



Mercedes-Benz Vans: Der neue Sprinter

Presse-Information

Intelligent, interaktiv und innovativ

Februar 2018

Inhalt

Seite

Die Highlights und Management-Zitate im Überblick

3

Maximale Modularität für jeden Kundenwunsch

Der neue Sprinter - Intelligent, interaktiv und innovativ

6

Strategische Neuausrichtung von Mercedes-Benz Vans

Der neue Sprinter bringt die Zukunftsinitiative adVaNce auf die Straße

11

Innovationssprung im Large-Van-Segment

Vernetzung, Ergonomie, Sicherheit und Funktionalität auf Pkw-Niveau

15

Perfekter Arbeitsplatz mit niedrigem TCO

Effizient und durchdacht bis ins kleinste Detail

18

Mercedes PRO connect

Premiere in der Sprinter-Klasse: Modernste Vernetzungslösungen
erstmals ab Werk an Bord

23

Produktintelligenz und IT-Basis

Jederzeit online: Mit neuen Vernetzungslösungen wird der Sprinter
zum Teil des Internets der Dinge

27

Verwandlungskünstler in mehr als 1.700 Varianten

Vom Baustellenfahrzeug bis zum Luxus-Reisemobil: Der neue Sprinter ist
überall zuhause

29

Zahlreiche Karosserie- und Aufbauvarianten

Perfekt angepasst: Mehr Kombinationsmöglichkeiten und Auswahl bei Aufbau,
Tonnage oder Radstand

32

Heck-, Vorderrad- oder Allradantrieb	Seite 2
Gesamtes Spektrum aller Antriebskonzepte im neuen Sprinter abgedeckt	34
Moderne Sicherheits- und Assistenzsysteme	
Effektive elektronische Helfer: Den Abstand halten, in der Spur bleiben oder mühelos rangieren und einparken	36
Mercedes-Benz Design	
Eindrucksvolle Visitenkarte für Flotte und Unternehmen	40
Motoren und Getriebe	
Optimierter Antriebsstrang: Höhere Wirtschaftlichkeit und verbesserte Laufkultur in allen Varianten	43
Fahrwerk und Reifen	
Glasfaserverstärkte Kunststofffedern für maximale Zuladung, Hinterachsluftfederung für höchsten Reisekomfort	47
Zuladung und Lademöglichkeiten	
Bis zu 17 m ³ Ladevolumen und auch bei der Zuladung liegt der neue Sprinter an der Spitze	49
Sitzkonfiguration	
Tourer, Shuttle oder Pritschenwagen im Baustellenverkehr: Komfort und Funktionalität nach Maß auf allen Plätzen	52
Reisemobile	
Camper-Lösungen im Large-Van-Segment – der neue Frontantrieb eröffnet völlig neue Möglichkeiten	54

Folgen Sie uns unter #newSprinter

Weiteres Pressematerial ist im Internet verfügbar unter www.d.ai/newSprinter und www.d.ai/newSprinter_MediaSite

Beschreibungen und Daten dieser Pressemappe gelten für das internationale Modellprogramm von Mercedes-Benz. Länderspezifische Abweichungen sind möglich.

- **Gesamtsystemlösung mit ganzheitlichem Ansatz:**
Mercedes-Benz Vans wandelt sich vom Fahrzeughersteller zum Anbieter ganzheitlicher Transport- und Mobilitätslösungen. Der neue Sprinter verkörpert als erste Baureihe die adVANce-Philosophie und bringt die ersten Lösungen der Zukunftsinitiative auf die Straße.
- **Effizienzsprung durch Internetanbindung:** Mit modernsten Vernetzungsoptionen und den Diensten von Mercedes PRO connect wird der neue Sprinter Teil des Internets der Dinge. Ein einfacheres Flotten-Controlling und die optimierte Kommunikation zwischen Flottenmanager und Fahrer gehören zu den Innovationen, die den Arbeitsalltag leichter und effizienter machen. Flotten erreichen dadurch eine neue Qualität im Fahrzeugmanagement.
- **Acht Pakete mit Vernetzungsdiensten gehen online:** Zum Marktstart von Mercedes PRO connect als Werkslösung werden in 19 europäischen Ländern acht Pakete mit zentralen flotten-, fahrzeug-, fahrer- und standortbasierten Diensten eingeführt. Dazu zählen beispielsweise Fahrzeugstatus, Fahrzeuglogistik, Wartungs- und Reparaturmanagement oder ein digitales Fahrtenbuch. Genutzt werden die neuen Dienste unter anderem mit dem völlig neuen MBUX **Multimediasystem** über ein bis zu 10,25-Zoll großes HD-Display, eine Touchscreen-Steuerung und eine intuitive Sprachbedienung.
- **Anpassungsfähig bis ins Detail:** Mehr als 1.700 verschiedene Sprinter-Varianten lassen sich über die Aufbauarten, Antriebskonzepte, Kabinengestaltung, Aufbaulängen, Tonnagen und Laderaumhöhen generieren. Diese Variabilität macht den neuen Sprinter zum perfekten Fahrzeug für die unterschiedlichsten Transportbedürfnisse und Branchen. Die Bandbreite reicht vom einfachen Baustellenfahrzeug mit attraktivem Einstiegspreis bis hin zum hochwertig ausgestatteten Shuttle-Fahrzeug.
- **Frontantrieb und neue Getriebe:** Das bewährte Antriebskonzept um Heck- und Allradantrieb wird um einen neuen Vorderradantrieb als Einstiegstyp ergänzt. Bei dieser Version steigt konstruktionsbedingt

die Nutzlast um 50 Kilogramm gegenüber dem Heckantrieb, eine 80 Millimeter niedrigere Ladekante macht das Be- und Entladen oder das Ein- und Aussteigen deutlich komfortabler. Zu den technischen Höhepunkten des neuen Sprinter zählen zwei neu entwickelte Getriebe für den Frontantrieb – eine 9-Gang-Wandlerautomatik als Neuheit im Large-Van-Segment und ein ebenfalls neu entwickeltes 6-Gang-Schaltgetriebe.

- **Fahrerarbeitsplatz setzt Maßstäbe:** Ergonomisch optimiert und komfortabel - diese Facetten machen aus dem Fahrerhaus einen perfekten Arbeitsplatz. Zu den Optimierungen gehören ergonomisch geformte Sitze, Keyless-Start oder eine verbesserte Klimaanlage. Ein variables Ablagenkonzept sorgt dafür, dass alles seinen Platz findet.
- **Praxistauglich und belastbar:** Beladbare Radkästen und ausgebaute Laderaumhöhen in Kombination mit dem Frontantrieb vergrößern die Einsatzmöglichkeiten des Laderaums. Das maximale Ladevolumen liegt bei 17 m³, die Tonnage reicht bis 5,5 Tonnen. LED-Leuchtleisten sorgen für optimale Sichtverhältnisse im Laderaum und die Hecktüren lassen sich noch einfacher bis zur Seitenwand öffnen.
- **Bei der Sicherheit ganz vorn:** Mercedes-Benz Vans wird seiner Rolle als Innovationstreiber bei der Einführung moderner Sicherheitstechnologien auch im Large-Van-Segment erneut gerecht. Zu den Assistenz- und Regelsystemen im neuen Sprinter gehören beispielsweise eine Rückfahrkamera mit Bild im Innenspiegel, ein modernes Park-Paket mit 360-Grad-Rundumsicht, ein Regensensor und Wischer mit integriertem Wet Wiper System. Das Wischwasser wird durch die Wischerarme geleitet, direkt vor die Wischblätter gespritzt und ohne Verzögerung weggewischt – für eine optimierte Sicht auch während der Scheibenreinigung.
- **Verschmelzung von Form und Funktion:** Mit der dritten Generation beginnt der Sprinter im Exterieur eine neue Ära, in der nicht nur seine Qualitäten bei der Lösung von Transportproblemen gefragt sind. Im modernen Fuhrpark übernimmt das Fahrzeug immer auch die Rolle des Unternehmens-Repräsentanten und ist speziell bei kleineren und mittelständischen Betrieben das Aushängeschild. Die in der Pkw-Sparte etablierte Mercedes-Benz Designstrategie schafft

dafür die Grundlage und überzeugt durch ein klares und dennoch sinnliches Design.

Seite 5

- **Zwischen zwei und 19 Mitfahrern:** Die Bandbreite reicht von zwei Einzelsitzen in der Kabine eines gewerblich genutzten Fahrzeugs bis zu 20 Sitzplätzen für 19 Passagiere plus Fahrer. Mit Easy Mounting hat Mercedes-Benz Vans außerdem ein neues System entwickelt, mit dem Sitzreihen aus dem Sprinter Tourer leichter ein- und ausgebaut werden können. In der Luxus-Variante verfügt der Sprinter in jeder Sitzreihe im Fond über USB-Ladebuchsen und Stauraum für Smartphones.
- **Volker Mornhinweg, Leiter Mercedes-Benz Vans:** „In der Logistik- und Transportwelt der Zukunft ist die Variabilität und das Angebot kundenspezifischer Lösungen der Erfolgsfaktor schlechthin. Ein gutes Fahrzeug alleine reicht nicht mehr aus. Der neue Sprinter muss als Multitalent daher mehr sein als die bloße Summe seiner Teile. Mit einer bislang unerreichten Variantenvielfalt, neuen Vernetzungsdiensten und einer neuen Telematik-Generation wird er zur passgenauen Gesamtsystemlösung für verschiedenste gewerbliche Transport- und Mobilitätsanforderungen. Damit gelingt dem neuen Sprinter genau das, was sein Vorgänger vorgemacht hat: Er definiert das Segment der Transporter einmal mehr neu. Er ist damit der Inbegriff einer smarten Hardware und wird sein Segment, das Geschäft unserer Kunden und unser Business auf das nächste Level heben.“
- **Dr. Ulf Zillig, Gesamtprojektleiter Sprinter bei Mercedes-Benz Vans:** „Mehr als 3,4 Millionen ausgelieferte Fahrzeuge in 130 Ländern – das ist die Bilanz der ersten beiden Generationen des Sprinter. Das belegt eindeutig, dass der Sprinter auf der ganzen Welt zuhause ist und eine unglaubliche Bandbreite an länder- und branchenspezifischen Ansprüchen abdecken muss. Deshalb haben wir das ohnehin schon breite Portfolio im neuen Sprinter nochmals erweitert. Mit einer Vielfalt an Produktfeatures können wir spezifische Marktsegmente noch besser bedienen. In Kombination mit seiner Konnektivität eröffnet der neue Sprinter Möglichkeiten bei der Effizienz- und Prozessoptimierung wie kein Fahrzeug von Mercedes-Benz Vans vor ihm.“

Der neue Sprinter - Intelligent, interaktiv und innovativ

- **Leistungsstark in allen Teildisziplinen: Sprinter definiert die Spitzenklasse des Segments**
- **Neue Vernetzungslösungen: Mercedes PRO connect Dienste sichern einen Effizienzsprung beim Fuhrparkmanagement**
- **Jeder Transportanforderung gewachsen: Variantenzahl noch einmal gestiegen**
- **Clevere Gesamtsystemlösung: Verbindung unterschiedlicher Talente macht aus dem Sprinter das perfekte Gewerbe-Fahrzeug**
- **Wichtige Anknüpfungspunkte erhalten: Aufbauhersteller können auf bewährte Basis zurückgreifen**

Faszinierendes Design, Sicherheits-Features auf sehr hohem Niveau, maximale Wirtschaftlichkeit, kunden- und branchenorientierte Detaillösungen und ein Vernetzungsangebot, das Infotainmentsysteme und Telematikanwendungen in eine neue Ära führt: Die dritte Generation des Sprinter definiert in allen Teildisziplinen die Spitzenklasse der Large-Vans. Seine eigentliche Stärke entfaltet der Segment-Gründer allerdings erst durch die Verknüpfung seiner einzelnen Talente zur Gesamtsystemlösung.

„In der Logistik- und Transportwelt der Zukunft ist die Variabilität und das Angebot kundenspezifischer Lösungen der Erfolgsfaktor schlechthin. Ein gutes Fahrzeug alleine reicht nicht mehr aus. Der neue Sprinter muss als Multitalent daher mehr sein als die bloße Summe seiner Teile. Mit einer bislang unerreichten Variantenvielfalt, neuen Vernetzungsdiensten und einer neuen Telematik-Generation wird er zur passgenauen Gesamtsystemlösung für verschiedenste gewerbliche Transport- und Mobilitätsanforderungen. Damit gelingt dem neuen Sprinter genau das, was sein Vorgänger vorgemacht hat: Er definiert das Segment der Transporter einmal mehr neu. Er ist damit der Inbegriff einer smarten Hardware und wird sein Segment, das Geschäft unserer Kunden und unser Business auf das nächste Level heben“, sagt Volker Mornhinweg, Leiter Mercedes-Benz Vans.

Die neuen Vernetzungslösungen von Mercedes PRO connect bilden zusammen mit der ebenfalls völlig neuen Telematikgeneration, die parallel in der A-Klasse ihre Premiere feiert, die perfekte Basis für alle erdenklichen Logistik- und Transportanforderungen vom komplexen Management einer Großflotte bis hin zum Fuhrpark von Kleinunternehmen. Seine herausragende Anpassungsfähigkeit beweist der Sprinter jedoch nicht nur bei der Online-Anbindung und den darauf aufbauenden Diensten, sondern er lässt sich darüber hinaus perfekt auf die jeweiligen Branchen- und Kundenbedürfnisse zuschneiden. Dazu gehört auch ein attraktives Preisniveau ab 19.990 Euro in Deutschland (Preis ohne MwSt.) für die Einstiegsversion mit Frontantrieb. Bestellbar ist der neue Sprinter ab sofort und in Europa in den Nutzfahrzeug-Zentren von Mercedes-Benz ab Juni verfügbar.

„Mehr als 3,4 Millionen ausgelieferte Fahrzeuge in 130 Ländern – das ist die Bilanz der ersten beiden Generationen des Sprinter. Das belegt eindeutig, dass der Sprinter auf der ganzen Welt zuhause ist und eine unglaubliche Bandbreite an länder- und branchenspezifischen Ansprüchen abdecken muss. Deshalb haben wir das ohnehin schon breite Portfolio im neuen Sprinter nochmals erweitert. Mit einer Vielfalt an Produktfeatures können wir spezifische Marktsegmente noch besser bedienen. In Kombination mit seiner Konnektivität eröffnet der neue Sprinter Möglichkeiten bei der Effizienz- und Prozessoptimierung wie kein Fahrzeug von Mercedes-Benz Vans vor ihm“, sagt Dr. Ulf Zillig, Gesamtprojektleiter Sprinter bei Mercedes-Benz Vans.

