

**lastauto
omnibus**
TEST · TECHNIK · TRENDS

trans aktuell

DIE ZEITUNG FÜR TRANSPORT, VERKEHR UND MANAGEMENT

SPEZIAL

Der neue Mercedes Sprinter



INHALT

- 2** Programm, Design und Technik
- 10** Fahrerhaus und Bedienung
- 12** Die Sicherheit
- 14** Die Väter des Mercedes Sprinter
- 16** Die Vorfahren

König der Sprinter

Der neue Mercedes Sprinter: Programm und Technik. Schneller, weiter, höher – gemäß diesem sportlichen Motto ist der neue Mercedes Sprinter ein Transporter der Superlative.



Können diese Augen lügen? Aus großen Scheinwerfern blickt der neue Sprinter in die Welt, neugierig, freundlich, ein wenig stauend. Dabei sind's doch die anderen, die aufmerksamer denn je zu ihm hinblicken müssen: Wenn der Nachfolger des Königs der Sprinter antritt, unter den Transportern Europas die Nummer eins in der Liga um 3,5 Tonnen Gesamtgewicht, dann ist höchste Aufmerksamkeit geboten. Man hüte sich, den neuen Mercedes Sprinter ob seiner staunenden Augen und den freundlich-dezenten

Fotos: Werk, Klippers

Linien nicht ernst zu nehmen, ihn gar zu unterschätzen.

Der neue Mercedes tritt als freundlicher Geselle auf, als ob er keinem etwas zu Leide tun und kein Wässerchen trüben könnte. Die Rolle des Bösewichts der Straße, des Dränglers, sie steht ihm nicht, er sieht aus wie ein freundlicher Kollege. Aber einer, der einiges vorhat in seiner Karriere: Tief holt der Mercedes Luft durch seinen großen Kühlergrill mit Querspangen wie Kiemen.

Die Linienführung ist von Harmonie geprägt. Da ziehen sich in schwungvoll-



Der ovale Grill des Sprinter entspricht der aktuellen Mode von M-Klasse und SLK.



Mitten auf der Kehrseite prangt der Stern als selbstbewusstes Erkennungszeichen, das mit der Tür aufklappt.

Selbst die Rückleuchten des neuen Sprinter sind dreidimensional im Stil des umgebenden Transporterblechs geformt.



Die großen Seitenfenster des Kombis sind geklebt und zeigen dynamisch nach vorn.

Neuer Mercedes Sprinter: Programm und Technik

weitem Bogen Sicken aus dem Kühlergrill über die Motorhaube entlang, wächst aus den Schweinwerfern eine weitere Falte zur Fensterbrüstung empor, zieht sich ein Schmiss über die Flanke, wie man ihn ähnlich bereits vom Vito kennt. Alles ist skulpturhaft und weich, organisch, ja fast weiblich geformt. Bis hin zu den Rückleuchten, auch sie dreidimensional gestaltet – der Kasten muss keine Kiste sein.

Eine breite Schutzleiste verbindet Front und Heck, schont das Blech bei kleinen Rempelen, lockert gleichzeitig die großen Flächen des Kastenwagens auf. Der Schmiss mündet über die Rücklichter hinweg auf halber Höhe der Hecktüren. Auch von hinten ähnelt der Sprinter keiner klotzigen Schrankwand, unten ist er eingezogen. Alles wirkt flüssig und geschlossen, harmonisch und friedlich. Nur die Räder sehen im Vergleich zu den üppigen Blechflächen der größten Varianten ein wenig klein aus, obwohl sie auf 16 Zoll gewachsen sind.

Ein paar Frechheiten gehören auch zum Design des neuen Chefs der 3,5-Tonner. So stürmt die seitliche Verglasung des Kombis geradezu nach vorn, fließt die B-Säule nach unten gegenläufig in den Karosseriekörper. Und das Beste gibt's wie immer zum Schluss: Mitten auf dem Heck thront selbstbewusst auf einer Plakette der Mercedes-Stern, klappt zu-



Eine Doppelkabine fürs Grobe, jetzt serienmäßig mit vier Türen ausgestattet.

sammen mit der Tür auf. Solch einen Gag hat sich noch keiner der vielen sachlichen Transporter getraut.

Der neue Sprinter blickt friedlich drein wie ein tapsiger Riese und genau wie solch einer entwickelt er bei Bedarf Bärenkräfte. Basis sind die bekannten CDI-Vierzylinder. Die Spanne reicht von 88 PS bis 150 PS, das genügt sowohl für den Haus-zu-Haus-Verkehr als auch für die schnelle Hatz auf der Autobahn. Zumal das maximale Drehmoment mitgewachsen ist. 220 bis 330 Nm, das ist ein Wort. Und die Absolutwerte sind nur die Hälfte der Wahrheit, schon bei niedrigen Drehzahlen entfalten die Motoren ihre große Kraft. Dank einer Nenndrehzahl von 3800 Touren bedeutet dies eine prima Fahrbarkeit über ein sehr breites Drehzahlband hinweg.

Beeindruckend: Die stärksten Vierzylinder erarbeiten das höchste Drehmoment konstant von 1200 bis 2400 Umdrehungen. Verantwortlich dafür ist feine Technik. Zu bekannten Größen wie zwei oben liegenden Nockenwellen mit Antrieb per Kette und Common Rail gesellen sich jetzt Piezo-Injektoren für die Einspritzung und bei den Parade-Vierzylindern gleich zwei Turbolader. Ist der kleinere bei niedrigen Drehzahlen für die Beatmung des Triebwerks zuständig, so sorgt der größere Turbolader bei höherer Tourenzahl für die richtige Füllung und ordentlich Druck.

Schon traditionell spielt der Sprinter gern mit seinen Muskeln. Sowohl bei seinem ersten Auftritt 1995 als auch nach der Überarbeitung im Jahr 2000 zeigte

der Mercedes jeweils den dicksten Bizeps unter seinesgleichen. Jetzt haben die Entwickler ein Brikett nachgelegt und was für eins: Ein V6-Aggregat mit drei Liter Hubraum und 184 PS krönt das Dieselangebot, der einzige Sechszylinder der Branche. Insgesamt vier oben liegende Nockenwellen, zusammen 24 Ventile, eine Ausgleichswelle, Aluminium-Kurbelgehäuse – ein starkes Stück, aus jedem Blickwinkel.

Und sauber ist der neue Sprinter ebenfalls: Euro 4? Na klar. Partikelfilter? Aber sicher, Serie in allen Varianten. Und zum Service rollt der Neue nur alle 40 000 Kilometer, mit Wartungsrechner bei niedrigem Verschleiß erst nach 50 000 Kilometern.

Wenn schon V6, dann auch richtig, das mögen sich die Entwickler gedacht haben, als sie nach einem Benziner für den Sprinter geschaut haben. 3,5 Liter Hubraum, 252 PS – kein Fall für Otto-Normaltransporter. Und niemand wird sich wundern, dass dieser Benziner serienmäßig über einen Tank mit 100 Liter Volumen verfügt, den Dieseln genügen 75 Liter. Auch für den heißesten Sprinter gilt eine Grundregel: Bei maximal 162 Kilometern in der Stunde ist Schluss. Dann wird abgeregelt. Basta.

