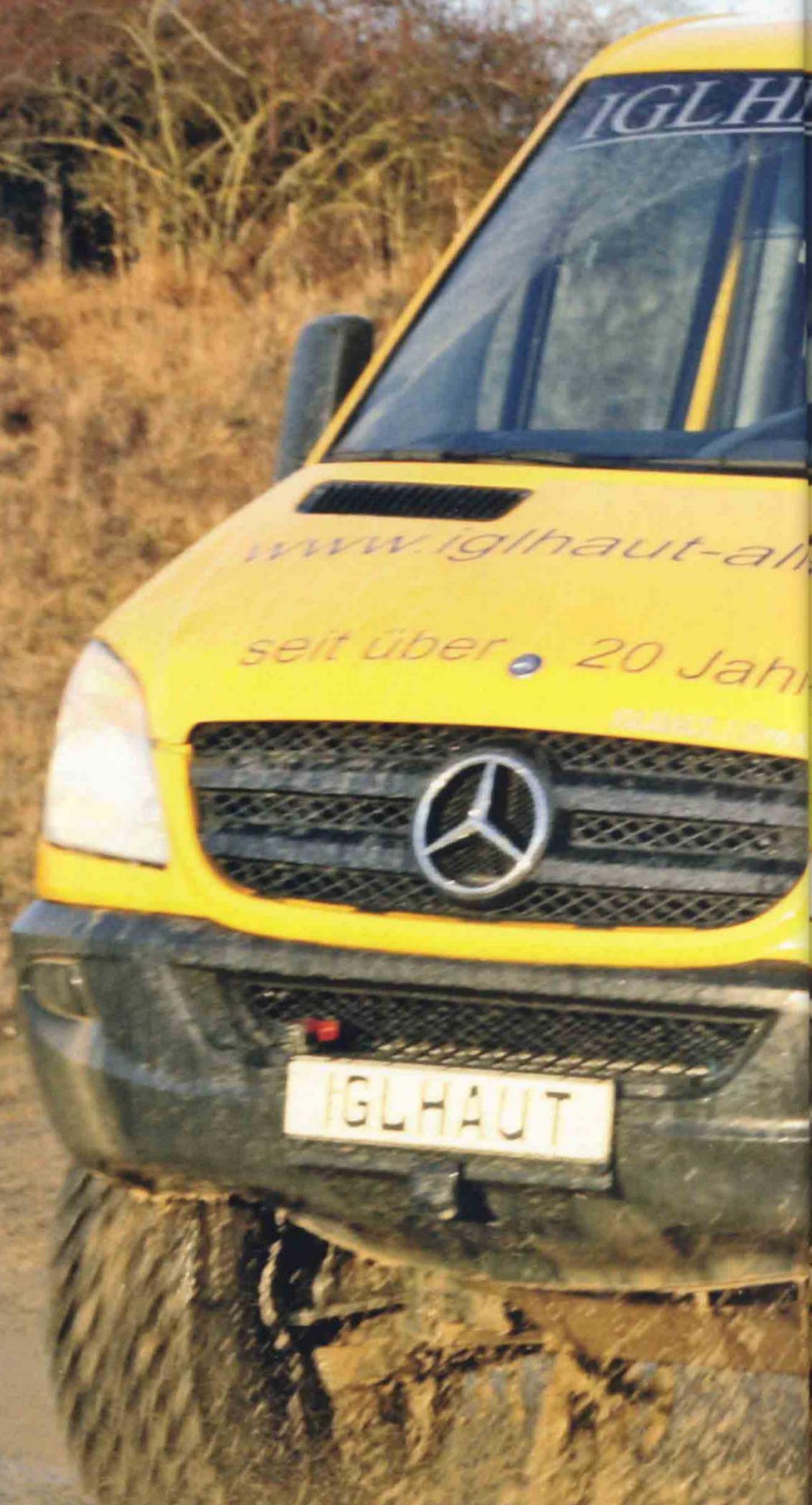


Sie brauchen einen Sprinter mit Allradantrieb? Kein Problem, 4x4 gibt's für viele Versionen für 9.550,- Euro gewissermaßen von der Stange. Für 600,- Euro mehr sogar mit Getriebereduktion. Systemlieferant Oberaigner liefert die nötigen Bauteile aus Österreich direkt ans Fließband der Daimler-Werke Düsseldorf und Ludwigsfelde, wo die Sprinter entstehen.