Mehr als 1.700 verschiedene Sprinter-Varianten verfügbar

Kastenwagen, Tourer, Pritschenwagen, Fahrgestelle, Bus oder Triebkopf als Aufbauart, drei Antriebskonzepte – erstmals auch mit Vorderradantrieb als Option - Kabinengestaltung, Aufbauabmessungen, Tonnagen und Laderaumhöhen: Allein aus diesen Parametern ergibt sich eine nochmals gesteigerte Variantenvielfalt des Sprinter. Mehr als 1.700 verschiedene Ausführungen lassen sich so zusammenstellen und damit deutlich mehr als bei seinem Vorgänger. Diese maximale Modularität definiert den Kern des neuen Sprinter-Konzepts und reflektiert damit sowohl branchenspezifische Anforderungen als auch unterschiedliche Kundensegmente. Bei den Branchenlösungen reicht die Bandbreite von klassischen Kurierdiensten auf der letzten Auslieferungsmiße über den Transport von Waren auch auf längeren Strecken bis hin zu Servicetechnikern, die ihr Fahrzeug als rollendes

Ersatzteillager nutzen. Darüber hinaus dient der neue Sprinter auch als Reisemobil oder Bus und wird im Rettungsdienst beispielsweise als Ambulanz eingesetzt. Heterogen wie die Einsatzzwecke sind auch die Zielgruppen. Der Sprinter liefert die Antworten auf alle Transportfragen für traditionsbewusste Eigentümer ebenso wie für kostenbewusste Fuhrparkmanager. Auch die relativ jungen Gruppen der Start-up-Geschäftsführer, die beispielsweise Lieferdienste im urbanen Umfeld betreiben, und die zukunftsorientierten Quereinsteiger mit einer klaren Ausrichtung auf nachhaltige Mobilität finden bei Mercedes-Benz Vans ein Zuhause.

Weniger Papierkrieg für Kleinflotten oder Großfuhrparks

Völlig neue Möglichkeiten eröffnet der Sprinter für das Flotten- und Fahrzeugmanagement. Innovative Vernetzungslösungen sorgen für einen Effizienzsprung und für eine spürbare Erleichterung der administrativen Aufgaben rund um den Fuhrpark. Alle optionalen Vernetzungsangebote werden unter Mercedes PRO connect zusammengefasst. Der webbasierte Service für Fuhrparkkunden vom Kleinstgewerbe bis hin zu Großkunden verbindet den Fuhrparkmanager über das Fahrzeugmanagement-Tool mit allen Fahrzeugen und Fahrern in seiner Flotte. Damit können online Aufträge gesteuert und Fahrzeuginformationen wie Standort, Kraftstoffvorrat oder Wartungsintervalle nahezu in Echtzeit abgefragt werden. Mit dem übersichtlichen und leicht zu bedienenden Fahrzeugmanagement-Tool verschafft sich der Flottenmanager schnell und einfach einen vollständigen Überblick über seine Flotte.

Acht Pakete zum Marktstart von Mercedes PRO connect

Zum Marktstart von Mercedes PRO connect als Werkslösung werden acht Pakete mit zentralen flotten-, fahrzeug-, fahrer- und standortbasierten Diensten eingeführt. Dazu zählen beispielsweise Fahrzeugstatus, Fahrzeuglogistik, Flottenkommunikation, Wartungs- und Unfallmanagement oder ein digitales Fahrtenbuch. Der Fahrzeugstatus zeigt alle relevanten Fahrzeugdaten sowie die Nutzung des Fahrzeugs über einen ausgewählten Zeitraum an. Zur Fahrzeuglogistik gehört der Abruf der Fahrzeugstandorte nahezu in Echtzeit oder die Anzeige und Einrichtung von Geofences (Gebietsüberwachung). Der Versand von Nachrichten, Adressen oder Kontakten zwischen dem Fahrzeugmanagement-Tool und der Mercedes PRO connect App verbessert die Flottenkommunikation, Informationen über anstehende Wartungen erleichtern das

Wartungsmanagement. Eine dynamische Routenführung verschafft außerdem signifikante Vorteile gegenüber der statischen Routenplanung im Vorfeld einer Auslieferungsfahrt.

In der Summe verbessern die Vernetzungslösungen von Mercedes PRO connect nicht nur das Controlling, sondern senken die Betriebskosten und optimieren die Auslastung der Flotte. Die ersten Dienste werden in 19 europäischen Märkten ab Juni 2018 verfügbar sein, die USA folgen im vierten Quartal 2018. Mit der Markteinführung der ersten Dienste setzt Mercedes-Benz einen ersten Meilenstein bei den Werkslösungen rund um Mercedes PRO connect.

Vorderradantrieb und Triebkopf schaffen weitere Möglichkeiten

Hinzu kommen zwei Neuerungen, die den Weg zu weiteren Innovationen im Bereich der Um- und Nachrüstungen ebnen: Das bewährte Antriebskonzept um Heck- und Allradantrieb wurde um einen neuen Vorderradantrieb ergänzt. Bei dieser Version steigt konstruktionsbedingt die Nutzlast um 50 Kilogramm gegenüber dem Heckantrieb und eine 80 Millimeter niedrigere Ladekante macht das Be- und Entladen bei gewerblich genutzten Fahrzeugen oder das Ein- und Aussteigen aus dem Wohn- und Schlafbereich von Reisemobilen deutlich komfortabler. Den wachsenden Markt der Reisebegleiter bedient auch der nur für Aufbauhersteller bestellbare Sprinter als Triebkopf-Variante. Diese bietet ebenfalls in Kombination mit dem Vorderradantrieb eine große Gestaltungsfreiheit bei der Konzeption und Nutzung von Aufbauten.

Testphase: Prototypen absolvieren neun Millionen Kilometer

Bei der Fahrzeug-Entwicklung kamen die klassischen Eigenschaften des Segmentbegründers nicht zu kurz. Sicherheit, Zuverlässigkeit, Robustheit und Wirtschaftlichkeit gehören so selbstverständlich zum Sprinter wie der im Kühlergrill integrierte Stern. Um eine hohe Produktqualität vom Produktionsstart an zu gewährleisten, durchliefen die Prototypen mit ihren drei Motoren und sieben Getriebevarianten Testzyklen mit über neun Millionen Kilometern. Die Fahrzeuge wurden an acht Standorten in vier Ländern und unter unterschiedlichsten Bedingungen erprobt, von der Kälte in Finnland, über die Höhe in den Anden, bis zur Hitze in den USA.

Mit der gestiegenen Modellvielfalt und der enormen Anpassungsfähigkeit des neuen Sprinter lassen sich nahezu alle Kundenanforderungen bis ins kleinste Detail erfüllen. In diesen Fällen erarbeitet das 2006 gegründete Aufbauhersteller-Zentrum von Mercedes-Benz Vans eine individuelle Lösung. Dort arbeiten die Techniker von Mercedes-Benz mit führenden Umbaupartnern eng zusammen. In dieser Kombination entstehen zum Beispiel Kühl- und Frischdienst-Fahrzeuge, Kofferaufbauten für Trockenfracht, Kipper, Pritschen und Ladebordwände für den Kastenwagen. Hinzu kommen luxuriöse Reisemobile, die den Traum vom Hotel auf Rädern Wirklichkeit werden lassen.

Weltweit erhalten rund 50 Prozent aller neu zugelassenen Sprinter einen Ausbau oder Aufbau durch einen Spezialbetrieb, in Europa sind es sogar 60 Prozent – diese Zahlen belegen, wie wichtig die erfolgreiche Arbeit des Aufbauhersteller-Zentrums für die Rolle der dritten Sprinter-Generation als Markt- und Innovationsführer ist. Entsprechend wurde bei der Entwicklung darauf geachtet, dass wichtige Maße und Ankerpunkte beispielsweise für den Einbau von Regalen oder komplexen Aufbauten unverändert blieben. Das Ergebnis: Die Anbieter von Speziallösungen können ohne zeitlichen Verzug auch mit dem neuen Sprinter ihre Arbeit fortsetzen.

Der neue Sprinter bringt die Zukunftsinitiative adVANce auf die Straße

- **Sprinter steht für den Wandel vom reinen Fahrzeughersteller zum Entwickler und Anbieter ganzheitlicher Mobilitätslösungen**
- **Zukunftsorientierte adVANce-Innovationsfelder stellen den konkreten Kunden- und Branchennutzen in den Mittelpunkt der Initiative**
- **Gemeinsame Projekte mit Kunden und Zusammenarbeit mit Start-ups erweitern die Perspektive und erhöhen die Entwicklungsgeschwindigkeit**

Die im Herbst 2016 vorgestellte strategische Neuausrichtung adVANce bedeutet nicht weniger als den tiefgreifenden Wandel von Mercedes-Benz Vans vom reinen Fahrzeughersteller zum Anbieter ganzheitlicher Mobilitätslösungen. Der neue Sprinter steht ganz im Zeichen dieser Zukunftsinitiative von Mercedes-Benz Vans und verkörpert den Strategiewechsel. Kernelemente sind maßgeschneiderte Lösungen für unterschiedlichste Kundenbedürfnisse aus dem gewerblichen Transportgewerbe, die die Effizienz und Produktivität in der gesamten Wertschöpfungskette steigern. Der neue Sprinter ist das erste Fahrzeug der Marke mit dem Stern, das diesen neuen Anspruch verkörpert und Lösungen von adVANce in der Praxis erlebbar macht.

Large-Van-Bestseller Sprinter war und ist segmentprägend

„Der neue Sprinter ist Vorreiter dieser Entwicklung und zeigt erstmals eindrucksvoll, wie die verschiedenen Teilbereiche von adVANce zusammen wirken. Wir haben ihn in seinen klassischen Stärken noch besser gemacht und durch intelligente Produkte und Dienstleistungen ergänzt. Er ist der erste Van einer neuen Gattung, positioniert sich als voll vernetzte Gesamtsystemlösung und wird zum integralen Bestandteil der gesamten Wertschöpfungskette. Wir bieten unseren Kunden damit einen echten und bisher nie dagewesenen Mehrwert. Mit adVANce definieren wir die Zukunft der Branche wieder einmal neu und läuten mit dem neuen Sprinter als dem Aushängeschild unserer strategischen Zukunftsinitiative einmal mehr eine neue Transporter-Ära ein“, sagt Volker Mornhinweg, Leiter Mercedes-Benz Vans.

Die Zukunftsinitiative adVANce konzentriert sich auf Innovationsfelder, die über den zukünftigen Erfolg in der Transport- und Logistikbranche entscheiden: Bei den „Vernetzungs- und Internet der Dinge-Anwendungen (IoT)“ geht es um die optimale Integration verschiedenster Digital-Technologien in die Transporter von Mercedes-Benz Vans (**DIGITAL@VANS**). „Innovative Hardware-Lösungen“ (**SOLUTIONS@VANS**) verfolgen das Ziel einer ständigen Verbesserung des Laderaums mit seiner Logistik und der Anpassung an sich wandelnde Ansprüche aus dem Transportgewerbe. Mit Mercedes-Benz Van Rental konzentriert sich erstmals eine Marke ausschließlich auf die Vermietung von Transportern (**RENTAL@VANS**). Ein erstes Beispiel für die Entwicklung innovativer Sharing-Angebote ist das Joint Venture mit dem US-Start-up Via (**SHARING@VANS**). Das Innovationsfeld **eDRIVE@VANS** beschäftigt sich mit der Elektrifizierung des Antriebsstrangs.

Branchen- und Transportbedürfnisse antizipieren

Bei der Elektrifizierung des Fuhrparks (**eDRIVE@VANS**) setzt Mercedes-Benz Vans auf optimierte E-Antriebslösungen für den jeweiligen Anwendungsfall sowie auf strategische Partnerschaften. Zur ganzheitlichen Strategie gehört die konsequente Elektrifizierung der Flotte. Der seit November 2017 bestellbare eVito macht in diesem Jahr den Anfang, 2019 folgt der eSprinter. Ein Beispiel für die strategischen Partnerschaften ist die Zusammenarbeit mit Hermes. Das Pilotprojekt mit dem Logistikunternehmen in Deutschland sieht bis zum Jahr 2020 die Ergänzung des Fuhrparks mit 1.500 Elektrotransportern vor. Die technische Entwicklung wird begleitet durch eine ganzheitliche Betrachtung der Einsatzmöglichkeiten im Alltag: So berücksichtigen die neuen Konzepte für den Einsatz von batterieelektrischen Transportern zum Beispiel auch den Aufbau der notwendigen Ladeinfrastruktur sowie die Integration der Elektromobilität in bestehende Betriebsabläufe.

Unter **DIGITAL@VANS** werden alle Aktivitäten rund um das Internet der Dinge gebündelt, um Apps und Services mit dem Transporter intelligent zu vernetzen. Die Basis bildet dabei die Konzentration auf die jeweiligen Branchen- und Transportanforderungen sowie der daraus resultierende Kundennutzen. Für den Bereich der Servicetechniker und Handwerkerfahrzeuge steht beispielsweise die Integration der

Warenwirtschaft in die Transport- und Logistikabläufe auf der Agenda. Zukunftsthemen wie ein automatisierter Nachbestellprozess oder Lieferungen über Nacht direkt in den Transporter gewährleisten spürbare Effizienzverbesserungen im Arbeitsablauf sowie bei der Fuhrparknutzung.

Die Optimierung des Laderaums ist das übergeordnete Ziel von **SOLUTIONS@VANS**. Bei der Weiterentwicklung von Regalsystemen und Aufbauten steht jedoch nicht nur die effiziente Nutzung von Ladevolumen und Nutzlast im Fokus. Auch hier bedeutet adVANce über den Status Quo und die nächsten Evolutionsschritte hinauszudenken. In Zukunft wird ein wichtiger Entwicklungsschwerpunkt die intelligente Integration des Laderaums in die bereits weitgehend automatisierte Logistikkette des Kunden sein. Beispielsweise für Kurierfahrer zahlt sich diese Arbeit durch einen wesentlich beschleunigten Be- und Entladeprozess aus, Servicetechniker können mehr Werkzeuge oder Ersatzteile transportieren und am Einsatzort schneller und häufiger ihren Auftrag erfolgreich abschließen.

Die im September 2017 vorgestellte Marke Mercedes-Benz Van Rental als Teil der Mercedes-Benz Mobility GmbH vergrößert im Innovationsfeld **RENTAL@VANS** als Spezialist für die Transporter-Vermietung die Möglichkeiten für Fuhrparkbetreiber. Auftragspitzen können so durch eine vorübergehende Vergrößerung der Flotte abgedeckt werden. Maximale zeitliche Flexibilität garantiert die Spanne der Mietdauer, die von 24 Stunden bis zu mehreren Monaten reicht. Unterschiedliche Miettarife ermöglichen einen unkomplizierten Fahrzeugwechsel oder die flexible Anpassung des Rückgabezeitpunkts. Schließlich umfasst das Fahrzeugangebot auch spezifische Branchenlösungen wie Kühltransporter.

