

Nowy Sprinter 4x4 na każdą pogodę

Vany 4x4 to produkty niszowe, ale segment stale rośnie i tę tendencję zauważono także w MB: od momentu wprowadzenia na rynek w 2011 r. Sprinter 4x4 zyskiwał coraz więcej zwolenników. Do niedawna byli to głównie profesjonalni odbiorcy, ze służb utrzymania sieci energetycznych, straży pożarnych czy budownictwa. W krajach alpejskich ten krąg powiększa się o hotelarzy i służbę zdrowia, a nawet o pocztę. Jeśli trzeba dotrzeć po gości, z pomocą i przesyłkami w dowolne miejsce Tyrolu o każdej porze roku, zaufanie do właściwości trakcyjnych jednej osi napędzanej kończy się w październiku i nie wraca przed majem.

Dlatego etatowym miejscem prezentacji Mercedesów 4x4 jest austriacka miejscowość Hochgurgl na samym końcu malowniczej doliny Oetzal. Na wysokości ponad 2 tys. m npm na początku grudnia śnieg jest na tyle gwarantowany, na ile można teraz polegać na pogodzie, a w każdym razie jest na tyle zimno, że da się sztucznie naśnieżyć stoki. W tym roku pogoda była łaskawa, posypując śniegiem drogę na przełęcz Timmelsjoch, ale dyskretnie, by bezpiecznie przeprowadzić serię podjazdów i zjazdów Sprinterami 3. generacji z napędem na wszystkie koła.

Z technicznego punktu widzenia nie ma w nich niespodzianek. Jak poprzednio fabryczne wykonanie Sprintera 4x4 bazuje na

wersji tylnonapędowej, uzupełnionej o przeniesienie napędu na przednie koła. Dostawca podzespołów jest ten sam, firma Obereigner. Ulepszenia względem poprzedniej generacji dotyczą głównie software. Stale są napędzane koła tylne, o włączeniu napędu na przód decyduje kierowca i w tym celu musi tylko wcisnąć przycisk na tablicy rozdzielczej, a może to zrobić do prędkości 10 km/h. W tym trybie, podczas normalnej pracy moment obrotowy jest dzielony między przednią i tylną oś w proporcji 35:65. Jeżeli jedno lub więcej kół traci przyczepność np. na śniegu lub lodzie, czujniki ABS wykrywają poślizg i wysyłają sygnał do układu 4ETS, który automatycznie przyhamowuje je krótkimi impulsami, zwiększając moment kierownicy na koła o dobrej przyczepności. Interwencja 4ETS zastępuje działanie wszystkich blokad mechanizmów różnicowych, wobec czego zrezygnowano z nich, stawiając na połączenie rozsądku kierowcy i skuteczności elektroniki. Jednocześnie 4ETS chroni przed nadużywaniem blokad mechanicznych i nie zakłóca żadnej funkcji zintegrowanej w Adaptive ESP. Pozostawiono jedynie możliwość odłączenia ASR za pomocą przycisków menu, by dopuścić dłuższą pracę kół w poślizgu – ale tylko na 10 s. Pozostałe funkcje ESP są zawsze aktywne. Modyfikacja napędu pociąga za sobą zwiększenie prześwitu z przodu

o 155 mm i z tyłu 135 mm, nadwozie powędrowało w górę, lecz działa funkcja Load Adaptive Control i ESP odpowiednio dostosowuje charakterystykę sterowania, co jest ważne zwłaszcza podczas jazdy na stoku z dużymi kątami pochylenia.

Oprogramowanie 4ETS zmniejsza skuteczność przyhamowania kół przy większej prędkości jazdy, by nie zmieniać kierunku jazdy. Kontrolowana jest także temperatura tarcz hamulcowych. Jeśli przegrzeją się, układ nie zadziała, o czym kierowca jest informowany kontrolką.

