

OFFROAD

Das 4x4-Magazin für die Freiheit auf Rädern



PEUGEOT 3008 DKR

DER TITELJÄGER

2/17

ALLE NEUEN 2017



SUZUKI IGNIS



JEEP COMPASS



MINI COUNTRYMAN



SUBARU XV CONCEPT



SSANGYONG LIV-2

+++ IM ERSTEN TEST +++

HYUNDAI GRAND SANTA FE



+++ BRANDNEU +++



CADILLAC XT5

+++ FAHRBERICHT +++



E-KLASSE ALL-TERRAIN

REPORTAGE



NISSAN NP300 NAVARA

WÜSTENSCHIFF

BIMOBIL EX 435

REISE-MOG



IGLHAUT SPRINTER

MONSTER-BUS



THE ROAD SZENE



BAJA 1000

32. GRADISCA



MIT DEM AMAROK DURCH PATAGONIEN





Kein KOMPROMISS

Hoch, höher, Iglhaut. So lässt es sich wohl am einfachsten beschreiben, wenn man vor dem Monster-Sprinter aus der Marktbreiter Allrad-Schmiede steht, die schon seit über 30 Jahren mit ihren kompromisslosen Offroad-umbauten an Mercedes-Lieferwagen weltweite Bekanntheit errungen hat.

Umso schöner ist es für uns, wenn sich die Möglichkeit ergibt, so ein seltenes Monster mal auf Herz und Nieren zu testen! Nicht irgendwo, wir fahren damit zur Gradisca und haben 147 Kilometer feinste Offroad-Strecken vor uns, gespickt mit Flussbetten, Schlamm und Steinen in Hülle und Fülle! Eine würdige Testherausforderung für so ein Gefährt, auf die wir uns riesig freuen. Steht man das erste Mal vor dem 316 CDI im Iglhaut-Trimm, ist es schon ein beeindruckendes Bild. Der Allrad-

umbau und die Höherlegung in Kombination mit den 37er-Reifen sorgen für einen gelungenen, fast 3 Meter hohen Auftritt. Stimmig ist das – und man fragt sich, warum nicht alle Sprinter so aussehen können. In Sachen Wartung braucht man sich auch keine Sorgen machen, kann man ja gefühlt fast unter dem Iglhaut herlaufen.

DER UMBAU

Unten spielt die Allrad-Musik. Schon auf den ersten Blick erkennt man die wichtigsten Umbaumaß-

nahmen: Der Vorderwagen bekommt seine Höhe durch einen „Iglhaut-Käfig“ sowie den nötigen Platz für die Einzel-Spezialfeder und ein Differenzial. In der Mitte befindet sich nun ein bewährtes und gut geschütztes Verteilergetriebe und die Hinterachse samt Blattfedern und Sperre hat sich auch „dezent“ verändert. Ich könnte hier den ganzen Tag liegen und den Umbau im Detail bewundern, aber das Verlangen, ihn endlich nach Italien zu bewegen, ist zum Glück größer! Nach dem Erklimmen

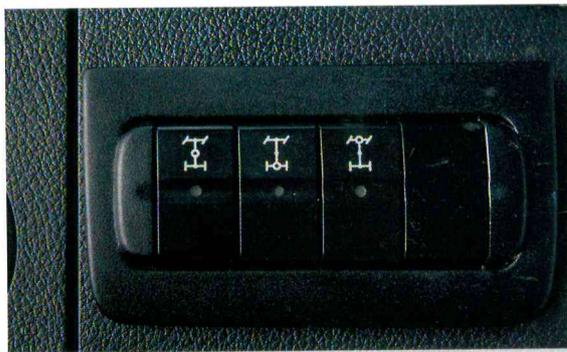
des Fahrerthrones auf 141 Zentimetern erfahre ich eine komplett neue Definition von Übersicht. Das ist wie in dem Ausguck hoch oben im Schiffsmast. Die Früherkennung eines Stauendes bereitet da kein Problem. Im Innenraum fällt es kaum auf, dass man grade in einem Ultra-Umbau sitzt. Nur der Wählhebel fürs Verteilergetriebe und die drei Knöpfe für die Sperrenbetätigung verraten, was sich unter einem befindet. Der Rest ist 8-Sitzer-Sprinter. Funktionell, aber doch gemütlich. Also ein schönes Urlaubsauto für die Großfamilie.