Im Bereich der Personenbeförderung weist nicht zuletzt die strategische Kooperation mit dem New Yorker Start-up „Via“ den Weg in die Zukunft mit einem bedarfsgesteuerten Mobilitätssystem. Mercedes-Benz Vans und Via wollen als Teil von **SHARING@VANS** die innovative Via-Technologie – das Betriebssystem für On-Demand-Ride-Sharing – in Europa einführen und haben dafür das Joint-Venture „ViaVan“ gegründet. Damit wird erstmals ermöglicht, Vans optimal zwischen tausenden virtuellen Haltestellen in Stadtgebieten dynamisch zu routen und das Verkehrsaufkommen deutlich zu reduzieren – ohne ein Investment in die Infrastruktur.

Der Kunde und seine Bedürfnisse stehen im Mittelpunkt aller Entwicklungsaktivitäten – sowohl bei hochmodernen Produkten als auch bei innovativen Dienstleistungen. Diese Maxime, die seit jeher zum Markenkern von Mercedes-Benz Vans gehört, wird unter adVANce um einen wesentlichen Teilaspekt ergänzt. Erstmals werden auch Kunden und Nutzer durch die Customer Co-Creation aktiv in den Entwicklungsprozess eingebunden. Ihre spezifische Branchen- oder Logistik-Expertise spielt in der Entwicklungsphase eine wichtige Rolle und eröffnet einen neuen Blick auf mögliche Anspruchsfelder der Zukunft.

Darüber hinaus drückt Mercedes-Benz Vans stärker als je zuvor aufs Tempo: Innovationen sollen beispielsweise durch Kooperationen mit Start-ups schneller zur Marktreife gebracht werden. Oberstes Ziel dabei: Sie müssen einen nachweisbaren und signifikanten Beitrag zur Effizienzsteigerung von Fahrzeug, Fuhrpark oder Fahrer, und damit für unsere Kunden leisten.

Volker Mornhinweg erklärt dazu: „Innovations- und Wettbewerbsdruck sowie ein steigendes Entwicklungstempo werden die Zukunft prägen – bei uns und bei unseren Kunden. Wir wollen diesen Prozess nicht nur erfolgreich begleiten, sondern ihn aktiv mitgestalten. Gemeinsam mit unseren Kunden wollen wir daher rund um den neuen Sprinter Gesamtlösungen schaffen, die sowohl im Güter- als auch im Personenverkehr den Herausforderungen von morgen und übermorgen gerecht werden.“

Vernetzung, Ergonomie, Sicherheit und Funktionalität auf Pkw-Niveau

- Neue Telematikgeneration verbindet einfache, multimodale Bedienung, herausragendes digitales Design und selbstlernende Software
- Bedienkonzept: Mit touchfähigem Multifunktionslenkrad, 10,25-Zoll-Touchscreen, natürlicher Sprachbedienung und einer aufgeräumten Instrumententafel alles im Griff
- Ausstattungsdetails: Ergonomische Sitze, kabelloses Laden für Smartphones, 115/230-Volt-Anschluss und hochwertige Sicherheits-Features

Stärker als jemals zuvor nutzt Mercedes-Benz Vans die Technologie des Daimler-Konzerns, um die Transporter-Klasse in Sachen Komfort, Ergonomie und Funktionalität neu zu definieren. Der neue Sprinter überzeugt mit vielen Ausstattungsdetails und Bedienkonzepten, die das Large-Van-Segment auf ein neues Niveau heben. Zu den herausragenden Neuerungen zählen unter anderem die neuen Multimediasysteme MBUX (Mercedes-Benz User Experience), das Bedien- und Anzeigenkonzept im Cockpit, ergonomisch geformte Sitze und moderne Assistenzsysteme.

Telematiklösung mit 10,25-Zoll-HD-Display

Völlig neue Maßstäbe setzt die dritte Sprinter-Generation bei den Telematiklösungen. Die neuen Multimediasysteme lassen bei Vernetzung und modernster Technik keine Wünsche offen. Das MBUX **Multimediasystem (Mercedes-Benz User Experience)** verfügt über ein 10,25-Zoll-Display mit HD-Auflösung und wird wahlweise über die touchfähigen Lenkrad-Bedienelemente, über den oben genannten Touchscreen oder eine völlig neu entwickelte Sprachbedienung gesteuert. Das Zentraldisplay bildet das kommunikative Zentrum für alle Informationen, die hier zusammengefasst werden. Mercedes PRO connect Dienste wie die dynamische Routenführung „LiveTraffic“ werden durch intelligente Algorithmen verfeinert: Das Telematiksystem lernt anhand des bisherigen Verhaltens den Nutzer kennen und macht diesem passende Vorschläge wie beispielsweise Ziele, Kontakte oder Radiosender. Über eine USB-Schnittstelle können auch persönliche POI (Points of Interest) ergänzt werden. Diese Möglichkeit besteht außerdem auch

über Mercedes PRO connect. Darüber hinaus lassen sich zusätzliche Informationen wie Kraftstoffpreise an verschiedenen Tankstellen in der näheren Umgebung oder Wetterdaten anzeigen.

Neues Infotainmentsystem gehorcht aufs Wort

Einen technologischen Quantensprung erlebt auch die Sprachsteuerung und die Sprachausgabe: Die optimierte Sprachbedienung wird über ein Keyword aktiviert und erfasst auch Redewendungen aus dem normalen Sprachgebrauch. Die Aussage „Der Tank ist leer“ beantwortet das Infotainmentsystem mit Vorschlägen der nahegelegenen Tankstellen im Umkreis oder entlang der angegebenen Route. Auch Nachrichten lassen sich diktieren und werden zuverlässig erkannt. Ein im Fahrzeug integrierter High-Speed-Internetanschluss (LTE-fähig) kann entweder ausschließlich für die Vernetzungsdienste von Mercedes PRO (siehe Kapitel „Mercedes PRO connect“) genutzt werden oder als Hotspot zur Einwahl mit separaten Mobilgeräten dienen.

Intuitives Bedienkonzept für den gesamten Fahrerarbeitsplatz

Das Infotainmentsystem ist nur ein Beispiel für die völlig neu konzipierte Bedien- und Anzeigenlogik im Cockpit. Wie aus den Pkw-Baureihen bereits bekannt, fasst das Kombiinstrument mit großem Display zwischen Geschwindigkeitsanzeige und Drehzahlmesser alle Kontrollleuchten zusammen. Gesteuert werden kann die Anzeige unter anderem über die touchfähigen Bedienelemente auf der linken Seite des Multifunktionslenkrads und das Touchpad. Dort ist auch das Ein- und Ausschalten von Tempomat und dem Abstands-Assistenten DISTRONIC angesiedelt. Auf der rechten Seite des Multifunktionslenkrads liegt das Touch-Pad für die komplette Steuerung des MBUX Multimediasystems. Unterhalb des Displays der Telematiklösung und der dazugehörigen Bedienleiste ist in einem separaten Bedienfeld die Steuerung der Klimaanlage für Fahrer und Fond untergebracht. Die THERMOTRONIC regelt Gebläse, Luftverteilung und Temperatur automatisch.

Unter Strom per USB Typ C oder über 12- und 115/230-Volt-Anschluss

Auch die Stromversorgung für externe Geräte wurde optimiert. Über USB Typ C-Anschlüsse lassen sich sowohl oberhalb als auch unterhalb der Instrumententafel nun Tablets oder Mobiltelefone aufladen – mit allen Vorteilen des USB Typ C Standards wie erhöhter Ladestrom bis 1,5 A. Smartphones können neue Energie auch kabellos über „Wireless Charging“

erhalten. Der bekannte 12-Volt-Anschluss wird durch einen 115 / 230-Volt-Anschluss ergänzt, der beispielsweise Notebooks mit der nötigen Elektrizität versorgt.

Ein Höchstmaß an Komfort erreichen die neuen, ergonomisch geformten Sitze. Sie lassen sich exakt den individuellen Bedürfnissen des Fahrers anpassen und ermöglichen somit eine ergonomisch günstige Haltung auch auf längeren Strecken. Optional ist die Memory-Funktion für die elektrische Sitzverstellung mit an Bord.

Bei den Assistenzsystemen überzeugt der neue Sprinter durch hochwertige Sicherheits-Features. Der radarbasierte Aktive Abstands-Assistent DISTRONIC ist ebenso vertreten wie der Aktive Brems-Assistent und der Aktive Spurhalte-Assistent. Der Park-Pilot inklusive einer 360-Grad-Kamera erleichtert das Rangieren (siehe Kapitel „Sicherheits- und Assistenzsysteme“).

Effizient und durchdacht bis ins kleinste Detail

- **Wertstabil und wartungsfreundlich: Neue Generation überzeugt mit klassischen Sprinter-Stärken**
- **Ergonomisch und komfortabel: Clevere Ausstattung und maximale Funktionalität unterstützen den Fahrer als wichtigste aller Ressourcen**

Effiziente Fahrzeuge mit hohem Nutzwert sind eine Grundvoraussetzung, um im harten Wettbewerb der Transport- und Logistikbranche bestehen zu können. Zu den wichtigsten Kennzahlen der Gesamtbetriebskosten einer Flotte gehören beispielsweise Anschaffungspreis, Verbrauch, Wartungs- und Reparaturkosten. Eine ganzheitliche Betrachtung der Total Cost of Ownership (TCO) berücksichtigt darüber hinaus weitere Faktoren wie die Verwaltung des Fahrzeugs und nicht zuletzt den Arbeitsplatz hinter dem Steuer, denn für den Menschen und seine Leistungsfähigkeit spielen auch Ergonomie oder leistungsfördernder Komfort eine zentrale Rolle. Auch die Minimierung von Ausfallzeiten spielt eine wichtige Rolle. Der Sprinter beherrscht all diese Disziplinen und erfüllt damit die Erwartungen an ein perfektes Flotten-Fahrzeug.

I. Total Cost of Ownership – so punktet der neue Sprinter

Bei den klassischen Motoren- und Getriebevarianten haben die Ingenieure von Mercedes-Benz Vans weitere Optimierungsmöglichkeiten ausgeschöpft. Der Maßnahmenkatalog zur Effizienzsteigerung beim Kraftstoffverbrauch reicht von der Reduzierung der innermotorischen Reibung über die Optimierung der Einspritzanlagen bis hin zum Einsatz von Reifen mit minimiertem Rollwiderstand. Darüber hinaus werden die Antriebsvarianten neben dem bewährten Heck- und Allradantrieb im neuen Sprinter um einen besonders wirtschaftlichen Frontantrieb erweitert. Durch die modulare Bauweise lassen sich Radlager und Führungsgelenke separat austauschen und senken die Instandsetzungskosten. Einen Beitrag zur Reduzierung der TCO leistet ebenso eine Optimierung der Vorderachsenkinematik, die den Reifenverschleiß minimiert. Dass bei der Entwicklung der Kundennutzen die treibende Kraft war und die Branchenexpertise eine entscheidende Rolle spielte, beweist zum Beispiel die deutliche Verbesserung der Federungs- und Dämpfungsbauteile. Eine kundennahe Erprobung anhand von Transportanforderungen aus dem

Alltag bildete darüber hinaus die Basis zu einer deutlich gestiegenen Dauerhaltbarkeit. In einem zweiten Entwicklungsschritt des Antriebsstrangs ist auch eine Elektrifizierung und der Marktstart des eSprinter 2019 geplant.

Zusätzliche Verzinkung verbessert den Korrosionsschutz

Beim Thema Werterhalt glänzt der neue Sprinter vom Start weg als legitimer Nachfolger der ersten beiden Generationen mit herausragenden Restwerten. Diese positive Einschätzung ist das Ergebnis vieler Einzelmaßnahmen, die den neuen Sprinter zu einem der wertstabilsten Transporter machen. Zu den Optimierungsbeispielen gehört die zusätzliche Verzinkung an Unterboden und Seitenwänden, die den Korrosionsschutz nachhaltig verbessert. Die optionale robuste Unterbodenverkleidung schützt außerdem zuverlässig vor Steinschlagschäden.

Zu den cleveren Detaillösungen zählt auch der „Hibernation Mode“: Bei einer längeren geplanten Betriebspause (z.B. Fahrzeugüberwinterung) kann so das Fahrzeug in einen Winterschlaf versetzt werden – der Energieverbrauch wird auf ein Minimum reduziert. Wird der Hibernation Mode aufgehoben, lässt sich der Sprinter auch nach längeren Standzeiten ohne Mühe starten.

Service-Intervall von bis zu 60.000 Kilometern oder zwei Jahren

Bei den Wartungsintervallen ist für die Sprinter-Varianten mit Dieselmotor und Heckantrieb eine maximale Laufleistung von 60.000 Kilometern oder höchstens zwei Jahren vorgesehen (in den europäischen Märkten). Der neu eingeführte Frontriebler fährt nach maximal 40.000 Kilometern oder ebenfalls höchstens zwei Jahren zum Service. Eine spürbare Effizienzsteigerung bringt auch die Optimierung des Wartungsprozesses mit sich. So können optionale Vernetzungsdienste beispielsweise unterwegs Informationen aus dem Fahrzeug über den Zustand von Verschleißteilen an den Fuhrparkmanager senden, um vorbeugende Service-Maßnahmen zu planen und so kostenträchtige Ausfälle zu vermeiden.

Die Software auf den MBUX Multimediasystemen kann online aktualisiert und auf dem neuesten Stand gehalten werden. Ein Werkstatt-Aufenthalt erübrigt sich damit. Und auch nach einer Panne oder einem Unfall stellen die Vernetzungsdienste einen direkten Kontakt zum Kundenservice her. Im Mercedes-Benz Nuzfahrzeug-Zentrum sorgen ausgewiesene Large-Van-Profis mit ihrer Branchen-Expertise und Beratungskompetenz dafür, dass nicht nur

der Service-Prozess reibungslos funktioniert. Bei der Kaufentscheidung und der Auswahl des richtigen Modells passen sie den neuen Sprinter mit seinen mehr als 1.700 Variationsmöglichkeiten exakt den Kundenanforderungen und den jeweiligen Transportbedürfnissen an.

Einen Beitrag zur Senkung der Wartungskosten leistet die neu entwickelte Betriebsbremse. Verschleißarme Bremsbeläge und Bremsscheiben erhöhen die Dauerhaltbarkeit. Ein verbessertes Ansprechverhalten und reduzierte Bedienkräfte machen außerdem die Nutzung im Alltag komfortabler.

