



# Saubere Leistung

Frisch gereinigt:  
Den Sprinter gibt es  
bereits mit Motoren  
nach der künftigen  
Abgasstufe Euro 6.

Hinter der neuen Nase steckt neue Antriebs-, Sicherheits- und Fahrwerkstechnik. Obendrein gibt es auf freiwilliger Basis bereits Motoren nach Euro 6.

**H**och reckt der Sprinter sein Näschen, die unangefochtene Nummer eins unter den 3,5-Tonnern strotzt vor Selbstbewusstsein. Mercedes hat den Transporter nach sieben Jahren nochmals vollgepackt mit Spar- und Sicherheitstechnik, die es in dieser Fülle sonst nirgendwo gibt – topfit startet der Sprinter durch in den Herbst seines Lebens.

Mercedes weckt mit ihm hohe Erwartungen, doch von vornherein ist klar, dass der Sprinter nicht alle erfüllen können. 6,3 l/100 km nennt Mercedes als Spitzenwert für den Normverbrauch in Idealkonfiguration. Ein fabelhafter Wert, mit Sicherheit auf dem Prüfstand bei Idealbedingungen erzielt. Hier aber steht kein Sprinter mit Prüfstands-Traumfigur, sondern eine ziemlich lange und ziemlich hohe Ausführung. Einschließlich Fahrer und einem 50 Ballastsäcken à 25 kg voll ausgeladen auf 3,5 Tonnen Gesamtgewicht, liegt der Frachter tief im Wasser. Im Maschinenraum schuftet der Vierzylinder mit 95 kW (129 PS), angebunden ist die Siebengangautomatik. In der reinen Euro-6-Konfiguration trägt der Sprinter den neuen Beinamen Bluetec. Kenner wissen: Jetzt ist ab und zu ein Fläschchen Adblue als Zuschlag fällig. Dazu beim Kauf ein Aufpreis von netto 1.200 Euro, kein Pappentstiel.

Der erste positive Eindruck: Obwohl gut bepackt, ist der Sprinter in dieser Zusammenstellung keine lahme Ente. Behände nimmt er

Anzeige



Fahrt auf. Indes vertraut die Automatik lieber auf Drehzahl statt auf die Durchzugskraft. Zwar entpuppt sich der Motor mit 305 Nm Drehmoment nicht unbedingt als Bulle, aber elastisch ist er dank Doppelaufladung, schätzt niedertourige Fahrweise. Der Diesel läuft mit



Bei beladenem Transporter unnötig hektisch und mit hakeliger Kulisse: die komfortable Siebengang-Automatik.

seiner jüngst überarbeiteten Verbrennung spürbar geschmeidiger, erinnert fast an frühere Vorkammermotoren der Marke. Aber es braucht schon einen höchst sensiblen Gasfuß, um diese Eigenschaft mit Automatik aus dem Triebwerk herauszukitzeln. Transporterfahrer gehen bekanntlich eher weniger zart zur Sache.

Und auch Zurückhaltung genügt nicht: Beim Wiederbeschleunigen, etwa aus Autobahnbaustellen, schaltet die Automatik giftig gleich zwei Gänge zurück. Zwar erledigt sie ihre Arbeit sehr gekonnt, sanft und völlig ruckfrei. Aber es kommt unnötig Hektik auf an Bord, der Fahrer sieht sich per Klaps gegen den Schalthebel zum Eingreifen genötigt. Gegenprobe mit halbem Ballast und auch mit leerem Laderaum: Jetzt harmonieren Motor und Getriebe prächtig miteinander, geht doch. So muss eine Automatik arbeiten, deren Schaltpunkte Mercedes für den Einsatz im renovierten Sprinter schließlich neu abgestimmt hat.

Einen Pluspunkt verdient sich der Sprinter im Stadtverkehr für die Kombination von Automatik und Start-Stopp-Anlage. Überdies funktioniert Start-Stopp bei gewöhnlichen Temperaturen schon nach wenigen hundert Metern. Nur manchmal trickst die Anlage den Fahrer aus: Wenn er beim geplanten Anhalten nicht flink die Fahrstufe D verlässt, vermutet die Anlage einen Stopp. Wechselt der Fahrer dann in der hakeligen Kulisse über N und R in die Parkstellung, springt der Motor unvermittelt wieder an.

