

Mercedes-Benz Sprinter 4x4: zuschaltbarer Allradantrieb für Nutzfahrzeug-Profis

- **Variantenvielfalt für fast alle Kundenbedürfnisse**
- **CDI-Dieselmotoren bis zum V6 mit 140 kW (190 PS)**
- **Zuschaltbarer Allradantrieb und ESP ergänzen sich perfekt**

Er hat einer ganzen Fahrzeugklasse seinen Namen gegeben: Längst fahren Transporter rund um 3,5 t zulässiges Gesamtgewicht in Europa und darüber hinaus in der sogenannten Sprinter-Klasse. Der Sprinter sucht seinen Weg aber auch abseits der Straße: Als Sprinter 4x4 präsentiert er sich als traktionsstarkes Nutzfahrzeug für Einsätze bei Eis und Schnee oder im Gelände, solo oder mit Anhänger. Ein Fall vor allem für Nutzfahrzeug-Profis, aber auch für Abenteurer mit dem Reisemobil auf ungewöhnlichen Wegen.

Variantenvielfalt für fast alle Kundenbedürfnisse

Schotter, Erde, Nässe, Schnee, Eis – das ist die Bühne für den Sprinter 4x4. Er transportiert ebenso Hotelgäste ins Alpen-Resort wie den Monteur zum Windrad in die Wiese. Der Sprinter 4x4 zieht die Baumaschine aus der Grube oder bringt die Post zum Bergbauern. Ein Plus an Traktionsreserven kann in diesen und vielen weiteren Fällen entscheidend sein.

Gleichzeitig bringt der Sprinter 4x4 beste Anlagen mit: Er erfüllt höchste Ansprüche an Sicherheit und Komfort ebenso wie seine Geschwister mit Hinterradantrieb.

Beste Fahrstabilität auch in kritischen Situationen, gleichzeitig ein perfekter Arbeitsplatz – der Sprinter 4x4 ist der Mercedes unter den Allrad-Transportern.

CDI-Dieselmotoren bis zum V6 mit 140 kW (190 PS)

Gleichzeitig ist er der Allrad-Profi unter seinesgleichen. Sein Allradantrieb ist per Tastendruck zuschaltbar. Danach macht es die Elektronische Traktions-Regelung 4ETS dem Fahrer denkbar einfach: Wohldosiertes Gasgeben und Steuern genügt, alles andere erledigt die Technik. Der Allradantrieb ist ins serienmäßige Elektronische Stabilitäts-Programm ESP integriert, Allradantrieb und Sicherheitssysteme ergänzen sich perfekt.

Das gilt auch für die Motoren: CDI-Dieselmotoren vom Vierzylinder mit 95 kW (129 PS) bis zum V6 mit 140 kW (190 PS) sind für den souveränen Vortrieb zuständig. Sie sind mit Partikelfilter ausgerüstet und entsprechen alle der Abgasstufe Euro 5, auf Wunsch sogar der derzeit strengsten freiwilligen Stufe EEV. Für die Kraftübertragung steht ein höchst wirtschaftliches Sechsgang-Schaltgetriebe oder ein komfortables Automatikgetriebe zur Wahl.

Faszinierend ist die Vielzahl der Ausführungen: Allein aus Motoren, Karosserien und Gewichten multiplizieren sich mehr als 80 Ausführungen des Sprinter 4x4.

Sprinter 4x4: zuschaltbarer Allradantrieb, optionale Untersetzung

Der Sprinter 4x4 ist ein Allrad-Transporter für Profis. Baustelle und Gebirge, schneereiche Gegenden und Naturlandschaften – sein Einsatzgebiet ist vielseitig. Nicht weniger vielfältig sind die Berufsgruppen: Handwerker und Energieversorger, Forstwirtschaft und Abenteurer, Hotels und Baufirmen – dies sind nur einige Ausschnitte von vielen Möglichkeiten.

