



# Der große Sanfte

Komfortabel, leise und vor allem emissionsfrei gleitet er durch die City. Was kann der Bestseller unter den großen Transportern mit E-Antrieb?

**D**arf's ein wenig mehr sein? Mehr Transporter, mehr Batterie, mehr Sprinter? Die Nummer eins seiner Liga fährt in Sachen E-Mobilität ein klein wenig hinterher. Nicht schlimm, die Fahrspur der E-Transporter ist breit genug und noch recht leer. Wer da dauerhaft die Spitze übernimmt, ist noch längst nicht ausgemacht.

Heute ist eine Fahrt durch Stuttgart angesetzt. Auf dem Parkplatz der

Mercedes-Niederlassung räkelt sich der E-Sprinter wohligh in der frühlingshaften Vormittagssonne. Sein Batteriepaket ist prall geladen. Hier besteht es aus der Maximalzahl von vier Modulen mit zusammen 55 kWh Kapazität, davon nutzbar 47 kWh. Das macht knapp 900 Kilo Nutzlast. Wer weniger Geld ausgeben will, weniger weit fährt und mehr Nutzlast benötigt, wählt die Serienausführung mit 41 kWh, nutzbar sind dann 35 kWh. Diese Werte

sind bekannt, der E-Vito verfügt über die identische Batteriegröße. Auch der Motor mit 85 kW Leistung und 295 Nm Drehmoment elektrisiert hier wie dort, er arbeitet ebenfalls in Hybrid-PKW mit Stern. Beim Preis indes schweigt sich Mercedes für den E-Sprinter noch aus. Er sei marktgerecht, heißt es.

Nun, diesen Markt hat zuletzt das Duo VW E-Crafter und MAN E-TGE mit einer deftigen Preissenkung auf 53.900



Blitzsauber schnurrt der E-Sprinter leise und für den Fahrer verblüffend entspannt durch die City.

Euro neu definiert – Mercedes wird sich neu orientieren müssen.

### Temperament aus drei Programmen

Heute aber wird nicht gekauft, heute wird gefahren. Mit einer Vierteltonne Ballast auf der Hinterachse gleitet der E-Sprinter hinunter in die quirlige Stadt. Im Heck lagert über dem linken Radkasten auch das optionale Reserverad, denn beim Sprinter mit Vorderradantrieb und dessen langem Radstand ist dafür unter dem Bauch kein Platz. Der E-Sprinter durchmisst den Stuttgarter Stadtteil Feuerbach, doch im Motorraum lodert hier mangels Verbrennungsmotor nichts. Ohnehin wirkt der Sprinter je nach Fahrprogramm nicht unbedingt feurig, eher leicht sediert. Das wird nicht jeden Kurierfahrer freuen, wohl aber dessen Umgebung. Analog



Strom wird dem E-Sprinter vorne eingeflößt, der Stern dient als Tankdeckel.



Den gewünschten Fahrmodus stellt der Fahrer per Taste direkt unter dem Startknopf ein.

Vier Stufen der Rekuperation stehen zur Wahl, vom schweellosen Dahingleiten bis zur Ein-Pedal-Fahrt mit Pause für die Fußbremse.

Reichweite und Batteriekapazität erfährt der Steuermann im Display, das Powermeter zeigt Leistungsabforderung und Rekuperation.

zum E-Vito kann der Fahrer das Temperament aus drei Programmen wählen. Die entsprechende Taste liegt ein wenig unglücklich unmittelbar unter dem Startknopf im gleichen Bedienfeld, der Schlüssel bleibt beim aktuellen Sprinter ja in der Hosentasche.

Vorbei geht's an der Mercedes-Benz-Bank. Deren Anzugträger könnten sicherlich bereits Auskunft über die Finanzierung des E-Sprinter geben. In

der benachbarten Edel-Wohngegend Killesberg wird ein Sprinter egal welchen Antriebs dagegen eher missachtet. Dort ist man ganz andere Kaliber mit Stern gewohnt.

Am Stuttgarter Neckartor sieht das schon anders aus. Die legendäre Kreuzung mit der noch legendäreren Messstation ist gepflastert mit Luftreinigern. Der E-Sprinter trägt zu deren Arbeit kaum etwas bei, vielleicht ein klein wenig Rei-



Eine Vierteltonne Ballast beschwert den Laderaum, obendrein das drinnen lagernde Reserverad.

fenabrieb. Auf jeden Fall weder Abgasemissionen noch Bremsstaub, denn wer unter den vier zur Verfügung stehenden Stufen per Lenkradpaddel die maximale Rekuperation wählt, fährt im Ein-Pedal-Betrieb und benötigt vor der roten Ampel die Fußbremse nur auf der letzten Wagenlänge.

