



Fotos: Mercedes-Benz (3), Rocco Swantusch

Der Sprinter sorgt speziell als Kleinbus für hohe Mobilität. Diese geht in zweiter Generation auch vollelektrisch.

# In der Pkw-Welt angekommen

Vito und Sprinter zählen zu den wichtigen Helfern für soziale Dienste, die sich nun beide gerade erneuert haben. Was dazu die E-Versionen können, verraten wir Ihnen.

**Fahrzeuge werden mittlerweile** nicht mehr von der Hardware, sondern von der Software her erdacht. Das ermöglicht künftig eine neue Art des Fahrzeugbaus, wie sie etwa Tesla propagiert („unboxing“ wäre hierzu das Stichwort). Die Stufe davor ist die Plattform. Mercedes-Benz startet ab 2026 die „Van Electric Architecture“ für einen modularen (kundenspezifischen) und skalierbaren (kosteneffizienten) Bau seiner Transporter-Garde. Bis dahin verbessern die Stuttgarter ihre Flotte von Vito, e-Vito, Sprinter und e-Sprinter in den Elementen Komfort, Sicherheit und Funktionalität.

Allerdings erhält der Vito im Laufe des Jahres sogar noch einen Benziner. Hinzu kommt ein hoher Grad an digitaler Vernetzung, was die Wichtigkeit der Software-Komponente bestätigt. Aber darüber sind sich die professionellen Nutzer der leichten und mittelschweren Nutzfahrzeuge der Sternmarke eh einige: Eine Transporter-Flotte ohne Telematik ist undenkbar. Aber schauen wir uns die wesentlichen Neuerungen mal im Detail an.

## Updates zum Vito

Die Allzweckwaffe Vito (ihn gibt es als Kastenwagen, Mixto und Tourer in drei Längen mit zwei Radständen) gibt es bereits seit 2018 auch als Stro-

mer (Kastenwagen und Tourer). Unabhängig vom Antrieb erhalten die Vitos nun das MBUX-Multimediasystem, das unlängst bei den Pkw-Brüdern für die Kommunikation zwischen Fahrer und Fahrzeug sorgt. Das serienmäßige Zentraldisplay (10,25 Zoll) wird unter anderem über die Touch-Einheit auf dem neuen Lenkrad bedient.

Das Kombiinstrument ist nun ebenfalls digital (5,5 Zoll). Die Verbindung mit dem Smartphone erfolgt kabellos. Die neue optionale Mittelkonsole bietet einen herausnehmbaren Cupholder, zwei USB-C-Anschlüsse und zwei offene Ablageflächen. Die untere Ablage dient auf Wunsch als induktive Ladeschale. So können maximal drei Mobilgeräte induktiv oder per Kabel gleichzeitig geladen werden. Nicht schlecht für einen People-Moover.

## E-Routenplaner

Im Fond gibt es nun auch eine kleine Beleuchtung. Ein Gimmick, etwa für den KEP-Bereich, ist die Anzeige in der Rückfahrkamera, die den Freiraum hinter dem Heck straffiert, in dem die Hecktür oder die Heckklappe geöffnet werden kann. Das spart Zeit fürs schnelle Parken und sichere Öffnen. Im E-Bereich sollen Neuheiten wie die intelligente Routenplanung und das

Reichweiten-Management (Ladestops) die Touren effektiver machen. Besser, man geht von Anfang an sparsam mit der Ressource Strom um. Am Fahrzeug selbst kommen Komfortelemente wie die elektrische Heckklappe (für Mixto und Tourer) oder Sicherheitselemente wie die Multibeam-LED-Scheinwerfer mit Fernlichtassistent (Serie in Select) dazu.

Apropos Scheinwerfer. Diese finden sich in den neu gestalteten Kühlergrill integriert, dessen Kühlermaske drei Lamellen in dreidimensionaler Tiefenoptik zeichnet. Die rückwärtigen Leuchten erhalten ebenfalls neue LED-Elemente. Als weitere Neuheit erhalten die Automatikmodelle nun stets die elektrische Parkbremse.

## Helfer für beide Klassen

Zu den optimierten Helfern an Bord, die ebenfalls beim großen Bruder Sprinter zu finden sind, zählt der Aktive Brems-Assistent mit Kreuzungsfunktion. Dieser warnt bei einer Geschwindigkeit bis zu 60 km/h vor vertikal kreuzenden Fahrzeugen und leitet im Ernstfall eine Notbremsung ein. Zudem kann der Assistent nun auch beim Abbiegen bei einer Geschwindigkeit von bis zu 40 km/h bremsend unterstützen, wenn durch das Abbiegen eine Kollision mit einem



