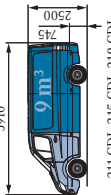
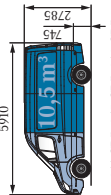
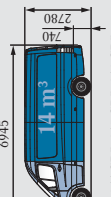
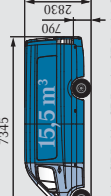
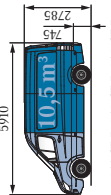
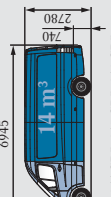
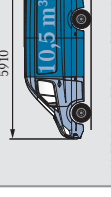
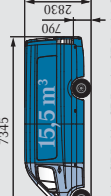
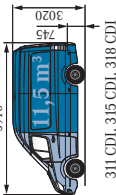
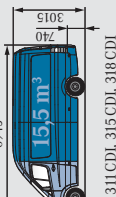
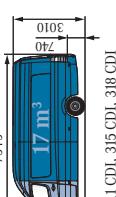
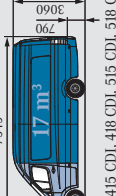
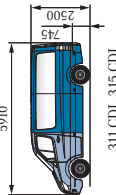
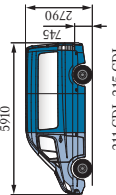
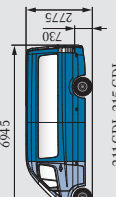
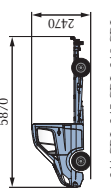
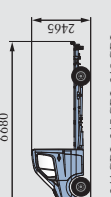
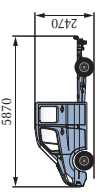
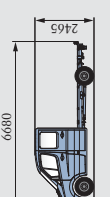


Sprinter 4x4: versioni

		3,5t con ruote posteriori singole		3,5-5,0t con ruote posteriori gemellate	
		Standard (A2) Passo 3665 mm	Lungo (A3) Passo 4325 mm	Extralungo (A4) Passo 4325 mm	
Tirgune	LH1				
	LH2				
	LH3				
Kombi	LH1				
	LH2				
Autotaleio	Cabina singola				
	Cabina doppia				



Lo Sprinter
4x4



Mercedes-Benz

Mercedes-Benz e l'ambiente. Alla fine il cerchio si chiude.
Quando il Vostro Sprinter sarà arrivato alla fine della sua lunga vita, ci occuperemo noi del suo recupero e smaltimento nel pieno rispetto dell'ambiente e delle norme UE.

La riconsegna di veicoli a fine ciclo di vita segue le norme valide a livello nazionale per i veicoli fino a 3,5 t di peso totale a terra. Mercedes-Benz rispetta già da molti anni le disposizioni in merito alla riciclabilità e riutilizzabilità dei propri veicoli. Per il recupero dei veicoli a fine ciclo di vita esiste una rete di centri di raccolta e di impianti di trattamento che riutilizzeranno i singoli componenti del vostro veicolo nel pieno rispetto dell'ambiente. Le tecniche di riciclaggio del veicolo e dei suoi componenti vengono costantemente sviluppate e ottimizzate. In questo modo, il Vostro Sprinter rispetterà puntualmente anche in futuro le direttive sull'aumento delle quote di riciclaggio previste dalla Legge. Per ulteriori informazioni potete visitare il sito www.mercedes-benz.it e/o chiamare il numero verde 00800 1 777 7777.

Le illustrazioni possono contenere anche accessori o equipaggiamenti speciali non compresi nelle forniture Mercedes-Benz di serie e non offerte in Italia. I dati sono indicativi e possono essere soggetti a modifiche senza alcun preavviso. Le informazioni contenute in questo stampato non sono vincolanti. Vi preghiamo di rivolgervi al vostro concessionario Mercedes-Benz di fiducia che sarà lieto di fornirvi ulteriori dettagli ed aggiornamenti sui nostri prodotti.

Potete visitarci al sito internet: www.mercedes-benz.it.

