



Der neue Sprinter ist für alle Einsatzzwecke gerüstet

Presse-Information

Ein Alleskönner für jede Branche

06. Februar 2018

- Von Baustelle bis VIP-Shuttle: Für jede Anwendung das passende Konzept
- Frontantrieb ermöglicht neue Einsteiger-Lösungen für KEP
- Spezifische Anpassung an jede Transportanforderung möglich

Ob Aufbauten, Motoren, Radstände oder Antriebskonzepte: In Sachen Vielfalt ist der neue Sprinter kaum zu schlagen. So universell wie er selbst sind auch die Branchen und Anwendungsfälle, in denen die Transporter-Ikone zuhause ist. Die folgenden Kundensegmente, Einsatzzwecke und ihre speziellen Herausforderungen stehen exemplarisch für die Vielzahl an Möglichkeiten, die das Konzept des neuen Sprinter bietet – mehr als je zuvor. Die verschiedenen Einsatzzwecke im Überblick:

1. KEP: Effizient und bequem durch den Alltag bei Lieferfahrten

Online-Handel und das KEP-Segment (Kurier-Express-Paket-Dienst) sind zwei Seiten einer Medaille. Weil jedes im Internet bestellte Paket auch ausgeliefert werden muss, sind die Zuwächse seit Jahren stabil. 2016 konnte in Deutschland erstmals die Schallmauer von drei Milliarden Paketen durchbrochen werden. Damit hat sich die Anzahl seit 2000 nahezu verdoppelt. Branchenexperten rechnen bis 2021 mit über vier Milliarden Auslieferungen pro Jahr. Noch größer sind die Wachstumsraten in der globalen Perspektive: Wurden 2014 weltweit noch rund 44 Milliarden Pakete ausgeliefert, stieg die Zahl innerhalb von zwei Jahren um knapp 48 Prozent auf 65 Milliarden Pakete (Quelle: Pitney Bowes 2017 – Parcel Shipping Index). Dieser Trend ist damit keineswegs abgeschlossen, denn Studien rechnen noch bis 2025 mit Wachstumsraten zwischen sechs und acht Prozent per anno. Nur wenige andere Branchen bieten eine ähnliche Wachstumsprognose.

Weil im Zuge des starken B2C-Wachstums die Effizienz auf der letzten Auslieferungsmeile abnimmt, sinken die Durchschnittserlöse pro Sendung kontinuierlich. Für die KEP-Branche ist maximale Effizienz somit das Gebot der Stunde. Die Vermeidung von Leerfahrten sowie die Verringerung von Be- und Entladezeiten gehören zu den Stellschrauben, die unmittelbaren Einfluss auf die Gewinnmargen haben. Auch die ergonomische Gestaltung der Auslieferungsfahrzeuge hilft, Arbeitsabläufe schnell und effektiv zu gestalten sowie Ausfall- oder Fehlzeiten zu vermeiden.

Wirtschaftlichkeit steht bei der Kaufentscheidung vieler Einzelunternehmer an erster Stelle. Aber auch die Möglichkeit für effizientes, gesundheitsschonendes Arbeiten ist eine Grundanforderung. So muss das Fahrerhaus den perfekten Arbeitsplatz bieten, eine niedrige Ladekante soll einfaches Be- und Entladen ermöglichen und das Portfolio über eine preisgünstige Einstiegsversion für den Auslieferungsverkehr verfügen.