Auch im dichten Verkehr im engen Stuttgarter Osten werden die Anwohner den leisen E-Sprinter zu schätzen wissen. Von dessen Flüstern profitiert ebenfalls der Fahrer, das lauteste Geräusch an Bord ist das Blinkertackern beim Abbiegen. Falls nicht gerade ein in die Jahre gekommener Mercedes AMG vorausfährt. Am Steuer sitzt – nein schweigen wir darüber, aber manchmal wandeln sich Vorurteile in Urteile.

### Einfach den Stern beiseite klappen ...

Beim Vorbeirollen am markanten Stuttgarter Gaskessel tuckern aus der Einfahrt des Energieversorgers zwei Diesel-Transporter. Elektro, Gas und Diesel auf einem Fleck – hat was. Kurz darauf quillt rechterhand das futuristische Mercedes-

Museum aus dem Boden. Auch zu dessen reichhaltigem Fundus werden E-Mobile gehören, vermutlich weit überwiegend aus einer längst vergangenen Ära. Unmittelbar danach geht's an der Konzern-

Vorbei geht's an der Mercedes-Benz-Bank. Deren Anzugträger könnten sicherlich Auskunft über die Finanzierung des E-Sprinter geben.

zentrale und dem Van Technology Center vorbei, kurz VTC. Dort arbeiten die Entwickler des E-Sprinter, aber ein kurzer Gruß per Warnblinker ist vergebens, hier hat niemand Zeit für einen längeren Blick aus dem Fenster. Vermutlich sind die Ingenieure gerade mit dem Umtopfen der neuesten Motoren in Diesel-Sprinter beschäftigt. Oder sie tüfteln eifrig an Ab-

gasreinigungen für die bisherigen Triebwerke, war da nicht was? So ist das im komfortablen E-Sprinter mit leisem Geräusch, ohne Schaltung, eingehüllt in einen sanften Sitz und getragen von einer weichen Federung, da hat der entspannte Steuermann zwischendurch Zeit zum Nachsinnen.

Der Transporter dagegen muss im Schweiß seines Kühlergrills ackern, denn er arbeitet sich auf der vierspurigen Bundesstraße eine deftige langgezogene Steigung hinauf. Der Mercedes beschleunigt dabei von Tempo 60 auf 100 Sachen, das kostet ordentlich Strom, die Nadel des Powermeters schnell in den roten Bereich. Gleich darauf zieht es den E-Sprinter auf Höhe der Stuttgarter Nachbarstadt Fellbach schon wieder in die nächste Ausfahrt. Vorneweg rollt zufällig ein Tiefelader mit einem Sprinter obendrauf. Ein E-Sprinter mit leerem Akku? Von wegen, ein bärenstarker 319 CDI, warum auch immer er sich fahren lässt. Weiter geht's durch den Ortsteil Schmidlen, ein wenig verwinkelt, Verkehr und Strecke fordern Ausweich- und Abbiegemanöver. Mit der elektromechanischen Lenkung ein Kinderspiel, auch wenn sie etwas indifferent wirkt und das rechte Gefühl für Fahrbahn und Richtung vermissen lässt.

Noch zwei, drei Fotostopps, dann taucht der E-Sprinter wieder ins brodelnde Stuttgart ein. Durch die Scheiben ist ein Wegweiser zum Max-Eyth-See zu sehen. Hier hat im Herbst ein großes Fischersterben viel Aufregung verursacht. Der See war gekippt – das Thema Umwelt und Klimawandel hat viele Facetten. Den Fahrer des fetten SUV, der ein paar Kreuzungen weiter lauthals über die Straße röhrt, wird's vermutlich kaum berührt haben.

Vorne kommt wieder die Mercedes-Niederlassung in Sicht. Macht 35,6 Kilometer Strecke mit einem Schnitt von 24 km/h. Knapp ein Drittel der Batterieladung ist futsch, ergibt einen Verbrauch von immerhin 37 kWh/100 km. Im Hof wartet eine Ladestation, der E-Sprinter ist im Unterschied zum kleineren E-Vito schnellladefähig. Das gewohnte Öffnen des vermeintlichen Tankdeckels in der B-Säule führt ins Nichts – der E-Sprinter wird vorne angestöpselt, einfach den Stern beiseite klappen. Also darf's jetzt wieder etwas mehr sein, etwas mehr Strom.

**Randolf Unruh**