

Dolda hemligheter

I sommar kommer Mercedes-Benz Sprinter lastad med nyheter. Men räkna inte med en massa glitter. Den här gången handlar allt om högre nyttolast och mer effekt.

TEXT OCH FOTO: BOSSE NORVINGE



Mercedes Sprinter har hittills funnits med totalvikter på upp till fem ton utan speciella dispenser och godkännande. Nu klassas den dock upp med 500 kilo. Den högre totalvikten gör att storsäljaren i sin klass nu täcker upp totalviktsområdet från 3 ton till 5,5 ton och med detta minskas gapet mellan transportbilarna och de mindre lastbilarna där Mercedes möter med Atego från 6,5 tons totalvikt.

Intresset för 5-tons Sprinter är stort i Europa, och Daimler tror att en ökning av totalvikten ytterligare kan plocka marknadsandelar. Först och främst riktar sig den tyngre Sprintern till de som har behov av mer specialinriktade byggnationer som isolerade skåp för tempererade transporter, räddningsfordon och bussar.

Nya Sprinter är baserad på samma komponenter som 5-tonnaren och modifieringarna är begränsade till den främre delen. Det är 50 kilo förstärkningar på olika ställen

och fler svetspunkter på de längsgående ramdelarna som ger en ökad nyttolast på 450 kilo. Förstärkningskonsoler sitter bultade på stötdämparfästet och det är just dessa som är det enda som avslöjar att det handlar om en 5,5-tons Sprinter. I övrigt finns inget som lyfter fram nyheten. Inga extra kromlister, pressveck eller plastdetaljer. Man får helt enkelt kika i hjulhuset, om nu någon får för sig att vilja jämföra bilar genom att stå på knä med huvudet i hjulhuset.

Nytt på Sprinterhimlen är också att det dyker upp två nya motorer. Samtidigt görs en fullständig övergång till utsläppsnivån Euro 6. De nya motorerna ersätter de tidigare instegsmotorerna på 95 respektive 129 hästkrafter och får en ökning av motoreffekten och vridmomentet med omkring 20 respektive 10 procent.

De båda motorerna som renas genom SCR-teknik och Adblue-injektion bygger likt de tidigare på den



fjrcylindriga OM651 på 2,15 liters cylinder-
volym.

I modellerna 211, 311 och 511 CDI hamnar
det svagare alternativet som presterar 114
hästkrafter vid 3800 varv/min och ett vrid-
moment på 300 Nm vid 1200–2200 varv/min.
Steget upp finns nu 143-hästaren som även
den utvecklar sin maxeffekt vid 3800 varv/min,
men som erbjuder ett vridmoment på 330 Nm
vid 1200–2400 varv/min och kommer att släppas
ner i modellerna 214, 314, 414 och 514 CDI.

163-hästarsvarianten förblir oförändrad. Lika
så den största i klassen, V6:an på 190 hästkrafter
samt bensin- och gasalternativen.

bosse.norvinge@akeri.se