Der neue Sprinter ist der ideale Partner für die KEP-Branche. Dank seines Frontantriebs konnte der Laderaum um 80 Millimeter gegenüber dem Vorgänger abgesenkt werden. Das zahlt sich gleich zweifach aus: Bei gleicher Aufbauhöhe kommt der zusätzliche Raum voll dem Ladevolumen zugute. Vor allem aber kann der Fahrer auch ohne Trittstufe über das Heck bequemer ein- und aussteigen – bei bis zu 180 Auslieferungen pro Tag eine deutliche Arbeitserleichterung. Zur Verbesserung der Ergonomie dient auch der „Fahrsitz Plus“ mit seinem abgeflachten Sitzkissen für häufiges Ein- und Aussteigen. Der Frontantrieb beschert dem neuen Sprinter auch einen deutlichen Gewichtsvorteil. Bis zu 50 Kilogramm weniger als der Heckantrieb wiegt der für die KEP-Branche relevante Kastenwagen. In der Gewichtsklasse der 3,5-Tonner ist er mit dem 84 kW Basismotor eine besonders wirtschaftliche Einstiegslösung. Mit zusätzlichen Merkmalen wie beladbaren Radkästen oder der optimierten Laderaumbeleuchtung mit LED-Streifen avanciert der neue Sprinter zum neuen Benchmark in der KEP-Branche.

Für kleine und mittlere KEP-Flotten besonders interessant: Mit dem Marktstart des neuen Sprinter stehen unter Mercedes PRO connect acht Pakete mit Vernetzungslösungen zur Verfügung, die eine höhere Effizienz, geringe Betriebskosten, eine verbesserte Fahrzeugverfügbarkeit und eine optimierte Kommunikation innerhalb der Flotte versprechen. Das entlastet Geschäftsleitung, Fuhrparkmanagement, Controlling und Disposition sowie die Fahrer erheblich.

Der Markt der Belieferung mit frischen Lebensmitteln verfügt über ein gigantisches Wachstumspotenzial. Zwar werden in Deutschland laut Schätzungen nur rund 0,6 Prozent aller Lebensmittel online bestellt (Online-Studie McKinsey). In den für den Sprinter relevanten europäischen Kernmärkten und in den USA wird aber ein starkes Wachstum von eGrocery erwartet. McKinsey rechnet in Deutschland bis 2020 bei Online-Bestellungen von Lebensmitteln mit einer jährlichen Wachstumsrate von rund 14,7 Prozent, in Großbritannien 6,0 Prozent, in Frankreich 10,5 Prozent und in den USA 11,0 Prozent.

Der Zeit- und Kostendruck beherrscht die Branche. Deshalb müssen Arbeitsabläufe so effizient wie möglich gestaltet werden. Einen Beitrag dazu leisten ergonomisch geformte Fahrersitze und eine niedrige Ladekante. Ebenso wichtig sind eine möglichst große Nutzlast wie im neuen Sprinter mit Frontantrieb und die konsequente Vermeidung von Ausfallzeiten. Assistenzsysteme und das smarte Wartungsmanagement von Mercedes PRO connect erfüllen diese Anforderungen.

Allerdings stellt der Transport der empfindlichen Güter die Branche vor weitere Herausforderungen. Eine weitgehend automatisierte Warenerfassung und Beladung werden aufgrund des enormen Kostendrucks in der gesamten Branche immer wichtiger. Es geht aber auch um Professionalität. Denn für die Existenzsicherung kleiner Unternehmen müssen die TCO des Fahrzeugparks ebenso stimmen wie dessen Eignung für den harten Arbeitsalltag: Ein einfaches Be- und Entladen, unbedingte Zuverlässigkeit sowie die Voraussetzung, die Waren in optimaler Qualität zum Kunden zu bringen.

Vor allem aber muss ein Transporter zum Unternehmensimage passen. Gerade in der urbanen Szene etablieren sich zunehmend Online-Label, die mit wenigen Fahrzeugen regional und biologisch angebautes Obst oder Gemüse direkt zum Kunden bringen und dabei Wert auf ihren „Carbon Footprint“ legen. Erfolg ist hier untrennbar mit Nachhaltigkeit verknüpft.

Der neue Sprinter bringt all das mit. Eine niedrige Ladekante oder Keyless-Start sind Fahrzeug-Features, die den Arbeitsalltag im Lieferverkehr mit Lebensmitteln deutlich erleichtern und für eine Effizienzverbesserung sorgen. In engen Park- und Rangiersituationen spielt das **Park-Paket mit Park-Assistent und Rückfahrkamera** sein Potenzial voll aus. Es warnt den

Fahrer durch ein optisches und akustisches Signal vor Hindernissen. Dabei deckt die Sensorik alle Bereiche vor, neben und hinter dem Fahrzeug ab.

