

OFF ROAD



DIE KAPVERDEN
Afrika für Anfänger

Das Magazin für die Freiheit auf Rädern

8/07



IGLHAUT SPRINTER 315 CDI
Über Stock und Stein



IM DOPPELTEST
Wrangler
vs. Defender

GEWINNEN SIE!



Chip-Tuning

Mit freundlicher Empfehlung von
IGLHAUT® Allrad

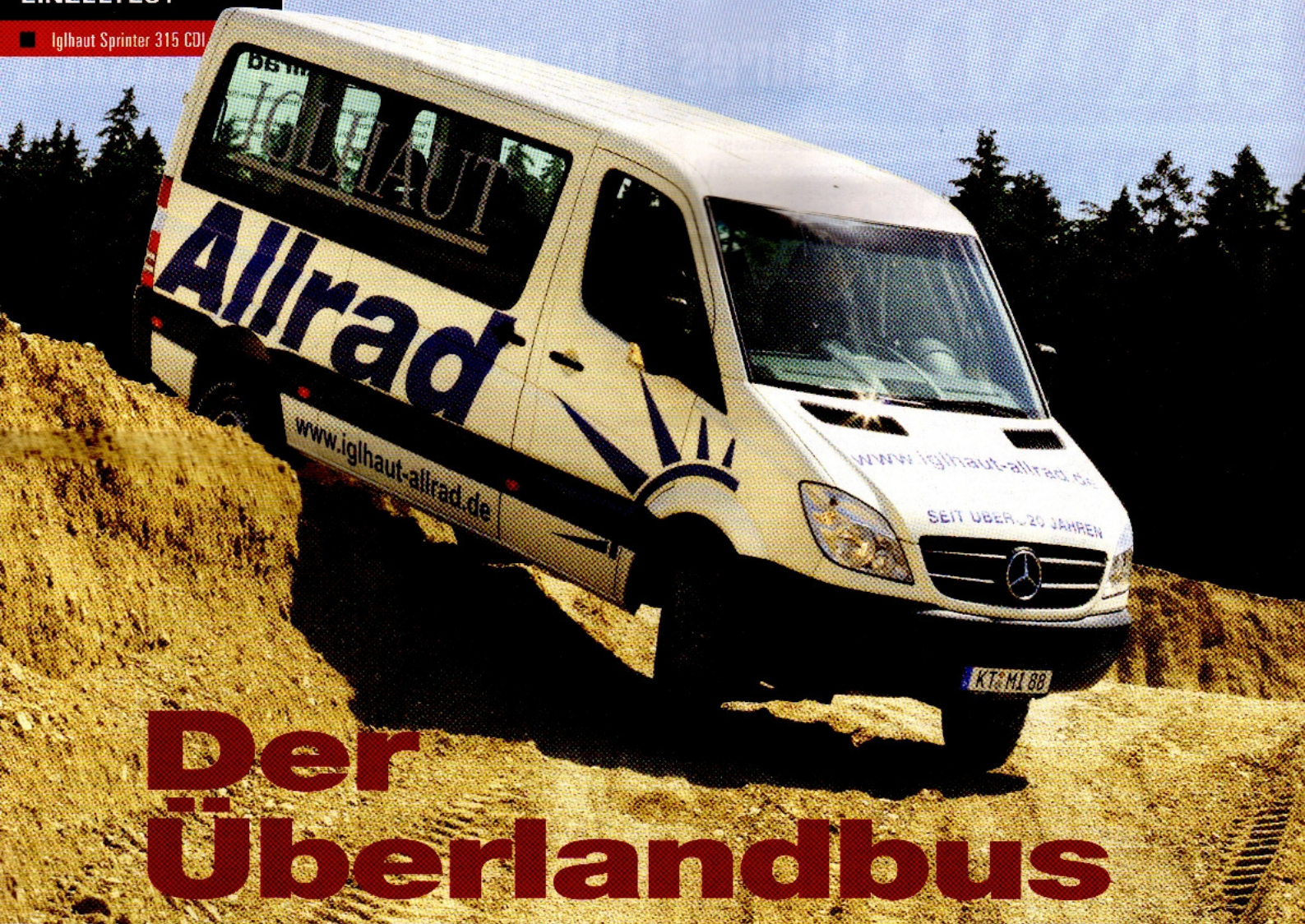
Mehr dazu lesen Sie auf Seite 46

LAND CRUISER HZJ76

BASIS-BENZINER

TOYOTA RAV4
HONDA CR-V
HYUNDAI TUCSON





Der Überlandbus

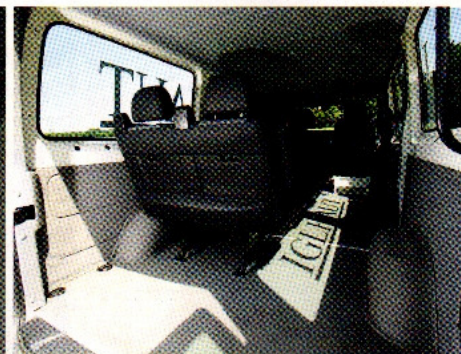
Einen Überlandbus im wahrsten Sinne des Wortes hat die Firma Iglhaut geschaffen. Denn Straßen braucht der 4x4-Sprinter keinesfalls.

Am Steuer dieses Mercedes Sprinter von Iglhaut muss ich unweigerlich an den Song Magic Bus von The Who denken. Nicht wirklich melodisch, wie so vieles von The Who, aber dennoch ein Ohrwurm. Dabei ist rein gar

nichts magisch an diesem großen Auto. Nur gut durchdachte Ingenieursarbeit mit erprobter Technik und sauberer Umsetzung. Die Marktbreiter haben schließlich über 20 Jahre Erfahrung in der Geländifizierung von Transportern und Kleinbussen. Für ein langes,

hoch geländegängiges Auto muss man schon sehr tief in die Allrad-Trickkiste greifen. Einen brauchbaren Rampenwinkel bekommt man nur durch eine deutliche Höherlegung. Und idealerweise lässt man den Maxi-Offroader permanent von vier Rädern an-

