



Fotos: Jan Burgdorf

Länge läuft: Wegen des Radstands von 4,32 Metern empfiehlt sich in urbanen Gebieten eine umsichtige Fahrweise.

Stern mit neuen E-Genen

Äußerlich fast unverändert, dafür mit überarbeiteter Technik schickt Mercedes-Benz den neuen eSprinter ins Rennen. Im Test muss sich die größte Variante mit 14 m³ Ladevolumen beweisen.

Das ist für einen Elektro-Transporter schon eine Ansage: Selbstbewusste 484 Kilometer Reichweite weist der Bordcomputer beim Antritt unserer Testrunde aus. Allerdings handelt es sich bei dem Mercedes-Benz eSprinter sozusagen um die High-End-Variante des neu aufgelegten Stromers aus Stuttgart.

113 Kilowattstunden (kWh) netto können die unterflur verbauten Lithium-Eisen-Phosphat-Akkus (LFP) speichern. Das funktioniert natürlich nicht ohne entsprechendes Gewicht. 870 Kilogramm wuchten laut Herstellerangabe allein die Batterien auf die Waage.

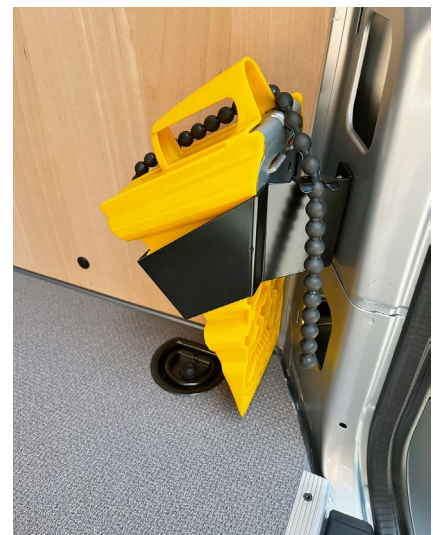
Hinzu kommt, dass das Testfahrzeug richtig viel einladen kann – zumindest volumenseitig. 14 Kubikmeter schluckt das Frachtabteil des lang gestreckten Hochdachkastenwagens, wodurch sich das Leergewicht des Testfahrzeugs auf happige 3,07 Tonnen summiert. Bei einem normalen 3,5-Tonnen-Sprinter würden also nicht mal 500 Kilo Nutzlast zusam-

menkommen – inakzeptabel für einen Lieferwagen dieser Größe. Darum weiß auch der Gesetzgeber und gewährt E-Transportern einen „Batterie-

bonus“ von 750 Kilogramm. Dadurch steigt die Nutzlast des nun 4,25-Tonnens auf brauchbare 1,18 Tonnen und der eSprinter darf trotzdem noch mit



Aufgrund der 4,25 Tonnen Gesamtgewicht ist ein Digitacho Pflicht ...



... ebenso wie Unterlegkeile, die sich platzraubend im Laderaum finden.



1 Motor vor der Hinterachse, Federn aus Glasfaserkunststoff. 2 Wertiges und übersichtliches Ambiente. 3 Halter fürs Ladekabel neben dem Fahrersitz. 4 Störende Stege in den Seitenfenstern. 5 Laden mit maximal 115 kW (Option).

dem Pkw-Führerschein Klasse B gefahren werden.

Komfortabler Gleiter

Wie sich das gestaltet? Überaus komfortabel wie souverän. Der seit dem Modellwechsel vor der Hinterachse positionierte Permanent-Synchron-Elektromotor ist zwar 150 kW/204 PS stark, portioniert seine 400 Newtonmeter Drehmoment aber wohlüberlegt an die beiden Hinterräder, so wie es sich für einen Transporter dieser Größe eben gehört.

Wirklich viel zu beschleunigen gibt es sowieso nicht, bei Tempo 90 muss der schwere eSprinter elektronisch abregeln, hier gewährt der Gesetzgeber keinen E-Bonus. Genauso wenig bei der Dokumentationspflicht der Lenk- und Ruhezeiten, weshalb das Stecken der Fahrerkarte in den über Kopf platzierten Digitacho Pflicht ist.

In Sachen Bedienung gibt der Mercedes-Benz keine Rätsel auf, lediglich die berührungsempfindlich ausgeführten Lenkradtasten verdienen Kritik, weil man über sie bei Rangiermanövern schnell einen ungewollten Befehl auslöst. Auch die Zahl von fünf Rekuperationsmodi, die sich über die beiden „Schalt paddle“ rechts und links am Lenkrad an- oder abwählen lassen, werden die meisten Kurierfah-

rer wahrscheinlich ignorieren. Andererseits wecken sie zumindest beim Tester den Ehrgeiz, die 3,8 Tonnen des beladenen Testfahrzeugs ohne den Einsatz der Betriebsbremse zu verzögern.

Das reduziert den Verschleiß und trägt gleichermaßen seinen Teil zu einem niedrigen Stromverbrauch bei. Der pendelt sich auf unserer 111 Kilometer langen, gemischten Elektro-Testrunde bei 25,0 kWh/100 km ein, für einen Strom-Transporter dieser Größe ein erfreulich niedriger Wert. Die Akkus vermeldeten da noch einen Füllstand von 75 Prozent, der laut Bordcomputer noch für weitere 354 Kilometer Strecke gereicht hätte.

Trotzdem kommt auch beim „batteriestarken“ eSprinter der Moment, an dem er Strom bunkern muss. Die meisten Kunden dürften das wahrscheinlich über Nacht tun und dazu den 11-kW-AC-Bordlader nutzen.

50-kW-DC-Lader ist Serie

Darin könnte der Grund liegen, weshalb Mercedes-Benz seinem neuen Stromer lediglich einen 50 kW fassenden DC-Lader serienmäßig mit auf den Weg gibt. Mit dem gerät der Stopp an der Schnellladesäule zum Geduldsspiel. Wer plant, den eSprinter regelmäßig auf die weite Tour zu

Mercedes-Benz eSprinter 420

Testwagenpreis 61.400 €

Permanent-Synchron-E-Motor
150 kW/204 PS | 400 Nm

Kraftübertragung

Hinterradantrieb
90 (120 km/h Option)

Batterie 113 kWh (netto)

Reichweite 386 km

Laden AC 11 kW | DC 50 kW/
optional 115 kW

Maße 6.967 x 2.345 x 2.663 mm

Radstand 4.325 mm

Ladef. 4.410 x 1.787 x 2.009 mm

Ladevolumen 14,0 m³

zul. Gesamtgewicht 4.250 kg

Leergewicht (Testf.) 3.070 kg

Nutzlast 1.180 kg

Anhängelast (gebremst) max.
900 kg

Testverbrauch 25,0 kWh/100 km

Alle Preise netto zzgl. Umsatzsteuer

schicken, sollte daher unbedingt zum stärkeren DC-Lader mit 115 kW greifen. Das ist zwar ebenfalls kein Spitzenwert, laut Hersteller lässt sich das große Akkupaket des eSprinters damit immerhin in 42 Minuten von 20 auf 80 Prozent Kapazität aufladen.

Der Preis von 455 Euro für den größeren Lader dürfte dabei kaum ein Hindernis sein. Ab 61.400 Euro startet Mercedes-Benz die Verkaufspreise für einen eSprinter im Format des Testfahrzeugs. Immer inklusive ist dabei übrigens die Regelwartung innerhalb der ersten vier Jahre (bis 160.000 km). Zumindest diese Kosten fallen beim Griff zum neuen Elektro-Stern also schon mal weg.

Jan Burgdorf