

**OFF**  
**ROAD**

# OFF ROAD

Das 4x4 Magazin für die Freiheit auf Rädern

## Test

**Mercedes G 300 TD**  
**SsangYong Musso E23**

## Wahnsinn!

**Willys Jeep mit 430 PS**

## Fahrbericht

**Chevrolet**  
**K 3500**  
**Big Dooley**



# SERIENREIF

**TERRANO II COBRA-CABRIO**

## PICKUP-VERGLEICH

**OPEL CAMPO 3.1 TD**  
**GEGEN MAZDA B 2500 D**

**Aktuell**  
**Gebrauchtpreise**  
**für über 300**  
**Typen**



Nissan Terrano II Cabrio von Cobra

# EXTRA-TERRAESTRIAL?



Edelstes Conolly-Leder für Cockpit, Sitze und Verkleidungen

Hecktür schwenkt weiterhin zur Seite auf und gibt ein genauso tiefes Gepäckabteil frei, wie es ein kurzer Terrano II bietet, und selbst die Kopffreiheit hinten entspricht nahezu dem blechernen Ausgangsprodukt. Zur Verschönerung außen konnten die Leute von Cobra ins Regal greifen: Das Cabrio steht auf 8 x 16-Dreispeichenfelgen vom Typ „Montana“, vorne kommt ein Frontschutzbügel mit integrierten Fernscheinwerfern zum Einsatz, seitlich wuchtige Trittbretter mit Riffblech sowie Stoßstangensocken aus Edelstahl hinten.

Die Karosserie wurde mit Hilfe modernster CAD-Technologie entworfen und soll genauso robust und verwindungssteif sein wie das geschlossene Pendant. OFF ROAD konnte sich auf einem Frühlingsausflug von der seriennahen Qualität des Prototypen zwar ein Überrollbügel sowie verstärkende Bleche angebracht werden, an Platz mangelt es trotzdem nicht: Die

bequeme Armablage. Die hinteren Sitze mit integrierten Kopfstützen sind einzeln umklappbar, sodaß sogar Skier durchgeladen werden können. Aus Stabilitätsgründen mußten zwar ein Überrollbügel sowie verstärkende Bleche angebracht werden, an Platz mangelt es trotzdem nicht: Die



Ein keckes Heck und die hohe, ansteigende Karosserielinie ergeben die bullige Optik und vermitteln Sicherheit. Der schmale Überrollbügel schränkt das Cabriogefühl des Cobra-Terrano mit seinem elektrischen Verdeckmechanismus nicht ein

Was gibt es schöneres, als unter freiem Himmel mit geöffnetem Dach abseits befestigter Wege zu fahren? Geländewagen, zumal jene ohne festes Dach, verkörpern die Freiheit schlechthin. Schade, daß es verglichen mit geschlossenen Allradlern, recht wenig offene 4x4 gibt. An mangelnder Freude am Offenfahren kann es wohl kaum liegen – der boomende Roadster-Markt beweist es. Darüber hinaus eignen sich die stabilen Rahmen der Allradler hervorragend zum „Aufschneiden“. Die Serien-Cabrios unter den Geländewagen haben aber bis auf wenige Ausnahmen den Nachteil, daß die Handhabung der ungefüllten Verdecke kompliziert ist. Meist muß man erst die Seitenscheiben ausbauen, Klettverschlüsse und Druckknöpfe öffnen und an Keder-

schienen herumfummeln. Das ist zeitraubend und fingernägelmarternd. Die Designer und Ingenieure von Cobra Technologie & Lifestyle in der Nähe von Bielfeld waren sich bei der Entwicklung der hübschen Cabrio-Studie dieser Problematik bewußt und kreierte ein

Cobra Autozubehör-Vertriebsgesellschaft mbH, Alleestr. 15-19, 33818 Leopoldshöhe, Tel. 05202/999260, Fax 999250

richtiges Cabrio mit einteiligem, elektro-hydraulischem Verdeck. Daß die Entscheidung dabei auf den Nissan Terrano II fiel, bot sich angesichts des kecken italienischen Designs des Nippon-Spaniers geradezu an. Geschlossen be-

schert das gefütterte Verdeck aus Sonnenland-Stoff dem Terrano einen bulligen Auftritt. Richtig kess sieht das Auto aus, wenn man am vorderen Dachhimmel den mittig angebrachten Zentralverschluß öffnet und das Dach via Kipphebel am Windschutzscheibenrahmen per Elektromotor in zirka 30 Sekunden herunterfährt. Die nach hinten ansteigende Linie des Blechkleides und die Verdeckabdeckung in der Farbe des Interieurs geben dem geöffneten Terrano ein kutschenähnliches Aussehen. Und auch geborgen wie in einer Kutsche sitzen die Passagiere, die auf keinen Luxus verzichten müssen. Armaturenbrett und Seitenverkleidungen wurden den beige-farbenen Conolly-Ledersitzen angepaßt, zwischen Fahrer und Beifahrer findet man eine



