

Alles da:  
Zweckmäßig  
eingereicherter  
Arbeitsplatz.  
Den Motor  
bringt Iglhaut  
auf 200 PS und  
400 Newton-  
meter Dreh-  
moment.



# FERNTRANSPORT

Seit über 20 Jahren baut die fränkische Firma Iglhaut Mercedes-Transporter zu **Kletter-Spezialisten** um. Im Test der 200 PS starke Iglhaut-Sprinter 316



**W**enn der Geländewagen zu klein und der Kastenwagen nicht geländetauglich genug ist, hat die Firma Iglhaut eine Lösung. Seit 1982 schrauben die Spezialisten Mercedes-Transporter zu Allrad-Fahrzeugen mit extremer Geländetauglichkeit um. Was mit den gemütlichen 207er-Transportern begann, ist

Grundvoraussetzung, um aus einem braven Paketboten-Wagen einen hoch geländegängigen Spezialtransporter zu machen, ist der nachgerüstete Allradantrieb. Iglhaut verwendet bei seinen Umbauten ein Verteilergetriebe aus dem Toyota Landcruiser. Der Umbau kann wahlweise mit starrem Zuschaltallrad oder in ei-

ze elf Zentimeter Bodenfreiheit zusätzlich. Den Rest übernehmen die Reifen. Auf dem Testwagen war die Maximalgröße montiert: Die Pneu der Dimension 315/75 R 16 bringen gegenüber den Serienreifen weitere zehn Zentimeter Luft unter dem Kiel.

Im Testwagen hatte Iglhaut die hauseigene Zubehörpreis-

raum – und natürlich das Motorentuning für den Fünfzylinder. Das alles summiert sich auf einen Endpreis jenseits von 80000 Euro. Der reine Umbau auf Allradantrieb beginnt bei 12880 Euro für den einfachen Zuschalt-Allrad.

Der 2,7-Liter-Motor (Typ OM612) ist ein Zwilling Bruder des CDI-Motors im Merce-

## Voll ausgestattet durchbricht der Sprinter locker die 80000-Euro-Grenze.

heute bei den modernen Kastenwagen der „Sprinter“-Reihe angelangt. Iglhaut baut Vielzweck-Mobile mit diversen Aufbauten, Karosserielängen und Motorisierungen, denen im fränkischen Marktgebiet der aufrechte Geländegang beigebracht wird.

ner Version mit permanentem Allradantrieb vorgenommen werden. Die zusätzlich angetriebene Vorderachse und deren aufwändige Aufhängung ist ein Iglhaut-Patent. Durch die Verwendung von Distanzstücken in Vorder- und Hinterachse gibt es beim Umbau stol-

liste recht vollständig verbaut. Von der elektrisch ausfahrbaren Trittstufe bis zum Edelstahl-Rammschutz, vom Seilwinden-Stecksystem für vorn und hinten bis zum Sportauspuff, vom hochgelegten Luft-Ansaugschnorchel bis hin zum Carbon-Look für den Innen-

des ML 270. Im Sprinter leistet er normalerweise 156 PS und 330 Nm. Bei Iglhaut wird er tüchtig aufgepumpt: 200 PS und 400 Newtonmeter mobilisiert der Fünfzylinder nach der Kraftkur – mehr als genug, um die großen Reifen zu kompensieren. In Verbindung mit dem



Wie beim G: Aktivierung der Achssperren über Tastschalter in der Mittelkonsole.



Mit Haltegriff: Die Bestuhlung für die Heck-Passagiere in der zweiten Reihe wurde offroad-tauglich aufgerüstet.



Nutzwert: Blankes Blech im Heckabteil, jede Menge Platz für Ladung.



Verschönert: Carbonumrandung für die Instrumente. Der Hebel für das Verteilergetriebe wechselt zwischen Straßen- und Gelände-Allrad.



Fotos: Karel Seifna



sehr großzügig ausgeräumten Edelstahl-Sportauspuff klingt der Motor unter Vollast wie der Ur-Quattro von Audi, was in Verbindung mit der selbstbewussten Optik des Riesen-Kastens für entsprechendes Aufsehen sorgt.

Der umgebaute Sprinter braucht morgens ein paar Minuten, um in Schwung zu kommen. Im kalten Zustand ist das Getriebe noch etwas

hakelig, und aus dem Verteilergetriebe singt es leise, bis alle Öle erwärmt sind. Nach hergestellter Betriebstemperatur entpuppt sich der gelbe Riese als echtes Spaßmobil. Die Fahrleistungen liegen auf dem Niveau eines normalen Geländewagens: In nur 13 Sekunden prescht der große Kasten auf Tempo 100. Das ist nicht nur angesichts der üppigen Reifen-dimension erstaunlich. Der Testwagen brachte immerhin auch stolze 2,6 Tonnen auf die Waage.