1



2



3



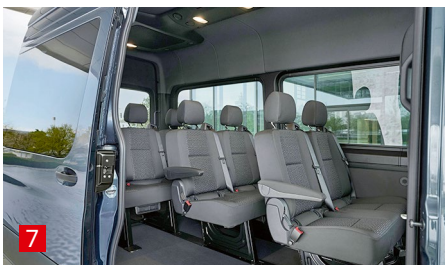
4



5



6



7

**1** Im Cockpit des Sprinters fällt sofort das Volant auf. Das Zentralsdisplay ist klein, aber gut nutzbar. **2** Analoge Rundelemente gibt es noch. Der Durchschnittsverbrauch ist ein guter Näherungswert. **3** Über die Slider im Lenkrad kann man einfach die Menüs bedienen – Pkw-Gefühl im Transporteralltag. **4** Die 360-Grad-Kamera ist ein nützlicher Helfer für mehr Übersicht und damit mehr Sicherheit. **5** Im e-Sprinter geht der Blick immer auf die Performance der Batterie. **6** Richtig Klasse gelöst ist der digitale Rückspiegel. **7** Je nach Transportaufgabe lässt sich auch die Bestuhlung im Sprinter anpassen.

anderen Fahrzeug droht. Neu ist auch, dass bei frontal entgegenkommenden Fahrzeugen in einem Geschwindigkeitsbereich von bis zu 70 km/h ebenfalls eine Notbremsung eingeleitet werden kann. Zudem warnt der Aktive Spurhalte-Assistent dank der neuen Frontkamera vor einem ungeplanten Spurwechsel und greift zur Not auch ein.

Für den Antrieb (Heck oder Allrad) sorgt derweil der gewohnte 2,0-Liter-Vierzylinder in bis zu fünf Ausbaustufen (102 bis 237 PS). Für den Mixto und Tourer soll aber im Laufe des Jahres noch ein Benziner namens M 254 (Mild Hybrid) mit 170 kW (231 PS) und einem kombinierten Verbrauch zwischen 8,9 und 11,3 Litern je 100 Kilometer kommen. „Electric only“ ist halt eine Pkw-Floskel.

### Das kann der eVito

Der eVito, der maximal 950 Kilogramm Zuladung und ein 6,6 Kubikmeter Vo-

lumen stemmt, erhält ein Update beim Thermomanagement. Neben der Abwärme der Batterie hilft nun auch jene des E-Motors beim Heizen an Bord. Der Kastenwagen fährt mit der 60-kWh-Batterie (netto) und dem 115 PS starken Motor (95 PS Dauerleistung) bis zu 319 Kilometer weit, so der Papierwert.

Der Tourer bringt maximal 204 PS (95 PS Dauerleistung) auf die Straße und wird mit 60 kWh oder 90 kWh (netto) mobil gehalten. Was maximal 380 Kilometer Vortrieb bringen soll. Dann geht es an den AC- (11 kW) oder DC-Lader (Ladeleistung: 80–110 kW).

### Updates zum Sprinter

Eine Klasse darüber steht der Namensgeber des Segmentes: der Sprinter. Drei von vier Transporter (bis maximal 5,5 Tonnen Gesamtgewicht) erhalten einen Aus- oder Aufbau, was die Wechselfähigkeit des Modells beschreibt, das es als Kastenwagen, Prit-

sche, Fahrgestell und Tourer in drei Längen als Front- oder Hecktriebler oder als Allradler gibt. Das MBUX-System ist auch hier jetzt Serie. Die induktive Ladeschale ist optional zu haben.

Beim Fahren helfen nun der Anfahr- und Abbiege-Assistent. Der für Fahrzeuge über 3,5 Tonnen serienmäßige Anfahr-Helfer agiert 3,70 Meter vor und 50 Zentimeter neben dem Fahrzeug und schlägt im Kombiinstrument Alarm, sobald ein Zusammenstoß mit einem Fußgänger oder Radfahrer droht. Die optische Hilfe allein agiert nur bis 10 km/h, darüber greift der aktive Brems-Assistent ein. Damit auch wirklich nichts passiert.

Erkennt der Abbiege-Assistent einen anderen Verkehrsteilnehmer im Gefahrenbereich, leuchtet bei aktiviertem Blinker ein LED-Licht im Außenspiegel blinkend auf. Gleichzeitig ertönt über das Kombiinstrument ein akustisches Warnsignal. Ein hilfreicher, da wirksamer Assistent ist der digitale Innenspiegel. Pakete sind

auch im Transporterbereich die neuen Ausstattungsvarianten. So können Sprinterkäufer nun zum Beispiel einen Haken setzen beim Winterpaket Plus (mit Lenkradheizung), beim Aktiven Sicherheits-Paket (mit Abstandsassistent) und beim Laderaum-Paket (mit Lichtband und Verzurrstreifen).

### Basis bleibt der Diesel

Wie beim Vito heißt der Diesel OM 654, welcher zwischen 114 und 190 PS und 300 bis 450 Nm heckseitig oder als Allradler (nur der Top-Motor) bereitstellt. Bei Tempo 160 ist Schluss. Das ist eine der wesentlichen Unterschiede zum E-Bruder, der nun in der zweiten Generation lossurrt. Denn der Großstrome ist serienmäßig bei Tempo 90 abgeriegelt, kann optional aber 120 km/h fahren. Dieser aus ökonomischer Sicht richtige Schritt, da er massiv hilft, Strom zu sparen, ist vermutlich einer der effektivsten Sicherheitshelfer speziell fürs Autobahn-Klientel.