Entsprechend professionell ist der Allradantrieb im Sprinter 4x4 ausgelegt. Er basiert auf dem Elektronischen Traktions-System 4ETS von Mercedes-Benz. Diese Technik findet sich ebenfalls in Vito 4x4 und Viano 4Matic sowie in Pkw mit Stern bis zur ML-Klasse bestens bewährt. Im Unterschied zum Allradantrieb in Vito und Viano ist der 4x4-Antrieb im Sprinter jedoch zuschaltbar. Damit wird den besonders vielfältigen Einsatzbedingungen des Transporters Rechnung getragen. Das Zuschalten des Allradantriebs erfolgt bei laufendem Motor im Stand oder bei niedrigen Geschwindigkeiten bis 10 km/h. Ein Elektromotor rückt in diesem Fall am Verteilergetriebe ein Stirnradpaar ein.

Der zuschaltbare Allradantrieb des Sprinter führt im Unterschied zu anderen Systemen dieser Art nicht zu einem starren Durchtrieb. Die Kraftübertragung erfolgt variabel, alle Elemente des serienmäßigen ADAPTIVE ESP sind auch bei Allradantrieb in Funktion, ebenso wird die Antriebsschlupfregelung ASR aktiviert.

Der Einsatz des Sprinter 4x4 in den Händen von Vollprofis wird auch an einem zusätzlichen Extra deutlich: Der Allrad-Transporter verfügt auf Wunsch über das zusätzliche Untersetzungsgetriebe „Low Range“. Per Tastendruck im Stand bei laufendem Motor

und aktiviertem 4x4-Antrieb eingeschaltet, verkürzt sich die Übersetzung um den Faktor 1,42, also um 42 Prozent. Entsprechend reduzieren sich die Maximalgeschwindigkeiten in den einzelnen Gängen und die Zugkraft steigt. Der Sprinter kann nun kupplungsschonend und vorausschauend mit niedrigen Geschwindigkeiten im Gelände gefahren werden. Der Einsatz der Untersetzung empfiehlt sich bei häufigen Rangiermanövern zur Reduzierung der Kupplung sowie bei einem hohen Streckenanteil in bergigen Gebieten sowie bei häufigem Einsatz mit voller Auslastung oder Anhängerbetrieb im Gelände.

Das Traktionssystem 4ETS ersetzt bis zu drei Differenzialsperren

Die weitere Technik des Allradantriebs im Sprinter 4x4 entspricht Vito 4x4 und Viano 4Matic. Ist der Allradantrieb zugeschaltet, wird die Antriebskraft des Sprinter 4x4 im normalen Fahrbetrieb im Verhältnis von 35:65 auf Vorder- und Hinterachse übertragen. Damit ist ein Fahrverhalten gewährleistet, das sich im Alltagsantrieb nur unwesentlich vom gewohnten Hinterradantrieb des Sprinter unterscheidet.

Statt mit mechanischen Differenzialsperren arbeitet der Allradantrieb mit dem Elektronischen Traktions-System 4ETS: Verlieren eines 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. Der automatische Bremseneingriff mittels 4ETS kann die Wirkung von bis zu drei Differenzialsperren simulieren: Längssperre, Hinterachs- und Vorderachssperre.

Die Entwickler haben das Verteilergetriebe direkt am Hauptgetriebe angeflanscht. Der Vorderachsenantrieb ist sehr kompakt gehalten. Er besitzt eine Ölfüllung auf Lebensdauer und ist ebenso wartungsfrei wie die zusätzlichen Antriebswellen der Vorderachse.

Volle Integration in das Stabilitätsprogramm ADAPTIVE ESP

4ETS ist vollständig in das Elektronische Stabilitäts-Programm ADAPTIVE ESP integriert. Es ist in seiner Regelcharakteristik speziell an den Allradantrieb angepasst. Dabei bleiben sämtlich Funktionen des ADAPTIVE ESP erhalten: Antiblockiersystem ABS, Antriebsschlupfregelung ASR, Elektronische Bremskraftverteilung EBV, Bremsassistent BAS und Anfahrassistent AAS.

Von besonderer Bedeutung bei den vielfältigen Aufbauten des Sprinter ist die Erkennung von Ladung sowie des Schwerpunkts (Load Adaptive Control LAC). ADAPTIVE ESP registriert durch die Fahrzeugbewegungen zum Beispiel bei Sonderaufbauten einen hohen Schwerpunkt und passt die Regelcharakteristik darauf an. Speziell im Gelände erhöht ADAPTIVE ESP damit die Sicherheit, etwa beim seitlichen Befahren von Böschungen mit großer Fahrzeugschräge.

