

STECKBRIEF

Vom Sägewerksarbeiter zum Autoverkäufertrainer, vom Ford-Werbechef zum twn-Chefredakteur, vom Autotester zum Werbeagentur-Geschäftsführer, vom Marketingberater bis jenseits vom Alltag.

Lieblingstier: sieben Hunde

Toyota FJ Cruiser
Extrem Terminator



Toyota FJ Cruiser, der unbekannte Geländewagen. Kein SUV, kein SUT, nichts Halbes. G-e-l-ä-n-d-e-wagen bedeutet, dass er nicht nur so aussieht wie einer. Er fährt auch so, wie ein solcher fahren soll. Kreuz und quer im Irgendwo. Thomas Lermer hat's ausprobiert.

Ab in die



Gute Gene: Der FJ ist eng mit dem Land Cruiser verwandt.

Sand vorn, Sand hinten, Sand ringsherum. Genug Sand, um für ein halbes Jahrhundert den winterlichen Streudienst auf deutschen Straßen zu sichern. Mitten im rötlich-gelben Meer ein blauer Farbtupfer. Perfekt hingesezt für den Fotografen. Kaum vorstellbar, der FJ Cruiser wäre gelb oder farblos-weiß. Die lebendige Wüste wird zur toten Farblos-Brühe. Ohne 'nen Punkt, an

dem das Auge sich festhalten kann, sofern der Blick von außen über dem Ganzen schwebt. Doch wer im blauen Punkt sitzt, sieht nichts Bunters mehr, verliert die Orientierung, wird selbst zum Sandkorn in einer Welt ohne Anfang und ohne Ende. Was manchem zur Anstrengung wird, ist für Thomas Lermer Entspannung jenseits vom umtriebigen Hin und Her des Alltags. Ich fahr



Thomas Lerner hat seinen Extrem Terminator mit allerlei Goodys zum Wüsten-Cruiser umgebaut. Ein Zusatztank mit 150 Litern verlängert die Reichweite spürbar und ein OME-Fahrwerk mit Koni Raid-Dämpfern sorgt für beste Traktion. Ebenfalls an Bord: Das Upgrade Package 1 mit Hinterachs-Sperrdifferential und aktiver Traktionskontrolle sowie das Convenience Package mit Rückfahrassistent, Tempomat, Zentralverriegelung und getönten hinteren Scheiben.



Wüste

jedes Jahr dorthin, sagt er. Bisher bin ich meist mit dem Land Cruiser unterwegs gewesen. Hat man nicht viel Zeit, ist Tunesien das nahe liegende Land. Im Süden ist es spannend und interessant.

Das kann doch nicht die Nachbarschaft sein, in der ein FJ Cruiser zu Hause ist. In einer Autosalon, ja, da passt er hin, auf 'nen roten Teppich. Stimmt, seine Urzelle im Frühjahr

2004 war ein Concept Car auf einer Messe. Eine Designstudie nach dem Motto: Mal sehen, was die Leute sagen. Offensichtlich klatschten sie vehement Beifall. So passierte, was selten passiert: Die Konzeptfrische verstaubte nicht im Grau des Alltags. Auf dem Weg zum serienmäßigen FJ Cruiser ging kaum etwas verloren. Nun steht er da und sieht anders aus als alle anderen. Das Ge-

sicht ist eine gekonnte Verbindung aus versöhnlicher Erinnerung an gestern und bissiger Aggressivität, die bis nach übermorgen reicht. Das im hinteren Drittel seitlich heruntergezogene weiße Dach schafft eine Silhouette, die es bei keinem Wettbewerber gibt. Alles zusammen – die pfostenlosen Türen inklusive – ist so stimmig, dass dem Produkt des guten Designs die Sympathien

Gewohnt solide:
Das Cockpit des
FJ Cruiser.

Wichtig in der
Wüste: Der
Zusatztank, der
die Reichweite
auf 1400 Kilometer
verlängert.

In schickem
Cruiser-Blau:
Reservekanister
am Ersatzrad.



zufliegen. Nur? Genügt das tatsächlich für einen Geländewagen?

Um die Antwort zu erfahren, ist Lermer mit dem FJ Cruiser zum zweiten Mal in der Wüste. Bei der ersten Tour war die ganze Familie dabei. Zwei Erwachsene, zwei Kinder, vier Schlafsäcke, vier Liegematten, Kühlbox, Lebensmittel, vier Stühle, ein Tisch, Windeln für den Kleinsten und Klamotten für alle.