II. Arbeitsplatz im Fahrerhaus – durchdachtes Arbeitsumfeld mit Wohlfühlfaktor

Ergonomisch optimiert und komfortabel: Diese Facetten machen in der Summe aus dem Fahrerhaus einen Arbeitsplatz, in dem Fahrer und Beifahrer ihren Tätigkeiten effizient und dauerhaft nachgehen und sich dabei wohl fühlen können. Ergonomisch knüpft der neue Sprinter an die segmentprägenden Vorgaben seiner Vorgänger an und schafft mit neuen Ausstattungsdetails einen weiteren Fortschritt. Schon beim Einstieg entfällt die Suche nach dem Schlüssel, denn mit einer Start-Stopp-Taste lässt sich der neue Sprinter per Knopfdruck starten (Keyless-Start). Optimierte Klimaanlage sorgen für angenehme Innenraumtemperaturen in allen Baumustern – ob im Sprinter als Kastenwagen, Tourer oder auch in der Bus-Variante.

Ergonomisch geformte Sitze mit Memory-Funktion

Die neu konzipierten Sitze ermöglichen eine rückschonende Haltung und lassen sich exakt den individuellen Bedürfnissen des Fahrers anpassen. Nicht zuletzt deshalb wurden sie von „Aktion Gesunder Rücken (AGR) e.V.“ mit dem AGR-Gütesiegel ausgezeichnet. Die optionale Memory-Funktion für die elektrische Sitzverstellung spielt ihre Vorzüge vor allem bei Poolfahrzeugen mit mehreren Nutzern aus.

Ergonomisch leichter, intuitiv und effizienter geht der Ein- und Ausbau der Fondsitze von der Hand. Im neuen Sprinter Tourer geht das dank „Easy Mounting“ einfacher, da Rollen unter den ausgebauten Sitzen das Handling deutlich vereinfachen und gleichzeitig Beschädigungen an Wannen und Böden verhindern. Eine Verriegelungsanzeige macht Unachtsamkeiten beim Einbau sofort sichtbar.

Mehr Komfort im Cockpit versprechen optionale Details wie eine Smartphone-Halterung mit USB-Lademöglichkeit, Cupholdereinsätze in der Mittelkonsole, eine beifahreroptimierte Mittelkonsole für den Mittelsitz beim Doppelfahrer Nebensitz und Kleiderhaken an der Trennwand. Das modulare Ablagekonzept lässt sich den Bedürfnissen des Fahrers und den jeweiligen Branchenanforderungen anpassen. Offene und geschlossene Fächer sowie ein abschließbares Fach stehen zur Auswahl. Moderne Assistenzsysteme und Telematiklösungen entlasten außerdem den Fuhrparkmanager bei der Routenplanung, senken den Zeitbedarf beispielsweise bei Auslieferungsfahrten und ermöglichen so eine Effizienzsteigerung in der Fahrzeugdisposition.

Im Antriebsstrang verbessert das neue 9G-TRONIC Automatikgetriebe in Kombination mit dem Frontantrieb nicht nur die Wirtschaftlichkeit, sondern auch den Fahrkomfort spürbar. Die sanft schaltenden Gangstufungen sind auf ein bestmögliches Verhältnis zwischen Verbrauch und agilem Fahrverhalten abgestimmt und lassen auch Mehrfachschaltungen zu.

Erstmals können die Radkästen vollständig beladen werden

Wesentliche Verbesserungen garantiert der neue Sprinter bei der Laderaumnutzung. Mit einem Volumen von 17 m³ gehört er zur Spitzengruppe im Large-Van-Segment. Durch eine robuste Verkleidung lassen sich nun aber auch die Radkästen beladen und die Ladeflächen dadurch vergrößern. Innenliegende Dachträger optimieren die Ausnutzung der Beladungsmöglichkeiten. Der Sprinter mit neuem Frontantrieb lässt sich außerdem besonders bequem be- und entladen. Eine im Vergleich zum Heckantrieb um 80 Millimeter abgesenkte Ladekante vereinfacht die Be- und Entladung.

Kunden, die Ladebreite und Bereifung noch besser in Einklang bringen wollen, haben mit dem neuen Sprinter eine weitere Wahlmöglichkeit ab Werk: Super-Single-Reifen als Ersatz für eine Doppelbereifung an der Hinterachse sind jetzt bis zu einem Gesamtgewicht von bis zu fünf Tonnen zugelassen. Die kleineren Radkästen vergrößern in dieser Kombination die Durchladebreite von 978 auf 1.229 Millimeter. Unabhängig von der Modellart und der Bereifung lassen sich die Hecktüren im neuen Sprinter noch einfacher bis zur Seitenwand öffnen. Die bislang mechanisch zu lösende Arretierung bei 90 Grad entfällt und die Tür kann bequem mit einer Hand geöffnet werden.

Ergonomie und Komfort enden jedoch nicht im Innenraum oder bei den Fahreigenschaften, sondern umfassen beim neuen Sprinter auch die Bereiche,

die seltener im Mittelpunkt stehen, aber extrem wichtig werden können. Die Wagenheberaufnahme wurde weiter außen angebracht, das Reserverad ist leichter zugänglich und das Bordwerkzeug wurde optimiert – das macht den Radwechsel schneller und einfacher. Optional schützt eine Vorrichtung gegen Falschbetankung beim Diesel und verhindert damit zuverlässig dieses ärgerliche und kostspielige Malheur.

Seite 22

Premiere in der Sprinter-Klasse: Modernste

Vernetzungslösungen erstmals ab Werk an Bord

- **Acht Pakete mit Vernetzungsdiensten versprechen höhere Effizienz, geringere Betriebskosten, eine verbesserte Fahrzeug-Verfügbarkeit und eine optimierte Kommunikation**
- **Software-Pakete bündeln die wichtigsten Leistungen für unterschiedliche Bedürfnisse und Branchen**

Alle bestehenden und künftigen Dienstleistungsangebote rund um die Mobilitätsfragen von Transporterkunden unter einem Dach: Mit der neuen Dienstleistungsmarke Mercedes PRO schafft Mercedes-Benz Vans die Voraussetzung dafür, das Fuhrparkmanagement auf ein neues Niveau zu heben. Auf einer digitalen Plattform im Internet werden sowohl bestehende Systeme und Services als auch neu entwickelte Anwendungen nahtlos und effizient in den Arbeitsalltag von Flottenmanagern und Fahrern integriert und nutzbar gemacht. Mit dem Marktstart des neuen Sprinter stehen unter Mercedes PRO connect insgesamt acht Pakete mit Vernetzungslösungen zur Verfügung, die eine höhere Effizienz, geringe Betriebskosten, eine verbesserte Verfügbarkeit der Fahrzeuge und eine optimierte Kommunikation innerhalb der Flotte versprechen. Das entlastet Geschäftsleitung, Fuhrparkmanagement, Controlling und Disposition sowie die Fahrer erheblich.

Ganz konkret senkt zum Beispiel das vorausschauende Wartungs- und Reparaturmanagement im Rahmen von Mercedes PRO connect die Ausfallzeiten der Fahrzeuge, übersichtlich aufbereitete Daten erleichtern die betriebswirtschaftliche Analyse. Im Fahrzeugmanagement-Tool können Fahrzeuge und Fahrer übersichtlich koordiniert und effizient eingesetzt werden. Als erstes Modell von Mercedes-Benz Vans bietet der neue Sprinter die Möglichkeit, die Vernetzungslösungen direkt mit den MBUX Multimediasystemen zu nutzen.

Kontinuierliche Erweiterung im Baukastenprinzip

„Die Dienste von Mercedes PRO connect funktionieren nach dem Baukastenprinzip, so dass Flottenmanager genau die Vernetzungsdienste auswählen können, die ihren Alltag und den Alltag ihrer Fahrer erleichtern.“

Auch kleinere und mittlere Flotten profitieren von Auswertungen und Analysen, die sich bislang nur Großflotten mit Insellösungen leisten konnten. Der Sprinter ist das erste Fahrzeug, das über die technischen Voraussetzungen verfügt, die tief in die Struktur des Fahrzeugs integriert wurden. Das sorgt für eine hohe Betriebssicherheit und dafür, dass wir dank erhobener Fahrzeugdaten unser Angebot optimal an die Bedürfnisse der Flotte anpassen können. Das digitale Angebot wird zukünftig mit weiteren Releases kontinuierlich erweitert“, sagt Björn Sack, Leiter Projekt Connectivity Mercedes-Benz Vans.

Das Fahrzeugmanagement-Tool ist das zentrale Werkzeug für den Fuhrparkleiter. Schnell und intuitiv bedienbar hat er seinen Fuhrpark auf einen Blick auf seinem Bildschirm unter Kontrolle. Für die Nutzung des Fahrzeugmanagement-Tools sind lediglich eine Internetverbindung und ein aktueller Browser erforderlich. Die Datenein- und Datenausgabe auf Fahrerseite erfolgt dann über ein Smartphone.

Zum Marktstart werden die Dienste in acht verschiedenen Paketen angeboten, die sich jeweils an den Bedürfnissen verschiedener Kundensegmente und Branchen orientieren. Dazu gehören im Einzelnen:

- **Optimierte Unterstützung:**

Über die Dienste von Mercedes PRO connect können Fahrzeuge noch wirtschaftlicher genutzt werden. Service- und Wartungsarbeiten lassen sich damit rechtzeitig planen und effizienter abschließen. Das Ergebnis ist eine maximale Einsatzbereitschaft der Fahrzeuge. Sollte unterwegs dennoch Unterstützung notwendig sein, erhalten Kunden schnelle Hilfe.

- **Effizientes Flottenmanagement:**

Die Konnektivitäts- und Flottenlösung Mercedes PRO connect unterstützt Flottenmanager und hilft ihm dabei, den Überblick zu behalten und Touren schnell und flexibel zu planen. Mit den Diensten kann sowohl der Fahrzeugstandort als auch der Fahrzeugstatus jederzeit abgerufen werden. So lässt sich durch eine vorausschauende und flexible Planung die Auslastung der Flotte optimieren und damit die Produktivität des Unternehmens steigern.

- **Verbesserte Navigation:**

Relevanten Informationen wie Verkehrsdaten in Echtzeit, stets aktuelle Kartendaten sowie unterschiedliche Multimedia- und

Navigationsfunktionen führen zu einer optimierten Routenplanung und einer angenehmeren Fahrt.

Seite 25

- **Effiziente Fahrstilanalyse:**

Dieses Paket liefert Fahrern und Flottenmanagern aussagekräftige Daten zum Fahrstil. Mithilfe dieser Daten lässt sich der Fahrstil bezüglich Kraftstoffverbrauch und Verschleiß optimieren. Das senkt die Kosten und führt zu einem wirtschaftlicheren Betrieb der Flotte.

- **Vereinfachte Flottenkommunikation:**

Die direkte Verbindung zwischen Flottenmanager und Fahrer macht die Kommunikation deutlich effizienter, interaktiver, schneller und unmissverständlicher. Der Flottenmanager kann über das Fahrzeugmanagement-Tool Nachrichten an die Mercedes PRO connect App schicken und Aufträge erteilen. Dank der Internetverbindung des Fahrzeugs sind auch weitere Services wie beispielsweise die Erstellung eines Internet-Hotspots möglich.

- **Digitalisierte Aufzeichnungen:**

Wichtige Daten zur Fahrzeugflotte stehen schnell zur Verfügung. So werden beispielsweise alle Daten zu gefahrenen Touren gespeichert und sind für Flottenmanager und Fahrer jederzeit abrufbar. Das hilft bei der Optimierung von Routen genauso wie bei der Trennung von geschäftlichen und privaten Fahrten.

- **Mobile Fahrzeugbedienung:**

Bestimmte Funktionen des Fahrzeugs lassen sich aus der Ferne bedienen. Auch wenn sich das Fahrzeug nicht im Blickfeld befindet, kann überprüft werden, ob Türen verriegelt oder elektrische Fenster geschlossen sind.

- **Datenschnittstelle Mercedes-Benz Vans:**

Mit den Datenschnittstellen können Mercedes-Benz Transporter in das bereits vorhandene Flottenmanagement-System von Kunden integriert werden. Das wahrt den Überblick über die gesamte Flotte, selbst wenn der Fuhrpark unterschiedliche Fahrzeug-Marken beinhaltet. Relevante Daten können für die Fahrzeuge aufbereitet werden.

„Mit Mercedes-Benz User Experience, der neuen Generation unseres High-End Infotainment-Systems, setzen wir im gewerblichen Segment ein Ausrufezeichen und bieten unseren Kunden ein Nutzererlebnis der Premiumklasse: funktional, leistungsfähig und intelligent. In Verbindung mit Mercedes PRO connect, das ebenfalls mit dem neuen Sprinter Premiere feiert, ist dies ein erstes Ergebnis der strategischen Initiative adVANce und zeigt, wie wichtig für uns die Digitalisierung unseres Geschäfts ist“, sagt Philipp Wex, verantwortlich für den Bereich „Connected Infotainment“ bei Mercedes-Benz Vans.

Alle Informationen rund um die Mercedes PRO Mobilitäts-, Vernetzungs-, Finanzierungs- und Flottenlösungen sind unter www.mercedes.pro abrufbar.

Jederzeit online: Mit neuen Vernetzungslösungen wird der Sprinter zum Teil des Internets der Dinge

- IT-Infrastruktur für die Erhebung von Daten und die Nutzung von Mobilitätsdiensten tief in das Fahrzeug integriert
- Neue Infotainmentsysteme sowie das Kommunikationsmodul schaffen ab Werk die technischen Voraussetzungen

Digitalisierung und Urbanisierung verändern die Ansprüche an gewerblich genutzte Fuhrparks kontinuierlich und tiefgreifend. Um erfolgreich im Wettbewerb um effiziente Transportlösungen zu bestehen, muss als Grundvoraussetzung die Fahrzeugqualität mit den traditionellen Attributen wie Zuverlässigkeit, Wirtschaftlichkeit und Vielseitigkeit stimmen. Der neue Sprinter kann jedoch weitaus mehr: Mit einer ausgeklügelten IT-Infrastruktur, seiner Internetvernetzung und der Verschmelzung verschiedener Technologien zu einer Gesamtsystemlösung gelingt dem Large-Van-Bestseller ein Innovationssprung für unterschiedlichste Einsatzzwecke. Eine größere Flexibilität und die Einbindung des Fahrzeugs in die IT-Infrastruktur eines Unternehmens generieren Mehrwerte entlang der gesamten Wertschöpfungskette. Der Sprinter wird Teil des Internets der Dinge und erfüllt als erstes Modell von Mercedes-Benz Vans diese Ansprüche ab Werk.

