Mercedes-Benz

Communiqué

31 janvier 2025

Le Sprinter souffle ses 30 bougies !

- 30 ans de qualité, d'innovation et de variété : une success story depuis 1995
- Le cap des cinq millions de Sprinter vendus sera franchi en 2025
- Le musée Mercedes-Benz accueille les visiteurs avec une présentation spéciale du Sprinter de première génération ainsi que des Sprinter et eSprinter actuels

Stuttgart/ Montigny-le-Bretonneux. Il y a trente ans, la marque à l'étoile lançait un fourgon qui allait entrer dans l'histoire : le Sprinter. En tant que premier fourgon Mercedes-Benz à porter un nom, il a révolutionné le segment des véhicules utilitaires légers en 1995 et est rapidement devenu le symbole de toute une catégorie de véhicules. Hier comme aujourd'hui, il est synonyme de qualité et d'innovation. Le Sprinter fidélise les clients du monde entier et génère un taux de rachat élevé, notamment grâce à sa popularité parmi les carrossiers, aménageurs et fabricants de camping-cars. Tous ces spécialistes continuent à le personnaliser pour un très vaste éventail d'applications. 75% de tous les Sprinter dans le monde sont carrossés ou aménagés. Mercedes-Benz donne le coup d'envoi des festivités de cette année anniversaire par une présentation spéciale du Sprinter de première génération, du Sprinter actuel et de son dérivé 100% électrique, l'eSprinter, au musée Mercedes-Benz de Stuttgart.

« Avec le Mercedes-Benz Sprinter, nous avons un fourgon emblématique dans notre portefeuille depuis 30 ans. Au cours de cette période, le Sprinter a connu un succès sans précédent dans le monde entier. Nous prévoyons de franchir la barre des cinq millions en 2025. Depuis trois décennies, il façonne la vie des gens et fait tourner le monde. Qu'il s'agisse des services d'urgence, des sociétés de livraison, des artisans ou sur les chantiers, le Sprinter s'est imposé comme le partenaire idéal. Depuis environ cinq ans maintenant, il est également disponible en tant que véhicule entièrement électrique, fonctionnant sans émission locale de CO_2.»

Klaus Rehkugler, Directeur ventes & marketing Mercedes-Benz Vans

Depuis 30 ans, le Mercedes-Benz Sprinter façonne le paysage urbain – et au-delà - du monde entier. Il est construit sur trois continents : en Amérique du Nord (Charleston, Caroline-du Sud), en Amérique du Sud (Buenos Aires en Argentine) et en Allemagne (Düsseldorf pour les fourgons, Ludwigsfelde près de Berlin). Voici les étapes les plus importantes des différentes générations.

- **1995: le début d'une nouvelle ère dans le monde des utilitaires**

Le Sprinter a lancé au printemps 1995 et peut donc prétendre à une plaque d'immatriculation H en Allemagne. L'année 1995 a été une étape importante à bien des égards. Le Sprinter a succédé au légendaire T1/TN né en 1977 et a été le premier fourgon étoilé adoptant un nom plutôt que des chiffres associés à une lettre. Il n'a repris que le concept technique de base de son prédécesseur, tout le reste étant conçu et dessiné à partir de zéro. La combinaison d'une carrosserie autoporteuse et d'une architecture propulsion arrière à haut pouvoir d'adhérence, d'un châssis moderne à suspension avant indépendante et de moteurs puissants était unique à l'époque. De plus, aucun autre utilitaire n'offrait autant de caractéristiques de sécurité à l'époque. Le premier Sprinter était déjà équipé de série de freins à disque, d'un système de freinage antiblocage ABS, d'un différentiel de freinage automatique, de ceintures de sécurité à trois points

réglables en hauteur et de boucles de ceinture de sécurité fixées au siège. Un airbag conducteur était disponible en option. La première génération de Sprinter a également été lancée en 1995 en tant que châssis, plateau ou benne basculante, chacun en cabine simple ou double, en tant que fourgon - en version toit plat ou surélevé - ou minibus de cinq ou neuf places. Les empattements variaient de 3000 à 4025 millimètres. Le poids total autorisé en charge (PTAC) était initialement de 2590, 2800 ou 3500 kilos.
Mercedes-Benz a également mis l'accent sur le thème de la sécurité dans la mise à jour complète de 2000 incluant de nouveaux moteurs CDI et une planche de bord inédite: l'airbag conducteur faisait désormais également partie de l'équipement de série tandis qu'un airbag passager optionnel permettait d'optimiser la protection des occupants de la banquette double à l'avant. Avec l'introduction en première mondiale (pour un VUL) en 2002, en série, du programme de stabilité électronique ESP®, le Sprinter a établi de nouvelles normes en matière de sécurité active. Les windowbags et l'antipatinage ASR ont été proposés au milieu des années 2000.

