

Unterwegs im südlichen Afrika ist der erste James Cook mit permanentem Allradantrieb. Erste Erfahrungen damit machen Hubers aus dem oberbayerischen Landkreis Rosenheim. Iglhaut baute den Mercedes Sprinter 312 D mit Wohnaufbau von Westfalia auf 4WD um

Verhält sich wie ein richtiger Geländewagen", sagt Erwin Huber zufrieden. „Wir waren in Botswana, haben einen ziemlich breiten Fluß durchquert, einen Meter tief – ohne Probleme. Sind längere Strecken tiefen Weichsand gefahren – überhaupt kein Problem. Sonst haben wir dort eigentlich nur Geländewagen gesehen, mit Dachzelt oben drauf. Wenn aber ein Sandsturm kommt oder Regen, dann sind wir einfach besser dran.“

Platz und Komfort ist im Sprinter mit dem Westfalia-Aufbau für zwei Leute selbst für lange Touren reichlich geboten. Schon die Stehhöhen von 2,36 Meter im Wohnbereich und immer noch 1,95 Meter im Bad zeigen, daß es nicht eng zugeht. „Wir hatten vorher einen 16-Zoll-T2 synco; der war für längere Strecken doch etwas klein.“ berichtet Huber. James dagegen bietet hinter den beiden drehbaren Vordersitzen „im Erdgeschoß“ einen großen Klappstisch mit Sitzbank, die sich für die Nacht zur Liege umwandeln läßt. Dahinter eine richtige Kochecke mit Spüle und Zweiflammenherd, auf der Beifahrerseite eine starke Kompressor-Kühlbox. Ganz im Heck nimmt neben dem Kleiderschrank eine Naßzelle mit Waschbecken, Dusche und Toilette die Annehmlichkeiten der Zivilisation mit hinaus in die Wildnis. 100 Liter Frischwasser im Tank, ein gasbetriebener 10-l-Boiler, zwei 5-kg-Gasflaschen hinterm Kleiderschrank und zwei Zusatzbatterien mit je 80 Ampèrestunden Kapazität sichern James' grundsätzliche Bedürfnisse und die seiner Bewohner.

Zwischen der Einrichtung bleibt beachtlich viel Bewegungsraum. Unter der Sonne Afrikas wird dennoch bei günstigem Standplatz die Rollmarkise auf der Beifahrerseite gerne ausgefahren und die „Veranda“ neben dem Wagen genutzt.

Die Pläne von Alice und Erwin Huber reichen fast so weit wie die des leibhaftigen James Cook. Das Wohnmobil mit seinem Namen landete stilgerecht per Schiff in Kapstadt. Es fuhr direkt von Hamburg mit der Deutschen Afrika-Linie, 19 Tage lang in einem Container. Die Karosserie paßte zwar in Länge und Breite genau hinein, ragte jedoch um fast einen Meter aus dem oben offenen Behälter hinaus. Für rund 5000 DM Fracht kam der Wagen unbeschadet an. Innerhalb von sechs Wochen machte er von dort aus 7500 Kilometer durch

Mercedes Sprinter 4x4 James Cook



Out of Rose

Südafrika, Namibia, Botswana und Zimbabwe. Jetzt steht er bei einer Spedition in Warteposition auf seinen nächsten Einsatz bereits Ende des Jahres. Denn Hubers fliegen zurück und werden ihre Tour durch Afrika etappenweise fortsetzen. „Wir wollen insgesamt zehnmal hinreisen, da lohnt sich der Aufwand schon. Mietwagen kosten immerhin 300 bis 400 Mark am Tag, ohne irgendeine Zusatzausrüstung für Safaris.“ Das Problem mit dem Zoll scheint geregelt: Durch die Reisen in verschiedene Zoll-

