

# 4 WHEEL Fun

DAS INTERNATIONALE ALLRAD-MAGAZIN

G 91544

12



Dezember 2001

DM 4,80 • Sfr 4,80 • ÖS 38,- • hfl 5,50 • Lit 5,500 • Ptas 500 • LUF 117

TEST



Defender mit Kofferaufbau:  
Platz für wirklich Alles



EXKLUSIV

DER NEUE RANGE ROVER

DM **4.80**

FAHRBERICHT

# Endlich!

Jeep Grand Cherokee  
jetzt mit

# Mercedes-Diesel

VERGLEICHSTEST



ML 55 AMG gegen ML 500: Wieviel muss es sein?

VORSTELLUNG



Hyundai Terracan: Preisbrecher

TEST



# Koffer-Kuli

Land Rover-Spezialist FWD hat die Lösung aller Transportprobleme:

Den 130er Defender mit sieben Kubikmeter großem Koffer-Aufbau.



**Klassenunterschied:** Die Ladung reist im handgefertigten Koffer-Aufbau mit viel Platz. Die zwei Mann Besatzung leben unbequemer.

**D**ie Kombination ist interessant: Der lange Defender 130 ist in Deutschland offiziell nur als Doppelkabiner erhältlich. 55 000 Mark möchte der Vertragshändler für ein solches Modell haben. Doch die Briten können auch anders: Zum Beispiel in Form eines 130er-Fahrgestells mit Einzelkabine, das man mit einem Aufbau nach Wunsch zu Ende bauen kann. Diesen Weg ist der Land-Rover-Spezialist Emanuel Ebner von FWD gegangen. Das Fahrgestell (Grundpreis 47 000 Mark) bekam einen speziell gefertigten Koffer-Aufbau verpasst, fertig ist der Lademeister.

Der Aufbau vom Karosseriebauer Eggers aus Hamburg-Harburg ist mit einem Gerüst aus feuerverzinktem Stahl erstellt und mit Aluminium-Seitenwänden versehen. Platz-



**Durchguck:** Die beiden Heckfenster sind eher Zierde.

probleme bei der Beladung gehören damit der Vergangenheit an: Volle zweieinhalb Meter lang, fast zwei Meter breit und innen immerhin 1,6 Meter hoch ist der Aufbau. Hinein passen über sieben Kubikmeter. Das genügt auch für etwas ausgedehntere Shop-



**Kraftakt:** Mit Reserverad wiegt die Haube etwas mehr.

ping-Touren. Das Dach ist dank einer zusätzlichen Riffelblech-Abdeckung begehbar und kann auch noch ein paar zusätzliche Ladungsteile aufnehmen oder als Freiluft-Schlafstatt genutzt werden.

Die Qualität überzeugt: 18 500 Mark hat der Aufbau

gekostet, und das sieht man ihm an. Sehr stabile Türen mit massiver Bügel-Verriegelung aus dem Lkw-Bau, verstellbare Zurrleisten, abschließbare Seitentür, Schiebefenster – alles ist solide und zweckmäßig gemacht. Auf ähnlicher Basis ließe sich auch ein Wohnkoffer mit Hubdach realisieren, bei dem beispielsweise die Hecktüren entfallen könnten.

Obwohl der 130er ziemlich riesig aussieht, ist er es zumindest in der Länge nicht: Mit 4,99 Metern liegt der Defender gleichauf mit den üblichen japanischen Pickups. Dafür geht es in die Höhe und in die Breite: Mit 2,39 Metern liegt die Dachkante weit außerhalb jeder Garageneinfahrt. Der üppigen Außenbreite des Koffers begegnet FWD mit einer Spiegelarm-Verlängerung aus Vierkant-Profilen. Bei dieser Gelegenheit wurden



**Tapfer bleiben:** Die Sitzposition ist eher unkommod.



**Aufgesetzt:** Voller Rückblick dank Spiegelarm-Verlängerung.

die Rückspiegel auch gleich durch solche mit elektrischer Beheizung ersetzt.

