



Iglhaut Mercedes Benz 207D Allrad

Wenn der Vater mit dem Sohne ...





Seit knapp zwei Jahren schon rüstet die Iglhaut GmbH – eine Vertragswerkstatt der Daimler-Benz AG in Marktbreit – Mercedes-Benz Transporter auf Allradantrieb um. Vom „kleinen“ 207 bis hin zum „großen“ 613. Kürzlich hatte unser Mitarbeiter Thomas Gross die Gelegenheit, einen dort umgebauten 207 D näher kennenzulernen

Die Iglhauts – Vater Hans und Sohn Michael – üben sich in bescheidener Zurückhaltung: „Ach, wissen Sie“, heißt es da während der Vorgespräche am Telefon, „Sie dürfen sich da nichts Großartiges vorstellen. Wir sind nur eine kleine Werkstatt...“

Seit ich meine höchsteigene Größenskala für Werkstätten ganz erheblich nach unten, in Richtung winzig und winzigst erweitert habe, komme ich mit Iglhauts Selbstdarstellung ganz gut zurecht: Ich bezeichne jetzt eine ausgewachsene Vertragswerkstatt für Nutzungsfahrzeuge mit angegliederter Konstruktionsabteilung nebst ei-

ner Niederlassung für Personenwagen im Nachbarort auch als kleine Werkstatt. Ohne rot zu werden.

Vor gut zwei Jahren stand der Pächter eines Allgäuer Berggasthofes in der Empfangshalle dieser kleinen Werkstatt. Eigentlich, so führte er aus, sei er ja ganz zufrieden. Die Pension, die Gäste, die Umsätze – alles bestens. Trotzdem könnte alles noch viel besser sein, wenn er nur nicht jeden Gast einzeln am Seil zu seiner Pension heraufziehen müßte, ganz zu schweigen von all dem Gepäck, das Bergpensionsgäste für einen Wochenendurlaub im Allgäu so mit sich führten. Ein Fahr-

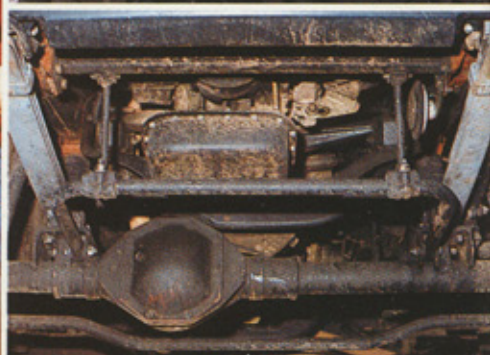
zeug, so träumte er, ein Transporter für an die acht Personen und deren Gepäck, gleichzeitig aber noch in der Lage, den steilen Anstieg zur Pension zu meistern, eigentlich müßte das doch die Lösung sein.

Dem Mann mußte doch zu helfen sein! Iglhaut ging in sich und träumte weiter. Iglhaut ist Techniker. Und wenn Techniker träumen, so tun sie das viel intensiver, viel länger, viel hartnäckiger und viel realitätsbezogener als Menschen, so lange, bis eines Morgens die Träume wie Pläne, Skizzen und mathematische Berechnungen neben ihrem Bett liegen und eigentlich nur noch gebaut werden müssen.

Iglhaut ist Techniker, aber keiner jener Kopf-durch-die-Wand- und Flex-durch-Rahmenträger-Hitzköpfe. Eher nüchtern-skeptisch und schwäbisch-vorsichtig. Seine Gedanken müssen sich zuerst auf dem Reißbrett als 150%ig machbar erweisen, ehe er zu Flex und Schweißbrenner greift.



Oben: Infolge des Umbaus wird der Aufbau gegenüber der Serie um 12,5 cm angehoben. Rechts: Das Zwischengetriebe wird über den bekannten Hebel des G sowie eine Schaltstange bedient; das Gestänge ist schwingungsfrei gelagert in einem Tunnel im Innenraum untergebracht. Die Befestigung des Getriebe-Schalthebels war dem Geländeeinsatz nicht gewachsen. Rechts außen: Die wesentlichen Teile des Umbaus: Oben die Federböcke an der Hinterachse, in der Mitte das Verteilgetriebe mit den geänderten Aufnahmen des G und unten die G-Vorderachse. Zu erkennen: Die eingepreßten Hülsen am Differential und der Stabi an seinem neuen Platz.