treiben, denn je länger der Radstand, desto größer der Wegstreckenunterschied zwischen Vorder- und Hinterachse. Ein starrer Durchtrieb wie bei einem Zuschalt-Allrad belastet in Kurven selbst auf losem Untergrund den Antriebsstrang enorm – und die



Mann ist der hoch! Einsteigen im Wortsinn. In der Mitte: die Untersetzung

Vier Sitzreihen und Platz für acht Personen mit Gepäck. Verteilergetriebe und Motor sind gut geschützt.

TESTPROFIL

Motor/Getriebe	+
Onroad-Eigenschaften	+
Offroad-Eigenschaften	++
Innenraum	+
Preis-Leistung	0

++ = hervorragend, + = gut,
0 = durchschnittlich
~ = ausreichend, -- = unbefriedigend

Der Sprinter von Iglhaut ist die Ideallösung für hochalpines Gewerbe und offroad-begeisterte (und solvente) Großfamilien.

Kurvenradien wachsen ins Unermessliche. Gerade im Gelände ein Uding.

Iglhauts Sprinter fällt durch seine Höhe und durch die martialische BFGoodrich AT-Bereifung im Format 265/75R16 auf. Vorn liften ihn ein Unterbau unter dem Fahrstempel, geänderte Querlenker, Federn und die besagten Reifen, hinten Abstandselemente zwischen Starrachse und Blattfedern. Innen erkennt man die Geländeverision nur am gut erreichbaren Reduktions-Hebel neben dem Fahrer und an den drei Sperrenschaltern links neben dem Lenkrad. Trotz Höhe und Geländereifen fährt sich der Sprinter leicht und sicher.