Lo Sprinter 4x4

Migliore trazione, maggiore stabilità di marcia, più sicurezza: chi vive in montagna o in regioni con frequenti precipitazioni nevose, o chi percorre strade a scarsa aderenza, non ha certo bisogno di lunghe argomentazioni per convincersi dei vantaggi di un veicolo commerciale a trazione integrale.

Lo Sprinter 4x4 è disponibile con un peso totale a terra di 3,5 t e 5 t e presenta la stessa varietà di versioni dei modelli 4x2: le versioni Furgone, Kombi e Autotelaio offrono numerose possibilità di impiego.

Lo Sprinter con trazione integrale inseribile.

Condizioni difficili o addirittura critiche possono creare ben presto qualche difficoltà ad un veicolo commerciale di tipo tradizionale. Lo Sprinter 4x4 con trazione integrale inseribile è stato progettato proprio per questo: in questa versione, nella modalità di marcia normale lo Sprinter 4x4 viene spinto dalle ruote posteriori. La trazione anteriore può essere inserita in caso di necessità dal conducente premendo un tasto, anche con il veicolo in movimento e fino ad una velocità di circa 10 km/h. L'elevata utilità

di questa soluzione inseribile è sottolineata tra l'altro dal fatto che le funzioni del sistema di controllo di stabilità di marcia ADAPTIVE ESP® insieme all'ABS e all'ASR rimangono sempre totalmente disponibili. Nelle situazioni di marcia con la trazione 4x4 inserita il sistema cambia modalità e diventa l'ADAPTIVE 4ESP®/4ETS che reagisce con estrema rapidità e sensibilità, assicurando così una maggiore sicurezza e una trazione eccellente su qualsiasi percorso. Nella modalità di marcia a trazione integrale, la coppia motrice viene suddivisa dal ripartitore di coppia per il 35% sull'asse anteriore e per il 65% su quello posteriore, molto utile ai fini della dinamica di marcia, risultando estremamente agile anche alle andature più elevate. Il ripartitore di coppia centrale provvede a distribuire coppia e potenza tra i due assi e garantisce

la possibilità di guidare lo Sprinter 4x4 con la trazione integrale inseribile anche su strade asfaltate con elevato grip, come fosse in modalità “trazione integrale permanente”.

Riduttore al cambio

Il riduttore al cambio (disponibile a richiesta) migliora le possibilità di impiego del veicolo sui terreni difficili. Attraverso una marcia intermedia nel ripartitore di coppia, il rapporto di trasmissione dal motore alle ruote si riduce di circa il 40 %, aumentando corrispondentemente la coppia. Ciò consente anche un avanzamento del veicolo particolarmente lento e preciso.

- Disponibile per tutte le versioni di carrozzeria con un peso totale a terra di 3,5 t o 5,0 t
- Sistema di trazione integrale inseribile abbinato al sistema elettronico di controllo della trazione 4ETS
- Per i terreni difficili è disponibile a richiesta un riduttore al cambio
- Perfetta armonizzazione con il sistema ADAPTIVE ESP® di serie
- Maggiore angolo di rampa e di scarpatà
- La trazione integrale inseribile può essere attivata durante la marcia e consente in

genere consumi di carburante più bassi rispetto ad una trazione integrale permanente

- Disponibile in abbinamento con due potenti e parsimoniosi motori diesel CDI a 4 cilindri e ad un V6 diesel CDI particolarmente potente
- Ripartitore di coppia esente da manutenzione
- L'ADAPTIVE 4ESP®/4ETS è un sistema di regolazione automatico evoluto di nuova concezione.
- L'ADAPTIVE 4ESP®/4ETS comprende

- i sistemi ABS e ASR, ripartizione elettronica della forza frenante (EBV), Brake Assist idraulico (BAS) ed è sempre disponibile poiché è stato perfettamente armonizzato con la trazione integrale.
- L'ADAPTIVE 4ESP®/4ETS inibisce lo slittamento sul nascere di una o più ruote, frenando quella/e in principio di slittamento (in modo calibrato) per trasferire coppia e potenza sulle ruote che hanno maggiore aderenza al suolo.



