



Sprinterin keula noudattaa Mersu n henkilöautopuolen linjauksia. Uusi maski on entistä leveämpi ja konepelti korkeampi. Puskurin yöäreuna on nostettu uudistettujen ajovalojen ala-osaan. Alusta on nyt 30 mm aikaisempaa matalammalla.

Auto, tekniikka ja kuljetuksen 9/2013 numerossa koeajettu Sprinterin tuorein päivitys toi mukanaan Euro 6 –moottorit sekä tukun turvallisuusvarusteita.

Mercedes-Benz pitää Sprinterin lähes 60 % markkinaosuudella suvereenisti 3,5 t pakettiautojen myyntitilaston kärkipaikkaa. Kukkulan kuninkaan paikalle ei ole löytynyt vahvaa vastusta kymmeneen vuoteen - vaikkakin tänä vuonna Volkswagen Crafter on hetkittäin häرنännyt kruunun loistoa. Tuore mallipäivitys antaa Sprinterille edelleen potkua!

Koeajojimme erikoispitkän automaattivaihteistolla maustetun 316 CDI E5 version.

MALLIPÄIVITYS

Sprinterin kori- ja alustapituudet pysyvät ennallaan. Vakioalusta on nyt 30 mm entistä matalampi. Mersun mukaan sillä saavutetaan parempi ilmanvastus sekä helpotetaan autoon nousua ja kuormausta.

Ulkoinen tarkastelu paljastaa uuden etupuskurin, lyhdyt, konepellin ja entistä leveämmän säleikön. Ne tuovat Mersun henkilöautoista tutun ilmeen tavara-autopuolelle. Takavalvoja lukuun ottamatta auton peräpää on pysynyt ennallaan.

Mersu on vihdoon tarttunut tosissaan perusongelmaansa eli korroosioon. Valmistajan mukaan Sprinterin korin hitsausmenetelmät ja –saumat on suunniteltu uudestaan, sinkittyjen osien määrää kasvatettu, saumojen tiivistystä parannettu ja alustan sekä koteloiden ruostesuojausta lisätty. Uuden korin kerrotaan olevan entistä lujempi ja kolmivaiheisesti ruostesuojattu.

Sisustaan päivitys toi uuden ohjauspyörän, vaihdekepin, audiojärjestelmän sekä Tunja verhoilumateriaalit istuimiin. Maltillisien ulkoisien uudistusten vastapainoksi tekniikkapuolelle on tuotu runsaasti uutta ja päivitetty jo olemassa olevia ratkaisuja.



Ajoasento on ennallaan, samoin kojelauta. Uusittu ohjauspyörä tuntuu entistä mukavammalta käsitellä. Mallipäivitys vei CD-soittimen äänentoistojärjestelmästä. Sen tilalle on ilmestynyt paikka SD-kortille. USB-liitäntä löytyy myös. Radion näyttö toimii nyt myös peruutuskameran näyttönä.

Nykyisen Euro 5 moottorivalikoiman päästötaso on jatkossa Euro 5b+. Moottoriperhettä kasvatettiin vastaavantehoisilla Euro 6 päästötason moottoreilla. Uutena tulokkaana esiteltiin 1,8 l (156hv / 240 Nm) bensiinimoottori. Euro 6 teknologian kerrotaan kasvattavan auton painoa 34 kilolla. Konehuoneeseen sijoitetun Adblue-säiliön tilavuus on 18 l. Adbluen kulutukseksi ilmoitetaan 3 – 3,5 l/1000km.

Turvallisuusvarusteisiin tuotiin runsaasti uusia avustimia. Niiden toimintaa esitellään tarkemmin oheisessa laatikossa.