Bisherigen Insellösungen in allen Belangen überlegen

Komplexe Mobilitätslösungen stellen auch an die IT-Infrastruktur im Fahrzeug andere Anforderungen als Insellösungen. Für einen ganzheitlicheren Ansatz und eine hohe Betriebssicherheit hat Mercedes-Benz Vans einen neuen Weg eingeschlagen und das Fahrzeug tief vernetzt. Die erhobenen Daten machen neue Dienste mit unmittelbarem Mehrwert überhaupt erst möglich. Sie sind außerdem bei Verlässlichkeit und Betriebssicherheit externen Insellösungen klar überlegen.

Infotainment, Navigation und Kommunikation in einem Gerät

Im neuen Sprinter kommt erstmals das neue MBUX Multimediasystem mit 7- oder 10,25-Touchscreen-Display zum Einsatz. Ein LTE-fähiges Modul stellt die notwendige Internetverbindung her. Alternativ kann auch ohne Anbindung

an das Infotainmentsystem für den Sprinter ein Kommunikationsmodul geordert werden, das eine Internetverbindung herstellt. Die fest eingebaute SIM-Karte des LTE-fähigen Kommunikationsmoduls ermöglicht eine zuverlässige, schnelle Internetverbindung des Fahrzeugs als technische Voraussetzung zur Nutzung der Dienste von Mercedes PRO connect. Die Datenein- und Datenausgabe erfolgt außerhalb des Fahrbetriebs dann über ein Smartphone.

Beide Optionen lassen bezüglich Infotainment und Kommunikation im Fahrzeug kaum Wünsche offen. Besonders innovativ gestaltet sich die Bedienung über den hochauflösenden HD-Bildschirm oder über die Touch-Control-Buttons am Multifunktionslenkrad. Zu den weiteren Highlights gehören die Smartphone-Anbindung über Android Auto oder Apple CarPlay sowie eine Bluetooth-Schnittstelle mit Freisprechfunktion für möglichst ablenkungsfreies Telefonieren während der Fahrt. Das MBUX Multimediasystem mit 7- oder 10,25-Zoll-Touchscreen verfügt außerdem über eine schnelle Festplattennavigation mit hochwertiger topografischer 3D-Kartendarstellung. In den ersten drei Jahren steht außerdem der Mercedes PRO connect Dienst „Live Traffic“ kostenfrei in Verbindung mit dem Navigationssystem zur Verfügung: Dieser Dienst verfolgt die Verkehrslage nahezu in Echtzeit und passt die Routenplanung automatisch an.

Neu ist außerdem die Nutzung des Adresssystems „what3words“. Als erster Automobilhersteller nutzt Mercedes-Benz das Koordinatensystem, das jedem Punkt auf der Erde drei Worte zuordnet. Das macht die Navigation noch einfacher und genauer.

Vom Baustellenfahrzeug bis zum Luxus-Reisemobil:

Der neue Sprinter ist überall zuhause

- **Modular aufgebaut: Modellvielfalt größer als je zuvor in der Geschichte des Segment-Gründers**
- **Anpassungsfähig bis ins Detail: Laderaumgestaltung und Ablagekonzept im Cockpit lassen sich perfekt auf Einsatzzweck der Kunden zuschneiden**

Kastenwagen, Tourer, Pritschenwagen, Fahrgestelle oder als perfektes Vehikel für die Personenbeförderung als Bus: Aufbauend auf diesen Fahrzeugtypen als Basisangebot setzt der Sprinter neue Maßstäbe bei der Modularität. Bei den Antriebskonzepten vervollständigt neben den bewährten Heck- und Allradantrieben erstmals ein Vorderradantrieb das Angebot. Die Kabinengestaltung mit klassischem Fahrerhaus oder als Doppelkabine, vier unterschiedliche Aufbaulängen sowie anpassbare Tonnagen und Laderaumhöhen machen die dritte Auflage zum Individualisierungs-Weltmeister. Je nach Absatzmarkt gehören Rechts- und Linkslenker zum Angebot und die Variante des Triebkopfs wird ausschließlich für Aufbauhersteller und zusätzliche Aufbaumöglichkeiten gefertigt. Daraus ergibt sich eine nie gekannte Variationsvielfalt, denn allein über diese Parameter lässt sich der Sprinter in mehr als 1.700 verschiedenen Ausführungen zusammenstellen – klassische Ausstattungsdetails wie Lackierung, Klimaanlage oder Sitzkonfiguration sind in dieser Berechnung noch nicht berücksichtigt.

„Modularität ist kein Selbstzweck, sondern eine Notwendigkeit, denn die Bandbreite der Einsatzzwecke, die der neue Sprinter erfüllt, war nie vielfältiger als heute. Luxus-Reisemobile, Tourer für den Shuttle-Service oder klassisches Baustellenfahrzeug, das man im Notfall auch mit dem Hochdruckreiniger säubert: Das ist die Anspruchsvielfalt unserer Kunden und dem werden wir besser gerecht als jemals zuvor in der über 20-jährigen Erfolgsgeschichte des Sprinter“, sagt Norbert Kunz, Leiter des Sprinter Produktmanagements.

Niedriger Anschaffungspreis oder hochwertige Materialien und Anmutung: Kunden setzen Prioritäten entsprechend ihrer Anforderungen

Seite 30

Die große Angebotsspreizung reicht von der Basisausführung für Kunden, die bewährte Sprinter-Tugenden schätzen, aber auf einen möglichst niedrigen Anschaffungspreis achten, bis zur High-End-Variante, in der intelligente Telematiklösungen mit hochauflösenden Touchscreens und hochwertige Materialien den optischen Eindruck und die Anmutung prägen.

Exemplarisch für die Anpassungsfähigkeit des Innenraums steht das Ablagenkonzept. Wahlweise offene oder geschlossene Fächer sowie ein abschließbares Fach im Dachhimmel und Cockpit lassen sich exakt auf die jeweiligen Anforderungen an den Arbeitsplatz hinter dem Lenkrad zuschneiden. Der Mittelbereich der Instrumententafel wird bestimmt von der großen Auswahl der Infotainmentsysteme. Das obere Ende der Produktpalette markiert das neue MBUX Multimediastem mit hoher Internetvernetzung, die parallel in der neuen A-Klasse Premiere feiert. Doch sogar der Verzicht auf jegliches Infotainmentsystem zugunsten einer zusätzlichen Ablage ist möglich. Speziell für Kurierfahrten kann vorne der Beifahrersitz entfallen – das reduziert das Gewicht und eröffnet die Möglichkeit, auf der Beifahrerseite ein- und auszusteigen.

Der Anspruch maximaler Individualisierungsmöglichkeiten setzt sich bei der Regulierung der Temperatur fort. Die modulare Bauweise des Heizungs- und Belüftungssystems erlaubt sowohl die Integration einer Standardheizung als auch die Nutzung einer Dachklimaanlage mit separatem Kältekreislauf, z.B. für die Personenbeförderung in heißen Ländern. Die leistungsstarke Einzonenklimaautomatik THERMOTRONIC regelt Gebläse, Luftverteilung und Temperatur automatisch und auf dem Komfort-Niveau von Pkw. Im Sprinter Bus und Tourer lassen sich Cockpit und Fahrgastraum separat steuern.

Ladefläche: Metall-Verkleidung, Kunststoff-Leichtboden oder Schwerlastboden aus Holz

In Sachen Laderaum fallen die wichtigsten Entscheidungen für die späteren Einsatzgebiete nicht nur im Rahmen der Auswahl von Fahrzeugtyp, Kabinengestaltung, Aufbauhöhe und Tonnage. Auch der Laderaum selbst lässt sich unabhängig je nach Modellart weiter an Einsatzzweck und Geschäftsmodell des Nutzers anpassen. Im Kastenwagen als wichtigster

Modellvariante erfüllt bereits die Basisausstattung des Metall-Ladebodens die Wünsche der Kundenmehrheit. Wird der Transporter beispielsweise von Servicetechnikern als rollendes Ersatzteillager regelmäßig hoch belastet, ist der Schwerlastboden aus Holz erste Wahl. Diese Variante wurde vor allem für Transportbedürfnisse entwickelt, bei denen die Ladung nur auf wenigen Belastungspunkten im Laderaum verteilt ist – beispielsweise bei Regallösungen oder bei besonders schweren und großen Gütern. Ist eine gleichmäßigere Verteilung der Last möglich, spielt ein neuer Leichtbauboden aus Kunststoff seine Vorzüge aus und vergrößert den Spielraum bei der Zuladung. Sprinter Bus und Tourer haben serienmäßig einen speziell konzipierten Kunststoffboden an Bord.

Neu sind auch optionale beladbare Verkleidungen der Radkästen. Dadurch lässt sich der Laderaum über den Radkästen in voller Fahrzeugbreite nutzen. Zu den weiteren Innovationen zählen außerdem optionale verschiebbare Palettenabstützungen mit integriertem Ablagefach in den Trittstufen sowie der innenliegende Dachträger. Ist das Ladegut besonders temperaturempfindlich, sorgt eine Laderaumheizung als Option für das passende Klima hinter dem Fahrerhaus.

Perfekt angepasst: Mehr Kombinationsmöglichkeiten und Auswahl bei Aufbau, Tonnage oder Radstand

- **Produkt-DNA typisch Sprinter: Für jede Transportaufgabe eine Lösung**
- **Neuer Vorderradantrieb: Mehr Zuladung und optimiertes Handling**
- **Tonnagen-Spektrum: Von 2,5 bis 8,75 Tonnen inklusive Anhänger**

Sperrige Güter, Europoolpaletten, Gitterboxen, schweres Schüttgut oder bis zu 20 Personen: Seit der Vorstellung der ersten Generation schätzen Kunden die Anpassungsfähigkeit und den Variantenreichtum des Sprinter. Mit diesen Grundtugenden schreibt auch die dritte Generation die Erfolgsgeschichte seiner Vorgänger fort und überzeugt mit einem erweiterten Angebot an Aufbau-, Karosserie- und Gewichtsvarianten.

Vorderradantrieb: Niedrigeres Einstiegsniveau bei Ladekante und Preis

Zu den wichtigsten Neuerungen zählt die Erweiterung der Wahlmöglichkeiten beim Antrieb, denn der Vorderradantrieb spielt seine Vorzüge vor allem bei Transportanforderungen aus, bei denen es um einen optimierten Zugang zum Laderaum und um ein Zuladungsplus geht. Im Vergleich zum Heckantrieb bei einem zulässigen Gesamtgewicht von 3,5 Tonnen steigt in der Basisausstattung die maximale Zuladung um rund 50 Kilogramm. Die Ladekante sinkt konstruktionsbedingt um 80 Millimeter und bei un- oder wenig beladenen Fahrzeugen verbessern sich die Fahreigenschaften deutlich. Obendrein erschließt diese Antriebsoption durch einen attraktiven Einstiegspreis von 19.990 Euro (in Deutschland ohne MwSt.) ein neues Kundensegment. Der Sprinter mit Vorderradantrieb steht in drei Gewichtsvarianten zwischen 3,0 und 4,1 Tonnen zulässigem Gesamtgewicht in Kombination mit 3.259 oder 3.924 Millimetern Radstand zur Verfügung.

Radstand zwischen 3.250 und 4.325 Millimetern

Der neue Sprinter wird in sechs verschiedenen Karosserievarianten angeboten. Dazu gehören der Kastenwagen, der Tourer, der Pritschenwagen und Fahrgestelle mit Einzel- oder Doppelkabine sowie in einigen Regionen der Sprinter Bus und der Triebkopf. In Kombination mit dem Heckantrieb deckt

der neue Sprinter ein Tonnagen-Spektrum zwischen 3,0 und 5,5 Tonnen zulässigem Gesamtgewicht ab. Inklusive der maximal zulässigen Anhängelast steigt das zulässige Zug-Gesamtgewicht auf bis zu 8,75 Tonnen bei der Sattelzugmaschine. An den jeweiligen Einsatzzweck lässt sich auch der Radstand mit fünf Optionen zwischen 3.250 und 4.325 Millimetern anpassen. Die Bandbreite der möglichen Sprinter-Sitzplätze reicht von einem bis zu 20 Personen.

Triebkopf die Basis für Aufbauhersteller und größere Vielfalt

Mercedes-Benz Vans erweitert mit dem neuen Sprinter außerdem seine starke Marktposition bei den Reisemobilen. Der neue Triebkopf, der ausschließlich für Reisemobilhersteller angeboten wird, schafft in der Klasse mit einem zulässigen Gesamtgewicht von bis zu 5,5 Tonnen zusätzlichen Spielraum für die Entwicklung neuer Konzepte im Bereich der hochwertigen und komfortorientierten Reisemobile.

Bei der Ausstattung erleichtern spezielle Pakete, die auf verschiedene Anwendungen zugeschnitten sind, die Auswahl der genau passenden Details aus dem nochmals erweiterten Angebot. Bei der Zusammenstellung wurde die Transporter-Expertise von Mercedes-Benz Vans durch „Use Cases“ aus Kundensicht ergänzt. Die reduzierte Angebots-Komplexität macht nicht nur die Auswahl einfacher, sondern stellt auch sicher, dass für bestimmte Transportbedürfnisse empfehlenswerte Features mit an Bord sind.

Außerdem punktet der neue Sprinter mit einem erheblich verbesserten Geräuschniveau. Die niedrigere Geräusentwicklung kommt beim Personentransport nicht nur der Verständigung unter den Passagieren zu Gute, sondern verbessert auch die Nutzung der Sprachsteuerung der MBUX Multimediasysteme.

Gesamtes Spektrum aller Antriebskonzepte im neuen Sprinter abgedeckt

- **Neuer Vorderradantrieb: Mehr Traktion bei leicht beladenen Fahrzeugen, zusätzliches Ladevolumen und niedrigere Ladekante**
- **Bewährter Heckantrieb: Kraftvoll und durchzugsstark auch im Grenzbereich von Zuladung und Anhängelast**
- **Zuschaltbarer Allradantrieb: Volle Traktion selbst bei schwierigen Fahr- und Witterungsbedingungen**

Vorderrad-, Hinterrad- oder Allradantrieb – erstmals deckt der neue Sprinter alle drei Antriebsvarianten ab und lässt sich damit optimal auf die jeweiligen Transportaufgaben und das Fahrprofil abstimmen. Seine prinzipbedingten Vorteile spielt der Vorderradantrieb vor allem bei leicht beladenem Fahrzeug aus. Das höhere Gewicht und damit der höhere Druck auf der Frontachse verbessern die Traktion und damit die Fahreigenschaften erheblich. So meistert der neue Sprinter anspruchsvolle Oberflächen oder Schnee und Eis im Winter spürbar besser.

