



FAHRBERICHT MERCEDES-BENZ-TRANSPORT MIT ALLRADANTRIEB

Das Einmaleins des 4x4

Ob Vito, Sprinter oder Vario – sie alle toben sich bei Bedarf als 4x4 in der Kiesgrube und im Gelände aus.

Ihr Spielfeld ist die Kiesgrube: Ob Vito, Sprinter oder Vario, alle drei sind mit Allradantrieb zu bekommen, jedoch jeweils spezifisch auf den Einsatz zugeschnitten.

Die Devise ist einfach: Mercedes liefert alle Transporter auf Wunsch mit Allradantrieb. Ob Vito/Viano, Sprinter oder Vario, alle gibt es als 4x4, wenn auch nicht in jeder Motor-, Getriebe-, Karosserie oder Gewichtsvariante. Rund zehn Prozent der Jahresfertigung, erläutert Transporterchef Volker Mornhinweg, wird als Allradmodell verkauft. Macht zuletzt deutlich mehr als 20.000 4x4-Transporter im Jahr. Die Zahl setzt sich aus etwa 15.000 Vito/Viano, etwa 8.000 Sprinter und einer Handvoll Vario 4x4 zusammen. Sie war auch in Krisenzeiten verblüffend konstant – Allradkäufer brauchen für ihre Jobs eine Problemlösung, ob die Konjunktur nun rennt oder auf der Stelle tritt. Also ab mit den Transportern in die Kiesgrube.

Das ist die Höhe: Der Vito 4x4 wächst durch Allradantrieb um 8 cm, erreicht mit flachem Dach fast das Transporter-

Gardemaß von 2 m. Ursache ist der geänderte Vorderachs-Fahrschemel, notwendig für den zusätzlichen Antrieb vorn – irgendwo müssen Verteilergetriebe und Antriebswellen schließlich hin.

Der permanente Allradantrieb des Vito 4x4 basiert auf dem Traktionssystem 4ETS, das unter anderem in der ML-Klasse arbeitet. Die Formel klingt kompliziert, doch ihr Ergebnis ist aus Fahrersicht sehr einfach: beherzt Gas geben, alles andere regeln elektronische Heinzelmännchen. Im normalen Fahrbetrieb verteilt die Technik die Antriebskraft im Verhältnis ein Drittel zu zwei Drittel zwischen Vorder- und Hinterachse. Damit bleibt das weitgehend neutrale Fahrverhalten des Vito auf der Straße erhalten. Verliert auf rutschigem Geläuf oder bei Fahrten über Stock und Stein ein Rad die Bodenhaftung, wird es abgebremst und die überschüssige Kraft automatisch auf

die anderen Räder umgeleitet – eine Warnleuchte weist auf den veränderten Antriebszustand hin.

Die Kraftverteilung funktioniert selbst dann, wenn drei Räder ohne Traktion sind. Damit ersetzt die Technik bis zu drei Differenzialsperren – auch wenn eine handfeste mechanische Sperre von anderem Kaliber ist. Denn droht bei extremem Gelände ein Hitzekollaps der Bremse, nimmt die Mercedes-Elektronik die Sperrwirkung automatisch zurück – damit lässt jedoch automatisch ebenfalls die Zugkraft nach. Dafür muss der Vito jedoch in tiefgründigem Schlamm oder Sand unterwegs sein – nicht unbedingt sein Metier.

Außer der höheren Karosserie mit entsprechend angehobener Sitzposition merkt der Fahrer keinen Unterschied zum gewöhnlichen Vito, weder Antriebs-

einflüsse in der Lenkung noch Verspannungen im Antrieb. Aufgrund der Höherlegung fallen indes Böschungswinkel und Rampenwinkel des Vito günstiger aus, wichtig auf Feldwegen oder in leichtem Gelände. Auch die Steigfähigkeit nimmt zu: Wer tapfer auf dem Gas steht, der sieht am Steilhang irgendwann über sich nur noch den Himmel. Und spürt bei der anschließenden steilen Bergabfahrt seinen Magen.

Wichtig auf und abseits der Straße: Das serienmäßige ESP des Vito bleibt beim Allradantrieb mit allen Funktionen erhalten. Für maximale Traktion kann der Fahrer jedoch per Tastendruck eingreifen und die Antriebsschlupfregelung ASR kurzfristig abschalten. Mit erhöhtem Schlupf wühlt sich der Vito dann durch losen Untergrund. ASR meldet sich nach einer gewissen Zeit und bei Geschwindigkeiten um 50 km/h automatisch wieder zurück. Wer die Technik schalten und



Vito 4x4: Der permanente Allradantrieb regelt die Zugkraft wie von Geisterhand: Gas geben lenken, bremsen – mehr hat der Fahrer nicht mehr zu tun.

walzen lässt und mit dosiertem Gas arbeitet, erreicht durchaus eindrucksvolle Fahrleistungen. Trotzdem: Wenn's hart zur Sache geht, schürft der Vito 4x4 den Boden auf – er ist und wird kein Geländewagen, für harte Jobs sind andere zuständig.

