

4x4 action

DAS MAGAZIN FÜR ECHE OFFROADER



OFFROAD-TEST

CHINA- JEEP

**Baic B40 4x4 mit 230 Turbo-PS
und Topausstattung für wenig Geld**



OFFROAD-DUELL
Mercedes G vs. Iglhaut-Sprinter



Angriff auf VW: Neue X-Klasse



Leserauto Nr. 1: Defender



Brandneu: Can-Am Maverick Trail



Weltreise-tauglich: Nestle-Toyota



KRIEG DER STERNE

„Ein Iglhaut-Sprinter muss alles können, was der Mercedes G kann“, sagt Michael Iglhaut. Wir wollten wissen, ob er sein Versprechen auch halten kann und baten ihn auf das Unimog-Fahrgelände der Firma Markom.



» Im April 2017 besuchten wir den Allrad-Spezialisten Iglhaut in Marktbreit, um Material für unser Firmen-Porträt zu sammeln (Ausgabe 6-2017). In unserem Gespräch mit Firmeninhaber Michael Iglhaut fällt dann jener Satz, der Folgen haben soll.

Ein Gedanke drängt sich auf, verliert sich aber wieder. Während wir später unseren Artikel schreiben und das Layout gestalten, kommt er jedoch zurück, wird stärker und endet mit einem entschlossenen Griff zum Telefon. Wir wollen den Beweis. Michael Iglhaut willigt ein, und so planen wir kurz darauf den ultimativen „Krieg der Sterne“.

Szenenwechsel: Wir sitzen Mitte September mit einer kleinen Gruppe im Büro der Firma Markom um einen Besprechungstisch herum. Jeder hat eine Tasse Kaffee vor sich, und wir gehen den vor uns liegenden Tag durch. Mit dabei: Volker Müller, Inhaber der Geländefahrschule Markom, Ulrich Reuter, Inhaber des Logistik-Unternehmens CHS-Reuter und unser G-Fahrer und Michael Iglhaut, der seinen Sprinter mitgebracht hat.

Die Absprachen sind schnell getroffen: Keine Schäden an Mensch und Material ist das oberste Gebot. Was nicht geht, geht nicht.

Keine Schäden an Mensch und Maschine zu produzieren ist bei unserem Offroad-Vergleich oberstes Gebot

Es geht allein darum, ob der Iglhaut Sprinter tatsächlich mit dem Mercedes G mithalten kann. Um das herauszufinden, ist das Unimog-Fahrgelände von Markom das ideale Terrain. Hier sind die Verschränkungspassagen etwas tiefer, die Steine etwas größer und die Auf- und Abfahrten etwas steiler. Also trinken wir unseren Kaffee aus und starten die Motoren.

Um möglichst gleiche Voraussetzungen zu schaffen, lassen wir an beiden Fahrzeugen Luft ab und vereinbaren einen Druck von 1,6 bar. Danach geht es in die Rock-Crawler-Passage. Hier hat Volker jede Menge ziemlich große Steinblöcke zu einer reichlich unebenen Fahrstrecke



Auf der heftigen Fels-Passage kann der Sprinter punkten. Er hat mehr Bodenfreiheit als der Mercedes G und kann die Unimog-Spur nehmen, während der G eine andere Linie fahren muss. Dennoch kommen beide problemlos durch.





Vor dem Start lassen wir an beiden Fahrzeugen Luft ab. Wir einigen uns auf einen Druck von 1,6 bar. Der G wird vorausfahren, der Sprinter hinterher.



Anzeige

Sfotelematik GmbH

Kühltechnik – GPS – Kommunikation

Deutschlandvertrieb der WEMO AG
50 Jahre Erfahrung in mobiler Kälte



Kühltechnik

Kühlboxen • Kühlschränke • Sonderanfertigungen
vorgefüllte Aggregate • eigene Einbauten
externe Aggregate • Tiefkühler bis minus 35°
Umluftkühlung • Heizung bis +35°
Alle Kühleinheiten sind auch mit natürlichem
Kältemittel verfügbar.

