

KASIMIR KARDAN

Fahrten jenseits vom Alltag



STECKBRIEF

Vom Sägewerksarbeiter zum Autoverkäufertrainer, vom Ford-Werbechef zum twen-Chefredakteur, vom Autotester zum Werbeagentur-Geschäftsführer, vom Marketingberater bis jenseits vom Alltag.
Lieblingstier: sieben Hunde

Jeep Wrangler
ORZ-edition 8.2 L

Gesprengte Grenzen

Seit Jahrzehnten fahren sie an uns vorbei. Jeeps, aufgepfropft und hochgewachsen, stramm, strotzend und prall. Wuchtig bollernd mit viel Schau und wenig Neuem. Bis Patrick Schittko kommt



Was sagen Sie? Wieder so ein Disco-Wobbler! Ach herrje, noch dazu einer mit Blattfedern und rechteckigen Scheinwerfern! So, wie er aussieht, sieht's auf den ersten Blick so aus, als lägen Sie richtig. Wie falsch Sie liegen, merken Sie, sobald Sie sitzen. Auf dem Beifahrersitz sitzen. Bitte in die Hosenträgergurte zwingen, wir machen eine Fahrt, eine kurze. Wir fahren von

null auf hundert. Drei – zwei – eins – los!!!

Der Himmel, der eben noch oben war, der ist jetzt vorn, vor der Motorhaube. Nur für'n Sekundenbruchteil, dann sind Sie dem Himmel entkommen, die Vorderräder haben Bodenkontakt und vorn ist wieder Straße.

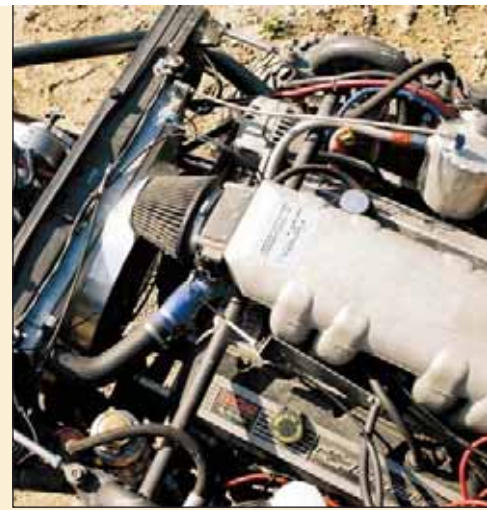
Was sagt die Uhr, das elektronische Zeitmess- und Schreibgerät? Das glaubt kein Mensch! Also noch einmal die Himmelfahrt. Und nochmal.

Im Mittel aus drei Messungen vergehen 5,2 Sekunden bei stehendem Start auf 100 km/h. Patrick protestiert – es geht noch schneller! Mit 'ner Vier vorm Komma, ich hab's gemacht. Originalton: „Ich bin schon in 4,7 Sekunden auf 100 gewesen.“ Sorry, aber nicht hier und jetzt mit Kasimir, nicht bepackt mit zwei Personen! Patrick schluckt den 5er-Wert mit Gram. „Bin halt stolz auf den Jeep“, sagt er.

Sehr elegant wirkt das zentrale Armaturenbrett

Freier Blick auf den hinter den Sitzen liegenden Kühler

Nach Abklappen der Haube ist der Motor von allen Seiten zugänglich



Wie stolz der Patrick sein kann, kommt ans Licht, sobald Sie den 12-Zylinder-Touareg in derselben Disziplin loslassen und erst nach 6,4 Sekunden die Uhr stoppen. Da fehlt der Pfeffer, sagen Sie. Her mit dem Cayenne. Mit Bi-Turbo, zwei Ladeluftkühlern und zusätzlichem Leistungssteigerungs-Kit fauchen 500 PS den Porsche flugs auf Tempo 100 – in 5,7 Sekunden... Da darf Patrick zufrieden sein, mit 5,2 wie mit 4,7 Sekunden. Zudem haben VW und Porsche ihre PS-Produktion in windgeformte Karosserien verpackt, derweil der Jeep gegen die Gummwand des Fahrtwinds anrennen muss.