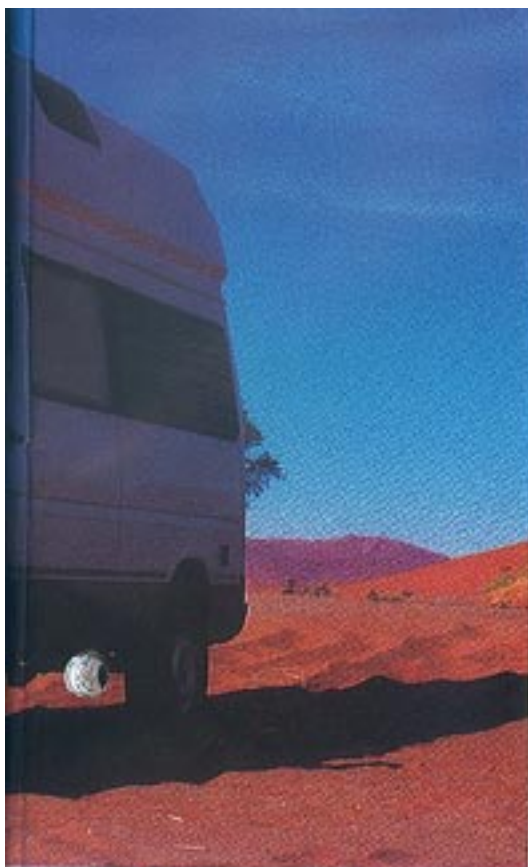
unionen kann Huber die zeitlich auf ein Jahr begrenzte zollfreie Einfuhr des Autos umgehen. Nur das Carnet de Passages, vom ADAC gegen 4000 DM Bankbürgschaft ausgestellt, muß jährlich für 300 DM Gebühr verlängert werden.

Ausgerüstet wurde der serienmäßige 312 D vom Allradspezialisten Iglhaut mit permanentem 4WD. Dafür wurde ein Verteilergetriebe aus dem Toyota HDJ 80 eingesetzt, das ein teilsynchronisiertes Untersetzungsgetriebe enthält, bei dem man in langsamer Fahrt aus der Geländeuntersetzung 2,488 in die direkte Stufe hochschalten kann. Das zentrale Differential läßt sich bei Bedarf 100prozentig sperren; an der Hinterachse ist ab Werk eine zuschaltbare Sperre eingebaut. Am Vorderachsdifferential, für das Iglhaut im 4x4-Sprinter ebenso eine Sperre als Option bietet, hält Huber sie für überflüssig. „Selbst die Hinterachssperre haben wir unterwegs nur sehr selten gebraucht. Der zieht so gut durch...“

Auf die großen 16-Zoll-Felgen hätte er sich zwar eher eine Bereifung mit Sandprofil gewünscht, doch sind für die mögliche Höchstgeschwindigkeit (eingetragen 137 km/h, auf dem Tacho schon mal etwas schneller) keine anderen 7.50 R 16 als die montierten Stratton Traction King mit groben Stollen auf dem Markt. Auf der Straße mit Luftdrücken um vier bar, im Gelände mit drei, im Sand aber oft nur mit 1,5 bar



James Cook im Sandmeer. Iglhaut-Allradtechnik besichert dem Mercedes Sprinter Offroad-Eigenschaften



nheim

betrieben, kam er damit trotzdem überall durch. Um den Reifen genügend Freigang zu schaffen, hat Ighaut die Radausschnitte der Karosserie leicht vergrößert.

Unter den Motor wurde eine Aluminiumwanne als Unterfahrerschutz montiert. Ein Zusatztank vergrößert die Kapazität um 45 auf 120 Liter Diesel. Das Ersatzrad voller Größe paßt dank vergrößertem Halter wie beim Serien-Sprinter unter den Boden im Heck und wurde einmal gebraucht; ein Dorn auf der Fahrbahn hatte zugestochen. In Sorge um den Motor hätte Huber gern einen Zyklon-Vorfilter vor dem Luftfilter gehabt, doch findet sich im Motorraum kein Platz und ein Anbau außen war nicht schnell genug zu realisieren. Ohne hat er bis jetzt keinen Mangel registriert: Am normalen Fil-

tereinsatz sei noch nicht einmal Schmutz zu sehen. Überhaupt: „Der Motor bleibt insgesamt super-sauber. Wenn ich da an meinen T2 syncro denke – da war die Maschine hinten vor lauter Staub kaum noch zu erkennen und wurde wahnsinnig heiß.“