Gibt's den Benziner nur mit Fünfgang-Automatik, so kommt in Verbindung mit den Dieselmotoren durchweg ein Sechsgang-Schaltgetriebe zum Einsatz, die Automatik gibt's hier wahlweise. Und Sprintshift, das automatisierte Schaltgetriebe, mit dem Mercedes im Jahr 2000 beim Sprinter einen Trend setzte? Diese Ära ist schon wieder vorbei,

Zwei Turbolader beatmen die starken Vierzylinder-Diesel



Der Laderaum wächst bis 17 Kubikmeter.



Den Sprinter gibt's als Kastenwagen in vier Längen und drei Höhen.

was nur zu verstehen ist, wenn man die Technikvernetzung der Mercedes-Transporter mit den Pkw der Marke betrachtet – dort ist das automatisierte Getriebe sang- und klanglos verschwunden.

Ein Schalthebel in Form eines Joysticks im Armaturenbrett, das ist beim Sprinter ebenso selbstverständlich wie

der Antrieb auf die Hinterräder mit einer Auswahl von Übersetzungen. Genauso wie der Hinweis, dass auch künftig wieder eine Allrad-Variante des Transporters durch den Schlamm robbt.

Gab das Fahrwerk des Sprinter I vor allem in den ersten Jahren durchaus Anlass zu Kritik, so haben die Entwickler

dem beim Sprinter 2 vorgebeugt. Räder mit 16 Zoll Durchmesser und großen Bremsen, ein tendenziell deutlich untersteuernd ausgelegtes Fahrverhalten, überarbeitete Radaufhängungen, neue Lenkung mit progressiver Übersetzung, ESP mit erweiterten Funktionen und serienmäßig für sämtliche Modelle – der starke Sprinter steht auf sicheren Beinen.

Ganz neu ist für die Variante mit 4,6 Tonnen Gesamtgewicht eine Super-single-Bereifung an der Hinterachse. Die mächtigen Gummis im Format 285/65 R 16 C sparen Gewicht, Rollwiderstand und vor allem Platz: Die Europalette passt nun auch in dieser Gewichtsklasse erstmals quer zwischen den Radkästen durch.

Beim Rein und Raus der Ladung brechen mit dem Nachfolger ohnehin neue Zeiten an. Hatte Mercedes das Programm seines Vorzeigetransporters bisher recht schlank gehalten, so besteht nun weitgehend freie Auswahl: Auf dem Weg zum passenden Modell führen zum Beispiel beim Kastenwagen drei Radstände, vier Längen und drei Höhen zu einem munteren Suchspiel durch das Unterholz des Programms.

Was darf's also sein, ein vergleichsweise kompaktes Modell mit 7,5 Kubik-

Der neue Mercedes Sprinter Motoren, Getriebe und Fahrwerk*

Modell	309 CDI	311 CDI	313 CDI	315 CDI	318 CDI	324
Motor	Vierzylinder-Turbodiesel OM 646, vier Ventile pro Zylinder, zwei oben liegende Nockenwellen mit Antrieb per Kette, Direkteinspritzung mit Common-Rail-Technik und Piezo-Injektoren, Abgasturbolader (313/315 CDI, zwei Turbolader) und Ladeluftkühlung. Oxidationskatalysator, Partikelfilter, Abgasstandard Euro 4				wie oben, abweichend V6-Zylinder OM 642 mit Aluminium-Kurbelgehäuse, Ausgleichswelle, vier oben liegende Nockenwellen	V6-Zylinder-Benziner M 272, Aluminium-Kurbelgehäuse, Ausgleichswelle, vier Ventile pro Zylinder, vier oben liegende Nockenwellen mit kontinuierlicher Verstellung, zweistufiges Schaltsaugrohr
Zylinder/Hubraum	4/2148 cm ³				6/2987 cm ³	6/3498 cm ³
Bohrung/Hub	88,0 x 88,3 mm				83 x 92 mm	92,9/86 mm
Leistung	65 kW (88 PS) bei 3800/min	80 kW (109 PS) bei 3800/min	95 kW (129 PS) bei 3800/min	110 kW (150 PS) bei 3800/min	135 kW (184 PS) bei 3800/min	190 kW (258 PS) bei 5900/min
Max. Drehmoment	220 Nm bei 1400–1600/min	280 Nm bei 1600–2500/min	305 Nm bei 1200–2400/min	330 Nm bei 1200–2400/min	400 Nm bei 1600–2600/min	340 Nm bei 2500–5000/min
Kraftübertragung	Einscheiben-Trockenkupplung, Zweimassen-Schwungrad, mechanisches Sechsganggetriebe mit Joystick-Schaltung					Zweimassen-Schwungrad, vollautomatisches Fünfgang-Wandlergetriebe
Höchstgeschwindigkeit	135 km/h	145 km/h	162 km/h	162 km/h	162 km/h	162 km/h
Vorderachse	Einzelradaufhängung mit Dämpferbeinen, Querblatt-Parabelfeder, Stabilisator, Spurweite vorn/hinten 1710/1716 mm					
Hinterachse	angetriebene Starrachse, Parabelfedern, Stoßdämpfer					
Lenkung	Zahnstangenlenkung mit Servo-Unterstützung, variable Übersetzung					
Reifen/Räder	235/65 R 16 C auf 6,5 J x 16 H2					
Bremsen	Scheibenbremsen rundum (vorn innenbelüftet), Bremskraftverstärker, lastabhängiges ESP, Antiblockiersystem, Antriebsschlupfregelung, Bremsassistent, elektronische Bremskraftverteilung					

*Beispiel Kastenwagen 3,5 t Gesamtgewicht, mittlerer Radstand, Hochdach

Neuer Mercedes Sprinter: Programm und Technik

meter Laderaum oder ein Großraum-Kastenwagen mit 17 Kubikmetern? Sollen Basketballspieler Stehhöhe vorfinden oder ist im Heck ein Hallenfußballturnier mit entsprechend großem Spielfeld geplant, vielleicht gar beides? Muss bei etwa 2,4 Meter Höhe Schluss sein oder darf der Transporter mit knapp drei Meter hoch aufgeschossen die Wolken anritzen? Der Transporter nach Maß, der Sprinter macht's möglich. Einen kleinen Seitenblick auf den ähnlich vielfältigen Daily werden sich die Entwickler dabei nicht verkneifen haben.

Zum großen Volumen gesellen sich entsprechende Ladeluken. Die lichte Breite der Schiebetür-Öffnung wächst ab dem mittleren Radstand auf stolze 1,30 Meter. Seiten- und Hecktüren recken sich zusammen mit dem Hochdach um weitere 30 Zentimeter in die Luft. Und zwischen den Radkästen ist bei üblicher Einzelbereifung 1,35 Meter Platz, da freut sich der Staplerfahrer, weil er es mit der Palette im Sprinter nicht mehr ganz so genau nehmen muss.

Angesichts dieser Üppigkeit nimmt es nicht wunder, dass auch die Grundmaße des Mercedes Sprinter deutlich zugelegt haben. So sind die Radstände deutlich auf 3250 und 3665 sowie 4325 Millimeter gewachsen. Der kürzeste Sprinter durchbricht in der Gesamtlänge mühelos die Fünf-Meter-Markierung, der



Die Dieselmotoren erreichen mit bis zu 184 PS eine neue Dimension.



Ein Supersingle für den 4,6-Tonner spart Gewicht und Rollwiderstand.

größte streckt sich auf fast 7,5 Meter. Mit diesem Schritt hat der Sprinter zwangsläufig ein wenig von seiner enormen Handlichkeit verloren. Im Vergleich zu den Frontrieblern seiner Klasse ist der Wendekreis immer noch gut, doch nicht mehr überragend.

