



Automatische Offensive

Was bei den schweren Lkw-Kalibern längst zum guten Ton gehört, war bisher auf der anderen Seite der Tonnage-Skala ziemlich ungewöhnlich: automatisierte Schaltgetriebe für Transporter.

Und das, obwohl ein City-Kurier täglich hunderte von Malen schalten muss, während die Kollegen im Fernverkehr in Zeiten drehmomentstarker Diesel-

Mercedes hat es mit Sprintshift im Sprinter vorgemacht, Renault zieht jetzt nach mit der **automatisierten Schaltung Quickshift**. Welches System nimmt dem Fahrer die Schaltarbeit besser ab?

Dampfer auf normalen Autobahnetappen kaum noch das Getriebe bemühen. Neuerdings sind die automatisierten Getriebe allerdings auch in Transpor-

tern auf dem Vormarsch. Zu mindest, was das Angebot betrifft, noch nicht so recht die Nachfrage: Nach Mercedes mit Sprintshift kam Ford mit dem

Durashift im Transit, jetzt folgt Renault mit Quickshift und fast zeitgleich Iveco mit der „Agile“. Automatisierte Offensive könnte man meinen, wenn nicht ausgerechnet Pionier Mercedes beim Sprinter-Nachfolger den Rückzug anträte und statt Sprintshift wohl nur noch eine Wandlerautomatik anbietet.

Etwas unverständlich, denn gerade für die weniger auf höchsten Komfort erpichten Nutzfahr-

zeugkunden liegen die Vorteile der „Halbautomaten“ auf der Hand: Sie sind (noch) deutlich preiswerter als Wandler – der Sprinter etwa kostet mit

Sprintshift 915, mit Wandlerautomat 1929 Euro mehr – , leichter im Gewicht und sparsamer im Verbrauch. Die Hersteller versprechen sogar größere Enthaltsamkeit als bei den handgeschalteten Pendants.

Auch die weiteren Vorteile der Automaten liegen auf der Hand: Mehr Komfort für den Fahrer, weniger Kupplungsverschleiß. Letzteres entzieht sich im Rahmen eines zweiwöchigen Tests natürlich der Beurteilung. Über

Komfort und vor allem Verbrauch liefert der Vergleich zwischen Sprinter 313

CDI Sprintshift (129 PS) sowie

Renault Master 2,5 DCI

Quickshift (114 PS), beide mit automatisierten Sechsgang-Getrieben bestückt, durchaus interessante Erkenntnisse.

Um mit der Pflicht, sprich dem Verbrauch zu beginnen: Vor allem der Renault hielt annähernd Wort. Bis zu acht Prozent Minderverbrauch stellten die Franzosen für Quickshift im Vergleich zum handgeschalteten Master in Aussicht. Der TRUCKER fuhr den Master QS einmal automatisch sowie einmal handgeschaltet über die Runde.

Die jeweiligen Verbrauchsmessungen ergaben: Auf den 224 Kilometer holte Quickshift 1,4 Liter Minderverbrauch heraus, absolut 9,1 l/100 km – ein



Topwert

für einen 3,5-Tonner, wie üblich mit Dreiviertel der Nutzlast beladen. Das erreichte der Automat, obwohl die manuelle Runde wie stets schaltarm und drehzahlschonend gefahren wurde. Der Automat blieb deutlich länger in höheren Drehzahlen, was dem günstigen Verbrauch keinen Abbruch tat. 0,6 l/100 km sparsamer mit Quickshift – Respekt, Renault.

Sprinter: automatisch kaum weniger Sprit

Der Sprinter Sprintshift hält beim Verbrauch absolut und relativ nicht mit. Wie bei der Vergleichsfahrt Sprinter 313 CDI versus Master 2,5 DCI vom Juni 2004 (Heft 7/04) verbrauchte der Mercedes mehr. In diesem Falle waren es bei der mit Automatik gefahrenen Runde sogar 1,1 l/100 km, bei der manuellen

Tour immerhin noch 0,9 l/100 km, die der Schwabe mehr schluckte als der Franzose.