Interazione tra componenti meccanici ed elettronici

Dalla stretta interazione tra vari componenti meccanici e l'ADAPTIVE 4ESP®/4ETS nasce una soluzione completa, accuratamente progettata, che consente una trazione esemplare e un'elevata sicurezza di marcia anche in condizioni stradali difficili.

Il principio di funzionamento del 4ETS.

I regimi di rotazione di tutte le ruote vengono costantemente monitorati, ed eventualmente regolati secondo necessità, dal sistema elettronico di controllo della trazione 4ETS. Se in fase di accelerazione o in pendenza una delle ruote comincia a slittare, il sistema provvede ad inviare impulsi frenanti calibrati. In questo modo si aumenta la forza motrice trasmessa alle ruote che presentano ancora una sufficiente aderenza al terreno. Di conseguenza, il 4ETS rende superfluo l'uso di bloccaggi del differenziale longitudinali e trasversali con un risparmio di peso. Inoltre, il sistema si attiva automaticamente, e quindi non richiede alcun intervento da parte del guidatore.

ADAPTIVE 4ESP®/4ETS: ideale per la trazione integrale.

In frenata o in curva, il 4ETS interagisce con l'ADAPTIVE ESP®: se una ruota tende a bloccarsi o il veicolo rischia di sbandare, l'ADAPTIVE ESP® frena una o più ruote selettivamente per stabilizzare il veicolo, adeguando se necessario anche la coppia del motore. Con questi accorgimenti, è possibile mantenere il veicolo nella giusta traiettoria di marcia e ridurre eventualmente gli spazi di frenata. Il sistema agisce in modo mirato contro il rischio di imbardata e assicura una marcia ottimale nei limiti delle leggi fisiche.



	Sprinter 4x4	Sprinter 4x2
Angolo di scarpatà anteriore (fig. 1)	circa 27°/28°	circa 18°/20°
Angolo di scarpatà posteriore* (fig. 2)	min. 12°, max 21°	min. 11°, max. 18°
Angolo di rampa (fig. 3)	min. 18°, max 24°	min. 12°, max. 21°
Capacità di superamento delle pendenze** (fig. 4)	20% in più del 4x2	-
Profondità di guado (fig. 5)	circa 610 mm.	circa 500 mm.

*in funzione dello sbalzo posteriore e/o dell'allestimento
**in funzione della potenza del motore e del peso del veicolo

Fig. 1

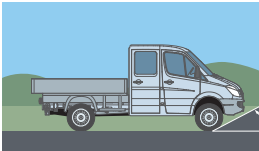


Fig. 2

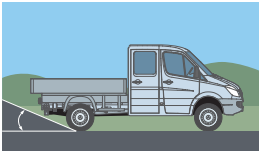


Fig. 3

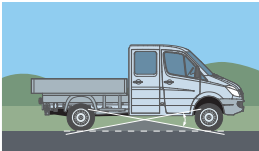


Fig. 4

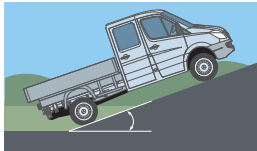
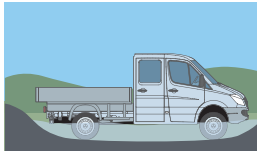
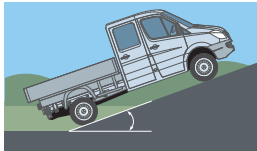
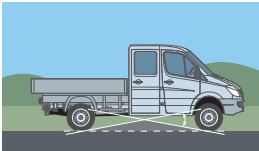
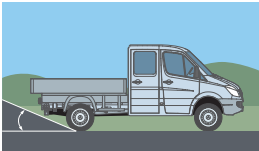
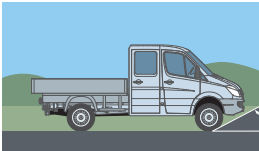
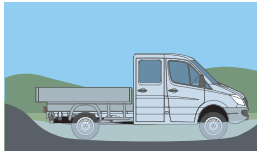