Das Reserverad wanderte auf die Motorhaube. Zu diesem Zweck installierte FWD die Haube eines 300er-TDI-Defender, die stabiler als die Haube des neuen Td5 ist. Dafür musste die Motorver-

kleidung weichen, die nicht mehr unter die Haube passt. Fröstelnden Fahrern beschert der FWD-Umbau eine Webasto-Zusatzheizung, die den wärmegeizigen Direkteinspritzer-Motor recht schnell auf Temperatur bringt. Zum Schutz vor Verschmutzung wurde über dem Heizungs-

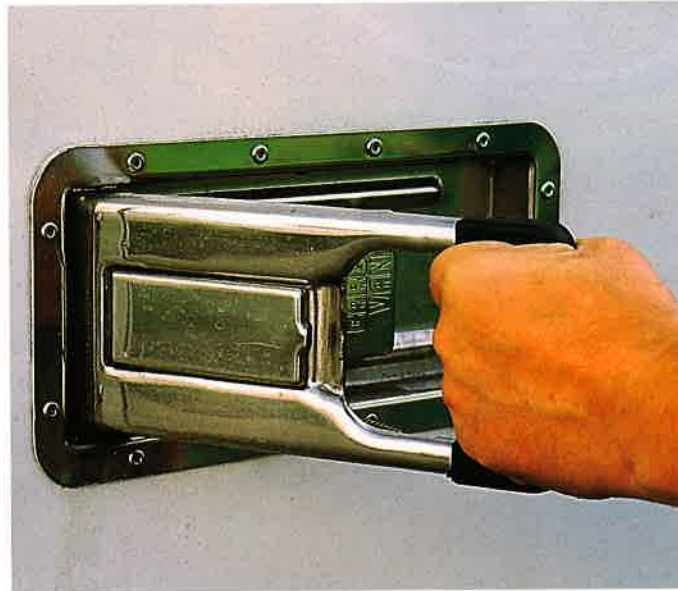
Lufteinlass auf dem rechten Kotflügel eine Abdeckung montiert.

Leer bringt der Koffer-130er 2,3 Tonnen auf die Waage. Das ist angesichts der Dimensionen weniger als erwartet und verhilft dem langen Landy zu einer sehr beruhigenden Zuladung von 1,2

Tonnen. Bei den Fahrleistungen ist der Koffer kaum zu spüren, sie unterscheiden sich nur unwesentlich von denen eines handelsüblichen 130er Pickups. Auch mit dem hohen Koffer erreicht der 130er maximal 135 km/h, was allerdings kein wirkliches Vergnügen bedeutet. Belässt man es bei



**Wie bei den Profis:** Möbelkoffer-Ausstattung im Aufbau.



**Stabil:** Solide Beschläge aus dem Lkw-Bau an den Hecktüren. Ein Sicherheitsschloss hält Langfinger fern.



**Perfekt:** Verstellbare Dixon-Bates-Kupplung mit Zugmaul.

• einer Reisegeschwindigkeit von 120, fühlen sich Fahrer und Fahrzeug deutlich wohler.

Die Kurvenneigung ist noch etwas stärker als üblich, wirkt sich aber nur bei ausgeprägten Slalomkursen nachteilig aus. Voraussetzung ist natürlich eine vernünftige Beladung. Wenn der Koffer bis zum Dach mit schwerem Ladegut vollgestopft wird, gewöhnt man sich sehr schnell eine behutsame Fahrweise an. Ansonsten fährt sich der lange 130er nicht anders als andere Defender, nur der Wendekreis ist natürlich größer. Allerdings

eine etwas stärker geneigte Rückenlehne braucht man nicht zu denken. FWD begegnet dem Dilemma zumindest mit einem kleineren Sportlenkrad, das die „Bauchfreiheit“ für den Fahrer etwas entspannter gestaltet. Dennoch bleiben die Beine schon bei normalwüchsigen Piloten stark angewinkelt.

