



Mit dunklem Metalliclack tritt der Sprinter edel wie ein VIP-Transporter auf – dabei ist's nur ein schlichter Kastenwagen.

Automatisch mit Komfort

**Das gibt es nur im Sprinter mit Vorderradantrieb:
Ein Neungang-Automatikgetriebe verfeinert den Erfolgstransporter.**

Transporter, das sind doch diese schlichten Blechdosen für handfeste Kerle? Die Schwielen an der Karosserie tragen, ebenso wie ihre Fahrer an den kräftigen Fäusten? Pustekuchen, die aktuelle Generation hat mit den rustikalen Kisten und Kästen vergangener Zeiten nichts mehr zu tun. Ein Hauptverantwortlicher für den Umschwung von der kargen rollenden Lagerhalle zum komfortablen fahrenden Arbeitsplatz ist der Mercedes Sprinter, auch jetzt in dritter Generation.

Wenn hier etwas rau ist, dann allenfalls der Diesel unter der Motorhaube. Beim Sprinter sowieso, da rackert der Mercedes OM 651. Inzwischen in den PKW-Modellen mit Stern abgelöst, darf der Vierzylinder im Transporter noch eine

Zeitlang ran. Gilt Fußballtrainer Huub Stevens als „Knurrer von Kerkrade“, so ist dieser Diesel nach dem Kaltstart und im Leerlauf der Knurrer von Stuttgart. Der Vierzylinder-Langhuber arbeitet trotz Ausgleichswellen etwas ungehobelt. Dazu passt: Er ist sauber nach Euro 6c, aber nicht rein nach Euro 6d-Temp.

In den Sprinter mit Vorderradantrieb pflanzt Mercedes die Maschine quer ein, wechselt außerdem von der Querblattfeder zu McPherson-Federbeinen, verpasst dem Transporter eine sehr breite Spur und bringt dazwischen neben dem Motor alternativ zum Sechsgang-Schaltgetriebe eine Wandlerautomatik mit neun Gängen unter. Sie heißt in der Mercedes-Sprache 9G-Tronic, ist aber auch als ZF 9HP bekannt und arbeitet jetzt ebenfalls im Fiat

Ducato. Eine der vom Stern gewohnten Eigenentwicklungen würde sich allein für den Sprinter nicht rechnen. Vorteil Vorderradantrieb: Neun Stufen gibt es nur hier, der hinterradgetriebene Kollege muss mit sieben Stufen auskommen. Das Getriebe verfeinert den Sprinter auf sehr elegante Weise. Ja, der Motor schreit bei hohen Drehzahlen immer noch verärgert auf. Aber das passiert mit neun automatischen Gängen viel seltener als mit sechs handgeschalteten. Stimmt, im unteren Drehzahlbereich reagiert der Diesel mitunter etwas unwirsch. Aber auch dies verhindert die Automatik geschickt. Sie hält die Maschine gekonnt auf ihrer Wohlfühlrehzahl, bei zivilem Einsatz des Gasfußes immer irgendwo zwischen etwa 1.500 und 2.500 Touren im Bereich des maximalen Drehmoments. Dies alles lässt sich prima mit dem Gas steuern, falls die Technik mal nicht blitzschnell reagiert.

Neue Möglichkeiten

Neun statt sechs Gänge ergeben ganz neue Möglichkeiten. Nun kann die Gesamtübersetzung im ersten Gang fürs Anfahren am Berg oder mit Anhänger zehn Prozent kürzer und somit dynamischer ausfallen. Und der höchste Gang fürs nerven- und spritsparende Rollen auf der Autobahn wird 15 Prozent länger. Dazwischen füllen sieben Gänge jede Lücke. Sprich: Mit Automatik sprintet der Sprinter flinker und entpuppt sich gleichzeitig als gelassener Langstreckler. Auch läuft er im Schnitt sowohl nach Norm als auch in der Praxis einige Zehntel Liter sparsamer als ohne. Macht auf der anspruchsvollen Testrunde bei Vollaumladung 10,2 l/100 km plus einen Spritzer Adblue. Das ist günstig, aber nicht herausragend und liegt auch daran, dass die Technik bei Vollgas im gestreckten Galopp im achten Gang verharret.

Die Automatik spart im Laufe seines Arbeitslebens außerdem den einen oder anderen Kupplungsschaden. Zusätzlich schonen sie die Nerven des Fahrers – der

hat vor allem im trubeligen Stadtverkehr anderes zu tun als im Getriebe zu rühren. Man höre sich nur die Postler und Paketverteiler an, wenn sie im ersten Gang von Haus zu Haus heulen.

