



Matsch fun:
Der Sprinter 4x4 lässt sich so
schnell weder von Steigungen
noch Schlammbädern
stoppen.



Da geht noch was: Bis zu 500 mm
Wassertiefe durchquert der Allradler.

Hoch hinaus, tief hinab

Fahrbericht: Sprinter 4x4. Besser und billiger – so hat man's gern.
Mercedes-Benz hat den Allrad-Sprinter überarbeitet.

Die erste Hürde heißt Fahrtür: Da Mercedes den Sprinter 4x4 vorn und hinten jeweils um eine Handspanne höhergelegt hat, liegt die gewohnte Trittstufe plötzlich 570 mm über der Fahrbahn. Also für den Ausflug in die Wildnis keine allzu enge Hose anziehen, Nähte in Gefahr.

Abseits der Straße

Und jetzt geht's hoch hinaus, die Rampe steilt so um die 100 Prozent in die Höhe, also 45 Grad. Unter uns festgefahrene Erde, über uns der Himmel. Vor uns? Keine Ahnung. Also anhalten, Kamerasystem mit Vogelperspektive einschalten. Kein böses Hindernis, kein Baumstumpf oder Felsbrocken in Sicht. Sanft aufs Gas, anfahren, der Allradantrieb packt zu, verteilt die Kraft von 140 kW (190 PS) und 450 Nm variabel zwischen den Achsen. Drunter tut's Mercedes beim 4x4 nicht. Mühelos setzt sich der Sprinter in Bewegung. Dank der Höherlegung und somit reichlich Bauchfreiheit rollt er ohne Schürfwunden über die Kuppe. Jetzt geht beeindruckend abwärts. Wegen des Gefälles von abermals etwa 100 Prozent wählt der Sprinter 4 km/h als Tempo.

Chance für die nächste Herausforderung: Fix anhalten im Gefälle, rückwärts anfahren. Kurzes Scharren mit den Hinterhufen, dann geht es genauso geschmeidig zurück wie zuvor hinauf. Oben auf der Kuppe kurzer Stopp, durchschnaufen, klasse Leistung. Fast möchte man dem Sprinter auf die Kruppe klopfen wie einem braven Pferd.

Der Parcours aber ist noch nicht zu Ende. Nun geht's erneut hinunter, dann gleitet der Sprinter 4x4 dank elektrischer Lenkung und Wandler-Automatikgetriebe mit leichter Hand und ohne Verspannungen um ein paar Ecken. Dahinter wartet ein hübsches Schlammbad. Hindurchpreschen wäre kein Problem. Also einfach mal mittendrin anhalten. Der Sprinter scheut auch jetzt nicht wie der sperrige Gaul beim unvergessenen Modernen Fünfkampf während der Olympischen Spiele im Sommer. Gerte, hau mal richtig drauf, Boxhieb in die Flanke? Der wahre Sprinter-Flüsterer gibt ein wenig Gas, souverän zieht sich der Transporter wie einst Münchhausen im Märchen am eigenen Schopf leise schmatzend aus dem Morast.



Hoch das Bein: Der Transporter bewältigt dank Höherlegung Kuppen und Verschränkungen.

Permanenter Allradantrieb

Das wirkt alles so einfach und elegant wie die Technik mit nun permanentem Allradantrieb dieses 4x4. Basis ist der Sprinter mit Hinterradantrieb, Herzstück eine

germodell verzichtet Mercedes, die neun Gänge der matschweich schaltenden Automatik regeln die Angelegenheit in Kooperation mit dem bärigen Drehmoment der zweifach aufgeladenen Maschine. Auch lässt sich bei Bedarf eine kürzere Achsübersetzung wählen.

Allfällige Allrad-Accessoires wie Differenzialsperre, Schutzplatten für den Unterboden, hochgelegte Luftansaugungen oder fette Reifen und Riesenräder überlässt Mercedes einschlägigen Spezialanbietern. Dieser Sprinter 4x4 will kein Allesüberwinder sein. Aber den Bautrupp in die Grube tragen, den Monteure zum Windrad, den Camper durch die nasse Wiese oder Urlaubsgäste zum Berghotel. In jeder Jahreszeit und bei jedem Wetter. Dafür genügen eine Steigfähigkeit von rund 100 Prozent, Winterreifen, Böschungswinkel von 26 bis 27 Grad vorn und 13 bis 23 Grad hinten, der Rampenwinkel von 18 bis 22 Grad und eine Wattiefe von bis zu 500 mm.

Lieferbar ist der Sprinter 4x4 mit den Radständen zwei und drei, mit allen Aufbauten, als Fahrgestell und bis 5,5 t zulässigem Gesamtgewicht. Und weil die Technik zwar effizienter aber doch einfacher ist als zuvor, sinken das Mehrgewicht des 4x4 auf rund 150 kg und der Mehrpreis um rund 3.800 Euro.

Drehen wir noch eine Runde, noch einen Blick in den Himmel aus dem Cockpit des Sprinter 4x4. Und dann geht's erneut tief hinab, mit Bedacht aussteigen, die Hosennähte, klar.

Randolf Unruh

ANZEIGE

elektronisch geregelte Lamellenkupplung zwischen den Achsen. Die Komponenten stammen aus dem wuchtigen Mercedes GLE und verteilen die Kraft vollvariabel und leise zwischen den Achsen. Angefahren wird immer als 4x4, dann geht's auf Asphalt als Hecktriebler weiter. Doch bei extremer Rückwärtsfahrt verwandelt sich der Mercedes wie soeben geübt sogar in einen Frontriebler. Auf eine zusätzliche Untersetzung à la GLE oder dem Vorgän-