Seitlich hat man nur im Sommer ausreichend Platz: Dann kann das Fenster geöffnet und der Ellbogen im Freien geparkt werden. An der Lautstärke des Autos ändert so etwas nicht all zu viel: Ab

pen behindert. Hier kommt nur noch ungefähr ein Drittel der üblichen Luftmenge durch. Dafür bietet die Pickup-Kabine ein Schiebefenster in der Heckwand, um den Luftdurchsatz zu erhöhen.

FWD hat den 130er noch mit anderen Goodies ausgestattet: Erwähnenswert ist beispielsweise die größere, abschließbare Staubbox in der Mitte, die aus Metall gefertigt ist. Interessant auch die in der Kugelhöhe verstellbare Dixon-Bates-Anhängerkupplung, die zusätzlich eine Maulkupplung besitzt. Damit lassen sich notfalls auch schwere Lkw-Hänger rangieren, nachdem der Defender bekanntlich auch ohne gesperrtes Zwischendifferential in der Untersetzung gefahren werden kann.

Eher humorvoll ist die Freisprecheinrichtung des fest eingebauten Autotelefon zu sehen: Jenseits der Ortsgrenzen kann der Gesprächspartner angesichts der imposanten Geräuschkulisse meist nur vermuten, von was da gerade die Rede ist.

## Die Fahrleistungen werden durch den Aufbau kaum beeinträchtigt

ist der Platz in der Einzelkabine nicht dazu geeignet, in Jubel auszubrechen: Erstaunlich, dass in einem fünf Meter langen Auto so wenig Raum für die Besatzung bleibt.

Direkt hinter der Sitzlehne beginnt die Kabinen-Rückwand, an einen Verstellbereich nach hinten oder auch nur

80 km/h macht der 130er sehr klar, dass er viel Antriebsmechanik zu bieten hat. Jedes Zahnrad und dazu der Pumpe-Düse-Motor verlangen Gehör.

Auffällig ist auch, dass das Reserverad auf der Motorhaube den Luftstrom durch die serienmäßigen Lüftungsclap-

## KOSTEN

### Land Rover 130 SC Fahrgestell

Alarmanlage	●
Anhängerkupplung Dixon-Bates	850,-
Abdeckung Heizungseinlass	75,-
Alu-Riffelbleche Kotflügel	300,-
A-Bar Frontbügel	415,-
Beheizte Außenspiegel/Verlängerung	375,-
Drehzahlmesser Td5	262,-
Kartenleselampe	44,-
Koffer-Aufbau	18.500,-
Kompass beleuchtet	150,-
Luftansaug schnorchel	699,-
Mittelstaubbox aus Metall	449,-
Öldruckmesser	146,-
Öltemperaturmesser	80,-
Standheizung Thermo Top	1.830,-
Telefon Festeinbau mit Freisprech.	699,-
Radio mit Navigation	2.606,-
Reifen Nokian Hakkapelita 235/85 R 16 auf Felge 6,51 x 16 schlauchlos	1.200,-

### Feste Kosten pro Jahr in DM:

Haftpflichtvers.	2.693,90 (TK 23)
Teilkasko	426,50 (TK 31)
Vollkasko	3.373,90 (TK 24)
Steuer	450,- (Lkw)

**Grundpreis DM 47.000,-**

## IMPORTEUR

**FWD GmbH**  
**37136 Waake**  
**Telefon: 0 55 07 - 847**  
**Fax: 0 55 07 - 15 65**



**Nachgerüstet:** Die Webasto-Standheizung atmet durch einen abgedeckten Lufteinlass und erwärmt den Innenraum sehr schnell.



**Komplett:** FWD stattet den Defender zur Kommunikationszentrale aus – mit Navigation, Funk und Telefon.

• serienmäßig, – nicht lieferbar, Preise in DM

FWD hat den Kofferaufbau bewusst so ausgelegt, dass die Geländetauglichkeit des Basisfahrzeugs kaum leidet. Der Hecküberhang, etwas kürzer

ist die Handlichkeit doch eingeschränkt.