Mitdenkende Automatik

Und da ist er, der nochmals erhöhte Komfort im Sprinter: Ob watteweiche Schaltmanöver oder schnelle Reaktionen aufs Gas und sinnvolle Rückschaltungen bergab, diese Automatik kann's und denkt mit. Sofern der Fahrer sachte mit dem Pedal umgeht, lässt die Technik den Motor tapfer ziehen und verfällt nicht in hektische Schaltmanöver. Nur auf der Autobahn schaltet das Getriebe ab und zu etwas unmotiviert zurück. Schließlich geht dem beladenen Sprinter mit Hochdach in der Variante mit 105 kW (143 PS) an Steigungen oder beim Wiederbeschleunigen ab und zu die Puste aus. Durcheinander kommt das Getriebe mit seinen vielen Gängen allenfalls beim zügigen Heranfahren an Abbiegestellen oder Kreisverkehr. Dann kann es sich verheddern,



Cockpit mit sehr bequemen Sitzen, enorm viel Platz und einer hochwertigen Einrichtung.

reagiert auf den folgenden Gasstoß mit einem zu niedrigen Gang. Auch dauert das Anfahren an der Ampel mit Start-Stopp arg lang. Dagegen hilft ein Trick: Wenn's absehbar weitergeht, einfach das Bremspedal leicht lüften, schon springt der Diesel an. Dazu kann der Fahrer mit einem zarten Bremsfuß bei einem sehr kurzen Stopp vermeiden, dass der Diesel in den Pausenmodus wechselt.



Das Arbeitsschutz-Portal

mit über 40.000 Produkten



BERATER TOOL

Die effektive Online-Beratung

- 3M
- Ansell
- Atento
- ATG
- Azett
- BAAK
- BartelsRieger
- Bata Industrials
- BIG
- BodyProducts
- BRYNJE
- caramba
- COBA
- daiber
- deb-STOKO
- DESOMED
- DS SafetyWear
- ejendals
- EKASTU
- elysee
- Erich Voss
- Eureka Safety
- FITZNER
- Fruit of the Loom
- GREVEN
- GRAMM medical
- HAKRO
- Hase Safety
- Hiza
- HERWE
- Hugo Josten
- ID IDENTITY
- JAH
- Kimberly-Clark
- KNEETEK
- KROMWELL
- Leiber
- Lemaitre
- LORDIN
- M·A·S
- MAPA
- Mascot
- MAXGUARD
- MRUK
- OEL-KLEEN
- OPTI Flex
- Physioderm
- pka
- precoderm
- promodoro
- Remisberg
- rofa
- Safety Jogger
- Sanita
- Schmerler
- SCHWAN
- Scott Safety
- SIKA
- Söhngen
- Stabilus
- Unico Graber
- Univet
- WATEX



Die Stünings Medien GmbH ist ein unabhängiger Dienstleister und arbeitet mit über 500 Herstellern zusammen, betreut über 400 Händler und 8 Einkaufsverbände.

Stünings Medien GmbH
Telefon 02151-5100-0
arbeitsschutz@stuenings.de

Technische Daten: Mercedes-Benz Sprinter 314 CDI Automatik

Maße und Gewichte

Länge gesamt	5.932 mm
Breite gesamt	2.020 mm
Breite über Außenspiegel	2.345 mm
Höhe gesamt	2.638 mm
Radstand	3.924 mm
Wendekreis	15,2 m
Breite/Höhe Schiebetür	1.260/1.899 mm
Breite/Höhe Hecktür	1.553/1.927 mm
Laderaum über Fahrbahn	566 mm
Laderaum (L/B/H)	3.397/1.787/2.079 mm
Breite zw. den Radkästen	1.412 mm
Ladevolumen	11,0 m³
Leergewicht Testwagen	2.240 kg
Nutzlast	1.260 kg
Zulässiges Gesamtgewicht	3.500 kg
Zul. Achslast vorn/hinten	1.750/2.100 kg
Anhängelast bei 12% Steigung	2.000 kg
Zul. Zuggesamtgewicht	5.500 kg

Antriebsstrang

Motor: wassergekühlter Vierzylinder-Turbo-diesel in Reihenbauweise, quer eingebaut, zwei Ausgleichswellen. Elektronische Steuerung, Common-Rail-Direkteinspritzung, Abgas-Turbolader mit variabler Turbinengeometrie. Zwei obenliegende Nockenwellen mit Antrieb über Kette, vier Ventile pro Zylinder. Bohrung/Hub 83,0/99,0 mm, Hubraum 2.143 cm³, Leistung 105 kW (143 PS) bei 3.800/min, maximales Drehmoment 330 Nm bei 1.200–2.400/min. Abgasrückführung, Oxidationskatalysator, Partikelfilter, SCR-Technik mit Adblue-Einspritzung, schadstoffarm nach Euro 6c.