### **Viel Sitzkomfort, viel Sicherheit**

Mit dem geschmeidigen Diesel harmoniert das komfortabel ausgelegte Fahrwerk – auch jetzt nach einer Tieferlegung um mehrere Zentimeter. Unverändert schon der Sprinter die Bandscheiben, filtert üble Pisten souverän, kennt auch kein Poltern. Leer benimmt er sich straff, nicht über Gebühr hart. Befrachtet legt sich der Sprinter gemütlich und stets sicher in Kurven, die Karosseriebewegungen sind nichts für empfindliche Mägen. Ein klassisches Mercedes-Fahrwerk also, keiner dieser neumodischen Pseudo-Sportler. Gleichzeitig liegt der Transporter narrensicher, akzeptiert auch beladen einen flotten Spurwechsel bei hohem Tempo.

Geht's zur Sache, profitiert der Fahrer vom neu ausgeformten Sitz. Dessen Fläche ist stramm gepolstert und gibt dem Becken guten Halt. Gleichzeitig hindert die körpergerechte Ausformung nicht beim häufigen Rein und Raus im Stadtverkehr. Bei dieser Disziplin fällt außerdem die Tieferlegung angenehm



**Neues Lenkrad, frisch aufgepolsterte Sitze, neue Unterhaltungselektronik: Fahrerhaus des renovierten Sprinter**

**Unten: Mit den Bluetec-Motoren nimmt der Sprinter um rund 20 Kilo zu. Das Frachtabteil liegt nun einige Zentimeter niedriger.**

auf. Das Lenkrad trägt jetzt einen dickeren Kranz, bleibt jedoch etwas rutschig. Neu ist auch das Radio mit allerhand Schnittstellen und Telefuntastatur. Sie liegt allerdings wegen der symmetrisch aufgebauten Mittelkonsole fast außer Reichweite. Ein Tipp könnte auch das Becker-Navi sein, bekannt aus dem PKW. Mit netto gut 500 Euro immer noch kein billiges Vergnügen, aber einfach bedienbar, mit übersichtlicher Anzeige und flott rechnend.

Zu Außenspiegeln und Ablagen reicht an dieser Stelle als Kommentar, dass der Sprinter hier seine zahlreichen Stärken beibehalten hat.



# Fakten kompakt Mercedes-Benz Sprinter 313 Bluetec Automatik



## Was unser Tester sagt

### Fahrerhaus

**+** Gute Verarbeitung, hohe Materialqualität, gutes Platzangebot, zahlreiche Ablagen, sehr gute Außenspiegel, niedriges Fahrgeräusch, Vielzahl von Individualisierungsmöglichkeiten.

**-** Bedienung Telefontastatur schwer erreichbar, Schaltkulisse Automatikgetriebe sehr hakelig.

### Antriebsstrang

**+** Elastischer Motor, gute Fahrleistungen, leer und teilbeladen perfekt schaltendes Automatikgetriebe, sehr komfortables Getriebe.

**-** Voll aufgeladen nervöses Getriebe.

### Fahrwerk/Sicherheit

**+** Sehr sicheres Fahrwerk, präzise Lenkung, hoher Fahrkomfort, ESP mit zahlreichen Nebenfunktionen serienmäßig, Vielzahl von Assistenzsystemen auf Wunsch.

