

Dubbeltest Mercedes Sprinter 209/311

Automaat scoort goed!

Zowel binnen de Mercedes-Benz-organisatie zelf als bij veel klanten werd nogal verbaasd gereageerd op het vervangen van de Sprintshift-schakelautomaat door een "echte" automatische transmissie. TTM vergeleek een handgeschakelde Sprinter met een automaat om uit te vinden of de traditionele nadelen van een automaat nog steeds bestaan.

Ongeveer 40% van alle oude Sprinters werd in ons land verkocht met Sprintshift-automaat. Voor het goede begrip: de Sprintshift was een gewone zes versnellingsbak die elektromechanisch werd geschakeld. De automaat die Mercedes-Benz in Nederland nu als een soort standaarduitrusting op de nieuwe Sprinter aanbiedt, is een 'echte' automaat. Die heeft dus een koppelvormer in plaats van een mechanische koppeling. De nieuwe automaat heeft overigens vijf versnellingen, de Sprintshift had er zes. De meer-, of zo men wil minderprijs van de 'echte' automaat is even hoog als destijds de Sprintshift, namelijk

800 euro. Het belangrijkste verschil dat de bestuurder bij het rijden merkt, is dat de 'echte' automaat bij stilstand met stationair draaiende motor kruipt. Je moet dus altijd de voet op het rempedaal houden, anders begint de wagen langzaam te rijden. Een tweede nadeel is dat de koppelvormer energie vergt, wat je terugvindt in een iets hoger brandstofverbruik. Het bezwaar van kruipen werd tijdens de TTM dubbeltest ondervonden als iets waar je snel aan went. De schakeleigenschappen bleken echter verassend goed en zeker vergelijkbaar met die van de Sprintshift. Ook voor de 'echte' automaat geldt



Hoog en laag dak

Helemaal vergelijkbaar waren de Sprinters niet, want de 311 had een iets hoger dak.

dat de invloed van het gaspedaal groot is. Door een goede dosering van het gaspedaal heeft de berijder invloed op het schakelmoment en daarmee op de toerentallen van de motor. Wordt permanent plankgas gereden, dan zorgt de kick-downfunctie er voor dat motortoerentallen open in de richting van

4000 omwentelingen, wat wel erg hoog is. Maar dat was bij de Sprintshift precies hetzelfde. Het traditionele nadeel van een hoger brandstofverbruik bleek tijdens de TTM dubbeltest tot onze verbazing niet meer te bestaan. Op ons 230 km lange testtraject waarop beide wagens met 500 kg belading werden gereden, bedroeg het verschil in brandstofverbruik nog geen 0,5 liter per 100 km. Een deel daarvan is ook nog toe te schrijven aan het hogere dak van de Sprinter met automaat.

Aanrader
Wat tijdens een test als deze niet kan worden vastgesteld is hoe een automaat zich op langere termijn houdt en wat de levensduur is. Reparaties aan een automaat kunnen duur uitvallen, maar daar staat tegenover dat je nooit je koppelingssplaten slijt. Alles op een rij zettend vindt TTM de automaat op de Mercedes

Sprinter een aanrader. De Sprinters uit de TTM dubbeltest waren niet helemaal identiek. De Sprinter met handschakeling was het basismodel, een 209 CDI met 90 pk motorvermogen. De automaat was een 311 CDI met 110 pk en voorzien van een hele serie extra's. De wagen had ondermeer airco, maar die werd tijdens de test uiteraard niet gebruikt. Wel was de eindreductie in beide modellen gelijk zodat de toerentallen bij de diverse snelheden identiek waren. Die verschillen in uitrusting zijn uiteraard terug te vinden in de prijzen, zoals die vermeld staan in de tabel. De basisvoorzieningen, die bepalend zijn voor wat de bestuurder ervaart, zijn bij beide versies gelijk. Zo heeft de door TTM geteste Sprinter een uitstekende, in vele richtingen verstelbare chauffeursstoel en een eveneens in meerdere richtingen verstelbaar

Specificaties & metingen

Merk	Mercedes-Benz	Mercedes-Benz
Type	209 CDI KA 325	311 CDI KA 366
Motor	4 cil. Turbodiesel	4 cil. Turbodiesel
Vermogen	88 pk/3800 omw/min	109 pk /3800 omw/min
Transmissie	zesbak, hand	vijfbak, automaat
Afmetingen uitwendig: l x b x h (cm)	524x199x242	591x199x270
Wielbasis (cm)	325	366
Afmeting laadruimte: l x b x h (cm)	263x178x164	330x165x193
Max. aanhangwagengewicht (kg)	2000	2000
Nuttig laadvermogen (kg)	975	1565
Geluidsniveau bij 120 km/h (dBA)	73,0	73,0
Brandstofverbruik (gemengd traject)	10,4 l/100 km	10,9 l/100 km
Aanschafprijs	€ 23.274,00	36.541,00
Totaal, zoals getest	€	

(Alle prijzen excl. BPM en excl. BTW)

Duitsland test 130 cm langere oplegger

Nu als laatste deelstaat ook Hessen ontheffing heeft verleend, kan een zes jaar durende test beginnen met 300 Kögel-opleggers die 130 cm langer zijn dan de wettelijke 13,6 meter.

