

# Einer kommt durch

Mit Allradantrieb entwickelt der Bestseller unbekannte Talente auf Schnee und Eis. Er kommt auch dort durch, wo der Hecktriebler längst passen muss.



Allrad-Crewbus für Profis: Der traktionsstarke Sprinter 4x4 steht in vielen Varianten mit Gesamtgewichten von 3,5 bis 5,0 t zur Verfügung.



**Volle Traction auf Tastendruck:** Die Vorderachse wird bei Bedarf zugeschaltet, DSR sichert selbsttätig beim Bergabfahren.

Die aktivierten Systeme werden im Display angezeigt.



**G**eht es um Sicherheit, lassen Sprinter-Fahrer nichts auf ihr Vehikel kommen. Nur wenn der Winter die Fahrbahnen mit Schnee und Eis zusetzt, haben sie wenig zu lachen. Da gilt es sofort, das Fahrpedal mit viel Gefühl zu behandeln – nicht wegen des Schleuderns, nein – sondern um ganz profan vorwärts zu kommen. An verschneiten Steigungen ist längst Schluss, wo große Busse noch locker bergan schieben. Der normale Sprinter-Minibus hat das Problem eines jeden Hecktrieblers – eine zu wenig belastete Antriebsachse. Doch für den, der im Winter hoch hinaus möchte oder muss, gibt es eine traktionsstarke Minibus-Alternative: den Sprinter 4x4. Der bietet das entscheidende Plus an Traction, um Urlauber oder Schulkinder sicher in tief verschneite Bergdörfer zu bringen oder zurück. Und der vor größeren Schneeanstimmungen nicht zurück schrecken muss – er ist zwar kein Offroader, steht aber rund 10 Zentimeter höher in den Federn.

Sonst ist der Allradler ein Sprinter mit allen gewohnten Qualitäten. Ein übersichtliches Cockpit, das jeder kennt, die Türen schließen satt, der Sprinter fährt wie gewohnt. Dank der stärkeren Stabilisatoren etwas straffer viel-

ANZEIGE

**BUSTOWN**  
Alles was ein Bus braucht!  
Boeckels

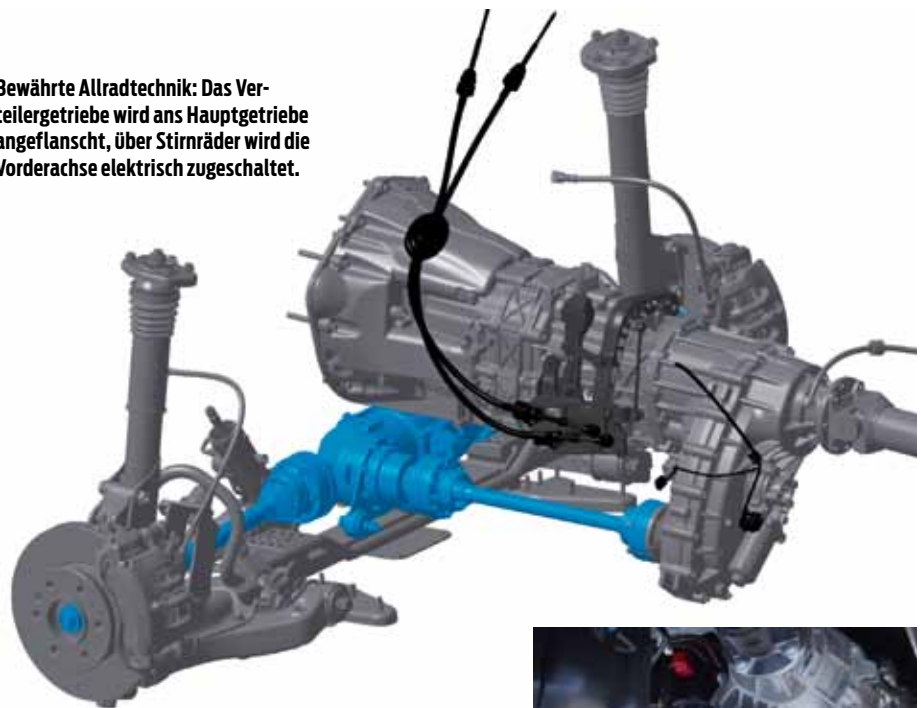
☎ 021 54/95 80-0  
[www.boeckels.de](http://www.boeckels.de)

leicht, um die Wankneigung einzudämmen. Für den Vortrieb reicht im Normalfall die Hinterachse. Wird es dann es knifflig, macht es der Allrad-Sprinter seinem Fahrer nicht schwer. Per Tastendruck wird der Vorderrad-antrieb aktiviert. Dann übernimmt im Unter-

geschoss die elektronische Traktionsregelung das Regiment: Jetzt genügt dosiertes Gas geben und lenken, den Rest erledigt die Technik.