Mit dem 5-Zylinder-Direkteinspritzer im Sprinter 312 D ist er sehr zufrieden: „Er ist sehr kräftig, zieht immer. Man kann im dritten Gang auf Tempo 20 runter und einfach wieder Gas geben, ohne zu schalten.“

Der Verbrauch bei normaler Geschwindigkeit, auch im Gelände sei ziemlich sparsam: Im Schnitt 12,5 Liter Diesel für 100 km ergeben 900 bis 1000 km Reichweite. Langsam gefahren reichen ihm sogar zehn Liter. Nur bei Vollgas auf Überlandstrecken würde es mit ungefähr 16 Litern „recht viel“. „Er läuft dann aber Tacho 150.“ Und das bei einem Fahrzeug dieser Größe: aus 2,9 l Hubraum 90 kW (122 PS) bei nur 3800 min⁻¹...

Gewogen hat Huber Cookie nicht vor der Abfahrt. Insgesamt immerhin schon mal 400 kg kamen zu den 2,8 Tonnen Leergewicht durch die Einbauten bei Ighaut hinzu. Rund 500 kg Zuladung haben die Hubers noch eingeladen, schätzt er, „aber am Fahrwerk hat man davon nichts gemerkt“. Von Mercedes-Benz wird der James Cook ab Werk mit stärkeren Stoßdämpfern für das ständig höhere Gewicht ausgestattet. Ighaut hat an der Federung nur die Querblattfeder vorn durch seine spezielle gekrüpfte Version ausgetauscht und die hinteren Parabelfedern unterlegt, sonst nichts verändert. „Natürlich ist er kein so hartes Fahrzeug wie ein Land Rover, aber das stört uns nicht. Allerdings

ist er durch seine Höhe sehr seitenwindempfindlich.“

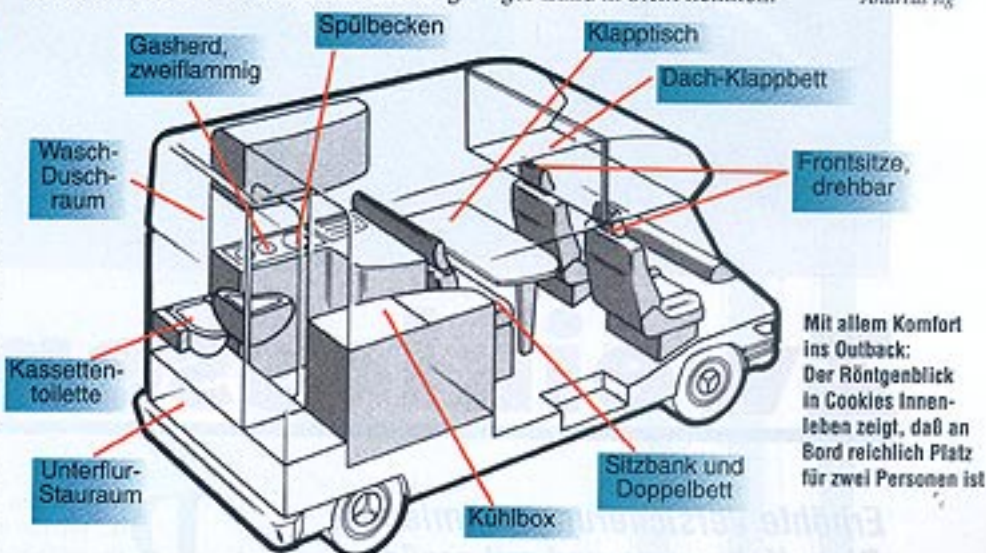
Bis jetzt traten an der Technik nur zwei kleine Fehler auf, die mit dem Allradantrieb nichts zu tun haben. Die Servolenkung zeigte durch Knarrgeräusche, daß ihr Hydraulikflüssigkeit fehlte. Sie war durch eine undichte Stelle verlorengegangen. Die Mercedes-Leute, die den 4x2-Sprinter demnächst auch in Südafrika anbieten, fanden in der Werkstatt noch einen Fehler am Regelventil des Turboladers und tauschten