Kögel heeft uitgerekend dat de tien kuub ofwel vier palletplaatsen extra laadruimte het aantal vrachtautobewegingen met acht procent vermindert. De proef wordt begeleid door een team van de Technische Hogeschool Aken onder leiding van professor Henning Wallentowitz. Dr. Bernard Krone van de gelijknamige Duitse trailerfabrikant keerde

zich onlangs fel tegen de langere oplegger. Krone is van mening dat vooral de waardevermindering van bestaande opleggers een financiële last is die menig transportbedrijf niet kan dragen. Ook de grote verhuurders zouden volgens Krone met een geweldige strop komen te zitten. Krone zelf zet in op de 25,25 meter lange LZV, waarvan er in de deelstaat Niedersachsen nu enkele rijden. Dat is overigens geen test of proef, de voertuigen rijden er op basis van een ontheffing. De Duitse LDV-test wordt ook niet door de overheid gevolgd of geëvalueerd. ■



Laadruimte en deuren groter
De ruimte tussen de wielkasten werd vergroot, net als de zijschuifdeuren.



Pook in dashboard
De versnellingspook is bij de nieuwe Sprinter weggevoerd in het dashboard.



Mooi dashboard
Het dashboard is mooi en functioneel. Bovenop zit een bak voor documenten.

schoenenkastje. De Sprinters met airco hebben andere, iets fragieelere, personenautoachtige bedieningsknoppen. Eveneens wat fragiel zijn de plastic klepjes in de treden.

Het aantal leverbare laadvolumes bij de nieuwe Sprinter fors vergroot. In de laadruimte zelf is de maat tussen de wielkasten vergroot tot 135 cm. Vergroot is verder de zijdeuropening. Bij de kleinste Sprinter is die nog altijd 106 cm breed en past er dus een europallet in dwarse richting door. Bij het grotere model met de automaat is de zijdeur maar liefst 131 cm breed. Opvallend bij de afwerking van de laadruimte is de wat gammele kunststof kabelgoot links tegen het dak. Bij arrêtering van de achterdeuren missen we een knopje om de opening van 90 naar 180 graden te verstellen. Daarvoor moet je gewoon de beugel iets uittrekken. Al met al biedt Mercedes-Benz met de nieuwe Sprinter een hoeveelheid mogelijkheden en specificaties waarbinnen iedere gebruiker een passend voertuig tegen een dito prijs moet kunnen vinden. ■

P.C. Wieman



Bovenhoofds
De ruimte boven de cabine is bereikbaar vanuit de laadruimte. Links de wat gammele plastic kabelgoot.

stuur. Deze Comfortstoel is de meerprijs van 118 euro zeker waard. De schakelpook, hand- of automaat, is bij de nieuwe Sprinter nu ook in het dashboard geïntegreerd waardoor de vloer nu helemaal vrij is van obstakels. Op het gebied van veiligheid heeft Mercedes geen compromissen gesloten. Zo zijn alle modellen standaard voorzien van ESP. Dat zorgt

ervoor dat bij dreigend slippen of kantelen de wagen automatisch afgeremd wordt. Met ESP moet je wel heel gek doen wil je een voertuig op zijn kant krijgen. Wat het interieur van de cabine betreft zitten de meeste dingen op de juiste plaats. Kleine handigheden die het leven veraangenamen zijn de 12 volts stekker aansluiting en - bij airco - de koeling van het hand-

MDRS naar TeamSoft

Punch Telematix (voorheen ICS) heeft haar MDRS kantoorsoftware overgedragen aan TeamSoft. Dit softwarebureau verzorgt sinds kort de verdere ontwikkeling van MDRS en de ondersteuning van de circa 1.100 MDRS-gebruikers in de Benelux (zie ook www.teamsoft.nl).

Het voormalige ICS ontwikkelde MDRS voor de uren-/onkostenadministratie en communicatie met de Truck Black Box. Het pakket is niet alleen te gebruiken in combinatie met de Truck Black Box, maar ook met de Nexus, de CarCube en binnenkort ook boordcomputers van andere aanbieders.

TeamSoft in Alblasterdam is sinds 2003 actief met haar eigen e-business software, die bestaat uit onder andere payroll, human resource management, finance, customer relation ma-



Progress
Alle oplossingen zijn ontwikkeld in Progress.

nagement, urenverwerking, roosterplanning en logistieke (warehouse) oplossingen. Alle oplossingen zijn - net als MDRS - ontwikkeld in Progress. "MDRS vormt een goede aanvulling op onze eigen software", vertelt directeur Ab Troost. De uren/onkostenadministratie wordt dan ook spoedig geïntegreerd met de andere toepassingen, zodat TeamSoft een totaalpakket biedt als aanvulling op het TMS van een logistiek dienstverlener. ■