

Raus aus der Stadt!

„Sprinter 4x4“ für Land, Wald und Berge

Mitarbeiter, Produkte und Werkzeug schafft der neue „Sprinter 4x4“ von A wie Abrichte nach B wie Baustelle. Im verschneiten Hochgebirge musste er zeigen, was sonst noch geht.



Fotos: Walter Tillmann/Mercedes-Benz

„Ski und Rodeln gut“, mochte da ein Wintersportler sagen. Doch eine Rutschpartie war bei diesem Fahrzeugtest nicht erwünscht.

„Stadteinwärts ist mit Stau zu rechnen“, klirrt es aus dem Radio. Kein Wunder: In Innsbruck ist Weihnachtsmarkt und es ist Samstag. Aber ich will raus, in die Natur. Mercedes präsentiert seinen neuen „Sprinter 4x4“ und ich gehöre zu den ersten Fachjournalisten, die ihn Probefahren dürfen. Was liegt da näher als eine Spritztour mit dem Transporter in die Berge? Im Tal waren die Temperaturen noch zweistellig, jetzt zieht es mit jedem Höhenmeter langsam an. Das

Durchfahrtsverbotsschild mit dem Hinweis „Ausgenommen Fahrzeuge mit Allradantrieb und Winterreifen“ überrascht mich. Und tatsächlich: Schon auf der ersten Etappe rauf nach Kühtai kreuzen Skifahrer und Schneeräumer meinen Weg.

Kontrolliert die Berge rauf – und wieder runter

„Das Fahrzeug nimmt mir Selbstvertrauen: Es erwidert nicht den Druck

der Straße“, sagt der Kollege, der soeben zugestiegen ist und nun das Steuer übernommen hat. Aha, jemand vom Fach. „Es schwimmt ein wenig“, denke ich. Alles eine Sache der Fahrzeugeinstellung und bei dieser Luxusbus-Variante des „Sprinters“, in den wir gerade gewechselt sind, sicherlich gewollt. Mein Selbstvertrauen lasse ich mir davon jedenfalls nicht nehmen. Das wäre auch nicht gut: Ein paar Kilometer weiter fällt links der Hang steil talwärts ab und mein Vertrauen reicht zu mindestens nicht für die dürre Leitplanke. Ich setzte lieber auf meine eigenen fahrerischen Fähigkeiten – und auf die technische Unterstützung, die die Mercedes-Ingenieure in dem neuen „Sprinter 4x4“ versteckt haben. Der Allradantrieb ist entweder im Stand oder bei niedrigen Geschwindigkeiten bis 10 km/h zuschaltbar. Ausgeschaltet verbraucht das Fahrzeug zwar weniger Kraftstoff, in diesem Terrain lasse ich den Allradantrieb aber lieber permanent zugeschaltet und überlasse der Elektronischen Traktionsregelung (4ETS) das Regiment: Dosiertes Gas geben und steuern genügt. Allradantrieb und das serienmäßige Elektronische Stabilitäts-Programm (ESP) arbeiten Hand in Hand und ergän-



Die vorne um 110 mm angehobene Karosserie und die Wattiefe von 610 mm weisen auf typisch geländegängige Eigenschaften hin.

zen sich zu einem effektiven Sicherheitssystem. Diese Technik findet sich übrigens schon im „Vito 4x4“, in den Pkw mit Stern und in den bewährten Offroadern der „ML“- sowie „GL“-Klasse.

Von Angst also keine Spur, auch wenn die Piste nun vollständig vereist ist und sich eng an die Felswand schmiegt. „Jetzt drücken Sie ruhig mal aufs Gas“, knarzt es aus dem Lautsprecher meiner Sprechfunkverbindung. Der flüchtige Blick auf den Tacho signalisiert mir bereits 80 km/h. Im privaten PKW hätte meine Frau wahrscheinlich längst den Haltegriff umklammert und wäre sehr still geworden. Aber sei es drum: Die Fahrtrainerin hat's gesagt, und ich trete auf den Pinn: 140 auf der langen Geraden, die Kollegen im Rückspiegel verschwinden hinter einer Wolke aus Pulverschnee.



Um Kraftstoff zu sparen, wird der Allradantrieb nur bei Bedarf aktiviert.



Jeweils ein Haltegriff für Fahrer und Beifahrer erleichtert den Einstieg in das höhere Fahrerhaus.