ERSTE AUSFAHRT

Wie fährt sich denn jetzt so etwas? Einfache Antwort: Überraschend normal. Tatsächlich merkt man nur die summenden Grobstoller, der Rest ist positiv unspektakulär. Von



Unauffällig: Der karge Sprinter-Arbeitsplatz mit seinem guten Gestühl.



Original-MB: Die Sperren-Schalter werden extra für Iglhaut gebräut.



Unterschied: Kleiner Hebel ...



... sorgt für mächtige Sprinter-Untersetzung.

innen gefühlt zumindest. Beim ersten Einkaufsstopp ist ein kleiner Junge so fasziniert von dem „Monstertruck“, dass ihm seine Waffel aus der Hand fällt. Auch Fahrer eines herkömmlichen Sprinters staunen nicht schlecht, dass da jemand einen guten halben Meter über ihnen sitzt, und winken uns fleißig zu. Ein echter

Magnet, der eindeutig auffällt! Aber für Show & Shine wurde er nicht gebaut – er will da hin, wo noch kein Sprinter vor ihm war. In harte Gelände. Diesen Gefallen tun wir ihm natürlich gerne. Mit dem Roadbook bewaffnet, stürzen wir uns mit den anderen Gradisca-Teilnehmern in

das entspannteste Offroad-Rallye-Abenteuer des Jahres. Über die Alpen sind wir ohne Probleme gekommen. Reifen und Übersetzung erlauben eine stressfreie Reisegeschwindigkeit von 110-120 km/h. Wenn man es will, darf es auch mal ein bisschen mehr sein. Das Fahrwerk ist straff, aber nicht unkomfortabel. Die hohe Fuhre gerät auch

in engeren Kurven nicht ins Wanken oder Untersteuern. Man hat den Offroad-Laster immer im Griff. Die 6-Gang-Schaltung ist gut angepasst und 163 PS sind auch am Brenner ausreichend.

AB INS GELÄNDE!

Nach ein paar Metern Straße und Feldweg ist es endlich so weit – wir biegen ab in das erste Flussbett. Die Steine sind locker und man fährt wie auf tiefem, feinem Sand. Wir gleiten darüber, als wäre nichts, während andere mit Luftdruck und



Offroad-Maschine

Allradantrieb, Bodenfreiheit, Untersetzung und dreimal Sperre sind und bleiben das einzig Wahre!



Enorm: Trotz geschütztem VG gibt es 41cm Bodenfreiheit!

Untersetzung hantieren. Hier fühlt sich der Iglhaut wohl und nach kurzer Zeit traut man sich auch wieder ans Gaspedal. Macht einfach Spaß, der „Kleine“. Für richtig steile Auf- und Abfahrten benutze ich die Untersetzung. So gerät man nicht in Hektik und marschiert überall problemlos hoch. Die Steigfähigkeit des 4x4-Kastens ist unglaublich!

An einer engen und extrem rutschigen Flussdurchfahrt verlieren meine Hinterräder doch tatsächlich zum ersten Mal die Traktion und ich gleite seitlich von einer Steinplatte. Gefühlt dem Ertrinken im kalten Fluss nahe, sehe ich im Rückspiegel, dass unser Blechkleid keinen Tropfen abbekommen hat. Ich schmunzle kurz, lege die Sperre ein

und ohne Murren verlassen wir die ausgewaschene Stufe am anderen Flussufer, die heute mit Sicherheit für viele Windeneinsatz bedeutet. So macht Offroadfahren Laune. Egal was wir dem Iglhaut an diesem Tag unter die Räder werfen: Es kostet ihn nicht mal ein müdes Lächeln, so erscheint es uns. Der Transporter funktioniert und per-

formt, wie man es sich kaum erträumen kann. Man wird zum echten Sprinter-Fan, während man am Steuer sitzt.

PERFECTES PAKET

Die enorme Bodenfreiheit, gepaart mit der geänderten Achsübersetzung und den mächtigen Grobstollern, erzeugt eine wunderbare



Schutz: Falls es mal zu Kontakt kommt.

18-Zöller: Die Hausfelge für die 37er-Reifen.



Kontakt:

IGLHAUT GmbH
Mainleite 1
97340 Marktbreit
Tel.: 09332/5030
www.iglhaut-allrad.de



Fahrwerk: Spacer und Extrablatt hinten und Spezialfeder für vorn.

