



# Sparen ohne Verzicht

**Mercedes Sprinter neu und alt:  
Im direkten Vergleich gewinnt die  
neue Generation klar an Profil.**

**Weniger Verbrauch und leisere Motoren, flinkeres Fahrwerk und neue Assistenzsysteme, dazu eine geschärfte Optik – der Sprinter will seine Wettbewerber abhängen.**

**F**link und mit kundiger Hand skizziert Kai Sieber auf einem Zettel die Neuerungen des Sprinter-Gesichts. Der Nutzfahrzeug-Designchef kennt seinen Sprinter bis in die kleinste Fuge: Der Kühlergrill steht fast senkrecht, zeigt gepfeilte und gelochte Lamellen, ist eingerahmt. Die Haube ragt höher auf und trägt markantere Bügelfalten. An die Stelle weit aufgerissener Glubschaugen sind schärfer geschnittene Scheinwerfer getreten. Die vorderen Radläufe sind ebenfalls neu. Und

der Stoßfänger sieht viel kräftiger aus. Sein Lufteinlass ist negativ geformt und lässt den Sprinter stämmig wirken – man kennt den Trick von der A-Klasse bis zum Actros. Der neue Sprinter schaut energisch drein statt sanft, das passt in schwierige Transporterzeiten.

Indes geht es hier nicht um vermeintliche Schönheit wie bei der Straffung des Gesichts einer alternden Diva: Ein Sprinter altert nicht, er reift. Nun verlangen Euro-6-Motoren nach viel Kühlung, diese Technik verlangt mehr Platz hinter der Nase des Transporters. Die Werke wiederum freuen sich über den Entfall des sehr komplexen Blechteils unterhalb von Grill und Scheinwerfern. Mercedes spricht vom neuen Sprinter, das ist übertrieben. Aber es ist mehr geschehen, als bei einer Auffrischung nach gut der Hälfte der Lebenszeit eines Autos üblich ist.

Unter dem Blech treten die bekannten Dieselmotoren an. Aber es gibt sie nun in zwei Abgasvarianten. Euro 6 benötigt man für die gewichtigen Modelle, alle anderen können getrost mit Euro 5 weiterfahren (siehe Kasten). Leistungsstufen von 70 kW (95 PS) bis 120 kW (163 PS) für den Vierzylinder mit 2,15 l Hubraum sind ebenso identisch geblieben wie 140 kW (190 PS) für den feinen V6 mit 3,0 l. Aber wenn der subjektive Eindruck nicht



**Steiler und markanter Grill, neue Scheinwerfer und Stoßfänger – der Sprinter tritt jetzt energischer und weniger freundlich auf.**

völlig täuscht, dann laufen die bisher etwas kernigen Motoren jetzt sanfter – Mercedes hat an Einspritzung, Verbrennung und Ladedruck geschraubt.

## 18 Liter Adblue mit an Bord

Wer zu Euro VI greifen muss oder will, wird sich künftig mit dem Zuschlagstoff Adblue auseinandersetzen. 18 Liter fasst der Behälter tief unten im Motorraum, befüllt wird er in Fahrtrichtung vorne rechts, gleich neben der Kugel des Kühlwasser-Ausgleichsbehälters. Der Vorrat des Gebräus reicht für rund 6.000 Kilometer. Das entspricht beim Einsatz im Handwerk fast einem halben Jahr, bei Kilometerfressern im Fernverkehr nur zwei Wochen. Vergessen gilt nicht: Etwa 1.000 Kilometer vor Ende des Vorrats gibt es eine Warnung, wenige 100 Kilometer später eine spürbare Reduzierung des Drehmoments. Kurz vor Schluss humpelt ein Sprinter ohne Adblue entmannt mit Tempo 20 von der Straße.

Für den Verbrauch des Sprinter nennt Mercedes Fabelwerte von bis zu 6,3 l/100 km. Hier lohnt es sich, genauer hinzuschauen: Der Superwert betrifft den Kombi als 3,5-Tonner mit Vierzylinder und zusätzlichem Sparpaket namens Blue Efficiency. Aber auch Kastenwagen dieser Gewichtsklasse liegen mit 6,9 bis 8,0 l/100 km prächtig im Rennen. Sprinter ohne Sparpaket konsumieren je nach Einsatz gut einen halben Liter mehr.

