



Das doppelte Sprinter-4x4

Beim Mercedes-Allrad-Transporter gibt es die Wahl zwischen dem Offroad-Nutzfahrzeug der Firma Iglhaut und dem serienmäßigen Allrad-Sprinter von Mercedes-Benz. Wo liegen die Unterschiede?

Seit 25 Jahren implantiert die Firma Iglhaut Mercedes-Benz-Nutzfahrzeugen Allradtechnik und gestaltet sie auf Wunsch zu ernsthaften Geländegängern. Und erst jüngst hat Mercedes-Benz der fränkischen Firma eine Unbedenklichkeitsbescheinigung für die Allradumrüstung der neuen Sprinter-Generation erteilt. Zwei gute Gründe für unseren Besuch in der Produktionsstätte.

Um die beiden Allradsysteme im direkten Fahrvergleich zu erleben, waren wir mit einem Serien-Allrad-Sprinter in Marktbreit. Kaum zu glauben, wie dieser Transporter mit seinem 150 PS „starken“ Vier-

zylinder-Diesel mit bis zu 170 auf dem Tacho (und damit bis zu 25 km/h flotter als das Iglhaut-Pendant) über die Bahn geht – ohne Lärm und Verbrauchs-Exzesse. Weder das Hochdach noch die Höherlegung um rund 12 Zentimeter stören das Fahrerlebnis. Vom Allrad kündigt lediglich ein leises Pfeifen bei niedrigem Tempo. Und dank einer mit variabler Über-

setzung ausgestatteten Lenkung fährt er sich so handlich wie kaum ein Mercedes-Pkw – außer vielleicht jenen, die mit der neuen Direktlenkung ausgestattet sind. Doch neben dem stämmigen Iglhaut wirkt der höhergelegte Serien-Sprinter mickrig und zeigt, dass 12 Zentimeter Höherlegung für einen Bus das Minimum sind. Das merkt man beim Rampenwin-

kel: Je länger der Radstand, desto höher muss man in der Mitte. Der Iglhaut-Sprinter ist hier dank seiner Bereifung in der Dimension 315/75R16 klar im Vorteil. Die grundsätzliche Höherlegung ist bei beiden ähnlich, weil das vordere Differenzialgehäuse stets mit einem höheren Vorderachsträger zwischen Motor und Vorderachshilfsrahmen eingepasst wird.

HINTERGRUND

Unbedenklichkeitsbescheinigung



Mercedes-Benz hat den von Iglhaut umgerüsteten Fahrzeugen der neuen Sprinter-Generation die Unbedenklichkeit bescheinigt. Das bedeutet, dass damit für das Basisfahrzeug weiterhin die Werksgarantie gilt. Für die Umbau-Teile gibt Iglhaut die Garantie. Grundlage der Freigabe: ein extrem strenges Prüfprogramm mit Schlechtwegdauerlauf, Fahrdynamikabstimmungen und Betriebsfestigkeitsuntersuchungen durch Mercedes-Benz.

KEEP IT SIMPLE

Überhaupt gilt es, die Anzahl der Teile für die Allradnachschrüstung möglichst gering zu halten. Natürlich wegen der Kosten, aber auch im Hinblick auf Reparaturen, Er-



Auf den ersten Blick ist nichts Ungewöhnliches zu entdecken ...



... nur die Sperrenschalter und der Reduktionshebel verraten den Offroader.



Robuster Schutz für die Ölwanne beim Iglhaut-Sprinter.



Der Bus wirkt neben dem Transporter viel kleiner. Hauptgrund sind dessen Reifen in 315/75R16.

satzteilversorgung, Crashverhalten und Fahrdynamik. Iglhaut verwendet Teile aus dem Mercedes-Regal, modifizierte Mercedes-Originalteile und selbst entwickelte Teile, in denen wiederum original Mercedes-Teile verbaut sind. Das wichtigste Beispiel ist das von Iglhaut entwickelte und produzierte Vorderachsgehäuse, in dem Differenzial, Lager und Dichtringe von Mercedes-Benz ihren Dienst tun. Modifiziert werden auch die Achsschenkel, die – einfach gesprochen – „nur“ eine Bohrung für die Durchführung der Antriebswelle bekommen. Neu entwickelt ist der vordere Fahrschemel. Lediglich das Verteilergetriebe kommt komplett von einem traditionsreichen japanischen Hersteller. Wegen der beengten Verhältnisse zwischen Motorölwanne und Differenzialgehäuse tauscht Iglhaut die querliegende Kunststoff-Blattfeder gegen eine doppelt gekröpf-

te aus Stahl. Die Höherlegung der an Längsblattfedern geführten Hinterachse mit Distanzstücken ist dagegen klassischer Wagenbau. Beibehalten werden unter anderem Lenkung, Stoßdämpfer, Querlenker, Bremsanlage und Hinterachse.