Seite 4

Mit seinen schadstoffarmen Motoren liefert der neue Sprinter schon heute die besten Argumente für Nachhaltigkeit und seine Eignung als Kühl- und Auslieferungsfahrzeug. Ein Aspekt, der mit der Einführung elektrisch angetriebener Varianten noch stärker ins Gewicht fällt.

3. Service: Neue Optionen abseits der klassischen Anforderungen

Service-Techniker nutzen ihr Fahrzeug als rollendes Ersatzteillager und für die notwendige Werkstattausrüstung. Das Fahren ist nicht die Haupttätigkeit des Unternehmens – sondern Mittel zum Zweck. Das Fahrzeug ist die einzige Möglichkeit, schnell und effizient zum Einsatzort zu gelangen und dort für alle Herausforderungen eine Lösung zu finden. Zu den Kundenanforderungen im Servicebereich gehören beispielsweise ein individualisierbarer Laderaum, Regalsysteme oder eine Werkbank. Ebenso wichtig ist die Nutzung des Fahrerhauses als Arbeitsplatz zur Abwicklung von Kundenaufträgen, vor allem aber ein niedriger Anschaffungspreis und niedrige Betriebskosten. Auch in dieser traditionellen Branche wächst der Effizienzdruck. Vor allem Vernetzungslösungen bieten Optimierungsmöglichkeiten oder verändern sogar den Business-Case.

Ein Beispiel ist das Material- und Werkzeugmanagement. In-Van-Delivery, bei dem das Fahrzeug über Nacht etwa mit Ersatzteilen bestückt wird, hält mehr und mehr Einzug, schafft aber gleichzeitig neue Herausforderungen. Zum einen müssen Zulieferer einen Schlüssel zum Fahrzeug erhalten, zum anderen werden bei der Neubestückung des Fahrzeugs überzählige Teile nicht entfernt. Dafür könnte in Zukunft die Smart-Return-Box sorgen. Das Hantieren mit einer Vielzahl von Schlüsseln kann entfallen und gleichzeitig die Entriegelung auf ein bestimmtes Zeitfenster begrenzt werden, wenn das Fahrzeug über moderne Vernetzungsdienste per Handy-App entriegelt wird. Eine deutliche Kosten- und Zeitersparnis versprechen moderne MBUX Multimediasysteme, die sich verändernde Verkehrssituation nahezu in Echtzeit erfassen und die Routenführung entsprechend anpassen.

Im Laderaum selbst schaffen moderne Regallösungen Ordnung. Vorne verfügen Fahrer und Beifahrer über eine Vielzahl von Ablagemöglichkeiten, die auf das jeweilige Nutzerprofil und die Anforderungen im Alltag zugeschnitten werden können.

Entscheidend für den Service-Bereich ist aber, dass das breitgefächerte Portfolio des neuen Sprinter die passende Basis bietet: So verfügt der frontgetriebene Kastenwagen mit Hochdach über ein großzügiges Platzangebot für Ersatzteile und Werkstatt. Außerdem weist er eine um 80 Millimeter niedrigere Einstiegshöhe und Ladehöhe als der Vorgänger auf – was der verfügbaren Innenraumhöhe zu Gute kommt. Der 84 kW Basismotor besticht zudem durch einen niedrigen Anschaffungspreis und hohe Wirtschaftlichkeit für den Einsatz im urbanen Verkehr. Für eine optimale Kraftübertragung sorgen die neue 9-Gang-Wandlerautomatik oder das ebenfalls neu entwickelte 6-Gang-Schaltgetriebe.