Immer so schnell wie möglich geht's nun die letzten Kehren rauf aufs Timmelsjoch. Neben dem ESP bleibt auch die Antriebsschlupfregelung (ASR) aktiviert. Verlieren ein oder mehrere Räder auf rutschigem Untergrund die Traktion, bremst 4ETS die durchdrehenden Räder automatisch mit kurzen Impulsen ab und erhöht dadurch in gleichem Maße das Antriebsmoment an den Rädern mit guter Traktion. 4ETS nutzt zu diesem Zweck die ABS-Radsensoren. „Die-



Optional stattet Mercedes-Benz das Fahrzeug mit einer Berganfahrhilfe sowie mit besonders grobstolligen Geländereifen aus.

se Kombination aus Allradtechnik und aktiver Sicherheit ist in diesem Segment nur für den ‚Sprinter‘ erhältlich“, erklärt Katja Bott aus der Daimler-Kommunikationsabteilung. Für den Schneekettenbetrieb oder auf Schotterstraßen sollte man ASR aber gezielt ausschalten, um durch erhöhten Schlupf kurzfristig mehr Traktion zu erreichen.

Kurzer Stopp bei 2 509 Metern über dem Meer. Mit knapp zwei Meter Schnee und Temperaturen von -15°C herrschen hier arktische Verhältnisse. Ein Foto, dann wieder schnell zurück ins Tal. Auf Wunsch gibt es den „Sprinter 4x4“ mit einer „Downhill Speed Regulation“ (DSR). Sie muss ebenfalls über eine Taste im Cockpit aktiviert werden und hält bei extremen Bergabfahrt durch ein Zusammenspiel von Motor, Getriebe sowie gezielten Bremsengriffen eine vorgewählte Geschwindigkeit konstant. Aber dieser Bevormundung unterwerfen wir uns bei dieser Testfahrt nicht – und geben wieder Vollgas.

Sicherer Allradantrieb ohne schweres Differenzial

Bei zugeschaltetem Allradantrieb wird die Antriebskraft im Verhältnis von 35:65 auf Vorder- und Hinterachse verteilt. Damit unterscheidet sich das Fahrverhalten des „Sprinter 4x4“ nur unwesentlich vom gewohnten Hinterradantrieb des Transporters. Auf Wunsch verfügt die Allrad-Version über das zusätzliche Untersetzungsgetriebe „Low Range“. Damit verkürzt sich die Übersetzung um den Faktor 1,42, also um 42 Prozent. Entsprechend reduzieren sich die Höchstgeschwindigkeiten in den einzelnen Gängen, gleichzeitig

steigt die Zugkraft. Das Fahrzeug kann nun kupplungsschonend und vorausschauend mit niedrigen Geschwindigkeiten im Gelände gefahren werden. Der Einsatz der Untersetzung empfiehlt sich bei häufigen Rangiermanövern zur Reduzierung der Belastung der Kupplung, bei extremen Steilstrecken in bergigen Gebieten sowie bei Fahrten mit voller Auslastung oder bei Anhängerbetrieb im Gelände.

Auf schwere mechanische Differenzialsperren hat Mercedes verzichtet, denn der automatische Bremseneingriff mittels 4ETS kann die Wirkung von bis zu drei Differenzialsperren ersetzen: der Längssperre, Hinterachs- und Vorderachssperre. Das Mehrgewicht des Allradantriebs beläuft sich daher auf nur 115 bis 135 kg, je nach Ausführung.



Wo andere aufhören, fängt der „Sprinter 4x4“ erst richtig an: Er bietet das entscheidende Plus an Traktion unter schwierigen Bedingungen.

Generell ist der „Sprinter 4x4“ zwar kein vollwertiger Offroader im engeren Sinne, aber die vorn um 110 mm und hinten um 80 mm angehobene Karosserie weist bereits optisch auf typisch geländegängige Eigenschaften hin. So beträgt der Böschungswinkel vorn beim „Sprinter“ mit 3,5 t zulässigem Gesamtgewicht 28° (statt 18° bei der konventionellen Version) und hinten beim Kastenwagen mit kurzem Überhang 27° . Der Rampenwinkel – wichtig beim Überfahren von Kuppen – beläuft sich mit Standard-Radstand auf 25° (statt 17°). Je nach Motorisierung liegt die Steigfähigkeit um etwa 20 % höher als beim konventionellen Antrieb. Imponierend ist auch die Wattiefe des Transporters: 610 mm! Damit lassen sich Bachläufe problemlos durchqueren. Optional stattet Mercedes-Benz den „Sprinter 4x4“ außerdem mit einer

Berganfahrhilfe sowie mit besonders grobstolligen Geländereifen aus.

