



Markengesicht | Äußerlich ist die markante Frontpartie mit drei Doppelspangen die auffälligste Neuerung am Stuttgarter Klassenprimus

Start für den Sprinter

Fahrvorstellung | Mercedes-Benz hat zur ersten Ausfahrt mit dem neuen Sprinter geladen. Die wohl beste Kombination aus Motor und Getriebe bleibt allerdings dem neuen Frontantrieb vorenthalten.

— Mit dem neuen Sprinter kann man reden, sogar mit Redewendungen aus dem normalen Sprachgebrauch. Das Infotainmentsystem beantwortet dann die Fragen oder tut, was man ihm sagt. Das verspricht der Hersteller Mercedes-Benz.

Ganz so intuitiv und fehlerfrei hat das bei den drei Test-Sprintern (314 CDI Frontantrieb/Heckantrieb, 316 CDI Heckantrieb) allerdings nicht geklappt. Das System war, kurz vor der Markteinführung im Juni, noch ein wenig buggy – wie ITler Fehler in der Software nennen. Mal brach die Navigation ab, jedes Mal ging das vorher ausgestellte Radio wieder an und das Ausstellen des Radios per Sprache funktionierte (noch) gar nicht. Aber vieles klappte schon ganz gut und macht Lust auf mehr. Denn noch mehr Bedientknöpfe brauchen Lenkrad und Armaturenbrett wirklich nicht.

Nicht nur das Bedienkonzept, auch Fahrwerk, Lenkung und Bremsen unserer drei Kandidaten erinnern mehr an einen Pkw als

an ein Nutzfahrzeug. Die Bremsen packen auch mit Last ordentlich zu und lassen sich gut dosieren. Die serienmäßige geschwindigkeitsabhängige elektrische Servolenkung arbeitet direkt und vermittelt einen guten Fahrbahnkontakt.

Das Fahrwerk indes macht zu sehr auf Pkw. Zwar fährt sich der Sprinter angenehm komfortabel, schwankt und schaukelt, mit Last im Kasten aber ein wenig viel. So vermittelt der Transporter das Gefühl, fahrdynamisch schnell an Grenzen zu kommen. Quer-

rillen schluckt der Kastenwagen dagegen gut. Weder knistert es im Bereich des Armaturenbretts aus einfachem Hartplastik noch gibt der Aufbau Verwindungsgeräusche von sich. Das wirkt solide verarbeitet.

Einseitig bremsend | Da Mercedes-Benz bei der dritten Sprinter-Generation vor allem den Bereich vor der B-Säule erneuert hat, hinterlassen die Windgeräusche aus dem Bereich von Windschutzscheibe und A-Säule einen unschönen Beigeschmack.

Mehr nach unserem Geschmack waren die Assistenzsysteme, die wir während der Tour ausprobieren konnten. Auf der Autobahn zeigt beispielsweise der Spurhalteassistent, was er kann und bremst den Sprinter einseitig ab, sodass er auf die Fahrbahn zurückfindet. Auch die Verkehrszeichenerkennung erkannte stets korrekt die erlaubte Geschwindigkeit. Das optionale Parkpaket mit 360-Grad-Kamera hilft nicht nur in die Parklücke, sondern aktivierte die Rundumsicht, als wir in sehr enge Gassen einbogen.

Daten und Preise | Mercedes-Benz Sprinter

314 CDI (3,5-Tonner, Frontantrieb) ab 34.970 Euro
 R4/2.143 cm³ | 105 kW/143 PS | 330 Nm/1.200-2.400 U/min | 6-Gang | 7,7-7,9 D | 201-208 g/km

4.257 x 1.732 x 1.467 mm | 530–1.395 Liter
 Wartung: Serviceanzeige; 40.000 km oder 2 Jahre (zum Vergleich: Heckantrieb 60.000 km oder 2 Jahre)
 Effizienzklasse: B
 Abgasnorm: Euro 6c

Preise netto zzgl. Umsatzsteuer

Fotos: Serge Voigt/Autoflotte



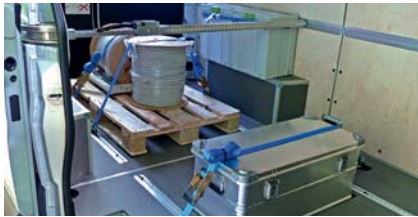
Schnittstelle | Der Zeit voraus: USB-C-Anschlüsse sind wenig verbreitet, daher ist ein Adapter nötig