Neu sortiert hat Mercedes mit der Erneuerung des Sprinter gleichzeitig die Gewichtsklassen. Drei Tonnen Gesamtgewicht, dann 3,5 Tonnen und 5 Tonnen, so lautet die neue Stufung, ergänzt über Auf- und Ablastungen von zahlreichen Zwischenvarianten.

Wer nun meint, parallel zu den üppigeren Abmessungen sei die Nutzlast erheblich zusammengeschnürt, der muss sich eines Besseren belehren lassen: Der klassische 3,5-Tonner mittlerer Größe liegt auf dem Niveau des Vorgängers. Dazu waren neben konstruktiven Eingriffen wie einigen geringeren Blechstärken – bei gleichzeitig höherer Steifigkeit – auch Tricks notwendig: So verzichtet Mercedes jetzt im Serienntrimm auf ein Reserverad, setzt stattdessen auf eine Tirefit-Lösung. Wem's nicht behagt, der kann unverändert das (ge-

Alles auf einen Blick

Gewichte, Karosserie- und Laderaum-Maße*

Modell	Kastenwagen kompakt Flachdach	Kastenwagen kompakt Hochdach	Kastenwagen Standard Flachdach	Kastenwagen Standard Hochdach	Kastenwagen Standard S-Hochdach	Kastenwagen lang Hochdach	Kastenwagen lang S-Hochdach	Kastenwagen extralang Hochdach	Kastenwagen superlang S-Hochdach
Radstand, mm	3250	3250	3665	3665	3665	4325	4325	4325	4325
Länge/Breite/Höhe, mm	5245/1993/2415	5245/1993/2700	5910/1993/2415	5910/1993/2700	5910/1993/2935	6945/1993/2700	6945/1993/2930	7345/1993/2700	7345/1993/2935
Laderaum									
Länge/Breite/Höhe, mm	2600/1780/1650	2600/1780/1940	3265/1780/1650	3265/1780/1940	3295/1780/2140	4300/1780/1940	4300/1780/2140	4700/1780/1940	4700/1780/2140
Breite zw. Radkästen, mm	1350	1350	1350	1350	1350	1350	1350	1350	1350
Ladefläche, m ²	4,4	4,4	5,5	5,5	5,5	7,4	7,4	8,1	8,1
Volumen Laderaum, m ³	7,5	8,5	9,0	10,5	11,5	14,0	15,5	15,5	17,0
Breite/Höhe Schiebetür, mm	1040/1520	1040/1820	1300/1520	1300/1820	1300/1820	1300/1820	1300/1820	1300/1820	1300/1820
Breite/Höhe Hecktür, mm	1565/1540	1565/1840	1565/1540	1565/1840	1565/1840	1565/1840	1565/1840	1565/1840	1565/1840
Leergewicht, kg**	1945	1980	2015	2045	2080	2180	2210	2230	2260
Nutzlast, kg	1555	1520	1485	1455	1420	1420	1390	1370	1340
Zul. Gesamtgewicht, kg	3500	3500	3500	3500	3500	3500	3500	3500	3500
Zul. Achslast vorn/hinten, kg	1650/2250	1650/2250	1650/2250	1650/2250	1650/2250	1650/2250	1650/2250	1650/2250	1650/2250
Anhängelast gebremst, kg	2000	2000	2000	2000	2000	2000	2000	2000	2000

* Beispiel: Kastenwagen 3,5 t Gesamtgewicht

** 309-315 CDI, inklusive 75 kg für Fahrer und Gepäck, Tank 90 % gefüllt. Mehrgewicht 318 CDI: 40 kg, Mehrgewicht 324 inkl. Automatik: 70 kg



Jetzt rollt der Transporter auch in Ludwigsfelde vom Band.

wichtige) Ersatzrad ordern. Und wer schnelle Sprinter schätzt, der spart auch ein paar Kilogramm, weil nun der Vierzylinder in stärkster Ausgabe den bisherigen Fünfzylinder ersetzt.

Von Kastenwagen war schon die Rede, doch auch die Fahrgestelle profitieren von der Rundum-Erneuerung. So laufen die Längsträger des Rahmens im Bereich des Fahrerhauses nun kerzengerade durch, ein Beitrag zu deutlich erhöhter Stabilität. Einzig die Rahmen der Chassis aus den schweren Kalibern sind in Höhe der Hinterachse nach innen gekröpft. Der bisherige Sechstonner, mit zahlreichen Sonderkomponenten ein Fremdkörper, bleibt ohne direkten Nachfolger. Seinen Job muss der neue Fünftonner mit erledigen, dessen Achslasten eine gewisse Reserve nach oben für den Einsatz abseits der Straße andeuten.

Aufbauer profitieren über eine Vorderachse mit bis zu zwei Tonnen Achslast. Noch eine weitere Innovation kommt ihnen entgegen: In Vorbereitung ist ein Tiefrahmen mit Schräglenker-Hinterachse. Er senkt die Rahmenhöhe hin-

ter der Vorderachse um 200 Millimeter ab – ein einzigartiges Fahrgestell für einen Transporter mit Hinterradantrieb, maßgeschneidert für Anbieter großer Koffer, von Verkaufswagen oder Reisemobilen.

Gefertigt wird der Sprinter neben Düsseldorf auch in Ludwigsfelde bei Berlin, hinzu kommt eine Montage in den USA. Laufen im Rheinischen Kasten und Kombi vom Band, so kommen Fahrgestelle und Pritschen jetzt aus Brandenburg. Auch hier gibt's Neuheiten. So absolvieren die Fahrgestelle in den KTL-Bädern in Ludwigsfelde nun eine Rolle vorwärts. Dies soll garantieren, dass auch der hinterste Winkel zuverlässig gegen Korrosion geschützt wird. Dafür spricht auch bei den geschlossenen Ausführungen ein deutlich erhöhter Anteil von verzinkten Blechen. Zwölf Jahre Garantie gegen Durchrostung sind die Folge.

Diesel-Kastenwagen Die Preise*

Modell	Radstand	Gesamtgewicht	Euro
209 CDI	3200 mm	3,0 t	24 170
211 CDI	3200 mm	3,0 t	25 780
213 CDI	3200 mm	3,0 t	26 530
215 CDI	3200 mm	3,0 t	27 030
218 CDI	3200 mm	3,0 t	29 480

Mehrpriis mittlerer Radstand: 1380 Euro
 Mehrpreis langer Radstand/Hochdach: 4080 Euro
 Mehrpreis langer Radstand/Verlängerung/Hochdach: 4780 Euro

309 CDI	3200 mm	3,5 t	27 580
311 CDI	3200 mm	3,5 t	29 190
313 CDI	3200 mm	3,5 t	29 940
315 CDI	3200 mm	3,5 t	30 440
318 CDI	3200 mm	3,5 t	32 890

Mehrpriis mittlerer Radstand: 1380 Euro
 Mehrpreis langer Radstand/Hochdach: 4080 Euro
 Mehrpreis langer Radstand/Verlängerung/Hochdach: 4780 Euro

509 CDI	3665 mm	5,0 t	34 170
511 CDI	3665 mm	5,0 t	35 730
515 CDI	3665 mm	5,0 t	36 980
518 CDI	3665 mm	5,0 t	39 430

Mehrpriis langer Radstand/Hochdach: 2700 Euro
 Mehrpreis langer Radstand/Verlängerung/Hochdach: 3400 Euro

*Angaben ohne Mehrwertsteuer

Das Thema Qualität nimmt Mercedes auch durch einen hochwertigeren Rohbau des Sprinter auf. Zahlreiche Verbindungen entstehen jetzt im Laserschweißverfahren oder durch Kleben. Äußeres Zeichen der angehobenen Verarbeitung sind wesentlich schmalere Spaltmaße als bisher.