Jako opcja jest dostępne przełożenie redukcyjne 1,42 w skrzyni rozdzielczej. Reduktor włącza się kolejnym przyciskiem, przy pracującym silniku, po aktywacji trybu 4x4 i rozłączeniu sprzęgła lub w pozycji N dźwigni sterowania automatyczną skrzynią biegów. W połączeniu z reduktorem jest dostępny układ utrzymywania prędkości na zjazdach DSR, sterujący silnikiem, przekładnią i na koniec układem hamulcowym. DSR aktywuje się przyciskiem, a żadaną prędkość ustawia przełącznikiem na kierownicy. Tak więc Sprinter 4x4 sam dba o siebie na śliskiej nawierzchni, w górach czy w lekkim terenie, a do tej samodzielności przyczynia się automatyczna skrzynia biegów, dostępna po raz pierwszy w połączeniu z pełnym napędem.

Gama silników też jest większa, obejmując silnik V6 o pojemności skokowej 3 l,



W fabrycznym wykonaniu napęd na koła przednie jest dołączany, Mercedes uwzględnił sezonowość zapotrzebowania na 4x4 w Sprinterze i zmniejszył zużycie paliwa. Oberaigner dostarcza do Duesseldorfu kompaktową skrzynię rozdzielczą (ew. z reduktorem), nie pogarszającą istotnie prześwitu pod brzuchem. W opcji jest pełna osłona układu przeniesienia napędu.

mocy 140 kW (190 KM) i momencie obrotowym 440 Nm od 1600 obr./min. Jedyny 6-cylindrowy silnik w tym segmencie ma nie tylko zapas osiągnięć, ale też pracuje ciszej niż mocniej wysilone jednostki 2,1 l, co może mieć znaczenie np. w mikrobusach dla narciarskich VIP-ów. Silniki o pojemności skokowej 2,1 l są dostępne w wersjach 105 kW (143 KM) lub 120 kW (163 KM). Możliwe są wszelkie połączenia silników i skrzyń biegów ręcznie sterowanych czy automatycznych.

Nowości tej generacji, z których Mercedes jest szczególnie dumny, to nowy system multimedialny MBUX i szerszy zestaw układów wspomagających kierowcę. To wynik zmiany klienteli. O ile w lesie czy na budowach niewiele z tego pożytku, to branża hotelarska szybko je doceni. Kolejna rosnąca grupa odbiorców to globtroterzy, wyższa forma miłośników turystyki, używająca kamperów także do przepraw. Nie każdy potrzebuje Unimoga, nie każdy ma na niego środki, połączenie obszernej ładowni, komfortu samochodu osobowego i dodatkowej trakcji w Sprinterze 4x4 będzie wystarczające dla większości. By zaspokoić coraz szerszą gamę bardzo różnych klientów, szerszy niż kiedykolwiek jest wybór wariantów nadwozia: z pełnym napędem są oferowane furgony, mikrobusy Tourer, samochody skrzyniowy i podwozia pod zabudowę.

System multimedialny MBUX ma 7-calowy lub 10,25-calowy wyświetlacz HD i jest obsługiwany za pomocą przycisków na kierownicy, za pośrednictwem ekranu dotykowego lub głosowo. Każdy Sprinter 4x4 jest podłączony do usług Mercedes PRO, wśród których może szczególnie przydać się dynamiczne prowadzenie na żywo Traffic Traffic. Układ telematyczny poznaje użytkownika po wcześniejszym

zachowaniu i sugeruje miejsca docelowe, kontakty lub stacje radiowe. Można dodawać osobiste punkty POI za pomocą interfejsu USB lub przez połączenie Mercedes PRO. Ponadto można wyświetlić informacje o cenach paliwa na stacjach benzynowych w pobliżu lub dane pogodowe dotyczące następnej wycieczki w góry.