FAHRBERICHT IGLHAUT MERCEDES BENZ 207 D ALLRAD

Der Transporter von Daimler, der „Düsseldorf“ mit angetriebener Vorderachse, das war die Lösung. Schon recht bald kristallisierte sich auch heraus, daß der Weg zu dieser Lösung nur über das Ersatzteilregal von Daimler-Benz führen konnte. „Alles andere wäre nicht Mercedes-like gewesen“, begründet Iglhaut.

Nach bewährtem Rezept „man nehme“ griff er beim Buchstaben „G“ wie Mercedes-Geländewagen ins Regal und nahm heraus: Ein Verteilergetriebe, eine Vorderachse und vier Räder. In Form von Zeichnungen wurde alles so unter einen 207 sortiert, als habe es niemals einen anderen Platz gehabt.

Mittels angefertigter Distanzhülsen wird die Spur der G-Vorderachse auf den Wert der 207-Spur gestreckt und an ebenfalls aus hauseigener Fertigung stammenden Federböcken unter die Blattfederpakete des Transporters gehängt. Lenkhebel, Spurstange und Stabilisator-Anlenkung wurden gleichzeitig den neuen Erfordernissen angepaßt. Das Verteilergetriebe (vom 280 GE, wegen der erhöhten Belastung) hängt an adaptierten Original-Aufnahmen des G-Modells. Gelenk- und Halbwellen für den Zwitter läßt Iglhaut im gleichen Betrieb fertigen, wo auch die Original-Teile für den G gefertigt werden.

Als Folge des Achsumbaus und durch die Verwendung der größeren Räder (16" anstelle der 14"-Räder des Transporters) wird der Aufbau des Fahrzeugs deutlich angehoben, entsprechendes mußte also auch an der Hinterachse geschehen. Distanzböcke zwischen Hinterachse und Federn sowie verlängerte Stoßdämpferaufnahmen, beides ebenfalls aus dem Hause Iglhaut, übernehmen diese Aufgabe. Selbstverständlich wurde bei diesem Eingriff auch das Regelgestänge der lastabhängigen Hinterachsbremse verlängert und neu justiert. Die Bedienung des Verteilergetriebes erfolgt mittels Originalschalthebel. Hierzu war es notwendig, den Schalthebel über ein Schaltgestänge (untergebracht in einem Tunnel im Wageninneren) nach vorne in den Aktionsbereich des Fahrers zu bringen.

Es klingt alles so bestechend einfach, wenn Iglhaut die einzelnen Schritte des Umbaus und die Planung beziehungsweise den Entwurf der einzelnen, selbstgebauten Komponenten erklärt. Jedes dieser Teile ist auf einer Zeichnung festgehalten und jedem umgerüsteten Fahrzeug wird eine Liste der eingebauten Teile und der dazugehörigen Zeichnungsnummern mit auf den Weg gegeben. Somit ist jede Vertragswerkstatt in der Lage, ein solches Fahrzeug

im Reparaturfall zu betreuen, eventuell benötigte Teile zweifelsfrei aus dem Ersatzteilregal zu entnehmen oder aber bei Iglhaut anzufordern. Besonders stolz ist Iglhaut in diesem Zusammenhang, daß der Kunde die Originalgarantie von Daimler-Benz behält. Alle Umbauschritte und Teile ließ er werksseitig überprüfen, nachrechnen und „absegnen“, bevor er zur Tat schritt.

Grundsätzlich können sämtliche Baumuster der Mercedes-Benz-Transporter bei der Firma Iglhaut auf Allradantrieb umgerüstet werden, hinsichtlich der Fahrzeugausstattung und der schier unzähligen Aufbauvarianten bestehen keinerlei Einschränkungen. Lediglich wegen der Schaltung des Verteilergetriebes muß ein Einzelsitz auf der Beifahrerseite eingebaut werden. Die Servolenkung ist wärmstens zu empfehlen, jedoch keine Bedingung. Als weiteres, empfehlenswertes Extra würde ich einen Haltegriff auf der Beifahrerseite vorschlagen, der Einstieg – insbesondere für kleingewachsene Zeitgenossen – ließe sich dann einfacher bewerkstelligen (infolge des Umbaus ist am Türeinstieg eine Höhe von 57 Zentimetern zu überwinden).

