



STECKBRIEF

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

Volvo TP21
Uwe 7.3 TD



Schweden

Wer heutzutage im Straßenverkehr bemerkt werden möchte, hat's schwer. Es gibt schon alles, womit er deutlich sichtbar herumfahren könnte. Mercedes G-Portalachser von ORC, Hummer H1-Versionen von Eble, Unimog-Spezialitäten von Hellgeth. Und geigercars.de. Undnochundnoch.

Unwillig grollt der vom Leben Verwöhnte, man reiche ihm ein Unikat. Na schön, hier ist's. So eins gibt es kein zweites Mal. Ehrlich. Das glaubte auch Gary Cooper, als er, ganz für sich allein, den Düsenberg SSJ bauen ließ. So einen gab's 1938 nur einmal. Bis Clark Gable sich einen zweiten SSJ bauen ließ, wobei Gary mit dem Kopf nickte.

Noch steht neben dem XXL-TP21 kein Double. Er steht allein da. Einzigartig. Über drei Tonnen schwer, nahezu zweieinviertel Meter hoch, drinnen ein V8-Turbodiesel mit 7,3 Litern Hubraum, dreieinhalbmal so stark wie der Urtyp von 1956.

Die aktuelle Ausprägung des Radiocar entstand unter den Händen von Uwe Gruber. So



Der TP21, der vor dreieinhalb Jahren über Kasimir Kardans Seiten fuhr, wurde für 9500 Euro verkauft. Dieser, den Sie hier und jetzt sehen, kostet zweiundzwanzigmal so viel (in Zahlen: 22x!). Zwischen damals und heute liegen zwei-hun-dert-tau-send Euro. Wo sind sie geblieben?

könig XXL

neu wie heute war der Alte noch nie. Als der Alte jung ist, dient er in der schwedischen Armee, wiegt 800 Kilo und hat einen Ottomotor mit 90 PS. Nur 720 Mal wird er gebaut. Der Letzte im Jahre 1958.

Die Schweden nennen den rabiaten Geländegänger Sugga. Sau. Kein Schimpfwort (Drecksau oder dumme Sau). Hier ist

Bewunderung im Spiel (geht ab wie die Sau). Mit 'nem liebevollen Klaps aufs Hinterteil, dessen Ähnlichkeit mit dem Fahrzeugheck ins Auge springt.

Die vier winzigen, stechenden Scheinwerfer (statt der zwei großen, freundlichen Augen des Originals) geben Uwes Radiocar einen bösen Blick. Gleich wird er unge-

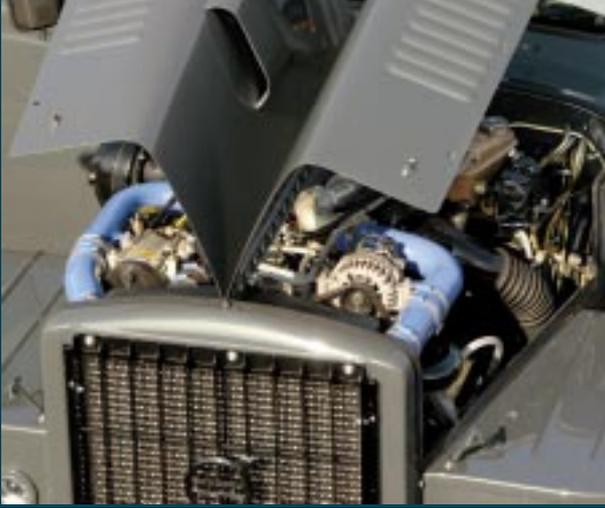
schminkt in einem Science-Fiction-Film auftreten, in einem jener Filme, in denen Autos grunzen, hässliche Wörter rufen, hinter Menschen herjagen und sie gar vernichten.

Ach so einer ist das! Der V8-Diesel kommt aus dem 5,8 Meter langen Ford Excursion. Es ist der Turbodiesel mit 7,3 Litern Hubraum, der bis 2003 eingebaut wurde (250

Kleiner dürfte das Motorabteil nicht sein ...