Mehr Zuladung, niedrigere Ladekante

Gleichzeitig steigt im Vergleich zum Heck- und Allradantrieb das Ladevolumen beim Kastenwagen um rund 0,5 m³, der Spielraum bei der Zuladung wächst bei vergleichbarer Ausstattung im Vergleich zum Heckantrieb um 50 Kilogramm. Die um 80 Millimeter niedrigere Ladekante erleichtert den Zugang zum Laderaum bei den gewerblich genutzten Transportern, sowie den Einstieg in den Wohn- und Schlafbereich von Reisemobilen. Darüber hinaus steigt die Türinnenhöhe hinten um 80 Millimeter. Die maximale Anhängelast beträgt 2,0 Tonnen.

Das neu entwickelte Frontantriebskonzept wird wahlweise kombiniert mit dem ebenfalls neu konzipierten 6-Gang-Schaltgetriebe oder dem neuen 9-Gang-Wandelaomatikgetriebe. Bei den Längenvarianten stehen Radstände von 3.259 und 3.924 Millimetern zur Verfügung. Das Tonnagen-Spektrum reicht von 3,0, über 3,5 bis 4,1 Tonnen in den Karosserievarianten Kastenwagen und Fahrgestell mit Einzelkabine sowie Triebkopf.

Beim Heckantrieb liegen die klassischen Vorteile durch die Trennung von Antrieb und Lenkung in einem optimierten Fahrkomfort, einem kleineren Wendekreis und einem agileren Fahrverhalten. Mehr Kontrolle vermittelt der Heckantrieb auch bei Fahrten mit Anhänger und im Grenzbereich des maximal zulässigen Gesamtgewichts. Zur Wahl stehen die Karosserievarianten Kastenwagen, Fahrgestell mit Einzel- oder Doppelkabine sowie der Sprinter Tourer. Drei verschiedene Radstände sowie Tonnagen zwischen 3,0 bis 5,5 Tonnen schaffen weitere Individualisierungsmöglichkeiten. Die maximale Anhängelast beträgt 3,5 Tonnen.

Der zuschaltbare Allradantrieb verbessert die Traktion besonders bei schwierigen Witterungsbedingungen oder schlechten Straßenverhältnissen und bietet damit ein Plus an Fahrsicherheit und Fahrdynamik. Für anspruchsvolle Einsätze kann zusätzlich eine Getriebeuntersetzung bestellt werden. Erstmals ist auch für den Sprinter mit Allradantrieb das Automatikgetriebe 7G-TRONIC PLUS optional erhältlich, das hohen Schaltkomfort und vorbildliche Kraftstoffeffizienz ermöglicht.

Effektive elektronische Helfer: Den Abstand halten, in der Spur bleiben oder mühelos rangieren und einparken

- **Innovationstreiber Mercedes-Benz Vans stattet neuen Sprinter mit Sicherheits-Features aus, die bisher den Pkw vorbehalten waren**
- **Rückfahrkamera mit Bild im Innenspiegel oder modernes Park-Paket mit 360-Grad-Rundumsicht**
- **Regelsysteme beobachten Verkehr und Fahrer und greifen im Notfall ein**
- **Regensensor mit integriertem Wet Wiper System gewährleistet optimale Sicht auch während der Scheibenreinigung**

Der neue Sprinter setzt voll und ganz auf Sicherheit: Mercedes-Benz Vans wird seiner Rolle als Innovationstreiber und Vorreiter bei der Einführung moderner Sicherheitstechnologien auch im Large-Van-Segment erneut gerecht.

Schließlich spielen moderne Sicherheits- und Assistenzsysteme in diesem Segment eine besonders große Rolle, denn gewerblich genutzte Fahrzeuge sind oft täglich im Einsatz, absolvieren eine hohe Laufleistung und sollen trotz vergleichsweise großer Abmessungen auch in schwierigen Situationen beherrschbar bleiben.

Mit der Vorstellung des neuen Sprinter halten deshalb eine ganze Reihe von optionalen Sicherheits- und Assistenzsystemen bei Mercedes-Benz Vans Einzug, die bislang den Pkw-Baureihen vorbehalten waren. Dazu gehören der radarbasierte Abstands-Assistent DISTRONIC, der Aktive Brems-Assistent, der Aktive Spurhalte-Assistent sowie der Aufmerksamkeits-Assistent ATTENTION ASSIST. Einen weiteren wichtigen Beitrag zur Entlastung des Fahrers leistet das optionale Park-Paket inklusive einer 360-Grad-Kamera. Ganz selbstverständlich ist der Seitenwind-Assistent serienmäßig mit an Bord, der Transporterfahrten insbesondere bei höheren Geschwindigkeiten zum Beispiel auf der Autobahn deutlich sicherer macht. Der Traffic Sign Assist schafft eine zusätzliche Aufmerksamkeit für Geschwindigkeitsbegrenzungen, Einfahrt- und Überholverbote sowie deren Aufhebung.

DISTRONIC kann automatisch bremsen – im Notfall bis zum Stillstand

Der Aktive **Abstands-Assistent DISTRONIC** feiert seine Premiere im Sprinter-Segment und entlastet den Fahrer effektiv im Kolonnenverkehr auf

Autobahnen und Fernstraßen. Dazu stellt der Fahrer seine Wunschgeschwindigkeit ab 20 km/h ein und das System hält automatisch einen ausreichenden Mindestabstand zum vorausfahrenden Fahrzeug. Die dafür notwendigen Daten ermittelt ein Radar-Sensor, der im vorderen Stoßfänger untergebracht ist. Damit erfasst das System Spurwechsel oder Bremsmanöver anderer Verkehrsteilnehmer und kann unmittelbar darauf reagieren: Verringert sich der Abstand zum vorausfahrenden Fahrzeug, wird die Geschwindigkeit mit bis zu 50 Prozent der maximalen Bremskraft reduziert. Falls nötig, bremst der Aktive Abstands-Assistent den Sprinter auch bis zum Stillstand. Bei einem Stillstand von weniger als drei Sekunden fährt der Sprinter automatisch wieder an. Dauert der Stillstand länger als drei Sekunden, muss ein Pedal kurz angetippt oder der Abstands-Assistent DISTRONIC über die Lenkradtasten „reaktiviert“ werden. Sollte das System erkennen, dass stärkeres Bremsen notwendig ist, erhält der Fahrer eine visuelle und akustische Warnung. Wird die Gefahr einer Kollision erkannt, greift der Aktive Brems-Assistent ein, um einen möglichen Unfall zu verhindern. Sobald es die Verkehrssituation erlaubt, wird das Fahrzeug wieder auf die eingestellte Wunschgeschwindigkeit beschleunigt. DISTRONIC ist auch für vollintegrierte Reisemobile verfügbar.

Mehr Durchblick mit Wet Wiper System und LED Scheinwerfer

Ebenfalls neu im Sprinter ist das **Wet Wiper System** beim Regensensor. Das System bietet optimierte Sicht auch während der Scheibenreinigung. Dazu wird das Wischwasser durch die Wischerarme geleitet, direkt vor die Wischblätter gespritzt und ohne Verzögerung weggewischt. Das erhöht die Reinigungsleistung und verschafft dem Fahrer einen ungetrübten Durchblick. Speziell bei schwierigen Lichtverhältnissen erhöht sich dadurch das Sicherheitsniveau. Darüber hinaus sinkt der Wasserverbrauch und ein unbeabsichtigtes Besprühen von nachfolgenden Fahrzeugen oder nahen Fußgängern wird weitestgehend verhindert.

Eine optimale Sicht gewährleisten die optional erhältlichen **LED High Performance-Scheinwerfer**. Die LED Scheinwerfer sorgen für eine homogenere Lichtverteilung. Blendeffekte für Fahrer und Gegenverkehr verringern sich. Ein weiterer Vorteil ist die höhere Lebensdauer der LED Scheinwerfer im Vergleich zu konventionellen Scheinwerfern oder Bi-Xenon-Lampen.

Für den neuen Sprinter wurde der Aktive **Spurhalte-Assistent** so entwickelt, dass er die Unfallrisiken reduziert, die durch unaufmerksame oder übermüdete Fahrer entstehen. Ab einer Geschwindigkeit von 60 km/h bemerkt das System, wenn das Fahrzeug unbeabsichtigt aus der Fahrspur gerät. Radar-Sensoren erfassen den Verkehr rund um das Fahrzeug, während eine Kamera kontrolliert, ob die gestrichelten oder durchgezogenen Fahrbahnmarkierungen überfahren werden. Bei einem versehentlichen Spurwechsel wird der Fahrer über das vibrierende Lenkrad gewarnt. Bleibt die Reaktion des Fahrers beim Überfahren einer durchgezogenen Fahrbahnmarkierung trotz Vibrationswarnung aus, bringt der Aktive Spurhalte-Assistent das Fahrzeug durch einseitiges Bremsen zurück in die Spur.

Lernendes System erkennt die Grenzen des Fahrers

Der **ATTENTION ASSIST** unterstützt den Fahrer insbesondere auf langen Fahrten und bei Nacht. Zu Beginn der Fahrt registriert der Aufmerksamkeits-Assistent das Fahrerverhalten unter anderem über Lenkradbewegungen. In den ersten 15 bis 20 Minuten wird so ein Fahrerprofil erstellt, das kontinuierlich mit dem derzeitigen Fahrverhalten abgeglichen wird. Sollte die Analyse von über 70 Parametern bestimmte Muster erkennen, die auf Schläfrigkeit oder Konzentrationsverlust hindeuten, gibt das System eine akustische und optische Warnung ab und fordert den Fahrer zu einer Pause auf. Im Cockpit-Display zeigt eine Anzeige mit fünf Balken von niedrig bis hoch das Konzentrationsniveau des Fahrers an. Außerdem wird die Fahrzeit seit der letzten Pause angezeigt. Der **ATTENTION ASSIST** ist ab einer Geschwindigkeit von 60 km/h aktiv, kann über die Menüführung den persönlichen Präferenzen und Fahrgewohnheiten angepasst und auch manuell deaktiviert werden.

Leichter in die Parklücke und sicherer wieder heraus

Neu im Sprinter sind zwei verschiedene Parkassistentenpakete. Beide unterstützen den Fahrer in Park- und Rangiersituationen durch bessere Sicht mithilfe seiner Ultraschallsensoren. Das **Park-Paket** mit **Park-Assistent** und **Rückfahrkamera** warnt den Fahrer durch ein optisches und akustisches Signal vor Hindernissen. Dabei deckt die Sensorik alle Bereiche vor, neben und hinter dem Fahrzeug ab. Die optische Warnung des Park-Assistenten sowie das

Bild der Rückfahrkamera werden auf dem Multimediadisplay angezeigt. Außerdem erleichtern dynamische Hilfslinien das Rangieren.

Seite 39

Der **Drive Away Assist** als weiterer Bestandteil des Park-Pakets unterstützt beim Anfahren und hilft dabei, Kollisionen durch das Einlegen des falschen Ganges oder durch das Verwechseln von Brems- und Gaspedal zu verhindern. Wird darüber hinaus ein Hindernis erkannt, begrenzt das System die Geschwindigkeit auf 3 km/h. Ist zusätzlich zum Park-Paket auch der optionale Totwinkel-Assistent verbaut, kann dieser hinter dem Auto querenden Verkehr und Fußgänger erkennen und in Notsituationen auch eine Bremsung einleiten.

Eine noch bessere Rundumsicht bietet das **Parkpaket mit 360-Grad-Kamera** mit vier Kameras, die am hinteren Ende des Fahrzeugdaches, an den beiden Außenspiegeln und im Kühlergrill angebracht sind. Das Multimediadisplay zeigt eine komplette Rundumsicht des Fahrzeugs aus Vogelperspektive und bietet so einen Überblick in kniffligen Park- und Rangiersituationen.

Der neue Sprinter ist mit Ausnahme des Allradantriebs serienmäßig mit einer **geschwindigkeitsabhängigen elektrischen Servolenkung (EPS)** ausgestattet. Sie ermöglicht spielend leichtes Rangieren und Einparken und vermittelt auch bei hohen Geschwindigkeiten ein sicheres Fahrgefühl. Sie unterstützt den Fahrer im Haltemoment bei Seitenwind oder Fahrbahnneigung, indem sie die nötige Gegenlenkkraft aktiv verringert. Mercedes-Benz ist der erste Hersteller im Sprintersegment, der EPS auch für Fahrzeuge bis 5,5 Tonnen anbietet.

Eindrucksvolle Visitenkarte für Flotte und Unternehmen

- **Mercedes-Designsprache löst Spannungsfeld zwischen gestalterischer Faszination und alltagstauglicher Funktionalität**
- **Bewährte Proportionen der Vorgänger bleiben erhalten und werden durch fließende Formen in die Moderne getragen**

Verschmelzung von Form und Funktion: Mit der dritten Generation beginnt der Sprinter im Exterieur eine neue Ära, in der nicht nur seine Qualitäten bei der Lösung von Transportproblemen gefragt sind. Im modernen Fuhrpark übernimmt das Fahrzeug immer auch die Rolle des Unternehmens-Repräsentanten und ist speziell bei kleineren und mittelständischen Betrieben das Aushängeschild.

Markentypische Designsprache neu interpretiert

Die in der Pkw-Sparte etablierte Mercedes-Benz Designstrategie schafft die Grundlage und löst den scheinbaren Widerspruch zwischen Leidenschaft und Alltagstauglichkeit auf. „Der neue Sprinter bringt durch sein klares und dennoch sinnliches Design die Faszination eines modernen Fahrzeugs mit den funktionellen Ansprüchen in Einklang“, sagt Gordon Wagener, Chief Design Officer der Daimler AG.

Dem Sprinter gelingt so der Sprung vom reinen Nutzfahrzeug als Gebrauchsgegenstand zur eindrucksvollen Visitenkarte von gewerblicher Flotte und Unternehmen. So interpretiert der Sprinter die markentypische Designsprache von Mercedes-Benz neu und verkörpert die Gegensätzlichkeit dieser Philosophie: Emotion und Intelligenz. Als Teil der Van-Familie sind die Schnittmengen mit der V-Klasse deutlich größer als mit den Fahrzeugen aus der Nutzfahrzeugsparte.

Für das Exterieur bedeutet das jedoch nicht, alle erfolgreichen Konventionen über Bord zu werfen, sondern die bewährten Proportionen des Vorgängers aufzugreifen und in die Moderne zu tragen. So verändern sich die bisher hart angesetzten Kotflügel hin zu weichen und fließend geformten Bauteilen. Insgesamt ist das klar definierte Gesicht mit seinen präzise gezeichneten Scheinwerfern markanter und sportlicher geworden. In Kombination mit den

ruhigen Flächen und besonders schmalen, feinen Fugen scheint dadurch der elegante Charakter des futuristischen Vision Van durch.