Es lohnt sich also, beim neuen Mercedes Sprinter genau hinzuschauen, nicht mit großen, sondern mit prüfenden Augen. Der König ist tot, es lebe der neue König der Sprinter.

run ■



Einer für alle, aber vermutlich trotzdem nicht alle für einen – den neuen Sprinter gibt es in fast zahllosen Varianten.



Mercedes-Benz – eine Marke von DaimlerChrysler

Den ersten Stern bekam er bei Mercedes-Benz. Die nächsten fünf beim Sicherheitstest. Der Viano.

„Insgesamt hat der Van den Test nach den Euro-NCAP-Richtlinien mit Bravour bestanden. Das Resultat sind fünf Sterne, die höchste Auszeichnung, die ein Fahrzeug bekommen

So schön sicher kann ein Van sein. kann.“ Würden Dummys Zeitung lesen, sie würden sich nur noch in einen Viano setzen.

Denn die unabhängigen Crashtests der Fachzeitschrift FIRMENAUTO zusammen mit der Prüforganisation DEKRA haben bestätigt, was wir schon wussten: Das Sicherheits-

niveau des Viano gleicht dem der besten Pkws. Doch nicht nur dieses Ergebnis macht den Viano zum idealen Familienauto: Auch das großzügige Raumangebot und der kom-

fortable Innenraum sind gute Gründe, warum sich nicht nur Dummy-Familien gerne in den Viano setzen. Mehr Informationen erhalten Sie unter 01805/0180 66 (12 Cent/min).



Mercedes-Benz



Haus-Anzug

Innenraum: Der Arbeitsplatz. Sehr viel Bewegungsfreiheit, gute Ausstattung und reichlich Ablagen – an solche Bedingungen kann man sich gewöhnen.

Vorbei sind die Zeiten, als Fahrer von Transportern in scheppernenden und engen Blechdosen mit Minimal-Ausstattung ein karges Dasein fristen mussten. Heute entspricht das Cockpit einem modernen Arbeitsplatz, näher denn je angesiedelt an komfortablen Pkw. Schon der bisherige Sprinter setzte in diesem Punkt seit der Überarbeitung im Jahr 2000 Maßstäbe, der Neue kann's noch besser.

Ein größeres Fahrerhaus, ein üppiger Türausschnitt, mehr Bewegungsfreiheit in jede Richtung, Verstellung der Sitze erweitert, dazu die Sitzfläche verlängert – hier muss niemand den Kopf einziehen oder die Beine verknoten. Die Höhenverstellung klappt nun auch bei belegtem Fahrersitz, der in mehreren Ausbaustufen bis zum hydraulischen Schwingsitz zu bekommen ist. Macht sich im neuen Mercedes Sprinter rechts ein Doppelsitz breit, so verfügt die Lehne des mittleren Platzes über einen aus-

klappbaren Tisch, praktisch fürs Frühstück oder als Schreibplatte.

Ohnehin lässt sich Mercedes in Sachen Ausstattung nicht lumpen: Zentralverriegelung mit Fernbedienung, elektrisch betätigte Fensterheber, zwei Steckdosen für elektrische und elektronische Gerätschaften – ist alles schon an Bord. Dazu eine Vollverkleidung mit griffsympathischen Materialien, ein zweifarbiges Cockpit, auf Wunsch auch die Trennwand verkleidet – hätte man noch etwas weiter geschnittene Spendierhosen angezogen, dem Fahrer bereits serienmäßig elektrisch verstellbare und beheizte Außenspiegel gegönnt sowie ein verstellbares Lenkrad, die jetzt schon überdurchschnittliche Ausstattung wäre perfekt, der Fahrer wunschlos glücklich. So kommt man um einige Extras kaum herum.

In Richtung Perfektion haben die Ingenieure auch das Armaturenbrett getrimmt. Im Blickfeld des Fahrers liegen jetzt die zwei großen Rundinstrumente

von Tacho und Drehzahlmesser, mittendrin sammeln sich Kontrollleuchten, weitere spannen sich in einem Bogen über die Instrumente. Neue Funktionen sind hinzugekommen, so die serienmäßige Ausfallkontrolle für die Lampen oder die optionale Reifendruckkontrolle mit entsprechenden Hinweisen. Zwischen den Instrumenten informieren Displays über Kilometerstand, Kraftstoffvorrat, Außentemperatur und die Uhrzeit.

Wer mehr wissen will, der ordert die Instrumente in der so genannten Highline-Ausführung, verbunden mit einem Multifunktionslenkrad. Dann gibt's nicht nur Schmuck wie Chromrähmchen, sondern auch eine Analoganzeige statt Säulengrafik für den Sprit, größere Displays und eine bisher ungeahnte Informationstiefe. Nun kann sich der Fahrer sein individuelles Cockpit programmieren, zum Beispiel die Kühlmitteltemperatur einspielen oder eine digitale Tachoanzeige. Wer zusätzlich den Bordcomputer ordert, ruft ganz nach Lust und Laune diverse Fahrtinformationen ab. Gesteuert wird alles über Wipptasten am Lenkrad, mit deren Hilfe der Fahrer mehrere Menüs durchkurvt. Überdies bedient er per Taste auch Radio und Telefon, die entsprechenden Anzeigen dazu sind wieder den Displays zu entnehmen.

Nicht nur die Instrumente, auch die Bedienung des Sprinter hat Mercedes komplett umgekrempelt. Nun ist das Lenkrad auf Wunsch zweifach verstellbar, der Lichtschalter als Drehregler aus-



Üppige Fächer in der Verkleidung, der Türausschnitt ist oben größer.

geführt und links vom Lenkrad angesiedelt. Tasten zur Bedienung von Nebenfunktionen reihen sich sowohl um die Lenksäule herum auf als auch auf der wuchtigen Mittelkonsole, die aus der Instrumententafel geradezu herauspringt. Aus dieser Konsole ragt außerdem griffgünstig der Schalthebel-Joystick, nun leichtgängiger als bisher zu betätigen. Nicht zuletzt sind hier die Regler von Heizung und Lüftung untergebracht.

Zu den wesentlichen Kritikpunkten am bisherigen Fahrerhaus gehörten unzureichende Ablagen. Die Ingenieure haben es sich zu Herzen genommen und ein völlig neues Ablagenkonzept entwickelt. Die Grundlage bildete ein Warenkorb mit den diversen Utensilien, die ein Fahrer im Transporter mit sich führt.

Zum Stand der Dinge gehören heute Türfächer, in die Getränkeflaschen mit 1,5 Liter Volumen passen, so auch beim neuen Sprinter. Und ein Straßenatlas in Erwachsenengröße kommt nun ebenfalls unter. Eine ganz neue Welt tut sich rund ums Armaturenbrett auf, dessen Oberseite komplett als Ablage zur Verfügung steht. Halboffene Staufächer vor Fahrer und Beifahrer nehmen diverse Kleinteile auf, die Fläche auf der Fahrerseite ist zusätzlich unterteilt. Links wie rechts sind hier auch Becherhalter vorgesehen. Oben auf der Mittelkonsole nimmt ein weiteres Fach Unterlagen oder gar einen Laptop bis zur Größe eines mittleren Ordners im Format DIN A4 auf. Auf Wunsch dient ein Deckel als Sichtschutz.

