
Im Rückspiegel: Ein Transporter gibt seiner Klasse einen Namen

500 Exemplare eines völlig neu konstruierten Transporters machten sich am 23. Januar 1995 vom Werk Düsseldorf aus auf eine Sternfahrt zu den Verkaufsstützpunkten. Damit beginnt vor einem Vierteljahrhundert eine neue Ära in der Geschichte der leichten Nutzfahrzeuge von 2,6 bis 4,6 Tonnen Gesamtgewicht: Wegen des anhaltend großen Erfolgs des Mercedes-Benz Sprinter heißt das Marktsegment längst „Sprinter-Klasse“.

Mit Scheibenbremsen an Vorder- und Hinterrädern, Antiblockiersystem inklusive Automatischem Bremsdifferential, strömungsgünstiger Karosserie, geringem Verbrauch und anderen Eigenschaften setzt der Neuling seinerzeit Maßstäbe bei Sicherheit, Effizienz und Komfort in seinem Segment. So schneidet er in einem Vergleichstest der deutschen Fachzeitschrift „Lastauto und Omnibus“ als Fahrzeug mit dem sparsamsten Motor ab. Und in einem Einzeltest des Magazins heißt es, er sei „zur Zeit der geräuschärmste Transporter“. Da passt es, dass der Sprinter noch im Jahr seines Erscheinens zum „Van of the Year 1995“ gekürt wird.

Der Sprinter löste die Typenreihe T 1 ab, auch als „Bremer Transporter“ bekannt. Daran erinnert die interne Bezeichnung der ersten Generation des Sprinters (Baureihe 901 bis 903), der intern zunächst als T 1 N geführt wird. Ab Januar 1995 gab es den Sprinter als 208 D / 308 D, 212 D / 312 D und 214 / 314, angetrieben von Dieselmotoren und einem Vier-Zylinder-Ottomotor. Besonders der aufgeladene 2,9-Liter-Fünfzylindermotor mit Direkteinspritzung, Ladeluftkühlung und 122 PS (90 kW) Leistung erregte Aufsehen. Mercedes-Benz bot das Modell als Fahrgestell, Pritschenwagen oder Kipper, jeweils mit Doppelkabine oder einfacher Kabine, den Kastenwagen sowie den Kombi mit fünf oder neun Sitzen jeweils mit Flach- oder Hochdach an. Als Radstände standen 3,00, 3.35 und 4,03 Meter zur Auswahl. Das zulässige Gesamtgewicht betrug zunächst zwischen 2590 und 3500 Kilogramm.

Auf dem Pariser Nutzfahrzeug-Salon Mondial du Transport Routier im September 1995 feierte der Sprinter mit einem erhöhten zulässigen Gesamtgewicht von 4600 Kilogramm Premiere. Die an der Hinterachse doppelt bereiften 4,6-Tonner 408 D, 412 D und 414 machten die bisher den Mercedes-Benz Großtransportern vorbehaltene Gewichtsklasse nun auch im kompakteren Sprinter zugänglich. Parallel dazu wurde in Paris auch die elektrisch angetriebene Sprinter-Variante 308 E mit 45 PS (33 kW) starkem Drehstrom-Asynchronmotor gezeigt. In den folgenden Jahren erprobte Mercedes-Benz auch Varianten des Sprinters als Plug-in-Hybrid und mit Brennstoffzellenantrieb.

Die erste Modellpflege fand 2000 statt. Außen ist sie unter anderem an dem in die Motorhaube ragenden Mercedes-Stern zu erkennen. Im Innenraum bekam der Transporter ein neues Kombiinstrument und einen ins Armaturenbrett integrierten Schalthebel. Zudem kamen neue Dieselmotoren mit Common-Rail-Direkteinspritzung zum Einsatz. Die Leistung reicht von 82 PS (60 kW) bis 156 PS (115 kW). Im September 2002 debütierte das Erfolgsmodell in einer überarbeiteten Ausführung, die mit dem Elektronischen Stabilitätsprogramm ESP ausgerüstet ist, und im November 2003 lief in Düsseldorf der einmillionste Sprinter vom Band.

Mercedes-Benz produzierte die erste Modellgeneration nicht nur in Düsseldorf, sondern auch in Buenos Aires. Außerdem wurden aus Teilesätzen (ckd = completely knocked down) Fahrzeuge in Ho-Chi-Minh-Stadt montiert. Ab 2001 zeigte sich der modellgepflegte Sprinter auch in Nordamerika: Dort wurde er als Freightliner Sprinter und Dodge Sprinter

angeboten. Nach Produktionsende in Düsseldorf 2006 lief der T 1 N in Buenos Aires weiterhin vom Band. Auch die aus einer Mercedes-Benz Generalvertretung in Kairo hervorgegangene Firma MCV (Manufacturing Commercial Vehicles) baute ihn mehrere Jahre lang. Und ab 2013 fertigte der russische Nutzfahrzeughersteller GAZ etwa 25.000 Fahrzeuge für den russischen Markt.

Anfang 2006 hatte in Stuttgart die zweite Generation des Sprinters Premiere. Die Baureihe 906 wurde intern NCV 3 (New Concept Van) genannt. Die Fahrgestell- und Pritschenwagen-Versionen des Sprinters wurden in Ludwigsfelde gebaut. Auf der Nutzfahrzeug-IAA in Hannover im September 2006 wurde der Sprinter mit Allradantrieb vorgestellt.

Die dritte Generation des Sprinters feierte 2018 ihr Debüt. Die Baureihe 907 gibt es mit Heck- oder Allradantrieb und erstmals als Baureihe 910 auch mit Frontantrieb. Letzter aktueller Entwicklungsschritt ist der im Dezember vergangenen Jahres vorgestellte batterieelektrische e-Sprinter mit 116 PS (85 kW). (ampnet/jri)

Bilder zum Artikel



Mercedes-Benz Sprinter (1995–2000).

Foto: Auto-Medienportal.Net/Daimler



Mercedes-Benz Sprinter 308 E mit 45 PS (33 kW) starkem Drehstrom-Asynchronmotor und auf rund 600 Ladezyklen ausgelegter Blei-Gel-Batterie (1995).

Foto: Auto-Medienportal.Net/Daimler



Mercedes-Benz Sprinter (1995–2000) als Campingbus.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Daimler



Mercedes-Benz Sprinter (2000–2006).

Foto: Auto-Medienportal.Net/Daimler



Mercedes-Benz Sprinter (2000–2006).

Foto: Auto-Medienportal.Net/Daimler



Mercedes-Benz Sprinter mit Brennstoffzellenantrieb (2003).

Foto: Auto-Medienportal.Net/Daimler



Mercedes-Benz Sprinter (2006–2013).

Foto: Auto-Medienportal.Net/Daimler



Mercedes-Benz Sprinter Plug-in-Hybrid (2008).

Foto: Auto-Medienportal.Net/Daimler



Mercedes-Benz Sprinter (2006–2013).

Foto: Auto-Medienportal.Net/Daimler



Zwei Modellgeneration (von links): Mercedes-Benz Sprinter 2 (Modellpflege, 2013–2018), Sprinter 2 (2006–2013), Sprinter 1 (Modellpflege, 2000–2006) und Sprinter 1 (1995–2000).

Foto: Auto-Medienportal.Net/Daimler



Mercedes-Benz e-Sprinter.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Daimler