4. Personenbeförderung: Bequem für Passagiere, günstig für Betreiber

Im Segment der Personenbeförderung treffen unterschiedliche Anspruchsgruppen aufeinander. Unternehmen erwarten ein zuverlässiges Fahrzeug, das dem Kostendruck im öffentlichen und privaten Personenverkehr gewachsen ist. Für den Fahrer geht es um Sitzqualität und die ergonomische Gestaltung seines Bereichs. Sind Fahrzeuge im Shuttle-Service eingesetzt und dienen als Visitenkarte des Unternehmens, spielen Qualität, ein modernes Design und die Wertanmutung im Innenraum ebenso eine zentrale Rolle wie die luxuriöse und komfortable Ausstattung.

Neue Mobilitätskonzepte, mit denen auch der ländliche Raum erschlossen werden kann, erfordern eine stärkere Individualisierung des öffentlichen Personennahverkehrs. Starre Routen und Zeiten werden der Vergangenheit angehören. Die Vision eines individualisierten öffentlichen Verkehrs wird durch Vernetzungsdienste möglich. Per App können Fahrgäste den neuen Sprinter anfordern. In diesem Zukunftsszenario erscheint automatisiert die Anfrage im Telematiksystem, das automatisch die Route anpasst und dabei auch die aktuelle Verkehrslage berücksichtigt. Der Sprinter ist jedoch nicht nur Datenempfänger, sondern gleichzeitig auch Sender. Zukünftig erfassen Sitzsensoren die Passagierzahl, melden sie an die App und stimmen Anfragen und Kapazitäten aufeinander ab. Das gewährleistet eine optimale Auslastung des Services.

Passagiere wollen aber nicht nur von A nach B gebracht werden, sondern die Zeit im Sprinter möglichst komfortabel und sinnvoll verbringen. Das Innenraumkonzept des neuen Sprinter ist auch in Sachen Digitalisierung ganz auf die Bedürfnisse der Fahrgäste abgestimmt: USB-Lademöglichkeiten sorgen für ausreichend Strom und ein optionaler Wifi-Hotspot für die individuelle

Verbindung der Fahrgäste zur digitalen Außenwelt. Im Zentrum steht dabei das MBUX Multimediasystem, das über Touchscreens oder das Multifunktionslenkrad gesteuert wird.

Seite 6

Die gesteigerte Wertanmutung auf Pkw-Niveau im Fahrerhaus und Fondbereich erfüllt die unterschiedlichen Anforderungen und die Bedürfnisse aller Anspruchsgruppen. Dank der optional erhältlichen Luftfederung erleben die Passagiere den vom Pkw gewohnten Komfort. Die auf dem Dach positionierte Klimaanlage ermöglicht eine individuelle Klimatisierungsregelung im Fahrgastraum, während die Zusatzheizung auf allen Plätzen ein Wohlfühlambiente schafft.

Schließlich prägt – gerade für den Shuttle-Einsatz – das richtige Produktkonzept den Charakter: Gerade der einzige Sechszylinder im Large-Van-Segment lässt den neuen Sprinter in Verbindung mit dem 7G-TRONIC Automatikgetriebe auch die anspruchsvollsten Aufgaben der Personenbeförderung mit größter Souveränität lösen.

Sicherheit spielt ebenfalls eine zentrale Rolle. Innovative Sicherheits- und Assistenzsystemen auf Pkw-Niveau unterstützen den Fahrer. Beispiele dafür sind der radarbasierte Abstands-Assistent DISTRONIC, der Aktive Brems-Assistent, der Aktive Spurhalte-Assistent sowie der Aufmerksamkeits-Assistent ATTENTION ASSIST. Serienmäßig ist der Seitenwind-Assistent mit an Bord. Das optionale Park-Paket inklusive einer 360-Grad-Kamera in Verbindung mit dem 10,25 Zoll-MBUX-Multimediasystem hilft, unübersichtliche Situationen zu meistern. Der Traffic Sign Assist schafft eine zusätzliche Aufmerksamkeit für Geschwindigkeitsbegrenzungen, Einfahrt- und Überholverbote sowie deren Aufhebung. Ebenfalls neu im Sprinter ist das Wet Wiper System beim Regensensor. Das Wischwasser wird durch die Wischerarme geleitet, direkt vor die Wischblätter gespritzt und ohne Verzögerung weggewischt.

