



◀ **Markante Scheinwerfer umrahmen die jetzt senkrechter stehende Kühlermaske der Sprinter-Baureihe. Die Scheinwerfer können mit Bi-Xenon-Lampen und LED-Leisten für das Tagfahrlicht aufgewertet werden**

## MB Sprinter 319 CDI (Euro 6)

# Mit „Sicherheit“ sparsam

**Flott wie zuvor verfügt der Euro-6-Sprinter von Mercedes-Benz über neue, sicherheitsrelevante Funktionen. Der Antrieb unseres Testwagens mit Sechszylinderturbodiesel und siebenstufigem Wandlerautomat versprach komfortables, aber auch wirtschaftliches Fahren.**

Nach ihrer Vorstellung im Jahr 1995 hat sich die Sprinter-Baureihe innerhalb kurzer Zeit zum Marktführer ihrer Klasse entwickelt. Mehrmals modifiziert ging Mitte letzten Jahres die aktuelle Version an den Start. Während sich die Leistungsdaten der Motoren nicht verändert haben, erfüllen sie nun die Abgasnorm Euro 6. Mercedes-Benz hat sich dazu der in Bussen und Lkw schon lange verwendeten SCR-Technologie bedient, eine Abgasreinigung mittels Katalysator und dem Additiv

AdBlue. Ergänzt wird sie um einen Partikelfilter. Fortan musste der Sprinter nun also auch zweifach tanken. Allerdings trägt die Harnstofflösung mit anfänglich knapp 5 % und mittlerweile nur noch rund 2,5 % im Bezug zum Dieserverbrauch nur geringfügig zu den Betriebskosten bei – derzeit kostet ein Liter AdBlue im 1 000-l-Gebinde etwa 35 Cent (plus MwSt.).

**Mercedes-Benz gibt einen Verbrauch von 6,3 l an**

Um sicherzustellen, dass stets ausreichend AdBlue vorhanden ist, bekommt der Fahrer rund 1 000 km vor Leerstand eine erste Warnmeldung angezeigt. Füllt er den AdBlue-Tank nicht auf, folgt 300 km später eine Reduzierung des Motor-drehmoments auf 75 %, nach weiteren 500 km wird die maximale Geschwindigkeit auf 20 km/h begrenzt. Der bei der Vorstellung im letzten Frühjahr genannte

Verbrauchswert von 6,3 l / 100 km ist allerdings auf den Kombi der unteren Gewichtsklasse mit 94 kW / 129 PS starkem Turbodiesel, manueller Sechsgangschaltung und dem optionalen „Blue-Efficiency plus“-Paket bezogen. Natürlich sind derlei Verbrauchswerte nicht unbedingt praxisgerecht – was auch an den überholten Prüfzyklen der entsprechenden EU-Richtlinie liegt. Jedoch haben sich bei unseren bisherigen Tests die verschiedenen Sprinter – vom Transporter bis zu den ausgebauten Kleinbusvarianten – stets als wirtschaftliche und ihrer Klasse entsprechend kraftvolle Fahrzeuge gezeigt. Ob dies gleichsam für die Euro-6-Ausführung zutrifft, wollten wir selber „erfahren“ – und zwar in einem Sprinter, der sich zumindest auch als Shuttle oder Kleinbus einset-

zen lässt. Verfügbar war ein 319 CDI als Kombi mit Hochdach und mittlerem Radstand sowie acht Sitzplätzen plus Fahrer – demnach mit Pkw-Führerschein zu fahren. Auf der Wunschliste stand zudem das Automatikgetriebe 7-G-Tronic-Plus, das sich mit allen CDI-Motoren kombinieren lässt. Ausnahmen bilden Varianten mit Tiefrahmenfahrzeuggestell (wie beim Niederflur-Sprinter City 77) oder Allradantrieb, für die es bei der altbekannten Fünfgangautomatik bleibt. Das Sahnehäubchen bildete der V6-Turbodiesel mit 3 l Hubraum