Antrieb: Neungang-Wandlerautomatik, Betätigung per Lenkstockhebel und Schaltpaddel, Übersetzungen 4,713/2,842/1,909/1,382/1,0/0,808/0,699/0,580/0,480, R-Gang 3,830. Übersetzung Differenzial 4,585. Antrieb auf Vorderräder.

Fahrwerk

Vorne Einzelradaufhängung McPherson-Federbeinen und unteren Dreiecks-Querlenkern, Stabilisator. Hinten Starrachse mit Einblatt-Parabelfedern, Stabilisator. Reifen 225/65 R 16 C auf Rädern 6 1/2 J x 16. Zahnstangenlenkung mit elektromechanischer Servounterstützung.

Bremsen/Assistenzsysteme: Hydraulische Zweikreisbremse, vorn und hinten Scheibenbremsen, vorn innenbelüftet. ESP mit ABS, ASR, elektronisch geregelte Bremskraftverteilung, Anfahrassistent, Bremsassistent. Notbrems-Assistent, Totwinkel-, Seitenwind-, Verkehrszeichen-, aktiver Spurassistent, Parkassistent, Aufmerksamkeits-Assistent. Mechanisch auf die Hinterräder wirkende Feststellbremse.

Elektrik

Batterie 12 V/92 Ah, Lichtmaschine 175 A

Füllmengen

Tankinhalt:	65 l
Adblue:	22 l
Motoröl mit Filter:	8,0 l

Wartung/Garantie

Wartung: max. 40.000 km/2 Jahre
Garantie: zwei Jahre Werksgarantie ohne Kilometerbegrenzung, zwölf Jahre Garantie gegen Durchrostung.

Preis

Mercedes Sprinter 314 CDI, L2H2, 105 kW (143 PS), 39.799* Euro *ohne Mehrwertsteuer

Messwerte

Beschleunigung:	
0–50 km/h	4,8 s
0–80 km/h	10,1 s
0–100 km/h	15,1 s
Elastizität:	
60–80 km/h (Kickdown)	4,8 s
60–100 km/h (Kickdown)	9,6
80–120 km/h (Kickdown)	13,3
Höchstgeschwindigkeit	156 km/h

Innengeräusch:

Stand/50/80/100 km/h	47/60/64/67 db(A)
Vmax 69 dB(A)	

Kraftstoffverbrauch:

Normverbrauch innerorts / außerorts / kombiniert	9,7–7,9 / 8,0–7,4 / 8,0 l/100 km
CO ₂ -Emission kombiniert	212 g/km
Teststrecke beladen	10,2 l/100 km
Testverbrauch min./max.	9,0–14,3 l/100 km
Testverbrauch Adblue:	0,3 l/100 km über Gesamtfahrstrecke



Die Klaviatur links und rechts vom Lenkrad bei Vollausrüstung verlangt Gewöhnung, hier wird gewischt, gedrückt und gescrollt.



Viel einfacher ist die Bedienung der Automatik, ein Lenkstockhebel genügt, bei Bedarf ergänzt von Tasten für manuelle Eingriffe.



So stellt man sich Instrumente vor: übersichtliche Anzeigen, mittendrin ein informatives Display, das Bonus-Kilometer verteilt.



Wer's genau wissen will, schaut sich den Dieserverbrauch der vergangenen Minuten an. Nützt zwar nichts mehr, vermittelt aber interessante Eindrücke.

Die Grundeinstellung der Automatik zwischen P, R und D erfolgt per Lenkstockhebel, in der anspruchsvollen Mercedes-Sprache ein „Dynamic-Select-Wählhebel“. Diese moderne Variante der Lenkradschaltung macht Platz im Fahrerhaus. Wer will, kann zusätzlich mit Schalt-

paddeln am Lenkrad eingreifen – im Alltag überflüssig.

Zusätzlich zur Automatik spendierte Mercedes dem Testwagen, was die umfangreiche Speisekarte hergibt, Big Mac sozusagen, einmal mit allem. Zum Beispiel mit MBUX und dem großen bril-

lantem Display – eine Nummer kleiner genügt – und der freundlichen Damenstimme: „Was kann ich für Sie tun?“ Die Assistentin reagiert schon übereifrig, etwa wenn an Bord in anderem Zusammenhang der Markenname fällt. Fix arbeitet ebenfalls die rasante Navigation,

ergänzt durch Hinweise auf bevorstehendes Ungemach auf der Strecke – so wünscht man sich ein Navi.