Die starke Dieselmotorisierung braucht er aber schon. Denn der Vierzylinder mit 150 PS und dem Drehmoment von 330 Newtonme-

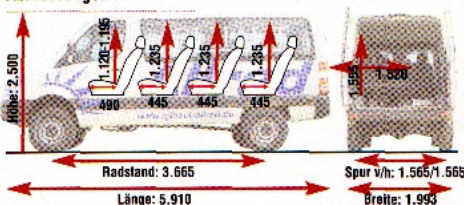
ter ist für ihn gerade stark genug. Im Gelände ist der Sprinter selbst mit mittellangem Radstand wenig. Die Geländereduktion, mit 2,5:1 angenehm kurz übersetzt, erlaubt umsichtiges Kraxeln. Zusätzlich zur mittleren Differenzialsperre, die bei permanentem Allradantrieb quasi Pflicht ist, verfügt der Fahrer des Iglhaut über die (aufpreispflichtige) Möglichkeit, beide Achsen zu sperren. Wenn also die Verschränkung ausgeht, kommt man damit weiter. Ebenfalls aufpreispflichtig, aber nicht wegzudenken, sind die Schutzplatten unter Motor und Verteilergetriebe. Denkbar wäre zudem eine weitere Schutzplatte am mittleren Gelenk der hinteren Kardanwelle. Denn das könnte theoretisch aufsetzen. Passiert ist das allerdings selbst im extremen Alltagseinsatz noch nie.

Wie gehabt wird auch für den neuen Sprinter speziell für extreme Offroad-Einsätze entwickeltes Zubehör angeboten – vom hochgelegten Schnorchel bis hin zu speziellen Windenhalterungen und 315er-Bereifung. Doch auch ohne Walzen-Schlappen gilt, was The Who vor Jahren sangen: „... but can I buy your Magic Bus? I don't care how much I pay. I want it, I want it, I want it, I want it. Every day you'll see the dust.“ ■

T | Florian Pillau F | Peter Kapser

Mercedes Sprinter 315 CDI Iglhaut

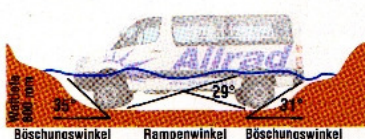
Abmessungen in mm



Innenraum (mm):
Sitzhöhe über Straße:
1.235-1.310, Ellbogenfreiheit w/h: 1.730/1.790
Kniefr. 2./3./4.: 340-420/260
Laderaum (mm):
Länge: 770-3.460
Breite: 1.315-1.790, Höhe:
1.625, Ladekantenhöhe: 840
Volumen: 9.000 Liter

OFFROAD-PROFILE

Permanenter Allradantrieb, zweistufiges Planetenrad-Verteilergetriebe, Kraftverteilung star 50/50; **Sperrfunktion v/M/h**: optional 100%/100%/optional 100%, Traktionskontrolle; **Stabilisatoren** vorn und hinten



Bodenfreiheit v/h: 290/255mm
Bauchfreiheit: 345 mm
Diag. Achsverschränkung: 183 mm
Steigfähigkeit: 39° (80%)
Gesamtuntersetzung (max.): 54,61:1
Kriechgeschw. (min.): 2,4 km/h

UNSER FAZIT:

Über dreieinhalb Meter Radstand und trotzdem geländekompetent – Iglhaut macht's möglich. Toller Permanent-Allrad und optional bis zu drei Differenzialsperren.