5. Baugewerbe: Leistungsfähig auch unter schwersten Bedingungen

Der Baustellenverkehr umfasst nicht nur den Kurzstreckenbetrieb, sondern oft auch lange Anfahrtswege über Autobahnen und Landstraßen. Den Weg zum nächsten Einsatzort möchte die Crew möglichst schnell und komfortabel zurücklegen. Aber die letzten hundert Meter führen oft durch unbefestigtes Gelände – matschig, sandig und steinig. Und erst einmal angekommen, werden Fahrzeuge auf der Baustelle nicht mit Samthandschuhen angefasst.

Gut zu wissen, wenn man sich dabei auf einen Partner verlassen kann, der alle Anforderungen beherrscht. Bauunternehmen legen Wert auf leistungsstarke Fahrzeuge mit hoher Tonnage – vor allem, wenn sie oft auf Baustellen unterwegs sind. Und darauf, dass ein Transporter auch einiges einstecken kann und dabei trotzdem zuverlässig ist, auch bei strapaziösem Einsatz und häufigem Fahrerwechsel. Weil der Einsatz der ganzen Crew vom reibungslosen Funktionieren des Fahrzeugs abhängig ist, sollen ungeplante Reparaturen nicht vorkommen.

Am Einsatzort zeigt der neue Sprinter, was in ihm steckt. In Verbindung mit dem zuschaltbaren Allradantrieb ist er auf ein Gesamtgewicht von bis zu fünf Tonnen ausgelegt – was ihn auch als Baustellenfahrzeug für schweres Schüttgut prädestiniert. Eine Anhängelast von bis zu 3,5 Tonnen ermöglicht auch den Transport von schwerem Arbeitsgerät. Und weil Kleidung oder Schuhe auf Baustellen selten sauber bleiben, erweist sich auch der neue Sprinter als unempfindlich.

6. Handwerk: Aushängeschild und Allroundtalent

Im Handwerk mit seinen kleinen und mittelständischen Unternehmen dominieren vergleichsweise kleine Fuhrparks das Bild. Die Ansprüche der einzelnen Handwerkszweige unterscheiden sich wesentlich voneinander. Während Dachdecker, Fliesenleger oder Tischler auch an einer maximalen Zuladung und der Integration von Regallösungen für die mobile Werkstatt interessiert sind, geht es beispielsweise für den Maler eher um das Ladevolumen, um Leitern oder Gerüste an den Einsatzort zu bringen. Entsprechend hoch sind die Ansprüche an die Vielseitigkeit und Flexibilität der wenigen Fahrzeuge. Doch selbst innerhalb eines Handwerksbetriebs sind die Allroundtalente der Fahrzeuge gefragt. Oft genug sitzt der Unternehmensinhaber selbst am Lenkrad und somit übernimmt der Sprinter bei Kundenbesuchen auch repräsentative Aufgaben. An anderer Stelle sind seine Qualitäten als Lastenträger im Materialtransport gefragt und mit dem Einbau von Sitzbänken muss der Sprinter auch dann funktionieren, wenn möglichst viele Mitarbeiter gleichzeitig an einem Einsatzort ankommen müssen.

Den unterschiedlichen Ansprüchen beispielsweise an Belastbarkeit und Wertanmutung des Innenraums wird der neue Sprinter durch seine Angebotsspreizung gerecht. Strapazierfähige Materialien halten auch starker

mechanischer Beanspruchung stand. Geht es weniger robust zu, lässt sich der Arbeitsplatz im Fahrerhaus auch hohen Ansprüchen anpassen.

