



Mercedes Sprinter 316 CDI

Der sanfte Riese

Trotz überschaubaren Hubraums scheut der Sprinter auch vor deftigen Anstiegen nicht zurück.

Neue Diesel kriegt das Land - der hier lässt mit seiner Leistungsfähigkeit sogar fast den Sechszylinder vergessen.



CDI - stärkster Vierzylinder im Mercedes Sprinter

Welche Wonne, was moderne und kompakte Vierzylinder heute können: 163 PS, dazu 360 Nm Drehmoment, das sind richtig breite Schultern. Und das alles holt Mercedes aus kaum mehr als zwei Liter Hubraum - für einen 3,5-Tonner richtig klasse.

Der stärkste unter den neuen Vierzylindern im Sprinter, der 316 CDI, zieht unermüdlich wie ein Ochse. Schreit nicht mehr gequält auf wie sein Vorgänger, soll er bei hohen Drehzahlen schwungvoll galoppieren. Zwei Turbolader pöppeln die Maschine auf, zwei Ausgleichswellen zähmen sie - kein Vergleich zum undiszipliniert-raubeinigen Vorgänger. Dazu

ein flotter Antritt bei jedem Tritt aufs Gas ab etwa 1.500 Touren, wenn das volle Drehmoment ansteht. Die blaue Stunde im blauen Sprinter fällt unerwartet munter aus, er macht seinem Namen in dieser Konfiguration alle Ehre. Dazu passt das neue, gekonnt abgestimmte Sechsganggetriebe: unten knackig kurz, dass die beladene Fuhre am Berg oder mit Anhänger gut in Gang kommt. Und oben in Verbindung mit der höheren der beiden zur Wahl stehenden Achsübersetzungen so lang, dass der Mercedes im schnellen Solobetrieb bei 160 Sachen mit nur 3.300 Touren ganz entspannt dahingleitet. Auch mit Tempo 130 ist der

Sprinter zügig mit gepflegten spritsparenden Drehzahlen kaum über 2.500 Touren unterwegs, hat trotzdem Leistungsreserven in petto, trotz langer Achse. Beim Wiederbeschleunigen im sechsten Gang holt der Motor dann erst einmal tief Luft, bevor er anzieht.

Das neue Getriebe verlangt eine gewisse Gewöhnung: Der erste Gang ist selbst in Verbindung mit der serienmäßig langen Achsübersetzung so knapp gestuft, dass es unmittelbar nach dem Anfahren hurtig in die nächste Stufe geht. Leer schnellt der Sprinter geradezu los. Das mutet zunächst ein wenig hektisch an, fast möchte der Fahrer in Gang zwei anfahren (bergab die richtige Wahl). Bei beladenem Sprinter merkt man, dass die Sache passt - dann stimmen Übersetzungen und Anschlüsse perfekt, und die souveräne Durchzugskraft beeindruckt. Die straffe Schaltung ist unmissverständlicher Hinweis auf die Herkunft des Mercedes-Getriebes, auch wenn sie weniger

hart agiert als beim Vorgängermodell.

Dann gleitet er dahin, der Sprinter, speziell mit dem größten Radstand von vier Metern ein ausgesprochen sanfter

In Sachen Leistungsfähigkeit reicht der neue Vierzylinder fast an den alten Sechser heran.

Riese unter seinesgleichen. Komfortabel ist indes nicht nur das Fahrwerk, jetzt benimmt sich der Transporter auch akustisch sehr gepflegt.

Kein Motorgeschrei verhindert mehr Konversation im Fahrerhaus, Musikgenuss ist nun auch bei hohem Tempo möglich. Die Maschine werkelt so zurückhaltend, dass sich der Fahrer prompt ab und zu dabei erwischt, im fünften Gang über die Autobahn zu schnüren oder ganz aus Versehen zu schnell durch

die Stadt zu fahren - es fehlt das Aufbrüllen der Maschine als akustische Warnung. Auf einmal fallen Windgeräusche auf, die waren bisher nicht zu hören. Vom Diesel dagegen ist wenig zu vernehmen. Im Schiebetrieb arbeitet er sogar mucksmäuschenstill.

