich auf 2,5 Prozent.

Das klingt angesichts des Aufpreises nicht berauschend, also verschärft die Redaktion den Parcours: Nun muss der Mercedes im Schnitt alle 800 Meter halten, die Zwangspause verlängert sich auf jeweils 30 Sekunden. Folge: Im normalen Modus steigt der Verbrauch des Sprinter deutlich auf 13,8 Liter/100 Kilometer. Das Umschalten auf Start/Stopp führt zu einem Konsum von genau 13 Liter/100

Kilometer, entspricht sechs Prozent gespartem Diesel.

Jetzt beginnt das Rechnen: 50.000 Kilometer im Jahr, Dieselpreis netto 1,10 Euro, 13,8 Liter Verbrauch, macht 7.600 Euro Dieselposten im Jahr. Mit Eco-Start sind 450 Euro gespart – die Sache rechnet sich also nach etwa anderthalb Jahren. Und wer die Extrakosten für Batterie und Lichtmaschine außer Acht lassen kann, hat den Preis für die Anlage sogar nach einem halben Jahr wieder drin.

Zuvor sollten sich die Interessenten allerdings mit den Eigenheiten von Eco-Start auseinandersetzen. Laut Anleitung schaltet die Anlage den Motor im Stand nach drei Sekunden aus. Voraussetzung: Der Sprinter steht still, das Getriebe be-

Von künftigen PKW-Grenzwerten für den CO₂-Ausstoß sind Transporter weit entfernt.

MESSWERTE	
Beschleunigung	
0-50 km/h.....	6,4 s
0-80 km/h.....	13,4 s
0-100 km/h.....	20,6 s
Elastizität	
60-80 km/h (IV/V/VI).....	5,0/5,7/7,1 s
60-100 km/h (IV/V/VI).....	11,7/14,6/20,1 s
Geschwindigkeit	
Höchstgeschwindigkeit.....	152 km/h
Innengeräusche	
Stand/50 km/h.....	52/64/64 dB(A)
100/120 km/h.....	69/73 dB(A)
Kraftstoffverbrauch	
Teststrecke 1,	
Stopp alle 1.200 m*.....	12,2/11,9 l/100 km
Teststrecke 2	
Stopp alle 800 m*.....	13,8/13,0 l/100 km

* beladen, ohne/mit Start/Stopp

Mit einer kleinen Taste neben dem Zündschlüssel aktiviert der Fahrer die Start-Stopp-Anlage.



findet sich im Leerlauf, die Kupplung ist nicht getreten. Beim Testwagen stoppte der Diesel beim Halt sogar sofort. Ebenso schnell sprang er bei zarter Berührung der Kupplung oder bei dezentem Anrollen wieder an. Bedenken, der Sprinter mit Eco-Start würde alle naselang Kreuzungen blockieren, sind deshalb unbegründet. Ebenso ist der Zeitverlust zu vernachlässigen, falls der Fahrer als erster an der Ampel steht. Gewöhnungsbedürftig ist die Angelegenheit trotzdem, anfangs jagt der unvermittelte Stopp dem Fahrer manchen Schrecken ein, ebenso nach länge-

rer Überlandfahrt ohne Motorpause.

Gebälse und Licht bleiben während des Halts eingeschaltet, die Scheinwerfer leuchten auch während des Startvor-



Der Motor bleibt unverändert, doch Anlasser, Batterie und Generator werden verstärkt.

gangs. Lästig hingegen ist, dass das Radio oder der CD-Player bei jedem Start für mehrere Sekunden den Betrieb einstellen und verstummen. Und auch der fortwährende Klang des verstärkten Anlassers bereitet kein Vergnügen. Ob es die City beruhigt, wenn an Ampelstrecken immerfort diverse Transportermotoren an- und ausgehen?

Technische Rahmenbedingungen schränken das Sparvergnügen ein wenig ein. Sinnvoll: Der Motor benötigt Betriebstemperatur, die Batterie einen angemessenen Ladezustand. Diskutabel erscheint dagegen die Einschränkung, dass die Anlage nur bei Außentemperaturen über null Grad in Betrieb geht. Damit fallen viele Winterwochen als Sparzeit aus, die Amortisationszeit verlängert sich. Trotzdem meldet die Anlage störrisch, sie sei

in Betrieb. Und bei Temperaturen um den Gefrierpunkt herum läuft der Motor mal an der Ampel und mal nicht.

So bleibt das Fazit zwiespältig: Im harten Stadtverkehr ist das Sparpotenzial von Eco-Start verblüffend hoch, der Aufpreis schnell drin. Eco-Start lohnt sich also allemal für Kuriere im Stadtverkehr. Sie müssen allerdings die Begleiterscheinungen in Kauf nehmen – die Anlage nützt nichts, wenn sie der Fahrer manuell ausschaltet, weil es ihm lästig ist. Sparen beim Fahren – das ist keine Illusion.

RANDOLF UNRUH

Mit Eco-Start sind 450 Euro gespart – die Sache rechnet sich also nach etwa anderthalb Jahren.

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