In Verbindung mit einer werksseitig installierten Anhängerkupplung ergänzt eine Anhängerstabilisierung das System. Sie wirkt Pendelbewegungen des Anhängers mit gezielten Bremsengriffen auf einzelne Räder entgegen. Das Zusammenspiel von Allradantrieb und ESP ist perfekt: Das Gespann wird unverzüglich stabilisiert und wieder auf Kurs gebracht.

Höher gelegte Karosserie zugunsten der Geländeeigenschaften

Zwar ist der Sprinter 4x4 kein Offroader, aufgrund seiner vorn um 110 mm und hinten um 80 mm angehobenen Karosserie nähert er sich jedoch mit seinen Eigenschaften bereits Geländewagen – abhängig von Radstand und Aufbau. So beträgt der der Böschungswinkel vorn beim Sprinter mit 3,5 t zulässigem Gesamtgewicht 28 Grad statt 18 Grad beim Sprinter mit konventionellem Hinterradantrieb und hinten beim Kastenwagen mit kurzem Überhang 27 Grad (22 Grad). Der Rampenwinkel – wichtig beim Überfahren von Kuppen – beläuft sich beim Sprinter 4x4 mit Standard-Radstand auf 25 Grad statt 17 Grad. Je nach Motorisierung liegt die Steigfähigkeit um etwa 20 Prozent höher als beim konventionell angetriebenen Sprinter. Imponierend ist mit 610 mm auch die Wattiefe des Transporters (Sprinter 4x2: 500 mm).

Aufgrund der Höherlegung ragen die gewohnten Zusatz-Blinkleuchten in den Außenspiegeln über die gesetzlich vorgeschriebene Maximalhöhe hinaus. Deshalb verfügt der Sprinter 4x4 über seitliche Blinkleuchten in den vorderen Seitenteilen der Karosserie. Aus dem gleichen Grund sind bei Kastenwagen und Kombi

Nebelschlussleuchte und Rückfahrscheinwerfer im Stoßfänger integriert.

Zwei Gewichtsvarianten erfüllen Transportwünsche

Das Mehrgewicht des Allradantriebs im Sprinter 4x4 beläuft sich je nach Ausführung auf nur 115-135 kg. Das vergleichsweise niedrige Mehrgewicht ist auf 4ETS mit dem Verzicht auf mechanische Sperrdifferenziale zurückzuführen. Ist eine besonders hohe Nutzlast gefragt, steht der Sprinter 4x4 nicht nur mit 3,5 t, sondern auch mit 5,0 t zulässigem Gesamtgewicht zur Verfügung.

In der Fahrpraxis überzeugt der Sprinter 4x4 durch ausgezeichnete Beherrschbarkeit und perfekte Traktion. Er vermittelt die markentypische Sicherheit und Souveränität sowie den gleichen Komfort wie ein konventionell angetriebener Sprinter. Während des Anfahrens drehen bei eingeschränkter Traktion zunächst kurz die Hinterräder durch. Die Warnleuchte blinkt bei jeder Geschwindigkeit, wenn mindestens ein Reifen die Haftgrenze überschritten hat. Für eine optimale Traktion sollte der Fahrer im unteren Geschwindigkeitsbereich trotz blinkender Warnleuchte eine erhöhte Gaspedalstellung wählen. 4ETS regelt selbständig radindividuell den Schlupf und das optimale Sperrmoment.

ASR für definierte Fahrsituationen abschaltbar

Je nach Fahrsituation empfiehlt es sich, die Antriebsschlupfregelung ASR des Sprinter 4x4 per Tastendruck auszuschalten. In diesem Fall werden die Regelschwellen kurzfristig aufgeweitet, um etwa im Schneekettenbetrieb oder auf Schotterstraßen durch

erhöhten Schlupf die Traktion zu erhöhen. In einem Geschwindigkeitsbereich zwischen 40-60 km/h wird die ASR-Funktion automatisch wieder aktiviert. Gleiches gilt bei einem unzulässig hohen Schlupf sowie nach mehr als zehn Sekunden im Modus ASR Off. Auch bei ausgeschaltetem ASR bleibt ESP aktiviert.

