



D 91544 E
6/97
Juni



sfr 4,80 S 35,- Pta 500 Lit 5700

4 WHEEL Fun

**AUTO
OFF**
Offroad • Tests & Zubehör

nur
**4,80
DM!**

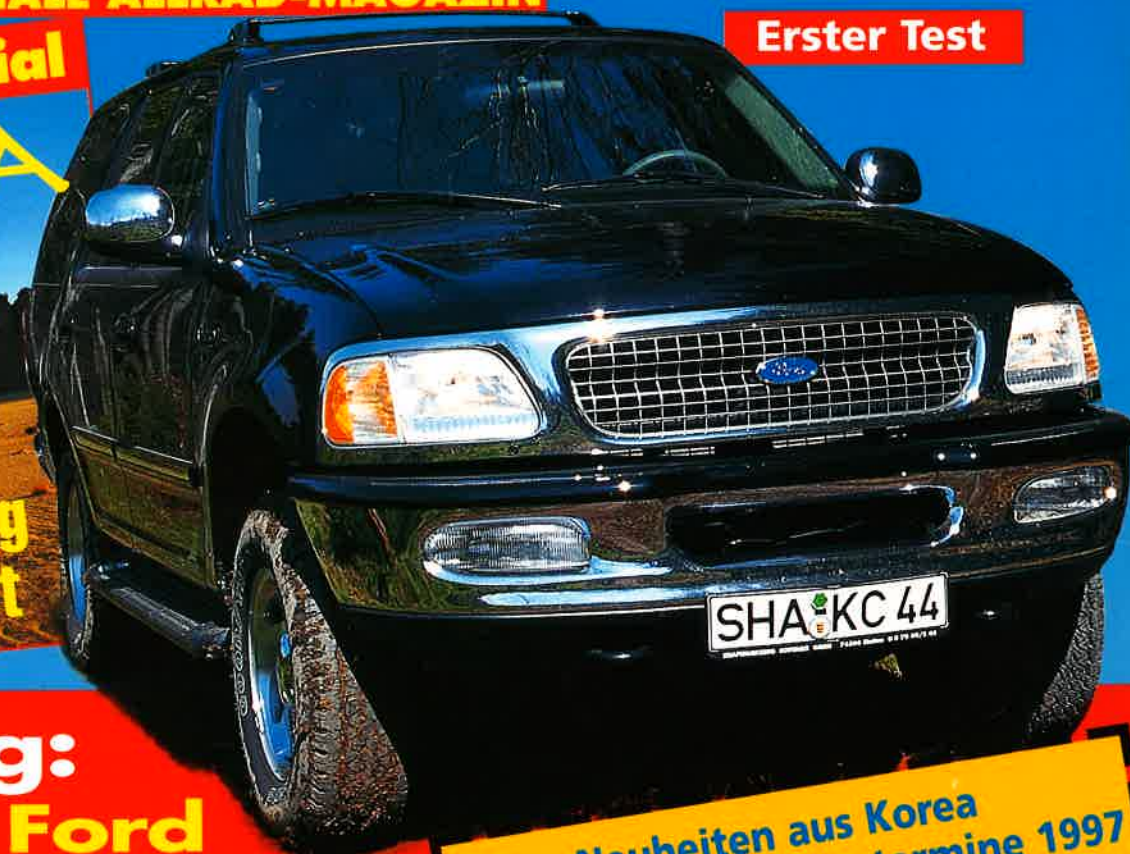
DAS INTERNATIONALE ALLRAD-MAGAZIN

Erster Test

**24 Seiten Special
AFRIKA**



- **Touren**
- **Ausrüstung**
- **Tips & Test**



**Gewaltig:
Der neue Ford
Expedition im Test
5.4-Liter-V8, 230 PS**

- + alle Neuheiten aus Korea
- + alle Veranstaltungstermine 1997
- + großes Clubadressenverzeichnis
- + über 20 Seiten Kleinanzeigen

Exklusiv-Fahrbericht



**Daihatsu
Terios
Der Feroza-
Nachfolger**

**Ssangyong
Musso 2.3
Besser als
der Diesel?**

Erster Test



TEST

Wenn ein Brite ein in feinem Zwirn gekleideter Gentleman ist, dann ist der Defender alles andere als ein typischer Vertreter des Inselreichs. Grobschlächtig kommt er daher, ruppig und laut in seinem Gebaren. Doch auch die Schrulligkeit ist eine Wesensart, die man den Briten nachsagt – und schrullig ist der Defender wirklich. Welch anderer Geländewagen trägt schon eine edle Alukarosserie in einer so ausgebeulten Lastwagenform wie der Defender 130?

