



Der Sprinter glüht vor Eifer, es seinen Wettbewerbern zu zeigen, der jupiterrote Lack des Testwagens beweist es.

Rot gesehen

Test Mercedes-Benz Sprinter 316 Bluetec.

Kräftiger Vierzylinder, gut gestuftes Getriebe, lange Übersetzung und technische Helfer – beste Voraussetzungen für eine entspannte und sparsame Fahrt.



Die Erwartungen an den Sprinter sind enorm: Als Marktführer und Vorreiter soll er die Liga der 3,5-Tonner dominieren.

Leuchtend rot vor Eifer und Anstrengung glänzt der Lack des Sprinter. Die Farbe heißt Jupiterrot, und himmelhoch sind auch die Aufgaben des Transporters. Schließlich sind die Erwartungen an jeden Sprinter seit fast 20 Jahren enorm: Als Marktführer in Zahlen und Vorreiter in vielen guten Eigenschaften rennt er vorneweg und soll die Liga der 3,5-Tonner dominieren. Dort scharrt in diesem Jahr so mancher mit den Rädern und drängelt mit neuen Modellen und Facelifts. Es ist ein harter Job, den Vorsprung immer wieder zu verteidigen oder gar auszubauen.

Der neue Sprinter ist nicht rundum neu sondern erneuert, nach acht Jahren kein Makel sondern Auszeichnung für einen Transporter. Und eine Beruhigung für Käufer, die neue Transporter zunächst mit neuen Problemen gleichsetzen. Der aktuelle Sprinter punktet dagegen zunächst mit bewährten Eigenschaften. Ja, er blickt etwas energischer – aber ab der Frontscheibe bleibt seine Karosserie unverändert. Ja, sein Fahrerhaus ist verfeinert – aber Cockpit, Raumangebot, Ablagen und Materialqualität sind im Grundsatz wie zuvor. Stimmt, er trumpft mit neuer Spartechnik auf

- aber Motoren, Getriebe und Achsen gehören zu den bekannten Größen. Richtig, er hat noch mehr Sicherheitstechnik - aber das hochwertige Fahrwerk und seine komfortable Abstimmung sind davon kaum betroffen. Geblieben ist ebenfalls der Mix aus gefühlter und tatsächlicher Qualität - verbunden mit etwas fülligen Hüften und einem Hang zu etwas Übergewicht.

Der stärkste Vierzylinder punktet

Hier fährt der Sprinter als sechs Meter langer Kastenwagen mit Hochdach vor. Unter der Motorhaube steckt der stärkste Vierzylinder mit 120 kW (163 PS) in Euro-6-Ausführung, gepaart mit einem Sechsgang-Schaltgetriebe und abgeschmeckt mit einem Sparpaket namens Blue-Efficiency.

Die Sache passt, objektiv gibt es wenig auszusetzen, der Sprinter in der getesteten Konfiguration schlägt sich bravourös. Der 316er beschleunigt in rund 16 Sekunden auf Tempo 100, schafft respektable Elastizitätswerte und erreicht auf der Autobahn schließlich 160 Sachen. Diese Aufgaben bewältigt er vergleichsweise unaufgeregt und ohne Krawall mit harmonischer Leistungsentfaltung und Biss im Bereich des maximalen Drehmoments. Die maximale Zugkraft von 360 Nm Drehmoment ist aller Ehren wert, Müdigkeit kommt auch bei voller Ausladung nicht auf. Wer allerdings weiß, dass die Maschine mit nur 2,15 l Hubraum in den PKW mit Stern schon bis 500 Nm vorgedrungen ist, der hat durchaus heimliche Wünsche nach einem Zuschlag.

Beim Kaltstart erwacht der Motor mit einem erschreckten Gasstoß, auch zählt der Vierzylinder trotz Ausgleichswellen nicht zu den sanften Gemütern. So rumort der Antrieb bei niedrigen Drehzahlen unter Last in höheren Gängen recht kernig - Leistungsträger zeigen mitunter Ecken und Kanten. Aber ab dem Bereich des maximalen Drehmoments bei 1.400 Touren läuft die Maschine weicher als je zuvor, nimmt spontan Gas an, arbeitet geschmeidig, scheut sich auch nicht vor Drehzahlen Richtung 4.000 Touren.

