

Bulliger Auftritt: Sprinter mittellang und mittelhoch mit stimmigen Proportionen in edler gedeckter Lackierung.



Blaue Stunde

Im Test: der Mercedes Sprinter 315 CDI. Still und leise hat der Sprinter mit Hinterradantrieb neue Dieselmotoren erhalten. Der Transporter gilt als Blue Chip unter den großen Transportern.

Auf der Antirutschmatte im Frachtraum lagern zwölf Kunststoffkisten mit zusammen 157 bleigefüllten Säckchen à 5 kg und weiteren 21 Säcken à 10 kg. Ergibt eine Tonne Ballast, gut gesichert mit Sperrbalken vorn, einem straff gespannten Netz oben sowie drei strammen Zurrgurten drumherum. Den Sprinter stört dies nicht, kerzengerade und mit durchgestrecktem Rücken steht das Modell mit Hinterradantrieb da, mit stimmigen Proportionen, eingekleidet in den guten blauen Anzug.

Trittstufen seitlich und hinten führen zum hochgelegenen Boden, Haltegriffe sichern die Kletterpartie. Die geöffnete Schiebetür arretiert unbeirrt, anders als die etwas labbrig stehenden Hecktüren. Fluchtlicht per LED-Lichtleisten, geschützt

in Kanälen verlegte Kabel, verschiebbare Kunststoffböcke in der Trittstufe für Längsbeladung mit Paletten, geschickt überbaute Radkästen, jede Menge Airline-Schienen, zehn handfeste Zurrösen – Mercedes weiß, wie man Transporter baut.

Und wie man Geschäfte macht, viele der praktischen Details kosten extra. Die Vollausrüstung gibt sich erfolgreich Mühe, den ohnehin hohen Listenpreis von netto gut 40.000 Euro zu verdoppeln. Einmal mit allem, Doppel-Whopper XXL. Als Ballast kommen ein nicht ganz leichtgewichtiger Fahrer und dessen Utensilienkoffer hinzu. Die Tanks von Diesel und Adblue sind bis Oberkante Unterlippe gefüllt. Macht ziemlich genau 3,5 Tonnen Testgewicht.



Hoher Ladeboden mit seitlicher Trittstufe und Palettenstützen für Längsbeladung und volle Ausnutzung des Laderaums.

Neues Antriebskonzept

Dagegen tritt eine neue Antriebseinheit an, geprägt vom Zweiliter-Diesel Mercedes OM 654 und dem hauseigenen Neungang-Automatikgetriebe. Wobei „neu“ in Anführungsstrichen steht, denn beides hat sich in den PKW mit Stern seit Jahren bewährt, ist also gut trainiert. Die Theorie klingt appetitlich. Da wäre ein Aluminium-Motorblock, kombiniert mit Stahlkolben und einer aalglatten Beschichtung der Kolbenwände. Der Sprit



Cockpit mit sehr bequemen Sitzen, enorm viel Platz, zahlreichen Ablagen sowie einer hochwertigen Einrichtung.



Neungang-Automatik mit platzsparendem Wählhebel am Lenkrad. Dazu eine elektronische Feststellbremse und das Cockpit ist freigeräumt.



Die Klaviatur rund ums Lenkrad bei Vollausrüstung verlangt Übung, hier wird gewischt, gedrückt und geschrollt.



Zentral im Cockpit sitzt auf Wunsch ein weiteres Display mit prächtiger Bildqualität, hier lassen sich unter anderem Verbrauchskurven abrufen.



Schlaue Kameras: Die Vogelperspektive mit geteiltem Bildschirm deckt 360 Grad ab und hilft, lästige und teure Rangierschäden zu vermeiden.



Klar gezeichnete Instrumente, mittendrin je nach Ausstattung ein sehr informatives Display.

schießt mit bis zu 2.500 bar in den neu geformten Brennraum. Was hinten rauskommt, das reinigt eine Kombination von Hochdruck- und Niederdruck-Abgasrückführung und ein doppelter SCR-Kat. Ach ja, da wären hier 110 kW (150 PS) Leistung und 340 Nm, gut portioniert vom sehr weit gespreizten Getriebe.