Unter dem Blech, dessen Design aus Churchills Zeiten stammt, verbirgt sich modernste Technik mit einem Fahrwerk, das der Opti-

Text & Fotos: Theo Gerstl

mallösung für Geländewagen nahekommmt: Gut verschränkende, schraubengefederte Starrachsen vorne und hinten. Der ellenlange Schalthebel zittert und schlägt beim Fahren, doch er endet in einer gelungenen Antriebseinheit: Ein Fünfganggetriebe, in dem jedes einzelne Zahnrad akustisch wahrnehmbar ist, leitet die Antriebskraft an ein zentrales Differential weiter, von wo aus die vier Räder permanent angetrieben werden. Die Geländeuntersetzung ist vorbildlich kurz ausgelegt und auch ohne Sperrung des Zentraldifferentials aktivierbar.

Solch ein skurriles Gefährt, angesiedelt zwischen High-Tech und archaischem Purismus, übt eine unerklärliche Anziehungskraft aus. Selbst die allmorgendliche Fahrt zur Arbeit wird zur Abenteuerreise. Auf der Umgehungsautobahn träumt der Fahrer von der Wüste. Den Defender fährt man nicht mit dem Kopf, sondern mit dem Herz. Was liegt da näher als der Gedanke, gleich Nägel mit Köpfen und die Ladefläche zum Unterbau eines mobilen Appartements zu machen?

Im Fall unseres Testfahrzeugs fand ein Schwedenhaus der Nordstar-Familie im Defender seinen fahrbaren Untersatz. In Lappland, ganz im Norden Skandinaviens, werden diese Wohnkabinen für Pickups gefertigt. In verschiedenen

Rustikaler Innenraum: Hier geht so schnell nichts kaputt.



Ein toller Reise-Motor: Der 2,5-Liter-Tdi ist kräftig und sehr sparsam.

Der Defender ist das ideale Basisfahrzeug

My home is my Landy

Das Auto für Afrika
(und andere Länder)

Aus dem Norden kommen sie beide. Er, der britische Klassiker unter den Geländewagen, und sie, die Wohnkabine aus Schweden. Zusammen bilden sie ein Wohnmobil, das Fernweh nach dem Süden weckt.

Doppelkabinervorteil: Trotz Wohnaufbau bleiben vier bis fünf Sitzplätze.



Größen und Ausstattungen passen sie auf jeden gängigen Kleinlastwagen von Chevy über Ford bis

Toyota, Mitsubishi oder Opel.

Außerlich kommt die Wohnkabine ebenso schmucklos daher wie der Landy. Ihre Alubeplankung mit der gehämmerten Oberflächenstruktur erinnert an die Dutzendware aus dem Wohnwagenbau. Doch unter dieser schnöden Fassade verbirgt sich solide Technik und sogar eine Extraportion Luxus.

Für die Isolation, die Sahara-Hitze und nordischen Nächten gewachsen ist, sorgt eine geschäumte Polystyrolschicht von drei Zentimetern Dicke an den Seitenwänden und vier Zentimetern in Dach und Boden. Beheizt wird der Innenraum der „Camp“-Kabine mit einer

Die Nordstar-Kabine ist sehr solide gebaut

aufwendigen Warmwasser-Zentralheizung, die ihre Energie entweder aus zwei 5-Kilo-Gasflaschen oder aus der 220-Volt-Steckdose bezieht. Der Vorteil dieses Systems liegt darin, daß die Heizkörper genau dort montiert werden können, wo die Wärme gewünscht wird: zum Beispiel an der Sitzgruppe und im Alkovenbett. Außerdem arbeitet sie im Gegensatz zur konventionellen Gas-Gebläseheizung

geräuschfrei und ohne Staub aufzuwirbeln, auch die Austrocknung der Luft ist geringer.