Was Sie bei Daimler nicht bekommen, ist ein Geländetransporter. Dazu fehlt der nur leicht gelifteten, serienmäßigen Allradversion Höhe. Zudem bleibt sie auf den Reifen in Seriedimension. Die optionale Reduktion verandert halbfacht noch nicht einmal das Drehmoment an den Rädern. Und durch die starre Kraftverteilung bei zugeschaltetem Allradantrieb schiebt der Sprinter in Kurven je nach Beladung über Vorder- oder Hinterachse, während sie im Gelände die Wendigkeit einschränkt.

Legendäre Vorfahren

Gelände-Sprinter bekommen Sie bei Iglhaut. Der Mercedes-Spezialist macht seit über 25 Jahren Mercedes-Transporter zu Offroadern. Das erste Projekt: der Mercedes 207 alias T1 oder Bremer Transporter, der Verteilergetriebe und Vorderachse des Mercedes G (der heutigen G-Klasse) bekam. Aus heutiger Sicht fast ein „plug-and-play job“: Einen aktuellen Sprinter vergleichbar geländegängig zu machen, ist deutlich schwieriger, schon wegen Karosseriestruktur, Crashverhalten, Fahrdynamikregelung und



DER TRANSPORTER

fürs Grobe

4x4

UT Allrad

d.de

IGLHAUT

Allrad

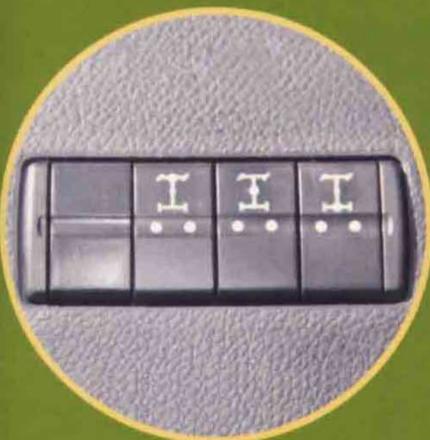
Die geländegängigsten Versionen von MB Sprinter oder VW Crafter kommen von Iglhaut. Wir machen den Gelände-Test



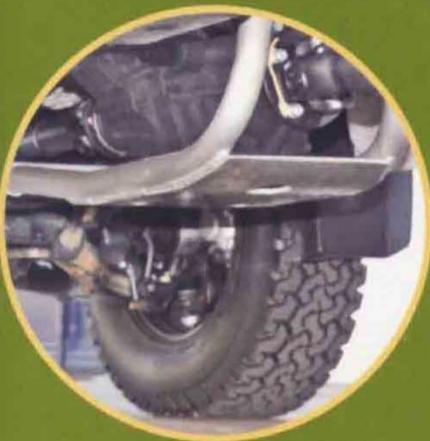
Vorderachskonstruktion. Als Lohn der Mühen passt der Umbau dann auch beim – bis auf die Motoren – baugleichen VW Crafter. Zu den Details dieser Umrüstung kommen wir später. Zunächst bitten wir den Kletterer zum Test.

Ich bin ein Offroader

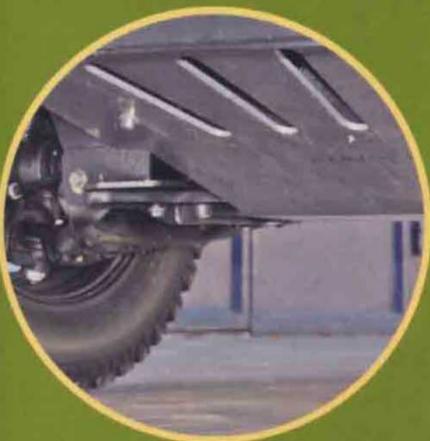
Grobstollig und breitbeinig steht er auf mächtigen Traktionsreifen in 315/75R16 mit Radlaufverbreiterungen. Er überragt damit die ohnehin schon höhere Serien-Allradversion um etwa zehn Zentimeter. Der gut sichtbare Vorderachsschutz, die Skidplate unterm Verteilergewinde, ein Reserveradhalter am Heck und die hochgelegte Ansaugung sagen: „Ich bin ein Offroader“. Was man nicht sieht, ist fast noch wichtiger: der permanente Allradantrieb,



Der Sperrschalter ist gut erreichbar im Armaturenbrett untergebracht



Kräftiger Verteilergewindebeschutz



Ebenfalls recht kräftig ausgelegt ist der Vorderachsschutz

die knackig kurze Geländeübersetzung von 2,5:1 und je eine Achssperre vorn und hinten – zusätzlich zur obligaten Sperre im offenen Verteilergewinde. So zahm auf der Straße haben wir uns dieses martialisch anmutende Gerät allerdings nicht vorgestellt: Komfortabel und handlich lässt es sich bewegen. Das Lauteste sind die Traktionsreifen, vom Allradantrieb hört man lediglich ein leises Singen. Im Fahrerstand verraten nur der Allradhebel rechts vom Fahrer und die drei Sperrschalter am Armaturenbrett die Geländeverversion.