Das Zuschalten des Allradantriebs erfolgt bei laufendem Motor entweder im Stand oder bei niedrigen Geschwindigkeiten bis 10 km/h. Ein Elektromotor rückt dann am Verteilergetriebe ein Stirnradpaar ein. Dann verteilt sich im Normalfall die Antriebskraft im Verhältnis 35:65 Prozent auf die Vorder- und Hinterachse. Das Fahrverhalten, das sich damit einstellt, gleicht dem des normalen Sprinter-Hecktrieblers. Der Vierradantrieb führt dabei nicht zu einem starren Durchtrieb, die Kraftübertragung erfolgt variabel, so bleiben alle Elemente des serienmäßigen ESP wie ABS, ASR, der Brems- und der Anfahrsassistent aktiv.

**Bewährte Allradtechnik: Das Verteilergetriebe wird ans Hauptgetriebe angeflanscht, über Stirnräder wird die Vorderachse elektrisch zugeschaltet.**



ANZEIGE

## Lösung mit Low Range

Statt mit mechanischen Differenzialsperren arbeitet der Allradantrieb des Transporters mit dem elektronischen Traktionssystem 4ETS. Und das funktioniert so: Verlieren einzelne Räder auf rutschigem Untergrund die Traktion, bremst das System durchdrehende Räder mit kurzen Impulsen ab und erhöht damit das Antriebsmoment an den Rädern mit gutem Grip. In diesen Situationen empfiehlt der Instruktor „mehr Gas“, damit wühlt sich der Sprinter durch Schnee und Eis und befreit sich aus der schlüpfrigen Situation. Einfach für den Fahrer, dabei eine einfache konstruktive Lösung, die zudem die Nutzlast nur wenig schmälert. Das Mehrgewicht des Allradantriebs, sagt der Hersteller, beträgt nur bis zu 135 kg.

Geht es steil bergauf und muss man dabei hohe Fahrwiderstände überwinden, kann das optionale Untersetzungsgetriebe „Low Range“ eine Lösung sein. Aktiviert wird es bei laufendem Motor, eingeschaltetem Allradantrieb und mit getretener Kupplung. Damit verkürzt sich die Übersetzung um 42 Prozent und erhöht proportional dazu das am Rad verfügbare Drehmoment. Damit überwindet der Sprinter

vereiste Steigungen kupplungsschonend mit jederzeit ausreichender Zugkraft, fürs schlupfminimierte Anfahren genügt die Leerlaufdrehzahl. Für sichere Bergabfahrten empfiehlt sich das optionale DSR-System ( Downhill Speed Regulation). Der Fahrer stellt per Tempomat die gewünschte Geschwindigkeit ein, die im Zusammenspiel von Motor, Getriebe und gezielten Bremsengriffen gehalten wird.

Die Frage nach verfügbaren Motoren ist schnell geklärt. Nur der Einstiegsmotor mit 95 PS ist mit dem Allradantrieb nicht zu haben. Die zwei Vierzylinder-CDI mit 129 und 163 PS dürften wirtschaftlichen Ansprüchen allemal genügen. Das sechszylindrige Komforttriebwerk, ein V6-CDI mit drei Liter Hubraum bietet mit 190 PS mehr Dampf, als man braucht. Alle drei erfüllen bereits die Euro-6-Abgasgrenzwerte – getankt wird ab jetzt nicht nur Diesel, sondern auch Adblue.

## Fazit

Es ist schon verblüffend, wie souverän sich der Sprinter-Crewbus mit Allradantrieb fährt. Den bekommt man übrigens nicht nur für 3,5-Tonner, sondern auch für zwillingsbereifte Fünftonner. Ein Steckenbleiben ist selbst bei extremen Verhältnissen vermeidbar. Überdies hält Mercedes-Benz eine Berganfahrhilfe bereit. Die man freilich nicht benötigt, wenn man das automatische Siebengang-Getriebe wählt – das beste Sprinter-Getriebe. Zu guter Letzt noch der Preis: Exakt 8.391 Euro mehr verlangt Mercedes für den Allradantrieb – wer ihn braucht, findet ihn wohlfeil.

**Wolfgang Tschakert**



**Das kompakte Verteilergetriebe ragt nach unten kaum über den Motorträger hinaus.**



**Der allradgetriebene Minibus spurt sicher, wo ein Hecktriebler längst passen muss.**