Der Möbelausbau ist konventionell aus Pappelsperholz mit auflaminierten Kunststoffoberflächen gemacht. Auf der Fahrerseite findet sich im Heckbereich ein Kleiderschrank, an den sich die Bordküche mit zweiflämmigem Edelstahl-Gaskocher und Spüle anschließt. Die Druckwasseranlage mit Haushaltsarmaturen wird von einem 70-Liter-Frischwassertank versorgt, der günstig für den Schwerpunkt in Fahrzeugmitte montiert ist. Der Abwassertank faßt 50 Liter und ist beheizt, um einem Einfrieren vorzubeugen.

Auf der gegenüberliegenden Seite findet im Heckbereich die Sanitärzelle mit Spiegelschrank, Klappwaschbecken, Dusche und Chemietoilette Platz. Hier herrscht ausreichend Bewegungsfreiheit. Die Belüftung erfolgt über ein ausstellbare Dachluke. An den Sanitär-

bereich schließt sich ein Staukasten mit einem darüber liegenden Kühlschranks an, der mit einem Fassungsvermögen von 81 Litern üppig bemessen ist und wahlweise mit Gas, 12 oder 220 Volt betrieben werden kann.

Im vorderen Bereich der Wohnkabine, in der eine Stehhöhe von 2,04 Meter herrscht, ist eine Vierer-Sitzgruppe untergebracht, die durch Absenken des Tisches in ein 178 mal 110 Zentimeter großes Bett umgebaut werden kann. Zusätzlich finden müde Häupter ein 190 mal 160 Zentimeter großes Lager im Dachalkoven, wo eine lichte Höhe von 65 Zentimetern über den zehn Zentimeter



Für sicheren Stand und zum Abnehmen der Hütte: Per Handkurbel werden die Stützen ausgefahren.

● Land Rover Defender 130 Tdi Crew Cab mit Nordstar Camp 8R



TECHNISCHE DATEN

Land Rover Defender Tdi 130 / Nordstar Camp	
Motorbauart	Diesel-Vierzyl.-Reihenmotor
Anzahl Nockenwellen	1 (seitlich)
Ventile pro Zylinder	2
Motor-Einbaulage	vorn längs
Hubraum	2.495 cm ³
Bohrung x Hub	91,0 x 97,0 mm
Leistung	83 kW / 113 PS
bei Drehzahl	4.000 U/min
max. Drehmoment	265 Nm
bei Drehzahl	1.800 U/min
Getriebe	5-Gang-Schaltgetr. mit Reduktion
Antrieb	permanenter Allradantrieb mit Zentral-differential (50:50), manuell sperrbar
Radaufh. vorn	Starrachse an Längslenkern
Federung vorn	Schraubenfedern
Radaufh. hinten	Starrachse an Längslenkern
Federung hinten	Schraubenfedern
Reifen / Räder	7,50 R 16 / 6 J x 16
Bremsen vorn	Scheiben (innenbelüftet)
Bremsen hinten	Scheiben
Länge / Breite / Höhe	5.900 / 2.050 / 3.100 mm
Radstand	3.225 mm
Wendekreis	15,1 m
Bodenfreiheit min.	215 mm
Böschungswinkel vorn/hinten	50°/25°
Rampenwinkel	25°
Kippwinkel	k. A.
Steigfähigkeit	45°
Leergewicht	2.760 kg
Zuladung	740 kg
Ladefläche L/B	1.144 / 1.090 mm
Tankinhalt	80 l (+ 45 l Zusatztank)
Reichweite (bei Testverbrauch)	1.033 km
Anhängelast gebremst	3.500 kg
Innengeräusch bei 80 km/h	72 dB(A)
Innengeräusch bei 100 km/h	74 dB(A)
Service-Intervalle	10.000/20.000 km

0–80 km/h 18,0 s

60–80 km/h (4. Gang) 10,2 s

Höchstgeschwindigkeit (beschränkt) 80 km/h

Testverbrauch 12,1 l Diesel

Nordstar Wohnkabine Camp 8R

Kabine: Abnehmbarer Alu-Sandwichaufbau mit 3 cm starker, geschäumter Polystyrol-Isolation (Dach und Boden: 4 cm), Innenausbau aus Pappelsperrholz mit kunststoffbeschichteten Oberflächen und Echtholzkannten, fünf Isolierfenster, zwei Dachhauben, Aufbau-Länge 4.112 mm, Breite 2.050 mm, Höhe 2.250 mm, Stehhöhe 2.040 mm, Gas-Warmwasser-Zentralheizung, Zusatzbatterie mit Ladegerät