Trotz der vornehm-dunklen Lackierung, eine Fahrt ins Blaue ist heute nicht vorgesehen. Im Gegenteil: Der Tag beginnt mit der präzise definierten Testroute hinunter in die City, da heißt es die Ärmel aufkremeln und die Außenspiegeloehren aufmerksam aufstellen. Auf ebenem Geläuf schießt das Getriebe den Diesel gern in den unteren Bereich des maximalen Drehmoments, schaltet hoch in Segmente um 1.500 Touren. Die Maschine steckt das lässig weg. Selbst bei niedrigeren Drehzahlen schüttelt sie sich nicht verärgert, kennt auch nicht das aus früheren Modellen bekannte Wummern der Kardanwelle.

Das Getriebe verschleißt die Gänge beim Wechsel souverän, Schaltungen

sind nur am Motorgeräusch und den Zuckungen des Drehzahlmessers zu bemerken. Aber wenn's knifflig wird, zum Beispiel in der Tempo-30-Zone bergauf als Hindernisparcours plus Gegenverkehr, dann schaltet die Automatik mitunter etwas aufgeregt ruppig. Sehr unauffällig funktioniert Start-Stopp, geschickte Fahrer steuern die Anlage mit Dosieren des Bremspedals. Leise und gelassen gleitet der Sprinter durch die Häuserschluchten. Ungepflegte Straßen filtert das flauschige Fahrwerk souverän. Übrigens auch unbeladen, dann kommen allenfalls kurze Stöße leicht durch.

City-Spezialist

In der Stadt profitiert der Sprinter mit Hinterradantrieb von seiner Wendigkeit. Während Kollege Frontriebler noch umständlich rangiert, hat er schon mühelos auf der Hinterhand gedreht und flutscht durch Engstellen. Dort zeigt der riesige teure Monitor heikle Situationen aus der Vogelperspektive, eine Wonne beim Rangieren und sinnvoller Schutz vor den

typischen Schäden an Schwellern und Stoßbecken. Springt der Paketdienstler schnell raus und wieder rein, hat er im Cockpit freie Bahn: Die elektronische Feststellbremse beschränkt sich auf eine Taste, der Getriebewählhebel sitzt am Lenkrad. Die elektrische Lenkung reagiert bei niedrigem Tempo leicht und präzise, allerdings auch gefühllos.

Gewöhnung verlangt die Bedienung, jedenfalls bei reichlich Assistenzsystemen an Bord: Lenkradtasten drücken, wischen, scrollen – Mercedes eben. Ebenso wie MBUX mit seiner freundlichen Damenstimme. Die Kollegin arbeitet im Transporter indes nur in Teilzeit: Die mündlich ausgesprochene Bitte zur Verstellung der Innentemperatur weist sie ab – ein Zeichen von Emanzipation?

Exakt 8,7 l/100 km genehmigt sich der beladene Mercedes auf der Stadtrunde. Ein guter Wert, wenn auch weit entfernt von der unrealistischen NEFZ-Norm, an der Mercedes festhält. Freundlicherweise bewertet der Sprinter die Fahrweise und verteilt Bonuskilometer

Technische Daten

Maße und Gewichte

Länge gesamt	5.932 mm
Breite gesamt	2.020 mm
Breite über Außenspiegel	2.345 mm
Höhe gesamt	2.645 mm
Radstand	3.665 mm
Wendekreis	13,4 m
Breite/Höhe Schiebetür	1.260/1.899 mm
Breite/Höhe Hecktür	1.555/1.927 mm
Laderaum über Fahrbahn	626 mm
Laderaum (L/B/H)	3.272/1.787/2.009 mm
Breite zw. den Radkästen	1.350 mm
Ladevolumen	10,5 m³
Leergewicht Testwagen	2.320 kg
Nutzlast	1.180 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, 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 82,0/92,3 mm, Hubraum 1.950 cm³, Leistung 110 kW (150 PS) bei 3.800/min, maximales Drehmoment 340 Nm bei 1.500-2.400/min. gekühlte Hochdruck- und Niederdruck-Abgasrückführung, Oxidationskatalysator, Partikelfilter, SCR-Technik mit Adblue-Einspritzung, schadstoffarm nach Euro 6d-Temp.

