



Der neue MB-Sprinter

Aufgehübscht, umweltfreundlich und voller Sicherheit

Daimler hat seine Sprinter renoviert. Die neuen Transporter sehen kantiger aus, fahren nun mit Euro-6-Triebwerken durchs Land und haben auf Wunsch ein exzellentes Paket an Fahrerassistenzsystemen an Bord.

Als einer der ersten Transporter verfügt nun der Mercedes-Benz Sprinter über eine komplette Euro-6-Motorenpalette. Zudem packten die Daimler-Männer ein mehr als ordentliches Paket an Fahrerassistenzsystemen dazu und gaben dem Wagen ein neues, kantigeres Profil. So kann man die aktuellen Renovierungsarbeiten am Sprinter zusammenfassen.

Ausschlaggebend für die Überarbeitung des Multitalents der Transporterklasse war die notwendige Einführung von Euro-6-tauglichen Motoren. Um die vorgeschriebenen Werte der Abgasstufe Euro 6 zu erreichen, greifen die Daimler-Leute auf die bewährte SCR-Technik zu. Sprich, es wird wie bei den großen Lkw AdBlue in den Abgasstrom gespritzt. Den Einfüllstutzen für den AdBlue-Tank findet der Bediener dabei unter der

Motorhaube. Das gesamte SCR-System samt vollem AdBlue-Tank kommt auf 34 kg und sitzt in Fahrtrichtung rechts unter dem Motorblock. Der Tankinhalt (18 l) reicht etwa für 6 000 km. Sollte der Fahrer gegen die Regeln ohne AdBlue fahren wollen, so reduziert die Elektronik automatisch nach 300 km das Drehmoment des Motors um 75%. Nach 500 km AdBlue-freier Tour wird das maximale mög-

liche Tempo auf 20 km/h beschnitten. Zu wird wohl jeder größerer Umweltfrevler erfolgreich unterbunden. Mit der Einführung der neuen Sprinter-Serie wurde vor allem die Fahrzeugfront aufgewertet. Zum einen brauchen die Euro-6-Triebwerke eine optimierte Klimatisierung, zum anderen wollte man die Transporterklasse besser an die Optik der Lkw anbinden. Die Folgen der beiden

Bestrebungen: Die Kühlermaske steht nun senkrechter. Die drei Kühlerlamellen sind von oben nach unten leicht gefeilt und gelocht, was den Luftdurchlass fördern soll. Auch die Scheinwerfer bekamen einen neuen Schliff und „verleihen dem Sprinter einen konzentrierten und energischen, jedoch keinesfalls aggressiven Blick“, wie es in der Pressemappe zum facegelifteten Wagen heißt. Markant sei auch die Maskierung des Reflektorgehäuses und die den Scheinwerfer

Im frischen Licht: Daimler stellt den neuen Sprinter mit markanterer Optik und Euro-6-Motoren auf den Hof

unterteilende Blende, „betont den Ausdruck der Augen des Sprinters wie ein Kavaliersstift“. Zudem verleihe die höher stehende Motorhaube „dem Sprinter eine kompetente Ausstrahlung“. Nun gut, auch die Mitarbeiter der „Daimler Communication“ fabulieren mal gerne. Bunte Textbausteine, die man je nachdem mit einem Augenzwinkern oder mit einem Stirnrunzeln zur Kenntnis nimmt. Aber: Ja, der Sprinter ist optisch markanter geworden und passt ein bisschen besser in das Gesamtlayout der Daimler-Nutzfahrzeuge. Ansonsten hat sich an der Konstruktion selbst nicht viel getan: Gegenüber den alten Modellen ist die neue Generation um 30 mm tiefer gelegt, was für eine bessere Fahrdynamik sorgen soll. Leicht variiert wurde das Cockpit, das u. a. über

Alle Sprinter-Motoren entsprechen der Euro-6-Norm



Die Front des Neuen (l.) ist wesentlich steiler gestaltet als beim Alten. Die Lamellen sind nun leicht gefeilt und gelocht

Mercedes-Benz Sprinter Innovationen

Seit Produktionsstart vor 18 Jahren liefern gut 2,5 Mio. Sprinter von den Bändern. Gefertigt bzw. montiert wird der Sprinter nicht nur in Düsseldorf, sondern auch in Argentinien, China, den USA und ab diesem Jahr ebenfalls in Russland. Hier entsteht allerdings der Sprinter alter Bauart, den Daimler sprachlich aufgewertet „Sprinter Classic“ nennt. Mittlerweile sind knapp 10 % aller Sprinter „Ausländer“.

Innovationen:

2000	Fahrer-Airbag serienmäßig
2002	ESP serienmäßig
2006	Adaptives ESP serienmäßig
2011	Start-Stopp-Funktion optional
2012	Siebengang-Wandlerautomatik optional
2013	Seitenwindassistent serienmäßig
2013	Fernlichtassistent optional
2013	Totwinkelassistent optional
2013	Spurhalteassistent optional
2013	Abstandswarner optional

nutzen, können die meisten der vorgestellten Assistenzsysteme ihren Kunden mit anbieten. Allein für den Totwinkelassistenten müssten zurzeit noch die B- und Hecksäule unverändert bleiben, denn hier sitzen die Sensoren. Sprinter mit Pritsche gibt es also nicht, mit diesem Sicherheits-Feature zu kaufen.