Seite 8

Diese Anpassungsfähigkeit beweist der Sprinter auch im Laderaum. Ein Metall-Ladeboden als Basisausstattung im Kastenwagen deckt einen Großteil der verschiedenen Nutzungsmöglichkeiten ab. Für eine hohe Belastung steht alternativ ein Schwerlastboden zur Verfügung – ideal für Sprinter, in denen die Ladung nur auf wenigen Belastungspunkten im Laderaum verteilt ist wie beispielsweise bei Regallösungen oder bei besonders schweren und großen Gütern. Lässt sich die Ladung gleichmäßiger verteilen, spielt ein neuer Leichtbauboden aus Kunststoff seine Vorzüge aus und vergrößert den Spielraum bei der Zuladung.

7. Spezialaufgaben: Kostbare Möbel finden ebenso ihren Platz wie sperrige Gitterboxen oder schwere Paletten

Müssen sperrige und schwere Güter wie Inneneinrichtungen oder maßgeschneiderte Möbel befördert werden, kommt es auf jeden Kubikzentimeter Ladevolumen und eine vorbildliche Nutzlast an. Kleinunternehmer wie Schreiner oder Manufakturen von Spezialmöbeln nutzen ihren Transporter sowohl beim Einkauf von schweren Rohstoffen wie Massivholz als auch zur Auslieferung fertiger Produkte an Kunden oder zur Bestückung von Messen. Für den Inhaber steht das Fahrzeug – auch in der Außenwirkung – in direktem Zusammenhang zum Qualitätsanspruch an die eigene Arbeit.

Mit Radständen von bis zu 4.325 Millimeter (Heckantrieb) beziehungsweise 3.924 Millimeter (Frontantrieb) und einem Laderaumvolumen von bis zu 17 m³ bietet der neue Sprinter hier exzellente Voraussetzungen. Wenn es vor allem auf die Breite des nutzbaren Laderaums ankommt, weiß die Super-Single-Variante zu überzeugen: Trotz eines zusätzlichen Gesamtgewichts von fünf Tonnen verfügt sie über hintere Einzelreifen. Dadurch verbleibt eine Ladungsbreite von etwa 1,22 Meter zwischen den Radkästen, so dass Paletten auch quer zur Fahrtrichtung verstaut werden können. Positiver Nebeneffekt: Die Einzelreifen helfen in einigen Ländern Maut und Steuern zu sparen.

Wie gut der neue Sprinter auf den Transport sperriger Güter vorbereitet ist, zeigen auch die speziellen Abstützung in den Einstiegskästen der

Schiebetür. Sie sorgen für eine größere Standstabilität von Europaletten oder Gitterboxen bei Kurvenfahrten und für einen besonders sicheren Transport. Dass die Verkleidungen der Laderaumwände robust und abwaschbar sind, unterstreicht die Eignung des neuen Sprinter für die besonderen Transportaufgaben.

Mit seinen Vernetzungslösungen bleibt der neue Sprinter jederzeit mit dem Unternehmen in Verbindung. Motoren bis zu 140 kW ermöglichen Pkw-ähnliche Fahrleistungen, moderne Assistenzsysteme gewährleisten auch bei ständig wechselnden Fahrern ein hohes Sicherheitsniveau. Und der hervorragende Fahrkomfort auf allen Plätzen schafft auch auf langen Strecken eine angenehme Atmosphäre.

8. Reisemobile: Bandbreite reicht vom Kastenwagen bis zum Triebkopf

Der Markt für Reisemobile wächst seit fast zehn Jahren kontinuierlich. Über 95.000 Fahrzeuge wurden im Jahr 2016 in Europa zugelassen, in den USA waren es nahezu 58.000. Allein in Deutschland stieg der Umsatz mit Neufahrzeugen zwischen 2009 und 2016 von knapp unter zwei auf über vier Milliarden Euro. Neben dem Trend zu Kastenwagen und teilintegrierten Fahrzeugen ist ein zunehmender Wunsch nach Individualisierung und Komfort vor allem im oberen Preissegment zu beobachten. So verzichten „Best-Ager“, die sich mit einem luxuriösen Reisemobil zwischen 80.000 und 160.000 Euro einen Lebensraum erfüllen, ungerne auf Annehmlichkeiten, die im Pkw-Bereich zum gehobenen Standard gehören.