Verantwortlich dafür sind vor allem die Aggregate hinter dem Motor. Das Schaltgetriebe enthält nun ebenso Leichtlauföl wie die Hinterachse. Sie arbeitet jetzt reibungsärmer. Generatormanagement lässt die Lichtmaschine bevorzugt im Schubetrieb und beim Bremsen arbeiten, die elektrische Kraftstoffpumpe verfügt über eine variable Förderleistung. Wer seinem Sprinter das edle Siebengang-Automatikgetriebe spendiert, genießt Verbrauchsvorteile durch eine serienmäßige Start-Stopp-Funktion und überarbeitete Schaltpunkten. In Summe setzt sich der Sprinter beim Normver-

## Euro – das Verwirrspiel

Als wenn es um den Euro als Währung nicht genug Theater gäbe: Auch als Abgasstufe führt der Begriff Euro zu einigen Diskussionen. Siehe Euro 5 und Euro VI in unterschiedlichen Schreibweisen. Fahrzeughersteller unterscheiden häufig auf folgende Art und Weise: Euro-Stufen in der gewohnten arabischen Zahlenschreibung stehen für Tests mit kompletten Fahrzeugen auf dem Rollenprüfstand, üblich bei PKW und leichten Transportern. Mit Euro in römischen Ziffern benennen Hersteller die Abgasstufen mit Tests auf dem Motorenprüfstand, so hält man's bei schweren Nutzfahrzeugen zumindest.

Wer was macht, ist definiert: Bis zu einer Bezugsmasse von 2.380 kg gilt der Rollenprüfstand, ab 2.840 kg der Motorentest. Dazwischen dürfen Fahrzeughersteller die Methode wählen. Mercedes-Benz homologiert nach beiden Verfahren, andere Her-

steller suchen sich eine der beiden Methoden. Bezugsmasse heißt: Leergewicht des fahrfertigen Autos plus 75 kg für den Fahrer plus zu 90 Prozent gefülltem Kraftstofftank. Es gilt das Gewicht des individuell vom Band gerollten Modells. Fahrgestelle werden zurzeit ohne Aufbau gewogen, da der Fahrzeughersteller ihn und sein präzises Gewicht während der Produktion nicht kennt.

Aus Euro 5 (also Rollenprüfstand) wird im Herbst Euro 5b+. Das bedeutet: Der Grenzwert für die zulässige Partikelmasse sinkt um zehn Prozent. Euro VI (also Motorenprüfstand) tritt wiederum zum Jahreswechsel 2014 in Kraft. Ein Jahr später folgt Euro 6. Fachleute rechnen damit, dass Transporter beide Abgasstufen nur mit SCR-Technik und Adblue-Einspritzung erfüllen können.

Bis dahin können Käufer bei Mercedes-Benz wählen: Wer den Aufpreis für Euro VI und den Umgang mit Adblue scheut, wird nach Möglichkeit einen Transporter nach Euro 5 wählen.

brauch an die Spitze – selbst bei Berücksichtigung eines dezenten Zuschlag für das Adblue der Euro-6-Motoren.

Wer den Sprinter in ein echtes Sparschwein verwandeln will, wählt das Blue-Efficiency-Paket. Es enthält unter anderem Leichtlaufreifen und Start-Stopp-Funktion. Wer sich im Verbrauch an den Bestwert heranrobben will und auf Anhängerbetrieb verzichten kann, greift zu Blue Efficiency plus, dazu gehört zum Beispiel eine lange Hinterachse

Zur Wirtschaftlichkeitsrechnung zählen auch Wartungsintervalle von nunmehr bis zu 60.000 km. Und ein abgesenktes Fahrwerk, es verbessert die Aerodynamik. Gleichzeitig lässt es den Sprinter satter auf der Straße sitzen. Komfortabel bleibt er trotzdem, er hat nach

**TEPE SYSTEMHALLEN**

**Pulldachhalle Typ PD3**  
10,00m Breite, 8,00m Tiefe

- Höhe 4,00m, Dachneigung ca. 3°
- mit Trapezblech, Farbe: AluZink
- incl. imprägnierter Holzpfetten
- feuerverzinkte Stahlkonstruktion
- incl. prüffähiger Baustatik

**Aktionspreis € 7.300,-**  
ab Werk Buldern; zzgl. MwSt.

[www.tepe-systemhallen.de](http://www.tepe-systemhallen.de) · Tel. 02590-600 · Infos kostenlos  
Ausstellung · Fertigung · Verkauf in 48249 Dülmen-Buldern



**DIE AUFBAUPROFIS**

- Tiefpritschen
- Mittelhochpritschen
- Dreiseitenkipper
- Tiefrahmenaufbauten
- LKW-Aufbauten
- Anhänger und vieles mehr!

**SCHUTZ FAHRZEUGBAU**

Heinz Schutz GmbH  
Bendingbosteler  
Dorfstraße 15  
D-27308 Kirchlinteln  
Tel. 04237/ 93 11-0

[www.schutz-fahrzeugbau.de](http://www.schutz-fahrzeugbau.de)





Klare Hilfe, unklarer Hinweis: der neue optionale Abstandswarner. Klare Hilfe, klarer Hinweis: der neue serienmäßige Seitenwind-Assistent.