Das ebenfalls heckausgelegte Antriebskonzept des e-Sprinters Nummer zwei besteht aus drei Modulen, um eine breite Vielfalt an Fahrzeugvarianten zu ermöglichen. Im Frontmodul ist die Hochvolt-Technik verbaut, in der Mitte das Batterie-Pack und im Heck der 130 kg schwere E-Motor.

### e-Sprinter-Fahreindrücke

Der neue e-Sprinter mit maximal 4,25 Tonnen Gesamtgewicht wird in zwei Aufbauformen und Längen, mit drei Batteriegrößen (56 kWh, 81 kWh und 113 kWh, jeweils netto) sowie mit 136 oder 204 PS und maximal 400 Nm Drehmoment angeboten. Die Dauerleistung beträgt motorunabhängig immer 109 PS. Nach WLTP-Zählart kommt der surrende Schwabe bis zu 478 Kilometer weit. Damit der Papierwert auch in der Realität Widerhall findet, hilft etwa die Wärmepumpe dabei, das energiereiche Heizen im Fahrzeug nicht allein dem Energievorrat des Lithium-Eisenphosphat-Pakets zu überlassen. Der Kastenwagen fasst maximal 14 Kubikmeter Volu-

men, an die erstmals optional angebotene Anhängerkupplung können maximal zwei Tonnen Last gehievt werden. Selbstredend kommt auch in den stromernden Sprinter das MBUX-System. Das intelligente Navi (Navigation mit Electric Intelligence) unterstützt ein optimales Reichweitenmanagement. Geladen wird mit 11 kW (Wechselstrom) und maximal 115 kW (Gleichstrom).

Auf den ersten Testkilometern mit dem e-Sprinter beeindruckte zunächst das mächtige Volant, über dessen Slider die Menüs gesteuert werden. Der leicht zu übersehende Schalter links am Lenkrad aktiviert die Lenkradheizung. Die drei Fahrmodi zeigen schon, dass Strom ein rares, da limitierendes Gut ist. Neben „C“omfort“ und „E“conomic gibt es „M“aximum „R“ange, also die maximale Reichweite, was etwa auf Kosten der Klimaanlage geht, aber so Extra-Kilometerchen einsammelt.

Die Beschleunigung ist auch mit der kleinen Testbeladung (200 kg) immens und reicht bis zum erwähnten Maximalwert von 120 km/h (Tacho 124 km/h). Ansonsten beeindruckten die vielen Unterstützer an Bord, welche über die gestochenen scharfen farblichen Hinweise auf dem Kombiinstrument und im Zentraldisplay visualisiert werden.

### 300.000 km Garantie

Die 360-Grad-Kamera sei hier ausdrücklich erwähnt. Nach der kleinen Runde wurden 27 kWh als Verbrauch ausgewiesen, sicher eher ein Schätzwert, der aber recht gut in den WLTP-Korridor passt. Die wahren Verbrauchsleistungen zeigen sich erst unter Dauereinsatz. Da dieser im Gewerbe auch mal über viele zehntausende Kilometer gehen kann, hat Mercedes-Benz die Garantie für die Batterie erweitert. Damit kann das bisherige Batteriezertifikat (acht Jahre/160.000 Kilometer) um 140.000 Kilometer, also auf 300.000 km in acht Jahren, ausgedehnt werden.

Zuvor müssen der e-Sprinter, der Diesel-Sprinter, der Vito und der e-Vi-

to aber erst mal zum Kunden kommen. Die Bänder in Vitoria, Düsseldorf sowie Ludwigsfelde laufen bereits, Bestelleingang war im Januar. Die bundeseinheitlichen Netto-Preise (Agenturmodell) starten für den Vito bei 30.720 Euro als Kastenwagen und 38.561 Euro als Kleinbus. Die Elektroversion des Vito ist als Kastenwagen ab 41.547 Euro erhältlich, der eVito Tourer kostet ab 53.402 Euro. Die Verkaufspreise für den neuen Sprinter starten bei 36.558 Euro als Kastenwagen und 26.803 Euro als Fahrgestell. Der neue e-Sprinter bleibt mit seinem Preisschild knapp unter der 40.000er Marke (39.992 Euro).

### 200 Schnelllader

Die bisherige Aufteilung nach konventionellen und batteriebetriebenen Modellen entfällt 2026 mit der neuen Plattform, auf der allein Stromer laufen. Parallel baut Mercedes seine eigenen Ladeparks (Mercedes me charge) auf. In Europa sollen bis zum Jahresende etwa 200 Schnelllader (300 kW) dazukommen. *rs*



**Der Vito ist ebenfalls wandelbar. Nobel fährt er als Tourer vor.**