

**Die Allrad-Sprinter und -Vario von Daimler-Benz bringen recht gute Traktion auf weichen, morastigen oder glatten Böden.**

**FAHRBERICHT**  
**Mercedes-Allrad-Transporter**



Hänge mit weichem Waldboden und furchten ausgefahrenen Feldwege entlang. Und das über Geländeabschnitte, die aufgrund ihrer Rippen und Furchen schon fast die Kategorie geländetaugliche Fahrzeuge erfordert hätten, in die Mercedes seine Allrad-Transporter ganz bewußt nicht einordnet.

Denn nach dem Willen ihrer Konstrukteure sollen die Allrad-Sprinter und Varios keine Wüsten oder Sumpfgelände erobern, sondern all denen das Fortkommen sichern, die auch dann an die richtige Stelle kommen wollen, wenn Wetter und Untergrund das für normale Fahrzeugen ausschließen. Seien es Wasserwirtschafts- und Umweltbehörden, Kabelverleger und Bauingenieure. Oder auch Outdoor-Sportler und Reisemobilisten, die an einen besonders schönen und interessanten Platz gelangen wollen.

Frank Böttger

# Durch Matsch und Sand

Echte Gelände-Fahrzeuge sind sie nicht, die Allrad-Versionen der Mercedes-Baureihen Sprinter und Vario. Dafür sind sie konstruktiv auch gar nicht ausgelegt. Aber sie demonstrieren eine erstaunliche Traktion und Beweglichkeit auf sandigen, schmierigen oder durchnässten Böden. Davon konnten wir uns bei ausgiebigen Fahrttests im rauen Gelände der Forschungsanlage Horstwalde bei Berlin überzeugen, auf der bis zur Wende unter anderem die ostdeutsche Rüstungsindustrie ihre Produkte auf Herz und Nieren geprüft hat.

Zu den Testfahrten traten Sprinter und Vario mit unterschiedlichen Allrad-Konzepten an. Den von der österreichischen Firma Oberaigner konzipierten Allradantrieb des Sprinter führen wir in der Version mit zuschaltbarem Vorderachs-antrieb plus Gelände-Untersetzung. Ihn wird es erst ab nächstem Jahr auch mit permanentem Allradantrieb geben. Die Vorteile des Oberaigner-Allrad-Konzepts liegen nach Aussage von Mercedes gegenüber dem von Iglhaut aus Marktbreit durchgeführten Sprinter-Um-

bau zum Allradmobil, das wir nicht getestet haben, darin, daß die Karosserie nicht verändert werden muß, und daß die Einzelradaufhängung der Vorderachse samt Serienblattfeder erhalten bleibt. Im Gegensatz dazu baut Iglhaut vorn eine Starrachse und eine eigene, stark gekröpfte Feder ein.

Der nur rund 95 Kilogramm schwere Oberaigner-Allradantrieb fällt unter dem

Eingeschaltet wird der Sprinter-Allradantrieb, wie auch die zusätzlich schaltbare Gelände-Untersetzung, durch einen unscheinbaren Tastschalter im Armaturenbrett, der auch während der Fahrt bedient werden darf. Das ermöglicht, den Allradantrieb erst einzuschalten, wenn es mit dem Heckantrieb absolut nicht mehr weitergeht. Das Einschalten des Allradantriebs,

der ohne Längssperre konzipiert ist, setzt automatisch die ABS-Funktionen außer Kraft. Berücksichtigen muß man auch, daß der zugeschaltete Frontantrieb, um Verspannungen im Antriebsstrang auf festem Untergrund zu vermeiden, automatisch deaktiviert wird, wenn der Motor abgestellt wird. Das bedeutet, daß der Allrad-Sprinter niemals mit zugeschaltetem Frontantrieb gestartet werden kann. Auch dann nicht, wenn der Schalter auf Allrad steht.

Technisch ganz anders kommt der Allrad-Vario daher, den Daimler-Benz im Produktionswerk Ludwigsfelde konstruiert und gebaut hat. Er zeigt sich nicht mit zuschaltbarem sondern mit permanentem Allradantrieb, der sich mittels Kippschalter je nach Bedarf um die Funktionen Gelände-Untersetzung, Längs-

sperre und Hinterachs-Differentialsperre erweitern läßt.

Wie der Allrad-Sprinter so ist auch der Allrad-Vario kein martialisch anmutender Geländewagen, sondern ein eher unauffälliger, fast gewöhn-

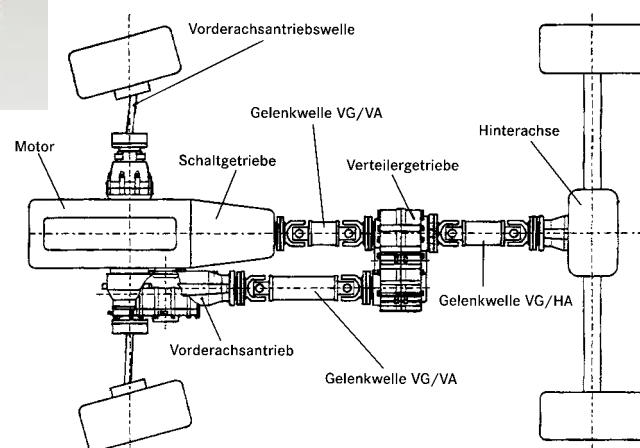
licher Transporter, bei dem allerdings großer Wert auf bestmögliche Traktion gelegt wurde.

Und Traktion zeigten die beiden von uns gefahrenen Modelle, ein 90 kW (122 PS)-

Sprinter mit mittlerem Radstand und ein 100 kW (136 PS)-Vario, ebenfalls mit mittlerem Radstand, in unerwartetem Maß. Beide pflügten ohne Mühe durch knöcheltiefen, losen Sand, kletterten über



**Prinzipien: Das kompakte Verteilergetriebe des Sprinter (links), Allrad-Konzept des Vario (unten).**



Sprinter kaum auf. Das Verteilergetriebe sitzt genauso unauffällig zwischen den Rahmen-Längsholmen wie die nach vorn laufende, zusätzliche Antriebswelle. Noch besser versteckt sich der Vorderachs-Antriebskörper, der fast unsichtbar über der Querblattfeder liegt.