### Das Siebenganggetriebe lässt sich mit allen CDI-Motoren kombinieren

und 140 kW/190 PS Leistung – der einzige Sechszylinder unter Europas Transportern. Vor der Verbrauchsmessung hatten wir 20 Säcke Granulat mit insgesamt 500 kg Gewicht gleichmäßig im Fahrzeug verteilt und befestigt. Inklusive Fahrer betrug das Testgewicht somit 3 075 kg (Leergewicht 2 475 kg). Mit der Einstellung auf 22°C musste die Klimaautomatik abschließend heizen. Unsere Route führte von Bad Neuenahr-Ahrweiler in der Voreifel aus über die vielbefahrene A 61 in Richtung Ludwigshafen. Die Wetterverhältnisse waren miserabel, mit Regen und heftigen Windböen – auch während der Passage über den Hunsrück, die mit langen Steigungen und dichtem Verkehr aufwartete. Somit war eine

besonders umsichtige Fahrweise angebracht. Letztendlich ergab sich ein Durchschnittstempo von 97,6 km/h, wobei wir auf einigen leichten Abschnitten auch einmal ordentlich Gas geben konnten. Insofern sind wir nicht betont verbrauchsschonend gefahren. Dennoch zeigte sich der Testwagen sparsam:  $\varnothing$  11,5 l/100 km sind ein guter Wert, besonders angesichts der gegebenen Bedingungen. Für die Überlandstrecke starteten wir flussabwärts von Bingen aus über die B 9.

Die durchgehend ebene Route führte entlang des romantischen Mittelrheintals, anschließend durch Koblenz bis nach Sinzig, dann über die B 266 ahraufwärts zum Ausgangspunkt in Bad Neuenahr – inklusive etlicher Ampelstopps und einiger Baustellen. Dieses Mal war das Wetter besser und die Strecke weitgehend frei gewesen. Während der Ortspassagen hielten wir strikt Tempo 50 ein, was sich auszahlte, denn zwei Mal registrierten wir Laserpistolen im Einsatz, die nur allzu gerne auf flotte Transporter gerichtet werden. Da wo möglich erlaubte der kraftvolle Antrieb jederzeit zügiges Überholen. Für die 110 km lange Überlandstrecke ergab sich ein Verbrauch von nur  $\varnothing$  8,1 l/100 km, das Tempo betrug im Schnitt 67,1 km/h. Für die Gesamtstrecke (383 km, zwei Drittel

Autobahn) kamen wir somit auf  $\varnothing$  10,55 l/100 km bei einem Durchschnittstempo von 78,9 km/h. Dass der Antrieb – trotz V6-Motor und Automatik – derart sparsam arbeitet, hätten wir nicht erwartet.

Zu den guten Verbrauchswerten beigetragen hat sicherlich das BlueEfficiency-Paket, das laut Hersteller den Verbrauch um 0,5 l/100 km reduziert. Es ist für alle Gewichtsklassen und Baumuster des Sprinters zu bekommen und setzt sich aus verschiedenen Bausteinen zusammen. Die Start-Stopp-Funktion schaltet selbstständig im Stand den Motor ab, sofern kein Gang eingelegt und das Kupplungspedal nicht getreten ist. Bei Automatikgetriebe genügt das Anhalten in Fahrstufe D mit getretener Fußbremse. Ein intelligentes Management gewährleistet, dass die Lichtmaschine bevorzugt während des Bremsens und im Schubtrieb arbeitet. Beim Beschleunigen und bei konstanter Fahrt steht somit dem Antrieb die volle Motorleistung zur Verfügung. Ebenso optimiert arbeitet die Kraftstoffpumpe, die Vor- und Durchflussmenge bedarfsgerecht steuert. Selbst die Lenkhilfpumpe wird nur dann aktiviert, wenn eine Lenkkraftunterstützung erforderlich ist. Rollwiderstandsoptimierte Reifen runden das BlueEfficiency-Paket ab, allerdings nur in Verbindung mit 235er Sommerreifen (der Testwagen war mit Winterreifen unterwegs). Von diesen Vorgängen merkt man in der Praxis nichts, ausgenommen die Start-Stopp-Funktion, die ruhig und zuverlässig ihre Aufgabe erfüllt. Die heutigen Anlasser vertragen die zusätzlichen Startvorgänge, zudem bleibt die Funktion inaktiv, solange der Motor kalt ist. Natürlich lässt sich die Start-Stopp-

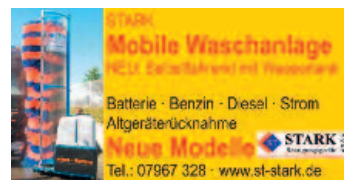


Fotos: Cregler

▲ Für achtköpfige Gruppen bietet der Kombitransporter mit Hochdach eine durchaus komfortable Beförderungsmöglichkeit

Funktion jederzeit deaktivieren.

