



Einstieg, Cockpit, Laderaum:
alles, wie es sein soll

Erfolgreicher denn je

Beim Test mit dem Mercedes-Benz Sprinter 316 CDI zeigte sich, warum Daimler in dieser Fahrzeugklasse so erfolgreich ist.

Seit Juli 2013 rollt der neue Mercedes-Benz Sprinter vom Band und bricht einen Absatzrekord nach dem anderen. Er bleibt laut Mercedes-Benz Vans damit weiter die Nummer 1 bei den großen Transportern im Segment rund um 3,5 t Gesamtgewicht und konnte mit einem aktuellen Marktanteil in Deutschland von über 30 Prozent stolz sein einjähriges Produktions-Jubiläum begehen.

Was hat denn nun der New Sprinter, was andere Transporter nicht haben? Auf der Fahrt mit dem 316 CDI Kombi Bluetec 6 für 3,5 t Gesamtgewicht sollte das herausgefunden werden. Vornan stehen sowohl Euro 6 als auch das Ver-

sprechen herausragend niedriger Verbrauchswerte. Es kommen noch fünf neue Sicherheitsysteme hinzu, darunter einige, die erstmals in der Transporterklasse zum Einsatz kommen.

Vor allem dreht sich Vieles um den 4-Zylinder-Motor OM 651. Im Testfahrzeug liefert die stärkste Version des kleinen Euro-6-Hightech-Diesel OM 651 aus 2,1 l Hubraum satte 163 PS bei 3.800/min und gibt vor allem ein durchzugsstarkes maximales Drehmoment von 360 Nm bei bereits 1.400 bis 2.400/min ab.

Daimler sieht sich mit dem OM 651 an der Entwicklungsspitze und nennt als Highlights neben Euro 6 vor allem eine überaus beträcht-

liche Kraftentfaltung dank Common-Rail-Direkteinspritzung und zweistufigem Abgasurboladersystem sowie eine hohe Laufruhe dank Voreinspritzung, Lanchester-Ausgleich mit zwei gegenläufig drehenden Wellen, nach hinten verlegtem Nockenwellenantrieb und einem Zweimassen-Schwungrad. Für saubere Abgase gemäß sorgt beim Bluetec-Motor OM 651 eine Kombination aus Abgasrückführung mit zweistufiger Kühlung, Oxikat, Partikelfilter sowie SCR-Technologie mit Adblue-Einspritzung.

Überzeugende Fahreindrücke

Beim Test konnte der Sprinter 316 Bluetec 6 vor allem mit PKW-ähnlichem Fahrgefühl, Handling und Wendigkeit begeistern. Das beginnt schon nach dem Start mit dem für einen 4-Zylinder-Diesel sehr runden und vibrationsarmen Lauf. Die schon von unteren Drehzahlen an dominante Kraftentfaltung des kleinen Langhubers OM 651 ist einfach phantastisch. Immerhin wird der Sprinter bei einem Leergewicht von rund 2,6 t mit einem Leistungsverhältnis von etwa 63 PS/t und einem Drehmomentniveau 138 Nm/t vorangetrieben. Bei Teilbeladung sowieso und auch ausgelastet dürfte der 3,5-Tonner (47 PS/t und 103 Nm/t) bei der Motorpower ziemlich munter auf das Gaspedal reagieren.

Einen Extrapunkt hat sich das 7-Gang-Automatgetriebe „7G-Tronic-Plus“ verdient. Die Getriebeelektronik zeigte sich ideal auf die Drehmomentstärke des Motors abgestimmt und hatte immer eine passende Gangwahl für ein wirtschaftliches Fahren parat. Insgesamt

ließ sich so der Sprinter mit niedrigem Drehzahlniveau sehr sparsam und bei sehr hoher Fahrharmonie überaus komfortabel bewegen.

