

Nouvelle version

**Communiqué de  
presse**

## **Le nouveau Sprinter désormais disponible en 4x4**

11 décembre 2018

francis.michel@daimler.com

- **ASR désactivable pour certaines situations de conduite**
- **Limiteur de vitesse en pente DSR pour la montagne**
- **Adhérence optimale assurée par le système 4ETS et l'ESP adaptatif**

Stuttgart/ Montigny le Bretonneux (78). Une tenue remarquable, une très bonne adhérence, et une sécurité optimale : tels sont les points forts de la marque. Depuis son lancement en 2011, le Sprinter 4x4 s'est imposé comme un grand utilitaire capable de maîtriser tous les terrains, même les plus difficiles, tout en conservant le niveau de confort des versions deux roues motrices. En version 4x4, le Sprinter de troisième génération est à l'aise dans les cols de montagne comme sur les chemins menant aux chantiers. En France, le nouveau Sprinter 4x4 (hors transport et préparation) débute à 43 330 € HT (fourgon 314 37S) et 40 143 € HT en châssis empattement 37.

### **Transmission entièrement intégrée au programme de stabilité ESP adaptatif**

La transmission 4x4 enclenchable du Sprinter de nouvelle génération optimise l'adhérence. Moteur en marche, elle est sélectionnée à l'arrêt ou à faible vitesse, jusqu'à 10 km/h, en actionnant un interrupteur sur le tableau de bord. Dans des conditions d'utilisation normales, ce mode de conduite permet de distribuer le couple du Sprinter 4x4 sur les essieux avant et arrière à un rapport de 35/65 respectivement. Cela donne un comportement quasiment similaire au Sprinter propulsion en utilisation quotidienne.

Le système de contrôle de traction électronique 4ETS contribue fortement à l'optimisation des caractéristiques de conduite et de maniabilité. Il est entièrement intégré au programme de stabilité électronique « ESP ADAPTATIF » et ses caractéristiques ont été spécialement adaptées à la

transmission 4x4. Parallèlement, toutes les fonctions de l'ESP ADAPTATIF sont conservées : système de freinage antiblocage (ABS), contrôle antipatinage à l'accélération (ASR), répartition électronique de la force de freinage (EBV), assistance au freinage (BAS) et système d'assistance au démarrage (AAS).

Si une ou plusieurs roues perdent en adhérence sur sol glissant, par exemple sur des routes enneigées ou verglacées, le système 4ETS freine automatiquement les roues qui patinent par de brèves impulsions, augmentant ainsi le couple d'entraînement des roues, pour une meilleure traction. Le système 4ETS utilise pour cela les capteurs de l'ABS. Le freinage automatique du 4ETS peut correspondre à l'effet de trois différentiels de blocage : le différentiel de blocage inter-pont, le blocage pour essieu arrière et celui pour essieu avant.

### **L'ASR peut être désactivé pour des situations de conduite spécifiques**

Selon la situation, il est possible de désactiver l'antipatinage (ASR) du Sprinter 4x4 pendant une courte période en utilisant les boutons de menu sur le volant. Dans ce cas, les seuils de commande sont brièvement étendus afin d'améliorer la traction en autorisant un patinage des roues plus important, lorsque l'on conduit avec des chaînes ou sur des graviers, par exemple. La fonction ASR est automatiquement réactivée dans une plage de vitesses de 40 à 60 km/h, mais également si le patinage augmente de manière excessive, ou après plus de 10 secondes de désactivation. L'ESP reste toujours actif dans toutes les situations.

Toutefois, le système 4ETS permet en premier lieu d'optimiser les conditions de conduite extrêmes. Lorsque la vitesse augmente, l'effet de blocage sur un essieu est réduit afin d'éviter les mouvements de lacet (rotation autour de l'axe vertical), pour une meilleure stabilité de conduite. Malgré cette intervention, la surchauffe du système de freinage est impossible : si la température des freins atteint un niveau non souhaité dans des conditions extrêmes, le 4ETS réduit automatiquement l'effet de blocage jusqu'à ce que les freins refroidissent. Le conducteur en est averti au moyen d'un témoin lumineux.

La reconnaissance de la charge et du centre de gravité (Load Adaptive Control, LAC) est particulièrement importante au regard des nombreuses variantes de caisses et d'aménagements disponibles pour le Sprinter. Ainsi, dans le cas de caisses à utilisation spéciale, l'ESP ADAPTATIF enregistre un centre de gravité haut et adapte les caractéristiques de commande en conséquence. Lors d'une

utilisation tout-terrain, l'ESP ADAPTATIF améliore ainsi la sécurité, par exemple dans des pentes à forte inclinaison.

Le limiteur de vitesse en pente (**DSR**) est disponible en option avec gamme courte. Il garantit le maintien d'une vitesse prédéfinie dans une pente au moyen d'une interaction entre le moteur, la transmission et une intervention de freinage spécifique. Le DSR est activé par un bouton au tableau de bord. La vitesse est ensuite régulée par une commande sur le volant. Mercedes-Benz peut également équiper le Sprinter 4x4 d'une aide au démarrage en côte en option, idéale dans des conditions hivernales.

### **Encore plus d'adhérence : le Sprinter 4x4 avec gamme courte**

La transmission intégrale est également disponible en option avec la gamme courte « Low Range ». Lorsqu'il est activé, avec le véhicule à l'arrêt et le moteur en marche, que le mode 4x4 est activé et que l'embrayage est actionné ou dans la position de transmission automatique « N, » ce réducteur diminue le rapport de transmission de 42 %. Les vitesses maximales de chaque rapport sont réduites en conséquence. Simultanément, la traction augmente. Il est donc désormais possible de conduire le Sprinter 4x4 en tout-terrain avec prudence à faible vitesse tout en réduisant l'usure de l'embrayage. L'utilisation du réducteur est recommandée pendant les fréquentes manœuvres lentes pour réduire l'usure de l'embrayage, sur les pentes extrêmes en région montagnaise et lorsque le véhicule circule à pleine charge ou encore pour tracter une remorque en offroad.

### **Caisse surélevée pour améliorer encore les capacités tout-terrain**

Bien que le Sprinter 4x4 ne se présente pas comme un véhicule tout-terrain, la caisse surélevée de 155 millimètres à l'avant et de 135 millimètres à l'arrière annoncent déjà des caractéristiques tout-terrain classiques.

L'angle d'attaque du Sprinter avec un poids total autorisé en charge de 3,5 tonnes est de 26 degrés au lieu de 16 degrés pour le Sprinter classique à propulsion, et l'angle de départ est de 25 degrés (contre 17 degrés) pour l'utilitaire avec porte-à-faux court. L'angle de crête, important pour négocier les sommets de côte, est de 23 degrés au lieu de 14 degrés pour le Sprinter 4x4 avec empattement standard.

Selon la motorisation, l'aptitude en côte est d'environ 20 % supérieure à celle d'un Sprinter propulsion. Enfin, en version 4x4, le Sprinter conserve presque à l'identique ses capacités de volume et de chargement car l'augmentation de poids par rapport aux systèmes de transmission classiques n'est que de 140 kilogrammes.

Page 4