GELB SIEHT ROT

Der gelbe Transporter repräsentiert gewissermaßen das Machbare. Er ist nicht nur mit den größten Reifen ausgestattet, sondern bietet zusätzlich alles, was geländetauglich macht: permanenten Allradantrieb, Geländeübersetzung 2,5:1, Verteilergetriebe-, Hinter- und Vorderachssperre. Ergänzt werden diese soliden Geländezutaten durch Vorderachs- und Verteilergetriebebeschütz, Reserveradhalter und einen Zyklon-Luftfilter mit hochgelegter Ansaugung. Klar, dass sich ein Sprinter in dieser Ausbaustufe etwas rauer fährt

als der Einfach-Allradler. Andere Unterschiede interessieren uns aber mehr und deshalb geht es in die romantische Weinberglandschaft um Marktbreit und runter von der Straße. Brav fährt die Mercedes-Serienversion die feuchte Wiese hinauf. Doch schnell beginnt es im Antrieb zu schnarren und schließlich bleibt sie stehen. Eine leichte Verwerfung entlastet die diagonal gegenüberliegenden Räder, alle zwei beginnen durchzudrehen. Vergeblich versucht die Fahrdynamikregelung, beide einzubremsen. Ursache ist die allen Sprintern gemeinsame Fahrwerksauslegung, die einerseits auf hohe Zuladung und dann außerdem noch auf sicheres Handling auf Asphalt ausgelegt ist – eine ziemlich steife Sache also. Da Iglhaut aus guten Gründen die Finger von dieser Abstimmung lässt, ist es um die Fahrwerksbeweglichkeit seines

Sprinter 315 CDI Iglhaut

MOTOR

Diesel, 4-Zyl.-R. Common-Rail-DI	
Hubraum:	2.148 cm ³
Leistung:	110 kW/150 PS bei 3.800 min ⁻¹
max. Drehmom.:	330 Nm ab 1.200 min ⁻¹
Schadstoffklasse:	Euro 4/DPF

KRAFTÜBERTRAGUNG

permanenter Allradantrieb, Mittel- und Achsdifferenziale sperrbar, 5-Gang-Schaltgetriebe

FAHRZEUGAUFBAU

selbsttragende Kombikarosserie mit Hilfsrahmen, zwei Türen, geteilte Hecktür

FAHRWERK

vorn: Einzelradaufw., Querblattfeder
hinten: Starrachse, Blattfedern

BREMSANLAGE

ABS, EBV, ESP
vorn: innen belüftete Scheiben
hinten: massive Scheiben

LENKUNG

Zahnstangen-Servolenkung

FELGEN / REIFEN

8x16, 315/75 R 16

ABMESSUNGEN / GEWICHTE

L/B/H:	5.245/1.993/2.850 mm
Radstand/Spur v/h:	3.250/1.565/1.565 mm
Kofferrauminhalt (VDA):	7.500 Liter
Tankinhalt:	75 Liter
Leer-/Gesamtgew.:	2.100/3.500 kg
zul. Anhängelast:	2.000/750 kg

FAHRELEISTUNGEN

V _{max} :	144
Beschleunigung 0-100:	17,3

VERBRAUCH (WA)

EG gesamt (L/100 km)	10,4/9,6
----------------------	----------

PREISE

Sprinter 315 CDI Kastenwagen:	37.211 €
Basispaket (Allradantrieb, Geländereduktion, Mitteldifferenzialsperre)	
bis 3,5 t:	17.300 €
über 3,5 t:	18.300 €

Extras (Auswahl):

Differenzialsperre hinten:	2.990 €
Differenzialsperre vorn:	1.990 €
Radlaufverbreiterungen:	1.990 €
KCN-Beschichtung für Verbreiterung:	385 €
Ersatzradhalter links:	850 €
Vorderachsschutz Aluminium:	395 €
Verteilergetriebebeschütz Aluminium:	495 €
Vorabscheider Top Air:	1.720 €
Aluminiumtank 130 L:	1.620 €
Aluminiumtank 170 L:	1.720 €
Bereifung 315/75 R16:	in Vorbereitung

25 JAHRE IGLHAUT ALLRAD



Steile, feuchte Wiese plus Verschränkung – eine Herausforderung.