Die Seitenneigung in Kurven hält sich in moderaten Grenzen: Die sehr steifen Stabilisatoren bändigen das Fahrwerk wirkungsvoll. Sehr empfehlenswert ist auch die angebotene Hochleistungs-Bremsanlage mit innenbelüfteten Bremsscheiben und Vierkolbensätteln an Vorder- und Hinterachse. Damit kann man auch aus hohen Autobahngeschwindigkeiten flott zum



**Stabile Bauweise:** Hinten trägt der Sprinter eine Starrachse an Blattfedern, die Vorderachse ist ein Iglhaut-Patent.

Stand kommen, ohne dass das Auto ausbricht. Die Bremsen bleiben auch bei Dauerbeanspruchung frei von Fading, nur die verwendete Geländebereifung sorgt – speziell auf nasser Fahrbahn – für verlängerte Bremswege.

Die steife Auslegung des Fahrwerks für sicheren Straßenbetrieb macht sich im Gelände natürlich bemerkbar.

Echte Verschränkung ist nicht drin, schon bei 15 Zentimetern Höhenunterschied zwischen rechts und links verliert ein Rad den Bodenkontakt. Das ist praktisch zum Reifenwechseln ohne Wagenheber, macht aber ein weiteres Aufpreisextra zur Pflicht: Die Achs-Differentialsperren. Im Testwagen waren an Vorder- und Hinterachse Sperren eingebaut, die sich

## DATEN

### Iglhaut Sprinter 316 CDI 4x4

<b>Motor</b>	
Bauart	Fünfcylinder-Reihen-Turbodiesel
Hubraum	2.658 cm <sup>3</sup>
Leistung	147 kW / 200 PS @ 3.800 U/min
max. Drehmoment	400 Nm @ 1.800 U/min
Common-Rail-Direktspritzung, zwei oberliegende Nockenwellen, vier Ventile pro Zylinder	
<b>Antriebsystem</b>	
Getriebe	Fünfgang-Schaltgetriebe
Antrieb	permanenter Allradantrieb
Geländeuntersetzung	2,5 : 1
Gesamtuntersetzung	55,23 : 1
Permanenter Allradantrieb mit manuell sperrbarem Vorderräder-Differential, schaltbare Geländeuntersetzung, aufpreispflichtige Achssperren	
<b>Karosserie</b>	
Radstand	3.000 mm
Länge/Br./Höhe	5.035/1.933/2.560 mm
Laderaumvolumen	7.000 l
Laderaum L/B/H	1.790-2.570/1.740/1.610 mm
Tankinhalt	140 l
<b>Gewichte</b>	
Leergewicht	2.590 kg
zul. Gesamtgewicht	3.500 kg
Anhängelast	2.800 kg
Stützlast AHK	125 kg
Dachlast	300 kg
<b>Fahrwerk</b>	
Reifen	315/75 R 18 w/h
Testwagenbereifung	„Bigfoot“ Big X/T
Vorne Einzelradaufhängung mit Querlenkern und Querblattfeder, hinten Starrachse an Blattfedern	
0-100 km/h	13,1 s
80-120 km/h (5. Gang)	21,7 s
Tachozuzeige bei 80/100/130 km/h	
	77/96/126 km/h
Innengeräusch bei 100/130 km/h	
	78,4/81,6 db(A)
Höchstgeschwindigkeit	
	151 km/h
<b>Verbrauch (Diesel)</b>	
ECE-Norm	k.A.
Test min.	10,5 l
Test max.	15,3 l
Testmittel	12,9 l

## Das steif ausgelegte Fahrwerk verschränkt kaum.



**Viel Stahl:** Der Frontbügel schützt auch die Scheinwerfer, ein Steck-Adapter nimmt die Seilwinde auf.



**Erstaunlich:** Hoher Federungskomfort, präzises Fahrverhalten.

mit Kippschaltern aktivieren lassen. Schon die zugeschaltete Hinterachssperre sorgt für mächtig Vortrieb. Wird auch vorne „geblockt“, gibt es kaum noch ein Halten.

Die kurze Untersetzung und der extrem kräftige Motor sorgen in Verbindung mit der wirklich üppigen Bodenfreiheit für dauerhaft gute Laune bei der Besatzung. Der Sprinter ackert durch tiefe Böden wie ein Traktor, querliegende Baumstämme oder eurfurchtgebietende Steilhänge kosten den Piloten nur einen Gastoß. Dabei fällt das komfortabel abgestimmte Fahrwerk auf, das auch bei schneller Pistenfahrt keine Bocksprünge vollführt.