Die Konsole selbst schluckt in mehreren DIN-Einschubfächern Geräte wie Radio oder Fahrtenschreiber. Was nicht genutzt wird, gilt ebenfalls als Ablage. Zusammen mit einer Schublade fährt ein weiterer Becherhalter heraus. Hier kommt auch der Aschenbecher unter, den Mercedes als Bestandteil des aufpreispflichtigen Raucherpakets liefert. Das Handschuhfach wiederum ist nun keine tiefe Höhle mehr, es klappt komplett auf. Und ist gekühlt, sofern der Käufer eine Klimaanlage ordert.

Da der neue Sprinter deutlich weiter in die Höhe ragt, nutzt Mercedes den Luftraum im Fahrerhaus nach Art von Lieferwagen für eine geräumige Dachgalerie. Ihre seitlichen Halterungen dienen gleichzeitig als Griffe. Je nach Umfang der Ausstattung findet sich oben in der Mitte ein weiterer DIN-Schacht oder eine Bedieneinheit für Zusatzfunktionen.

Falls dies alles nicht genügen sollte, lauert im Beifahrer-Doppelsitz eine Truhe. Genauso wie in der Sitzbank der Doppelkabine. Die hat Mercedes kräftig aufgeräumt: Zwei Fondtüren sind serienmäßig, Dreipunktgurte und auch rich-

tige Kopfstützen. Und die bisher lästig im Fußraum störenden Rahmenteile sind eingeebnet, damit verschwunden.

Damit's an Bord gemütlich wird, ist die Heizung nun luft- statt wasserseitig geregelt. Das bedeutet schnelleres Ansprechen und eine besser dosierbare Regelung. In Kombi und Doppelkabine profitieren die Mitfahrer im Fond von neuen Luftkanälen im Boden, sie leiten Warmluft nach hinten. Im Regal wartet dazu eine Sammlung von Zusatzheizungen für jeden Bedarf.

Er passt und sitzt eben, der Fahrerhaus-Anzug des neuen Transporters aus Stuttgart. Luftig leicht ist er und doch nach Maß gefertigt.

run ■

Schlüssel-Erlebnis



Grundlagen in akrobatischen Kunststücken sind bei Paket- und Kurierfahrern gefragt: Der Balanceakt mit Paketen, Schlüsseln, Türen ist anspruchsvoll und bereitet kein Vergnügen. Die Lösung heißt etwas kompliziert „Keyless Entry and Slide“, zählt zu den Wunschausstattungen und zahlreichen Neuerungen des Sprinter. Nähert sich der Fahrer dem Transporter, registriert das System Entfernung und Bewegungsrichtung. Bei einem Abstand von fünf Metern wird entweder die Fahrertür entriegelt oder die Schiebetür entriegelt und geöffnet. Verlässt der Fahrer den Transporter, fährt umgekehrt entweder die Schiebetür zu und wird verschlossen oder die Fahrertür verriegelt selbstständig.

Zu den Neuheiten zählt ebenfalls die optionale Zuziehhilfe. Sie fährt die Schiebetür beim manuellen Schließen per Elektromotor ins Schloss. Das spart Kraft, ist vor allem leise. Noch komfortabler agiert die wahlweise lieferbare elektrisch betätigte Schiebetür. Das Öffnen und Schließen erfolgt hier per Knopfdruck am Armaturenbrett, an der B-Säule, durch Druck auf den Schlüssel oder Betätigen des Türgriffs.

Bereits die serienmäßige Zentralverriegelung mit Funkfernbedienung bietet Zusatzfunktionen für mehr Sicherheit und Komfort. So werden die Türen von Fahrerhaus und Laderaum separat voneinander per Knopfdruck entriegelt. Darüber hinaus verriegeln die Schlösser automatisch bei einer Geschwindigkeit ab Tempo 15. Verlockend klingt auch die optionale Komfortschließung: Auf Tastendruck verriegeln nicht nur die Türen, auch die Scheiben und das eventuell vorhandene Schiebedach schließen sich wie von Geisterhand.



Mehr Platz als zuvor, in der Rückenlehne des Mittelsitzes wartet ein Klappstisch.



Aber sicher

Fahrsicherheit: Die Maßnahmen. Aktive und passive Sicherheit, Assistenzsysteme, Ladungssicherung: Der Sprinter geht auf Nummer sicher.

Vor lauter Kraft nicht laufen zu können, das soll dem neuen Sprinter keiner vorwerfen. Transporter stehen auf Grund des mitunter rüden Auftretens ihrer Fahrer genug in der Kritik. Der Schreck war groß, als besonders der Mercedes Sprinter immer wieder in die Kritik geriet. So mancher Entwickler wusste ob der öffentlichen Anwürfe nicht, wie ihm geschah. Deshalb haben die Mercedes-Ingenieure in das Thema Sicherheit mehr Gehirnschmalz denn je investiert und das Niveau der Technik von der Stoßstange vorne bis zum Frachtraum im Heck erhöht.

Siehe Fahrwerk: Im Vergleich zum bisherigen Sprinter blieb zwar die Konstruktion in ihren Grundzügen erhalten, mit Dämpferbein-Vorderachse und Querblattfeder sowie starrer Hinterachse mit Parabelfedern. Jedoch haben die In-

genieure sämtliche Elemente im Detail komplett überarbeitet. Die Querblattfeder vorn zum Beispiel besteht nun aus GFK. Das spart Gewicht und soll die Stabilisierung erhöhen. Eine neue Lagerung erleichtert die Abstimmung der Achse. Und hinten ist Parabelfeder längst nicht gleich Parabelfeder: Ein neues Federauge vorn und eine geänderte Anlenkung hinten unterstützen ein untersteuerndes Fahrverhalten, das spielt gerade beim Hecktriebler eine große Rolle. Der vermittelt zwar von Haus aus viel mehr Fahrdynamik, doch muss sein Hinterteil in heiklen Situationen sicher im Zaum gehalten werden.

Dank geänderter Federung lenkt der Sprinter jetzt beim Spurwechsel weniger nach. Weiter außen angebrachte, steilere Stoßdämpfer erhöhen die Wankdämpfung, wichtig bei Fahrzeugen mit hoher



Die breitflächigen Stoßfänger sind Teil des geschraubten Frontmoduls.

Last und breithüftigen Aufbauten. Beim Fahrwerk ist Individualität gefragt: Dank Sonderausführungen von Federn und Dämpfern sowie verschiedener Stabilisatoren passt sich das Fahrwerk des Sprinter wie ein Chamäleon an unterschiedliche Anforderungen an.

Je nach Modell und Ausführung rollt der Mercedes auf Reifen der Größen 195/75 bis 235/65, bei einer Bereifung mit Supersingles hinten gar auf extra breiten 285/65-Pneus im XXL-Format. Basis sind nun durchweg Räder mit 16 Zoll Durchmesser. Sie bieten genug Platz für größere Brems scheiben rundum (vorn innenbelüftet) mit angehobener Stärke. Auch verfügen alle Sprinter über je zwei Brems sätze an den Scheiben der Vorderachse. Zusammen mit einer verbesserten Kühlung und Wärmeabfuhr bedeutet dies in Summe bessere Brems-



Die Seitenblinker zwinkern nun aus dem Gehäuse des Außenspiegels.



Blinker, Xenon-, Positions- und Kurvenlicht als maximale Ausstattung.

werte, weniger Fading und dazu eine größere Haltbarkeit der Scheiben.