Antrieb: Neungang-Wandlerautomatik, Betätigung per Lenkstockhebel und Schaltpaddel, Übersetzungen 5,354 / 3,243 / 2,252 / 1,636 / 1,211 / 0,865 / 0,717 / 0,601, R-Gang 4,798. Übersetzung Differenzial 3,923. Antrieb auf Hinterräder.

Fahrwerk

Vorne Einzelradaufhängung mit Dämpferbeinache, Querblattfeder und unteren Dreiecks-Querlenkern, Stabilisator. Hinten Starrachse mit Einblatt-Parabelfedern, Stabilisator. Reifen 235/65 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	93 L (Serie 71 L)
Adblue	22 L
Motoröl mit Filter	6,3 L

Wartung/Garantie

Wartung: max. 60.000 km/2 Jahre
Garantie: zwei Jahre Werksgarantie ohne Kilometerbegrenzung, zwölf Jahre Garantie gegen Durchrostung.

Preis

Mercedes Sprinter 315 CDI, L2H2, 110 kW (150 PS), Automatik, 45.005* Euro *ohne Mehrwertsteuer

Messwerte

Beschleunigung:

0 – 50 km/h	4,7 s
0 – 80 km/h	10,5 s
0 – 100 km/h	15,7 s

Elastizität:

60 – 80 km/h (Kickdown)	5,1 s
60 – 100 km/h (Kickdown)	10,5 s
80 – 120 km/h (Kickdown)	14,4 s
Höchstgeschwindigkeit	160 km/h
Innengeräusche	
Stand/50/80/100 km/h	45/61/64/67 db(A)
Vmax 72 dB(A)	

Kraftstoffverbrauch:

Normverbrauch innerorts / außerorts / kombiniert	7,1 / 7,2 / 7,3 L/100 km
CO2-Emission kombiniert	190 g/km
Teststrecke beladen	10,3 L/100 km
Testverbrauch min./max.	8,7-14,1 l/100 km

Testverbrauch Adblue:

0,27 l/100 km über Gesamtfahrstrecke

Was unser Tester sagt

Randolf Unruh



Fahrerhaus:

- + Sehr gutes Platzangebot, hervorragende Sitze. 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.
- Je nach Ausstattung gewöhnungsbedürftige Bedienung, schwer schließende Fahrerhaustüren.

Antrieb:

- + Kräftiger und laufruhiger sowie elastischer Motor, niedrige Geräuschkulisse. Beladen gute Traktion. Sehr gut abgestimmtes Automatikgetriebe mit großer Spreizung, schnelle und weiche Schaltungen.
- Automatikgetriebe wirkt mitunter etwas unentschlössen.

Fahrwerk/Sicherheit:

- + Bereits leer ein guter, beladen sehr guter Komfort. Sicheres Fahrwerk, guter Geradeauslauf, präzise reagierende Lenkung. Viele Assistenzsysteme lieferbar.
- Lenkung bei niedrigen Geschwindigkeiten ohne Rückmeldung, beladen hohe Seitenneigung und Tauchneigung der Karosserie.

Laderaum:

- + Sinnvolle Haltegriffe, stabile Zurrösen, sichere Arretierung der geöffneten Schiebetür, Palettenstützen im Einstieg. Trennwand mit großem Fenster, helle LED-Beleuchtung, beladbare Radkästen.
- Hohe Ladekante, Nutzlast und Volumen allenfalls durchschnittlich. Viele sinnvolle und praktische Details nur gegen Aufpreis.