Großzügiges Raumangebot

Gewöhnt sich der Fahrer an diese Services schnell, so verlangen die vielfältigen Tastenvarianten bei Vollausstattung des Multifunktionslenkrads deutlich mehr Aufmerksamkeit: Komplettes Ornat bedeutet jeweils sechs unterschiedliche Tasten links und rechts, dann wird gewischt, gedrückt, gescrollt. Es lohnt sich, etwa um die Feinheiten des Bordrechners zu entdecken, der bei ruhiger Fahrweise fleißig Bonuskilometer verteilt. Und wer sich durch die Innereien des großen Monitors von MBUX toucht, entdeckt grafische Darstellungen über das Auf und Ab des Verbrauchs, die Öltemperatur, den Ladezustand der Batterie. Sogar die aktuell abgefragte Leistung taucht auf – wemöglich eine erzieherische Maßnahme. Bei allen technischen Feinheiten verschönern andere Merkmale den Alltag. Das beginnt mit dem großzügigen Rauman-

gebot und hochwertigen Materialien in gekonnter Verarbeitung. Geht weiter mit dem bequemen Sitz, hier mit Längsverstellung des Sitzkissens und elektrisch einstellbarer Lordosenstütze. Die elektrische Grundeinstellung dagegen kann man sich sparen. Lieber ein paar Euro in das kompakte Handschmeichler-Lederlenkrad stecken. Oder in die elektrisch betätigte Feststellbremse, auch sie räumt die Kabine auf. Bereits serienmäßig lässt sich der Sprinter ohne Schlüssel starten, ebenso bringt er klar gezeichnete Instrumente mit. Und leise fährt der Sprinter obendrein, mal abgesehen von geräuschvoll abrollenden Conti-Reifen. So muss ein Mercedes sein.

Der darf als Sicherheits-Transporter gerne voller Assistenzsysteme stecken. Sehr nützlich: Rückfahrkamera und Rundum-Warner vor Hindernissen. Angenehm zurückhaltend: die Lenkvibrationen des Spurassisis. Wenn's ernst wird, schlägt er Alarm und tritt auf die Bremse. Etwas übereifrig: der Spurwechselassistent mit vielen Warnungen auf mehrspu-



Rundum schützen auf Wunsch Sensoren die Karosserie. Sie warnen rechtzeitig bei der Annäherung an Hindernisse.

rigen Strecken. Gut abgestimmt: der Notbremsassistent, er hat im Vergleich zum Vorgängermodell dazugelernt, Fehlalarm in schnellen Kurven mit Hindernissen ist selten, allenfalls bei zügiger Annäherung an Fahrzeuge vor der Ampel reagiert er etwas nervös.

Und ESP? Das Fahrwerk des Sprinter verlangt nach intensiverer Betrachtung. Da wäre die elektromechanische Lenkung, sie arbeitet bei niedrigem Tempo gefühllos. Es braucht ein, zwei Tage Gewöhnung, bis der Sprinter-Fahrer aus

Planen Sie demnächst einen **BETRIEBSAUSFLUG?**

Auf der Plattform gruppenreise-navi.com und im ***Reiseführer Club-Ziele** finden Sie europaweit mehr als 2.000 Angebote von Hotels, Restaurants, Veranstaltungen, Ausflugs- und Erlebniszielen.

Kostenfreier und unverbindlicher Anfrage-Service direkt über die Website:

www.gruppenreise-navi.com/suche/gruppenanfrage



*Als Leser des KFZ-Anzeiger können Sie den **Reiseführer Club-Ziele** jetzt kostenfrei bestellen. Senden Sie einfach eine Mail an: gruppenreise-navi@stuenings.de, Stichwort: KFZ-Anzeiger

gruppen 
reise navi





Der große Laderaum profitiert vom Frontantrieb, ohne hilfreiche Stufe liegt seine Kante jedoch hoch.

Der Sprinter als Frachter

Darf's ein wenig mehr sein? Es darf, mehr Ladung jedenfalls. Der Sprinter mit Vorderradantrieb fasst aufgrund des 8 cm niedrigeren Ladebodens bei gleichen Außenabmessungen einen halben Kubikmeter mehr Fracht. Obacht bei der Zuladung: Obwohl rund 50 Kilo leichter als der Hecktriebler, liegt die Nutzlast nicht übertrieben hoch. Die schwere Schiebetür hat das Format eines Scheunentors und verriegelt auch geöffnet sehr sicher.