Passt, trotz des gemütlich-knappen Inneren. Der Extrem-Terminator kommt vollgetankt auf 2215 Kilo. Da müsste bei der amtlich genehmigten Zuladung von 314 Kilo mit jeder Tube Zahnpasta gezeitigt werden. Nur sind nicht ständig 220 Liter an Bord.

Den FJ Cruiser halten viele für einen herrlich gestylten Allradler im Retro-Look. Und der hervorragende und ernsthafte Katalog der Schweizer Automobil Revue nennt ihn gar ein Fun-SUV. Na-na-na!

Lermer will auf der Wüstentour Nr. 2 wissen, was das Fahrzeug wirklich kann, wenn's mal recht haarig wird. Ohne Rücksicht auf Kind

und Kegel. Zum Vergleich ist ein HZJ 78 zur Seite. Der legt die Latte ziemlich hoch, immerhin wird er respektvoll das Wüstentaxi genannt. Richtig harte Sachen werden da angegangen. Auch mit dem FJ. Ich bin, sagt der langjährige Toyota-Importeur, noch nie zuvor so sicher im Sand entlangfahren.

SCHALTFAUL IM DRITTEN GANG

Weil er so breit ist und relativ niedrig, vom Dachgepäckträger mal abgesehen. Der Schwerpunkt sitzt tief. Und dann der Benziener mit dem breiten nutzbaren Drehzahlbereich! In der Schaltgetriebe-Version wird das besonders deutlich. Da wird der Motor selbst bei Drehzahl 500 noch nicht abgewürgt und er dreht bis 5500 Touren hoch. Im dritten Gang plus Geländeuntersetzung sind Sie praktisch schaltfrei unterwegs.

Aber Herr Lermer, mit Benzin in der Wüste? Woher nehmen? Kein Problem, wenn man zum Toyota-Clan gehört. Ein Griff ins Zubehörregal, da ist er schon, der Zusatztank.

Er fasst 150 Liter, das ist ein Wort. So sieht es aus, wenn fernreiseerfahrene Profis hinfahren. Dann gibt es keine Pipifax-Winzlinge, die leergeschlürft sind, bevor der Horizont erreicht ist. Mit dem Zusatztank sind 222 Liter an Bord (dreimal so viel wie mit dem Serientank). Das reicht für 1430 Kilometer, auf der Basis von 15,5 L/100 km. Meist genügen 14 Liter. Der Serientank muss nach 460 Kilometern an die Zapfsäule, die dann in Wüste oder Pampa fehlt.

Die Discoverer STT von Cooper überraschen im Sand. Sie graben sich nicht ein, obwohl sie wirkliche Grobstoller sind für phantastische Traktion im Schlamm. Dass sie auch auf fesseligen Dünenauffahrten oben bleiben, mag Sache des permanenten 4x4 sein, wengleich in der Geländereduktion die ausgleichende Wirkung des Mitteldifferenzials entfällt. Die breiten Cooper passen auch nach der Spurverbreiterung per Distanzscheiben (60 Millimeter pro Achse) in die Radkästen. Nur ein Karosserieträger musste

Wüstentauglich:
Thomas Lermers
Extrem Terminator.

Grobstoller: Die
Discoverer STT
von Cooper
erlauben das
Dünen-Surfen.

Es werde Licht:
Massiv geschützte
Nebelstrahler im
Stoßfänger.

Schaltzentrale:
Das Hinterachsdiff
wird per Knopfdruck
aktiviert.





Ultrarobust:
Der vordere
Stoßfänger mit
extrastarker
Seilwinde (4,3
Tonnen Zugkraft).

Sauber, sauber:
Der dachhohe
Schnorchel für
den Luftfilter.

nachgearbeitet werden, um Freigang auch bei starkem Einfedern zu haben.

Für Amerika erdacht, bei der Toyota Motors Manufacturing North America Inc. in Kentucky gebaut: Das klingt nach eigenmächtigem Amerikanertum. Nicht doch, nicht im strengen Toyota-Netzwerk. Sobald Sie die Karosserie fortnehmen, erkennen Sie einen alten Bekannten, den Land Cruiser J12 (Benziner). Mit dem 1GR-FE-Sechszylinder, der auch im FJ Cruiser arbeitet. Mit dem Fahrgestell, das bei beiden identisch ist: Kastenrahmen, vorn Einzelradaufhängung mit doppelten Dreieck-Querlenkern, hinten Starrachse an Längslenkern und Querlenker, mit Panhardstab, Schraubenfedern und Scheibenbremsen rundum.