Aus Unternehmenssicht kostet der Allradantrieb zunächst einen Aufpreis von netto 3.143 Euro, hinzu kommt die Zwangskopplung mit einem Automatikgetriebe für weitere 1.854 Euro. Das Mehrgewicht von 80 kg ist überschaubar, zumal der Vito 4x4 serienmäßig mit 3,05



Für Globetrotter

Das Buch **Links + Rechts der Autobahn** funktioniert überall – ohne Strom, ohne Netz

Für Strategen

www.autobahn-guide.com
Touren und Hotels bequem am Schreibtisch planen



Für Spontane

Hotel Guide – die App
Aussuchen, anrufen, hinfahren

... und was für ein Typ sind Sie?



Mit uns bewegen Sie was.



Carnehl 4-Achs Motorwagenaufbau, mit konischer Halbschalenmulde, 18 m³ Inhalt



Carnehl Kompaktkipper, 20 m³ Inhalt, 38 Tonnen zulässiges Gesamtgewicht

Carnehl Fahrzeugbau Pattensen GmbH & Co. KG

Johann-Koch-Straße 13 · D-30982 Pattensen
Telefon: +49 (0) 51 01 91 98-0 · Telefax: +49 (0) 51 01 91 98-33
E-Mail: fahrzeugbau@carnehl.eu

www.carnehl.eu



Der Sprinter 4x4 liegt 110 Millimeter höher als sein zweiradgetriebener Bruder. Die Antriebstechnik entspricht der des Vito, jedoch ist der Allradantrieb zuschaltbar und es gibt optional eine Untersetzung.

t Gesamtgewicht vorfährt. Der simple Umgang mit dem Allradantrieb ohne jeden Eingriff des Fahrers spricht für eine lange Lebensdauer ohne Schäden durch Fehlbedienung. Basismodell ist der kräftige Vito 113 CDI mit 100 kW (136 PS).

Fahrzeugwechsel. Gleich um 110 mm wächst der Mercedes Sprinter mit Allradantrieb in die Höhe. Mercedes gönnt ihm deshalb als Einstiegshilfe einen Haltegriff an der A-Säule. Die hohe Sitzposition im Sprinter 4x4 ähnelt bereits einem Leicht-LKW. Wird man den Vito Allrad auch einem ungeübten Fahrer für gewöhnliche Alltagseinsätze in die Hand drücken – er soll von der Technik nichts merken –, so ist der Sprinter bereits ein Spezialist für harte Einsätze.

Gleichwohl unterscheidet sich die Allradtechnik des Sprinter nicht von der des Vito – auch hier fasst der Begriff 4ETS diverse elektronische Regelfunktionen zusammen, die den Transporter auf ebenso unauffällige wie effektive Weise durch Dick und Dünn ziehen. Der Allradantrieb arbeitet im Sprinter 4x4 exakt identisch – er will jedoch dazu aufgefordert werden. Im normalen Straßenverkehr treibt der Sprinter ausschließlich die Hinterachse an. Erst ein Tastendruck aktiviert den zusätzlichen Vorderradantrieb, sichtbar im Display zwischen Tacho und Drehzahlmesser. Dann rückt ein Elektromotor am Verteilergetriebe ein Stirnradpaar ein. Auch hier ist die Grundverteilung dann ein Drittel zu zwei Drittel und im Gelände variabel.

Im Unterschied zum Vito erhält der Sprinter durch einen weiteren Tastendruck zusätzlichen Schub: Ein Untersetzungsgetriebe reduziert die maximale Geschwindigkeit in den einzelnen Gängen um 42 Prozent und erhöht entsprechend die Zugkraft. Damit wühlt sich der Sprinter mutig durch unwegsamen Untergrund und kraxelt ansehnliche Steigungen hinauf. Sie würden sich vor dem zweiradgetriebenen Sprinter zu unüberwindlichen Hindernissen auftürmen. Der Fahrer spürt dabei ein leichtes Kribbeln in der Pedalerie – es wird nicht nur an der zusätzlichen Anspannung auf unwegsamem Terrain liegen.

Zurück auf der Straße werden ebenfalls Vorzüge deutlich: In kritischen Fahrsituationen verleiht der Allradantrieb dem Sprinter weitere Fahrstabilität. Schnelle Ausweichmanöver auf nasser oder rutschiger Fahrbahn etwa quitiert er höchstens mit einem Achselzucken, wenn der zweiradgetriebene Sprinter schon im Grenzbereich unterwegs ist.