Sparsam ist der neue Motor oben drein, unterstützt von bedarfsgerecht geregelten Nebenaggregaten. Ob Lichtmaschine, Kühlwasserpumpe, Ölpumpe oder Ölspritzdüsen, sie alle arbeiten nur, wenn's nötig ist. Das kann kein anderer Transporter, und es senkt Verlustleistungen und damit den Verbrauch.

Wunder aber vollbringt auch der neue Vierzylinder nicht. Der Verbrauch des Sprinter ist zwar sehr günstig, aber nicht sensationell. Die Physik eines wuchtigen ausgewachsenen 3,5-Tonnners mit Hochdach lässt sich nicht überlisten. Im normalen gemischten Einsatz gönnt sich der Sprinter um die 10 l/100 km, angesichts von Abmessungen und Gewicht ein sehr respektable Wert. Nutzt der Fahrer das

TECHNISCHE DATEN

Antriebsstrang

Vierzylinder-Dieselmotor in Reihe, längs eingebaut, Turbolader, Ladeluftkühlung, Common-Rail-Direkteinspritzung, vier Ventile pro Zylinder, zwei oben liegende Nockenwellen, gesteuert über Rädertrieb und Kette

Bohrung/Hub 83/99 mm, Hubraum 2.143 cm³, Leistung 120 kW (163 PS) bei 3.800/min, maximales Drehmoment 360 Nm bei 1.400-2.400/min; Partikelfilter, Oxidationskatalysator, schadstoffarm nach Euro 5

Antrieb: mechanisches Sechsgang-Schaltgetriebe mit Joystickschaltung, Übersetzungen 5,08/2,61/1,52/1,0/0,79/0,68, R.-Gang 4,72, Achsübersetzung i=3,92 (alternativ 4,18); Antrieb auf die Hinterräder

Fahrwerk

Vorne Einzelradaufhängung an Dämpferbeinen, untere Dreieckslenker, Querblattfeder, Stabilisator; hinten Starrachse, Parabelfedern, Stabilisator; Reifen 235/65 R 16 C auf 6,5 J x 16; Zahnstangenlenkung mit hydraulischer Servounterstützung

Bremsen

Hydraulische Zweikreisbremse, vorn und hinten Scheibenbremsen, Durchmesser vorn/hinten 300/298 mm, ABS, ESP, ASR, elektronisch geregelte Bremskraftverteilung, Bremsassistent; mechanisch auf die Hinterräder wirkende Feststellbremse

Maße und Gewichte

| | |
|---------------------------------------|---------------------|
| Länge gesamt..... | 6.940 mm |
| Breite gesamt..... | 1.993 mm |
| Höhe gesamt..... | 2.820 mm |
| Radstand..... | 4.325 mm |
| Wendekreis re/li..... | 15,0/15,6 m |
| Höhe/Breite Hecktür 1.840/1.565 mm | |
| Laderaum über Fahrbahn..... | 720 mm |
| Laderaum (L/B/H) 4.300/1.780/1.820 mm | |
| Breite zw. den Radkästen..... | 1.350 mm |
| Ladevolumen..... | 14,0 m ³ |
| Spurweite vorn/hinten..... | 1.710/1.716 m |
| Leergewicht Testwagen..... | 2.400 kg |
| Nutzlast..... | 1.100 kg |
| Zulässiges Gesamtgewicht..... | 3.500 kg |
| Zul. Achslast vorn/hinten..... | 1.650/2.250 kg |
| Anhängelast bei 12 % Steigung..... | 2.000 kg |
| Zul. Zuggesamtgewicht..... | 5.500 kg |

Füllmenge

| | |
|---------------------------|--------|
| Tankinhalt: | 75 l |
| Motoröl mit Filter: | 11,5 l |