Suomalaisen asiakkaan kannalta merkittävin parannus on päivitetty ESP-ajonvakautusjärjestelmä. Se tuotiin markkinoille jo edellisen sukupolven viimeisiin yksilöihin. ESP:n kehitys sai pontta lehtemme järjestämän Arctic Testin yhteydessä nousseesta kritiikistä. (katso s. 46-47 Atk 1/2013)

Moottori- ja turvajärjestelmäpäivityksen ohella kehitystä on tapahtunut myös vaihteistoissa. 6-vaihteine manuaali säilyi entisellään. 5-vaihteinen automaattivaihteisto korvataan nelivetoista ja matala-alustaista mallia lukuun ottamatta henkilöautopuolelta tuodulla 7-vaihteisella 7G-Tronic Plus automaattivaihteistolla. Vaihteistojen sisäistä kitkaa kerrotaan vähennetyin rakenteellisin muutoksilla. Päästöjen hillitsemiseksi ECO Start / Stop toiminto on nyt tarjolla myös automaattivaihteiston yhteyteen.

AJOSSA

Koeajamamme Sprinterin kulusta vastasi nelisyylinterinen, tilavuudeltaan 2,2 litran moottori. sen parhaaksi tehoksi ilmoitetaan 120 kW (163 hv) kierrosluvulla 3 800 r/min ja vääntömomentiksi 360 Nm / 1 400–2 400 r/min. Päästötasoltaan kone oli Euro 5b+ III. Vaihteistona on 7-portainen automaatti.

Mersun kulussa emme huomanneet kovinkaan suuria muutoksia. Vaihteisto toimii entistä versiota eleettömämmin.

163 hv moottori tarjoaa varsin leppoisan ja ääniltään hiljaisen kyydin kaikissa nopeuksissa. Pakettiautoon riittäisi pienestä kantavuudesta johtuen pienempitehoinenkin mylly.

Uusi ratti tuntuu ajossa todelta miellyttävältä, radion käytössä ei ole CD-soittimen puuttumisen lisäksi olennaisia muutoksia. Kuskin penkin istuinosa on edelleenkin liian lyhyt pitkäjalkaiselle.



15,5 kuution tavaratila on säilynyt ennallaan. Reilun tuhannen kilon kantavuus jättää pelivaraa kuljetettavien tavaroiden aseteluun. Lastausta helpottaa kolme senttimetriä matalampi alusta. Vajaan 200 euron hintaisen peruutuskameran saa ympättyä äänentoistojärjestelmän yhteyteen.

Mersun parasta antia ovatkin uudet turvallisuusvarusteet. Sivutuuli- ja törmäyksenestoavustimien toimintaan emme päässeet käytännön syistä tutustumaan, mutta kaista-, kuolleen kulman- ja kaukovaloavustin jättivät lähtemättömän vaikutuksen toiminnoillaan. Osa avustimista onkin tulossa pakollisiksi tulevaisuudessa, hyvä näin.

Kulutuslukemakin on entisellään 8,7 l/100 km sekalaisessa ajossa ja 9,9 l/100km kun nopeus nousee yli 90 km/h. Mersun mukaan uudella Sprinterillä voi polttoaineen kulutuksessa päästä alhaisimmillaan lukemaan 6,3 l/100km. Valmistajan mukaan se voidaan saavuttaa, mutta auton tulee olla: henkilöautoksi rekisteröity keskipitkä, korkea katolla ja manuaalivaihteistolla varustettu Sprinter 213/313 CDI BlueEfficiency plus –paketilla.

Extrapitkällä korilla varustetun auton akseliväli on 4,3-, kokonaispituus 7,3- ja takaylitys 2,0 –metriä. Lukemat ovat reippaanlaiset tavallisella B-kortilla ajettavaan autoon. Rahtipuolen pinta-ala on noin 8 m², tilavuus 15,5 m³ ja kantavuus karvan yli tuhat kiloa. Kontin pituus on lattiatasossa 4,7 metriä, joten kantavuutta on karvan yli 200 kiloa per metri.

Päivitetyn ulkonäön ja uusien varusteiden perusteella on helppo luvata Sprintterin menestykselle jatkoa.

Lue koko juttu Auto, tekniikka ja kuljetuksen numerosta 9/2013.

PLUSSAT

Uudet assistentit

Automaattivaihteiston toiminta

Kulutus

MIINUKSET

Ei CD-soitinta

Kuljettajan istuimen takosa

Kuljettajan istuimen istuinosa