Sprintshift-Kunden erhalten insgesamt nur einen relativ kleinen Spritvorteil von 0,35 l/100 km gegenüber „Selbstschaltern“. Die Mehrkosten von 915 Euro bei Mercedes, 950 Euro bei Renault, holt man mit dem Master schneller wieder herein.

Trotzdem, allein wegen des geringeren Verbrauchs muss man jetzt nicht unbedingt zur automatisierten Schaltung greifen. Bei Renault dauert es auch etwa 150.000 Kilometer, bis sich der Aufpreis amortisiert. Außen vor wie gesagt der vermutlich geringere Verschleiß.

Trucker KURIER SPEZIAL TRANSPORTER



AUF

Bei Sprintshift schaltet man nach oben einen Gang runter und umgekehrt. Ohne Kupplungspedal Platz für den linken Fuß



...UND NIEDER

Bei Renaults Quickshift bringt der Tipp nach oben eine höhere Stufe. Klasse: noch mehr Platz im Fahrraum



VERGLEICH

MB SPRINTER SPRINTSHIFT/RENAULT MASTER QUICKSHIFT



Zwingender als das Verbrauchs- ist das Komfortargument. Wie beim Verbrauch spricht hier mehr für Quickshift. Sie agiert auf der anspruchsvollen, hügeligen Teststrecke harmonischer als Sprintshift, wirkt aufmerksamer und hat meist den richtigen Gang parat.

Der Fahrer vergisst schnell, dass er auch per Schaltknäufel eingreifen könnte. Einen guten Teil zum größeren Wohlbefinden tragen die flüssigen Schalt-

Quickshift: stets passende Stufe

wechsel bei, die viel weicher erfolgen als im Sprinter.

Der sorgt unter Vollast für spürbare Zugunterbrechungen, teils heftiges Rucken – nebst Nickbewegung des Fahrers. In Teillast gelingen Sprintshift die Schaltwechsel aber recht sanft.

Die Spreu vom Weizen trennt sich vor Steigungen. Auch hier wirkt Quickshift reaktionsschneller und „Gangwahl-sicher“ – rechtzeitig am Bergansatz wird automatisch geschaltet.

Falls doch nicht, lässt sich gezieltes Runterschalten per Kickdown schnell provozieren. Die Sprintshift wirkt in kniffligen Situationen nervös und unentschlossen. Bei Kickdown springt der Automat oft eine, dann eine weitere Stufe runter, was Zeit und Tempo kostet.

Das nervt auch etwa bei Überholvorgängen, bei denen der Beschleunigungsfluss jäh abreißt bis sich die Automatik sortiert hat. Dies erstaunt deswegen umso mehr, als der temperamentvolle Sprinter-Motor durchaus so stark wäre, auf der

Landstraße selbst aus dem fünften Gang zügig durchzuziehen. Das zeigt die manuell gefahrene Runde, auf der wir mit deutlich weniger Schaltvorgängen mindestens so schnell voran kamen. Das meiste hügelt man im Sechsten nieder, nur vor wirk-

lich steilen Landstraßenpassagen braucht es Stufe fünf. Quickshift hat hier mehr Vertrauen in die Reserven des Motors: Allenfalls eine Stufe lässt sich der Automat bei 90 km/h im sechsten per Kickdown entlocken. Er scheint zu wissen: Maximalen Mumm hat mein Motor schon ab 1600 Touren.

lich steilen Landstraßenpassagen braucht es Stufe fünf.

Quickshift hat hier mehr Vertrauen in die Reserven des Motors: Allenfalls eine Stufe lässt sich der Automat bei 90 km/h im sechsten per Kickdown entlocken. Er scheint zu wissen: Maximalen Mumm hat mein Motor schon ab 1600 Touren.