Das 8,2-Liter-Triebwerk ist eine ganz solide Angelegenheit. Von Grund auf. Nicht nachträglich hochgepfriemelt und gechipt. Keine unzähligen Zaubermittel, nur eine einzige Adresse: GM (General Motors) Performance Parts Center, eine hochqualifizierte Abteilung des Herstellers.

Bei der Entwicklung des Kraftwerks Ram Jet 502 wurden alle zusammengetrommelt: die Motoren-Experten von GM Powertrain, die Rennmotoren-Konstrukteure und die Performance Parts-Ingenieure. Die Crew: „Nach vielen nächtlichen Überstunden und 50 Gallonen Kaffee hatten wir eine Ansaugkrümmer-Konstruktion, wie es sonst keine gibt.“

Tatsächlich sind's zwei Motoren. Der eine ist ganz souverän, gelassen, elegant und unpräzise. Diese Version spielt mit ihrer Kraft. Das zweite Triebwerk ist ein giftiges, gewalttätiges, aggressives Biest. Ein paar Millimeter Pedalweg zu viel, und Sie reiten auf der Kanonenkugel des Karl Friedrich Hieronymus Freiherr von Münchhausen. Ein Gefühl, das Erich Kästner nie hat erleben können. Als er 1942 das Drehbuch zum Film schrieb, war Patrick nicht mal geboren.

Verkauft wird der Ram Jet 502 über ausgewählte GM-Händler in den USA. 10 Tage hat die Lieferung der Kiste gedauert. Also: eingepackt, eine 12-Volt-Batterie angeschlossen und eine Leitung zum Tank mit Zu- und Rücklauf. Schon brabbelt der Ram Jet 502.

Damit er ein bisschen mehr als das tut, braucht es den Benzindruckregler, der dem Kraftwerk die volle Leistung beschert. Und die ist? Patrick ist zurückhaltend mit der PS-Angabe (wie einst Rolls Royce). „Ausreichend“, meint er. Er habe Gründe, sagt er, nicht genauer zu werden. Wer eins und eins zusammenzählen kann, findet in der Typennummer 502 einen Fingerzeig.

Bis hierhin sieht der ORZ-Wrangler aus wie die Idealform jenes automobilen Extrems, das aus „einem Motor mit zwei Sitzen auf

vier Rädern“ besteht. Wenn's nur das wäre, wäre schon viel erreicht.

Doch Patrick Schittko hatte sich vorgenommen, dem Fahrzeug außer der raketenhaften Beschleunigung noch zwei weitere Tricks beizubringen. Er wollte einen Jeep, der im Gelände unschlagbar ist und auf schlechter Fahrbahn komfortabler fährt als jeder andere Wrangler. Sehn wir mal.

Im Gelände kümmert sich der ORZ-Jeep um keine Fahrregel. Alles, was du in Jahrzehnten gelernt hast, wird Makulatur. Im zähen Schlamm immer auf dem Gas bleiben, weiter, weiter, gib Stoff. Wenn du jetzt anhältst, sitzt du fest, kommst aus eigener Kraft nicht mehr voran. Heißt es.

Nicht für diesen hier! Anhalten, weiterfahren, anhalten, auf geht's! Nichts hält ihn, nichts hält dich. Bei Steigungen um die 40 Grad brauchst du Anlauf, Schwung. Weiß jeder. Da kann der Bayer nur lachen. Drei Meter vor steil beginnt er zu kriechen. Ein unaufhaltbares Kriechtier, ganz zahm. Solange jemand zahm zum Gaspedal ist.

Nach einer Wühl-Stunde hat das Wasser 98 Grad und das Getriebe 74. Sie drehen sich um und gucken rückwärts dorthin, wo ursprünglich die kleine Notsitzbank untergebracht war. Dort residiert ein großes Gehäuse mit den beiden Kühlern für Motoröl und Getriebeflüssigkeit. Derart gerüstet gibt es auch bei der härtesten Geländeplackerei, wenn der kühlende Fahrtwind fehlt, keinerlei Wärmestau.

Den ausgefahrenen Feldweg nimmt er, als sei der 'ne Bundesstraße. Ein Feldweg! Mit 125 km/h! Es gibt kein Gerüttel, nichts fällt aus der Hand. Der liegt so satt auf der Fahrbahn, dass Sie – hätte man Sie mit verbundenen Augen auf den Beifahrersitz gesetzt – nicht auf die Idee kämen, Sie säßen in einem Wrangler. Auch nicht in einem der aktuellen Generation mit Schraubenfedern rundum.