An den Heckflügeltüren spart sich Mercedes mit seinen Spezialscharnieren die Aufsteller, das ist praktisch, wirkt indes nicht ganz so sicher. Der Testwagen trat mit einem sehr gepfleg-

ten, da vollverkleideten Laderaum an, einschließlich kantig überbauter Radkästen – ein Fall für wahre Hochstapler mit Kisten und Kästen. Unterstützt von Zurrschienen in Boden und Wänden, ausgeleuchtet von zwei LED-Lichtbändern unter dem Dach. Mercedes fasst dies in einem Laderaumpaket zusammen – lohnt sich.

Hinzu kommen die serienmäßigen sehr handfesten Zurrösen – mit diesem Sprinter kann man trefflich einpacken. Das allerdings bereitet trotz praktischer Haltegriffe (Aufpreis) etwas Mühe, denn sowohl seitlich als auch hinten hat Mercedes Trittstufen weggelassen, zu überwinden sind leer mit nur einem Schritt rund 60 cm – das birgt Gefahr für manch straffe Hosennaht.

Kreisverkehren nicht mehr herauseiert. Die Leichtgängigkeit hilft dagegen angesichts des großen Wendkreises beim Rangieren. Bereits leer entpuppt sich der Sprinter als ausgesprochen sanftmütiger Transporter. Beladen übertreibt er es mit dem Komfort, dann krängt er in Kurven wie ein Schiff auf hoher See. Kommen Bodenwellen hinzu, brems ESP den Transporter zur Sicherheit rasch ein. Bei Geradeausfahrt stampft der Vorderwagen über langen Bodenwellen. Flotte Spurwechsel meistert der Transporter dagegen souverän. Der Sprinter ist sehr komfortabel und aus-

gesprochen sicher – aber kein Fall für empfindliche Mägen.

Er ist eben der sanfte Komfort-Transporter, vor allem mit Automatikgetriebe. Es trägt zwar einige Kilo zum fülligen Gewicht bei, aber die Vorzüge überwiegen bei weitem. Auch den Netto-Aufpreis von 2.151 Euro laut Liste. Je kürzer und komplizierter das Einsatzprofil, desto lohnender die fein abgestimmte Automatik. Freundlicherweise wechselt sie beim Abstellen ganz von allein von Stufe D in P. War zu erwarten, schließlich fährt sich der Sprinter höchst komfortabel – ganz automatisch.

Randolf Unruh

Was unser Tester sagt

Randolf Unruh



Fahrerhaus

- ⊕ Sehr gutes Platzangebot, hervorragende Sitze. Sehr gut ablesbare Instrumente, informative und sehr gut ablesbare Displays. Zahlreiche Ablagen. Hochwertige Materialien, gute Verarbeitung. Zahlreiche nützliche Details wie Kleiderhaken, Auftritt im Stoßfänger, Scheibenwaschanlage direkt am Wischer.
- ⊖ Knappe Serienausstattung mit Frontantrieb, kein Handschuhfach, je nach Ausstattung gewöhnungsbedürftige Bedienung, schwer schließende Fahrerhaustüren.

Antrieb

- ⊕ Kräftiger und antrittsstarker sowie sehr elastischer Motor, niedrige Geräuschkulisse. Für Fronttriebler gute Traktion. Hervorragend abgestimmtes Getriebe mit großer Spreizung, schnelle und weiche Schaltungen.
- ⊖ Motor rau und teilweise lärmig, nur Abgasstufe Euro 6c.

Fahrwerk/Sicherheit

- ⊕ Bereits leer guter, beladen sehr guter Komfort. Sehr sicheres Fahrwerk, guter Geradeauslauf, präzise reagierende Lenkung. Viele Assistenzsysteme lieferbar.
- ⊖ Lenkung bei niedrigen Geschwindigkeiten ohne Rückmeldung, beladen hohe Seitenneigung und Tauchneigung der Karosserie. Empfindlichkeit bei Bodenwellen. Langer Radstand lässt unter dem Heck kein Reserverad zu.

Laderaum

- ⊕ Im Vergleich zum Hecktriebler niedrige Ladekante und großes Volumen, sinnvolle Haltegriffe (Aufpreis), stabile Zurrösen, sichere Verriegelung der geöffneten Schiebetür. Trennwand mit großem Fenster.
- ⊖ Hoher Einstieg wegen fehlender Trittstufen zum Laderaum.

Kosten

- ⊕ Günstiger Kraftstoffverbrauch, lange Wartungsintervalle, dichtes und professionelles Servicenetz. Großer Adblue-Tank. Voraussichtlich sehr einfacher Wiederverkauf.
- ⊖ Listenpreis für 3,5-Tonner hoch. Große Motorölmenge steigert Servicekosten. Kürzere Wartungsintervalle als Hecktriebler.