Spiel mit dem Gas: im Master besser möglich

Ist nach einer Kuppe Motorbremswirkung gefragt, gelingt die Aktivierung im Master eindeutiger: Schnell Fuß vom Gas ziehen, und Quickshift hält die Stufe. Bei längeren Gefällen, falls der Fahrer nicht aktiv wird, holt sich Quickshift selbsttätig die bremschonende Wirkung einer niedrigeren Fahrstufe.

Auch dies funktioniert im Sprinter weniger souverän, wie beim Beschleunigen schaltet Sprintshift auf Rollpassagen in umgekehrter Richtung erst eine, dann eine weitere Stufe rauf. Das „Schalten“ per Gaspedal funktioniert schlechter. In anspruchsvoller Topographie dirigiert man lieber manuell.

Auf der Autobahn, klassisches Revier gut motorisierter Kasten-



TECHNISCHE DATEN

MB SPRINTER 313 CDI SS

MOTOR

Vierzylinder Dieselmotoren, vier Ventile pro Zylinder, Common-Rail-Direkteinspritzung, variabler Turbolader, Steuerkette, Euro 3; Hubraum: 2150 cm³; Leistung: 129 PS (95 kW) bei 3800/min; max. Drehmoment: 300 Nm bei 1800-2400/min; Wartungsintervall: flexibel, bis zu 40.000 km

KRAFTÜBERTRAGUNG

automat. Sechsgang-Schaltgetriebe; Hinterradtrieb, Übersetzung i=4,11

FAHRWERK & BREMSEN

vom Einzelradaufhängung mit Parabolfederung, Stabi; hinten Stabschneise mit Blattfeder, Stabi; Rollen 225/70 R 15; Schräglagerbremsen rundum, vorn innen belüftet; ESP, ABS, ASR, BAG Serie

MASSE & GEWICHTE

LxHxB: 5780x1933x2570 mm; Radstand: 3550 mm; LxHxH (Laderraum): 3265x1730x1885 mm; Ladevolumen: 10,4 m³; Breite zwischen Radkästen: 1270 mm; BxH (Geleisen): 1180x1520 mm; Ladehöhe: 670 mm; Wendekreis: 12,8 m; Leergewicht: 2068 kg; Nutzlast: 1452 kg; zul. GG: 3500 kg; Anhängelast: 2000 kg; 75-t-Tonk

MESSWERTE

Beschleunigung (0-100/80-100 km/h): 11,2/17,7/24,7 s; Das@90 60-80 (4. G.) und 80-100 km/h (5. G.): 5,8 und 7,8 s; Vmax: 155 km/h; Verbrauch: Testrunde(A) 10,28 l/100 km; Testrunde(M): 10,63 l/100 km (je 224 km)

PREISE (Euro, netto)

MB Sprinter 313 CDI 31.571,- (L2, Hochdach); Serie: ESP, ABS, ASR, Airbag (Fahrer), 6 Zurrösen; Extras: Sprintshift-Getriebe 915,-; Überkopfablage 205,-; Trennwand 59,-; Schichtar 539,-; Beifahrerdoppelsitz 335,-; ZV 413,-; elektrische HH 295,-; Spiegel elektr. 212,-; Holzmoden 472,-; Sitzhöhenverstellung 92,-

GAUDIEN & SERVICE

Mercedes-Servicestützpunkte in Deutschland 1135; Garantien: 24 Monate Mängelbeseitigung, 12 Jahre gegen Durchrostung, Mobilität europaweit 2 Jahre; Ersatzteile: Stoßfänger vom 160,-; Scheinwerfer vom 168,-; Rückleuchte 42,-; Außenspiegel 123,-; Frontscheibe K. 4,-; Anlasser 281,-; Zahnriemen 26,-; Keilriemen 26,-; Kupplung 390,-; Getriebe 2145,-; Motor 4056,-; Bremsbeläge (vo./hi.) 57,-/51,-; Auspuff 322,-; Stoßdämpfer (vo./hi.) 134,-/50,-