Das Wissen um die kräftige Bremse vermittelt dem Fahrer ein sichereres Gefühl ebenso wie die neue Lenkung. Sie ist progressiv übersetzt, hält stets die richtige Unterstützung bereit: hoch bei niedrigen Geschwindigkeiten wie beim Abbiegen und Rangieren, geringer bei flotter Fahrt auf der Autobahn zu Gunsten des stetigen Geradeauslaufs. Von Anschlag zu Anschlag sind's 3,3 statt bislang 3,8 Umdrehungen.

Ein ganzes Bündel elektronisch gestützter Assistenzsysteme wartet trotz aller guten Dinge nur darauf, bei Gefahren vorher rettend einzugreifen. Als erster Transporter verfügt der Mercedes Sprinter in sämtlichen Modellen aller Gewichtsklassen einschließlich der Fahrgestelle serienmäßig über ESP als Verhinderer des Schleuderprogramms. Der lebensrettende elektronische Helfer vermag noch mehr als im Vorgänger des Transporters: Aus diversen Parametern ermittelt ESP unter anderem zusätzlich Fahrzeuggewicht und Schwerpunkt, Voraussetzung für feinfühlere Reaktionen bei extremen Manövern. Hinzu kommt ein Bündel von Assistenten: ABS und ASR, elektronische Bremskraftverteilung, Bremsassistent, auf Wunsch ein Anfahrassistent, wer bietet mehr?

Gute Traktion bedeutet ebenfalls Sicherheit, auch hier greifen die elektronischen Heinzelmännchen hilfreich ein. Die Antriebsschlupfregelung soll nun so wirkungsvoll arbeiten, dass Mercedes erstmals auf das Angebot einer mechanischen Differenzialsperre verzichtet. Für ganz harte Fälle wird sich der Sprinter zu gegebener Zeit mit Allradantrieb durch dick und dünn wühlen.

Nichts gegen die vielen Helfershelfer, doch sehen und gesehen werden verhindert Unfälle immer noch am einfachsten. Gerade bei Transportern, denn sie sind keine Schönwetter-Segler, sondern auch bei schwerer See unterwegs. Die großen serienmäßigen Halogenscheinwerfer leuchten die Fahrbahn besser aus als zuvor. Unter den Klarglas-Abdeckungen steckt nicht nur zusätzlich der Blinker, sondern auch ein neuartiges Positionslight. Als Erster seiner Klasse beweist der Sprinter durch wahlweise lieferbare Bi-Xenon-Lampen echten Weitblick. Dieses Paket umfasst ein zusätzliches Abbiegelicht, weitere Premiere für Transporter. Die Seitenblinker zwinkern nun aus hoher Warte, haben im Gehäuse der Außenspiegel Platz genommen. Auf Wunsch setzt ein Licht- und Regensensor die Technik in Betrieb.

Wahlweise ist die Windschutzscheibe beheizt. Serienmäßig unterstützen nun Weitwinkelfelder in den Außenspiegeln die Sicht nach hinten, bisher kein Ruhmesblatt. Und dann kommen die kleinen Details, die mitunter einen Mercedes von anderen Marken unterscheiden. Da pustet vorn ein separater Warmluftkanal die Endablage der Scheibenwischer an – Festfrieren war gestern. Gleiches gilt im Fall verglaster Hecktüren: Hier führt ein Heizdraht genau an der Ablageposition der Heckscheibenwischer entlang.

Wenn alles nichts hilft, bleibt noch die passive Sicherheit zum Schutz der Insassen. Höhenverstellbare Kopfstützen, Dreipunktgurte mit Gurtstraffern und Gurtkraftbegrenzern auf allen Plätzen, jetzt auch im Fond der Variante mit Doppelkabine, bilden die Basis. Zum serienmäßigen Fahrerairbag gesellen sich auf Wunsch diverse weitere Luftsäcke: ein Beifahrerairbag sowie ein Window- und ein Thorax-Airbag.

Darüber hinaus haben die Entwickler die Struktur der Karosserie nochmals verstärkt, die sich wie eine schützende Hülle um Fahrer und Begleiter schmiegt. Details machen hier den Unterschied. So verfügt die Lenksäule über zwei Gelenke, das vergrößert einerseits den Freiraum im Bereich der Beine, erhält ihn andererseits auch bei einem Unfall besser, wenn der Vorderwagen definiert zerknittert.

Gemeinsam sicher

Sicherheit mit Brief und Siegel, das haben sich Mercedes-Benz und die Prüforganisation Dekra gemeinsam auf die Fahnen geschrieben. „Safety Plus“ heißt die Aktion, die mit einem Zertifikat nicht nur Worte, sondern Taten sprechen lässt. Sowohl Fahrer als auch Fahrzeug können sich künftig durch ein eigenes Gütesiegel auszeichnen.

Zum Fahrer-Zertifikat „Safety Plus Driver“ gehört ein Lehrgang mit Sicherheitstraining und Schulung zur Ladungssicherung.

Auch werden Kenntnisse über einschlägige Vorschriften vermittelt. Daran schließen sich im Rhythmus von zwei Jahren Fortbildungen an. Mit dem Paket greift die Initiative bereits den Regeln vor, die ab 2009 für die Führerscheinklassen C, C1 und E in Kraft treten und Schulungen für Fahrer vorsehen.

Zur Sache geht's auch beim Gütesiegel „Safety Plus Vehicle“. Hier wird geprüft, ob bestimmte Ausstattungsmerkmale vorhanden sind, von asphärischen Außenspiegeln über ABS bis ESP. Zusätzlich bewerten praktische Tests die Fahrzeugdynamik. Für beide Zertifikate gibt's ein auffälliges Zeichen. Die Plakette fürs Fahrzeug kommt außen ans Heck, das Signet des Fahrers innen an die Frontscheibe.

Die Aktion Safety Plus startet parallel zur Markteinführung des Sprinter, ist jedoch nicht auf die Marke mit Stern beschränkt – andere Anbieter sind zum Mitmachen herzlich eingeladen.



Und danach? Die Reparaturkosten des Sprinter sollen günstig sein: Das Frontmodul ist geschraubt und schnell gewechselt, die Beplankung getrennt vom Rohbau ausgeführt. Schutzleisten verhindern Bagatellschäden, erlauben Abschnittsreparaturen im Bereich der Schweller. Beschädigte Längsträger lassen sich durch Ersetzen des zerstörten Teils mit Hilfe eines aufgeschobenen und verschweißten Reparaturschuhs richten.

Sicherheit hört nicht bei der serienmäßigen Trennwand auf. Der Boden des Laderaums ist mit einer Hand voll kräftiger und klappbarer Zurrösen bestückt, Basis aller Ladungssicherung. Die kann man perfektionieren: Analog zum Vito ist ein Holzboden mit integrierten Zurrschienen zu haben. Weitere Zurrschienen mit einem engen Lochraster führen auf Wunsch entlang der Fensterbrüstung sowie unterhalb des Dachrahmens längs durch den Laderaum.

Dem Vorwurf der unsicher und gefahrvoll rasenden Riesen, der neue Sprinter beugt ihm nach Kräften vor. Nun müssen auch die Fahrer mitmachen.

run ■



Im Gespräch*: Mercedes-Transporterchef Dr. Rolf Bartke und Entwicklungschef Georg Weiberg. Mit großem Selbstbewusstsein präsentieren die Väter des neuen Mercedes Sprinter ihren Nachwuchs.