Schlafplätze: Alkovenbett 160 x 190 x 65 cm L/B/H mit 10 cm starken Schaumgummi-Auflagen, Sitzgruppe durch Absenken des Tisches zum Bett umbaubar, LxB 110 x 178 cm, 10 cm Schaumgummiauflage

Küchenblock: Zweiflammiger Gaskocher und Spüle (Edelstahl), Haushaltsarmaturen, Kühlschrank Elektrolux RM 4281 mit 81 Liter Inhalt, Gasversorgung über zwei von außen zugängliche 5-Kilo-Gasflaschen, 70 Liter Frisch- und 50 Liter Abwassertank, elektrische Druckwasseranlage

Sanitärbereich im Heck (64x79 cm) mit Klappwaschbecken, Spiegelschrank, Dusche und Porta-Potti-Casstenttoilette

Testwagen von Four Wheel Drive GmbH, Markwinkel 3, D-37136 Waake, Tel. 05507/847, Fax 1565

Preis Defender 130 Tdi Crew Cab 47.355 DM

Preis Nordstar-Aufbau Camp 8R 34.500 DM

dicken Polstern für gutes Raumgefühl sorgt.

Erstaunlich gut kommt der Defender 130 Crew Cab mit dem zwei Meter breiten und 2,25 Meter hohen Wohnaufbau zurecht. Das liegt zum einen am relativ geringen Gewicht des Wohnaufbaus (610 Kilogramm), andererseits auch an der günstigen Gewichtsverteilung mit dem tief und in Fahrzeugmitte montierten Wassertank und der Zweitbatterie. Einen Teil zu den harmonischen Fahreindrücken, die das Defender-Nordstar-Wohnmobil hinterläßt,

Die Fahreigenschaften sind überraschend gut

trägt auch der 113 PS starke Turbodiesel-Intercooler bei. Direkteinspritzer-typisch hängt er gut am Gas.

Für Wohnmobilverhältnisse geht es zügig voran. Um vom Stand auf 80 km/h zu beschleunigen, läßt sich das britisch-schwedische Paar 18 Sekunden Zeit, Tempo 100 ist nach einer halben Minute erreicht, nicht schlecht für einen Lkw mit 3,5 Tonnen zulässigem Gesamtgewicht.

Doch da sind wir schon beim Problem:

Der Defender 130 darf wegen dieser Zulassungseinordnung maximal mit Tempo 80 über bundesdeutsche Autobahnen schleichen. Da des Gesetzes Wille uns Befehl sein muß, bleibt nur zu bemerken daß es einfach nervt, zwischen den dicken Lastern dahinzukriechen, denn der Defender könnte bedeutend flotter fahren – um rund die Hälfte schneller als erlaubt.

Der Geradeauslauf ist ausgezeichnet, kein Wunder bei einem Radstand von über drei Metern, die Servolenkung vermittelt aber wenig Fahrbahnkontakt. In Kurven neigt sich der Aufbau stark zur Seite. Um Abhilfe zu schaffen, kann an der Hinterachse ein Stabilisator in „Heavy-Duty“-Ausführung eingebaut werden. Die Geräuschkulisse ist schon bei Tempo 80 dominierend, doch nicht über Gebühr lästig.

Da Leute, die ein Wohnmobil auf Defender-Basis fahren, Teerstraßen nur zur Anreise nutzen, spielt die Geländetauglichkeit eine mindestens ebenso große Rolle wie die Straßeneigenschaften. Und im Gelände kann der Defender 130 seine Vor-



Alles da: Klappwaschbecken und Spiegelschrank im Sanitärbereich.



Essen oder Schlafen: Die Sitzgruppe läßt sich zum Bett umbauen.



züge ausspielen. Natürlich ist ein Fahrzeug mit Riesen-Radstand kein Trialgerät. Auch die Höhe des Wohnmobils von 3,1 Metern und seine Breite von über zwei Metern prädestinieren es nicht gerade für enge Geländestrecken, und bei Schrägfahrten ist wegen der höheren Schwerpunktlage Vorsicht angeraten. Schließlich setzt auch noch der Hecküberhang von 1,95 Metern (!) dem Womo-Defender beim Überfahren großer Bodenebenen ein frühes Ende.

