MERCEDES-BENZ E-SPRINTER PRITSCHENWAGEN (BASE, LANG):

Elektro-Arbeitstier für **Bau und Ausbau**





COMPUTERN Testfahrt

Für Betriebe im Bau- und Ausbauhandwerk gehört die Pritsche neben dem Kastenwagen in viele Fuhrparks. Deshalb haben wir jüngst den von Mercedes-Benz grundlegend überarbeiteten eSprinter als Pritsche gefahren: Das neue Plattformkonzept kombiniert Heckantrieb mit variablen Batteriegrößen und Karosserievarianten … | VON GUNDO SANDERS

Durch die Verlegung des Elektromotors an die Hinterachse gewinnt der eSprinter massiv an Traktion. Der Permanentmagnet-Synchronmotor leistet 150 kW (204 PS), eTransporter-typisch ist das Drehmoment von 400 Nm sofort voll da. Auch beladen zieht der Pritschenwagen ohne Schaltunterbrechung dynamisch und stufenlos an. Dabei ist das moderne Cockpit auch schon in der BASE-Variante gut ausgestattet, die Kommunikation mit dem Handy über die Freisprecheinrichtung schnell und leicht hergestellt.

Die Sitzposition auf Fahrer- und Beifahrerseite ist bequem auch auf längeren Fahrten und erlaubt einen guten Rundumblick. Durch das Metallgitternetz im Leiterhalter ist die Rückscheibe des Fahrerhauses geschützt. Unser Test-eSprinter hatte zusätzlich eine Rückfahrkamera, die gut funktioniert hat.



Bilder: Sanders

Die mittelgroße LFP-Batterie ist gut geschützt.

Als echten Pluspunkt im dichten Stadtverkehr und in engen Anliegerstraßen habe ich den Wendekreis erlebt. Ohne den Frontantrieb schlagen die Vorderräder deutlich weiter ein, was den fast 6,70 Meter langen Transporter überraschend wendig macht.

Die Lenkung arbeitet präzise, das Fahrwerk federt Unebenheiten auf Pflastersteinen oder Schlaglochstrecken gelassen weg. Über Lenkradpaddles läßt sich die Rekuperation in fünf Stufen anpassen – bis hin zum komfortablen „One-Pedal-Driving“, das die Betriebsbremse im Stadtverkehr spürbar schont. Bei 120 km/h wird elektronisch abgeregelt, was für Autobahnetappen völlig ausreicht.

Die mittlere Batterie ist ein guter Reichweite/Nutzlast-Kompromiß

Mercedes bietet den eSprinter mit drei Batteriegrößen an. Für den Pritschenwagen im Baugewerbe erweist sich die mittlere 81 kWh-Batterie (LFP-Zellchemie, kobalt- und nickelfrei) als idealer Kompromiß aus Reichweite und Nutzlast von gut 700 kg mit einer WLTP-Reichweite von rund 300 km. Unser Testverbrauch schwankte zwischen 25 bis 28 kWh/100 km.

In der Praxis bedeutet das: Für Tagesetappen zur Baustelle, Zwischenstopps beim Baustoffhändler und Materialfahrten im Umkreis von 150 bis 200 Kilometern reicht eine Ladung selbst bei kühlen Temperaturen mühelos aus. Daß der Lithium-Eisenphosphat-Akku thermisch extrem stabil und langlebig ist, paßt hervorragend zum Handwerkeralltag.

Die Pritschenfläche bietet mit einer Länge von gut 4 Metern und robusten Alu-Bordwänden ausreichend Platz für bis zu sechs Euro-Paletten, Gerüst- und/oder Schalungsmaterial sowie Werkzeugkisten. Allerdings sind 704 kg Nutzlast auch schnell erreicht!



Gut ausgestattetes Cockpit im eSprinter auch schon in der Basisausstattung BASE.



FAZIT

Der Mercedes-Benz eSprinter Pritschenwagen mit 81 kWh und 150 kWh Heckantrieben erfüllt die Ansprüche im Bau- und Ausbauhandwerk gut. Zugsicherer Antrieb, praxisgerechte Reichweite und kurze Ladezeiten machen ihn zu einer vollwertigen, emissionsfreien Alternative für den Fuhrpark, die bis zu 2.000 kg gebremst ziehen darf.

Mercedes-Benz	eSprinter Pritsche BASE
Preis inkl. MwSt.	64.380,49 €
Internet	*https://www.mercedes-benz.de/vans/models/esprinter/cab-chassis-platform/overview.html*
Motorleistung	150 kW (204 PS)
Motor	Permanentmagnet-Synchronmotor (Elektro)
Antrieb	Hinterachse
Reichweite/ Laden	bis zu 300 km kombiniert, 530 km City-Zyklus WLTP; AC 11 kW 0-100 % 8 Std. AC 22 kW 20-80 % 3 Std. DC (bis 115 kW) 20-80 % 32 Min.
Zuladung	705 kg
Anhängelast	2.000 kg gebremst 750 kg ungebremst
Wendekreis	15,3 m
Vmax	120 km/h