Auf Defender-Niveau

Wir biegen ab ins Testgelände, einen Truppenübungsplatz. Nach dem Wechsel in die Reduktion liegt an den Rädern die zweieinhalbfache Kraft an. Insgesamt wird die Übersetzung im Ersten so kurz wie die des Land Rover Defender. Das ist selbst für echte Geländewagen einsames Spitzen-Niveau. In Leerlaufdrehzahl und halbem Fußgängertempo (2,5 km/h) überklettert der Sprinter steile Hindernisse völlig ungerührt – und wir fühlen uns wie Seeleute im Sturm. Gerade hier, wo es darauf ankommt, können wir mit voll eingeschlagener Lenkung zwischen Felsen und Bäumen engste Radien zirkeln. Denn das Mitteldifferenzial ist in Reduktion nicht zwangsgesperrt, wie bei den meisten Geländewagen mit permanentem Allradantrieb. Diagonal geht es in eine Steigung – jetzt muss der Sprinter seine Traktionsfähigkeit beweisen. Zwei über Eck liegende Räder werden immer weiter entlastet – bis eines oder beide durchzudrehen beginnen. Das passiert recht bald, denn das Fahrwerk ist steifer und der Radstand länger als bei einem klassischen Geländewagen. Die Federung ist aus guten Gründen auf hohe Zuladung und sicheres Handling ausgelegt, schließlich kann mögliche Ladung den Schwerpunkt dramatisch erhöhen – und er läuft auch vollgeladen noch gute 150. Es ruckt noch ein paar Mal, dann versucht die Fahrdynamikregelung vergeblich, die beiden entlasteten Räder einzubremmen. Am Ende dreht das Rad mit dem schlechtesten Bodenkontakt immer noch durch. Jetzt genügt ein Knopfdruck, und mit Mittelsperre krabbelt er die Steigung hinauf.



HERSTELLER Qualitätswaren!

- Schlafkabinen
- Dachspoiler
- Voll- und Seitenspoiler
- Kinderrutschen
- Elemente aller Art aus Glasfaser
- Benutzung der Thermoformierung



Wir suchen Handelsvertretungen

33-113 Zbylitowska Góra k/Tarnowa
Tel. +48 14 674 32 86, Fax +48 14 628 41 45
www.spojkar.com.pl
e-mail: biuro@spojkar.com.pl

Matsch fliegt

Dort, wo die Rampe wieder in die Ebene übergeht, fahren wir abermals mutwillig diagonal – eine Herausforderung selbst für viel beweglichere Fahrwerke. Matsch kommt von hinten geflogen, das entlastete Hinterrad dreht leer. Nun also die Hinterachssperre – und tatsächlich zieht sich der 315 auf das Plateau. Erst, als wir uns in einem tiefen Graben so richtig blöd festfressen, fallen die Worte „das war's dann wohl“ – bis uns einfällt, dass dieser Sprinter mit einer vorderen Differenzialsperre ausgerüstet ist. Wenn er jetzt nicht aufsitzt, genügt der Grip eines einzigen Rades zur Weiterfahrt. Und tatsächlich: Der Sprinter windet sich förmlich aus dem Schlamm. Zwar reagiert er nun mit drei aktiven Sperren überhaupt nicht mehr auf Lenkbefehle, aber wir wollen ja auch nur raus aus diesem Loch. Wir steigen beeindruckt aus und klopfen uns den Staub von den Schuhen. Selbst einen vergleichsweise steifbeinigen Transporter kann man also Klettern lehren.

Pythagoras und die Bauchfreiheit

Ein serienmäßiger 4x4-Sprinter wirkt mickrig neben dem stämmigen, breit bereiften Iglhaut-Allradler. 12 Zentimeter Höherlegung und 38 Zentimeter Bauchfreiheit sind für einen Geländewagen sehr, sehr viel. Für einen Transporter aber sind sie das Minimum. Denn je länger der Radstand, desto höher muss er in der Mitte sein, um den gleichen Rampenwinkel zu bekommen. Das wusste im Prinzip schon der alte Pythagoras. Grundsätzlich muss aber bei beiden Versionen der vordere Fahrschemel inklusive Motor, Getriebe und Vorderachsaufnahme angehoben werden. Denn zwischen Motorölwanne und Vorderachshilfsrahmen müssen ja das vordere Differenzial und die Antriebswellen Platz finden.