Pkw-Komfort | Die optionale elektrische Sitzverstellung erinnert an die gehobene Pkw-Klasse



Greif zu! | Der Griff zum Einsteigen kostet extra, ist an der Tür aber praktisch positioniert



Sicher | Die Schienen kosten extra, die Zurrösen sind Standard. Gut: belastbare Radkästen



Neue Welt | Das Volant und das Display lassen Gefühle wie im Pkw aufkommen. Dafür hat das Lenkrad nun recht viele Steuerelemente und das Display fällt mit sieben Zoll fast zierlich aus

Der 143-PS-Motor wusste im Fronttriebler in Verbindung mit der neu entwickelten Neunstufen-Wandlerautomatik nicht vollends zu überzeugen. Zwar schaltet das Getriebe sanft, wegen der vielen Gänge aber

häufig. Insgesamt bleibt so viel Leistung auf der Strecke. Das fällt vor allem im Vergleich zum ebenfalls von uns gefahrenen Handschalter auf. Dessen sechs Gänge lassen sich sauber führen und mit ihm wirkt das Auto

agiler. Das höhere Gewicht und damit der höhere Druck auf der Frontachse sorgen für eine gute Traktion. Gut gefallen hat die Kombination aus 163-PS-Motor mit der Sieben-Gang-Automatik. | Serge Voigt



Fiat | Paket-Quartett für den Talento

— Käufer des Fiat Talento Kastenwagens haben ab sofort die Wahl zwischen vier Ausstattungspaketen. Im „Basis Plus“ kommen für 570 Euro Einparkhilfe hinten, Geschwindigkeitsregelanlage und MP3-Radio mit Freisprechanlage dazu. Das „Handwerker Paket Basis“ mit Trennwand und Cargo-Plus-Klappe, Weitwinkelspiegel an der Beifahrersonnenblende, Holzboden mit schwarzer Kunststoffoberfläche sowie die Beifahrerdoppelsitzbank, Klemmbrett und Staufach ist für 460 Euro zu haben. Das Ganze ohne die Doppelsitzbank finden Käufer im „Handwerker Paket SX“ für 350 Euro. Im Ausstattungspaket „SX Plus“ kommt für 850 Euro eine Klimaautomatik, Geschwindigkeitsregelanlage, Rückfahrkamera samt Einparkhilfe hinten (außer für Kastenwagen mit Hochdach), Nebelscheinwerfer, Licht- und Regensensor dazu. | red

Foto: FCA Germany

VW | Top-Motor für den Amarok

— Der Wolfsburger Pick-up bringt nun bis zu 272 PS auf die Straße. Dank des großen V6-Motors, der Einzug hält, liegen jetzt permanent 258 PS Leistung an – aus denen kurzzeitig mit dem abrufbaren Overboost die erwähnten 272 PS werden. Entsprechend legt auch das Drehmoment zu. In der Top-Version sind es 580 Nm statt bislang 550 Nm. Die Preise starten ab 43.180 Euro (Highline). Neben dem permanenten Allradantrieb und der Achtgang-Automatik sind Bi-Xenon-Scheinwerfer mit LED-Tagfahr-



licht, Licht- und Sicht-Paket, Nebelscheinwerfer mit Abbiegelicht sowie die elektrisch anklappbare Außenspiegel im Top-Niveua Aventura (ab 48.800 Euro) dabei. | rs

Foto: VW Nutzfahrzeuge

Bott | Im Dialog mit den Flottenkunden

— Für den Ausbauer steht die Frage, welche wesentlichen Kriterien das optimale Servicefahrzeug auszeichnen, im Mittelpunkt. In enger



Zusammenarbeit mit Handwerks- und Flottenkunden, Leasinggebern und Automobilherstellern haben die Gaildorfer hierzu Erfahrungen gesammelt. Gemeinsam mit den Kunden konfiguriert der Berater von Bott das passende Servicefahrzeug. So stellt der Ausbauer sicher, dass sich der verfügbare Stauraum perfekt für den gewünschten Zweck eignet. Zu berücksichtigen seien neben Größe und Nutzlast des Fahrzeugs der spezielle Einsatzzweck sowie die Kosten und Finanzierung. | red

Foto: Bott