So fragmentiert der Reisemobilmarkt ist: Der neue Sprinter bietet für jedes Segment (Kastenwagen, teilintegriert, Alkoven oder vollintegriert) die ideale Lösung. Seine vielfältigen Antriebsmöglichkeiten – Front-, Hinterrad- oder Allradantrieb – decken alle denkbaren Anwendungen ab. Dabei profitieren alle Varianten von den neuen Technologien wie den neuen MBUX Multimediastellen, dem Bedien- und Anzeigenkonzept im Cockpit, der Wertanmutung auf Pkw-Niveau, den optionalen elektrisch verstellbaren, beheiz- und drehbaren Komfortsitzen sowie modernsten Assistenzsystemen. Ein Alleinstellungsmerkmal im Large-Van-Segment ist die elektrische Parkbremse. Sie bietet ein entscheidendes Komfort-Plus: Ohne störenden Handbremshebel wird der Durchgang von der Fahrerkabine zum Wohnbereich deutlich erleichtert.

Der neue Sprinter läutet bei Reisemobilen außerdem das digitale Zeitalter ein. Denn mit den neuen digitalen Steuerungsmöglichkeiten wird ein Camper auf Sprinter-Basis zu einem „Smart Home“ und damit zu einem echten „Smart Camper“. Durch das erstmalig im Sprinter verfügbare digitale Kommunikationsmodul ist das Reisemobil mit dem Internet verbunden. Damit lässt sich dann beispielsweise der Standort des Fahrzeugs abrufen, der Füllstand des Tanks oder der nächste Servicetermin überprüfen. „Live Traffic“ liefert außerdem die aktuellsten Verkehrsinformationen, um immer die günstigste Route auswählen zu können. Durchfahrtshöhen, Straßenengen oder Gewichtsbeschränkungen werden dabei berücksichtigt.

Die Basis für eine intelligente Vernetzung zwischen dem Fahrzeug, dem Aufbau und seinen Funktionen schafft zukünftig ein neues Schnittstellenmodul. Darüber können alle Fahrzeugzustände von einem Ort aus gesteuert werden - über das Zusatzdisplay im Reisemobil oder per Smartphone. Die Mercedes-Benz Camper App erlaubt dann von jedem Ort der Welt den Zugriff auf das Reisemobil - um beispielsweise die Füllstände von Gas und Abwasser zu prüfen oder vor dem Start der Reise einen Fahrzeug- und Aufbaueck durchzuführen. So lässt sich nach einem Tag auf der Skipiste die Heizung rechtzeitig einschalten und empfängt die Reisemobilisten mit behaglichen Temperaturen. Fahrzeug und Wohnbereich finden zu einer smarten Einheit zusammen, die im Reisemobilmarkt beispiellos ist.

Hochwertige Assistenzsysteme für das Basis-Fahrzeug werten die Attraktivität des Komplettfahrzeugs erheblich auf: Dazu gehören der radarbasierte Abstandhalter DISTRONIC, der Bremsassistent, der aktive Spurhalteassistent sowie der Aufmerksamkeits-Assistent ATTENTION ASSIST. Ganz selbstverständlich ist der Seitenwind-Assistent serienmäßig mit an Bord, der Reisemobilfahrten insbesondere bei höheren Geschwindigkeiten deutlich sicherer macht.