Seite 41

Markante Front und stimmige Proportionen für selbstbewusste Optik

Die markante Motorhaube, verschiedene Kühlergrill-Varianten unter anderem mit drei Doppellamellen und LED-Scheinwerfern prägen die Frontpartie. In der Seitenansicht kommt das Mercedes-Benz Design-Konzept besonders stark zum Ausdruck: Die großen Flächen gehen fließend ineinander über und bilden ein organisches, wohlproportioniertes Ganzes. Für einen freien Blick nach hinten und noch mehr Licht im Innenraum sorgt das neue Heckscheibendesign. Der im neuen Sprinter unterhalb der getrennten Heckscheibe platzierte Mercedes Stern unterstreicht das selbstbewusste Auftreten.

Darüber hinaus lässt sich der Sprinter durch weitere Individualisierungsmöglichkeiten den Ansprüchen an die Außenwirkung des Fahrzeugs anpassen. Beim Kühlergrill stehen der klassisch schwarze Grill mit oder ohne Rahmen in Fahrzeugfarbe, eine optisch aufgewertete Variante mit verchromten Lamellen sowie ein rein weißer Kühlergrill zur weiteren Lackierung zur Wahl. Stoßfänger und andere Anbauteile lassen sich ebenfalls perfekt an die eigene Fahrzeugflotte anpassen. Außerdem stehen für die Stoßfänger vorne und hinten ab Werk vier Lackierungen in Wagenfarbe zur Auswahl.

Interieur: Spannende Kontraste und ein harmonischer Gesamteindruck

Auch die Interieur-Gestaltung folgt der Designphilosophie der „Sinnlichen Klarheit“. Charakteristisch ist der Kontrast zwischen der weichen, emotionalen und trotzdem klaren Linienführung entlang der größeren Gestaltungsflächen im Cockpit, sowie technisch und präzise anmutenden Details wie den Lüftungsdüsen oder dem MBUX Multimediasystem. Sinnbildlich für die Umsetzung steht das Zentrum der Instrumententafel. Abhängig von der Ausstattungsvariante finden dort die Lüftungsschlitze, Bedienelemente und Touchscreens ihren Platz.

Der Kontrast von warmem Dunkelgrau und schwarz glänzenden Oberflächen sowie der Einsatz von hochwertigen Materialien und Akzente in Silvershadow verleihen dem Innenraum einen besonderen Eindruck und unterstreichen die außerordentliche Wertanmutung.

Durch die Reduzierung der Fugen erscheint der Sprinter „wie aus einem Guss“
Die Oberflächenbeschaffenheit und die verschiedenen Materialien passen sich optimal Form und Funktion der Komponenten an und erzeugen so einen harmonischen Gesamteindruck.

Seite 42

Optimierter Antriebsstrang: Höhere Wirtschaftlichkeit und verbesserte Laufkultur in allen Varianten

- **Neue 9-Gang-Wandlerautomatik und 6-Gang-Schaltgetriebe für den Vorderradantrieb**
- **Kraftvoller und kultivierter 3,0-Liter Dieselmotor bleibt einziger Sechszylinder im Large-Van-Segment**
- **Optimierter Wartungsrechner ASSYST PLUS senkt Betriebskosten und Fehlbetankungsschutz für Diesel verhindert teures Malheur**

Geringerer Verbrauch, zwei neu entwickelte Getriebe für den erstmals angebotenen Vorderradantrieb, reduzierte innermotorische Reibung und der einzige Sechszylinder im Wettbewerb: Für die dritte Generation des Sprinter hat Mercedes-Benz Vans den Antriebsstrang in vielen Bereichen verbessert. Die Summe der Optimierungen ergibt ein Angebotsportfolio bei Motoren und Getrieben, das den Ansprüchen an vorbildliche Wirtschaftlichkeit und kraftvolle Fahreigenschaften gerecht wird. Alle Dieselmotorisierungen in Europa sind mit Schalt- oder Automatikgetriebe erhältlich und erfüllen Euro 6/VI. In den USA und Kanada wird die Motorenpalette durch einen leistungsstarken Benziner in Verbindung mit einem 9-Gang Automatikgetriebe ergänzt.

Gangstufen schaffen optimales Verhältnis von Verbrauch und Agilität

Zu den technischen Höhepunkten des neuen Sprinter zählen zwei neu entwickelte Getriebe für den Frontantrieb. Ein Novum im Transporter-Segment ist der Einsatz einer 9-Gang-Wandlerautomatik. Die Gangstufungen wurden auf ein bestmögliches Verhältnis zwischen Verbrauch und agilem Fahrverhalten getrimmt. Ein niedriges Geräuschniveau und hoher Fahrkomfort zählen zu den weiteren Pluspunkten. Mit „Drive Select“ und Schaltpaddles am Lenkrad können Fahrer manuell in das aktuelle Schaltprofil eingreifen.

Das ebenfalls neu entwickelte 6-Gang-Schaltgetriebe überzeugt mit hohem Schaltkomfort ohne lästige Vibrationen am Schalthebel. Möglich wird das durch die neue Sensorik mit Gangerkennung.

Auch das bewährte 7G-TRONIC PLUS Automatikgetriebe kann jetzt per „Drive Select“ bedient werden. Es ist ab sofort für alle Heckantriebsvarianten mit Dieselmotor und alle Allradvarianten verfügbar. Das Getriebe überzeugt mit weichen Schaltvorgängen, niedrigem Verbrauch und geringen Wartungskosten.

Fahrzeuge mit zuschaltbarem Allradantrieb werden überwiegend von den Hinterrädern angetrieben. Im Allradmodus verändert sich die Kraftverteilung: 35 Prozent des Drehmoments werden an die Vorder- und 65 Prozent an die Hinterachse geleitet. Gleichzeitig steigen die Rampen- und Böschungswinkel – vor allem für Fahrten in unwegsamem Gelände, beispielsweise im Baustelleneinsatz oder auf schwierigen Oberflächen wie Schnee oder Geröll, ergeben sich daraus erhebliche Vorteile bei der Traktion und den Fahreigenschaften.

Kraftvoller Sechszylinder besticht durch Laufruhe und Fahrkomfort

Hohes Drehmoment in einem breiten Drehzahlbereich: Der stärkste Dieselantrieb leistet mit seinen 3,0 Litern Hubraum 140 kW (190 PS) und verfügt über ein Drehmoment von 440 Newtonmeter bei 1600 bis 2600 U/min. Als einziger Sechszylinder im Large-Van-Segment überzeugt das Aggregat nicht nur durch eine enorme Durchzugskraft, sondern auch mit einer ausgezeichneten Laufruhe und maximalem Fahrkomfort.

Vierzylinder-Familie in drei Leistungsstufen für Heck- und Frontantrieb

Ebenso wie die 3,0 Liter-Version verfügt auch der kleinere Vierzylinder-Dieselmotor über eine Common-Rail-Direkteinspritzung. Aus 2,1 Litern Hubraum generiert das Aggregat beim Heckantrieb wahlweise drei unterschiedliche Leistungsstufen: 84 kW (114 PS), 105 kW (143 PS) oder 120 kW (163 PS). Beim Frontantrieb reicht die Bandbreite von 84 kW (114 PS) über 105 kW (143 PS) bis 130 kW (177 PS). Die stärkste Version steht exklusiv dem Segment der Reisemobile zur Verfügung.

Um Effizienz und Laufleistung in der Vierzylinder-Motorenfamilie zu optimieren, wurde der Reibungsverlust in den Triebwerken und im Riementrieb verringert. Daraus ergibt sich ein hohes Drehmoment und hohe Elastizität auch bei niedrigen Geschwindigkeiten. Das maximale Drehmoment

liegt jeweils bereits bei niedrigen Drehzahlen an und steht über einen breiten Drehzahlbereich zur Verfügung. Die Kraftstoffverbräuche des neuen Sprinter variieren abhängig von Aufbauart, Radstand, Dachhöhe, Antriebsart und Motorisierung zwischen 6,9 und 9,7 Litern Diesel pro 100 Kilometer (Kraftstoffverbrauch kombiniert/CO₂-Emissionen kombiniert: 181 – 253 g/km, vorläufige Werte).

Stickoxid-Anteil sinkt um 80 Prozent, AdBlue-Tank wird größer

Zur Reduzierung der Emissionen trägt die bewährte BlueTEC-Motorentechologie bei. Durch die SCR-Technologie (Selective Catalytic Reduction) zur Abgasnachbehandlung inklusive AdBlue sinkt der Anteil der Stickoxide nach der Verbrennung um über 80 Prozent. Die AdBlue-Tankkapazität steigt im Vergleich zur Vorgänger-Generation von 18 auf 22 Liter. Dadurch erhöht sich die Reichweite. Und auch das Nachfüllen geht leichter von der Hand, denn der Füllstutzen im Motorraum lässt sich nun leichter erreichen. Alle Motoren erfüllen die jeweils lokal gültigen Emissionsgesetze. In Europa zum Beispiel Euro 6/VI.

Die Ölqualität immer im Blick und der Fehlbetankung keine Chance

Einen wichtigen Beitrag zur Senkung der Betriebskosten leistet der verbesserte Wartungsrechner ASSYST PLUS. Die Ölbelastung wird im laufenden Betrieb noch genauer erfasst und führt so zur Erhöhung der real erreichbaren Ölwechselintervalle. Der Ölpeilstab im Motorraum entfällt, er wird ersetzt durch die Ölstandskontrolle im Kombiinstrument.

Zu den Detailverbesserungen gehört auch ein effektiver Schutz vor Fehlbetankungen. Der Fehlbetankungsschutz verhindert, dass versehentlich Otto-Kraftstoff in den Dieseltank und in den Motor gelangt.

Elektifizierung der gewerblichen Flotte: eSprinter folgt 2019

Neben der konsequenten Weiterentwicklung der hocheffizienten Dieselmotoren wird Mercedes-Benz Vans künftig auch in allen Segmenten lokal emissionsfreie Elektroantriebe anbieten und die Elektrifizierung der gewerblich genutzten Flotte konsequent vorantreiben. Den Anfang macht der eVito, der ab sofort bestell- und ab der zweiten Jahreshälfte 2018 lieferbar sein wird. Auf den Vito folgt der eSprinter in 2019. Die vor allem für den innerstädtischen Verkehr konzipierten Elektromodelle entlasten nicht nur die

Umwelt, sondern bieten auch den Kunden einen spürbaren Mehrwert durch ihre Alltagstauglichkeit und Flexibilität.

Seite 46

Im Dialog zwischen Kunden und den Experten von Mercedes-Benz Vans werden die Betreiberkonzepte individuell an Branchenbedürfnisse, Fuhrparkgröße, Fahrprofil oder an die baulichen Voraussetzungen bei der Schaffung einer eigenen Ladeinfrastruktur auf dem Unternehmensgelände angepasst und schaffen so ein ganzheitliches Ökosystem. Außerdem lassen sich Elektro-Grundfahrzeuge hinsichtlich ihrer Reichweite oder Zuladung dem jeweiligen Einsatzzweck exakt anpassen. Schließlich überzeugt das neue Angebot auch bei den wirtschaftlichen Kennzahlen und bewegt sich bei den Betriebskosten auf Augenhöhe mit vergleichbaren Modellen mit Diesellaggregat.

Bei der Elektrifizierung seines gewerblichen Angebots basierend auf dem Vito und dem Sprinter kann Mercedes-Benz Vans auf vorhandene Technologien des modularen Baukastensystems von Mercedes-Benz Cars zurückgreifen und profitiert dadurch von Skaleneffekten. Investitionen fließen in die Adaption vorhandener Technologien sowie in eigene Entwicklungsleistungen.

Glasfaserverstärkte Kunststofffedern für maximale Zuladung, Hinterachsluftfederung für höchsten Reisekomfort

- **Fahrwerksbaukasten wird allen denkbaren Transportanforderungen und Komfortansprüchen gerecht**
- **Hochlast-Abstimmung minimiert Wankneigung bei Kurvenfahrten**
- **Einzelbereifung hält Einzug in die fünf-Tonnen-Klasse**

Transport von Schüttgut nahe der Zuladungsgrenze oder maximaler Reisekomfort für möglichst viele Passagiere: mit einem nochmals erweiterten Fahrwerksbaukasten wird der neue Sprinter unterschiedlichsten Transportbedürfnissen gerecht. Spezifische Pakete, die perfekt auf die entsprechenden Anforderungen des Kunden und das zu erwartende Fahrprofil zugeschnitten sind, lösen das Markenversprechen eines agilen Fahrverhaltens, maximalem Komfort und höchsten Sicherheitsstandards auch im Large-Van-Segment ein.

Niveauregulierung für bequemes Beladen und Einsteigen

Steht der Fahrkomfort ganz oben auf der Prioritätenliste, ist die Luftfederung an der Hinterachse bei Modellen mit 3,5 und vier Tonnen zulässigem Gesamtgewicht die erste Wahl. Diese neu eingeführte Werkslösung in Verbindung mit Hinterrad- oder Allradantrieb wird ergänzt durch eine Niveauregulierung, die ein Absenken des Fahrzeugs unter anderem für leichteres Be- und Entladen oder komfortables Ein- und Aussteigen ermöglicht. Sie erhöht auch im Vergleich zum Vorgängermodell den Fahrkomfort und die Zuverlässigkeit noch einmal deutlich.

Speziell abgestimmte Fahrwerke für Reisemobile und Fahrzeuge mit extremer Hochlastbeladung überzeugen durch einen minimierten Wankwinkel bei Kurvenfahrten – ein wesentlicher Faktor für Fahrsicherheit und beherrschbares Fahrverhalten. Reisemobile mit hohen, breiten Aufbauten und einem hohem Schwerpunkt profitieren besonders von der technischen Weiterentwicklung des Fahrwerks. Beim Ein- oder Aussteigen ist ein Wanken des Fahrzeugs nahezu nicht mehr spürbar.

Stahlfedern an der Hinterachse können durch optional erhältliche Blattzugfedern aus glasfaserverstärktem Kunststoff (GFK) ersetzt werden. Die für Vorder- und Hinterradantrieb erhältliche Technologie reduziert das Gesamtgewicht des Fahrzeugs und erlaubt damit eine höhere Zuladung von bis zu 12 Kilogramm. Die progressive Federkennung mit spezieller Blatt-Zugfeder in Kombination mit dem Frontantrieb ist korrosionsfrei und verspricht beladungsunabhängig hohen Fahrkomfort. Damit unterstreicht Mercedes-Benz Vans einmal mehr seine Innovationsführerschaft.

