



Viel Platz im Cockpit, sinnvoll verteilte Ablagen, gute Sitze, hohes Qualitätsniveau – ein rundum guter Arbeitsplatz.

Innere Werte

Der neuer Mercedes Sprinter mit Frontantrieb. Revolution oder Evolution – der Sprinter ist beides.

Außen eine Evolution, innen eine Revolution – Nutzfahrzeug-Designchef Kai Sieber charakterisiert den neuen Sprinter treffend in nur einem Satz. Da rollt der neue Sprinter durch eine europäische Millionenmetropole, über Autobahnen und Landstraßen – und niemand schaut hin. Nicht mal die Fahrer der Vorgängermodelle riskieren einen Blick. Schlimm?

Ach was, typisch für einen Mercedes, denn hat die Marke eine erfolgreiche Linie gefunden, dann wird sie über Generationen fortgeführt und dabei immer wieder behutsam aufgefrischt und modernisiert. Das bei den Transportern nicht anders als bei den PKW.

Wer im letzten Modelljahr des Vorgängers mit genau 200.460 Exemplaren einen Allzeitrekord eingefahren hat, der

vermeidet Revolutionen, denn sie fressen ja bekanntlich ihre Kinder.

Revolution unterm Blechkleid

Die Sprinter-Revolution spielt sich tatsächlich unter den wohlgeformten Blechflächen ab. Erstmals zum Beispiel gibt es den Sprinter auch mit Frontantrieb. Mit diesem Kniff hat Mercedes den einfachsten Kastenwagen in Serienausstattung knapp unter die Marke von 2 t gedrückt. Der Frontriebler spart einige Kilos und senkt den Preis: Unmittelbar vergleichbare Modelle kosten netto genau 2.550 Euro weniger.

Folgerichtig gibt es nur den Frontriebler mit 3 t zulässigem Gesamtgewicht (Kastenwagen ab 29.310 Euro), der Hecktriebler startet als 3,5-Tonner. Und das Dauer-Sondermodell Worker für

nur 21.670 Euro fährt ausschließlich mit Frontantrieb vor.

Doch Vorsicht, denn hier wird nicht nur am Geld, sondern auch an der Ausstattung gespart: Im kargen Transporter ist das Lenkrad nicht verstellbar, es fehlen die Dachablagen über den Sonnenblenden und viele andere Freundlichkeiten. Aber wer nur kurz Fracht und Werkzeug von A nach B fährt, ist trotzdem gut bedient.

Griff in die Trickkiste

Für die Parallelfahrt von Sprinter mit Vorderrad- und mit Heckantrieb hat Mercedes tief in die Trickkiste gegriffen. Um dem Klassiker nicht zu schaden, um Nachteile des Frontantriebs zu vermeiden und um den Aufwand zu begrenzen ist das Programm eingeschränkt. Es beschränkt sich auf Kastenwagen und Fahrgestell mit

Markante Rückleuchten,
auf Wunsch in langlebiger
LED-Ausführung



zwei Radständen sowie den Triebkopf für Sonderfahrchassis, auf maximal 4,1 t zulässiges Gesamtgewicht und Motoren bis höchstens 120 kW (163 PS).

Einen Sprinter Kombi mit Vorderradantrieb gibt es erst gar nicht. Klare Sache: Der Frontriebler soll den Hecktriebler ergänzen, nicht ersetzen und mit überlappenden Modellen das Angebot erweitern.

Konstruktiv hat Mercedes zugelangt. Um die Kombination aus Motor und Getriebe hier quer unterzubringen, wanderte die Vorderachse unmerkliche um neun Millimeter nach vorn, macht bei der Kurzausgabe 3.259 mm Radstand. Ebenso legte die Spurbreite wegen des Quermotors ein wenig zu, deshalb rutscht der neue Sprinter mit 2.020 mm Breite knapp über die Zwei-Meter-Marke.

Der zweite Radstand siedelt sich mit 3.924 mm zwischen den beiden längeren Ausführungen des Hecktrieblers an. Mit knapp sechs Metern entspricht die Gesamtlänge exakt dem mittleren Hecktriebler. Entsprechend sind die sehr gestreckten Proportionen gewöhnungsbedürftig und der Wendekreis fällt mit 15,2

statt 13,3 m deftig aus. Mercedes nimmt diesen Nachteil bewusst in Kauf, setzt stattdessen auf Fahrstabilität und Traktion, die eigentliche Ursache des zusätzlichen Radstands – ein überladenes Heck und schwänzelndes Fahrverhalten kann es angesichts des kurzen hinteren Überhangs nicht geben.

Das Modell mit Frontantrieb fühlt sich wie ein echter Sprinter an: sanftes Federn ohne Verbeugung beim Abbremsen vor Ampeln

Sanft gefedert, straff gelenkt

Darüber hinaus knobelten die Entwickler lange beim Fahrwerk. Prompt fühlt sich das Modell mit Frontantrieb wie ein echter Sprinter an. Er federt sanft, doch ohne die bisher übliche ehrfurchtsvolle Verbeugung beim Abbremsen vor Ampeln.