Hubers „Veranda“: Das schattige Plätzchen unter der Markise ist ein idealer Tier-Beobachtungsposten

es auf Garantie aus. Nach Rücksprache der dortigen Niederlassung mit der hiesigen Zentrale wird der in Südafrika „stationierte“ Ighaut-James Cook der Hubers bei regelmäßigem Service weiterhin mit Garantie versorgt sein. Vielleicht „rechnet“ sich dann auch der Einsatz für ihre Reisen: Rund 130000 Mark hat sie der Entdecker in der Anschaffung gekostet. Dafür muß er einiges Land in Sicht nehmen.

Andreas Ilg



Mit allem Komfort ins Outback: Der Röntgenblick in Cookies Innenleben zeigt, daß an Bord reichlich Platz für zwei Personen ist

Mercedes 312 D 4x4 Ighaut James Cook

Karosserie: selbsttragende Stahlblechkarosserie auf Hilfsrahmen, GFK-Dachaufbau, 2 Türen, 1 Schiebetür rechts, zweiteilige Heckflügel. Tank: 75 + ca. 45 l.

Aufbau und Ausstattung Westfalia James Cook: drehbare Vordersitze, 5 Sitzplätze, 2 x 2 Schlafplätze, Klapptisch, Luft-Diesel-Standheizung mit Zeitschaltuhr; Küche mit Spüle, Zweiflammenkocher, Elektro-Kühlbox 60 l, Schrank mit Wertfach, Kleiderschrank; Sanitär-raum mit WC (Thetford Porta Potti), Waschbecken, Wasserboiler 10 l, 2 Zusatzbatterien 2 x 60 Ah, Zentralelektronik mit Anzeigen, Stauraum im Heck, Dachluke mit Daueröffnung, seitliche Aufstellfenster, Bordnetz mit 12 V und 220-V-Stromkreis, Steckdosen und Ladegerät 10 A, 2 x 5 kg Gas, Tankinhalt: 100 l Frischwasser, 70 l Abwasser, 20 l Fäkalien

Motor: 5-Zylinder-Diesel-Reihenmotor, Direkteinspritzung, vorne längs eingebaut, Turbolader, Ladeluftkühlung, Einspritzpumpe elektronisch geregelt, Hubraum: 2674 cm³, Leistung:

90 kW (122 PS) bei 3800 min⁻¹, max. Drehmoment 280 Nm bei 2000 - 2300 min⁻¹

Kraftübertragung: permanenter Allradantrieb (vorn : hinten 50 : 50 %), Verteilergetriebe mit Geländereduktion 2,488 aus Toyota LandCruiser HDJ 80, Teilsynchronisiert, Zentral- und Hinterachs Differential elektrohydr. manuell sperrbar, 5-Gang-Schaltgetriebe, Achsantrieb 4,85.

Fahrwerk: vorne Einzelradaufhängung, Dreiecksquerlenker, gekrüpfte Querblatt-Parabelfeder, Stabilisator, Gasdruck-Stoßdämpfer; hinten Starrachse an Parabelfedern, Gasdruck-Stoßdämpfer, Stabilisator, Felgen: 7 x 16" Stahl; Reifen: 7.50 R 16 M+S Stratton Traction King, Scheibenbremsen vorn und hinten, Handstellbremse auf die Hinterräder (Trommel-Zusatzbremsen), 4-Kanal-ABS abschaltbar

Gewicht: komplett ca. 3200 kg, zul. Gesamtgewicht 3500 kg