Luxuriöser Lastesel für viel Gepäck

Damit jeder Anwender den für ihn passenden „Sprinter 4x4“ findet, ist der Transporter in einer Vielzahl von Varianten lieferbar. Zur Wahl stehen zulässige Gesamtgewichte von 3,5 t und 5,0 t, mittlerer und langer Radstand, außerdem Normal-, Hoch- oder Extrahochdach. Der „Sprinter 4x4“ ist in geschlossener Ausführung als Kastenwagen, Kombi und in allen offenen Ausführungen einschließlich der Fahrgestelle mit Einzel- und Doppelkabine erhältlich. Die möglichen Kombinationen aus Mo-

lierten Anhängerkupplung ergänzt eine Anhängerstabilisierung das System und wirkt Pendelbewegungen des Anhängers entgegen.

Natürlich profitiert auch der „Sprinter 4x4“ von den fünf neuen Assistenzsystemen, die im vergangenen Jahr beim konventionellen „Sprinter“ eingeführt wurden: Abstandswarnung (Collision Prevention Assist), Totwinkel-Überwachung (Blind Spot Assist), Fernlicht-Assistent (Highbeam Assist), Fernlicht-Assistent (Highbeam Assist) sowie der Spurhalte-Assistent (Lane Keeping Assist) sind bereits verfügbar und der Seitenwind-Assistent (Crosswind Assist) soll noch in diesem Jahr auch für den „Sprinter 4x4“ eingeführt werden.



Der „Sprinter 4x4“ ist ein Allrad-Fahrzeug für Profis, seine Terrains heißen Baustelle und Gebirge, schneereiche Regionen und Naturlandschaften.

toren, Karosserievarianten und Fahrgestellen, Längen, Gesamtgewichten und Antriebsvarianten multiplizieren sich so auf eine dreistellige Zahl an Basisausführungen, die sich mit Zusatzausstattungen weiter individualisieren lassen.

Darüber hinaus sind Sonderaufbauten, beispielsweise als Kipper, sowie Werkstatt- und weitere Ausbaulösungen von den einschlägigen Spezialfirmen zu bekommen. In diesem Zusammenhang sei noch auf die automatische Erkennung von Ladung sowie des Schwerpunkts (Load Adaptive Control, LAC) hingewiesen: Das adaptive ESP registriert durch die Fahrzeugbewegungen einen hohen Schwerpunkt und passt die Regelcharakteristik daran an. Speziell im Gelände erhöht dies die Sicherheit, etwa beim seitlichen Befahren von Böschungen mit großer Fahrzeugschräge. In Verbindung mit einer werksseitig instal-



Allradantrieb bringt Mannschaft und Gerät auch zu Kunden in abgelegenen Regionen.

Nach zwei intensiven Tagen ziehe ich Bilanz: Mit sparsamen aber kraftvollen Euro-VI-Motoren ist das Fahrzeug nicht nur umweltfreundlich unterwegs, sondern es gehört mit den neuen Assistenzsystemen auch zu den sichersten seiner Art. Selbst im Winter meistert der neue „Sprinter 4x4“ extreme Passhöhen wie das Timmelsjoch bei Schnee und Eis. Das Fahrzeug lässt sich jederzeit gut beherrschen und bietet perfekte Traktion. Mir vermittelt es ein Gefühl von Sicherheit und Souveränität bei gleichzeitig hohem Komfort – ganz wie man es von einem Mercedes erwarten darf. Und genau wie ich verlässt der „Sprinter 4x4“ auch gerne mal die geraden, gebneten Wege und begibt sich auf verwundene Pfade, sandige Pisten und Geröllhalden. Er durchquert Wiesen und Wälder – oder schufet in verschlammten Baugruben. ■ cg



„Das Fahrzeug lässt sich jederzeit gut beherrschen und bietet hohem Komfort“, lautet das Fazit des „exakt“-Redakteurs.