Auch hat Mercedes das charakteristische magenunfreundliche Wanken in den Griff bekommen.

Gewöhnungsbedürftig ist dagegen die elektromechanische Lenkung. Bei höheren Geschwindigkeiten arbeitet sie zielgenau und recht straff, doch bei niedrigem Tempo fehlt jegliche Rückmeldung.

Was beim Rangieren tatkräftig hilft, das führt bei Sprinter-Anfängern während des Herausfahrens aus Kreisverkehren oder beim Abbiegen zu einem promilleverdächtigen Fahrverhalten.

Innovative Assistenzsysteme

Schneller adaptiert der Fahrer die Eingriffe des Spurassistenten. Der arbeitet raffiniert, neigt gestrichelte Linien auf der Straße, zieht den Sprinter beim Kreuzen durchgezogener Linien mit einem kurzen einseitigen Bremsruck zurück und alarmiert den Fahrer zusammen mit einer Vibration im Lenkrad und einer warnenden Anzeige im Zentralsdisplay.

Wenn's eng wird, hilft der Sprinter mit einer geballten Ladung aus Rückfahrkamera, 360°-Bild aus der Vogelperspektive



Sprinter in vollem Ornat: jede Menge Lenkradtasten, mittiges Farbdisplay und in der Mitte ein riesiger Touchscreen in HD-Qualität



Serienmäßig ist das schlüssellose Startsystem.



Praktische Helfer: Rückfahrkamera, 360°-Ansicht und rundum Sensoren vermeiden Parkschäden.



Durchgehend geöffnet: Die Laderaummaße bleiben unverändert, der Boden liegt mit Frontantrieb jedoch 80 mm tiefer.

spektive und Ultraschallsensoren und verhindert die gewohnten hässlichen Schrammen und Beulen des Transporterlebens. Und beim üblen Manöver des rückwärtigen Ausparkens auf die Straße warnt der Sprinter vor Querverkehr und tritt zur Not selbständig auf die Bremse.

Nicht nur draußen, auch drinnen gibt es viel zu sehen. Zum Beispiel klar gezeichnete Instrumente, gepflegte Oberflächen mit Narbung und beim Blick aus den Seitenfenstern etwas kleinere, jedoch sehr funktionelle Außenspiegel mit verstellbarem Zusatzweitwinkel.

Die Ausstattung mit Informationsmedien reicht von schlicht bis faszinierend. Standard sind einfache Pixelanzeigen im Zentralscreen und ein Ablagenschlund in der Mitte.

Digital und vernetzt

Wer sich oder seinem Fahrer etwas gönnt, der wählt die edlere Variante mit farbigem Zentralscreen und einen mächtigen berührungsempfindlichen Bildschirm inmitten der Armaturentafel. Beide bieten eine hervorragende Auflösung in HD-Qualität. Vor allem aber, über entsprechende Info-Pakete von Mercedes Pro Connect, eine zurzeit einzigartige Vernetzung und Vielfalt an Informationen.

Basis der Verbindung hinaus in die Welt ist das serienmäßige Kommunikationsmodul mit integrierter SIM-Karte. Mit dem Sprinter lässt sich reden – „Hallo Mercedes“ – und er bietet dann eifertig Dienste aller Art. Das nächste Restaurant, eine schnell eingespielte neue Abladestelle, flugs integriert in die Navigation und vieler mehr. In der Firma können Chef oder Disponent die aktuellen Flottendaten abrufen. Damit haben die Transporterleute längst bekannte Fleetboard-Leistungen neu erfunden.

Aber zugegeben, derlei ist bei Transportern bisher kaum verbreitet. Und die Navigation mit „What3Words“ auf 3 m genau auch abseits der Straßen hilfreich. Die weibliche Stimme an Bord lässt sich in Zeiten von „Me-Too“-Debatten nicht einmal durch Beschimpfungen nach Missverständnissen aus der Ruhe bringen.

Perfekt? Nicht ganz. Manche Navigationsanzeige auf dem großen Display mit stilisierten dreidimensionalen Häuserblocks und kräftigen Farben wirkt schon überfrachtet. Und so riesig das Display ist, der Fahrer könnte es bei einer Neigung

des Bildschirms in seine Richtung besser ablesen – bei Transportern mit kerzengerader Armaturentafel nicht einfach umzusetzen.

Obacht verlangt ebenfalls die Bedienung der Lenkradtasten, jedenfalls bei Vollbestückung. Übersichtlich ist die Aufteilung, links Fahrzeugfunktionen, rechts Infotainment. Und dann wird gedrückt, gescrollt und gewischt. Die Moderne bringen auch andere Funktionen in den Sprinter. Zur Serienausstattung zählt der Start-Stopp-Knopf, der Schlüssel bleibt in der Hosentasche. Die elektrische Parkbremse kostet Aufpreis und ist für die Schwergewichte nicht zu bekommen.

