



Suchfeld mit 'Alle Bereiche' und Suchsymbol

4WHEELFUN für: iPhone Android

AKTUELLES TEST TOUREN & RALLIES SERVICE VIDEO AUTOMARKT FAHRZEUGE COMMUNITY

Startseite > Test > Fahrbericht

Alle Autos von A-Z

Alles über Mercedes

Übersicht Tests News Gebrauchtwagen Usermeinungen Videos



19 Bilder

Mercedes Sprinter 4x4 Großer Allrad-Kasten

In diesem Test

- 1. Testbericht
- 2. Bildergalerie

Mit dem neuen Sprinter 4x4 ist das Allrad-Angebot bei den Mercedes-Vans komplett. Wir gingen mit dem großen Allrad-Kastenwagen auf Tour und haben uns auch seine kleinen und großen Brüder angesehen.

Jetzt bewerten!

Tweet



24. Rallye Aïcha des Gazelles
Sprinter 4x4 siegt in Marokko



Mercedes Sprinter 4x4
Neuer Action-Bus im ersten Test



Mercedes Sprinter 316 4x4 Test
Offroad-Daimler in XXL

Mercedes und Allrad - das hat nicht erst seit dem G-Modell Tradition. Das Geschäft mit allradgetriebenen Transportern allerdings überließen die Stuttgarter in der Vergangenheit zu einem beträchtlichen Teil externen Anbietern wie Ighaut, wo den Kastenwagen nachträglich das überlegene Antriebskonzept eingebaut wurde.

Diese Umsätze möchte man inzwischen gerne selbst machen. Mit der neuen 4x4-Option für die Sprinter-Baureihe ist jetzt die letzte Lücke geschlossen, vom kompakten Großraum-Van Vito bis zum Riesenkasten Vario gibt es nun Allrad für alle.

Mercedes Sprinter 4x4: Ungewöhnliches Allradsystem

Eines wird allerdings gleich zu Beginn klar: die Umrüster werden auch künftig ihre Nische haben, denn Mercedes bedient mit dem neuen Allradsystem vor allem gemäßigte Ansprüche. Wer extreme Klettertauglichkeit mit kräftiger Geländereduktion und deftiger Höherlegung wünscht, muss nach wie vor den Weg zum Drittanbieter gehen.

Doch den meisten Anwendern wird die nun verfügbare 4x4-Option ab Werk genügen, denn die ist auch nicht ohne. Sie besteht aus einem zuschaltbaren Permanent-Allrad und einer optionalen Getriebeuntersetzung, wobei besonders ersteres einer näheren Erklärung bedarf. Im normalen Leben lässt sich der 4x4-Sprinter wie seine gewöhnlichen Kollegen mit Heckantrieb bewegen. Wird die zusätzliche Traktion benötigt, kann bis zu einer Geschwindigkeit von 10 km/h die Vorderachse per Knopfdruck zugeschaltet werden. Im Gegensatz zu herkömmlichen Schalt-Systemen bleibt das Verteilergetriebe dabei jedoch "offen", es entstehen keine Verspannungen bei Kurvenfahrt.

Auch die Kraftaufteilung ist unkonventionell, sie liegt bei 35:65% zwischen Vorder- und Hinterachse. Statt Differentialsperren greift das 4ETS-System auf die Bremsen zu, wenn einzelne Räder durchdrehen, und stellt so die Traktion wieder her. Die zuschaltbare Getriebeuntersetzung um den Faktor 1,4:1 ist relativ milde abgestuft, bringt aber dennoch ein entsprechend erhöhtes Drehmoment-Potential für schwierigen Untergrund.

REIFEN SUCHEN

Große Auswahl an günstigen Reifen und Komplettträgern für Sommer oder Winter.



Reifendimension:

235 / 65 R17

Geschw. index:

T: bis 190 km/h

Reifenart:

Sommerreifen

In Kooperation mit

> Reifen jetzt finden

Komplettträger Motorradreifen Motoröl

KOSTENLOSER NEWSLETTER



+++ Alle News +++
+++ Alle Tests +++
+++ Alle Touren +++
Und immer bequem und kostenlos per E-Mail.

Abmelden

Ich habe die Datenschutzbedingungen gelesen und stimme diesen zu.

MOTOR KLASSIK



Heftvorschau Ausgabe 05/2014
Das beste Cabrio für Sie!



Angebote prüfen
Wo soll man Oldtimer kaufen?