Der Seitenwindassistent ist serienmäßig an Bord

Die Triebwerke, die beim Sprinter zur Auswahl stehen, erfuhren – abgesehen von der Einführung der AdBlue-Technik und der motorseitigen Abstimmung auf den neuen Betriebsstoff – keine wesentlichen Änderungen. An den Maschinen wurde „nur“ Detailarbeit geleistet. Die Geometrie der Injektoren und die Ölführung optimierten z. B. die Techniker. Auch die Verzahnung der Hinterachse wurde verbessert. An Motoren stehen weiterhin der OM 642, ein Sechszylinder (3 l Hubraum) und der OM 651, ein Vierzylinder (2,15 l), zur Auswahl. Der OM 642 hat 140 kW/190 PS im Angebot (440 Nm Drehmoment). Der Vierzylinder spreizt sich in 70 kW/95 PS, 95 kW/129 PS oder 120 kW/163 PS auf (250/305/360 Nm). Hinzu kommt noch eine Benzinvariante (Vierzylinder, 1,8 l, 115kW/156 PS, 240 Nm). Geschaltet wird

über die 7G-Tronic, ein sparsames Siebengang-Wandlergetriebe oder das Sechsgangschaltgetriebe ECO Gear. Trotz der geringen Veränderungen sind die Motoren nunmehr in Sachen Verbrauch etwas sparsamer unterwegs – wenn man beim

Fahrzeugkauf die Sprinter als Energiesparmodelle ordert: Die sogenannten

BlueEfficiency-plus-Modelle (Sprinter 213/313 BlueTec mit Handschalter) erreichen, laut Daimler, im Ideal einen Verbrauch von 6,3 l/100 km (und 165 g CO₂/km). Damit liege er je nach Modell um mehr als 1 l/100 km unter dem Verbrauch der Vorgänger. Kaufen kann man übrigens die neuen Modelle seit Juni, ausgeliefert werden die ersten im September.

DS ■

ein neues Lenkrad verfügt. Auch das Radio ist ein neues Modell. Zudem besitzt das Armaturenbrett jetzt eine USB-Schnittstelle. Wirklich einen großen Schritt nach vorne haben die Stuttgarter Fahrzeugbauer dagegen mit dem großen Packet an Fahrerassistenzsystemen gemacht, das sie dem neuen Sprinter beigelegt haben. So z. B. der Seitenwindassistent. Ihn gibt es als einzigen der neuen Assistenten serienmäßig (Kastenwagen bis 3,5 t) und er schafft es tatsächlich, die eine oder andere anständige Windböe ordentlich

günstigen Fall ganz verhindert. Rund 70 m blickt das elektronische Auge voraus und wacht über den rollenden Verkehr. Denn das System entspricht nicht dem Vollbremsautomat von Daimler (verfügbar in der Lkw-Klasse) und erkennt daher auch nur sich bewegende Objekte. Zu den weiteren Sicherheitsfeatures zählt u. a. der Totwinkelassistent. Hier scannen vier Nahbereichsradarsensoren den Bereich seitlich des Transporters und warnen den Fahrer beim Spurwechsel vor Autos im toten Winkel. Bei Gefahr wird in die Außenspiegel ein rotes, dreieckiges Warnsymbol eingeblendet. Beim Setzen des Blinkers wird darüber hinaus eine akustische Warnung zugesendet. Den Spurhalteassistenten, der schon aus dem Lkw-Bereich bekannt ist, gibt es nun ebenfalls für die Transporter. Er warnt den Chauffeur, wenn der Wagen allmählich aus der Spur gerät. Wird der Blinker aktiviert oder beschleunigt bzw. bremst der Fahrer parallel zum Überfahren der Spurlinien, so unterbleibt eine Warnung. Denn dann geht die Technik von einem gewollten Spurwechsel aus. Neu im Sortiment ist zudem der Fernlichtassistent. Er verhindert automatisch, dass der entgegenkommende Verkehr geblendet wird. Dazu löscht die Elektronik selbsttätig das Fernlicht bei nächtlichem Gegenverkehr. Der Wagen rollt in dem Moment dann nur mit Abblendlicht über die Piste. Der Scheinwerferkegel entgegenkommender Fahrzeuge wird dabei durch eine lichtempfindliche Kamera hinter der Sprinter-Frontscheibe erfasst. Auch bei Ortsdurchfahrten erkennt das Kamerasystem die Straßenbeleuchtung und regelt die eigenen Scheinwerfer runter. Auch Auf- und Ausbauer, die den Sprinter als Basisauto



Der Totwinkelassistent warnt den Fahrer durch ein aufleuchtendes Dreieck im Außenspiegel (rot = Gefahr, gelb = nicht messbereit)

zu kompensieren. In Situationen, wo der Wind den Wagen eine ganz Spurbreite zur Seite blasen würde, bremst das ESP das Auto so geschickt ein, dass der Seitenversatz viel, viel bescheidener ist. (Vergleiche dazu unseren Erfahrungsbericht in **güterverkehr** Mai 2013) Der Collision Prevention Assist (Abstandswarner plus Adaptiver Bremsassistent, Option) warnt wiederum bei zu geringem Abstand zum vorausfahrenden Fahrzeug und verstärkt notfalls automatisch die Bremskraft. Dadurch wird die Unfallschwere minimiert bzw. im

ARNOLD
Verladesysteme

Besser mit System



Gebäude-Rammschutz
Pufferungen

Withauweg 9 · D-70439 Stuttgart
Fon 0711-88 79 63-0 · Fax 0711-81 42 83
www.arnold-verladesysteme.de