Kosten:

- + Sehr lange Wartungsintervalle, dichtes und professionelles Servicenetz. Großer Adblue-Tank. Sehr großer Kraftstofftank (Aufpreis). Voraussichtlich sehr einfacher Wiederverkauf.
- Listenpreis für 3,5-Tonner sehr hoch. Große Motorölmenge steigert Servicekosten.

bei Wohlverhalten an den Pedalen. Hier sind's genau 13,6 nach 36 km, gut gelaufen also.

Kontrastprogramm

Der Kontrast heißt Autobahn, zunächst gelassen mit 120 Sachen. Das entspricht dank der großen Spreizung des Getriebes etwa 2.100 Umdrehungen. Die Fahrgeräusche sind niedrig, gute Voraussetzungen

für eine entspannte Langstrecke. Ursache sind unter anderem dicht schließende Türen, die deshalb mit Macht zugeworfen werden müssen. Das sehr komfortable Fahrwerk schluckt Unebenheiten souverän. Zwar wiegt sich der Sprinter bei heftigen Spurwechseln tief in den Federn und neigt sich zur Seite wie ein Schiff in schwerer See, fängt sich aber sofort wieder. Etwas zackig reagiert der Abstands-

Assistent, das können Fahrer mit Augenmaß weit sanfter. Der Spurhalte-Assistent warnt pünktlich und greift zur Not ein. Der Totwinkel-Assistent dürfte Überholverkehr ruhig etwas früher anzeigen.

Generell aber kann es sich der Fahrer im vielfach verstellbaren Sitz bequem machen. Die üppige Polsterung gibt gleichzeitig viel Halt – Klasse. Die Trennwand ist mit Stoff ausgeschlagen, Kleiderhaken sit-



Aus jeder Perspektive ein stimmiger Anblick – der Blue Chip unter den großen Transportern.

zen an den richtigen Stellen. Zusammen mit reichlich Platz – auch im Fußraum – und diversen Ablagen entpuppt sich der Sprinter als ausgezeichnete Langstreckler. Wenn nur das Radio nicht so quäken würde – rund 2000 Euro für das Multimediasystem MBUX und dann ein Schepperklang? Unterwegs schaltet das Getriebe an leichten Steigungen etwas übereifrig zurück, erst recht beim Wiederbeschleunigen nach Geschwindigkeitsbegrenzungen, dann geht's etwas nervös gleich mehrere Gänge hinunter. Der Verbrauch von 10,6 l/100 km ist angesichts der hochgewachsenen Karosserie akzeptabel. 19,5 Bonuskilometer vergibt der Sprinter, nicht schlecht für 67 km Fahrt.

Zurück geht es zunächst im gestreckten Galopp. 160 Sachen rennt der Sprinter nach einigem Anlauf, dreht dabei im höchsten Gang nicht mal 3.000 Touren. Der Motor hält sich auch jetzt im Hintergrund, der Wind rauscht dezent um die Karosserie, es bleibt ruhig an Bord. Bonusmeilen gibt's bei Dauervollgas nicht, die Verbrauchskurve im großen mittigen Display verläuft konstant am Anschlag. Der Mercedes genehmigt sich jetzt zwar

Vorteil Hinterradantrieb?

Der Preisunterschied ist deftig: Rund 4.000 Euro kostet der Sprinter mit Hinterradantrieb mehr als der Kastenwagen mit angetriebenen Vorderrädern – lohnt sich das? Zumal der Fronttriebler den niedrigeren Ladeboden mitbringt und in Basisausstattung laut Konfigurator 65 kg mehr Nutzlast stemmt. Der Hecktriebler kontert mit einem fast zwei Meter kleineren Wendekreis und viel längeren Wartungsintervallen, 60.000 statt 40.000 km. Unter der Haube arbeitet der feine neue Motor OM 654 mit 110 kW (150 PS) und 340 Nm anstelle des Radaubraders OM 651 (105 kW/143 PS, 330 Nm). Mit Automatik gibt's hier wie dort neun Gänge, das Getriebe stammt von Mercedes (Hinterradantrieb) oder ZF (Vorderradantrieb). Laut Norm ist der Hecktriebler einen Liter sparsamer, im Test schmolz der Vorsprung auf 0,2 l/100 km zusammen.

