



OBEN OHNE, UNTEN MIT: 4x4 CABRIOS FÜR 365 TAGE SPASS

- // PURIST: der Mercedes G Professional
- // URBAN: Audi Q2 erobert die Cities
- // OLÉ: Seat Ateca, die spanische Schönheit
- // CHIC: VW Amarok im Sonntagskleid
- // LEGENDÄR: das Jeep Camp 2016
- // BREAK-A-WAY: am Yukon-River

// EDITORIAL

Liebe Leserinnen, liebe Leser

Wo ist nur die Sonne, fragen sich sehnsüchtig alle Cabriofans in diesem Sommer. Und wo sind all die schönen Cabrios von früher hin, fragten wir uns.

Ganz im Gegensatz zu heute gab es noch vor 20 Jahren eine Open-Air-Bewegung, für die Frischluftvergnügen nicht durch V-max geformt wurde. Die wachsende Zahl an Geländewagenfans erfreute sich stattdessen an gemächlichen Klettertouren durch die Berge oder dem Dünenreiten an nord- und südeuropäischen Strandlandschaften – oder eben an der damals billigsten Art offen zu fahren. Vorausgesetzt, die teils mühsam abzubauenen Verdeckkonstruktionen überforderten nicht Geduld und Geschick des Fahrers. Heute schon fast vergessen, gab es damals geöffnete Geländegänger auch von Marken wie Opel (Frontera), Mahindra aus Indien oder Daihatsu (Feroza). Daneben natürlich die etablierten Jeep, Land Rover und japanischen Allradler. Überlebt haben genau zwei Kult-4x4-Cabrios, wie sie unterschiedlicher kaum sein könnten: der Porsche 911 Cabriolet und der Jeep Wrangler. Lesen Sie in unserem 4x4-Cabrio-Spezial, was von den einstigen Frischluftmodellen übrig geblieben ist und was neu nachkam.

Ausserdem haben wir für Sie auch wieder zahlreiche neue Allradfahrzeuge getestet und stellen Ihnen diese hier vor. Wir waren zu Gast beim Jeep Camp 2016 in Spanien und wir haben die grösste Offroadmesse der Welt besucht. Auch auch sonst noch ein paar Schmankerl für Sie zusammen getragen.

Viel Spass mit der neuen Ausgabe unseres eMagazins.

Ihr,

SASCHA KNAUER



Im historischen AMC Jeep CJ von 1979.

Wir lieben 4x4! Sie auch?

ABONNIEREN SIE UNS

Sie wollen nicht bis zum nächsten eMagazin warten und unseren monatlichen Newsletter erhalten? Dann melden Sie sich hier kostenlos an:

www.4x4schweiz.ch

FOLGEN SIE UNS

Wir lieben 4x4! Sie auch? Werden Sie auch auf Facebook unser Fan und folgen Sie uns. Ab und an gibt es hier sogar etwas zu gewinnen:

[Facebook/ilove4x4](https://www.facebook.com/ilove4x4)

VERKAUFEN SIE BEI UNS

Sie haben einen 4x4, 6x6, 8x8, ein Reise- oder Expeditionsmobil, einen Unimog, ein ATV o.ä. zu verkaufen? Dann sind Sie auf unserem neuen Marktplatz genau richtig.

www.4x4schweiz.ch/marktplatz

75 JAHRE FREIHEIT. DOCH DAS ABENTEUER HAT GERADE ERST BEGONNEN.



Zum Jubiläum erhalten Sie den **Jeep® Renegade** mit **0,75% Leasing** und 3 Jahren **Swiss Free Service**.
Jetzt bei Ihrem Händler Probe fahren.