Grau ist alle Theorie, heißt es nicht ganz unrichtig – also sehen wir uns nach dieser stark vereinfachten Darstellung des Um-

Diesel und Turbo-Diesel steuerfrei. Benziner steuerreduziert. (Bedingt schadstoffarm, Stufe A). Auch bleifrei.

ISUZU-TROOPER SOFTTOP. OBEN OHNE. ODER OBEN MIT!



ISUZU-Trooper Softtop. Der Trooper mit dem abnehmbaren Canvas-Verdeck. Frischer Wind für Allrad-Fans. ISUZU-Trooper. Hart im Nehmen. Stark in der Leistung. 5-Gang-Getriebe und zuschaltbarer, zweistufiger Allrad-Antrieb. In vielen interessanten Modell-Varianten. Als Benziner, Diesel und Turbo-Diesele.

GM ISUZU
RENOMMIERTER SERVICE IST TRADITION

Convenco Verkaufsbüro Deutschland
Eisenstraße 2 - 6090 Rüsselsheim - Telefon (06147) 60 21 94



Blattfedern: Geringe Achsversträngung



Kurzer Überhang – großer Winkel...



... tiefer Auspuff – kleiner Winkel



baus einmal an, was Iglhauts Konstruktion im praktischen Fahrbetrieb bieten kann.

Das erste Kennenlernen erfolgt bei Testwagen in aller Regel auf mehr oder weniger vielen Autobahnkilometern auf dem Weg in heimatliche Gefilde. Die Autobahn ist gewiß nicht das Metier für den Allrad-207. Ich versuche verschiedene Geschwindigkeiten und beschließe, daß es sich mit ungefähr 100 km/h eigentlich am besten leben läßt. Ab etwa 70–80 km/h macht sich der mitlaufende Antriebsstrang der Vorderachse bereits nachhaltig bemerkbar, deutlicher als beim G-Modell. Vermutlich eine Folge sowohl der verlängerten Halbwellen und der damit verbundenen Erhöhung der Massen als auch der unterschiedlichen Dämpfungscharakteristik von Blatt- und Spiralfedern.

Die hohe Sitzposition verschafft einen ausgezeichneten Überblick. Die Vermutung, das hochbeinige Gerät würde wohl recht empfindlich auf Seitenwind reagieren und sei mit erhöhter Vorsicht durch Kur-

ven zu zirkeln, erweist sich schon sehr bald als voreilig und absolut unbegründet. Runde 200 Kilo Mehrgewicht bringt der 4×4-207 auf die Waage, Gewicht, welches ausnahmslos unter dem Fahrzeugboden eingebracht wurde. Der Schwerpunkt des Wagens dürfte also trotz der Bodenfreiheit von 32 Zentimetern (am Zwischengetriebe, 21 Zentimeter an den Achsgetrieben) kaum höher liegen als in der Serienversion.

Als angenehmes Extra erweist sich die Servolenkung, spielend leicht läßt sich der Transporter auch im dichten Großstadtverkehr dirigieren. Trotz des – durch den Achsombau und infolgedessen eingeschränkten Lenkeinschlags – um gut 2,60 Meter vergrößerten Wendekreises ist die Manövrierfähigkeit absolut zufriedenstellend.

Tags darauf ergibt sich bereits eine wunderbare Gelegenheit, dem Allrad-207 auch im Gelände intensiv auf den Zahn zu fühlen: MAN und Porsche hatten eingeladen, die Fahrzeuge der diesjährigen Paris–Dakar näher kennenzulernen. Ein Panzer-Übungsgelände im Norden Münchens war als geeignete Spielwiese auserkoren worden.

Der 207 mußte da selbstverständlich mit, und zunächst ließ ich es ganz gemütlich angehen: Man will sich schließlich die Schmach ersparen, vor versammelter Mannschaft der in- und ausländischen Kollegen zugeben zu müssen, man habe entweder sich oder dem Auto zuviel zugetraut! Ich brauche aber wohl kaum extra zu betonen, daß solch beschauliches Schaukeln im Straßen-Allrad, hier über eine feuchte Wiese, dort durch zwei Schlaglöcher und hier durch eine kleine Pfütze recht schnell Langeweile aufkommen lassen. Und außerdem wollte ich ja doch wissen, wo dem Iglhaut-Allrad denn tatsächlich die Grenzen gesteckt sind.