## Neue Assistenzsysteme: das leisten sie

Fünf neue Assistenzsysteme gibt es für den Sprinter, der Transporter wird nochmals sicherer. Welches System kann was?

Der Seitenwind-Assistent ist serienmäßiger Teil des ESP. Und ein Segen: Im Bruchteil einer Sekunde greift er bei Böen ein und hält den Sprinter mit leichten Bremsengriffen sicher in der Spur. Tritt er in Aktion, warnt im Display ein unübersehbarer Windsack.

Diese Deutlichkeit wünschte man sich auch beim wichtigen optionalen Abstands-Warnassistent. Er informiert zunächst bei einem zu geringen Abstand von weniger als 25 Prozent des Tachowerts. Das ist gut, doch die mickrige und von der Tachonadel bei Autobahntempo teils verdeckte Warnlampe ist viel zu dezent. Unmittelbar vor einer drohenden Kollision ertönt ein Warnsummer, letzte Chance für ein rettendes

Manöver. Mit Hilfe des Bremsassistenten kann er die notwendige Bremskraft zur Vermeidung eines Unfalls präzise dosieren.

Der Spurrassistent warnt rechtzeitig vor einem unfreiwilligen Verlassen der Fahrbahn – das nutzt vor allem auf der Autobahn, auch wenn's mitunter bei lässiger Blinkerbediening nervt. Denn: Hier leuchtet eine Kontrolllampe im Tacho auf, gleichzeitig ertönt ein Warnsummer. Besser wär's, käme der Warnton aus der Richtung, in die der Sprinter abzuweichen droht – das können Mercedes-LKW besser.

Der Totwinkel-Assistent mit Warnlampe im Außenspiegel ist ein Fall für die Stadt. Hier unterstützt er den Fahrer im brodelnden Verkehr, falls er im Außenspiegel ein benachbartes Auto übersieht. Bei hohen Differenzgeschwindigkeiten spielt dieser Assistent nicht mit, auch ist die Reichweite des damit verbundenen Radars auch etwa 3 m hinter das Fahrzeug begrenzt – zu wenig für schnelle Strecken.

Dann wäre da noch der Fernlicht-Assistent. Er schaltet bei vorausfahrenden oder entgegenkommenden Fahrzeugen automatisch von Fern- auf Abblendlicht zurück. Ein Fall für Fahrer mit hohem Landstraßenanteil.

### Neues Lenkrad, verbesserte Sitze, moderne Unterhaltungs- und Informationselektronik.

ersten Fahreindrücken jedoch sein mitunter magenunfreundliches Schaukeln abgelegt zu haben. Und die Lenkung des Hecktrieblers arbeitet präziser denn je. Bei schneller Fahrt rücken jetzt allerdings mehr denn je Windge-

räusche in den Vordergrund – je leiser die Motoren, desto präsenter sind andere Geräuschquellen.

Das 30 mm niedrigere Fahrwerk hilft ebenfalls beim Ein- und Aussteigen sowie beim Be- und Entladen – der Boden des Sprinter liegt von Hause aus nicht gerade niedrig. Wer Feldwege und Baustellen befährt, bekommt den Transporter wahlweise unverändert in der höheren Ausführung, denn die Bodenfrieheit soll nicht leiden.

Noch mehr auf Komfort getrimmt ist das überarbeitete Cockpit. Die Sitze sind komfortabler und ihr Stoff robuster. Wichtiger als das neue Lenkrad ist die modernisierte Unterhaltungselektronik: Bereits das einfachste Radio verfügt über Bluetooth-Freisprechanlage mit Telefontastatur und Telefonbuch sowie diverse Eingänge. Eine Stufe höher gibt es ein Farbdisplay. Auch lässt sich dieses Radio mit dem Navigationsgerät Becker Map Pilot koppeln, das sich unauffällig im Handschuhfach verbirgt. Seine Box ist für den Einsatz in wechselnden Fahrzeugen herausnehmbar, der Kartensatz außerdem per USB-Anschluss online am Rechner zu aktualisieren. Hinter dem frischeren Gesicht des Sprinter steckt also mehr, als man auf Anhub vermutet.



Randolf Unruh

# TRAILER JOURNAL 2014



ERSCHEINT IM  
NOVEMBER 2013  
ANZEIGENSCHLUSS  
18. SEPTEMBER 2013

**Beratung/  
telefonische Buchung:**  
Cornelia Assem  
Telefon +49 2151 5100-123  
cornelia.assem@stuenings.de

[WWW.TRAILER-JOURNAL.COM](http://WWW.TRAILER-JOURNAL.COM)