

**verkehrs
RUNDschau**
VERGLEICHs-TEST
3,5-Tonnen-Transporter



Am Ziel: Die Hochdach-Sprinter vor dem Hohen Schloss in Füssen

andere wäre auch nicht sonderlich realistisch. Dennoch: Wer nicht wirklich absolute Eilfracht an Bord hat, und auf die gute Stunde Vorsprung angewiesen ist, um einen Anschlusstransport oder ein Zeitfenster beim Entladen noch zu erreichen, der verpulvert im wahrsten Sinne des Wortes sein Geld. Knapp 40 Euro wären es nur auf dieser Tour gewesen, im KEP-Bereich durchaus eine relevante Summe. Abgesehen davon, dass sich bei dauerhaft eiligem Fahrstil selbstredend auch der Verschleiß an Motor und Fahrwerk erhöht und höhere Servicekosten zu Buche schlagen.

Menschlicher Faktor: Stress bei Tempo

Hinzu kommt der höhere Stress, den man bei High-Speed – erst recht bei teilweise starkem Seitenwind auf dieser Tour – als Fahrer hat. Die Konzentration ist ständig zu 100 Prozent gefragt, selbst wenn der lange Sprinter mit auch bei Wind verlässlicher Straßenlage, bekannt hohem Fahrkomfort, sehr guten Sitzen und guter Ergonomie dem Fahrer das tägliche Langstreckenleben im Transporter schon stark erleichtert. Andererseits konnte der „wirtschaftliche Fahrer“ eine gewisse Monotonie des „trägen“ Dahinrollens mit 120 km/h auch nicht verhehlen ...

Wobei die Auswertung von Fleetboard immerhin auch ergab, dass beide Fahrer sich eines flüssigen, vorausschauenden Fahrstils ohne größere Bremsungen befleißigten. Nur einmal musste der 316er-Fahrer messrelevant „in die Eisen steigen“ (ab der Verzögerungsklasse von 13 km/h/s und mehr), als ein PKW auf der linken Spur trödelte.

Nach eigener Zählung touchierte er über die 966 km 17 Mal relativ sanft die Bremse. Auch häufige Tempowechsel haben die Testfahrer versucht zu vermeiden. Wie sagte uns ein KEP-Unternehmer, der seine Fahrzeuge auf 130 km/h limitiert hat: „Wir nehmen keine Aufträge an, die mehr als 90 km/h Durchschnittstempo erfordern. Die Notwendigkeit von Vollgasfahrten sehen wir nicht.“ Den Auftrag hätte unser „wirtschaftlicher Fahrer“ also locker erfüllt. ■■■

Johannes Reichel



Motoren

Vierzylinder-Reihen-Dieselmotor, Common-Rail, Reihen-Bi-Turboaufladung, vier Ventile pro Zyl., LLK, Euro 5 inkl. DPF, Zahnrad/Kettenantrieb, Hubraum: 2143 cm³, Leistung: 129 PS (95 kW) sowie 163 PS (120 kW) bei 3800/min max. Drehmomente: 305 und 360 Nm bei 1200-2400/min, Service: 40.000 km

Kraftübertragung

manuelles Sechsgang-Schaltgetriebe, Heckantrieb, Übersetzung: i=4,18

Fahrwerk & Bremsen

vorn: Einzelradaufhängung, Stoßdämpfer, GfK-Querblattparabelfeder, Stabi; hinten: Starrachse mit Parabelfedern, Scheibenbremsen, adaptives ESP, ABS, ASR, Bremsassistent Serie

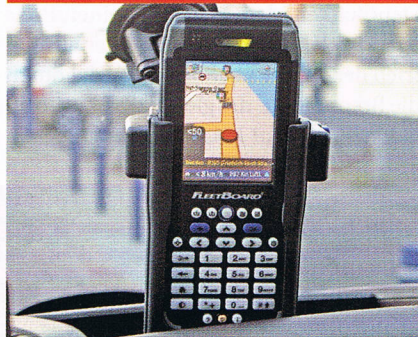
Maße & Gewichte

LxBxH: 6945x2426x2815 mm, Radstand: 4325 mm, Ladevol.: 14 m³, zul. GG: 3500 kg, Leergew. (Testwagen): 2440/2480 kg, Nutzl.: 1060/1020 kg, Testgew. (ca. 400 kg Ballast+Fahrer): je 2840 kg, Anhängelast: 2000 kg, 100-l-Tank (Option)

Preise & Ausstattung (in Euro)

MB Sprinter 313 CDI L3H2 Euro 5: 36.187,-
MB Sprinter 316 CDI L3H2 Euro 5: 36.907,-

FLEETBOARD FÜR MERCEDES-TRANSPORTER



Dispo-Pilot mit präziser Navigation

Ein Gerät, das alles kann

Daimler reklamiert für sich, mit Fleetboard als einziger Hersteller seit März eine professionelle Telematik für Transporter ab Werk anbieten zu können. Der Fokus liegt dabei klar auf Spritökonomie. „Natürlich sollte man Fleetboard am besten mit einem vorherigen Eco-Training kombinieren“, erklärt Christoph Ludwig, Leiter der Geschäftsentwicklung bei Fleetboard. Er

empfiehlt KEP-Unternehmern auch, Fleetboard als Instrument der Motivation, nicht des Bestrafung einzusetzen. Über die Kosten schweigt der Telematik-Mann zwar. Aber er rechnet neben der Sprit- und Verschleißersparnis vor, dass man mit dem auf der A7-Tour verbauten Endgerät „Dispo Pilot“ ja auch ein (übrigens sehr taugliches) Navigationsgerät erhalte. Außerdem ist auch ein Barcodescanner integriert, sodass sich neben dem Fahrzeugmanagement und der Arbeitszeit auch der Transport selbst abwickeln lässt – ideal etwa für Subunternehmer. Demnächst soll noch ein preiswertes Modell ohne Scanner, aber mit 7-Zoll-Bildschirm folgen. jr



Einsatzanalyse pro Fahrer mit eigener Karte