Die neuen Sprinter sind mit umfangreichen, im Transportersegment zum Teil ganz neuen Assistenzsystemen ausgerüstet. Dazu zählt der Seitenwindassistent, der als ergänzende Funktion des elektronischen Stabilitätsprogramms ESP die Einflüsse von Windböen weitgehend kompensiert. Er wurde zunächst für Kastenwagen und Kombis in der Gewichtsklasse 3,5 t umgesetzt und gehört zur Serienausstattung. Während diese Funktion bei der Vorstellung auf einem Testgelände mit Windmaschinen deutlich zu beobachten war, haben wir dieses Mal – trotz kräftigem Seitenwind – nichts davon gemerkt. Vermutlich waren die Bedingungen für das System noch im grünen Bereich, so dass eben kein Eingriff erfolgen musste. Ebenso neu für den Sprinter ist der Totwinkelassistent. Ab Tempo 30 aktiv erfasst



### Euro-6-Motoren Vielfalt für den Sprinter

Auch mit Euro 6 bleibt die Motorenvialt der Sprinter-Baureihe unverändert groß. Die Leistung der Vierzylinder OM 651 (2,15 l Hubraum) reicht von 70 kW/95 PS über 95 kW/129 PS bis 120 kW/163 PS. Zudem gibt es den Sechszylinder OM 642 (3,0 l Hubraum) mit 140 kW/190 PS Leistung. Alternativ zu den Turbodieseln bietet Mercedes-Benz den Benziner M 271 (1,8 l Hubraum) an, der als Direkteinspritzer 115 kW/156 PS leistet. Der Vierzylinder steht gleichfalls als Erdgasmotor zur Verfügung.



## MB Sprinter 319 CDI BlueTec Technische Daten

### Ausführung

Verglaster Kombi in Hochdachausführung

### Motor

OM 642 DE30LA (Euro 6), stehend längs eingebauter V6-Turbodieselmotor, vier oben liegende Nockenwellen mit Antrieb per Duplexkette, elektronisch gesteuerte Common-Rail-Einspritzung mittels Piezo-Injektoren, Turbolader mit variabler Turbinengeometrie, Ladeluftkühlung, Abgasrückführung, SCR-Abgasnachbehandlung (Additiv AdBlue), Partikelfilter

Hubraum: 2 987 cm<sup>3</sup>

Nennleistung: 140 kW/190 PS bei 3 800 min<sup>-1</sup>

Maximales Drehmoment: 440 Nm bei 1 400 bis 2 400 min<sup>-1</sup>

### Kraftübertragung

7-Gang-Automatikgetriebe 7G-Tronic mit vollintegrierter, elektrohydraulischer Getriebesteuerung, Drehmomentwandler mit integrierter Überbrückungskupplung.

Übersetzung 4,377 – 2,859 – 1,921 – 1,368 – 1,00 – 0,82 – 0,728 (7. Gang), R = 3,416. Achsübersetzung i = 3,923

### Fahrwerk

Vorderachse: Einzelradaufhängung, Dämpferbeinvorderachse mit Querblattparabelfeder und Stabilisator

Hinterachse: starr, mit Parabelfeder und Stoßdämpfer

Felgen/Bereifung: 6,5 J x 16 H2 / 235/65 R 16 C

(Continental VancoWinter 2)

Lenkung: Zahnstangenservolenkung (LZS 54) mit variabler Übersetzung

### Bremsanlage/Sicherheitssysteme

Zweikreis hydraulikbremse mit Unterdruckverstärker, Scheiben rundum, ABS, ASR, adaptives ESP, Bremsassistent, elektronische Bremskraftverteilung, Seilzugfeststellbremse über zusätzliche Bremsstrommel an der HA

