

---

## Fahrvorstellung: Der Sprinter wird elektrisch

Von Michael Kirchberger

Wer kennt sie nicht, die Paketboten in ihren gelben, weißen oder blauen Lieferwagen, die gerade jetzt in der Vorweihnachtszeit einen überaus harten Job erledigen müssen. Die armen Teufel arbeiten unter erheblichem Zeitdruck, und da ist kein Tempolimit streng genug, keine dritte Parkreihe zu gewagt, als dass nicht hin und wieder mal über die Stränge geschlagen werden müsste. Das Knurren und Murren kommt unterdessen nicht nur vom Personal, auch die Gefährte der eiligen Gesellen des Weihnachtsmanns geben keine Ruhe. Denn gerne läuft der Diesel weiter, wenn ausgeliefert wird. Es soll ja nicht zu kalt auf dem Kutschbock werden.

Damit könnte bald Schluss sein. Wie die meisten Hersteller leichter Nutzfahrzeuge setzt auch Mercedes auf Elektromobilität und diese dann dort ein, wo es am sinnvollsten ist. Nicht für die Langstrecke soll sie herhalten, vor allem in den Städten, wo sich die täglichen Fahrten über die letzten Meilen ausgezeichnet kalkulieren lassen und der Energievorrat der Akkus nicht unversehens zur Neige geht, spielt sie ihre unbestreitbaren Vorteile aus. Lokal emissionsfrei und vor allem leise können die Elektro-Packesel die Lebensqualität in den Städten erheblich verbessern helfen.

Der e-Sprinter gleicht seinen konventionell motorisierten Kollegen wie ein Ei dem anderen. Einzig das Fehlen eines Auspuffs weist auf die Antriebsart hin. Unter der optisch unveränderten Garderobe verstecken sich die Akkus in der Bodengruppe. Zwei Konfigurationen sind möglich, das Basispaket des Lithiumionen-Ensembles hat 41 kWh, wovon 35 kWh nutzbar sind, und setzt sich aus drei Batterien zusammen. Gemeinsam bringen die 543 Kilogramm auf die Waage, was bleibt, ist eine Zuladung von 1045 Kilogramm bei dieser Konfiguration.

Die zweite Ausbaustufe der Elektromobilität beim Sprinter schöpft aus vier zusammen 692 Kilogramm wiegenden Batterien 55 kWh, für den Vortrieb lassen sich hier 47 kWh nutzen. Die Differenz zwischen den beiden Eckwerten resultiert unter anderem aus der Schonung der Akkus. Denn Tiefentladungen verringern die Lebensdauer drastisch. Gerade bei einem Nutzfahrzeug will der Hersteller kein Risiko eingehen. Der Kunde würde ihm ein vorzeitiges Erlahmen der Batterien nicht verzeihen und vermutlich erhebliche Regressforderungen stellen.

Die Reichweiten der beiden e-Sprinter-Versionen liegen bei 115 und 168 Kilometern. Dann ist Nachladen angesagt, je nach Kraft des Ladestroms dauert der Vorgang zwischen einer halben und sechs Stunden. Den praktischen Nutzen schränkt das Mehrgewicht durch die Akkus nur teilweise ein. Das Ladevolumen liegt unverändert bei 10,5 Kubikmeter, die Nutzlast sinkt jedoch um rund 500 auf 891 und 1045 Kilogramm. Um Dresdner Stollen, Bekleidung von Momox oder Sprachroboter von Amazon unter die Weihnachtsbäume zu transportieren, reicht das jedoch allemal.

Das Cockpit gleicht denen der Sprinter mit Verbrennungsmotoren weitgehend. Allein der Startknopf weist auf den Strombetrieb hin, die Reichweite wird ähnlich wie bei einem Verbrenner im Display der Instrumente angezeigt. Der Fahrhebel rechts des Lenkrades aktiviert den Vortrieb oder schaltet auf Rückwärtsfahrt um, auch die Parkstellung wird über ihn bedient.

Wer nun aber nach dem Einlegen der Stufe D den großen Aha-Effekt erwartet, wie ihn viele Stromer durch ihr aus dem Stand anliegendes, hohes Drehmoment erzielen, wird enttäuscht. Der e-Sprinter setzt sich eher behäbig in Bewegung, sein dieselnder Kollege

mit dem gleichstarken, aber fossilen Treibstoff verbrennenden Selbstzünder ist kaum langsamer. In beiden Transportern bringt es der Antrieb auf eine Leistung von 85 kW und das ist nicht eben viel, um mindestens 2,5 Tonnen in Fahrt zu bringen. Die Beschleunigung ist keinesfalls munter, eher träge, da helfen auch 285 Nm Drehmomentspitze nicht. Aber der e-Sprinter rollt so leise, wie Santa Clausens Renttierschlitten über den Schnee gleiten würde. Auch die Abrollgeräusche halten sich bei städtischem Tempo angenehm zurück, wir zumindest freuen uns über jeden Elektrotransporter, der den Lärmpegel in der City senken hilft.