Rollwiderstandsoptimierte Sommerreifen senken den Verbrauch

Eine hohe Zuladung in Verbindung mit optimalen Handling-Eigenschaften, höchste Sicherheit und Komfort stellt auch an die Reifen große Ansprüche. Die von Mercedes-Benz Vans in Europa neu im Sprinter serienmäßig eingesetzten rollwiderstandsoptimierten Sommerreifen senken darüber hinaus den Kraftstoffverbrauch. Erstmals im Angebot für Reisemobile sind speziell für lange Standzeiten entwickelte Ganzjahresreifen. Ebenfalls neu und einzigartig im Segment ist nun die optionale Einzelbereifung der Hinterachse für Fahrzeuge mit fünf Tonnen zulässigem Gesamtgewicht. Sie reduziert im Vergleich zur Zwillingsbereifung den Bauraum an der Hinterachse und ermöglicht dadurch eine bessere Beladung mit einer deutlich größeren Durchladebreite bzw. eine variablere Ausstattung des Fahrzeugs.

Bis zu 17 m³ Ladevolumen und auch bei der Zuladung liegt der neue Sprinter an der Spitze

- **Vorderradantrieb bietet mehr Komfort beim Verstauen sperriger Güter**
- **Leichtbau-Maßnahmen reduzieren das Leergewicht**
- **Radkästen erstmals voll beladbar, drei Ladeböden für verschiedene Einsatzzwecke zur Auswahl**

Drei Radstände, drei Fahrzeughöhen und diverse Aufbauvarianten: Auch bei den Belademöglichkeiten gehören Variabilität und Vielseitigkeit zu den wichtigsten Eigenschaften des neuen Sprinter. In der längsten Kastenwagen-Variante mit maximaler Dachhöhe umfasst das Ladevolumen rund 17 m³. Die maximale Zuladung in der Gewichtsklasse mit 5.500 Kilogramm zulässigem Gesamtgewicht beträgt 3.150 Kilogramm.

Tieferer Einstieg, höhere Türen und größere Durchladebreite

Mehr Ladekapazität und höherer Komfort beim Be- und Entladen – so lauteten zwei wesentliche Ziele bei der Entwicklung des neuen Frontantriebskonzepts. Das Resultat ist eine um 80 Millimeter abgesenkte Ladekante. Parallel dazu wächst die Türinnenhöhe um 80 Millimeter. Sperrigere Güter können so noch leichter verstaut werden.

Verschiedene Gewichtseinsparungen führen außerdem zu einem insgesamt niedrigeren Leergewicht. Unbeladen beginnt das Gewichtsniveau im 3,5 Tonnen Segment bei 1.990 Kilogramm beim Kastenwagen und 1.975 Kilogramm beim Pritschenwagen. Das Modell mit Frontantrieb als Kastenwagen erreicht 50 Kilogramm zusätzliche Nutzlast bei 3,5 Tonnen zulässigem Gesamtgewicht gegenüber dem Heckantrieb.

Zurrösen und Schienensysteme für maximale Ladungssicherung

Alle Kastenwagen verfügen serienmäßig über eine vollflächige Trennwand zum Laderaum. Das Frachtgut wird durch stabile Zurrösen gesichert. Auf Wunsch lässt sich die Ladungssicherung durch Schienensysteme im Boden, auf Höhe des Brüstungsgurts und unterhalb des Dachrahmens optimieren. Die Ladung kann mit Hilfe des Schienensystems flexibel fixiert werden und ein

Rutschen wird verhindert. Das schützt nicht nur das Transportgut, sondern schont auch den Laderaum.

Seite 50

Weitere Optionen bietet die Auswahl des Ladeflächenbodens. Die serienmäßige Metallvariante kann auf Wunsch durch einen Leichtbauboden aus Kunststoff oder einen Schwerlastboden aus Holz ergänzt werden. Der gewichtsoptimierte Kunststoffboden eignet sich perfekt für Ladungen mit geringer Flächenpressung, wie zum Beispiel bei Paketdienstleistern, Gemüsehändlern oder Floristen. Weitere Vorteile sind die Wasserbeständigkeit und eine Gewichtersparnis von bis zu 18 Kilogramm gegenüber der Holzbodenlösung. Der Schwerlastboden aus Holz wurde dagegen für maximale Gesamt- und höchste Punktbelastungen konzipiert.

In den Einstiegsstufen der Schiebetüren bieten verschiebbare Palettenabstützungen auch Platz für ein integriertes Ablagefach. Die Palettenabstützung stabilisiert das Ladegut im Türbereich und ist insbesondere beim Transport von Europoolpaletten oder Gitterboxen sinnvoll. Darüber hinaus schützen rechteckige Holzverkleidungen die Radkästen vor Beschädigungen und macht sie außerdem beladbar.

Neues Beleuchtungskonzept mit LEDs für den Laderaum

Zusätzlich zur regulären Innenraumbelichtung sorgen im neuen Sprinter zwei optionale LED-Leuchtleisten im Laderaum für optimale Lichtverhältnisse und minimale Schattenbildung. Die LEDs schalten sich beim Öffnen und Schließen der Türen automatisch ein und aus, können aber auch über das Bedienfeld in der Fahrerkabine gesteuert werden.

Zu den weiteren Innovationen gehören der optionale innenliegende Dachgepäckträger und eine selbstarretierende Hecktür. Mehr Schutz vor mechanischen Einflüssen und vor Verschmutzung des Ladegutes im Vergleich zu außen angebrachten Dachträgern versprechen die innen angebrachten Verstaumöglichkeiten. Das Öffnen und Schließen der Hecktür beim Kastenwagen wird durch selbstarretierende Scharniere wesentlich komfortabler. Die Türen lassen sich nun mit einer Hand sicher öffnen und schließen. Außerdem entfallen die Gummipuffer an Hecktüren und Seitenwänden, da das neue Scharnier-System die Hecktüren stoppt, bevor sie die Seitenwand berühren.

Die wichtigsten Merkmale der Ladefläche des Sprinter Kastenwagens:

Seite 51

3,980 m² bis 7,606 m² Ladefläche

7,8 m³ bis 17,0 m³ Ladevolumen

2.732 mm bis 4.810 mm Laderaumlänge bodennah

1.787 mm maximale Laderaumbreite

1.719 mm bis 2.243 mm Laderaumhöhe

Mehr als 3.000 kg maximale Zuladung in der Gewichtsvariante mit 5.500 kg Platz für bis zu sieben Europoolpaletten.

Die wichtigsten Merkmale der Ladefläche des Sprinter Pritschenfahrzeugs:

5,8 m² bis 9,2 m² Ladefläche i. V. m. Standardfahrerhaus

4,3 m² bis 7,7 m² Ladefläche i. V. m. Doppelkabine

2.858 mm bis 4.308 mm Pritschenlänge i. V. m. Standardfahrerhaus

2.128 mm bis 3.608 mm Pritschenlänge i. V. m. Doppelkabine

2.035 mm bis 2.135 mm Pritschenbreite

403 mm Bordwandhöhe

Mehr als 3.000 kg maximale Zuladung in der Gewichtsvariante mit 5.500 kg Platz für bis zu acht Europoolpaletten.

Tourer, Shuttle oder Pritschenwagen im Baustellenverkehr: Komfort und Funktionalität nach Maß auf allen Plätzen

- **Fünf verschiedene, ergonomisch geformte Sitze für den Fahrer zur Wahl**
- **Clevere Branchenlösungen machen den Arbeitsalltag leichter**
- **Mit neuem Easy Mounting-System die Sitzreihen bequem ein- und ausbauen**

Zwei ergonomisch geformte Einzelsitze in der Kabine eines gewerblich genutzten Kastenwagens oder 20 Sitzplätze für 19 Passagiere plus Fahrer im Sprinter Bus. Das ist die Bandbreite der Sitzkonfigurationen im neuen Sprinter. Neben der segmentprägenden Variabilität passt sich die dritte Generation des Bestsellers noch stärker als bisher den individuellen Ansprüchen von Fahrer und Passagieren an. Mit Easy Mounting hat Mercedes-Benz Vans außerdem ein neues System entwickelt, mit dem Sitzreihen aus dem Sprinter Tourer, der den bisher bekannten Kombi ersetzt, leichter ein- und ausgebaut werden können.

Schwingsitze oder abgeflachtes Sitzkissen für KEP-Fahrer

Eine wichtige Rolle für die Sicherheit der Fahrzeuginsassen spielt die Verfassung des Fahrers. Fit und ausgeruht ist er für die sichere und zuverlässige Erledigung seiner Arbeit und auch für mögliche Gefahrensituationen bestens gewappnet. Komfortable Fahrer- und Beifahrersitze in verschiedenen Ausführungen schaffen dafür die besten Voraussetzungen mit einer präzisen Anpassung an die individuellen Bedürfnisse. Das bestätigt auch die „Aktion Gesunder Rücken (AGR) e.V.“ mit der Vergabe des AGR-Gütesiegels. Die Rückenmuskulatur bleibt selbst bei langen Fahrten entspannt. Maximalen Federungskomfort versprechen Schwingsitze. Der Fahrersitz Plus ist mit seinen abgeflachten Seitenwangen der Sitzkissen für häufiges Ein- und Aussteigen ausgerichtet und eignet sich perfekt für Fahrer im Kurier-, Express- und Paketdienst (KEP). Ein Klappsitz im Beifahrerbereich beschleunigt das Ein- und Aussteigen auf der Beifahrerseite.

Neu im Sprinter-Segment sind elektrische Frontsitze mit Memory-Funktion. Sie speichern die Sitz- und Außenspiegeleinstellungen für bis zu drei Fahrer – ein wichtiges Komfort-Plus für Poolfahrzeuge, die von mehreren Fahrern

genutzt werden. Weitere Konfigurationen lassen sich jederzeit manuell einstellen.

Seite 53

Ebenfalls neu im Sprintersegment ist die Easy Mounting-Funktion serienmäßig bei den Tourer Fondsitzen. Sie sind intuitiv bedienbar und lassen sich ergonomisch leichter und dadurch wesentlich effizienter ein- und ausbauen. Die Sitzbänke werden mit einer Hand entriegelt. Rollen sorgen für besonders einfaches Handling und verhindern darüber hinaus Beschädigungen an Wannen und Böden. Noch mehr Behaglichkeit auch auf langen Strecken versprechen die Komfort-Sitzbänke.

Acht bis 19 Sitzplätze für den Mannschaftsbus oder das VIP-Shuttle

Für die Personenbeförderung bietet der neue Sprinter individuelle Konfigurationen im Fahrgastraum und außerdem verschiedene Ausstattungsvarianten bei den Sitzen. Die Sitze können mit optionaler Armlehne, Vier-Wege-Kopfstütze und Lehnenneigungsverstellung ausgestattet werden und verfügen auf Wunsch auch über USB-Ladebuchsen und Stauraum für Smartphones. Damit glänzt der neue Sprinter als Vereins-Mobil auf Fahrten zu Auswärtsspielen ebenso wie als luxuriöses Shuttle.

Camper-Lösungen im Large-Van-Segment – der neue Frontantrieb eröffnet völlig neue Möglichkeiten

- **Höhere Zuladung und niedrigere Einstiegshöhe für mehr Flexibilität im Innenraum und mehr Komfort**
- **Triebkopf schafft zusätzliche Gestaltungsfreiheit bei Auf- und Ausbauten**

Als Full-Range-Anbieter bei den Reisemobilen bedient Mercedes-Benz Vans mit den Marco Polo-Modellen oder der X-Klasse sehr individuelle Ansprüche. Der Sprinter ist und bleibt jedoch das wichtigste Fahrzeug bei den Reisemobilen, denn 90 Prozent aller Freizeitfahrzeuge basieren auf einem Large-Van. Das neue Produktkonzept der dritten Sprinter-Generation schafft auch für das Camper-Segment signifikante Vorteile beispielsweise durch die Einführung eines Frontantriebs sowie den erstmals angebotenen Triebkopf.

Geräusche und Vibrationen auf ein Minimum reduziert

Die frontgetriebenen Varianten mit zwei Radständen und drei Aufbauhöhen als Kastenwagen profitieren in besonderem Maße von dem umfangreichen Paket an Technologien zur Reduzierung von Geräuschen und Vibrationen.

Zwei Dieselmotoren mit 105 oder 130 kW gewährleisten die für dieses Fahrzeugsegment wichtige Dynamik. Zu den weiteren Vorzügen der neuen Antriebsvariante gehören eine höhere Zuladung (plus 50 Kilogramm im Vergleich zum Heckantrieb) und eine um 80 Millimeter niedrigere Einstiegskante. Innenausbauten haben somit mehr Platz und das Ein- oder Aussteigen wird auch ohne zusätzliche Trittstufe im Heck deutlich erleichtert.

Für das stark wachsende Segment der teilintegrierten Wohnmobile bietet der erstmals lieferbare Triebkopf mit Frontantrieb neue Möglichkeiten der Fahrzeuggestaltung, die mit dem deutlich schwereren Heckantrieb bislang nicht umsetzbar waren. Ein Beispiel dafür: In Verbindung mit einem AL-KO-Chassis kann die Bodenhöhe des Wohnbereichs um bis zu 200 Millimeter gesenkt werden – das macht eine Trittstufe überflüssig und bietet ein spürbares Komfort-Plus.

Kraft, Agilität und Komfort zeichnen den 130 kW-starken OM 651 Dieselmotor mit 400 Newtonmeter aus, der ausschließlich für Reisemobile angeboten wird. In Verbindung mit dem neuen 6-Gang-Schaltgetriebe oder der erstmals lieferbaren 9-Gang-Automatik sind hohe Reisegeschwindigkeiten bei maximalem Geräusch- und Antriebskomfort und optimiertem Kraftstoffverbrauch möglich. Die auf Camper-Bedürfnisse abgestimmte Luftfederung an der Hinterachse garantiert hervorragenden Fahrkomfort auf langen Strecken und eine geringe Wankneigung. Vorinstallationen für Rahmen und Hinterachse minimieren dabei den konstruktiven Aufwand.

Alle Varianten profitieren von den neuen Technologien, wie zum Beispiel den innovativen Infotainmentsystemen, dem intuitiven Bedien- und Anzeigenkonzept im Cockpit oder den ergonomisch geformten, elektrisch verstellbaren Sitzen. Die elektrische Parkbremse ist ein Alleinstellungsmerkmal im Large-Van-Segment und bietet ein entscheidendes Komfort-Plus: Ohne störenden Handbremshebel wird der Durchgang von der Fahrerkabine zum Wohnbereich erleichtert.

Angaben zum Kraftstoffverbrauch und CO₂-Emissionen sind vorläufig und wurden vom Technischen Dienst für das Zertifizierungsverfahren nach Maßgabe des [NEDC]/[WLTP]-Prüfverfahrens ermittelt. Eine EG-Typgenehmigung und Konformitätsbescheinigung mit amtlichen Werten liegen noch nicht vor. Abweichungen zwischen den Angaben und den amtlichen Werten sind möglich.

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