Der zuschaltbare Antrieb – auch hier mit einem Automatikgetriebe gekoppelt – knabbert je nach Ausführung des Sprin-

Krampe
QUALITÄT AUF RÄDERN

Made in Germany

- Erdbaukipper für Schlepperzug
- Hakenlift-Abrollkipper 8-30 t, für 40, 60 oder 80 km/h

Telefon: 0 25 41 / 80 178-0 · www.krampe.de



ter mit 115 bis 135 kg an der Nutzlast. Er erhöht den Preis um netto 8.142 Euro – ein Fall für Profis also, die wissen, was sie wollen. Wer so viel Geld ausgibt, sollte an weiteren 519 Euro für die empfehlenswerte Getriebe-Untersetzung nicht sparen. Es gibt den Sprinter ab 95 kW (129 PS) Motorleistung, in zahlreichen Karosserievarianten sowie mit 3,5 und 5,0 t Gesamtgewicht, in der höheren Ausführung mit Zwillingsbereifung. Die Wahl haben Käufer auch beim Getriebe: Sechsgangschaltgetriebe oder Wandlerautomatik sind zu bekommen.

Der nächste Transporter hat unter Eingeweihten das Zeug zum Kultobjekt: Der Mercedes Vario ist nun wirklich ein Fall fürs Grobe. 1986 als T2 auf die Welt gekommen, hat sich seither zwar der Name geändert, jedoch nicht das Blech. In diesem Jahr feiert der Vario sein Silberjubiläum, längst hat er den Grad der Sterblichkeit überschritten.

In kritischen Fahrsituationen verleiht der Allradantrieb dem Sprinter weitere Fahrstabilität.

Sein Blech erinnert an eine Burg, der unkaputtbare Großtransporter mit 7,5 t Gesamtgewicht ist für Einsätze im Gelände wie geschaffen. Der permanente Allradantrieb des Vario 4x4 verteilt die Kraft in einer Relation von 28 zu 72 Prozent zwischen den Achsen. Per Kippschalter erhöht der Fahrer per Untersetzung die



Er steckt viel ein und teilt auch aus: Der Vario 4x4 ist ein rustikaler Transporter, der die Füße schon mal auf den Tisch legt. In Stiefeln, versteht sich.

Zugkraft. Damit nicht genug: Ebenfalls per Schalter kann der Fahrer zunächst das Längsdifferenzial und zusätzlich das Differenzial an der Hinterachse sperren. Spezielle Reifen tun ihr Übriges. Das Ergebnis ist beeindruckend: Beladen ackert sich der Vario 4x4 Steigungen von bis zu 70 Prozent empor.

Zur Härte im Nehmen gesellt sich beim Vario 4x4 auch eine gewisse Härte im Austeilen: Der Federungskomfort ist überschaubar, über Baumstämme scheint er fast zu springen. Wer nicht aufpasst, holt sich während der Geländefahrt im Fahrerhaus blaue Flecken. Kein Wunder, denn verstärkte Federn an beiden Achsen und ein verstärkter Stabilisator vorn verleihen dem großen Transporter einen rustikalen Auftritt.

Das Mehrgewicht des Allradantriebs von rund 400 kg steckt der Vario 4x4 locker weg, hat er doch von Hause aus eine hohe Nutzlast. Und abseits der Straße schaut niemand nach zulässigen Gesamtgewichten und Achslasten. Sein rauer Vierzylinder mit 4,25 l Hubraum leistet zwischen 95 kW (129 PS) und 130 kW (177 PS), wesentlicher ist das maximale Drehmoment von bis zu 675 Nm über einen breiten Drehzahlbereich. Wer nach dem Geländerritt den Schüttelmotor abstellt, bekommt in alter Tradition einen Knuff mit dem Schalthebel verpasst. Im Vario 4x4 fühlt er sich an wie ein Ritterschlag.

RANDOLF UNRUH

Alle Tests und Fahrberichte auch unter www.kfz-anzeiger.com



SCHWARZMÜLLER.com

BESTE QUALITÄT IN PRODUKTION UND SERVICE

- LKW-Aufbauten, Anhänger und Sattelanhänger in den Bereichen Kipper, Tieflader, Plateau, Kühl/Koffer, Tank, Holz/Rungen und BDF/Container
- Gebrauchtfahrzeuge zum günstigen Preis
- Umfassender Mietfahrzeugpool
- Ersatzteilservice
- Über 100 Servicepartner in Europa sorgen für schnelle Reparatur

Hauptwerk:
A-4785 Freinberg, Hanzing 11
Tel. +43 (0)7713/800-0
Fax +43 (0)7713/800-297
office@schwarzmueller.com

Zweigwerk:
D-94032 Passau, Haitzinger Str. 41
Tel. +49 (0)851/959 43-00
Fax +49 (0)851/959 43-40
office.passau@schwarzmueller.com