Wenn ich hier einmal gewichts- und größenspezifische Grenzen außer Betracht lasse, so sind dem Fahrzeug zumeist erst dort Grenzen gesteckt, wo die Reifen nicht mehr mitspielen. Das Profil der Serienbereifung des G schmiert insbesondere im Schlamm recht schnell zu, die Traktion ist flöten!

Jede geschaffte Steigung, jede bezwungene Schlammassage vergrößerte das Vertrauen in die erstaunlichen Fähigkeiten des Allrad-207, Fähigkeiten, die bereits weit über meine Erwartungen hinausgingen. Mit dem Vertrauen wächst natürlich auch der Übermut. Sollte man nicht auch einmal das große Wasserloch in der Mitte des großen Trichters angehen, dort wo die Rallye-MAN immer so spektakulär für die Fotografen durchtauchten? Pit Pfrüner hatte zunächst noch Bedenken, tastete sich langsam vom Rand her immer weiter vor, um dann – nach uns die Sintflut – mittendurch zu pflügen. Warum auch nicht? Igl-

Technische Daten des Testwagens DB 207 D

Motor:	5-Zylinder-Reihenmotor, Diesel 2998 cm ³
Hubraum:	2998 cm ³
Leistung:	65 kW (88 PS) bei 4400 U/Min
Drehmoment:	172 Nm bei 2400 U/min
Kraftübertragung:	5-Gang-Schaltgetriebe (1.:6157, 2.:3148, 3.:1743, 4.:1278, 5.:1000. R.:5347) Verteilergetriebe: S:1000 G:2140 Hinterachse angetrieben, Vorderachse während der Fahrt zuschaltbar
Abmessungen:	Länge 5235 mm Höhe 2482 mm Breite 1975 mm
Böschungswinkel:	vorne 35°, hinten 28°
Fahrwerk:	Reifen 205 R 16 M/S 4 v. u. h. Starrachsen an Blattfedern v. Scheiben-, h. Trommelbremsen Radstand 3350 mm Bodenfreiheit 210 mm min.
Verbrauch:	15,43 l Diesel/100 km (35% Autobahn, 35% Landstraße, 15% Stadtverkehr, 15% Gelände) Tankinhalt: 70 l
Preise und Hersteller:	Preis des Basisfahrzeugs zzgl. 19563 DM Umbaukosten Fa. Iglhaut GmbH Mainleite 1 8713 Marktbreit a.M. Tel. 09332/255



Nach uns die Sintflut – oder vor uns: Kein Problem bei 70 cm Wattiefe des 207

haut gibt eine Wattiefe von 70 Zentimetern an, soviel hatte der See wohl auch. Wir hatten Glück. Nein, nicht weil's der 207 beinahe nicht gepackt hätte – er hat es sogar mehrfach zum Erstaunen aller Umstehenden mit Bravour gepackt – sondern weil unmittelbar nach dem Fahrerwechsel der Schalthebel zu Boden gegangen war. Pit und ich malten uns jeweils aus, wie wohl der andere gelacht hätte, wäre das mitten

im See passiert. Die Klemmschelle zwischen Schaltstock und Getriebe hatte sich gelockert, und der Schaltstock war einfach so lange nach oben gerutscht, bis ihn nichts mehr hielt.

Hier hatte die stets etwas hakelige Schaltung ihren Tribut gefordert, insbesondere der 1. Gang ließ sich oft nur mit Geduld einspannen. Speziell im Gelände, wenn beim Überfahren von Bodenwellen ge-