Echte Offroader tragen das Reserverad am Heck.

Sprinters nicht besser bestellt. Auch der Gelbe bleibt bereits an dieser vergleichsweise harmlosen Stelle hängen. Auf Knopfdruck jedoch fährt er weiter. Jener Knopfdruck, der die Mittelsperre aktiviert hat, ist nicht der letzte. Nach der schwachen Verwerfung folgt eine Herausforderung selbst für bewegliche Fahrwerke. Hier geht's mit der Hinterachssperre weiter. In der nächsten Verschränkung wird's auch noch richtig steil. Rein mit der Vorderachssperre und eine Steigung hinauf, die der rote Bus auch ohne Verschränkungspassage mangels Geländeübersetzung nicht geschafft hätte. Ein Blick in die Liste zeigt, dass man ihn auch mit einer solchen bestellen kann, jedoch lediglich im Verhältnis 1,42:1, was eher eine Lösung fürs Fahren mit schweren Anhängern ist als für ernsthafte Geländeklettertouren. Das Vertei-

lergetriebe ist beim Serien-Allrad-Sprinter übrigens im Gegensatz zum Einzelbauteil im Iglhaut-Sprinter ans Schaltgetriebe angeflanscht. Rot gegen Gelb zeigt den Unterschied im Charakter und lässt auch eine Einsatzempfehlung zu: Die Allrad-Lösung aus dem Mercedes-Katalog ab 9400 Euro Aufpreis (10 000 Euro mit Reduktion) ist ideal für alpenländische Taxiunternehmer oder Wohnmobile mit Schlechtwegeeignung. Iglhaut kann jenen helfen, die z.B. ein expeditionstaugliches Gefährt suchen oder in professioneller Mission ins schwierige Gelände müssen – seien es Ölbohrunternehmen, Energieversorger oder die Feuerwehr. Sein permanenter Allradantrieb mit Reduktion und Sperre kostet mindestens 17 300 Euro. Den Sprinter sollte man da allerdings schon haben ... ■

T | Florian Pillau F | Peter Kapsler



Blick in die Produktionshalle. Bis heute wurden über 850 Autos umgebaut.

Es war 1981, als ein Hotelier aus dem Allgäu bei Iglhaut anfragte, ob er nicht einen Bus mit Allradantrieb ausrüsten könnte. Er konnte ja keine Seilbahn zu seinem gut besuchten Berghotel bauen lassen. Und warum bei Iglhaut? Bereits damals war die Firma bekannt für Sonderumbauten, beispielsweise Radstandsverlängerungen für Wohnmobilaufbauten auf Mercedes-Transporter-Fahrgestellen, Triebköpfe und Spezialaufbauten für den Transport von Getränken, Booten oder Vieh, für Fahrgestelle und Spezialfahrzeuge zum Scannen von Tunneln, darunter auch ein Begleitfahrzeug für die Tour de France oder die Panzerung des Unterbodens von UN-Geländewagen.



Die hintere Sperre: eine Eigenentwicklung.

Aus dem damals aktuellen Transporter von Mercedes-Benz, dem „Düsseldorfer“, und dem heute mindestens ebenso legendären Mercedes-Geländewagen entstand der erste Iglhaut-Allrad-Transporter. Dadurch blieb das Fahrzeug ein echter Mercedes-Benz, den jede Vertragswerkstatt weltweit warten und reparieren konnte. Die original Mercedes-Benz-Ersatzteile konnten eindeutig identifiziert werden, da jedem umgerüsteten Fahrzeug eine Teilleiste beigelegt wurde. Und alle eigens angefertigten Teile hielt Iglhaut versandfertig vor. In die Achtziger fiel auch die Erprobung bei einem Motorsportereignis: 1986 fuhr Michael Iglhaut mit einem Mercedes-Benz 207 D Allrad die Liberty Rally Raid von Köln über Khartoum nach Kairo und kam problemlos auf Platz zwei der Gesamtwertung. Nach den Allradantrieben für T1, T2 und MB 100 D folgte der für den Mercedes-Benz Sprinter (T1N) sowie den baugleichen Volkswagen LT. Heute werden der Mercedes-Benz Sprinter der neuesten Generation und VW Crafter („NCV3“) sowie Mercedes-Benz Vito und Viano umgerüstet und auf Kundenwunsch bis zu höchster Geländegängigkeit („Gelände-Nutz-Fahrzeug“) aufgebaut.



Der technisch eng verwandte Volkswagen Crafter wird ebenfalls umgebaut.