Auf der Autobahn drückt der Ram Jet 502 voran, als werde ihm die Luft nimmer knapp. Doch aus Gründen der persönlichen Sicherheit wird ihm bei 180 der Hals zugeedrückt. Abgeregelt bei 5700 Touren.



So geht's auch: Steigung langsam anrollen und mit Karacho drüber

Extra-Tipp:

Falls Sie im Moment davon Abstand nehmen, einen Wrangler ORZ-edition zu erwerben, können Sie die Zeit bis zur Auszahlung des Lottogewinns mit Lesen überbrücken. Im Products Catalog. Wer sagt Ihnen, welche Achsübersetzung Sie brauchen, sobald Sie auf größere Räder umsteigen? Das sagt Ihnen die Seite 133. Einfach die neue Reifengröße durch die Größe der bisherigen Reifen teilen und das Resultat mit der Original-Übersetzung multiplizieren. Schon wissen Sie, welche Übersetzung in den neuen Differenzialen richtig ist! Gegen fünf Euro Gebühr schickt Ihnen ORZ das 165-seitige Druckwerk portofrei zu.



Die Verschränkung ist gigantisch

Beim zügigen Start legt das ungeheure Motordrehmoment den leichten Wrangler doch glatt zur Seite

Der optische Eindruck lässt Sie nach dem Motorstart straßenfüllendes Demonstrations-Geballer und klirrende Nachbars-Fensterscheiben erwarten. Nichts davon wird über Ihre Ohren gestülpt. Im Leerlauf grummeln zivile 75 Dezibel. Es ist von all der Kraft nicht mehr zu hören als in anderen offenen Fahrzeugen dieser Spezies auch. 85 Dezibel im Tempo-80-Fahrtwind. Alles, was bei einem Hubraum von 8,2 Litern an Lautstärke produziert wird, verschwindet in einem riesigen Schalldämpfertopf. Mit dem Ungeheuer können Sie vor jedes Seniorenheim fahren – und niemand fällt um.

Die Goodyear MT/R am ORZ-Wrangler bringen 31 Zentimeter Bodenfreiheit unter den Differenzialen. Sie sind über ein Drittel (!) größer als die Kinderwagenräder der Serie. Würde Patrick die Hände in den Schoß

Papier ist geduldig, das Leben nicht. Papierwerte sind Zahlen über PS, Zentimeter oder Kilo, korrekt gemessen für den Verstand. Im wirklichen Leben werden Zahlen zu Emotionen, die über korrekt oder falsch entscheiden, über glücklich oder depressiv, über gut oder Schrott. Mit Auskünften solcher Art können Messwerte nicht dienen. Wen interessiert's, wie viel Kilo von Goghs Gemälde „Brücke bei Arles“ wiegt?

Dass Rechteck-Scheinwerfer auf den Wrangler YJ mit Blattfedern hinweisen, ist ein Scherz. Der Patrick-Jeep stuckert nicht auf Federblättern, er schwebt auf langen Federbeinen von Sway-A-Way (Federwege vorn/hinten: 30,5/25,4 cm). Sie wurden in den USA speziell nach der Federkennung dieses Münchner Fahrzeugs angefertigt.

Eines der Wunder im ORZ-Gesamtkunst-

Dieser ORZ-Wrangler ist eine Hommage an die USA. Ein Land, in dem Sie ein 8,2-Liter-V8-Triebwerk für 9000 Euro kaufen können, ein Land, das der Welt Jeep und Jogging geschenkt hat, ein Land, dessen meistgefahrenes Privatauto der Pick-up ist.

Ein solches Land hat mehr Sonnenseiten als seine Politik kaputtmacht. Wir haben über dem unersprißlichen Tohuwabohu der letzten Jahre nur vergessen, wo Offroad erfunden wurde – jene Fertigkeit, dort weiterzufahren, wo die Straßen zu Ende sind. ■

F | Peter Kapsler

Ein unaufhaltsames Kriechtier, ganz zahm. Solang jemand zahm zum Gaspedal ist

legen, müsste er mit einer viel zu langen Übersetzung umherfahren. Die radikal kurzen Achsen (5,38:1) bringen Motordrehzahl und Geschwindigkeit wieder in Einklang. Damit die Kraft des Kraftwerks sicher verkraftet wird, übernehmen Dynatrac Pro Rock 60-Achsen den Job.