Drumherum gibt es dann jede Menge Platz für Fahrer und Beifahrer, auf Wunsch sogar eine elektrische Sitzverstellung. Details wie die Kleiderhaken sitzen an der richtigen Stelle – innen, nicht an der Tür. Und hat Mercedes reichlich Ablagen nach einem modular aufgebauten System untergebracht, in und über der Armaturentafel, darunter sowie in den Türen. Sie lassen sich mit diversen Lademöglichkeiten für elektronisches Gerät aufrüsten.

Der 2,15-l-Vierzylinder-Diesel ist etwas kernig, wenig drehwillig, dank Turbolader aber sehr elastisch und durchzugsstark.

„Elastisch“ und durchzugsstark

Und was steckt unter der Motorhaube? Hier ackern die altbekannten Vierzylinder-Dieselmotoren mit 2,15 l Hubraum. Etwas kernig, wenig drehwillig, aber dank Unterstützung durch einen aufwendigen Turbolader mit variabler Schaufelgeometrie sehr elastisch und durchzugsstark.

Mit einem Sprinter 314 CDI und 105 kW (143 PS) sowie 330 Nm Drehmoment sind Fahrer und Unternehmen in den meisten Lebenslagen bereits bestens bedient. Mercedes hat die Motoren verfeinert. Da wären ein neuer Zylinderkopf, eine neue Sensorik und eine neue Generation der SCR-Technik. Der Adblue-Tank ist auf 22 l gewachsen und besser zu betanken; der Dieseltank beim Fronttriebler serienmäßig auf 65 l begrenzt.



Hoch hinaus: tiefer Boden oder hoher Boden? Ohne Trittstufe liegt der Einstieg des Fronttrieblers auf Dauer klar zu hoch.

Von Super-Verbrauchswerten ist nicht mehr die Rede, zu sehr haben sich auch Transporteranbieter in den vergangenen Jahren mit realitätsfremden Angaben die Finger verbrannt. Für den 314-CDI-Kastenwagen nennt Mercedes einen kombinierten Wert von 7,7 l/100 km, zweifellos gut, aber trotz Frontantrieb nicht besser als beim Vorgänger, also realistischer.

Neu ist das Sechsgang-Schaltgetriebe für den Frontantrieb. Es arbeitet markentypisch etwas knochig und nicht ganz leicht, aber präzise. Die Übersetzung ist praxisgerecht ausgelegt: Bei Tempo 100 liegen im sechsten Gang 2000 Touren an, da hat der Diesle Mumm. Alternative ist beim Frontantrieb eine Neugang-Wandlerautomatik, schnell und unauffällig schaltend, höchstens auf Kickdown etwas träge reagierend, als würde eine Kuppelung leicht durchrutschen.

Insgesamt eine echte Empfehlung für Kurzstreckenfahrer. Zumal der Wählhebel jetzt im Unterschied zum Vorgänger ergonomisch günstig am Lenkrad montiert ist.

Mehr Volumen, mehr Komfort

Das Frachtabteil behält die bekannten Maße bei, bei der Frontantriebs-Version macht eine 80 mm niedrigere Ladekante das Be- und Entladen deutlich komfortab-

ler. Im gleichen Zug steigt das Volumen des Kastenwagens bei gleicher Länge um einen halben auf 9,5 m³.

Zum Entern des Laderaums empfiehlt sich hinten eine Trittstufe, seitlich heißt es klettern. Drinnen fluten auf Wunsch zwei LED-Lichtbänder das Frachtabteil mit Licht, finden sich die gewohnten stabilen Zurrösen, werden die Radkästen jetzt auf Wunsch überbaut. Wegen des kurzen Überhangs findet auch ein Reserverad nur innen Platz. Falls der Laderaum nicht ausreicht: Die Anhängelast des Sprinter mit Vorderradantrieb beläuft sich auf 2 t.



Auf und zu: Die Aufsteller an den Heckflügeltüren sind Geschichte, ihren Job übernehmen neue Scharniere.



Tiefer Blick: Der Fronttriebler bekommt eine einfache Hinterachse aus einem Stahlprofil, optionale GfK-Federn sparen Gewicht.

Bemerkenswert: Nach ein paar Stunden Fahrt steigt der Fahrer aus dem Sprinter überaus frisch und agil aus: das Geräuschniveau ist gedämpft, die Federung komfortabel, und die Sitze hüllen ihn perfekt ein.

Ein letzter Blick fällt auf die optionalen schmucken LED-Leuchten, die das Heck einklammern – da ist sie wieder, die Evolution am revolutionären neuen Sprinter.

Randolf Unruh