### Klima/Heizung/Lüftung

Klimaanlage mit 7 kW Kühlleistung, elektronische Regelung aller Heizungs-, Lüftungs- und Kühlfunktionen einschließlich der Bugheizung, Umluftschtaltung, Motor-Restwärme-Ausnutzung, Warmluftkanal zur Scheibenwischerendlage sowie zum Fahrgastraum, elektrische Warmluftzusatzheizung (PTC-Zuheizer), Klimatisierung mittels aus dem Dachkanal ausströmender gekühlter Luft, Verdampfer auf dem Dach montiert

### Elektrik

12-V-Bordspannung, Drehstromgenerator 14 V/220 A, Batterie 12 V/95 Ah, intelligentes Generator- und Batteriemangement

### Maße/Gewichte

Länge/Breite/Höhe: 5 926/1 993/2 950 mm (inkl. Dachklima)

Radstand: 3 665 mm

Wendekreis: 13 400 mm

Überhang vorne/hinten: 1 021/1 240 mm

Türweite (Schiebetür): 1 300 mm

Stehhöhe: 1 940 mm

Tankvolumen: 100 | Diesel, 18 | AdBlue

Achslasten VA/AA: 1 650/2 250 kg

Zul. Gesamtgewicht: 3 500 kg

Leergewicht: 2 475 kg

Testgewicht: 3 075 kg

Kapazität: 8 Personen plus Fahrer (FK B)

### Preis

Testwagen: 68 052 € (+MwSt.) inkl. Sonderausstattung



▲ Der enge Innenraum begrenzt den Blick auf den V6 sehr. In Fahrtrichtung rechts vorne sitzt der blaue Einfüllstutzen für den AdBlue-Tank

er über vier Radarsensoren rundum Fahrzeuge, die wegen eines ungünstigen Blickwinkels im Außenspiegel noch nicht zu sehen sind. Ein gelb-rotes Signal in der Spiegelfläche – jeweils auf der entsprechenden Seite – warnt zuverlässig. Registriert das System über die Betätigung des Blinkers, dass man dennoch ausscheren will, ertönt zudem ein akustisches Signal. Während unserer Autobahnfahrt hat sich dieses System als wertvolle Hilfe

erwiesen – besonders beim Aus- oder Einscheren im Zusammenhang mit Überholvorgängen. Für bestimmte Situationen wie im dichten Stadtverkehr lässt sich der Totwinkel-Assistent auch deaktivieren.

Eine gute Ergänzung dazu ist zudem der optionale Spurhalteassistent (SPA): Eine Kamera hinter der Windschutzscheibe filmt die vorausliegende Fahrbahn, ein Steuergerät unterscheidet anhand von Kontrasten zwischen Fahrbahn und Markierungsstreifen. Droht der Transporter ohne gesetzten Blinker oder ohne Veränderungen der Gas- oder Bremspedalstellung die seitliche Markierung zu überfahren, erfolgt – von der jeweiligen Seite aus – ein akustisches Signal. Das System ist ab 60 km/h aktiv und lässt sich ebenfalls deaktivieren.

Der ebenfalls als Sonderausstattung erhältliche radargestützte Abstandswarnassistent hilft dem Fahrer, den gebotenen Sicherheitsabstand zum vorausfahrenden Fahrzeug einzuhalten. Dazu misst ein Radarsensor im vorderen Stoßfänger fortlaufend den Abstand zum vorausfahrenden Fahrzeug sowie die Relativgeschwindigkeit der Fahrzeuge zu-



▲ Eine sehr gute Hilfe beim Rangieren bietet die Rückfahrkamera plus Parktronic des Sprinters: Die gelbe Markierung zeigt den eingeschlagenen Weg, die rote die Heckbegrenzung des Fahrzeugs



