



Martijn Verhoef
13 april 2018

Van de concurrentie wegsprinten

Voor een introductie van een nieuwe auto wordt vaak gekozen voor een zon-zekere bestemming. Het maakt de persfoto's net wat gelijker en de rijomstandigheden beter. Voor de nieuwe Sprinter werd echter gekozen voor ons eigen kikkerlandje en dat betekent dat de wereldpers in Amsterdam voor het eerst kan rijden met Mercedes' grootste bestelwagen. Als we nadrukkelijk zijn gewaarschuwd voor overmoedige fietsers en geniepige trajectcontroles, kunnen we eindelijk met de Sprinter op pad. We kiezen voor een dichte bestelwagen met verhoogd dak en het belangrijkste: aandrijving op de voorwielen en een automaat met negen versnellingen.



Eigen ontwikkeling

De samenwerking met de Volkswagen Groep is verleden tijd, zodat je niet hoeft te rekenen op een tweelingbroer van de Volkswagen Crafter. In totaal kun je de Sprinter op 1700 manieren samenstellen, waardoor je de auto precies de afmetingen en eigenschappen kunt geven die je als gebruiker belangrijk vindt. Bij de dichte bestelwagen heb je keuze uit drie dakhoogtes, waarbij wij voor de middelste variant kiezen. In lengtes heb je zelfs vier smaken, waarbij de testauto in lengteserie twee is uitgevoerd. Er zijn dus twee nóg langere versies! De afmetingen zijn gelijk aan het vorige type Sprinter, maar door een handige toepassing van wat ontwerptrucjes heb je voor je gevoel met een compactere auto te maken.

De langere achterlichten kleden goed af en de grotere en dynamische neus doen de auto een stuk gestroomlijnder overkomen. De Sprinter profiteert van alle techniek die de Duitse fabrikant te bieden heeft, zodat onder andere LED-achterlichten en high performance LED-koplampen tot de mogelijkheden behoren. De bundel van deze optionele koplampen wordt automatisch aangepast aan het overige verkeer, een

technisch hoogstandje dat we ook uit de personenwagens van Mercedes-Benz kennen.

Naast de dichte bestelwagen behoren onder andere een personenbus en een versie met open laadbak tot de mogelijkheden. De personenbussen die we tijdens de introductie zien, hebben een zeer luxe uitstraling door de meegespoten bumpers. Maar we kunnen ons zo voorstellen dat je op de bouwplaats met alle bijbehorende risico's veel vrolijker wordt van de robuuste kunststof bumperdelen die de testauto heeft.



Sprinter loopt voorop

De Sprinter kan ook vanbinnen profiteren van de ontwikkelingen die op de personenautomarkt gaande zijn. Zo vind je het nieuwste mediasysteem in de Sprinter, dat pas recent debuteerde in de nieuwe A-Klasse. Het MBUX (Mercedes-Benz User Experience) is in twee varianten te verkrijgen, waarbij het scherm uit de testauto het grootst is en 26 centimeter meet. Het systeem verfraait het hele interieur en biedt talloze mogelijkheden: het touchscreen met zeer hoge resolutie is goed afleesbaar en de 3D-kaarten die worden weergegeven zijn erg mooi. Daarnaast is de bediening



eenvoudig door de goede opbouw van het hoofdmenu en de onderliggende menu's. Door een internetverbinding ben je verzekerd van constant geüpdatete kaarten en bovendien kun je telefoons en andere elektronica verbinden met de wifi-hotspot. We kennen spraakbesturing uit veel auto's, maar de assistent die in het MBUX gepropt is, doet ons verbazen. Je hoeft geen volledig adres meer op te dreunen, maar een simpel 'hey Mercedes, ik heb honger' volstaat om een lijst met restaurants in de buurt te weergeven. Een land of stad handmatig aanpassen is ook niet nodig, je kunt gewoon opnoemen of intypen waar je naartoe wilt. Maar de assistent is ook niet te beroerd om de temperatuur in de cabine aan te passen, of een andere muziekbron te selecteren. En dat is nog maar een greep uit de talloze mogelijkheden. Daarnaast is het mogelijk om meerdere telefoons tegelijk met het systeem te verbinden, zodat je gemakkelijk kunt schakelen tussen de privé- en zakelijke telefoon.

Het meest uitgebreide multimediasysteem wordt omlijst door glanzend kunststof en dat lijkt ons wel kwetsbaar tijdens de dagelijkse klussen. De minder grote schermen worden uitgevoerd met een harde kunststof behuizing en dat komt een stuk robuuster over. De gebruikte materialen zijn verder zeer krasbestendig en voelen toch heel goed aan. De ventilatieroosters zijn mooi ontworpen en de versteller midden in de rotors klikt vertrouwenwekkend, zodat je de indruk krijgt dat de bediening voor de eeuwigheid gemaakt is. Aan opbergvakjes, USB-aansluitingen en 12 of 220V oplaadpunten heb je geen gebrek binnenin de Sprinter. Ook muntjes, telefoons, paperassen en bekers kun je prima kwijt in het interieur, zonder dat ze bij de eerste bocht door de gehele cabine vliegen.



Praktisch bekeken

In de testauto is plek voor drie personen en door de plaatsing van de automaathendel kunnen alle drie de inzittenden prima plaatsnemen. De bestuurdersstoel is uitgebreid elektrisch en manueel te verstellen, waarbij de geheugenfunctie ideaal is als er meerdere bestuurders frequent gebruikmaken van de auto. Doordat het dashboard stijl afloopt, heb je ook geen gebrek aan beenruimte en raken de knieën het dashboard niet. Goed voor urenlang comfort dus en dat is geen overbodige luxe in een werkpaard als de Sprinter.

