

---

## Vorstellung Mercedes-Benz Sprinter: Transporter mit Urlaubsqualitäten

Von Michael Kirchberger

Lange erwartet, im Juli kommt sie zu den Händlern, die dritte Generation des Mercedes-Benz Sprinter: Die Nachfrage ist groß, denn Spediteure, Handwerker und Paketdienste baden wohligh in einer Flut von Aufträgen, Bauboom und Internet-Handel sind die maßgeblichen Triebfedern dafür. Deshalb hat Mercedes ordentlich aufs Gas gedrückt. Schließlich gilt es, den eben erneuerten oder neu eingeführten Angeboten von VW und Ford, dem Crafter und dem Transit, einen mindestens ebenbürtigen Gegner entgegenzustellen.

Wenigstens 23 788 Euro kostet die Basisversion als Fahrgestell mit Fahrerkabine, die weitere Spreizung der Preisliste könnte größer nicht sein. Der Sechs-Meter-Kastenwagen mit Basismotorisierung bringt es schon auf 34 880 Euro, das V6-Spitzenmodell 519 CDI kommt auf stolze 65 155 Euro – ohne die vielfältigen Extras. Der Grund liegt nicht zuletzt am Produktionsstandort. Während andere ihre Transporter unter anderem im Billiglohnland Polen bauen lassen, produziert Mercedes-Benz den Sprinter in Düsseldorf und Ludwigsfelde bei Berlin. Dort entstehen die bis zu 1700 Varianten, die eine Kombination von drei Radständen, vier Aufbauängen, drei Dachhöhen und zunächst vier Motoren ermöglicht.

Das neue Gesicht des Erfolgsmodells hat nichts von seiner Markenidentität verloren, die Materialqualität im Innenraum wurde zumindest teilweise aufgewertet. Vor allem das Komfort- und Sicherheitsangebot hat sich verbessert, so gibt es neben der Klimaanlage nun auch beheizbare und elektrisch verstellbare Sitze sowie eine Internetverbindung mit vielen Service-Funktionen für Gewerbetreibende und Freizeitfahrer. Denn auch der neue Sprinter soll wieder als Basisfahrzeug unter den Reisemobilisten Freunde finden. Für sie steht der stärkste der drei Vier-Zylinder-Diesel mit einer Leistung von 177 PS (130 kW) statt 163 PS (120 kW) exklusiv bereit. Außerdem eignet sich die zusätzlich zu den hinterrad- und allradgetriebenen Modellen neu angebotene Variante mit Frontantrieb für den Freizeiteinsatz besonders gut. Sie hat eine um acht Zentimeter niedrigere Einstiegshöhe und 50 Kilogramm mehr Nutzlast, was besonders für die Einhaltung der 3,5-Tonnen-Grenze Vorteile bietet, die erhöhte Straßenmaut im Ausland sowie Tempolimit und Überholverbote für Lastwagen umgeht.

Eine hohe Verarbeitungsqualität wird per se von Daimler erwartet. Eine erste Probefahrt zeigt, dass sie auch beim neuen Sprinter tadellos ist. Weitgehend zumindest. Denn selbst in den gut oder komplett ausgestatteten Versionen finden sich in manchem Winkel Verkleidungen, die nicht nur aussehen wie billiges Hartplastik, sondern sich auch so anfühlen. Bei der Materialwahl zumindest hat der Rotstift ordentlich mitgeschrieben. Dafür überrascht der Sprinter mit vielen Optionen aus den Premium-Baureihen der Personenwagenabteilung. Etwa mit dem griffigen Lederlenkrad mit Multifunktionstasten, wie es auch in der E- und S-Klasse zu finden ist. Die Sitze bieten ebenfalls gute Qualität, ob eine elektrische Verstellmöglichkeit jedoch in einem Pritschenwagen erforderlich ist, sei dahingestellt. Ablagen gibt es reichlich, ob für Urlaubsaccessoires der Freizeitchauffeure oder die Lieferpapiere des Paketdienstfahrers. Wobei der zunehmend auf sie verzichten kann, der Sprinter ist auf Wunsch stets mit dem Internet verbunden und erlaubt so weitgehend den Verzicht auf Papier.

Von großem Nutzen ist dabei das Kommunikationssystem Mercedes Connect Pro, das

---

mit dem jüngst in der A-Klasse eingeführten MBUX-System (Mercedes-Benz User Experience) kooperiert. Dieses ist in zwei unterschiedlichen Ausführungen zu haben, wahlweise mit sieben oder 10,3 Zoll großem Monitor. Per SMS erhält der Fahrer hierüber die Adressen der Abholstation und der Anlieferungsstelle, die Navigation startet automatisch. Dabei nutzt Mercedes die Dienste des Start-ups What-Three-Words, das die komplette Erdoberfläche in drei mal drei Meter große Parzellen aufgeteilt und jede einzelne mit einer Kombination aus drei Worten gekennzeichnet hat. Der Fahrer holt das Paket so bei „Polizist.Tafel.Kaufen“ ab und fährt es zu „Garten.Ziehen.Sand“. Dies sei einfacher beherrschbar als bisherige GPS-Angaben über die geografischen Daten mit Längen und Breitengraden, heißt es. Und wesentlich genauer als mit einer Klartextadresse, die etwa auf einer Großbaustelle nicht immer zielführend ist. Allerdings entbehren die Bezeichnungen der Logik. Eine Parzelle in der Wüste heißt nicht „Hitze.Sand.Durst“ und eine in der Arktis ebenso wenig „Frost.Kälte.Eis“.