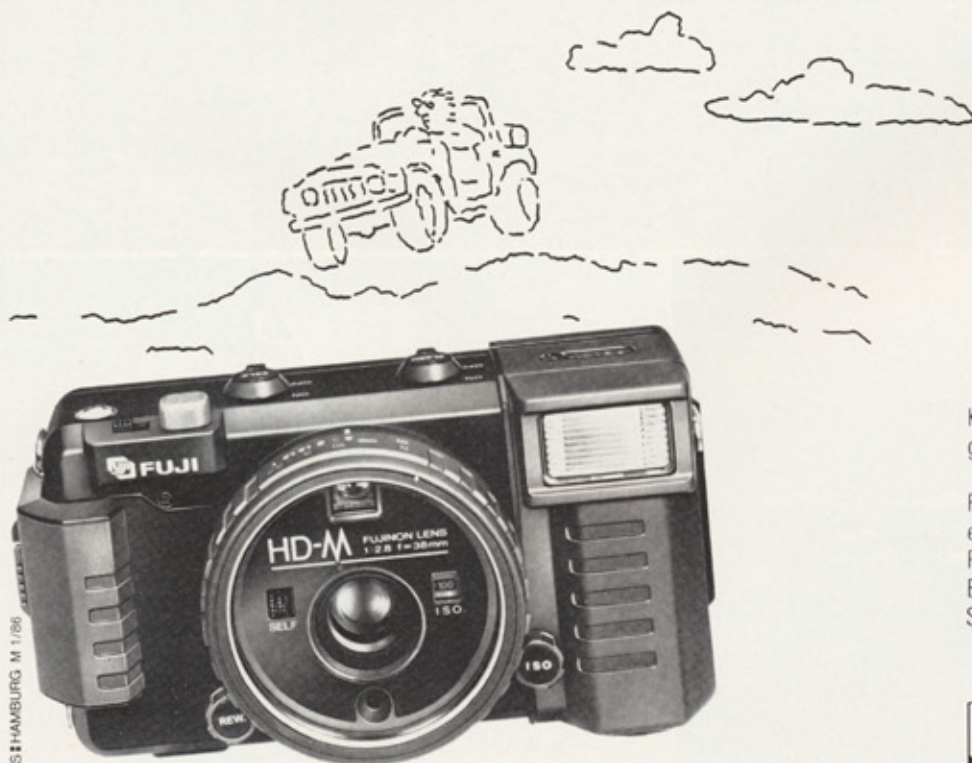
schaltet wurde, zog man eben den langen Hebel langsam, aber sicher heraus.

Apropos Schaltung: Die Bedienung des Verteilergetriebes verlangt ebenfalls etwas mehr Sorgfalt, als man dies vom G gewöhnt ist. Das Schaltgestänge verwindet sich gelegentlich, und die Untersetzung will dann mit etwas Nachdruck eingelegt oder herausgenommen werden. Ein gewisses Manko, das durch die Position des Schalthebels für das Verteilergetriebe noch verstärkt wird. „Alle Technik ist ein Kompromiß“, erklärt Iglhaut auf die Frage, weshalb er den Hebel nicht weiter nach vorne, in eine etwas grifffürigere Position gerückt habe. „Es wäre ohne Probleme machbar gewesen, jedoch wäre dann der Tunnel für das Gestänge höher ausgefallen.“ Eine Konsequenz, die Iglhaut mit Rücksicht auf die hinten einsteigenden Fahrgäste nicht in Kauf nehmen wollte.

Als Fazit bleibt festzustellen, daß der allradgetriebene 207 mit Sicherheit kein Geländewagen im herkömmlichen Sinn ist. Das soll er auch nicht sein. Der Allradantrieb erhöht die Einsatzbereiche des Transporters ganz wesentlich, ohne dabei Einschränkungen in Kauf nehmen zu müssen. Und genau das sollte er schließlich auch.

Text: Thomas Gross, Foto: Thomas Gross/Peter Pfrüner

Ganz schön cross.



LINTAS HAMBURG M 1/86



FUJI HD-M. Die Allwetterkamera von FUJI. Kompakt und robust. Wasser-, staub- und stoßgeschütztes Gehäuse; wasserdicht bis 2 m Tiefe.

Heller Durchsichts-Sucher, motorischer Filmtransport mit automatischer Rückspulung, eingebautes Blitzgerät. CdS-Belichtungsautomatik, Programmautomatik: stufenlose Einstellung von Blenden- und Verschlusszeiten (1/8 bis 1/500 Sek.). Selbstauslöser. Verschlussperre. Sinnvolles Zubehör.

Worauf warten Sie noch?



FUJI Perfektion.
Für Ihren Erfolg.