Aber die Ausstattung: breitere Reifen, getönte Scheiben, elektrisch verstell- und beheizbare Außenspiegel, zweifach verstellbares Lenkrad, Ablagen unten und oben, Armlehnen, verstellbarer Beifahrersitz, Vorrüstung für DAB-Radio und ein Haltegriff am HeckEinstieg – am Sprinter mit Heckantrieb ist alles drin und dran, der günstigere Fronttriebler wirkt im Vergleich wie ein armer Verwandter.

14 l, aber ein Schnitt von 125 Sachen ist aller Ehren wert. Die nächste Bonusgutschrift folgt auf der zweiten Hälfte der Etappe mit Geschwindigkeitsbegrenzung.

Landpartie

Es folgt eine Landpartie, gut gemischt mit viel Auf und Ab, Ortsdurchfahrten, engen Kurven, Rollstrecken. An Steigungen gibt sich das Getriebe mitunter unentschlossen, traut dem Drehmoment des Motors nicht so recht. Die Maschine schreit dann bei hohen Drehzahlen etwas verärgert hell auf, typischer Mercedes-Klang. Also Eingriff per Schaltpaddel am Lenkrad, Ruhe bitte. Andererseits meistert die Automatik Kreisverkehre und andere Stellen mit schnell wechselnden Tempi gekonnt, verhaspelt sich nicht, trotz der neun Gänge.

In flotten Kurven legt sich der Transporter trotz tiefer Ladung weit auf die Seite. Fährt der Fahrer keine saubere Linie, bremst ihn das ESP rigoros aus. Nein, ein

Kurvenräuber ist der Mercedes nicht, der hier schwerfällig wirkt. Und etwas unauffällig, jedenfalls der mitunter schludrige Verkehrszeichenassistent. Trotzdem gibt's 15 Bonuskilometer auf 67 km Strecke, der Verbrauch von 10,2 Litern ist eher durchschnittlich.

Das gilt dann auch fürs Gesamtergebnis von 10,3 l, noch mit Winterreifen und bei kühlen Temperaturen. Dabei quitierte die Technik auf 255 km Strecke immerhin 75 Bonuskilometer, die Tour kann daher nicht so schlecht gewesen sein. Ein Knauer ist der Sprinter mit der neuen Maschine also nicht. Aber er fährt noch ruhiger, souveräner und damit komfortabel wie nie. Durchdacht bis in die letzte Fuge der soliden und gut verarbeiteten Karosserie ist er ja ohnehin. Kein blaues Wunder also. Aber auf jeden Fall der Blue Chip unter den großen Transportern. Wie wär's nun mit einer Fahrt ins Blaue?

Randolf Unruh

ALTEC
Altec GmbH, Rudolf-Diesel-Str.7
 D-78224 Singen, Tel.: 07731/8711- 0
 Fax: 07731/8711-11
 E-Mail: info@altec.de
 Internet: www.altec.de

ALU-RAMPEN



Profi Pit
 STAHLFERTIGGRUBE

Für LKW Werkstätten und Bahntechnik in Modul-Bauweise. Konfigurierbar als Arbeitsgrube oder Prüf- und Diagnosegrube aus eigener Produktion.

Fordern Sie ein unverbindliches Angebot an!

Boos Werkstatt- und Industrieausrüstung GmbH
 Im Lipperfeld 9a | 46047 Oberhausen
 Telefon +49 (0)208 8 24 54 -20
 Fax +49 (0)208 85 68 88
 E-Mail info@boos.de
 www.profitpit.de | www.boos.de

©2017 Profi Pit by ICF-Gruppe