Sparsam unterwegs

Das spiegelt sich auch in wirtschaftlichen Verbrauchswerten wider. Insgesamt war das Testfahrzeug knapp 900 km unterwegs. Dabei wurde auf Abschnitten mit gering hügeliger Topographie, hohen Autobahn- und Überlandanteilen bei wenig Stadtfahrten und moderater Fahrweise ein minimaler Durchschnittsverbrauch von etwa 7,1 l/100 km erzielt. Der ma-

ANZEIGE



ximale Durchschnittsverbrauch von 10,1 l/100 km ergab sich bei Einsätzen in anspruchsvoller Topographie überland mit vermehrten Stadtfahrten und einigen kürzeren Autobahnabschnitten mit flacherer Topographie bei angestrebter Höchstgeschwindigkeit.

Die Werte wurden über Nachtanken ermittelt und sind für einen Transporter mit Hochdach im Aufmaß von 5,91 x 1,99 x 2,95 m (Länge x Breite x Höhe) auf zum Teil sehr anspruchsvollen Testabschnitten und zeitweise stockendem Verkehr im Stau recht sparsam.

Beim Test konnte der Sprinter mit PKW-ähnlichem Fahrgefühl, Handling und Wendigkeit begeistern.



Check der Zugänglichkeit

DAS NEUE MEISTERSTÜCK VON EXPERTEN: DER NEUE HD

entwickelt für anspruchsvollen Komfort, mit beeindruckendem Innenraum, hoher Leistung und niedrigem Kraftstoffverbrauch.



TEMSA
Value in motion

TEMSA Deutschland GmbH
Gottlieb-Daimler-Ring 8
74906 Bad-Rappenau
T: +49 (0) 7066 91197-0
F: +49 (0) 7066 91197-29

temsa.com





Klimatisierung und Ablagefächer

Sympathischer Geselle

Der New Sprinter weckt schon auf den ersten Blick Sympathien. Das geschickte Facelifting mit optisch deutlich geschärftem und markantem Profil lässt ihn im Vorgängervergleich noch selbstbewusster und dynamischer auftreten. Im Stil der aktuellen Designlinie von Mercedes-Benz steht die markentypische Kühlermaske jetzt senkrechter und erhält mit drei Lamellen und unterer Rahmung noch mehr Präsenz. Markant sind auch die neuen Frontscheinwerfereinheiten und der Stoßfänger.

Auch das Interieur zeichnet sich durch eine gesteigerte Wohlfühlatmosphäre dank höherwertiger Haptik und Optik aus. Auch Verbesserungen im in allen Punkten vorbildlichen Cockpit erhöhen Eleganz und Praxisgerechtigkeit. In der Hauptsache sind es ein verbesserter Fahrersitz, ein neues, besonders griffiges Multifunktionslenkrad und Chrom-Applikationen. Hinzu kommt eine neue Radiogeneration, um die Nachfrage nach moderner Unterhaltungselektronik abdecken zu können.

Für alle Fälle

Der geräumige Innenraum des New Sprinter hat innovative Ausstattungsideen wie einen Warm- und Kühlluftkanal sowie ein variables Kombi-Konzept für Bestuhlungsvarianten von

2 bis 8 und bei Einbau des erhältlichen Beifahrer-Doppelsitzes bis 9 Personen einschließlich Fahrer zu bieten. Im Fahrgastraum sind vor allem der sehr bequeme Sitzabstand und eine Stehhöhe von rund 1,82 m, ein großzügig dimensionierter Schiebetüreinstieg sowie eine schicke und wärmedämmende Schwarzglas-Option hervorzuheben. Allerdings fällt beim Einstieg die unkomfortabel hohe Antrittshöhe auf. Im reinen Personentransport ist deshalb die Option mit elektrischer Trittstufe sehr empfehlenswert. Sie fährt automatisch mit der Schiebetür beim Öffnen und Schließen ein und aus.