Ohnehin vermeidet 4ETS kritische Fahrsituationen. So wird bei steigender Geschwindigkeit die Sperrwirkung innerhalb einer Achse reduziert, um zugunsten der Fahrstabilität Gierbewegungen (Drehungen um die Hochachse) zu vermeiden. Auch werden die Bremsmomente aller Räder so miteinander verrechnet, dass in aller Regel Bremsmomente an maximal drei Rädern erfolgen. Überschreitet der Gesamtschlupf aller Räder den berechneten Schlupf, so reduziert 4ETS das Antriebsmoment des Motors. Ebenfalls ist ein Überhitzen der Bremsanlage trotz der Eingriffe ausgeschlossen: Steigt bei extremem Einsatz im Gelände die Temperatur der Bremse auf unzulässige Werte, reduziert 4ETS die Sperrwirkung selbständig so lange, bis die Bremse wieder abgekühlt ist. Der Fahrer wird darauf durch eine Kontrollleuchte aufmerksam gemacht.

Kraftvolle Dieselmotoren mit vier und sechs Zylindern

Sauber, sparsam und mit bester Performance dank großer Durchzugskraft: Der Mercedes-Benz Sprinter 4x4 profitiert von der neuen Generation der Dieselmotoren von Mercedes-Benz. Sie wurde im Frühjahr 2009 im Sprinter erstmals bei Transportern eingeführt und hat sich seitdem hervorragend bewährt. Eine Besonderheit des Sprinter 4x4: Es gibt ihn sowohl mit den besonders wirtschaftlichen CDI-Vierzylindern mit 2,15 l Hubraum als auch mit dem besonders leistungsstarken CDI-V6-

Dieselmotor mit 3,0 l Hubraum und herausragenden Leistungsdaten. Der V6 hat eine Alleinstellung in dieser Fahrzeugklasse und empfiehlt sich für Fahrzeuge mit ständig hoher Auslastung, im Anhängerbetrieb oder beim Wunsch nach souveränen Fahrleistungen unter allen Bedingungen.

Saubere und laufuhige Triebwerke

Sämtliche Motoren erfüllen die Abgasstufe Euro 5. Niedrige Verbrauchswerte reduzieren gleichzeitig den CO₂-Ausstoß. Die Triebwerke verfügen über einen Oxidationskatalysator, einen Partikelfilter sowie eine gekühlte Abgasrückführung. Den Sprinter 4x4 gibt es in drei Motorvarianten:

- Sprinter 313/513 CDI 4x4
4 Zylinder, 2.143 l Hubraum
Leistung 95 kW (129 PS) bei 3800/min
max. Drehmoment 305 Nm bei 1200-2400/min
- Sprinter 316/516 CDI 4x4
4 Zylinder, 2.143 l Hubraum
Leistung 120 kW (163 PS) bei 3800/min
max. Drehmoment 360 Nm bei 1400-2400/min
- Sprinter 319/519 CDI 4x4
V6 Zylinder, 3,0 l Hubraum
Leistung 140 kW (190 PS) bei 3800/min
max. Drehmoment 440 Nm bei 1400-2400/min

Alle Dieselmotoren überzeugen mit hoher Durchzugskraft. Zwei oben liegende Nockenwellen betätigen insgesamt 16 Ein- und Auslassventile – beim V6 sind es sogar jeweils zwei Nockenwellen pro Zylinderbank und zusammen 24 Ventile. Der Antrieb der Nockenwellen erfolgt jeweils über eine Kombination aus Zahnrädern und eine kurzen Kette, eine Basis für nahezu unverwüsthliche Haltbarkeit.

Besonders breiter nutzbarer Drehzahlbereich

Ein Common-Rail-System übernimmt die Einspritzung des Kraftstoffs. Sie erfolgt höchst präzise durch Magnetventile und Siebenloch-Einspritzdüsen (V6: piezobetätigte Achtloch-Einspritzdüsen). Die Aufladung übernehmen bei den Vierzylindern zwei in Reihe geschaltete Abgasturbolader. Beim V6-Motor ist dafür ein einzelner Turbolader mit variabler Turbinengeometrie zuständig. Auffallend ist die hohe Durchzugskraft aller Motoren mit einem hohen maximalen Drehmoment bereits bei außergewöhnlich niedrigen Drehzahlen.