Układy asystujące to utrzymujący odległość w kolumnie tempomat radarowy DISTRONIC, hamujący za kierowcę Active Brake Assist, utrzymujący pas ruchu Active

Lane Keeping Assist i kontrolujący znużenie Attention Assist. Opcjonalny pakiet parkingowy obejmuje kamerę 360°. Standardowy jest Crosswind Assist, zwiększający bezpieczeństwo jazdy przy większych prędkościach np. na wietrznych autostradach. Traffic Sign Assist zwraca uwagę na ograniczenia prędkości i zakazy wjazdu lub wyprzedzania. Opcjonalnie dostępne są reflektory LED-owe, dużo lepiej oświetlające drogi i bezdroża w zimie lub we mgłę niż halogenowe czy ksenonowe.

Na kierownicę nowego Sprintera 4x4 oczekują wygodne fotele (z elektrycznym sterowaniem na życzenie), nowoczesny system informacji z dotykowym ekranem, elektroniczny hamulec ręczny. Automatyczna skrzynia biegów bardzo ułatwia prowadzenie w terenie, ale jej dźwignią sterowania 99% kierowców będzie próbowało włączać wycieraczki.



Dołączany napęd na wszystkie koła Sprintera 4x4 nowej generacji poprawia trakcję, szczególnie w trudnych warunkach pogodowych lub na złych drogach, zwiększając bezpieczeństwo i dynamikę jazdy.



Dodatkowa masa napędu 4x4 to ok. 140 kg, co nie wpływa znacząco na ładowność. Sprinter 4x4 może przewieźć niemal tyle samo, co samochód z tylnym napędem, a za to dużo dalej, jak skończy się droga.



Gdy w Hochgurgl sypnie śniegiem, a trzeba zawieźć na lotnisko w Innsbrucku uboższych gości narciarskiego kurortu (tych bez własnego śmigłowca), Tourer na bazie Sprintera 4x4 będzie jak znalazł.



Na prezentacji użytkowych Mercedesów 4x4 pojawił się także Unimog U4023, ciężarówka-wszędołaz o świetnych kątach terenowych (natarcia 44°, zejścia 51°, rampowy 34°) i zdolności pokonywania przeszkód wodnych o głębokości 1,2 m. Ten egzemplarz został przygotowany przez firmę Hellgeth do roli prywatnego samochodu przeprawowego. Granatowy metalic, 4 indywidualne fotele, kabłąk na skrzyni, wyciągarka, dodatkowe oświetlenie - nie chcecie wiedzieć, ile to kosztuje.

Napęd 4x4 nie czyni Sprintera terenówką, ale podwyższenie nadwozia znacznie poprawia kąty wytyczające zdolność do pokonywania przeszkód. Kąt natarcia wy-

nosi 26° zamiast 16° dla Sprintera z napędem na tylne koła, kąt zejścia 25° (17°) dla furgonu o krótkim zwisie. Kąt rampowy to 23° dla Sprintera 4x4 ze standardowym

rozstawem osi, zamiast 14°. W zależności od wariantu silnika, zdolność do pokonywania wzniesień jest o ok. 20% lepsza niż w zwykłym Sprinterze. (WK)

JUŻ JEST „HOLENDERKA” NA NOWYM SPRINTERZE

Holenderska firma Snoeks oferuje zestawy do brygadowych wersji nowego Sprintera. Zgodnie z jej pomysłem, któremu ten sposób modyfikacji zawdzięcza rynkową nazwę, ładownia jest oddzielona od kabiny przestrzenną tworzywową przegrodą. Umożliwia ona optymalne wykorzystanie długości ładowni i uszczelnienie przedziału pasażerskiego, tworząc jednocześnie podstawę dla 3 lub 4 wygodnych miejsc z pasami bezpieczeństwa. Są 3 poziomy wykonania: Standard z wykończeniem panelami ABS i PCV, Komfort (z podsufitką tapicerowaną, podłogą przeciwślizgową i gniazdem 12 V) oraz Premium (dodatkowo z oświetleniem LED). ■