Der Wahlhebel flutscht durch eine speziell angefertigte Kulisse. Was? Nur drei Schaltstufen! Und woanders gibt es bereits 7-Stufen-Automaten. Naserümpfen gilt nicht. Die Rakete würde auch mit nur zwei Schaltstufen nicht verhungern, mit nem Drehmoment von knapp 700 Newtonmetern bei Drehzahlen zwischen 2200 und 5200.

Die ORZ-edition ist einen Viertelmeter breiter und einen Drittelmeter höher als der Wrangler YJ, den Patrick sich 1995 kaufte. Die zusätzlichen Zentimeter addieren sich zu einem stattlichen Paket. Der umbaute Raum in Kubikmetern ist um 46 Prozent gewachsen, das Gewicht um 345 Kilo.

werk heißt „Stack-Anzeigensystem“. Ein einziges Gehäuse ersetzt alle denkbaren Instrumente, die Anzeige von Geschwindigkeit, Wassertemperatur, Öltemperatur, Tankstand und alle von Ihnen zu konfigurierenden Daten, die Sie sonst noch wissen wollen. Sobald der Öldruck unter die Sollgrenze sinkt, die Wassertemperatur zu hoch ist oder irgendwas nicht so ist, wie es sein sollte, leuchtet die rote Warnlampe. Und das Display sagt, was los ist. Das Alarmsystem prüft alle Daten 20 Mal in der Sekunde! Gekrönt werden die digitalen Informationen von einem Drehzahlmesser nach Urväter Art, der mit einem Zeiger bestückt ist. Tests beweisen, so Stack-Industries, „dass sich schnell ändernde Informationen wie die Motordrehzahl in analoger Form am besten erfassen lassen“.

Sway-A-Way-Federbeine, Detroit-Locker-Differenzialsperren, TH-400-Automatikgetriebe, NP 205-Verteilergetriebe, Dynatrac-Pro-Rock-Achsen – alles made in USA.

kurz & knapp

Jeep Wrangler ORZ-edition 8.2 Liter

WIE GROSS, WIE SCHWER?

L/B/H	4.250/1.980/2.090 mm
Radstand	2.450 mm
Testwagengewicht, getankt	1.925 kg
Zulässiges Gesamtgewicht	2.805 kg

WIE STARK, WIE SCHNELL?

kW/PS keine Angabe, 780 Nm bei 3.200 min⁻¹ (690 Nm zwischen 2.200 und 5.200 min⁻¹); V8-Zylinder-Ottomotor Chevrolet Ram Jet 502 (Hubraum 8.260 cm³), wassergekühlt, vorn längs eingebaut, zentrale Nockenwelle (Zahnräder); Höchstgeschwindigkeit 180 km/h (abgeregelt) in der III. Stufe bei 5.700 min⁻¹;
Beschleunigung* aus dem Stand auf 100 km/h (mit 2 Personen) 5,2 s

WIE ANGETRIEBEN?

Hinterradantrieb, Vorderachse zuschaltbar (Dynatrac Pro Rock 60-Achsen 5,38:1), Differenzialsperren (Detroit Locker) vorn/hinten, 3-Stufen-Automatikgetriebe (TH 400), 2-Gang-Verteilergetriebe (NP 205; Straße 1:1/Gelände 2,72:1), Sway-A-Way-Federbeine, Reifen 37x12.50 R 15 Goodyear MT/R

WIE DURSTIG, WIE TEUER*?

Verbrauch (Super plus)	18 – 32,5 L/100 km
Durchschnitt	25,4 L/100 km
Kosten pro Jahr	k.A.
Kfz-Steuer & Haftpflicht	k.A.
Preise**	120.000 €

bei Anlieferung eines Jeep Wrangler mit TÜV

WO GEFUNDEN?

ORZ Patrick Schittko, Frankfurter Ring 34
80807 München; E-Mail: info@orz-muc.com
Internet: www.meinjeep.de
Tel.: 089-361 096 70, Fax: -361 096 71

*OFF ROAD-Messwerte **inkl. MwSt