GPS-Ortung

Diebstahlschutz • Routenaufzeichnung
Roaming SIM-Karten (alle deutschen Netze und EU)
Mehrere Portale je nach Anwendungszweck verfügbar





Der Mercedes G mit seinem niedrigen Schwerpunkt hat bei der Schrägfahrt keine Probleme. Dennoch wird unserem Fahrer etwas mulmig zumute.

werden lassen. Der Unimog macht es spielend, aber wie schlagen sich unsere beiden Kontrahenten? Der G macht den Anfang und scheitert nach wenigen Metern auf der Linie, die der Mog üblicherweise nimmt. Es fehlt an Bodenfreiheit. Ein zweiter Anlauf weiter links in einer anderen Spur führt aber zum Erfolg. Anders der Sprinter: Er meistert die Unimog-Spur ohne Probleme, weil er einfach mehr Luft unter dem Bauch hat. Dafür streckt er an manchen Stellen ganz gerne mal ein Rad ziemlich weit in die Luft. Am Ende meistern aber beide Fahrzeuge die Passage problemlos.

Schauen wir also, wen der Mut zur Schräge früher verlässt. Der Mercedes G

fährt wieder voraus, bleibt auch diesmal mit allen Rädern am Boden und fährt vorsichtig, aber souverän auf die Steinquader, die der Markom-Boss seitlich an dem kleinen Hügel mit seinen steilen Auf- und Abfahrten positioniert hat. Auch

Der Markom-Offroad-Parcours ist für den Unimog gebaut – hier sind die Steine größer, die Auffahrten steiler und die Löcher tiefer

wenn der G vielleicht sogar ein bisschen mehr könnte, und auch, wenn Uli Reuter jede Menge Trial-Veranstaltungen und Geländewagen-Reisen in seinem Offroad-Lebenslauf stehen hat, wird es unserem G-Piloten doch etwas mulmig. Nicht um-

sonst sagt man, dass das berühmte „Popometer“ lange bevor der Wagen wirklich kippt auf maximaler Warnstufe steht. Daher erwarten wir mit Spannung den Sprinter, der ja einen wesentlich höheren Schwerpunkt hat. Auch hier hebt er

schnell ein Hinterrad in die Luft, und wie eigentlich von allen erwartet, entscheiden wir uns, die Passage ein paar Meter früher zu beenden.

Die nächste Passage ist die Steilauffahrt. Der vordere Böschungswinkel reicht



Hier muss der Sprinter früher aufgeben. Da der Schwerpunkt des Transporters um einiges höher liegt, wollen wir kein Risiko eingehen.

Anzeige

JETZT AUCH ZUBEHÖR FÜR DODGE RAM 1500

JEEP WRANGLER & DODGE RAM PARTS



DEIN PARTNER FÜR OFFROAD PARTS & FAHRZEUGUMBAU | OFFROADNETWORK.DE

dem G, hinten kratzt die Anhängerkuppelung leicht am Boden, die Steigung von knapp 40 Grad meistert er aber locker. Beim Sprinter reicht der vordere Böschungswinkel wegen der vorne angebrachten Aufnahme für eine Anhängerkuppelung nicht ganz. Wir müssen etwas mit Steinen unterbauen, dann klettert auch er mühelos nach oben. Mit dem hinteren Böschungswinkel gibt es keine Probleme. Da wäre sogar noch etwas mehr drin. Die Abfahrt mit ihren über 45 Grad lassen beide Fahrzeuge aus, und es geht im Rückwärtsgang wieder herunter.

Die Verschränkungspassage mit ihren tiefen, zum Teil mit Wasser gefüllten Löchern lässt beide Fahrzeuge relativ kalt. Hier hebt zwar auch der G ab und zu ein Rad in die Luft, aber eine wirkliche Herausforderung ist die Strecke für beide nicht. Wo wir gerade beim Thema Wasser sind: Das Wasserbecken des Geländes entlockt den beiden Gelände-Profis ebenfalls nur ein müdes Lächeln. Da beide Fahrzeuge mit einem Schnorchel ausgestattet sind, ist es einfach nicht tief genug. Beim Sprinter sitzt die Luftansaugung zwar ein



An der 40-Grad-Steigung müssen wir beim Sprinter ein paar Steine unterlegen. Der vordere Böschungswinkel ist etwas geringer, dafür hat er mehr Luft unterm Hintern. Die Steigung meistern beide spielend.