Das hohe Heck erschwert etwas die Rücksicht. Der Kofferraum hat Originalmaße und die hinteren Sitze sind einzeln umklappbar

re Einbußen bei der Rundumsicht. Die speziell angefertigten Seitenscheiben mit elektrischen Helfern sind groß genug dimensioniert, um genug Licht ins Innere zu lassen, hinten kommt Cabrio-typisch ein Plexiglasfenster zum Einsatz. Unterhaltungen sind selbst bei Autobahnrichtgeschwindigkeit möglich. Offen weht ein kräftiger Wind um die Nase, wobei das Auto selbst auf Holperpisten und in leichterem Gelände einen soliden Eindruck hinterläßt. Gut gefällt die Motorisierung mit dem drehmomentstarken Turbodiesel – eine Kombination wie sie bei Anbietern von Pkw-Cabrios seit geraumer Zeit gängig ist und gerade bei Geländewagen Sinn macht. Und wie ist es um die Zukunft des Terrano II-Cabrios bestellt? Leider nicht so rosig,

wie es sich die Cabrio-Fangemeinde wünscht. Gespräche sowohl mit Nissan als auch mit Ford, die den baugleichen Maverick anbieten, führten zu keinem positiven Ergebnis. Das Nissan-Werk in Spanien ist nicht flexibel genug, um neben den geschlossenen Versionen ein Cabrio zu erstellen, Ford hält die Offroad-Szene für zu klein. Über 2500 Anfragen bei Cobra sprechen eine andere Sprache. In naher Zukunft wird das Terrano II-Cabriolet zunächst von Ausstellung zu Ausstellung wandern, um das Publikum auf den Geschmack zu bringen. Vielleicht sind unter den Besuchern dieser Messen auch Verantwortliche von Nissan und Ford, die dem Projekt dann doch ihren Segen erteilen?

Götz Fuchstocher, Fotos: Christian Seybold

## Patrols zweiter Frühling

### Huber-Intercooler für Nissan Patrol

Die Fahrzeugtechnik-Spezialisten aus Geislingen nehmen jetzt auch Nissan Patrol GR-Modelle unter ihre Fittiche. Mit einem von Huber entwickelten Ladeluftkühler mit Umlenkdurchströmung (rechts und links rein und in der Mitte raus), elektronischer Ladedrucksteuerung und Fördermengenregulierung gibt das 2,8-Liter-Turbodiesel-Triebwerk nach der Kraftkur 136 PS bei 4000 min<sup>-1</sup> ab.



Im Basisumbau erzielen die Schwaben beim SechszylinderGR-Motor 265 Nm Drehmoment bei 2600 min<sup>-1</sup>. Zusätzlich bietet Huber eine Overboost-Schaltung an, die beim Beschleunigen kurzzeitig auf 295 Nm erhöht. Um das Aggregat thermisch abzusichern, werden zwei getrennte Strategien eingesetzt. Die aufgestockte Leistungsfähigkeit verlangte grundsätzlich eine gesteigerte Kühlleistung, die mit erhöhter Drehzahl von Lüfter und Wasserpumpe erreicht wird. Vor Überbeanspruchung des Motors in der Warmlaufphase und bei hartem Dauereinsatz gleichermaßen schützt die neue Steuerlogik FMP. Die „Floating Maximum Performance“-Schaltung (über die der neue Mercedes G 300 TD – interessanterweise zeitgleich – ebenfalls verfügt), begrenzt Ladedruck und Einspritzmenge, sobald der thermisch behagliche Temperaturbereich verlassen wird. Die Montage des Basis-Kits schlägt mit 4940 Mark zu Buche, die Overboost-Schaltung kostet 380 Mark extra. Info: Huber Fahrzeugtechnik, Tel. 07331/9599-0, Fax 07331/9599-11.