... während der Fahrer nicht zu den Großen gehören sollte.

Reichlich kipp- und schaltbares Material findet man auch unter dem Dach



PS und 685 Nm). Mit dem Nachfolger zeigt Ford, was Fortschritt ist: aus weniger Hubraum (5950 cm³) mehr herauszuholen (325 PS/746 Nm), dank Common-Rail-Einspritzung. Flutsch, da geht eine knorrige Weltanschauung über Bord, wonach Hubraum nur durch mehr Hubraum zu ersetzen sei.

Ford-Ingenieure wissen natürlich nicht, was alles passiert, wenn der 7,3er dem Uwe Gruber in die Hände fällt. Dann verwandeln sich 250 PS in 306, und das maximale Drehmoment wächst von 685 auf rund 1000 Newtonmeter.

Trotz der Kraftkur überarbeitet er sich nicht. Aus einem Liter Hubraum werden nur 42 PS abgeschöpft. Der aktuelle Diesel-V8 im Range Rover Sport lässt mit jedem Liter Hubraum 75 Pferde raus.

Der 7,3er trinkt 17 Liter auf 100 Kilometer. Das ist nicht wenig, aber angesichts des Gewichts und der Stirnfläche verständlich. Wäre hier das mit Benzin betriebene V10-Triebwerk tätig, käme noch ein Zuschlag von zehn Litern drauf. Nicht pro Woche, pro 100 km.

Amerikanische Motoren neigen zu Hitze- wallungen. Jetzt läuft der hochgearbeitete 7,3-V8 schon seit einer halben Stunde im Leerlauf. Für ein Foto von hier und ein Foto von andersherum. Und das Kühlwasser, was

sagt das? 80° Celsius. Und nach weiteren 20 Minuten Nudellei? 80° Celsius.

So etwas kommt nicht von selbst. Wie so oft in der Welt der Technik, muss der Mensch nachhelfen. Drum sind die drei (!) Kühlventilatoren gut trainiert. Sie springen an, einzeln oder gemeinsam. Und sie schalten ab und lassen Überhitzung ein Fremdwort sein.

In dem gewaltigen Gehäuse vor der Fahrertür ist das Luftfilter-System untergebracht, das unter der Motorhaube keinen

Wenn Sie an Zeugnisse unglaublicher Übertreibung denken, wie den Eiffelturm oder Ludwigs Märchenschloss Neuschwanstein oder das Burj al Arab-Hotel in Dubai, dann stehen diese Dinger unbeweglich da, wie Denkmäler nun eben so dastehen. Aber Uwes Monument, das lässt sich bewegen, was angesichts der schiereren Masse wenig wahrscheinlich anmutet.

Und wiiiie es sich bewegt! Pferdeherde und Drehmomentfaust drücken los, als sei

Reichlich Ausrufezeichen: Drei Tonnen (!) schwer, zweieinviertel Meter (!) hoch und dann noch eintausend (!) Newtonmeter

Platz mehr gehabt hätte. Diese Ansaugluft ist nicht nur sauber. Sie ist rein und bleibt rein, auch wenn es draußen noch so staubt.

Von der Seite betrachtet, sind vor allem Räder und Stahlblechflächen zu sehen. Die kleinen Fenster müssen Sie beim Schwedenkönig mit der Lupe suchen.

Der Lack des Audi TT schimmert in seidigem Grau feiner Lebensart und verwandelt die schwedische Wildsau in eine Zierde nobler Villenvororte am Zürichsee.

die schwere Fuhre die leichte Schwingenfeder einer Graugans. 10,2 Sekunden nach Verlassen der Startlöcher sind die realen 100 km/h erreicht. Reale 100, nicht die angezeig(er)ten. Die Skala des Geschwindigkeitsmessers ist quasi zweisprachig. Englisch in Meilen per Stunde (mph). Deutsch in km/h. Die deutschen Tempi hat Uwe mit roten Markern fixiert, damit niemand leichtgläubig in eine Geschwindigkeits-Kontrolle reinfährt. 80 km/h sind 50 mph und so weiter.