Minimal nötig vs. maximal sinnvoll

In den Produktionshallen können wir zuschauen, wie dazu „einfach“ ein höherer Vorder-

fürs Grobe



achsträger an den originalen Anschraubpunkten befestigt und das Hinterachsniveau per Distanzblöcken angeglichen wird. Der kleine Unterschied bei diesem Lifting: Bei Oberaigner/Daimler ist es das minimal nötige (110 mm vorn, 80 mm hinten), bei Iglhaut das maximal sinnvolle mit 120 Millimetern vorn und hinten. Mit der Traktionsbereifung in 315/75R16 ist der Iglhaut-Sprinter hier um etwa zwei Zentimeter zusätzlich im Vorteil. Bei der Serienversion ergibt sich so ein Rampenwinkel von bis zu 23 Grad, der Iglhaut-Transporter erreicht 30 Grad.

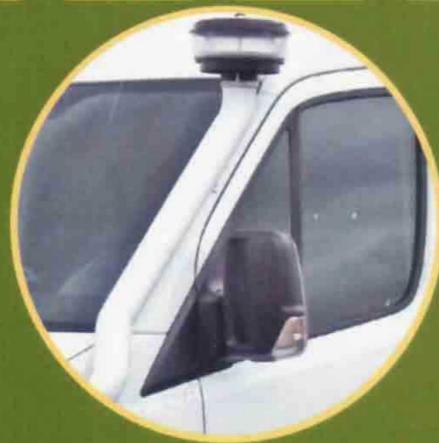
Bei der Führung durch die Manufaktur erklärt Michael Iglhaut seine Philosophie: „Die Allradnachschrägung soll natürlich möglichst einfach bleiben. Nicht nur wegen der Kosten, sondern auch im Hinblick auf

Reparaturen, die geforderte weltweite Ersatzteilversorgung, das Crashverhalten, eine sichere Fahrdynamik und nicht zuletzt den Fahrkomfort. Deshalb verwenden wir möglichst viele Teile anderer Mercedes-Baureihen. Erst, wenn es nicht anders geht, modifizieren wir Originalteile.“ Etwa die serienmäßigen Achsschenkel, die bei einem Allradler eine Durchführung für die Antriebswellen brauchen. Um genügend Platz für das Antriebswellengelenk zu schaffen, wandern zudem die Befestigungspunkte für die Stoßdämpfer nach oben.

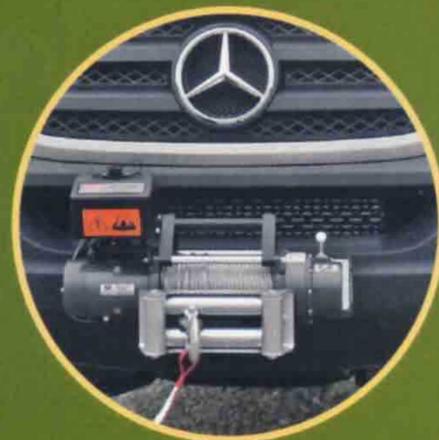
Und dann gibt es noch selbst entwickelte Teile, zum Beispiel das Vorderachsgehäuse. Aber mit Differenzial, Lagern und Dichtringen von Mercedes-Benz. Komplette von Iglhaut kommen Fahrschemel und vordere Feder.

Offiziell unbedenklich

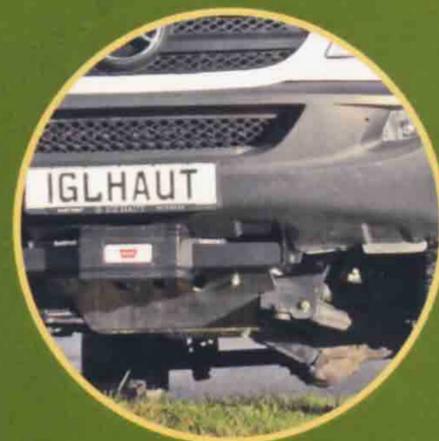
Wo im Original die Querblattfeder aus GFK sitzt, verwendet Iglhaut eine doppelt gekröpfte, doppelte Stahlfeder. Sie schafft Platz für das vordere Differenzial. Nur das Verteilergetriebe wird zugekauft. Doch auch hier ist man auf der sicheren Seite, was die Ersatzteilversorgung angeht. Wie bei den selbst entwickelten Antriebswellen mit Original-Wellengelenken zwischen Schalt- und Verteilergetriebe und den Wellen zu Hinterachse und vorderem Differenzial. Und da Mercedes-Benz der Firma Iglhaut nach harten Belastungsdauertests eine Unbedenklichkeitsbescheinigung für die Allrad-Umrüstung der neuen Sprinter-Generation erteilt hat, gilt die volle Werksgarantie für den Sprinter weiter.