RAUM Die wertige und stabile Überkopfablage kostet 200 Euro extra



RAUBEIN Der CDI ist beim Ausdrehen laut und nicht sehr sparsam



SCHMAL Sprinter-Spiegel haben als Notlösung einen schmalen Weitwinkelstreifen

HOHE KANTE Wegen des Heckantriebs liegt der Laderaum ziemlich hoch. Die Trittstufe sollte man sich gönnen





TECHNISCHE DATEN RENAULT MASTER 2,5 Q3

MOTOR

Vierzylinder-Dieselmotoren, vier Ventile pro Zylinder, common-Rail-Direkteinspritzung, Turbolader, Euro 3; Hubraum: 2463 cm³; Leistung: 114 PS (84 kW) bei 3500/min; max. Drehmoment: 290 Nm bei 1600-2400/min; Wartungsintervall: 40.000 km (Service + Ölwechsel)

KRAFTÜBERTRAGUNG

automatisiertes Sechsgang-Schaltgetriebe; Frontantrieb

FAHRWERK & BREMSEN

vom Einzelradaufhängung mit Dreiecksquerlenker, Schraubenfedern, Querslenker, Hinten Stabschraube mit Blattfeder, Stabi; Reifen: 225/65 R 16 Scheibenbremsen rundum, vom Innenbolster; ABS, EAS Servo

MASSE & GEWICHTE

LxBxH: 5399x1990x2403 mm; Radstand: 3578 mm; LxBxH (Laderraum): 3214x1764x1912 mm; Ladevolumen: 10,8 m³; Breite zwischen Radkästen: 1282 mm; BxH (Serientür): 1900x1099 mm; Ladehöhe: 541 mm; Wendekreis: 14,0 m; Leergewicht: 1952 kg; Nutzlast: 1638 kg; zul. GG: 3500 kg; Anhängergewicht: 2000 kg; 100-L-Tank

MESSWERTE

Beschleunigung (0-60)/80/100 km/h: 9,6/14,4/22,5 s; Höchstgeschwindigkeit (4. G.) und 80/100 km/h (5. G.): 5,8 und 9,0 s; Vmax: 150 km/h; Verbrauch: Testrunde(A) 9,14 l/100 km; Testrunde(M) 9,78 l/100 km (je 224 km)

PREISE (Steu. netto)

Renault Master 2,5 DCE 24.550,- (L2H2); Serie: ABS mit EDV, Bremsassistent, Airbag (F.), Trennwand, Defilidbank, Sitz höhenverstellbar, Armlehne, 5 Zurrösen, Hecktür verriegelt; Extras: Quickshift-Getriebe 950,-, 2. Schiebetür, 2x1, einseitig FH + Soleplatt 630, Hobboden 270, Lüftung 1590,-

GARANTIE & SERVICE

Renault Händler + Stützpunkte in Deutschland 1500; Garantie: 24 Monate Mängelhaft., 5 Jahre gegen Durchrostung, Mobilität europaweit unbegrenzt; Anschlussgarantie Kfz bis 100.000 km und 4. Jahr; Ersatzteile: Stoßfänger vom 195,- Scheinwerfer vom 213,- Rückleuchte 47,- Außen Spiegel 139,- Frontscheibe 167,- Anlasser 489,- Zahnriemen 229,- Koll.riemen 18,- Kupplung 240,- Getriebe 3174,- Motor neu 7317,- Lenkscheibe vo./hi. 90/105,- Bremsbeläge (vo./hi.) 62,-/66,- Auspuff 587,- Stoßdämpfer (vo./hi.) 59,-/67,-



TIEFLADER Das Frachtabteil des Master entert man locker. Dank Frontantrieb ist die Raumaussparung top



ZAHLEICH Relativ dünn, aber acht versenkte Zurrösen sichern



KULTUR-FABRIK Der Dci-Motor läuft vibrationsarm und sparsam



BESTENS Große Spiegel mit separatem Weitwinkel ermöglichen präzisen Rückblick

wagen, zeigt Sprintshift ähnliche Nervosität. Statt bei soliden 120 km/h den Sechsten beizubehalten, der bei der sehr kurzen Auslegung (3400/min bei 140 km/h) auch an Steigungen völlig genügen würde, stuft der Schwaben Automat in den 5. runter - mit entsprechendem Effekt fürs Geräuschniveau.