* mit den Redakteuren Werner Bicker und Randolph Unruh

?: Ihre Fertigung ist ausgelastet, das Geschäft läuft. Warum ein neuer Sprinter?

Bartke: Wir sind zwar gut beschäftigt, aber in einzelnen Disziplinen ist es Wettbewerbern gelungen, uns innerhalb der zehn Jahre des Sprinter zu überholen. Nicht insgesamt, aber in Einzeldisziplinen. Das Ziel des neuen Sprinter ist eindeutig: in allen Disziplinen die Nummer eins zu werden. Das betrifft unter anderem Sicherheit, Beladung, Antrieb und Komfort. Wir wollten mit dem neuen Sprinter zeigen, was Mercedes-Benz kann. Da der Sprinter bei vergleichbarer Ausstattung sogar preiswerter geworden ist, sind wir vom Markterfolg überzeugt.

?: 2006 kommen fast alle großen Transporter neu. Gleichzeitig werden die Fabriken ausgebaut. Lauern da Gefahren?

Bartke: Wir bauen unsere Kapazität kaum aus. Wir konnten bisher in Düsseldorf 150 000 Fahrzeuge fertigen, dazu 20 000 in Argentinien. Die Integration der bisherigen Kapazität von VW in unsere Werke Düsseldorf und Ludwigsfelde ist kein zusätzlicher Aufbau. Wir sind jedoch auf Wachstum vorbereitet. Durch die Verlagerung der Sprinter-Remontage in den USA von Gaffney nach Charleston können wir dort die Stückzahl auf 32 000 Exemplare steigern. Hier werden bis auf weiteres teilmontierte Fahrzeuge aus Deutschland zugeliefert. Sollte in den USA oder in Europa die Nachfrage steigen, können wir dort sehr kurzfristig eine komplette Fertigung aufbauen. Sind dort Lackierung und Rohbau installiert, hätten wir in Europa wieder Kapazität für weiteres Wachstum.

?: Der Sprinter zeichnet sich durch eine größere Palette aus, stärkere Motoren, neue Sicherheitstechnik, ein neues Fahrerhaus. Was ist die herausragende Innovation?

Weiberg: Unsere neuen Sicherheitsfeatures. Das erweiterte elektronische Stabilitätsprogramm, der Reifendruckwarner, das hervorragende Crashverhalten, neue und zusätzliche Airbags und die Ladungssicherung. Die höhere Sicherheit ist das entscheidende Kriterium für den Sprinter.

?: Der Sprinter ist gewachsen, ist breiter, länger, höher – weshalb?

Weiberg: Das liegt zum Beispiel an der breiteren Spur mit einem großen Vorteil für die Fahrdynamik. Er hat größere Räder und Bremsen, Motoren mit Partikelfilter – das alles muss untergebracht werden. Hinzu kommt die veränderte Ergonomie: Die neue Lenkradposition führt dazu, dass der Fahrer weiter hinten sitzt, allein dafür muss man etwa 200 Millimeter Länge zugeben. Auch die verbesserten Crash-Eigenschaften verlängern das Fahrzeug.

?: Gewachsen sind auch die Motorleistungen. Diesel bis 184 PS, der Benzinergar mit 258 PS – wer braucht das?

Fotos: Kippers

Weiberg: Wir haben auch andere Leistungen im Programm, wir beginnen mit 88 PS. Doch den Sprinter gibt es als Fünftonner, in Varianten mit hoher Anhängelast. Und unsere Dieselmotoren bieten einfach die Voraussetzung für hohe Leistung. Nicht zuletzt dient eine gute Beschleunigung auch der Sicherheit.

?: Leistung muss auf die Straße gebracht werden, doch gerade auf Grund seiner Leistungsstärke hatte der Name Sprinter nicht immer den besten Klang.

Bartke: Unter Sprinter wird häufig die Sprinter-Kategorie verstanden. Unter dem Oberbegriff Sprinter sind deshalb auch andere Transporter verkauft worden, die häufiger in Unfälle verwickelt waren. Sprinter und Mercedes-Benz gehören jedoch zusammen. Schon der bisherige Sprinter war eines der sichersten Fahrzeuge in diesem Marktsegment. Das neue Modell macht gerade an dieser Stelle nochmals einen großen Schritt nach vorn.

Weiberg: Wir haben bereits bei der Modellpflege des Jahres 2003 ESP in die Serie übernommen, das war sehr aufwändig. Für den neuen Sprinter haben wir ESP entscheidend weiterentwickelt. ESP regelt jetzt noch feiner, das hilft noch mehr Unfälle zu vermeiden, falls der Fahrer Fahrzeug und Situation falsch einschätzen sollte.

?: Ist dann umgekehrt die Selbstbeschränkung auf eine Höchstgeschwindigkeit von Tempo 160 noch zeitgemäß?

Zur Person

Dr. Rolf Bartke, 59, leitet den Geschäftsbereich Mercedes-Benz Transporter der Daimler-Chrysler AG seit seiner Gründung 1995. Bartke begann seine berufliche Laufbahn als Assistent der Werkleitung im Werk Gaggenau. Marketing und Absatzplanung für den Unimog, Planung und Projekte Nutzfahrzeuge in der Konzernplanung sowie Planung und Controlling in der Nutzfahrzeug-Entwicklung hießen einige seiner Karriereschritte.



Georg Weiberg, 59, ist seit zehn Jahren verantwortlich für die Entwicklung der Transporter von Mercedes-Benz. Weiberg studierte nach einer Kfz-Lehre Kraftfahrzeugtechnik. Nach verschiedenen Stationen im Bereich Entwicklung und Konstruktion Lkw leitete er erst die Nutzfahrzeug-Typprüfung, dann die Zertifizierung Behörden und Vorschriften. Es folgte die Leitung des Bereichs Aggregate und Antriebsstrang.



Weiberg: Ja. Wir erreichen zwar einerseits jetzt Bremswege mit voll beladenem Fahrzeug von 40 Metern aus Tempo 100 – das entspricht Pkw-Niveau. Andererseits hat der Sprinter eine höhere kinetische Energie. Man muss dem zulässigen Gesamtgewicht von 3,5 Tonnen Rechnung tragen, die Physik hat Grenzen.

?: Vor sechs Jahren war der Sprinter Vorreiter beim automatisierten Schaltgetriebe. Nun bieten Sie eine Wandlerautomatik an, warum der erneute Schwenk?

Weiberg: Aus technischer Sicht kann ein automatisiertes Getriebe eine Wandlerautomatik nicht ersetzen. Und da wir dank Großserie in unserem Haus in der Lage sind, den Wandlerautomaten annähernd zum gleichen Preis darzustellen, bietet sich der Schritt an.

Bartke: Wir bieten jetzt etwas Besseres zum vergleichbaren Preis an, eine Wandlerautomatik für 1250 Euro.

?: Ist der Sprinter schwerer geworden?

Bartke: Nein, er liegt in der Toleranz des abgelösten Modells, etwa plus/minus 20 Kilogramm.

?: Wie geht das?

Weiberg: Leichter bauen. Unvermeidlich sind Gewichtszunahmen durch größere Räder und Bremsen, durch Partikelfilter und angehobene Serienausstattung. Aber wir haben dieses Gewicht in der Karosserie und beim Armaturenbrett wieder herausgeholt. Indem wir zum Beispiel durch andere Werkstoffe wie hochfeste Stähle Gewicht eingespart haben.

?: Haben Sie den Fahrer neu entdeckt? Jetzt gibt's Platz, reichlich Ablagen, angenehme Materialien, schicke Instrumente.