▲ Der Spurhalteassistent ist ab 60 km/h aktiv; er lässt sich deaktivieren Fotos: Görgler

einander. Daraus wird der erforderliche Sicherheitsabstand errechnet. Reicht der nicht aus oder droht eine Karambolage durch zu hohe Geschwindigkeit des eigenen Fahrzeugs, erfolgen optische und akustische Warnsignale. Wird der Abstand gefährlich eng und der Fahrer bremst „schreckhaft“, greift der Adaptive Bremsassistent und fordert exakt so viel Bremskraft ein wie nötig ist, um einen Auf-fahrerunfall zu verhindern. Weicht der Fahrer aus oder betätigt er das Fahrpedal, wird der Eingriff sofort abgebrochen. Wichtig: Das System ist nicht mit dem automatischen Bremsassistenten „ABA“ zu verwechseln, der eigenständig bremst, falls der Fahrer nicht auf die Warnsignale reagiert. Abgerundet werden die neuen „Helfer“ durch den Fernlichtassistenten, der situationsbedingt das Fernlicht auf- und abblenden kann. Das System funktioniert (ab 35 km/h) über das Kamerasystem des SPA und kann zwischen beweglichen und starren Objekten unterscheiden – womit das Blendende entgegenkommender Verkehrsteilnehmer ausgeschlossen ist. Deaktiviert

wird das Fernlicht auch bei vorhandener Straßenbeleuchtung, also im Ortbereich. Die neuen Assistenzsysteme werden über den Seitenwindassistenten hinaus einzeln oder als Komplettpakete angeboten. Die weitere Umsetzung wie in offene Baumuster und Minibusse erfolgt sukzessive mit möglichen Einschränkungen. Sonderausstattungen wie Heckkamera, Rückfahrwarner und Parktronicssystem helfen beim Rangieren, der Regensensor mit Fahrlicht-

### Eine Luftfederung für die Hinterachse ist Option

Ausschalten von Wischern und Scheinwerfern ab. Die Liste der möglichen Ausstattungen ist umfangreich. Sitzposition, Funktionalität und Sicht waren im Sprinter-Cockpit stets ausgezeichnet, da hat es keinerlei Veränderungen gegeben. Seitens des Antriebsstrangs überzeugte der starke V6-Turbodiesel – ganz besonders in Kombination mit dem Wandlerautomaten 7G-Tronic, dessen Schaltpunkte exakt auf den drehmomentstarken Motor abgestimmt waren. Dank reduziertem Schlupf arbeitet das Getriebe zügig und trägt damit zu niedrigen Verbrauchswerten bei. Die straffe, jedoch noch

komfortable Fahrwerksabstimmung sorgt für gutes Kurvenverhalten, wobei unserem Empfinden nach die Vorderachse trotz Einzelradaufhängung recht hart auf Spurrillen reagierte. Eine Luftfederung für die Hinterachse ist Option. Dass eine gute Aerodynamik auch

Nachteile hat, merkten wir während eines Regenschauers: Aufgrund der fehlenden Dachrinnen wird man beim Aussteigen nämlich schon nass, bevor man ganz draußen ist.

Unser Fazit: Der neue Sprinter besitzt nicht nur ein „geschärftes“ Profil, sondern überzeugt durch den harmonisch und zugleich sparsam arbeitenden Euro-6-Antrieb. Wer über den vorgestellten Kombi hinaus mehr bustypische Karosseriemerkmale und einsatzspezifische Ausstattungen haben möchte, kann über die konzern-eigene Minibus GmbH (Dortmund) oder das breitgefächerte Angebot zahlreicher Auf- und Ausbauer auf ein vielseitiges Angebot zurückgreifen.

Jürgen Görgler ■



## Machen Sie es sich bequem – Mautabrechnung in Österreich mit GO Direkt

Mit GO Direkt, der direkten Abrechnung der österreichischen Maut für Fahrzeuge über 3,5t hzG sparen Sie jetzt nicht nur Zeit sondern auch Geld! Wählen Sie zwischen der Bezahlung im Vor- oder im Nachhinein, der Abrechnung über das Guthaben oder Post-Pay Verfahren – und das ohne Service-, Jahres- oder sonstigen Zusatzgebühren. Plus: Erhalten Sie 0,3% Ihrer bezahlten GO Jahresmaut retour.

### Tipps und wichtige Infos

**7 Tage die Woche**

**24 Stunden pro Tag:**

bei Ihrem GO Maut Berater unter +43 1 955 12 66 und auf [www.go-direkt.at](http://www.go-direkt.at).

