



Der umgebaute Nissan Frontier wühlt sich mit seinen MT-Reifen im Format 35 x 12,50 R 17 durch den mittelfränkischen Sand

Pickup für die Wüste

Ex-DTM-Pilot Sandy Grau hat einen Nissan Pickup für Wüstentouren umgebaut. Wir haben den auffälligen Kleinlaster ausprobiert

■ Es dauert eine Weile, bis Pilot und Beifahrer die optimale Sitzposition in den Schalensitzen gefunden haben und die Hosenträgergurte stramm sitzen. In der großen Sandgrube unterziehen wir den Nissan Frontier einem Geländetest. Frontier? Der sieht doch aus wie ein Navara. Nein, das hier ist die amerikanische Version des Nissan-Pickups. Die sieht genauso aus wie die europäische, hat statt des Dieselmotors aber einen 4,0-Liter-V6-Benziner mit 265 PS unter der Haube. Die Höherlegung der Karosserie bringt Platz für die riesigen 35er-Räder und verschafft dem Nissan einen Böschungswinkel von 40 Grad vorn und 30 Grad hinten, eine Wattiefe von 65 Zentimetern und eine Bodenfreiheit von 285 Millimetern. Für schweres Gelände ist der Pickup damit bestens gerüstet.

Im Parcours macht uns allerdings das steife Fahrwerk mit seiner geringen Verschränkung die Fahrt nicht leicht. Erklärung für diese Abstimmung: Beim geplanten Wüsteneinsatz muss der Frontier viel Gewicht schleppen. Beispielsweise kann er 400 Liter Sprit huckepack nehmen. Für bessere Stabilität bei voller Zuladung und mehr Komfort sorgen zusätzliche

Luftfedern an der Hinterachse. In der sandigen Bergaufpassage schlägt sich der Frontier wacker, trotz steiler Anfahrt und MT-Bereifung, die zwar für Schotter, weniger jedoch für Sand geeignet ist. Fazit: ein ernsthaftes Spaßmobil für Wüstentouren der härteren Gangart, aber mit 130 000 Euro nicht billig. [Martin Brock]



TECHNISCHE DATEN

Nissan Frontier Crew Cab mit speziellem Expeditionskit

V6-Benziner, • 3954 cm³ • 195 kW (265 PS) bei 5600/min • Drehmoment 290 Nm bei 4000/min • Heckantrieb, Frontantrieb zuschaltbar, 100%-Hinterachsdifferenzialsperre • 6-Gang-Schaltgetriebe mit Geländeuntersetzung • Einzelradaufhängung an Querlenkern und zusätzl. Federbeinen vorn; Starrachse mit Blattfedern, zusätzl. Luftfedern hinten • Reifen 35 x 12,50 R 17 • Länge/Breite/Höhe 5100/2050/2050 mm • Radstand 3200 mm • Leergewicht 2000 kg • zul. Gesamtgewicht 3500 kg

PREIS

130 000 EURO

Fotos: Martin Brock, Hersteller



Der Schlamm sitzt in jeder Ritze



Wenig Verschränkung, dafür viel Traglast



Das Wasser darf 65 Zentimeter tief sein, ehe der Technik Gefahr droht



TIGUAN-ZUBEHÖR Optik-Tuning vom Hersteller

■ Für den Tiguan bietet VW selbst viele Optik-Tuningteile an, etwa den Unterfahrerschutzsatz in Alu-Optik (im Foto, 569 Euro/Set für Front und Heck). Auch Trittbretter aus Edelstahl (549 Euro) und ein Karosseriekit gibt der VW-Katalog her.

OPTIK



Folie statt Tristesse

■ Foliatec bekämpft die Tristesse grauer Plastik-Cockpits mit der Designfolie Classic in echt wirkender Holz- oder Lederoptik. Ab 29,90 €; Info: Tel. 09 11-97 54 41 50.

Yeti im Glanzanzug

■ Das Cobra-Edelstahl-Programm für den Yeti gibt es jetzt beim Skoda-Vertragshändler. Cityguard-Bügel 315 €, Stoßfängergrill 175 €, Schwel-lerrohre mit Trittflächen 659 €.



AEZ RÄDER

Design and Quality in Perfection



SOTARA

8,5 x 18 | 8,5 x 20 | 10,0 x 22



PHOENIX dark

8,5 x 18 | 9,0 x 20 | 10,0 x 22



aez-wheels.com