Überarbeitet wurden die Vier-Zylinder-Motoren nur geringfügig, sie sind gute Bekannte aus der Vorgängergeneration. Die 2,1-Liter-Maschine leistet 114 PS, 142 PS und 163 PS (84 kW, 105 kW und 120 kW) und stellt Drehmomentspitzen von 300 bis 360 Nm zwischen 1200 und 2400 U/min bereit. Sie laufen zwar nicht ganz so weich und seidig wie das große V6-Aggregat, sind aber leise und sparsam. Mit 7,4 bis 8,4 Litern Diesel je nach Aufbau und Gewichtsklasse kommen sie über die 100-Kilometer-Strecke. Alle Motoren arbeiten mit Harnstoff-Einspritzung und einem SCR-Katalysator gegen hohe Stickoxid-Emissionen. Neu und zusätzlich zum bisherigen Automaten mit sieben Übersetzungsstufen ordnet sich das Automatikgetriebe mit neun Stufen im Antriebsstrang ein. Es wechselt die Gänge nicht minder sanft als das bisherige Getriebe. Serienstandard ist das manuelle Sechs-Gang-Getriebe, das sich präzise und mit kurzen Wegen schalten lässt, auch wenn die Kulissee manch knochigen Winkel hat, an dem es hakelt.

Weiter im Programm ist der 3,0-Liter-V6-Diesel mit 190 PS (140 kW) und 440 Newtonmetern Drehmoment, der vorzugsweise für die schnellen Midi-Bus-Versionen im Personentransport oder eben in hochwertigen Reisemobilen zu finden sein wird.

Besonders angenehm ist die komfortable Federung, die den Sprinter samt Fahrer und Ladegut sanft über die schlechte Straßen führt, vor allem auf tempomindernden Schwellen, wie sie in Wohngebieten häufig zu finden sind, beweisen die Dämpfer Nehmerqualitäten. Auch die Lenkung, die jetzt elektrisch unterstützt wird, ist ein deutlicher Fortschritt. Sie erleichtert das Rangieren und erlaubt fast sportliche Fahrweise, die zwar nicht gern gesehen wird, aber bei manch eiligen Expresslieferungen häufig zu beobachten ist. Hilfreich ist auch die Einparkhilfe mit 360-Grad-Kamera, die sich wohltuend auf die Schadenquote auswirken dürfte. Sie zählt zu den zahlreichen Assistenzsystemen, die Mercedes mit der neuen Sprinter-Generation einführt. Dazu zählen unter anderem Müdigkeitserkennung, Totwinkel-Überwachung, Spurhalte-Assistent, Verkehrszeichenerkennung und der Tempomat.

Bis zu 17 Kubikmeter Ladevolumen und bis zu 5,5 Tonnen Gesamtgewicht hat der Sprinter, der Variantenreichtum ist erheblich. Mercedes bietet auch Spezialfahrzeuge mit Kühlhausbau oder Kühlkoffer, Regalsystemen oder behindertengerechtem Zugang samt Rollstuhllift in Kooperation mit den Zulieferern und Ausbauern an. Ein eigenes Reisemobil auf Basis des Sprinter wird es dagegen nicht geben, hier baut man eher auf die Zusammenarbeit mit Premium-Marken wie Hymer, heißt es. Eine elektrisch angetriebene Variante ist dagegen in Vorbereitung, sie wird im nächsten Jahr an den Start gehen. Sie kommt je nach Akkuleistung (41 oder 55 kW) 115 oder 150 Kilometer weit und hat Nutzlasten von 1040 und 900 Kilogramm. Eine Version mit Gasbetrieb ist dagegen nicht vorgesehen. Falls die Diesel-Fahrverbote den Sprinter-Erfolg bremsen sollten, will Mercedes eine Benziner-Variante nachlegen. Die gibt es schon, wird aber zum Marktstart

---

nur in den Vereinigten Staaten angeboten. (ampnet/mk)

---

## Bilder zum Artikel



Mercedes-Benz Sprinter.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Michael Kirchberger

---



Mercedes-Benz Sprinter.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Michael Kirchberger

---



Mercedes-Benz Sprinter.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Michael Kirchberger

---



Mercedes-Benz Sprinter.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Michael Kirchberger

---



Mercedes-Benz Sprinter.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Michael Kirchberger

---



Mercedes-Benz Sprinter.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Michael Kirchberger

---



Mercedes-Benz Sprinter.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Michael Kirchberger

---



Mercedes-Benz Sprinter.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Michael Kirchberger

---



Mercedes-Benz Sprinter.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Daimler

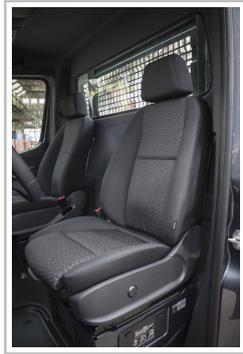
---



Mercedes-Benz Sprinter.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Daimler

---



Mercedes-Benz Sprinter.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Daimler



Mercedes-Benz Sprinter.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Daimler



Mercedes-Benz Sprinter.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Daimler



Mercedes-Benz Sprinter.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Daimler



Mercedes-Benz Sprinter.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Daimler