**Große Show:** Beim Öffnen der Schiebetür fährt automatisch eine Trittstufe aus.

Mit dem Allrad-Sprinter steht Ighaut allein auf weiter Flur. Der Umbau ist sowohl von Mercedes als auch von Volkswagen absegnet (den mit dem Sprinter nahezu baugleichen VW LT baut Ighaut ebenfalls um). Es gibt eine unüberschaubare Fülle an Basisfahrzeugen mit diversen Radständen, Motorisierungen und Aufbauten, wodurch vom

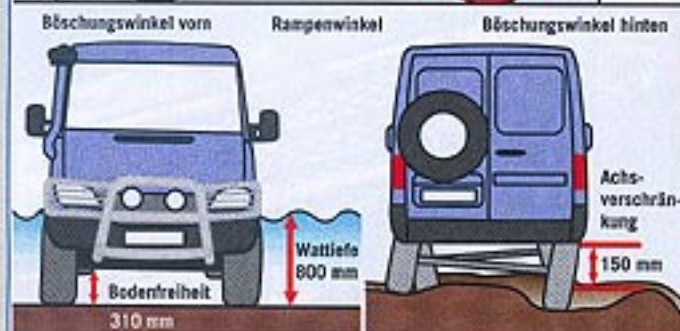
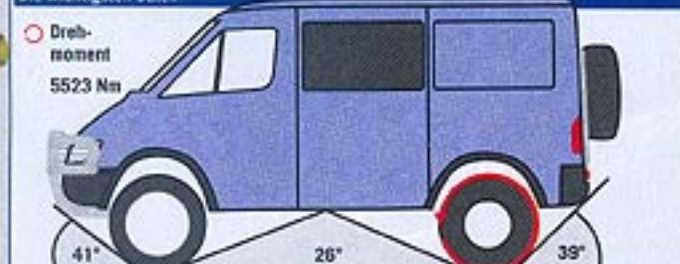
kleinen Pritschenwagen über den Mannschafts-Bus bis zum extralangen Großraum-Kasten für jeden Einsatzzweck ein passendes Fahrzeug zur Verfügung steht. Damit füllt der Ighaut-Sprinter gekonnt die Lücke zwischen herkömmlichen Geländewagen und großen Nutzfahrzeugen vom Schläge eines Unimog.

*Torsten Seibt*

## GELÄNDEWERTE

### Ighaut Sprinter 316 CDI 4x4

Die wichtigsten Daten



Die besten jeder Kategorie

Übersetzung: Trax Gurkha	50,8 : 1	Drehmom./Rad: VW Touareg V10	6.768 Nm
Bodenfreiheit: VW Touareg V10	300 mm	Böschungsw. vfr: LR Defender 90	48°/52°
Rampenwinkel: LR Defender 90	34°	Wattiefe: Toyota HZJ 78	700 mm

## BEWERTUNG

### Ighaut Sprinter 316 CDI 4x4

Punktbewertung	
Geländetauglichkeit	●●●●●
Fahrspaß	○●●●●
Fahrkomfort	○●●●●
Nutzwert	●●●●●
Wirtschaftlichkeit	○●●●●

## KOSTEN

### Ighaut Sprinter 316 CDI 4x4

Preise/Ausstattung	
ABS	•
ESP	•
Airbag Fahrer/Beif./Seiten	• / 734,28,-
elektr. Außenspiegel	•
Automatikgetriebe	2.237,64
Diff.-Sperrung vorn/hinten	1.750,-/2.100,-
Fahrsitz höhenverstellbar	•
elektr. Fensterheber	auf Anfrage
Zentralverriegelung	433,84
Klimaanlage	1.844,40
Tempomat	371,20
elektr. Sitzverstellung	-
Lederausstattung	-
Xenon-Licht	-
Navigationsystem	auf Anfrage
Leichtmetallräder	auf Anfrage
Metallic-Lack	-
elektr. Schiebedach	756,32
<b>Grundpreis in EUR</b>	<b>50.562,80</b>

Kosten	
Schadstoffklasse	EU 3
Kfz-Steuer pro Jahr in EUR	210,-
Haftpflicht-Typklasse	Lkw
Teilkasko-Typklasse	Lkw
Vollkasko-Typklasse	Lkw
Garantie	
Technik	2 Jahre Händlergewährleistung
Durchrostung	-
Lack	-
Mobilität	2 Jahre
Wartungsintervalle	
Inspektion	60.000 km
Ölwechsel	30.000 km

## FAZIT

Der Ighaut-Sprinter setzt vor allem bei der Geländetauglichkeit in seinem Segment die Maßstäbe. Selbst gut gebaute Geländewagen vom Schläge eines Land Rover Defender müssen sich vor dem großen Kasten in Acht nehmen. Allerdings ist der Umbau kein billiges Vergnügen – allein 13.000 Euro kostet nur der Zusatz-Allrad, für Sperren und verbesserte Bremsen werden nochmals etliche Tausender fällig.



*Torsten Seibt,  
Testredakteur*

\* Serie - nicht erhältlich; Preise in EUR