Bartke: Das Fahrerhaus des Sprinter war eben einer der Punkte, an denen er nach zehn Jahren nicht mehr das Maß der Dinge war. Das haben wir geändert.

Weiberg: Wir waren bereits durch die Entwicklung von Vito und Viano gut in Form und haben uns für den Sprinter noch mehr angestrengt.

?: Der bisherige Sprinter lieferte die Vorlage für den VW LT, jetzt fertigen Sie sogar dessen Nachfolger, weshalb?

Bartke: Wir haben sogar die von VW gewünschten Änderungen in Design und Antrieb einfließen lassen. Wir bauen das Fahrzeug, VW verkauft es unter eigenem Namen. Dahinter stehen Kostengründe. Einerseits ist VW mit seinen Stückzahlen nicht in der Lage, ein solches Konzept zu entwickeln. Andererseits erreichen wir nicht alle Kunden von VW. Die Zusammenarbeit mit VW hat sich bereits in den vergangenen Jahren sehr bewährt. Wir sind ja nicht die Einzigen, die so verfahren: Alle Hersteller brauchen Stückzahlen, um ihre Kostenziele zu erreichen.

?: Wobei sich Mercedes und VW optisch und im Antrieb deutlich differenzieren.

Bartke: Neben dem Design ist der Antriebsstrang entscheidend. Er führt zu einer Bindung zwischen Käufer und Marke sowie Händler. Wer sich nur im Markenzeichen unterscheidet, der bekommt Probleme bis hin zum Preiswettbewerb.

?: Der Geschäftsbereich Transporter wird jetzt aus dem bisherigen Nutzfahrzeugbereich ausgegliedert und rückt näher an die Pkw. Was steckt dahinter?



Bartke: Der Bereich Trucks wird künftig im Konzern einzeln betrachtet. Hier gibt es den größten Konsolidierungsbedarf zwischen Mercedes-Benz, Freightliner und Mitsubishi Fuso. Die Transporter zählten zwar bisher zum Nutzfahrzeugbereich, weil ein Großteil unserer Stückzahlen im gewerblichen Bereich liegen. Fahrzeugtechnik und Fertigungstechnik aber sind viel näher am Pkw angesiedelt. Wir werden in Zukunft jedoch genauso eng wie bisher mit Pkw und Nutzfahrzeugen zusammenarbeiten.

?: Werden Sie abhängiger vom Pkw?

Weiberg: Umgekehrt: Mit unseren anspruchsvollen Kostenzielen werden wir in Zukunft sogar noch eigenständiger arbeiten als heute.

Bartke: Wir können durch die Anbindung jetzt noch frühzeitiger unsere Anforderungen im Lastenheft verankern. Daher werden wir in Zukunft einen noch besseren Zugang zur Pkw-Technik haben. Das wird uns helfen, noch mehr Synergien zu nutzen. ■



Ahnen-Forschung

Mercedes Sprinter: Die Vorfahren. Hinter dem neuen Mercedes steht eine Galerie ruhmreicher Ahnen – 50 Jahre Transporter-Geschichte.

Den Mercedes-Stand auf der IAA 1955 bevölkern illustre Autos: der schneidige 300 SL, der dicke Adenauer-Mercedes, die Liste der Ruhmreichen ist lang. Unscheinbar wirkt die Parallel-Premiere eines leichten Nutzfahrzeugs, das im Jahr darauf in Serie geht: Der neue L 319 ist der erste Transporter von Mercedes-Benz.

Ovaler SL-Grill, gewölbte Panorama-Frontscheibe – der L 319 ist nicht ohne. Sein Diesel, der aus dem Pkw 180 D stammt, nimmt vorne in der Kabine Platz, leistet 43 PS und treibt die Hinterachse an. 3,6 Tonnen zulässiges Gesamtgewicht, Einstieg hinter der Vorderachse, Zwillingsbereifung – der 319er ist ein robuster Geselle und kurbelt bei Handwerk, Handel und Gewerbe das Wirtschaftswunder mit an. Als Varianten stehen Kastenwagen, Pritsche, Fahrgestelle und der Bus O 319 zur Wahl. Gebaut wird er in Mannheim, später in Düsseldorf. Dieses Werk, heute Heimat von Sprinter Kasten und Kombi, hatte die damalige Daimler-Benz AG 1958 zusammen mit der Auto Union übernommen.

Von ihr stammt auch das Werk Vitoria im spanischen Baskenland. Dort

wachsen in DKW-Tradition Frontlenker-Transporter mit Vorderradantrieb und Rohrrahmen heran, ab 1986 als MB 100 D auch in Deutschland zu bekommen. Schritt für Schritt wechselt Mercedes zur typischen Technik des Hauses: Über den Vito der ersten Generation von 1995 bis zum aktuellen Modell ab 2003 mit längs eingebauten Motoren und Heckantrieb.

In Düsseldorf ist inzwischen viel passiert. Der L 319 hat 1966 einen Nachfolger bekommen, in Ermangelung eines Namens als „Düsseldorfer Transporter“ bezeichnet. Nach 20 Jahren löst ihn der kantige T2 ab, der ein weiteres Jahrzehnt später leicht verändert zum Mercedes Vario mit sechs bis 7,5 Tonnen Gesamtgewicht mutiert. Seine Heimat ist inzwischen Ludwigsfelde bei Berlin.

Eine dritte Transporterlinie stößt zum Jahreswechsel 1971 hinzu: Im Rahmen der Übernahme von Hanomag-Henschel kommen die Modelle L 206 D und L 306 D zum Konzern, technisch auf dem einstigen Tempo Matador basierend und im ehemaligen Borgward-



Der Ur-Transporter und sein Enkel: L 319 D (l.) mit Sprinter im Gefolge.

Werk in Bremen gefertigt. Klar also, dass der Nachfolger, intern T1 genannt, 1977 als „Bremer Transporter“ tituliert wird. Mit kurzer Haube, schräger Fensterbrüstung und Hinterradantrieb wirkt er stilbildend.

Mittlerweile nach Düsseldorf abgewandert, kommt 1995 nach fast 20 Jahren der Sprinter als Nachfolger auf den Markt. Das erste Nutzfahrzeug von Mercedes mit einem Namen macht seiner Bezeichnung alle Ehre, entwickelt sich mit rund 1,3 Millionen verkauften Exemplaren zum Renner. In seine großen Fußstapfen tritt jetzt der zweite Sprinter.

run ■

IMPRESSUM

lastauto omnibus
TEXT · TECHNIK · TREND

trans aktuell

DIE ZEITUNG FÜR TRANSPORT, VERKEHR UND MANAGEMENT

Der neue Mercedes Sprinter

Ein Spezial von lastauto omnibus

und trans aktuell

Chefredakteur:

Werner Bicker

Redaktion:

Stefan Cerchez, Andreas Wolf

Autor:

Randolf Unruh

Produktion und Layout:

Oswin Zebrowski

Text:

Birte Labs, Isabel Link,

Monika Roller, Susanne Spatz

Druck:

Dierichs Druck + Media GmbH

Verlag, Redaktion, Anzeigen:

EuroTransportMedia (ETM)

Verlags- und Veranstaltungs-GmbH

Handwerkstraße 15, 70565 Stuttgart

Telefon (07 11) 7 84 98-11

Fax (07 11) 7 84 98-88

Geschäftsführer:

Jörg Mannsperger

www.etm-verlag.de

Dieses Spezial liegt lastauto omnibus 3/2006 und

trans aktuell 5/2006 bei.