De laadruimte is uiteraard naar wens in te delen en te betimmeren, maar de testauto is hierin standaard uitgevoerd. De zijruit rechtsachter vergroot de overzichtelijkheid, maar die is toch al zeer goed te noemen in de Sprinter: door de grote raampartijen en dito buitenspiegels zie je niet snel iets over het hoofd. Het zijruitje in de schuifdeur zouden wij niet kiezen, omdat dit bij belading toch kwetsbaar is. Bovendien wil je dure lading graag aan het zicht onttrekken. Goed om te weten is dat je de Sprinter naar wens zo kunt samenstellen, dat je maar liefst 3.000 kilo kunt inladen.



Heerlijke combinatie

Met een grotere onderhoudsinterval, hoger trekvermogen en de mogelijkheid tot zwaarder beladen, zou je kunnen stellen dat de achterwiel aangedreven Sprinter nog steeds de beste optie is. Maar wij laten de kans niet onbenut om de nieuwe transmissie en voorwielaandrijving tijdens de introductie te testen. De negentraps automaat is namelijk nog niet leverbaar in de achterwiel aangedreven Sprinter. Standaard wordt de bedrijfswagen aangeboden met een automaat, maar indien gewenst is een handbak leverbaar.

De 9G-Tronic is een heerlijke combinatie met de 314 CDI. De motor wordt laag in de toeren gehouden en toch heb je zodra je het gaspedaal intrapt een zee aan koppel. De 143 pk van de 314 CDI zijn niet overbemeten en ook wel het minimale dat je nodig hebt om de Sprinter goed met het verkeer mee te laten komen. Maar het koppel van 330 Nm zorgt dat je prima optrekt en ook op tussensprintjes geen modderfiguur slaat. Naast de viercilinders is er ook een zescilinder met 190 pk leverbaar in de Sprinter. Een unicum in deze klasse.



Mercedes-Benz Sprinter 314 CDI L2H2 9G-TRONIC

In tegenstelling tot de handgeschakelde versies die we ook reden tijdens de persintroductie, komt de motor in combinatie met de automaat zeer beschaafd over. Het motorgeluid en trillingen worden zeer beperkt doorgegeven in het interieur, terwijl die bij de Sprinters met handbak duidelijk waarneembaar waren. Bovendien heeft de Sprinter een prima wegligging en zeer fijne besturing. Ook in de stad voelt de auto wendbaar aan en is straatje keren geen nachtmerrie. De achterwielaandrijving mis je dus niet bij regulier gebruik.

Met systemen als een dodehoekhulp, adaptieve cruise control en rijbaanassistent ontbreekt het je op het gebied van veiligheid aan niets. De rijbaanhulp is assertief, door ook plotseling te remmen als je onbedoeld buiten jouw rijbaan treedt. Deze strenge Duitse aanpak vinden we vrij ver gaan, maar je kunt het systeem ook zo instellen dat er alleen een trilling in het stuurwiel plaatsvindt.



Je koopt niet alleen de Sprinter

Een bedrijfswagen kun je zien als werknemer binnen een onderneming. Net zoals het



Mercedes-Benz Sprinter 314 CDI L2H2 9G-TRONIC

geld kost als een werknemer ziek is, kost het ook geld als een bedrijfsauto stilstaat. Mercedes-Benz denkt met ondernemers mee en zorgt ervoor dat onderhoud ook buiten kantooruren plaats kan vinden. Daarnaast is er een onderhoudsinterval van maximaal 60.000 kilometer of twee jaar mogelijk. Maar we maken ook kennis met Mercedes Pro, een allesomvattend softwarepakket voor vlootbeheer. Niet alleen kun je locaties van voertuigen inzien, ook het brandstofniveau en de bandenspanning zijn op te vragen. En het systeem denkt met je mee, want een onderhoudsbeurt kan vooruit worden ingepland, zonder dat er een belletje naar het Mercedes-Benz Van ProCenter aan te pas komt.

Als beheerder kun je opdrachten en locaties versturen naar de berijders en bovendien kun je waarschuwingen ontvangen als er te hard met een auto wordt gereden, of als er buiten een bepaald gebied getreden wordt. Mercedes Pro komt dus niet alleen de levensduur van de voertuigen ten goede door de onderhoudsbeurten optimaal in te plannen, maar kan ook worden ingezet om zo efficiënt mogelijk met het wagenpark om te gaan.

De Mercedes-Benz Sprinter is klaar om de toekomst te lijf te gaan. De auto is altijd online, waardoor je de nieuwste kaarten en connectiviteitsmogelijkheden hebt. Met een smartphone app kun je de auto in Stuttgart op slot zetten, terwijl je zelf op een terrasje in Amsterdam zit. Maar ook de techniek is klaar om de komende jaren te doorstaan. De dieselmotoren voldoen aan de strengste milieueisen en vanaf 2019 wordt er ook een volledig elektrische Sprinter leverbaar. Tel daar de zeer gebruiksvriendelijke en uitgebreide beheerderssoftware bij op en je hebt een bestelbus die met gemak bij de concurrentie vandaan sprint.

Plus

- + De slimste bus in zijn segment
- + Lagere gebruikskosten en goede aftersales
- + Zeer fijne automaat

Min

- Agressieve rijbaanhulp
- Krasgevoelige omlijsting touchscreen
- Handgeschakelde versies rumoeriger