Elektrik

Batterie 12 V 100 Ah
Lichtmaschine 180 A

Wartung/Garantie

Wartung: Ölwechsel-Intervall 40.000 km, Wartung 80.000 km, verschleißabhängig nach Wartungsrechner Assyst

Garantie: zwei Jahre Garantie inklusive Mobilitäts-garantie

Preis

Mercedes Sprinter 316 CDI,
langer Radstand, Hochdach 36.620 Euro*

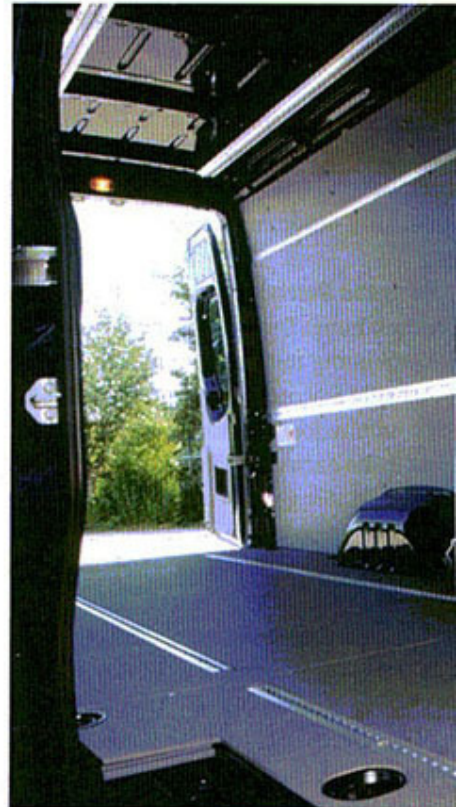
*ohne Mehrwertsteuer

hohe Leistungsvermögen aus, dürfen es auch mehr als 13 l sein – ebenfalls ein guter Wert für einen Transporter dieses Formats.

Ausgesprochen sympathisch ist neben Leistungsverhalten und Antritt auch die Laufruhe des Triebwerks, ein Verdienst von Zweimassen-Schwungrad, Schwingungsdämpfer und vor allem den beiden Ausgleichswellen, sie sind einzigartig in Transportern. Doch niemand ist perfekt: So kennt der Diesel im Leerlauf einen leicht schüttelnden Barkassensound – ist es die Kombination aus Rädertrieb und Kette für den Antrieb der Nockenwellen, liegt es am ellenlangen Zylinderhub und daher klappernden Kolben, fehlen etwa die teuren Piezo-Einspritzdüsen von den PKW-Motorvarianten, die alles noch ein wenig besser können als die hier verwendeten Magnetinjektoren?

Wenn der Sprinter aber mal läuft, dann ist das schnell vergessen, der neue Vierzylinder zeigt über alle Drehzahlen hinweg Paradeform. Nur in den höheren Gängen sollte man nicht in Drehzahlregionen unter 1.500 Touren geraten, dann rumort es beim Gasgeben im Untergrund aus Richtung Kardanwelle. Man kennt das vom bisherigen Sprinter, der hirschtig rührte, hier indes treten die Geräusche deutlich gemildert auf.

Aus Komfortgründen wird der Fahrer deshalb manche Möglichkeiten nicht



Vollpacken erlaubt: Selbst mit deftiger Beladung rennt der Sprinter munter los.

nutzen: Mit Tempo 50 im fünften Gang mit 1.200 Touren durch die Stadt gondeln? Möglich wäre es, die Maschine kann es, wenn auch die Technik grummelnd Protest anmeldet. Gleiches gilt für den Einsatz der sechsten Schaltstufe bei mäßigen Tempi auf der Landstraße. Der dritte Gang zieht lässig aus 1.000 Touren,



Die Maschine arbeitet in den üblichen Drehzahlbereichen viel lauffruher als der Vorgänger.