



Die Stupsnase und der kurze Überhang hinten ermöglichen gute Böschungswinkel



Mit mindestens zwei eingelegeten Sperren zieht der Allradsprinter durch dick und dünn

Auch bei näherer Betrachtung scheint sich der pfiffig lackierte Allradbus, bis auf die höhere Bodenfreiheit der Karosserie, kaum von der gewohnten Silhouette des Mercedes Transporters zu unterscheiden. Und bei einem Blick unter den Bauch fällt auf, hier waren Profis am Werk

Fast wie al

Die bayrische Mercedes Benz Vertragswerkstatt Iglhaut ist schon seit mehreren Jahren mit offizieller Genehmigung in Sachen Allrad-Umbau von Transportern beschäftigt. Kein Wunder, daß

mittlerweile auch eine enge Zusammenarbeit von Seiten des Stammwerks betrieben wird, denn offensichtlich lohnt es sich aufgrund der Stückzahlen für die Stuttgarter nicht, eine eigene Abteilung dafür einzurichten. Immerhin liefern sie bereitwillig Achsteile, Zwischengetriebe, Antriebswellen sowie Radlager nebst den zugehörigen Naben, und schweißen sogar ganze Starrachsen auf die von Iglhaut gewünschten Maße um, daher auch der professionelle Look und der Segen von oberster Stelle. Je nach Einsatzfeld und Preisvorstellung empfehlen die Marktbreiter Fahrzeugbauer entweder einen permanenten Allradantrieb mit mechanischer Längssperre, oder mit einem Viscoelement, welches automatisch sperrt. Die preiswerteste Lösung ist der bekannte zuschaltbare Allradantrieb vom 461er G ohne Mitteldifferential. Als Motorisierung paßt der 2,9-Liter Fünfzylinder Mercedes Diesel mit aufgesetztem Turbolader ganz gut. Er leistet bei relativ niedrigen 3800 U/min immerhin 122 PS. Bei ebener Autobahn soll er den kurzen Sprinter auf etwa 153 km/h bringen, und binnen 23,5 Sekunden aus dem Stand auf Tempo 100 beschleunigen. „Aktiviert man im Gelände die Untersetzung, zieht er auch derbe Steigungen ohne weite-

res hoch“, wissen seine Erbauer zu berichten.

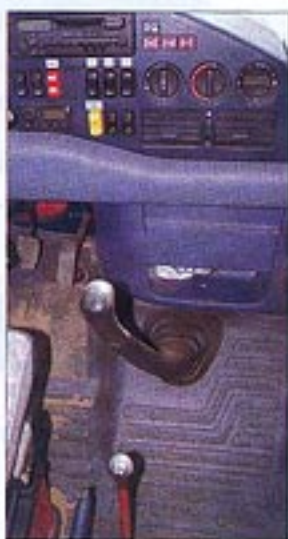
Wir hatten unlängst Gelegenheit, den Iglhaut Allrad Sprinter im schwierigen Gelände und auf festen Straßen zu testen. Die große Sandkuhle in der Nähe von Kerpen war mit Weichsandfeldern, Schotterpisten, Schlammrumpfen sowie derben Verschränkungsstellen gespickt. Und, hier tat sich gleich der einzige Nachteil dieser Konstruktion auf. Um aber den relativ hohen Aufbau des Sprinters auch bei schneller Kurvenfahrt auf Asphalt einigermaßen ruhig zu halten, mußten die Stabilisatoren bleiben, und genau die begrenzen leider konstruktionsbedingt den Federweg der Achsen. Deutlich sehen sie dies auf dem großen Foto rechts oben.

Aber keine Bange, falls nichts mehr gehen sollte, gibt's ja noch die drei zuschaltbaren Differentialsperren. Genau wie beim G werden sie der Reihe nach per Knopfdruck am Armaturenbrett aktiviert. Dann läßt sich der Allrad Sprinter nur noch aufhalten, wenn man ihn bis zum Bauch einwühlt. Je nach Bereifung, verschiedene Breiten und Profile mit 15 und 16 Zoll Durchmesser sind lieferbar, ist dies jedoch recht unwahrscheinlich.

Die Gesamtabstimmung des Fahrwerkes wirkt auch auf schlechter



Modernes Ambiente und sehr bequeme Schwingsitze im Arbeitsplatz des Allrad Sprinter



Der etwas kleinere Schalthebel unten ist für die Geländeuntersetzung



Deutlich zu sehen die Knöpfe für die Sperren unterhalb des Radios, sowie die drei Kontrollleuchten daneben

Keine Angst, noch kippt er nicht. Hier ist die Verschränkung offensichtlich am Ende

Werk

Wegstrecke einigermaßen komfortabel, obwohl unser Testwagen nur mit zwei Personen und einem Satz Reifen beladen war. So machten wir uns denn auf, die Straßentauglichkeit des Achtsitzers zu erfahren. Der Turbodiesel zieht gut durch, wird allerdings im oberen Drehzahlbereich etwas laut. Eine typische Eigenheit aller Sprinter. Ebenso normal, aber trotzdem unangenehm, ist der unruhige Geradeauslauf. Wer das nicht gewohnt ist, korrigiert ständig am Lenkrad und bringt so seine eigene Unruhe mit ein. Einfach an der langen Leine laufen lassen, heißt hier die Devise. Auf den serienmäßigen Schwebesitzen vorn läßt es sich aushalten, zwei weitere Sitzreihen dahinter waren bei unserem Testwagen montiert. Das Cockpit wirkt auf

den ersten Blick serienmäßig, wären da nicht die drei Sperrschalter und ein zweiter Schalthebel zwischen den Sitzen für die Geländereduktion. Die Untersetzung läßt sich zwar nur im Stand zuschalten, aber jederzeit während der Fahrt wieder auskoppeln. Und hier einige Preise: Vorausgesetzt man liefert einen intakten Sprinter 312D an, kostet der Umbau mit zuschaltbarem Allrad 25.000 DM. Wer den permanenten Allrad bevorzugt, muß im günstigsten Falle mit 29.000 DM rechnen. Das Topmodell mit Viskosperre ist für 31.100 DM zu haben. Übrigens, auch die alten T1, T2 und MB 100 lassen sich nachrüsten, egal mit welchem Aufbau sie bestückt sind.

W. Scholz



Der 2,9-Liter Turbodiesel paßt so gerade unter die Haube

Motor: 5-Zylinder Turbodiesel, Ladeluftkühler
Hubraum cm³: 2874
Leistung kW/PS bei U/min: 90/122/3800
Max. Drehmom Nm bei U/min: 280/200
Kraftübertragung: 5-Ganggetr; permanent, Allradantr; 3-Differentialsperren; Geländeuntersetzung.
Fahrwerk: Vorne Einzelradaufhäng., Querblattfeder, hinten Starrachse, Blattfedern; Servolenkung; 4-Scheibenbremsen, ABS.
Leergewicht/Zul. kg: 2350/1150
Anhängel. gebr./ungebr. kg: 2500/500
Böschungswinkel v./h. °: 36/38
Rampenwinkel °: 25
Bodenfreiheit v./h. mm: 272/247
Verbrauch l/100 km: 13,9
Beschl. 0-100 km/h in s: 23,5
Höchstgeschw. km/h: 153
Infos bei: MB-Iglhaut, Mainleite 1, 97340 Marktbreit, Tel: 09332-5030, Fax: -503290.



Die Hinterachse hängt an zwei Längsblattfedern



Das gelb lackierte Verteilergetriebe wurde nachträglich an's Hauptgetriebe gekoppelt



Die Vorderachse stammt in ihren Grundzügen vom Mercedes G