Technik / Messwerte / Kosten

Mercedes Sprinter 315 CDI Iglhaut

MOTOR / GETRIEBE

Prinzip/Zylinderzahl-Bauart/Einbaulage	Diesel/4-R/vorn längs
Ventile pro Zylinder/Nockenwellen	4/zwei oben liegende
Verdichtung/Aufladung/LLK	18,0;1/2x/1x
Hubraum/Bohrung x Hub	2.148/88,0 x 88,3
Leistung	110 (150)/3.800
Drehmoment	330/1.200-2.400
Gemischaufladung/Schadstoffkl.	Common Rail-DI/Euro 4 (DPF)
Getriebe	6-Gang-Schaltgetriebe
Übersetzungen	1./2./3./4./5./6.
Gelände/Achse/Rückw.	2,50/4,36/4,57

KAROSSERIE / FAHRWERK

Fahrzeugaufbau	Leiterrahmen, Kombikarosserie, drei Türen, acht Sitzplätze, geteilte Hecktür
Radführung	vorn hinten
	Einzelradaufhängung an unterem Dreiecks-Querlenker Blattfedern Starrachse an Führung und Federung durch Blattfedern
Bremsanlage	vorn hinten
	ABS, EBV, ESP, Bremsassistent Scheibenbremsen Scheibenbremsen Zahnstangen-Servolenkung (2,75)
Lenkung (Umdrehungen)	13,6
Wendekreis	m
Räder	Felgen; Reifen (Basis) Felgen; Reifen (Testwagen) Testwagenbereifung
	6,5x16 Zoll; 235/65 R16 16 Zoll; LT 265/75 R16 BF Goodrich All-Terrain T/A

MESSWERTE / GEWICHTE

Höchstgeschw.	km/h (min.; Gang)	144 (3.400; 6. Gang)
Beschleunigung		
0 - 80 km/h	s	11,9
0 - 100 km/h	s	17,3
0 - 130 km/h	s	31,5
0 - 160 km/h	s	-
Elastizität		
60 - 100 km/h im 4. Gang	s	10,6
80 - 120 km/h im 5. Gang	s	12,9
Tachoabweichung		
bei 30/50/100/130 km/h	real km/h	31/52/108/142
Innengeräusch		
bei 50/100/130/160 km/h	dB(A)	65/73/76/-
Verbrauch		Diesel
Tankinhalt	L	75
Normverbrauch gemäß EU-Zyklus		
innerorts/außerorts/Mix	L/100 km	11,8-13,1/7,7-8,7/9,2-10,4
OFF ROAD-Testverbrauch	L/100 km	13,8
Gewichte	Leer/zul. Gesamtgew. kg	2.356-2.489/3.500
Anhängelast ungebremst/gebremst kg		750/2.000
Stützlast/Dachlast kg		100/300

PREISE/AUSSTATTUNG

Preis Basisfahrzeug	40.716 (Sprinter 315 CDI)
Testwagenpreis	62.521 (Sprinter 315 CDI)
Basispreis Iglhaut	49.098 (Sprinter 211 CDI)
ABS/ESP	S/S
Airbags Fahrer/Beifahrer/Seite w/h	S/S/- (individuelle Ausstattung)/-
Allradantrieb mit Untersetzung und Mitten-Sperre	15.700
Aluminium-Kraftstofftank	auf Anfrage
Differenzialsperre Hinter-/Vorderachse	1.800/2.200
Schnorchel	1.999
Geländebereifung	ab 590
Reserveradhalter am Heck	1.053
Tachoangleichung bei Umbereifung	380
Vorderachsschutz	360
Verteilergetriebebeschütz	495
TÜV-Abnahme	280

* Beträge in Euro inkl. MwSt.; S= Serienausstattung; - = nicht lieferbar

FAHRZEUGUNTERHALT*

Versicherungskosten**	Haftpflicht	953 (TK 25)
	Teilkasko	153 (TK 21)
	Vollkasko	978 (TK 25)
Kfz-Steuer		324 (S-Nr. 69)
Werkstattintervalle		45.000 km
Garantie/Gewährleistung		2 Jahre ohne Kilometerbegrenzung

* Jahreskosten; ** Tarife der HUK-Coburg Allgemeine; Standort München, 100% Beitragsatz, Neuwagen, private Nutzung; Haftpflicht mit unbegrenzter Deckung, Teilkasko ohne SB, Vollkasko mit 300 SB inkl. Teilkasko mit 150 SB; SB=Selbstbeteiligung; TK=Typklasse