Jeep®

Jeep Renegade 75th Anniversary Edition 1,4-I-MultiAir, 9ATX, 4x4, 170 PS/125 kW, Energieeffizienz-Kategorie F, Verbrauch gesamt: 6,9l/100 km, CO₂-Emissionen gesamt: 160 g/km, Listenpreis CHF 39 230.-, minus Freedom-Bonus CHF 1 000.-, minus Eintauschbonus CHF 750.-, Barzahlungspreis (Nettopreis) CHF 37 480.-, CO₂-Emissionsdurchschnitt aller Neuwagenmarken und -modelle in der Schweiz: 139 g/km. Preisänderungen vorbehalten. Angebot gültig auf Erstzulassungen und bis auf Widerruf. Nur gültig bei teilnehmenden Händlern. Für die Leasingberechnung gilt: Leasingrate pro Monat ab CHF 269.-, Sonderzahlung CHF 8 278.-, 48 Monate Laufzeit, 10 000 km/Jahr, eff. Jahreszins 0,75% mit obligatorischer Vollkaskoversicherung und optionaler «Comfort»-Ratenversicherung nicht inbegriffen. Unverbindliche Preisempfehlung. FCA Capital Suisse SA. Eine Kreditvergabe ist verboten, falls sie zur Überschuldung des Konsumenten führt. Alle Preisangaben inkl. 8% MWST. Swiss Free Service: bis 3 Jahre oder 100 000 km. Es gilt das zuerst Erreichte. Jeep® ist eine eingetragene Marke der FCA US LLC

// ARMADILLO: Chinesischer MAN-Veredler.

Chinesen lieben komfortable SUVs und bestellen begeistert die exquisiten Hochbeiner wie sie jetzt auch Bentley oder Maserati im Programm haben. Aber es gibt offenbar immer mehr Chinesen, die Abenteuer mit Luxus zu verbinden suchen. Sie wenden sich etwa an Alex Xian, den Chef von Armadillo. Auf den ersten Blick sehen sein Unimog und der MAN-LKW eher martialisch aus. Dass diese nach Nato-Spezifikation gebaut wurden, begeistert ja auch tatsächlich seine Kunden auf der Auto China in Peking. Aber blickt man ins Innere, entdeckt man eine Mischung aus Penthouse und rollender Yacht. „Die meisten meiner Zulieferer stammen tatsächlich aus dem Bootsbau“, lacht Alex. „Die Dachluke kommt aus Holland, das Holzdeck aus Thailand“. Mehrere Millionen Renminbi, umgerechnet 500'000 Franken und mehr, sind seine Kunden bereit, für diese robusten Ungetüme in Tarnfarbe auszugeben. Stolz lässt er hinter die Verkleidung in der mobilen Küche blicken: gehobene deutsche Haushaltsware von Miele. Eine Wendeltreppe führt in den luftigen Oberstock des MAN-Trucks, wo eine mondäne Lounge mit versenkbarem Dach wartet. Daneben Solarpaneele, falls man unerwartet in der Wüste Gobi etwas Zeit verbringen möchte.

Gut 25 Stück des MAN-Riesen hat er schon für seine chinesischen Kunden gebaut. Dass die Details der Inneneinrichtung so präzise und intelligent ausgearbeitet sind, führt er auf seinen deutschen Entwicklungschef zurück, der absolute Massarbeit einfordert.

Die Armadillo-Schöpfungen sind nicht für den Boulevard, sondern für extremes Terrain gedacht. Eine geschickte Trennung der Allradtechnologie vom Rohaufbau sorgt dafür, dass sich die Offroad-Yachten samt edler Einrichtung nicht im Gelände verbiegen. „Einer meiner Kunden ist mit so einem MAN gerade unterwegs. Er hat sich vier Monate Zeit genommen, um von China über Russland nach Europa zu fahren.“ Der nächste Interessent wartet schon: ein chicer junger Chinese im lilafarbenen Massanzug.



// MINI: Clubman All4 Scrambler.

Für seine neueste SUV-Studie hat sich Mini bei der Konzerntochter BMW Motorrad bedient. Das Clubman All4 Scrambler Concept bedient sich an Stilelementen des puristischen Roadsters R Nine T Scrambler, den die Motorradsparte von BMW seit 2014 im Programm hat. Hingucker an dem Crossover auf Basis des Kleinwagen-Kombis sind die groben Stollenreifen, Zusatzscheinwerfer an der Stossstange und ein Dachgepäckträger im Rallye-Dakar-Stil. Dazu gibt es grauen Mattlack, ein Schlechtwegefahrwerk und robuste Karosseriebeplankung. Premiere feiert das Showcar auf dem Turiner Autosalon.



Scrambler: In der Motorrad-Szene voll im Trend. Nun auch als Konzept bei BMW-Tochter Mini.

Mehr Mini auf 4x4Schweiz.ch

// VOLVO: XC40 und S40-Studie.

