

---

## Neuer Allradantrieb für den Kasten: Im Voll-Sprint ins Gelände

Von Axel F. Busse

Er ist der Lastesel für Logistik-Unternehmen ebenso wie für Handwerk und Baugewerbe: Der Mercedes Sprinter. Inzwischen hat das Fahrgestell auch als Basis für Wohnmobil-Aufbauten Furore gemacht. Damit er selbst in unwegsamem Gelände geschmeidig vorankommt, gibt es ihn außer mit Front- oder Heckantrieb auch als Allradler. Diese Version hat der Hersteller jetzt grundlegend renoviert und bietet den Sprinter 4x4 mit 190-PS-Motor sowie Neun-Gang-Automatik an. Ein Untersetzungsgetriebe wie in den vormaligen Versionen ist nicht mehr nötig, sagt Mercedes.

Die jüngste Evolutionsstufe des Sprinters, versichert Dr. Ulf Zillig, biete „so viel Pkw-Fahrkomfort wie noch nie“. Er setze, so der Entwicklungschef von Mercedes-Benz Vans, „einmal mehr neue Standards für das Transportersegment“. Nach einer Probefahrt mit dem Sprinter 4x4 kann man ihm nur beipflichten: Der elektronisch geregelte Allradantrieb leistet auf ausgewaschenen Matschwegen und rutschigen Steigungen Erstaunliches, die schaltbare Bergabfahrkontrolle macht im Bedarfsfall sogar die Betätigung der Bremse überflüssig.

Abweichend vom bislang verwendeten zuschaltbaren Allradsystem, das eine Momentverteilung von 35 Prozent an die Vorder- und 65 Prozent an die Hinterachse vorsah, kann dieses die Antriebsmomente situationsabhängig und ohne Zutun des Fahrers komplett zwischen Vorder- und Hinterachse verteilen, was der Hersteller „Torque-on-Demand“ nennt. Dafür sorgt eine in das Verteilergetriebe integrierte elektronisch geregelte Lamellenkupplung. Im normalen Fahrbetrieb ist diese Kupplung offen, so dass der Sprinter als Hecktriebler unterwegs ist. Bei geschlossener Kupplung wird die Vorderachse aktiviert. Das verbessert die Traktion in allen denkbaren Fahrsituationen.

Die sensorgesteuerte Elektronik soll aber nicht nur für permanenten Grip sorgen, sondern auch im Grenzbereich ausgleichend wirken. Bei drohendem Unter- oder Übersteuern unter Last wird zunächst das Antriebsmoment so verteilt, dass sich das Fahrzeug stabilisiert. Erst wenn diese Maßnahmen nicht zum gewünschten Ergebnis führen, greifen die an das 4x4-System angepassten Regelsysteme ESP oder 4ETS ein, heißt es bei Mercedes. Mit Allradantrieb wiege das Fahrzeug etwa 150 Kilogramm mehr als das vergleichbare Heckantriebsmodell.

Die Versuchsfahrt auf einer regendurchweichten Motorcross-Strecke belegt diese Behauptungen eindrucksvoll. Spurtreu wühlt sich der Sprinter auf serienmäßigen Standardreifen durch den Matsch, an herausfordernden Steigungen gibt er sich keine Blöße. Zwar macht sich beim Rangieren schon mal die eine oder andere Verspannung im Antriebsstrang akustisch bemerkbar, auf Fahr- oder Lenkfähigkeit hat das aber keinen spürbaren Einfluss.

Nur zu gern überredet das Begleitpersonal des Herstellers den Testfahrer zu einem Experiment: Auf einem etwa 20 Grad steilen Abhang anzuhalten und rückwärts wieder auf die Kuppe fahren. Ohne den Hauch einer Schwäche kurbelt es den großen Transporter zurück zur Ausgangsposition. Souverän schiebt die Vorderachse den leeren Kasten wieder in die Waagerechte.

Für die Praxis bedeutet das: Wo auf lehmigen Äckern Windräder gewartet werden müssen, wo Bauteile für Messstationen fernab befestigter Straßen geliefert oder von Wohnmobiliten ufernahe Wiesen angesteuert werden sollen – diesem Sprinter dürfte kaum eine Zumutung zu groß sein. Dass es sogar ohne Getriebeuntersetzung

---

funktioniert, hat einen einfachen Grund: Der erste der neun Gänge ist so kurz übersetzt, dass die maximal 450 Newtonmeter Drehmoment ihre volle Wirkung entfalten können. Was weitere technische Einzelheiten des neuen 4x4-Sprinters angeht, gibt sich Mercedes wortkarg. Die Werte zu Abmessungen und Bodenfreiheit orientierten sich am Produktvorgänger, der Verbrauch sei aber günstiger geworden, heißt es.

Aber nicht nur als Geländebezwinger soll der Sprinter Punkte sammeln. Lieferdienste haben Konjunktur, Paketzusteller leisten Schwerstarbeit. Sie zu entlasten, ist Ziel der neuen „Speed-Delivery-Door“, die Mercedes für den großen Van anbietet. Dabei handelt es sich um eine automatische, sensorgesteuerte Doppelschwingtür auf der Beifahrerseite, die auf Wunsch die seitliche Schiebetüre zum Laderaum ersetzt.

Eine Lichtschranke erkennt den Fahrer, sobald dieser vom Fahrersitz aus den Laderaum betritt. Die Speed Delivery Door wird daraufhin automatisch entriegelt und geöffnet. Das spart Zeit und entlastet den Fahrer, denn dieser kann das Fahrzeug mit den Paketen in der Hand ohne weitere Handgriffe verlassen und die Tür schließt sich hinter ihm automatisch. Das Absetzen und erneute Anheben der Ware wie bei konventionellen Schiebetüren entfällt. Eine automatische Verriegelung lässt sich als zusätzliche Option mitbestellen. Weiterer Vorteil für mehr Sicherheit: von innen ist die Speed Delivery Door durchsichtig. Der Fahrer kann deshalb vor dem Ausstieg den Fußweg im Auge behalten. Das Kollisionsrisiko mit Passanten, insbesondere Radfahrern, wird dadurch reduziert.

In diesem Monat soll bereits der Verkauf des neuen Sprinters 4x4 beginnen. Das bisherige Modell mit 190-PS-Motor, zuschaltbarem Allradantrieb und Sieben-Gang-Automatik war in der einfachsten Version für einen Nettopreis von 55.840 Euro zu haben. Zwar sei die Preisfindung für den Nachfolger noch nicht abgeschlossen, ist von Mercedes zu hören, doch dürfe man sich getrost auf eine Ermäßigung von etwa 3800 Euro freuen.  
(aum/Axel F. Busse)

---

## Bilder zum Artikel



Mercedes-Benz Sprinter 4x4.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Axel F. Busse



Mercedes-Benz Sprinter 4x4.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Axel F. Busse



Mercedes-Benz Sprinter 4x4.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Axel F. Busse



Mercedes-Benz Sprinter 4x4.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Axel F. Busse



Mercedes-Benz Sprinter 4x4.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Axel F. Busse

---



Mercedes-Benz Sprinter 4x4.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Axel F. Busse



Mercedes-Benz Sprinter 4x4.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Axel F. Busse

---