Mit diesen Rampenwinkeln könnte es natürlich auch ein wenig steiler in den Himmel gehen ...





Kleinliche sehen auch im Fond knappe Platzverhältnisse

Seltsamerweise wirkt das Auto von außen gar nicht sooo klein ...

Die Kosten fürs Fitness-Studio spart, wer tagtäglich fünfzigmal den XXL besteigt. Der Aufstieg lohnt jedes Mal. Sie sitzen hinter einem Nardi-Lenkrad, womit der Aufstieg eines Militärgerätes in die besseren Kreise dokumentiert wird.

Zündschlüssel? Das war gestern. Heute starten Sie das Triebwerk mit dem Knopf auf der Mittelkonsole.

Im Leerlauf hört man zwei Meter hinter dem Auspuff-Endrohr 78 Dezibel. Auch an der Seite beträgt der Schalldruck 78 Dezibel. Und wenn Sie drinnen sitzen, kommt so recht ein Gefühl der Geborgenheit auf. Nur 72 Dezibel streicheln Ihr Ohr. Sie profitieren von einer netten Glocke aus Dämmmaterial, die Uwe Gruber dem Motor über den Zylinderkopf gestülpt hat.

Da sitzen Sie in einem Riesengerät, das von außen zum Fürchten aussieht. Doch von innen erlebt, ist alles unerwartet anders. Sie fahren nicht in einem Rumpelmann. Die Stöße der löchrigen Fahrbahn werden artig aufgefangen. Sie kommen nur bis zum Rahmen, den sie durchrütteln. Darüber hört die Rüttellei auf, weil die Karosserie durch zig Silentlager vom Rahmen abgekoppelt ist. Die Gummiblöcke trennen die harte Welt von der sanften. Sie sind in zwei Fahrzeugen unterwegs. Während Sie in dem einen wohl behütet fahren, kämpft unter Ihnen das andere mit den Fahrbahnschäden.

Als Fahrer sind Sie umgeben von 15 Kipp-schaltern. Ein zweitägiger Einweisungs-Kurs sollte schon sein, um auf dieser Klaviatur virtuos zu spielen. Ein Erstfahrer weiß nicht, wohin er greifen muss, um das Standlicht einzuschalten. Weit käme ein Dieb nicht, er würde sich verhaspeln in den vielfältigen Möglichkeiten, Kipphebel zu bewegen und etwas falsch zu machen.

Die Feststellbremse wird durch einen kleinen Schaltstummel auf der Mittelkonsole aktiviert. Sobald Sie den Schalter nach hinten legen, warnt über der Frontscheibe eine rote Lampe, und die elektrisch betätigten hinteren Scheibenbremsen halten das Fahrzeug wie angewachsen.

Ach, da ist noch das Steuergerät, mit dem Sie dem Dieseltriebwerk die Gangart empfehlen können. Den Ladedruck erhöhen, die Treibstoffmenge vergrößern, den Einspritzzeitpunkt verändern. So haben Sie die Möglichkeit sich einen TP21-Special zu trimmen, wie Sie ihn brauchen.

Die Höchstgeschwindigkeit ist einfach zu bestimmen. Die Conti MPT 81 haben den Speed-Index N, das heißt, bei 110 km/h ist Schluss. Wie schnell das Supermonster mit geeigneten Reifen ist, hat der TÜV Bayern ermittelt. Er kommt auf 180 km/h, allerdings bei einer Motordrehzahl, die ungesund hoch über den 2800 Touren liegt, die als Nenn-drehzahl für die Motorleistung gelten.

Aber wo sind wir denn hier! Höchstwerte sind das Letzte, was bei einem Monument abgefragt wird. Das Brandenburger Tor ist das Brandenburger Tor. Basta. Es muss nicht auch noch das höchste Bauwerk Berlins sein.