Die Kombination aus dieser großen Zugkraft und einer Nenndrehzahl von 3800/min ergibt einen außergewöhnlich breiten nutzbaren Fahrbereich zwischen etwa 1000 und 4000 Umdrehungen. Fahrer des Sprinter 4x4 profitieren davon besonders im Gelände, da der Sprinter 4x4 extrem schaltarm gefahren werden kann. Das reduziert die Gefahr von Zugkraft- und damit Traktionsverlust, auch steht die

volle Aufmerksamkeit des Fahrers für die Strecke erhalten.

Die Kombination von Common-Rail-Einspritzung, hinten liegendem Nockenwellenantrieb sowie von zwei gegenläufig rotierenden Ausgleichswellen führt bereits bei den Vierzylindermotoren zu einer hohen Laufkultur. Der V6 übertrifft die Vierzylinder nochmals, bedingt schon durch sein Konstruktionsprinzip. Hinzu kommen speziell bei diesem Motor versetzte Hubzapfen und eine Ausgleichswelle.

Innovative Technik senkt den Kraftstoffverbrauch

Obwohl bei Transportern mit Allradantrieb hohe Traktion im Mittelpunkt steht: Mercedes-Benz senkt gleichzeitig mit innovativer Technik den Kraftstoffverbrauch. Ob geregelte Öl- und Kühlwasserpumpe oder eine geregelte Lichtmaschine und die bedarfsgerechte Spritzölkühlung der Kolben – alle diese Techniken haben zusammen mit der neuen Motorengeneration von Mercedes-Benz im Frühjahr 2009 ihre Premiere in Transportern erlebt und senken auch den Dieserverbrauch beim Sprinter 4x4.

Ein Fall für sich: Motoren für den Sprinter 4x4 Kombi

Von den anderen Versionen abweichend, arbeiten im Sprinter 4x4 Kombi mit Pkw-Zulassung aus Homologationsgründen zurzeit noch zwei Vierzylinder-Vorgängermotoren:

- Sprinter 311 CDI 4x4 Kombi
4 Zylinder, 2.148 l Hubraum
Leistung 80 kW (109 PS) bei 3800/min
max. Drehmoment 280 Nm bei 1600-2400/min

- Sprinter 315 CDI 4x4 Kombi
4 Zylinder, 2.148 l Hubraum
Leistung 110 kW (150 PS) bei 3800/min
max. Drehmoment 330 Nm bei 1800-2400/min

Schalt- und Automatikgetriebe stehen zur Wahl

Für die Kraftübertragung des Sprinter 4x4 stehen zwei Varianten zur Wahl: das wirtschaftliche Sechsgang-Schaltgetriebe ECO Gear oder auf Wunsch die besonders komfortable und millionenfach bewährte Fünfgang-Automatikgetriebe von Mercedes-Benz.

Das Schaltgetriebe ECO Gear überzeugt mit seiner großen Spreizung. Der kurz übersetzte erste Gang mit entsprechend hoher Zugkraft berücksichtigt typische Situationen wie Anfahren am Berg oder unter schwierigen Traktionsbedingungen. Der lang übersetzte sechste Gang senkt das Drehzahlniveau bei zügiger Fahrt auf Land- und Bundesstraßen oder auf der Autobahn.

Automatik und Allrad – eine perfekte Kombination

Bei Fahrten abseits der Straße hat die Kombination von Allradantrieb und Automatikgetriebe großen Charme: Ist schon der zuschaltbare Allradantrieb des Sprinter 4x4 mit dem Elektronischen Traktions-System 4ETS denkbar einfach in der Bedienung, so führt das Zusammenspiel von Allradantrieb und Automatik zu souveränem Vorwärtskommen selbst unter schwierigen Bedingungen: Der Fahrer muss sich nach Einschalten des 4x4-Antriebs nur noch dosiert Gas geben und kann

sich dank der perfekten Abstimmung des Antriebs voll auf das eigentliche Fahrgeschehen konzentrieren.