Fig. 5



Gli angoli caratteristici

Lo Sprinter 4x4 non è un tipico fuoristrada ma è pronto per affrontare qualunque situazione. Rispetto allo Sprinter 4x2 la carrozzeria è più alta di 110 mm sulla parte anteriore e di 80 mm su quella posteriore e consente perciò anche la marcia su percorsi lontani dalle strade asfaltate

Dati tecnici

Motore	311 CDI	411 CDI	315 CDI	415 CDI/515 CDI	318 CDI	418 CDI/518 CDI
Denominazione del motore	OM646 DE22LA				OM642 DE30LA	
Potenza	80 kw (109 CV) a 3800 giri / min		110 kw (150 CV) a 3800 giri / min		135 kw (184 CV) a 3800 giri / min	
Coppia max. EU4 gr. III (Kombi)	280 Nm a 1600-2400 giri/min	-	330 Nm a 1800-2400 giri/min	-	-	-
Coppia max. EURO 4 (Furgoni e Autotelai)	280 Nm a 1600-2400 giri/min		330 Nm a 1200-2400 giri/min		400 Nm a 1600-2600 giri/min	
Numero cilindri e disposizione/Valvole	4 in linea/4				6 a V/4	
Alesaggio/Corsa/Cilindrata	88 mm/88,3 mm/2148 cm³				83 mm/92 mm/2987 cm³	
Iniezione	Iniezione elettronica diretta common rail					
Consumi/Emissioni inquinanti						
Consumo *l/100 km	8,8-10,3		8,9-11,5		10,7-13,9	
Normativa antinquinamento (Kombi)	EU4 gr III con FAP	-	EU4 gr III con FAP	-	-	-
Normativa antinquinamento (Furgoni e Autotelai)	EURO 4 con FAP					
Trasmissione						
Trazione	Integrale inseribile (ZG1) / con rapporto ridotto inseribile 1,4 (ZG3)					
Frizione	monodisco SAC2 240 con volano a due masse				monodisco SAC2 260 con volano a due masse	
Cambio manuale (di serie)	Cambio manuale a 6 marce NSG 400-6					
Rapporto 1	5,453					
Rapporto 2	2,974					
Rapporto 3	1,873					
Rapporto 4	1,332					
Rapporto 5	1,0					
Rapporto 6	0,777					
Rapporto retromarcia	4,946					
Rapporto al ponte (di serie)	4,182 (AR3)	4,727 (AR5)	3,923 (AR2)	4,727 (AR5)	3,923 (AR2)	
Rapporto al ponte con passo corto / lungo (a richiesta)	4,364 (AR4) / 3,923 (AR2)	5,100 (AR6) / 4,364 (AR4)	4,182 (AR3) / 3,692 (AR1)	5,100 (AR6) / 4,364 (AR4)	- / 3,692 (AR1)	4,184 (AR3) / 4,727 (AR5) ²
Ripartizione di coppia asse ant.: asse post.	36:65					
Differenza di peso rispetto alla versione 4x2						
Peso a vuoto ³ senza rapporto ridotto (ZG1)	+ 135 kg				+ 115 kg	
Peso a vuoto ³ con rapporto ridotto (ZG3)	+ 145 kg				+ 125 kg	
Carico ammesso per asse ant./post.* in kg	1800/2250	2000/3500	1800/2250	2000/3500	1800/2250	2000/3500
Peso totale a terra con rimorchio* in kg	6300/5500 ⁴	7000	6300/5500 ⁵	7000	6300	7000/8000 ⁶

* Dati in corso di omologazione

1) Non per i Kombi

2) Necessaria per presa totale a terra con rimorchio di 8000 kg

3) Secondo DIN 70020: incluso conducente (68 kg), bagagli (7 kg), tutti i materiali di consumo e il serbatoio pieno al 90%

4) In combinazione con AR2 solo peso totale a terra con rimorchio pari a 5500 kg

5) Con NSG 400 in combinazione con AR1 solo peso totale a terra con rimorchio pari a 5500 kg

6) Solo con NSG 400 in combinazione con AR5