Wo ist das Geld geblieben, Uwe? Das Geld, sagt Uwe, ist da geblieben, wofür der Kunde es ausgeben wollte. Für die vorderen Scheibenbremsen mit 8-Kolben-Festsattel (Audi RS). Für die Dana 60-Vorderachse und die GM-10,5-Zoll-Hinterachse. Für die 11x20-Felgen in Einzelanfertigung. Für die Recaro-Sitze, vorn wie hinten mit Alcantara überzogen, hinten einzeln umklappbar. Für die Standheizung. Für den Abstandsmelder. Für die Wegfahrsperre. Und für 27 weitere Wünsche.

Dankbar sollten Sie für jeden Tag sein, an dem Sie den Schwedenkönig XXL nicht gesehen haben. Sie könnten sich festsehen oder festbeißen. Sie könnten Ihr Haus verkaufen oder die Lebensversicherung kündigen oder sonst was Dummes tun.

Nichts überstürzen! Warten Sie ab. Viele Wege führen zum Glück.

Etwa der, der sich Frank Voigt, dem Eigner des Unikats öffnete: Sie brauchen einen Cousin mit großem Bankkonto und großem Herz. Der überlässt Ihnen das Monster, weil Sie Geländewagen mögen. Auch Frank Voigt konnte diese 4x4-Neigung nachweisen. Ich habe zuvor, sagt er, drei Geländewagen ge-

kurz & knapp:

Volvo TP21 Uwe 7.3 TD Baujahr 1956, Umbau 2005

WIE GROSS, WIE SCHWER?

L/B/H	4.440/2.040/2.215 mm
Radstand	2.610 mm
Fahrzeuggewicht (150 Liter in 2 Tanks)	3.150 kg
Zulässiges Gesamtgewicht	3.495 kg

WIE STARK, WIE SCHNELL?

225 kW/306 PS bei 2.800 min⁻¹, 1.000 Nm bei 1.800 min⁻¹, V8-Zylinder-Dieselmotor mit Direkteinspritzung (Hubraum 7.276 cm³), wassergekühlt, vorn längs eingebaut, zentrale Nockenwelle (Kette), Abgas-Turbolader, Ladeluftkühler, Höchstgeschwindigkeit 110 km/h in der IV. Stufe bei 2.000 min⁻¹ (begrenzt wegen Reifen-Speed-Index K), Beschleunigung aus dem Stand auf 100 km/h in 10,2 sec

WIE ANGETRIEBEN?

Hinterradantrieb, Vorderachse elektrisch schaltbar (Achsen 4.56:1), Differenzialsperre (100 %) hinten, 4-Stufen-Automatikgetriebe, 2-Gang-Verteilergetriebe (Straße 1:1/Gelände 2,72:1), Reifen (Continental MPT 81) 335/80R20

WIE DURSTIG, WIE TEUER*?

Verbrauch (Diesel) Durchschnitt	17 L/100 km
Kosten pro Jahr*	
Kfz-Steuer (Pkw)	2.743 €
Vollkasko	2.899 €
Preis*	ca. 209.000 €

WO GEFUNDEN?

Custom Manufacture, Uwe Gruber, Großenhül 35, 96197 Wonsees, Tel.: 09274-909 632 Fax: -909 634; E-Mail: uwegruber@yahoo.de Internet www.custom-manufacture.de Besitzer: Frank Voigt, 69429 Waldbrunn, Adresse für naturbelassene Radiocars: Burkhard Verhaelen, Tel.: 02832-803 09 E-Mail: verhaelen@t-online.de

*€ inkl. MwSt

habt: den HJ 61, den Land Rover Defender und den Ford Bronco.

Falls Ihnen kein Cousin einfällt, dann lassen Sie sich von Burkhard Verhaelen (siehe Kasten) ein Schrott-Radiocar aus Schweden kommen (preiswert, aber rar). Custom Manufacture wird's richten. Und wenn Sie sich halb so viel reinbauen lassen, wie der XXL hat, dann kommen Sie aus der Sache raus, ohne Ihre Zukunft zu ruinieren. ■

F | Peter Kapsler