BESTE GELÄNDEWAGENKUNST

So ein Land Cruiser unter der Karosserie ist beste Geländewagenkunst. Nur wird sie den Europäern nicht schmackhaft dargeboten. Er ist für Amerika gedacht. Klar, dass dabei ein Ottomotor genommen wird. In den Zeiten vor dem großen Absturz wusste kaum ein Amerikaner, wie das Wort Diesel geschrieben wird. Doch eher entschließt der Teufel sich zum Besuch der Mitternachtsmesse als dass ein deutscher Offroader zum Ottomotor greift. Gewiss, beides ist möglich, geschieht aber selten. In diesem Klima stünde

der FJ Cruiser dumm herum. Um das zu vermeiden, gibt es ihn nicht. Zumindest nicht bei deutschen Toyota-Händlern. Worüber sich mutige freie Importeure freuen.

Um Himmels willen, wer war das? Da hat doch jemand der FJ-Kundschaft eine Zwangsjacke verpasst. Permanenter Allradantrieb ist nur mit 6-Gang-Schaltgetriebe zu bekommen. Wer sich fürs Automatikgetriebe entscheidet, wird zum Zuschaltallrad (ohne Mitteldifferenzial) verdonnert. Wofür auch immer der wertere Kunde sich entscheidet, stets ist er der Ritter mit dem Pferdefuß. Könnte der geländeerfahrene Käufer sich ohne dieses Handicap freifüßig entscheiden, käme die Kombination „Permanenter Allrad plus Automatikgetriebe“ heraus. Sowohl auf der Straße als auch jenseits vom Asphalt ist Permanent die bessere Lösung, die Automatik besser als der Schalter. Weil Lermer seine Kundschaft kennt (und wohl auch mag), befreit er sie aus der Zwangsjacke. Er bietet für einen Umbaupreis von 2490 Euro das Ideal: Getriebeautomat und Permanent-4x4 unter einem Hut. Aber merke: Nur der Automatik-FJ kann umgerüstet werden.

Um den Wüsten-Cruiser zu fahren, mit dem Thomas Lermer in Tunesien zugange war, muss an der Basis einiges getan werden. Als Importeur der vielen Toyota-Modelle, die

nicht über den offiziellen Tresen der Toyota Deutschland GmbH laufen, sitzt er an der Quelle. Aus dieser Quelle schöpft er für sein Wüstenschiff. Er schöpft kräftig. So werden schließlich aus dem Basispreis eines FJ mit Schalter und Permanent-4x4 (32 900 Euro) knapp über 57 000. Was im Terminator drinsteckt, muss sicher nicht immer und überall rein. Aber wenn's schon rein soll, ist es für dieses Geld kaum woanders zu finden. ■

F | Extrem/Peter Kapsler

kurz & knapp:

Toyota FJ Cruiser Extrem Terminator

WIE GROSS, WIE SCHWER?

L/B/H (m. Dachgep.tr.)	4.671/1.895/2.150 mm
Radstand	2.690 mm
Fahrzeuggewicht, getankt (72+150 L)	2.215 kg
Zulässiges Gesamtgewicht	2.529 kg

WIE STARK, WIE SCHNELL?

183 kW/249 PS bei 5.200 min⁻¹, Drehmoment 380 Nm bei 3.800 min⁻¹, V6-Ottomotor (Hubraum 3.956 cm³), wassergekühlt, vorn längs eingebaut, 4 Ventile/Zylinder, pro Zylinderreihe 2 oben liegende Nockenwellen, elektronische Einspritzung, Höchstgeschwindigkeit 176 km/h im V. Gang bei 4.350 min⁻¹, Beschleunigung aus dem Stand auf 100 km/h in 10,2 s

WIE ANGETRIEBEN?

Permanenter Allradantrieb (Achsen 3,91:1), Differenzialsperre hinten (im Upgrade Package 1), 6-Gang-Schaltgetriebe, 2-Gang-Verteilergetriebe (Straße 1:1/Gelände 2,57:1), Reifen Cooper Discoverer STT 285/70 R17 (Serie: 265/70 R17)

WIE DURSTIG, WIE TEUER?

Verbrauch	
Benzin 95 Oktan	15,5 L/100 km (Durchschnitt)
Kosten pro Jahr	
Kfz-Steuer	270,00 €
Haftpflicht (München)	759,90 €

Preise (inkl. MwSt.)

FJ Cruiser (6-Gang-Schalter)	32.900 €
Aufrüstung zum Extrem Terminator	24.353 €
Gesamtpreis	57.253 €

WO GEFUNDEN?

Extrem Fahrzeuge GmbH
Bahnhof 4, 88631 Beuron-Hausen i. T.
Tel.: 07579/2498
E-Mail: extrem@extremfahrzeuge.com
Website: www.extremfahrzeuge.com