Dazu geht der Transporter-Routinier seine Aufgaben sehr ökonomisch an. Mit rund einer Tonne Ballast bis zum Kragen ausgeladen, meistert er die standardisierte Testrunde mit exakt 10,0 l/100 km im Schnitt. Das Testergebnis würde noch deutlich besser aussehen, hätte der Sprinter nicht wie alle Transporter gut zehn Prozent der Strecke in vollem Galopp absolvieren müssen. Dann schnellert der Verbrauch auf knapp 15 Liter empor, allerdings auch die Durchschnittsgeschwindigkeit auf prächtige 135 km/h - mit seiner Stirnfläche von mehr als

FAHRZEUGSPEZIFISCH



ALUMINIUM



STAHL

■ DACHTRÄGER-SORTIMENT FÜR PROFI-FAHRZEUGE

■ **Fahrzeugspezifisch**

■ **Genial: Mit nur 10 GRÖSSEN deckt man den kompletten Transporter-Markt ab!**

■ **100 KG Tragkraft**



MAC Vertrieb Deutschland

Diessemer Bruch 167
D-47805 Krefeld

Tel. +49-2151-531281-300
Fax +49-2151-531281-333

www.mac-automotive.eu

Fakten kompakt Mercedes Sprinter 316 Bluetec

Das Cockpit ist unverändert Vorbild für alle Transporter in der 3,5-t-Klasse.



Was unser Tester sagt

Fahrerhaus

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

- Bedienung Telefontastatur in Mittelkonsole schwer erreichbar

Antrieb

+ Elastischer Motor, sehr gute Fahrleistungen, gut abgestimmtes Getriebe mit kurzen Wegen

- Geräuschkulisse bei niedrigen Drehzahlen unter Last

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, LED-Innenbeleuchtung

- Volumen in Relation zur Fahrzeuggröße nicht üppig, knappe Nutzlast

Kosten

+ Professionelles Servicenetz, einfacher Wiederverkauf, extrem lange Mobilitätsgarantie

- Hoher Anschaffungspreis laut Liste, Mehrpreis von 1.200 Euro für Euro 6

Technische Daten

Maße und Gewichte

Breite/Höhe Schiebetür	1.300/1.520 mm
Breite/Höhe Hecktür	1.565/1.540 mm
Laderaum über Fahrbahn	637 mm
Laderaum (L/B/H)	3.265/1.780/1.940 mm
Breite zwischen Radkästen	1.350 mm
Ladevolumen	10,5 m ³
Spurweite vorn/hinten	1.710/1.716 mm
Leergewicht Testwagen	2.365 kg
Nutzlast	1.135 kg
Zulässiges Gesamtgewicht	3.500 kg
Zul. Achslast vorn/hinten	1.650/2.250 kg
Anhängelast bei 12 Prozent Steigung	2.000 kg
Zul. 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 2143 cm³, Leistung 120 kW (163 PS) bei 3800/min, maximales Drehmoment 360 Nm bei 1400-2400/min. Abgasrückführung, Oxidationskatalysator, Partikelfilter, SCR-Technik mit Adblue-Einspritzung, schadstoffarm nach Euro 6.

Antrieb: Sechsgang-Schaltgetriebe mit Joystickbetätigung, Übersetzungen 5,076 / 2,610 / 1,518 / 1,0 / 0,791 / 0,675, R.-Gang 4,722, 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 vorn/hinten 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, zusätzliche Pufferbatterie für Startvorgang, Lichtmaschine 200 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 316 Bluetec Kastenwagen L2H2
36 232 Euro (ohne Mehrwertsteuer)

Fahrleistungen und Verbrauch

Beschleunigung:	
0-50 km/h	5,6 s
0-80 km/h	10,9 s
0-100 km/h	16,0 s

Elastizität:	
60-80 km/h IV/V	4,6/5,7 s
60-100 km/h IV/V	9,7/12,7 s
80-120 km/h	20,6 s
Höchstgeschwindigkeit	160 km/h

Innengeräusche:	
Stand/50/100 km/h	50/62/67 db(A)

Kraftstoffverbrauch:	
Teststrecke beladen	10,0 l/100 km
Testverbrauch min./max.	7,8/14,8 l/100 km

fünf m² entpuppt sich der Sprinter als rasante Schrankwand.