**-** Hohe Seitenneigung in Kurven, beladen Neigung zum Schaukeln.

### Laderaum

**+** Boden jetzt 3 cm tiefer, stabile Zurrösen, zahlreiche Individualisierungsmöglichkeiten und Sicherungssysteme.

**-** Volumen in Relation zur Fahrzeuggröße nicht üppig, knappe Nutzlast.

### Kosten

**+** Professionelles Service-Netz, einfacher Wiederverkauf, extrem lange Mobilitätsgarantie.

**-** Hoher Anschaffungspreis, Mehrpreis von 1.200 Euro für Euro 6.

## Technische Daten

### Maße und Gewichte

Länge gesamt 5.926 mm  
 Breite Karosserie/Spiegel 1.993/2.426 mm  
 Höhe gesamt 2.612 mm  
 Radstand 3.665 mm  
 Wendekreis 13,4 m  
 Breite/Höhe Schiebetür 1.300/1.620 mm  
 Breite/Höhe Hecktür 1.565/1.840 mm  
 Laderaum über Fahrbahn 614 mm  
 Laderaum (L/B/H) 3.365/1.780/1.940 mm  
 Breite zw. den Radkästen 1.350 mm  
 Ladevolumen 10,5 m<sup>3</sup>  
 Spurweite vorn/hinten 1.710/1.716 mm  
 Leergewicht Testwagen 2.290 kg  
 Nutzlast 1.210 kg  
 Zulässiges Gesamtgewicht 3.500 kg  
 Zul. Achslast vorn/hinten 1.650/2.250 kg  
 Anhängelast bei 12% Steigung 2.000 kg  
 Zulässiges Zuggesamtgewicht 5.500 kg

### Antriebsstrang

**Motor:** wassergekühlter Vierzylinder-Turbodiesel in Reihenbauweise, längs eingebaut. Zweistufige Aufladung mit Abgas-Turbolader. Elektronische Steuerung, Common-Rail-Direkteinspritzung. Zwei oben liegende Nockenwellen mit Antrieb über Kette, zwei Ausgleichswellen,

vier Ventile pro Zylinder. Bohrung/Hub 83/99 mm, Hubraum 2.143 cm<sup>3</sup>, Leistung 95 kW (129 PS) bei 3.800/min, maximales Drehmoment 305 Nm bei 1200–2400/min. Abgasrückführung, Oxidationskatalysator, Partikelfilter, SCR-Technik mit Adblue-Einspritzung, Schadstoffarm nach Euro 6.

**Antrieb:** vollautomatisches Wandelgetriebe mit Joystickbetätigung, Übersetzungen 4,377/2,859/1,921/1,368/1,0/0,82/0,728, R.-Gang 3,42, Übersetzung Antriebsachse 3,923. Antrieb auf die Hinterachse.

### Fahrwerk

Vorne Einzelradaufhängung an Dämpferbeinen mit GFK-Querblattfeder, Stabilisator. Hinten starre Rohrachse, Längsblattfedern. Reifen 235/65 R 16 C auf Rädern 6,5 J x 16. Zahnstangenlenkung mit hydraulischer Servounterstützung.

**Bremsen:** Hydraulische Zweikreisbremse, vorn innenbelüftete, hinten massive Scheibenbremsen, Durchmesser v/h 300/298 mm, ESP mit ABS, ASR, elektronisch geregelte Bremskraftverteilung, Bremsassistent, Anfahrhilfe. Mechanisch auf Trommeln an den Hinterrädern wirkende Feststellbremse.

### Elektrik

Batterie 12 V/95 Ah, Lichtmaschine 110 A (bei Klimaanlage: 140 A)

### Füllmengen

Kraftstofftank: 75 l  
 Adblue: 18 l  
 Ölinhalt mit Filter 11,5 l

### Wartung/Garantie

**Wartung:** Intervall verschleißabhängig, maximal 60.000 km  
**Garantie:** zwei Jahre Werksgarantie, 30 Jahre Mobilitätsgarantie.

### Preis

Mercedes Sprinter 313 Bluetec Kastenwagen L2H2  
 36.702 Euro (ohne Mehrwertsteuer)

## Testergebnis

### Fahrleistung und Verbrauch

Beschleunigung:

0–50 km/h	5,6 s
0–80 km/h	11,5 s
0–100 km/h	17,5 s

Wiederbeschleunigung mit Kickdown:

60–80 km/h	5,8 s
60–100 km/h	11,9 s
80–120 km/h	17,8 s

Höchstgeschwindigkeit 147 km/h  
 Innengeräusche:  
 Stand/50/100 km/h 50/60/70 db(A)  
 Kraftstoffverbrauch:  
 Teststrecke beladen  
 10,5 l/100 km  
 Testverbrauch min./max.  
 8,8–14,6 l/100 km

# Genial leicht!

Rechnen Sie mit **mehr Ladung** durch weniger Eigengewicht!