Einer für alle: der Sprinter 4x4 und seine Sonderaufbauten und Extras

Als echter Nutzfahrzeugprofi erfüllt der Mercedes-Benz Sprinter 4x4 auch besondere Wünsche. Wer Aufbauten außerhalb der klassischen Transporter-Karosserien sucht, wird im Programm „Van Solution“ fündig. Dreiseitenkipper aus Stahl oder Aluminium kommen für Bau sowie Garten- und Landschaftsbau gerade recht, unterschiedliche Kofferaufbauten für Trockenfracht. Kühlaufbauten und Frischdienst-Ausbauten transportieren temperaturgeführte Ware.

Ausgesuchte Einzeloptionen führen zum individuellen Sprinter 4x4

Aber auch die zahlreichen Einzeloptionen sind mehr als nur einen Blick wert. Wer die Umwelt schonen will, greift zu einem Dieselmotor mit EEV-Zulassung (Enhanced Environmentally Friendly Vehicle = besonders umweltfreundliches Fahrzeug). Dabei handelt es sich um die derzeit schärfste freiwillige Abgasstufe. Das bewährte Automatikgetriebe erhöht den Komfort und unterstützt den Fahrer. Ein Kraftstofftank mit 100 statt 75 Liter Volumen vergrößert die Reichweite beträchtlich.

Zugunsten der Traktion bieten sich gleich mehrere Optionen für die Bereifung an: M+S-Bereifung an der Hinterachse, Ganzjahresreifen oder M+S-Reifen rundum. Ein vollwertiges Reserverad anstelle des Reparaturkits erhöht die Sicherheit bei Etappen weitab der Straße. Mit einer Kugelkopf- oder gar Maulkupplung entpuppt sich

der Sprinter 4x4 als sehr beachtliche Zugmaschine bis 3,0 t Anhängelast.

Ein Auftritt an der Rückwandtür erleichtert bei Kastenwagen und Kombi den Weg zum Laderaum in der höhergelegten Karosserie. Zusatzheizungen temperieren Fahrerkabine bzw. Fahrgastraum. Die werksseitig angebotenen Navigationssysteme führen sicher ans Ziel.

Sprinter 4x4: die große Auswahl aus mehr als 80 Modellen

Drei Längen, drei Höhen, zwei Gewichtsklassen mit 3,5 und 5,0 t Gesamtgewicht, zahlreiche Aufbauformen: Der Mercedes-Benz Sprinter 4x4 ist in einer Vielzahl von Varianten zu haben. Das breit angelegte Angebot ab Werk ergänzen Aufbauten aus dem Programm „Van Solution“. Wer ab Werk nicht fündig wird, wählt das Fahrgestell mit Fahrerhaus für einen Sonderaufbau.

Geschlossene und offene Ausführungen für Einsätze aller Art

Vor allem der Sprinter 4x4 Kastenwagen fährt in einer großen Phalanx vor. Er ist vom Standard-Radstand mit flachem Dach mit 9 m³ Ladevolumen über den langen Radstand mit drei unterschiedlichen Dächern bis zur extralangen Ausgabe mit großem Überhang und 17 m³ Volumen zu bekommen. Der Kombi für den Personentransport steht in zwei Längen und Höhen zur Wahl. Hinzu kommen unterschiedliche Bestuhlungsvarianten.

In zwei Radständen gibt es den Sprinter 4x4 ebenfalls als Pritschenwagen. Dazu unterscheiden sich die

Pritschen je nach Gewichtsklasse in Länge und Breite, die Ladefläche reicht von 6,9-9,2 m². Zwei Radstände und unterschiedliche Pritschen sind auch die Basis für die Pritschenwagen mit Doppelkabinen mit 5,5-7,7 m² Ladefläche. Zwei Radstände und zwei Gewichtsklassen sowie Einzel- und Doppelkabine ergeben zusammen acht Fahrgestell-Ausführungen für Sonderaufbauten.

Wer die drei Dieselmotoren hinzufügt und zum Taschenrechner greift, kommt auf insgesamt mehr als 80 Ausführungen ab Werk - unterschiedliche Bestuhlungen und die Vielzahl an Sonderausstattungen nicht gerechnet.

Der Mercedes-Benz Sprinter 4x4 ist als 313 CDI Kastenwagen ab ca. 32 900 Euro zu bekommen. Der zuschaltbare Allradantrieb steht mit 8 142 Euro in der Preisliste, die Getriebe-Untersetzung kostet einen Mehrpreis von 519 Euro (Nettopreise zuzüglich Mehrwertsteuer).