Verbrauch: acht bis zehn Liter sind drin

Wer den beladenen Mercedes zurückhaltend rollen lässt, kommt mit zehn Litern aus, etwas darunter liegt er bei anspruchsvollen Überlandstrecken. Künftig gefahren und unterstützt von modernster Spritsparteknik, sinkt der Verbrauch in der Stadt bis auf 8 l/100 km - Hut ab. Den fälligen Adblue-Zuschlag der Euro-6-Ausführung alle paar tausend Kilometer kann man getrost vernachlässigen - oder Euro 5 ohne Adblue kaufen und 1.200 Euro sparen.

Zupass kommt dem Sprinter ausgefeilte Spartechnik. Die Start-Stopp-Technik funktioniert inzwischen sogar in der kühlen Jahreszeit bereits kurz nach dem Start und scheut sich auch nicht vor Temperaturen bis hinunter zum Gefrierpunkt. Entsprechend kräftig ist die Elektrik ausgelegt, mit Zusatzbatterie für den Start und extrastarker Lichtmaschine. Sie arbeitet ebenso wie die Kraftstoffpumpe geregelt. Hinzu kommen Leichtlaufreifen im Sommer. Sprit spart auch die Zurücknahme der Servounterstützung der Lenkung bei hohem Tempo - mit dem angenehmen Nebeneffekt, dass der Sprinter auf der Autobahn noch stabiler geradeaus marschiert.

Anzeige

**Der ADAZeh empfiehlt:
„Nimm den Heli!“**

▼ Scannen für mehr! Oder www.langendorf.de/ADAZeh



Langendorf 

high tech on wheels

Die Zusammenstellung aus 3,9er Achsübersetzung und einem weit gespreizten Getriebe passt dem Sprinter in allen Lebenslagen. Der erste Gang ist knackig kurz gestuft, damit kommt die beladene Fuhre auch am Berg und beim Rangieren bestens zurecht. Gleichzeitig ist der sechste Gang so gewählt, dass der Sprinter bei Tempo 100 mit komfortablen 2.000 Touren über die Autobahn schnürt. Und auch bei Höchsttempo mit gelassenen 3.200 Umdrehungen japst der Motor nicht. Somit entpuppt sich der Sprinter 316 als gelungener Langstreckler.

Und bei anderen Einsätzen freut sich der Fahrer über die Schaltung mit sehr kurzen Wegen, erkaufte mit einer gewissen Härte. Wer



sich auf Tempo 120 bis 130 km/h einpendelt, der rollt mit rund 2.500 Touren entspannt dahin und kann sich über reichliche Reserven freuen. Da die Maschine ruhiger läuft als bisher, treten bei Autobahntempo Windgeräusche in den Vordergrund.

Der Laderaum fasst gut 10 m³ und lässt sich mit vielen Extras individualisieren. Das erhöht die Funktionalität, jedoch auch Rechnung und Gewicht.

Komfortabel bis weich

Gelassen agiert in gewohnter Weise auch das Fahrwerk. Der leere Sprinter ist komfortabel, der beladene Sprinter schon fast ein wenig weich, trotz Tieferlegung des aktuellen Modells. Narrensicher fährt er sich trotzdem, vielleicht weniger agil als strammer abgestimmte Transporterkollegen.

Und im Hintergrund stehen jede Menge Sicherheitssysteme in Reserve. Sie lohnen sich je nach Einsatzzweck: Der Fernlichtassistent entpuppt sich auf kurvigen Landstraßen als Segen. Der Spurassistent weckt unaufmerksame Autobahnfahrer. Der Totwinkelassistent ist ein Fall für die City. Der Abstandswarner kann überschüssiges Temperament zügeln, er sollte ruhig noch energischer eingreifen. Wie beim Check eines Jets vor dem Start meldet das Display der Reihe nach die aktivierten Systeme.

Nicht weniger attraktiv sind Extras für die Ausstattung des Laderaums. Trittstufe und Haltegriffe am Heck, Boden mit Zurrleisten, Seitenverkleidung mit Zurrleisten, LED-Lampen zur taghellen Ausleuchtung - diese Sammlung erhöht den Preis und das Gewicht, aber auch Funktionalität und Sicherheit. Es genügt schließlich, wenn der Sprinter vor lauter Eifer und Anstrengung rot leuchtet. **Randolf Unruh**



Allerhand Kontrollleuchten deuten auf die neuen Sicherheitssysteme im Sprinter hin.