SPORT AUTO



Vorschau VLN, 3. Lauf
Countdown für das 24h Rennen läuft



Laserlicht im BMW i8
Es werde Licht

AUTO MOTOR UND SPORT



VW Golf R400
Hardcore-Golf wird in Serie gebaut

Facebook
Google+
Twitter

Videos

mancher "echte" Geländewagen verstecken.

Verfügbar ist der Allrad in den kräftigeren Dieselsonversionen 313/316 mit Vierzylinder und 2,1 Liter Hubraum und im 319 mit dem Dreiliter-V6 (sowie in den Fünftürner-Versionen 513 bis 519). Nur die als Pkw zugelassenen Kombi-Sprinter müssen bislang noch mit den bisherigen Euro-4-Motoren (311 und 315, 109 bzw. 150 PS) auskommen.

Ein besonderes Schmankerl im Angebot ist dabei natürlich der stramme V6-Diesel im 319er Kastenwagen, mit dem wir auch auf Testfahrt gingen. Bemerkenswert, wie der Dreiliter-Commonrail-Motor den Riesenkasten auf Touren bringt - zumindest mit dieser Motorisierung trägt der Sprinter seinen Namen zu Recht. 190 PS und 440 Newtonmeter Drehmoment spendiert der kettengetriebene V-Motor, den man neben der Sechsgang-Schaltung auch mit einer Fünfgang-Automatik kombinieren kann.

In der Kombination V6 und Automatik kommt der Großraum-Kasten herkömmlichen Vans in Sachen Fahrkomfort bereits sehr nahe, Leistungsmangel herrscht zu keinem Zeitpunkt. Besonders aufwändig betrieb Mercedes dabei das Kapitel Fahrsicherheit: das "ADAPTIVE ESP" wurde komplett neu auf den Allradantrieb abgestimmt und bleibt in allen Antriebssituationen aktiv. Über eine komplexe Berechnungslogik unter anderm über Gierraten und Beschleunigungssensoren ist das ESP sogar in der Lage, die Beladung des Sprinter zu erkennen und regelt dementsprechend unterschiedliche Kurven für ein leeres oder voll beladenes Fahrzeug. Auf einem Fahrsicherheitsgelände mit Handlingkurs konnten der Sprinter im Fahrbericht die hohen Ansprüche unter Beweis stellen - das Fahrverhalten verdient trotz des ungünstig hohen Aufbaus das Prädikat "narensicher".

Eine ausgedehnte Gelände-Exkursion bewältigte der Mercedes Sprinter 4x4 im Fahrbericht relativ unbeeindruckt. Die Bodenfreiheit ist für die meisten Fahrsituationen völlig ausreichend, die Kraftreserven mit V6, Automatik und Untersetzung gewaltig. Lediglich die unkonventionelle Kraftaufteilung zu Gunsten der Hinterachse macht sich speziell bei Bergauffahrten auf losem Untergrund bemerkbar, wo man sich von vorne mehr Beteiligung wünscht, ohne dass das ETS über die Bremsen eingreifen muss.

Fazit: Mit dem Sprinter-Allrad ab Werk lassen sich die meisten Anwendungen vom Baustelleneinsatz bis zur Fernreise abdecken, nur für extreme Offroad-Einsätze ist er nicht geeignet. Hier gerät allerdings auch mit massiveren Umbauten das Kastenwagen-Konzept generell an seine Grenzen. Leider ist der Werks-Allrad kein billiges Vergnügen. Er ist nur in den stärkeren, teureren Versionen (Basis: 313 CDI ab 37.420 Euro) zu haben und kostet inklusive Gelände-Untersetzung 10.300 Euro Aufpreis. Die Fahrsicherheit sowie Fahrkomfort und Kraftentfaltung sind speziell beim V6-4x4-Sprinter der Maßstab in dieser Klasse - der kostet allerdings auch als Kasten mindestens 60.000 Euro.

Details zum Sprinter 4x4 und seinen Allrad-Kollegen Vito und Vario finden Sie in der Fotoshow.

Von **Torsten Seibt** am 23. April 2011

Der neue SEAT CUPRA

spoods - Anzeige

Mehr zum neuen CUPRA

SEAT Leon CUPRA 280 konfigurieren
SEAT Leon CUPRA 280 erleben
SEAT Leon CUPRA 280 Probe fahren
Infomaterial bestellen
SEAT Partner in Ihrer Nähe
CUPRA Familie kennenlernen

KOMMENTARE