Geländemaschine. Man fühlt sich durch die Fähigkeiten des eigenen Fahrzeugs rundum in Sicherheit und wir erleben einen großartigen Geländetag in Italien – aktiv fahrend und auch passiv als Bergepanzer für andere, die an einigen Stellen weniger Glück hatten oder etwas zu viel wollten. Bauartbedingt ist der hochgelegte Sprinter natürlich

kein Verschränkungsweltmeister. Dafür ist er auf Straße und Feldweg aber schön stabil. Gerät er in „Schwierigkeiten“, verhelfen ihm seine drei Sperren problemlos zu einem einfachen Ausweg. Fazit am Ende des Tages: An von unten drohende Hindernisse haben wir in dem Hochbeiner keinen Gedanken verschwendet. Da sorgten wir uns schon eher wegen tiefhängender Äste und deren Kratzspuren im Lack des Daches. Das sind Iglhaut-Fahrer-Probleme!

QUALITÄT UND PREIS

Ist und bleibt die Krux am kompromisslosen Allrad-Sprinter. Denn günstig ist so ein hochwertiger 4x4-Umbau nicht. Kann man sich bei dem Aufwand ja denken. Alles raus, Teile anfertigen und dann Offroad-Parts rein, das kostet. Mindestens 19830 Euro (netto) für den Basis-Umbau. Lohnt sich aber, weil man sagenhafte Qualität und Performance erwirbt, dabei weiterhin MB-Verschleißteile verwenden kann und einen nichts wirklich aufzuhalten vermag, ob im Beruf oder auf der Weltreise. Ein Erlebnis der offroadigen Art: der Iglhaut! ■

T | Dr. Björn Schulz F | Actiongraphers



Allrad im Blut!

Schon fast eine Legende ist der Beginn der Iglhaut-Allradfahrzeuge – und jeder kennt den Almwirt, der im Jahre 1983 die ersten beiden Mercedes-Kastenwagen bestellt hat, die vom heutigen Chef Michael Iglhaut und seinem Vater geplant und realisiert wurden. Heute werden in Markt breit pro Jahr über 100 Stück der 4x4-Eigenentwicklungen verkauft und verrichten ihre zum Teil harte Arbeit in Bergwerken und unter extremsten Wetter- und Geländebedingungen.

IGLHAUT Sprinter 316 CDI

MOTOR	
Vierzylinder-Turbodiesel mit Direkteinspritzung, DOHC, vorn längs	
Hubraum:	2.143 cm ³ /mm
Leistung:	120 kW/163 PS ab 3.600 min ⁻¹
max. Drehmoment:	360 Nm ab 1.400 min ⁻¹
Höchstgeschwindigkeit:	145 km/h
Verbrauch:	11-14 L/100 km
Schadstoffklasse:	Euro 6
ABMESSUNGEN / WINKEL	
L/B/H:	5.581/1.993/2.875 mm
Radstand:	3.250 mm
Böschungswinkel vorn/hinten:	45/46 Grad
Bodenfreiheit v/M/h:	350/410/330 mm
Tankinhalt:	160 L
KRAFTÜBERTRAGUNG	
permanenter Allradantrieb, Kraftverteilung 50/50, zweistufiges Verteilergetriebe (Reduktion: 2,50:1), Sechsgang-Schaltgetriebe, Differenzialsperre v/M/h	
FAHRZEUGAUFBAU	
Rahmen mit selbsttragender Karosserie, 3 Türen, 8 Sitzplätze	
FAHRWERK	
vorn:	Einzelradaufhängung mit Querblattfeder und Stabilisator
hinten:	Starrachse Führung und Federung durch Blattfedern, Stabilisator
BREMSANLAGE	
vorn:	innenbelüftete Scheibenbremse
hinten:	Scheibenbremse
KOSTEN/AUSSTATTUNG IGLHAUT SPRINTER (NETTO-PREISE)	
Basisfahrzeug:	ab 27.500 Euro
4x4-Umbau (Basis-Paket):	
permanenter Allrad mit Untersetzung (2,5), Zentr.-Diff-Sperre, 120mm Höherl.	19.830 Euro
Radhausvergrößerung:	auf Anfrage
Umbereifung 37x12,5 R18 auf 8,5x18-Alu:	3.990 Euro
Anpassung Achsübersetzung:	auf Anfrage
Verstärkung Hinterachsfedern mit zus. Blatt:	690 Euro