Der Iglhaut-Sprinter steht dem G in nichts nach, auch wenn beide Fahrzeuge auf unterschiedlichen Passagen punkten

ganzes Stück höher als beim G, aber die Wattiefe hängt ja nicht allein davon ab. In der Praxis dürfte die Wasserfurt für den Sprinter wohl ein wenig tiefer sein, als für den G. Ausreizen sollte man es aber ohnehin nicht.

Mit dem dicken Grinsen, das sich nach einem Tag im Gelände ins Gesicht gräbt, stehen wir beieinander und lassen die einzelnen Passagen Revue passieren. Schnell wird klar, dass es keinen Gewinner und keinen Verlierer gibt. Wo der Mercedes G hier etwas besser ist, ist es der Iglhaut-Sprinter dort. Das Gleiche gilt umgekehrt. Die Behauptung von Michael Iglhaut ist also bestätigt. Fortan könnte er sogar noch einen „4x4action-Rated-Aufkleber“ auf seine Sprinter kleben – wenn es diesen Aufkleber denn gäbe. <<

Text: Michael Scheler

Fotos: Michael & Katrin Scheler,





Das Wasserbecken entlockt beiden Fahrzeugen nur ein müdes Lächeln. Es ist einfach nicht tief genug.

GELÄNDE-WERTUNG

Mercedes G Iglhaut Sprinter

FLACHE FELSSTRECKE

●●●●● ●●●●●

ROCK-CRAWLER-PASSAGE

●● ●●●●●

SCHRÄGFAHRT

●●●●● ●●

40°-AUFFAHRT

●●●●● ●●●●●

45°-ABFAHRT

— —

TIEFE VERSCHRÄNKUNGSPASSAGE

●●●●● ●●●●●

WASSERDURCHFART

●●●●● ●●●●●

GESAMT

Punkte 26 26



Beim Iglhaut-Sprinter sitzt die Luftansaugung wesentlich höher, das Wasser dürfte also auch etwas tiefer sein. Ausreizen sollte man es dennoch nicht.

DATEN

Modell	G 300 CDI Professional	Iglhaut Allrad Sprinter 316 CDI
Baujahr	2013	2014

KAROSSERIE

Aufbau	Leiterrahmen	selbsttragende Karosserie
LxBxH	4.757 x 1.885 x 2.053 mm	5.581 x 1.993 x 2.875 mm
Bodenfreiheit	210 mm	330 mm
Rampenwinkel	21°	25°
Böschungswinkel v/h	35 / 31°	34 / 46°
Schräglage	54°	k.A.
Wattiefe	600 mm	k.A.
Tankinhalt	96 l	160 l

MOTOR

Bauart	V6-Dieselmotor	Vierzylinder-Turbodiesel mit Direkteinspritzung
Hubraum	2.987 cm ³	2.143 cm ³
Leistung	183 PS @ 3.800 U/min	163 PS @ 3.800 U/min
Drehmoment	400 Nm @ 1.600-2.800 U/min	460 Nm @ 1.400-2.400 U/min

ANTRIEBSSYSTEM

Getriebe	Fünfgang-Automatikgetriebe	Sechsgang-Schaltgetriebe
Antrieb	Permanent-Allrad	Permanent-Allrad
Geländeuntersetzung	2,48:1	2,5:1
Sperre vorn/zentral/hinten	●/●/●	●/●/●

FAHRWERK

Radaufhängung vorn	Starrachse	Einzelradaufhängung
Radaufhängung hinten	Starrachse	Starrachse
Federn vorn	Schraubenfedern	Querblattfeder mit Stabilisator
Federn hinten	Schraubenfedern	Längsblattfedern mit Stabilisator
Bremsen vorn	Scheibenbremsen innenbelüftet	Scheibenbremsen innenbelüftet
Bremsen hinten	Trommelbremsen	Scheibenbremsen
Reifengröße	265/70 R 16	37 x 12,5 - 18