Obwohl der 130er nicht länger als ein Mitsubishi L 200 ist, ist seine Fahrstellkon-

**Im Gelände geraten Schrägfahrten zum echten Nervenkitzel**

als mit der originalen 130er-Pritsche, ist stark angeschrägt. Die ausgeprägt kurze Geländeuntersetzung des Defender kompensiert auch das hohe Gewicht sehr gut. Langsames Navigieren durch schwierige Sektionen stellt für den 130er kein Problem dar. All zu eng sollte es aber nicht werden: Durch den langen Radstand

zeption unterschiedlich. Der Radstand ist deutlich länger als bei den japanischen Pickups. Das führt zu zweierlei: Die Böschungswinkel vorne und hinten sind mustergültig. So lassen sich auch steilere Auf- und Abfahrten problemlos und ohne Bodenkontakt nehmen. Dafür ist der Rampenwinkel trotz der insgesamt sehr guten Bauchfreiheit ziemlich eingeschränkt. Größere Kuppen sollten vermieden oder schräg überfahren werden, ansonsten sitzt der 130er in der Mitte auf. Eine Einschränkung gibt es auch beim Kippwinkel: Durch den hohen Schwerpunkt, der je nach Beladung noch zusätzlich erhöht wird, sind extreme Schrägfahrten mit dem 130er ein echter Nervenkitzel.

Der 130er Defender mit Einzelkabine ist sicher kein Allzweck-Auto, das es jedem Recht machen will. Die Abstriche bei Innenraum-Abmessungen und Geräusentwicklung muss man in Kauf nehmen. Auf der anderen Seite ist es ein hoch geländetaugliches Fernreisemobil, dessen frei wählbaren Aufbau man dank der verfügbaren zweieinhalb Meter Länge sehr individuell gestalten kann. Vom Kühlkoffer über den Werkstattaufbau bis hin zum Expeditions-Wohncontainer kann man sich so ziemlich alles vorstellen.

Torsten Seibt



Das genügt: Im Aufbau ist Platz für sieben Kubikmeter Ladung.



Schiff ahoi: Die Seitenneigung nimmt durch den Kofferaufbau zu.

**DATEN**

**Land Rover Defender 130 SC**

Motorbauart	Fünfstyl.-Reihen-PD-Turbodiesel
Ventile pro Zylinder	2
Hubraum	2.495 cm <sup>3</sup>
Leistung	90 kW / 122 PS @ 4.200 U/min
max. Drehmoment	300 Nm @ 1.950 U/min
Getriebe	5-Gang-Schaltgetriebe
Antrieb	permanenter Allradantrieb
Übersetzung 1. Gang / Achse	43,4 : 1
Max. Drehmoment pro Rad	3.253 Nm
Radaufhängung vorn	Starrachse
Federung vorn	Schraubenfedern
Radaufh. hinten	Starrachse
Federung hinten	Schraubenfedern
Reifen / Räder	205/70 R 15 / 71 x 15
Bremsen vorn	Scheiben
Bremsen hinten	Scheiben
Länge/Breite/Höhe	4.990/1.960/2.390 mm
Radstand	3.226 mm
Wendekreis	15,1 m
Bodenfreiheit min.	220 mm
Böschungswinkel vorn/hinten	48°/30°
Rampenwinkel	k.A.
Steigfähigkeit	45°
Leergewicht Testwagen	2.330 kg
Max. Zuladung	1.170 kg
Lader. LxBxH	2.460/1.100-1.850/1.610 mm
Tankinhalt	75 l
Reichweite (bei Testverbrauch)	614 km
Zulässige Anhängelast gebremst	3.500 kg
Innengeräusch bei 100 km/h	76,1 dB(A)
Service-Intervalle	10.000/20.000 km
Garantie	3 Jahre / 100.000 km

0-100 km/h	19,9 s
80-120 km/h (5. Gang)	28,2 s
Höchstgeschw.	134 km/h
Testverbrauch	12,2 l Diesel