- **2006: mise à niveau de la technologie et de la sécurité pour la deuxième génération**

La deuxième génération a été lancée début 2006. Les clients pouvaient apprécier encore plus de variété. Ils pouvaient en effet choisir entre trois empattements, quatre longueurs, trois hauteurs de toit et un PTAC de 3,0 à 5,0 tonnes. De plus, le programme électronique de stabilité ESP® a été introduit de série dans les versions fermées jusqu'à 3,5 tonnes de PTAC. Deux ans plus tard, il était également de série sur les châssis jusqu'à 3,5 tonnes de PTAC.
Un système de suspension pneumatique en option pour augmenter le confort et la sécurité a été ajouté à la gamme à partir de 2008. Une autre étape importante a suivi en 2009 avec l'introduction de BlueEFFICIENCY : la technologie avec la nouvelle boîte de vitesses manuelle à six rapports et le système start-stop automatique a augmenté la dynamique et réduit sensiblement la consommation. En 2013, l'assistance au vent latéral a été introduite en première mondiale, un tout nouveau système de sécurité dans un fourgon. À partir de 2016, le Sprinter était disponible en version 5,5 tonnes.

- **2018/2019: connectivité et variété au cœur de la troisième génération**

La troisième génération du Sprinter a été lancée en 2018. Le Sprinter a non seulement conservé sa gamme existante de variantes, mais l'a élargie, en partie grâce à l'introduction de la traction avant et donc de la nouvelle variante tête motrice (en particulier destinée aux camping-cars et vans à chevaux). Le Sprinter 2018 a établi de nouvelles normes, notamment en matière d'infodivertissement et de connectivité, grâce au système multimédia MBUX (Mercedes-Benz User Experience), disponible pour la première fois dans un véhicule utilitaire de la marque. Depuis lors, le Sprinter obéit à des commandes vocales et permet d'utiliser des services centraux de flotte, de véhicule, de conducteur et de localisation. En termes de caractéristiques de sécurité, Mercedes-Benz a une fois de plus élevé le véhicule à un nouveau niveau, par exemple avec l'assistant de régulation de distance actif DISTRONIC.
L'étape suivante a eu lieu en 2019 : le premier fourgon eSprinter prêt pour la production a été lancé, offrant la possibilité d'une mobilité locale sans émissions locale de CO_2 pour la livraison du dernier kilomètre.

- **2024: plus polyvalent que jamais**

La triade d'efficacité, d'autonomie et de volume de chargement fait de l'actuel eSprinter un véhicule extrêmement polyvalent. Le Sprinter 100% électrique est disponible dans sa forme actuelle depuis l'année dernière, en deux styles de carrosserie et de longueurs, trois tailles de batterie et une autonomie allant jusqu'à 478 kilomètres (WLTP). [1] Il est basé sur un nouveau concept composé de trois modules qui permettent d'adapter facilement la plate-forme à d'autres variantes de véhicules. Cela ouvre également de toutes nouvelles possibilités aux carrossiers et aux spécialistes de la conversion pour développer des solutions spécifiques à une multitude de métiers basées sur l'eSprinter. Avec un volume de chargement allant

[1] Les valeurs spécifiées ont été déterminées conformément à la procédure de mesure WLTP (Worldwide Harmonised Light Vehicles Test Procedure). Les valeurs indiquées se réfèrent au marché allemand. L'autonomie réelle dépend également du style de conduite individuel, des conditions de route et de circulation, de la température extérieure, de l'utilisation du système de climatisation/chauffage et peut différer.

jusqu'à 14 mètres cubes et un PTAC allant jusqu'à 4,25 tonnes, l'eSprinter s'avère tout aussi fonctionnel que son homologue à moteur thermique et convainc de plus en plus d'opérateurs.
Depuis l'année dernière, des mises à jour en termes de connectivité et de sécurité sont également disponibles pour l'eSprinter – ainsi que pour le Sprinter à propulsion conventionnelle. Les deux modèles bénéficient d'un système multimédia MBUX mis à jour – qui est désormais de série – et de nouveaux services connectés. Les systèmes de sécurité et d'assistance ont également été améliorés avec des fonctions supplémentaires et, dans certains cas, nouvelles et qui font partie pour la plupart de l'équipement standard. Par exemple, l'Active Brake Assist de série inclut désormais la fonction de circulation transversale.
Avec les dernières modifications, un chargeur AC de 22 kW et un pack d'assistance à la conduite sont désormais également disponibles en option. Ce dernier inclut, par exemple, des fonctions supplémentaires de l'assistant de distance actif DISTRONIC (entre autres la vitesse basée sur l'itinéraire).

Présentation spéciale au Musée Mercedes-Benz
Du 4 février au 30 mars, les visiteurs du musée Mercedes-Benz de Stuttgart pourront découvrir l'histoire de la famille Sprinter. À l'affiche : le Sprinter de première génération ainsi que le Sprinter et l'eSprinter actuels. Les premiers visiteurs peuvent s'attendre à un cadeau d'anniversaire spécial lors de l'achat de leurs billets. Il y aura également un coin pop-up dans la boutique du musée avec des articles pour les fans de Sprinter.

Le saviez-vous ?
C'est Mercedes-Benz France qui a, pour la première fois, utilisé la dénomination Sprinter. C'était en 1994, lors de la fin de commercialisation du fourgon compact MB 100. Toujours en France la version combi (transport de personnes) de ce dernier avait été baptisée « Reporter ». En 1995, la maison-mère de Stuttgart a ensuite adopté le terme Sprinter pour son nouvel utilitaire grand volume.