Das sind aber alles prinzipbedingte Nachteile, mit denen jedes Wohnmobil zu kämpfen hat. Dem gegenüber stehen die Vorzüge, die den Defender auszeichnen: Eine kurze Geländeuntersetzung erlaubt in Verbindung mit dem durchzugsstarken Tdi das Bezwingen steilster Anstiege und das sichere Bewältigen von Steilabfahrten durch die ausgezeichnete Motorbremswirkung. Die Bo-

Sichere Sache: Trotz starker Seitenneigung in Kurven kommt der Defender mit der Wohnkabine gut zurecht.



Luxus-Liege: Unter dem Alkoven ist genügend Platz für zwei.

denfreiheit ist gut und bleibt dank Starrachsen konstant, die Schraubenfedern verschränken anständig. Die im Testfahrzeug montierten Nachrüstsperren in den Achsen helfen auch noch in Extremsituationen weiter. Die glattflächige Karosserie ist übersichtlich, und die weichen Kunststoffverbreiterungen an den Radhäusern vertragen schon mal einen Knuff.

Ein ebenso wichtiges Kriterium bei Fernreisen ist die Reichweite. Mit 70 Litern Wasser und zehn Kilo Gas an Bord ist man schon für eine Weile unabhängig von den Versorgungseinrichtungen der Zivilisation. Gleichzeitig hält der Defender mit der Nordstar-Kabine noch eine Menge Zuladungskapazität bereit. Beide bringen zusammen 2760 Kilogramm auf die Waage, was bei

einem zulässigen Gesamtgewicht von 3,5 Tonnen immer noch 740 Kilo Reiseausrüstung erlaubt.

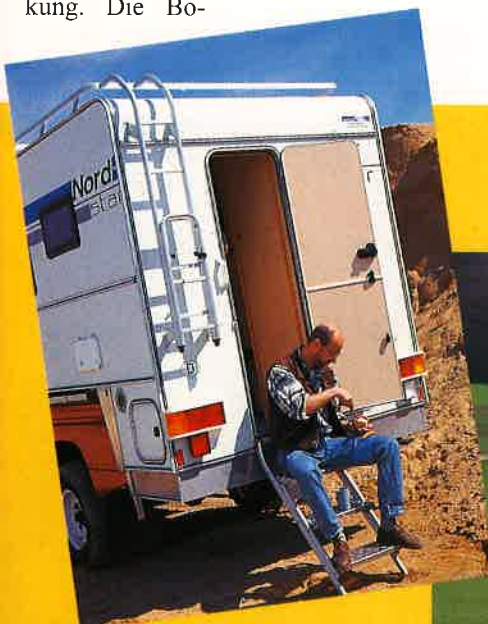
Und der Treibstoff? Der reicht für eine halbe Ewigkeit. Erstens ist der Defender Tdi sparsam – es lassen sich Werte um zehn Liter Diesel auf 100 Kilometer realisieren, wenn man sich an die zulässige Höchstgeschwindigkeit hält. Zweitens kann unterhalb des Beifahrersitzes ein 45 Liter großer Zusatz-



Küche auf Rädern: Zweiflammiger Gaskocher und Edelstahlspüle.

tank montiert werden, was dann zusammen mit dem 80 Liter großen Serientank Reichweiten von über 1000 Kilometern ermöglicht.

So kann unsere nordische Kombination die geweckten Fernreise-Sehnsüchte auch befriedigen. Gute Geländeeigenschaften und ein geringer Verbrauch sind die wesentlichen Stärken des Basisfahrzeugs. Der Wohnaufbau erfreut mit seiner kompletten Ausstattung, sauberer Verarbeitung und einer gelungenen Raumausnutzung. Da es das Defender-Nordstar-Gespann auch noch zu einem attraktiven Preis gibt, bleibt vielleicht sogar etwas übrig für die Reisekasse. ■



Bequem: Der Einstieg führt über eine praktische Drei-Stufen-Leiter.