Rechnen Sie mit **mehr Kilometer** pro Tankfüllung!

Rechnen Sie mit **mehr Zeitgewinn** mit dem neuen »Quick Lock«!

Zugelegt hat er bei den Assistenzsystemen, und das gleich fünffach. Am ehesten verzichtbar scheint auf Antrieb der Fernlichtassistent. Wer aber viel außerorts unterwegs ist, wird das automatische Ein- und Ausschalten zu schätzen wissen. Zumal der Sprinter in Ortschaften und bei Gegenverkehr zuverlässig abblendet.

In der Theorie nützlich ist der Spurassistent. In der Praxis ist er ein Fall für Schlafmützen, engagierte Fahrer stört er eher durch sein fortlaufendes Piepen. Der Totwinkelassistent weist sehr zuverlässig auf Verkehr auf den Nachbarspuren hin. Beim häufigen Spurwechsel in der City unterstützt er, außerorts eher nicht, da er schnell herannahenden Verkehr nicht auf größere Entfernung identifiziert.

Großen erzieherischen Wert hat der Abstandswarner. Das Aufleuchten der entsprechenden Kontrollleuchte überrascht mitunter selbst Routiniers, die es besser wissen müssten. Eine frühe akustische Warnung wäre noch effektiver, nicht erst, wenn kaum noch eine Chance zum Handeln besteht.

Bleibt noch der Seitenwind-Assistent als serienmäßige Funktion innerhalb des serienmäßigen ESP. Über ihn muss man angesichts der schrankwandgroßen Seitenfläche eines ausgewachsenen Sprinter nicht diskutieren – klasse, wie flink der Assi den Sprinter bei Böen stabilisiert.

## Die realistischen Verbräuche

Wer den Verführungen der Preisliste erliegt, sollte bei der Kalkulation allerdings den Sicherheitsgurt anlegen: Ein appetitlich ausgestatteter Sprinter lässt den Grundpreis heftig nach oben schnellen: Beim Testwagen kletterte er um rund 20.000 Euro auf netto rund 55.000 Euro.

Und der Verbrauch, wie steht es um die Fabelwerte? Wer den Mercedes mitunter leer und sonst maximal teilbeladen fährt, wer sich zügelt, auf schnelle Etappen verzichtet und verständnisvoll auf das Automatikgetriebe

eingeht, der kann mit dem ausgewachsenen Transporter in dieser Zusammenstellung Werte um 8 l/100 km erreichen. Das ist für einen leer bereits 2,3 Tonnen schweren Transporter ein prima Wert.

Bei artgerechter Haltung des Transporters sieht die Sache allerdings anders aus. Voll ausgeladen schluckte der Sprinter auf der gut gemischten Redaktions-Hausstrecke bei überwiegend bewusst ökonomischer Fahrweise aber auch mit einem Vollgasanteil im Schnitt exakt 10,5 l Die Werte lagen zwischen 9,1 l/100 km in der Stadt, 10,3 l im Überlandverkehr und 14,6 l/100 km auf einer sehr heißen Autobahnetappe. Den Zuschlag von Adblue für Euro 6 kann man getrost vernachlässigen, er war auf rund 1.000 Kilometer Teststrecke nicht seriös messbar.

Der Dieserverbrauch ist also gut, indes weit entfernt von einem Traumwert. In diesem Punkt kann der insgesamt unverändert vorbildliche Sprinter die (zu) hochgespannten Erwartungen tatsächlich nicht ganz erfüllen. Trotzdem: Die Nase trägt der renovierte Transporter zu Recht hoch – der Sprinter ein Klasse-Transporter – eine saubere Leistung, nicht nur wegen Euro 6.

Randolf Unruh

**Geht's zur Sache, profitiert der Fahrer vom neu ausgeformten Sitz. Dessen Fläche ist stramm gepolstert und gibt dem Becken guten Halt. Gleichzeitig hindert die körpergerechte Ausformung nicht beim häufigen Rein und Raus im Stadtverkehr.**



Bitte nicht drängeln: Bei zu geringem Abstand leuchtet die Warnlampe des neuen Abstands-Warnassistenten auf.