Ökologisches Fahren erfordert jedoch auch im Elektro-Transporter von Mercedes eine gewisse Erfahrung. Denn effizient lassen sich das Potenzial und die Reichweite des Antriebs nur nutzen, wenn die Rekuperationsphasen für das beständige Nachladen der Akkus während der Fahrt clever eingesetzt werden. Es gibt zunächst drei Fahrprogramme, „E+“, „E“ und „C“, sie bestimmen, wie forsch der Transporter unterwegs ist. Je nach Wahl ist der e-Sprinter 80, 100 oder 120 km/h schnell. Im Supersparmodus wird auch die Klimaanlage zu Gunsten der maximalen Reichweite ein gutes Stück zurückgefahren.

Über Schaltwippen am Lenkrad kann der Fahrer die Stärke der Rekuperation in vier Stufen wählen, die kräftigste Rückgewinnung bietet die Einstellung „D-“, dann verzögert der Transporter so kräftig, dass die Bremsleuchten am Heck aufleuchten müssen. Die Stufe „D++“ dagegen lässt ihm freien Lauf, um den Schwung etwa beim Ausrollen vor auf Rot geschalteten Ampeln zu nutzen.

Hilfreiche Assistenzsysteme bietet Mercedes an, so etwa die Querverkehrserkennung, was gerade bei einem häufig rangierenden Lieferfahrzeug überaus gewinnbringend ist. Eine Müdigkeitswarnung wird ebenfalls offeriert, ob sie im harten Geschäft des Transportgewerbes bestellt wird, sei hinterfragt. Für Fuhrparks interessant ist eine App, die das Lademanagement vereinfacht und vorausberechnete Strecken unter Gesichtspunkten des Energieeinsatzes optimiert. Ehrlich ist diese Funktion allemal. Sie gibt klar an, ob sich der elektrisch angetriebene Transporter für die geplante Route tatsächlich eignet. Auf die Straßen und die Betriebshöfe kommt der e-Sprinter Anfang nächsten Jahres. Über die Preise herrscht noch Rätselraten. Zum Vergleich – der elektrische angetriebene Mercedes Vito kostet 53 500 Euro, rund 13 500 Euro mehr als das vergleichbare Basismodell mit Verbrennungsmotor. (ampnet/mk)

#### Daten Mercedes-Benz e-Sprinter

Länge x Breite x Höhe (m): 5,93 x 2,04 x 2,83  
Radstand (m): 3,66  
Motor: Asynchron-Elektromotor  
Leistung: 85 kW / 115 PS  
Max. Drehmoment: 295 Nm  
Höchstgeschwindigkeit: 120 km/h  
Beschleunigung 0 auf 100 km/h: 18,8 Sek.  
Batterie: 35 - 47 kWh  
Ladezeiten: 0,5 - 6 h  
Durchschnittsverbrauch (WLTP): 32,5 – 37,1 kWh  
Reichweite: 120 – 168 km  
Leergewicht / Zuladung: 2609 - 2455 / 891 - 1045 kg  
Kofferraumvolumen: 10 500 Liter  
Bereifung: 225/75 R16  
Wartungsintervall: 20 000 km / 1 Jahr  
Grundpreis: n.a.

---

## Bilder zum Artikel



Mercedes-Benz e-Sprinter.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Daimler

---



Mercedes-Benz e-Sprinter.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Daimler

---



Mercedes-Benz e-Sprinter.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Daimler

---



Mercedes-Benz e-Sprinter.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Daimler

---



Mercedes-Benz e-Sprinter.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Daimler

---



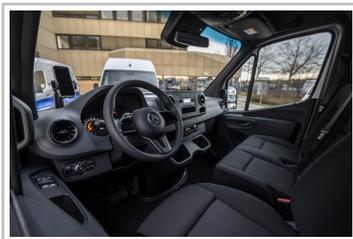
Mercedes-Benz e-Sprinter.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Daimler



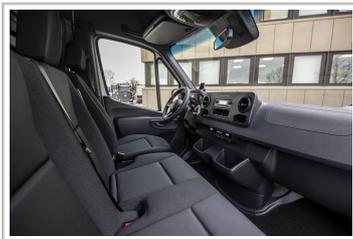
Mercedes-Benz e-Sprinter.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Daimler



Mercedes-Benz e-Sprinter.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Daimler



Mercedes-Benz e-Sprinter.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Daimler

---