Besonders interessant für das starke Wachstumssegment der Wohnmobile - aktuell etwa ein Drittel des Gesamtmarktes - ist der erstmals lieferbare Triebkopf mit Frontantrieb. Er überzeugt vor allem, wenn er mit dem exklusiv für Wohnmobile verfügbaren 130 kW/400 Nm starken OM 651 Dieselmotor ausgerüstet ist. In Verbindung mit dem neuen 6-Gang-Schaltgetriebe oder der erstmals lieferbaren 9-Gang-Automatik sind hohe Reisegeschwindigkeiten bei maximalem Geräusch- und Antriebskomfort und optimierten Kraftstoffverbrauch möglich. Wie für alle anderen Varianten sind für den Triebkopf erstmals Ganzjahresreifen lieferbar, die speziell für lange

Standzeiten entwickelte wurden. Eine weitere Variante des Triebkopfes ist der „Windlauf“. Er bildet die ideale Basis für vollintegrierte Reisemobile. Mit ihm können Fahrzeuge mit bis zu drei Achsen und einem Maximalgewicht bis 5.500 Kilogramm konzipiert und realisiert werden. Auch die für Camper-Bedürfnisse abgestimmte Luftfederung garantiert hervorragenden Fahrkomfort auf langen Strecken und eine geringe Wankneigung.

Für vollintegrierte Reisemobile wurden zahlreiche Vorrüstungen entwickelt, die die Nutzung exklusiver Features erstmals in dieser Klasse ermöglichen oder den Aufbauherstellern die Integration moderner Assistenzsysteme und komfortabler Extras erleichtern. Dazu zählen etwa Vorrüstungen für Windschutzscheiben-Heizungen, verstärkte Sitzkästen für Sitze mit Dreipunktgurt oder Vorrüstungen für DISTRONIC oder den Totwinkelassistenten.

Der Marktanteil für ausgebaute Kastenwagen wuchs in den letzten Jahren besonders stark und liegt derzeit bei knapp unter 40 Prozent. Dank seines Frontantriebs eröffnet der neue Sprinter weitere Einsatzmöglichkeiten. Entscheidende Vorteile sind die höhere Zuladung (plus 50 Kilogramm im Vergleich zum Vorgängermodell mit Heckantrieb) sowie der niedrigere Fahrzeugboden (minus 80 Millimeter), der mehr Platz für Innenausbauten bereitstellt und den Einstieg auch ohne zusätzliche Trittstufe erleichtert. Drei Dieselvarianten mit einem Leistungsspektrum zwischen 84 bis 130 kW gewährleisten die für dieses Fahrzeugsegment wichtige Dynamik. Die Kastenwagenvarianten in insgesamt drei verschiedenen Radständen, drei Aufbauhöhen und fünf Gewichtsklassen profitieren in besonderem Maße von dem umfangreichen Paket an Technologien zur Reduzierung von Geräuschen und Vibrationen. Der optional erhältliche, zuschaltbare Allradantrieb erweitert die Einsatzmöglichkeiten. Besonders interessant für Camper: Im für alle Varianten lieferbaren „Hibernation Mode“ kann das Fahrzeug in einen Winterschlaf versetzt werden, in dem der Energieverbrauch auf ein Minimum reduziert wird. Wird der Hibernation Mode aufgehoben, lässt sich der Sprinter auch nach längeren Standzeiten problemlos starten.

Der Frontantrieb ist speziell für die Bedürfnisse des europäischen Reisemobilmarkts konzipiert und erweitert das Produktportfolio von Hinterradantrieb und Allradantrieb. In den USA bleibt der Hinterradantrieb das dominierende Konzept. Ohne 3,5 Tonnen-Grenze gehören leistungsstarke Benzinmotoren zum Anforderungsprofil. Ein leistungsstarker Benziner bietet in Verbindung mit der 7G-TRONIC-Automatik dafür die besten

Voraussetzungen – nicht zuletzt durch das zulässige Gesamtgewicht von bis zu fünf Tonnen. Seite 12

Ansprechpartner:

Albrecht Eckl, +49 (0) 711 17-5 21 31, albrecht.eckl@daimler.com

Peter Feneberg, +49 (0) 711 17-4 71 17, peter.feneberg@daimler.com

Andrea Eberhardt, +49 (0) 711 17-8 40 20, andrea.eberhardt@daimler.com

Weitere Informationen von Mercedes-Benz sind im Internet verfügbar:
www.media.daimler.com und www.mercedes-benz.com