ANZEIGE



Safety first

Das hohe Sicherheitsniveau war seit langer Zeit das Alleinstellungsmerkmal der Transporter und Vans unter der Marke Mercedes-Benz. Diese Tradition wird auch beim New Sprinter mit fünf neuen Assistenzsystemen, die teilweise erstmals in der Transporterklasse zum Einsatz kommen, fortgesetzt. So ist zunächst das adaptive ESP mit neuem integrierten Seitenwind-Assistent CA (Crosswind Assist) serienmäßig an Bord. Optional stehen Abstands-Warnassistent CPA (Collision Prevention Assist) und der Totwinkel-Assistent (Blind Spot Assist) sowie Fernlicht-Assistent HA (Highbeam Assist) und der Spurhalte-Assistent LKA (Lane Keeping Assist) zur Wahl. Die optionalen Assistenzsysteme sind wie auch diverse Sonderausstattungen als Einzelextras beziehungsweise in logisch zusammengestellten Paketen erhältlich.

Beim Test stellte sich der Mercedes-Benz Sprinter 316 als vielseitiges Kombifahrzeug für Einsätze als Hotelshuttle und Vereinsfahrzeug in Reise-, Taxiunternehmen und Sozialdiensten vor. Hinzu kommt ein für diese Einsatzbereiche ausreichendes Kofferraumangebot.

Falls Warentransporte durchzuführen sind, stehen maximal eine Laderaumlänge von rund 3,26 m und Laderaumhöhe von 1,94 m und ein Ladevolumen von etwa 10,5 m³ sowie entsprechende Sicherungsösen zur Verfügung.

Adelbert Schwarz

Technische Daten: Mercedes Sprinter 316

Maße und Gewichte

Kombi Hochdach	
Aufmaß (Länge/Breite/Höhe)	5,91/1,99/2,95 m
Höhe Fahrzeugdach	ca. 2,72 m
Sitzplatzzahl einschließlich Fahrer	8
Fahrgastraum über Fahrbahn	ca. 637 mm
Bodenfläche (L/B/H)	ca. 3,26/1,78/1,94 m
Breite zwischen Radkästen	ca. 1,35 m
Raumvolumen	ca. 10,5 m ³
Leergewicht Testwagen	ca. 2,6 t
Nutzlast	ca. 900 kg
Zulässiges Gesamtgewicht	3,5 t
Zul. Achslast vorn/hinten	1.650/2.250 kg
Anhängelast gebremst	2.000 kg
Anhängelast ungebremst	750 kg
Zul. Zuggesamtgewicht	5.500 kg

Antriebsstrang

Motor: flüssigkeitsgekühlter 6-Zylinder-Reihen-Turbodiesel OM 651 Euro 6; zweistufiges Abgasturbolader-System; Common-Rail-Direkteinspritzung; 4 Ventile/Zylinder; Bohrung/Hub:

83/99 mm; Hubraum: 2143 cm³; Leistung: 163 PS (120 kW) bei 3.800/min; maximales Drehmoment: 360 Nm bei 1.400 bis 2.400/min; Abgasnachbehandlung: Kombination aus Abgasrückführung, Oxidationskatalysator, Partikelfilter und SCR-Technologie mit Adblue-Einspritzung

Antrieb: 7-Gang-Wandler-Automatgetriebe 7G-Tronic Plus; Gesamtauslegung: 159 km/h bei Nenndrehzahl

Fahrwerk

Vorne Einzelradaufhängung an Dämpferbeinen mit GfK-Querblattfeder, Stabilisator. Hinten starre Rohrachse, Längsblattfedern. Reifen 235/65 R 16 C

Bremsen: hydraulische Zweikreisbremse, vorn innenbelüftete, hinten massive Scheibenbremsen, ESP mit ABS, ASR, elektronisch geregelte Bremskraftverteilung, Bremsassistent, Anfahrhilfe. Mechanisch auf Trommeln an den Hinterrädern wirkende Feststellbremse.

Wartung/Garantie

Intervall verschleißabhängig, maximal 60.000 km zwei Jahre Werksgarantie, Mobilitätsgarantie.