Vorabscheider in der Standardausführung



Die steckbare Seilwinde kann bei Bedarf montiert werden



Neupreis Basisfahrzeug:	41.257,- Euro (315 CDI, kurzer Radstand)
Iglhaut Allrad Basispaket:	17.800,- Euro bis 3,5 t, 18.800,- Euro über 3,5 t zul. Ges. Gew.
Differenzialsperre hinten:	2.990,- Euro
Differenzialsperre vorn:	1.990,- Euro
Vorderachsschutz:	395,- Euro
Verteilergetriebeschutz:	495,- Euro
Ersatzradhalter:	850,- Euro
Vorfilter inkl. Ansaugrohr:	1.860,- Euro
Bereifung 315/75R16:	in Vorbereitung



Tuning und Zubehör
für Mercedes-Benz
Sprinter



Wir machen Gutes nicht besser. Einzigartig.

HARTMANN-TUNING

Heinz Hartmann GmbH - Autorisierter Mercedes-Benz Servicepartner und Vermittler der Daimler AG für Nutzfahrzeuge
Ziegeleistraße 5 · 41472 Neuss-Holzheim · Telefon +49 (0) 21 31 - 880 880 · Telefax +49 (0) 21 31 - 880 88 70

www.hartmann-tuning.com

Unser Fazit

Der milde Mercedes-Benz Allrad ab 9.400,- Euro ist richtig für Taxiunternehmen im Alpenraum oder Transporter, die auch mal steile Feldwege bewältigen müssen. Er kompensiert zudem das Traktionsmaniko des Heckantriebs bei unbeladenem Fahrzeug. Der Umbau von Iglhaut ist dagegen fast unumgänglich für jene, die mit ihrem Mercedes-Benz Sprinter oder VW Crafter ins schwere Gelände müssen, also etwa Energieversorger oder die Feuerwehr (siehe dazu auch DAZ TRANSPORTER 11/09, Seite 56). Dann kostet ein permanenter Allradantrieb mit kurzer 2,5:1-Reduktion und Mittelsperre ab 17.800,- Euro. Vordere und hintere Sperre, die Schutzplatten, der Schnorchel, die Bereifung und der Reservehalter sind da noch nicht dabei. Ebenso wenig weitere Accessoires wie eine elektrische Winch, ein Rammschutz, maßgefertigte Zusatztanks, Sonderstahlräder, etwa in der Größe 17,5 Zoll mit Reifen der Dimension 245/70 R17,5 oder Leichtmetallräder in 8 x 18 mit Reifen bis 285/65 R18. Mit einer individuellen Auswahl aus diesem breiten Zubehörsortiment wird aus einem Iglhaut Allradtransporter ein fähiger Off-roader für ganz individuelle Bedürfnisse. Δ

Text: Florian Pillau



DER TRANSPORTER fürs Grobe

DAZ
TRANSPORTER

FAKTEN

Mercedes-Benz Sprinter 315 CDI Iglhaut

Motor:	2,2-Liter-4-Zylinder-Common-Rail Turbodiesel, 110 kW (150 PS) bei 3800/min, 330 Nm bei 1.800-2.400/min; DPF
Schadstoffklasse:	Euro 4
Getriebe:	manuell, 6-Gang
Antrieb:	permanenter Allradantrieb, zweistufiges Verteilergetriebe, Geländereduktion 2,5:1 (gesamt im ersten Gang: 54,61:1)
Achsübersetzung:	4,36:1
Fahrwerk:	vordere Einzelradaufhängung an unterem Querlenker und Stoßdämpferbein, Querblattfeder, Stabilisator, Starrachse, Blattfedern, Stabilisator
Lenkung:	Zahnstange
Leergewicht:	2.100 kg
zul. Gesamtgewicht:	3.500 kg
Nutzlast:	1.400 kg
Radstand:	3.250 mm
Länge/Breite/Höhe:	5.245/1.993/2.850 mm
Innenlänge/-breite/-höhe:	2.600/1.780/1.650 mm
Böschungswinkel vorn:	35°
Böschungswinkel hinten:	31°
Rampenwinkel:	30°