Sprinter: hohe Drehzahl auf Autobahn

Dessen 2,2-Liter-CDI-Maschine ist im Gegensatz zum leisen, komfortablen Fahrwerk nicht für feine Manieren bekannt. Der 2,5-Liter-Dci des Master läuft kultivierter, dafür poltert's bei Schlaglöchern lauter. In der sechsten Stufe, die bei Autobahntempo 140 immer gehalten wird, fährt der Franzose drehzahlschonender: Nur 2700 Touren liegen an.

Auf der anderen Seite der Tempo-Tabelle, beim Anfahren und Rangieren, gefällt der Sprinter dafür mit seiner Rollsperr, kryptisch AAS (Anfahrassistent) genannt. Wie beim Intelligent-Automaten des Mercedes Atego hält AAS den Bremsdruck nach dem Lösen der Betriebsbremse kurz bei, eine tolle Hilfe etwa beim Anfahren am Berg.

Auch das Schlieren von Gas-Kupplungswechsel klappt nur mit dem Gaspedal hervorragend. Kleiner Wermutstropfen: Nach gutdosierten Anrollen reizt der

Sprinter recht ruckartig nach vorne, irritierend im Stadtverkehr.

Das gelingt im Renault gepflegter, der mit seiner Kriechfunktion „echte“ Automatikgefühle aufkommen lässt und dann weniger heftig durchstartet - der Dci tritt aber subjektiv auch nicht ganz so aufgeweckt an, obwohl die Messwerte für ihn sprechen. Das mit der Bremse dosierbare Kriechen funktioniert bestens.

Leider aber nicht an Steigungen und man ist auf einen flinken rechten Fuß oder die gute alte Handbremse angewiesen, um nicht zu weit zurückzusetzen. Das Heranrollen mit begleitendem Runterschalten vor Ampeln funktioniert bei beiden gut, jeweils auch im manuellen Modus. Überhaupt muss man

den Automaten im Stadtbetrieb ein Kompliment machen: Beide erleichtern die Arbeit ungemein. Man verzichtet schnell auf das einstige „Gerühre“.

Ansonsten ergaben sich kleine Unterschiede in der Bedienung. Intuitiver lässt sich aus unserer Sicht, wenn es doch notwendig wird, bei Quickshift eingreifen, wo man mit Tipp nach oben die höhere Stufe einlegt. Beim Sprinter ist es umgekehrt. Quickshift wartet mit zwei Programmen für Winter und Anhängerbetrieb auf, ihr Sinn sei dahingestellt. Beim Sprinter stört, dass im Automatikmodus die Ganganzeige fehlt.

Am Ende zeigt sich: Automatisch ist nur im Falle des Renault Quickshift fast ohne Einschränkungen automatisch gut. JR



FAZIT

TESTER
JOHANNES REICHEL

Die Renault-Ingenieure nutzen die Gunst der späten Geburt. Ihr automatisiertes Getriebe ist der fünf Jahre alten Sprintshift beim Verbrauch und auch Verbrauchsvorteil gegenüber dem Handschalter, in Sachen Komfort, Bedienbarkeit, Reaktionsgeschwindigkeit und

Schaltstrategie überlegen. Was sich vor allem in bergiger Topographie zeigt, wo man den Sprinter besser manuell bewegt. Im Normaleinsatz macht auch Sprintshift einen guten Job, ist eine tolle Hilfe. Trotzdem: Insgesamt befindet sich im aus unserer Sicht besseren Transporter auch die bessere Automatik.