

Fahrbericht März 2009 www.allradonline.at (link nicht mehr verfügbar)

Die bekannten Qualitäten des Mercedes-Benz-Transporters erfahren durch den Allradantrieb, der für den vorwiegenden Straßeneinsatz konzipiert ist, eine weitere Aufwertung.

Die optische Hochbeinigkeit verrät auf den ersten Blick, dass es sich hier um einen Sprinter mit Allradantrieb handelt. Notwendig wurde das Lifting einerseits, um die neue Vorderachse unterzubringen und andererseits, um auch im tiefen Schnee den Vortrieb sicherzustellen. Da traf es sich gut, dass der Wettergott noch ein letztes Mal für heuer die Schneekanonen angeworfen hat, um dem Testgelände den gewünschten Untergrund zu verschaffen.

Die neue Höhe des Sprinter macht sich beim Einsteigen deutlich bemerkbar, ist doch auch die Sitzfläche fast auf UNIMOG-Höhe emporgestiegen. Im Innenraum angekommen, ist dann alles so wie bei jedem Standard-Sprinter auch. Langstreckenkomfort wird durch die ausgeklügelte Ergonomie und gute Sitze sichergestellt, die Sicht nach vorne könnte auch von einem Hochstand nicht besser sein. Einzig ein kleiner Schalter für die Zuschaltung des Allradantriebs verrät im Innenraum, dass es sich hier um einen Sprinter mit deutlich mehr Traktion handelt, wobei nach erfolgter Aktivierung (bis max. 10km/h) auch das Display informiert. Seitens der Motorisierung kann beim 4x4 Sprinter zwischen 109 und 150 PS aus vier Zylinder oder gar 184 PS aus sechs Zylinder gewählt werden, und auch die Kombination aus Automatik und Allradantrieb kann bestellt werden. Zu unserer Ausfahrt trat der Sprinter mit 150 PS und 6-Gang-Getriebe im für Transportertests ungewöhnlichen unbeladenen Zustand an, die optional erhältliche Untersetzung hatte er jedoch nicht an Bord.

Der Unterschied zwischen Heck- und Allradantrieb zeigt sich bei dicker Schneedecke schon auf den ersten Metern. Hier der hilflos winselnde Hecktriebler, dort der souveräne Allradler, der auch bei Eis und Schnee eine hohe Fahrsicherheit garantiert, wobei wir auch schon beim Hauptthema des 4x4 Sprinter angelangt wären: Überland und jenseits der 30km/h vermag die Allradtechnik des Sprinters, die für den vorwiegenden Straßeneinsatz konzipiert ist, absolut zu überzeugen. Anders die Situation, wenn es gilt steile Auffahrten mit Schrittempo zu bezwingen oder aus engen, vereisten Kehren heraus zu beschleunigen. Die vorhandene Technik würde auch solche Situationen perfekt meistern, wenn da nicht die Elektronik wäre, die sich auch dann einmischt, wenn sie nicht gefragt wird. Hier stößt die Philosophie vom nicht deaktivierbaren ESP und der damit verbundenen Traktionskontrolle an ihre Grenzen.

Ein minimales Versetzen des Hecks, was bei glattem Untergrund auch durch die beste Technik unvermeidbar ist, aktiviert die elektronische Polizei, die wiederum die Motorleistung gegen Null reduziert. Besonders stark zur Geltung kommt dieses Phänomen bei einem unbeladenen Fahrzeug und dem damit verbundenen leichten Heck. Den Fahrer kann dies aber nur beschränkt trösten, will er doch auch ohne ein paar zusätzliche hundert Kilogramm im Heck verschneite Straßen meistern. Stunden später und nach unzähligen Versuchen kommen wir zu dem Schluss, dass gut gemeinte Sicherheit auch kontraproduktiv sein kann. Die technische Basis des Sprinters kann auch beim Allradmodell überzeugen, ohne abschaltbare Elektronik kommt er jedoch in Sachen Aufpreis in einen Erklärungsnotstand. Zwischenzeitlich hat der Hersteller eine neue Abstimmung für den Elektronik-Eingriff einfließen lassen, vom Ergebnis dieses Vorhabens werden wir uns hoffentlich schon bald überzeugen können. Ohne jemand zum Eingriff in die Elektronik motivieren zu wollen, könnten wir uns aber vorstellen, dass ein kleiner nachträglich eingebauter Schalter, mit dem sich ESP und Traktionskontrolle deaktivieren lassen, dem Sprinter die Traktion sichert, die technisch ohnehin bereits vorhanden ist.