Volvo gibt Gas bei der Runderneuerung seiner Modellpalette. Nach XC90 und V90/S90 stehen nun die neuen Kompaktmodelle in den Startlöchern für 2017. Bereits jetzt zeigen die Schweden mit zwei Studien, wie die neue 40er-Familie aussehen wird. Das Concept 40.1 gibt einen Ausblick auf das im kommenden Jahr startende Kompakt-SUV, kurze Zeit später soll das Concept 40.2 als S40-Limousine auf den Markt kommen. Ob es einen klassischen Kombi abler geben wird, ist eher fraglich. Ein Cabrio gehört definitiv nicht mehr zur Familienplanung.

Bei dem Concept 40.1 handelt es sich um ein SUV, das mit Elementen der Formensprache des grossen Bruders XC90 spielt, aber nicht kopiert. Auffällig ist die Lichtsignatur, die wie beim XC90 an Thors Hammer erinnern soll. Die muskulöse Seitenansicht zeugt von Selbstbewusstsein, die Dachlinie erinnert an den Range Rover Evoque. Das Concept 40.2 hingegen lässt erahnen, wohin die Reise bei der Gestaltung des S40 geht. Die Mischung aus Stufen- und Steilheck mit grossem Kofferraum spricht vor allem die Limousinenkundschaft in den USA und China an.



<<Im Trend: Coupé-Form bei der S40 Studie.

>>Unverkennbar: Die Formensprache des XC40 orientiert sich klar am grossen Bruder XC90.



Die Kompaktklassemodelle bauen auf einer neu entwickelten Modular-Architektur (CMA) auf, die speziell für kleinere Fahrzeuge konzipiert wurde und eine grosse Flexibilität beim Fahrzeugbau ermöglicht. Höhe, Breite und Länge der Modelle können sehr unterschiedlich ausfallen. Das zeigt sich bereits bei den vorgestellten Studien. Das Concept 40.1 misst in der Länge 4,39 Meter, 1,93 Meter in der Höhe und 1,64 Meter in der Breite. Sein Limousinenpendant kommt auf 4,51 Meter, 1,47 Meter und 1,86 Meter.

Doch nicht nur bei den Abmessungen ist man flexibel. Die neue Plattform ist für konventionelle Motoren, Plug-in-Hybride und einen rein batterieelektrischen Antrieb ausgelegt. Letzterer – mit einer Reichweite von zirka 350 Kilometer – wird erst nach 2019 auf den Markt kommen. Bereits zur Markteinführung des XC40 stehen aber die anderen Antriebsvarianten zur Verfügung. Der neue Dreizylinder-Turbo kommt in verschiedenen Leistungsstufen von 105 PS bis 190 PS zum Einsatz. Dazu sind die bekannten, 2013 vorgestellten Benzin- und Diesel-Vierzylinder verfügbar. Eine leistungsstarke Polestar-Version ist in Planung. Frontantrieb ist Standard, aber Allrad wird optional erhältlich sein. Besonders stolz sind die Schweden auf die Plug-in-Variante, eine Kombination aus einem Dreizylinder (190 PS) und einem E-Motor (60 PS). Sie ist an ein neues Siebengang-DSG gekoppelt und wird rund 50 Kilometer elektrisch fahren können. Der Preis soll auf dem Niveau eines vergleichbaren Diesels liegen.

Mehr Volvo auf 4x4Schweiz.ch

// BMW: 750d xDrive.



Ausgerechnet in Zeiten der Dieselkrise setzt der Selbstzürcher noch einmal richtig Kräfte frei. Nachdem Audi seinen bärenstarken V8-TDI vorgestellt hat, stellt BMW nun im BMW 750d xDrive einen kaum weniger beeindruckenden Sechszylinder vor.

Mehr BMW auf 4x4Schweiz.ch

Die 131'100 Franken teure Oberklasselimousine verfügt in der neuen Variante 750d über einen 3,0-Liter-Motor mit 294 kW / 400 PS Leistung und einem Drehmoment von 760 Nm, Allradantrieb ist serienmässig an Bord. Der neue Antrieb sorgt bei der Prestigelimousine für Fahrleistungen nach Sportwagenart. Der Spurt von null auf Tempo 100 soll mit Hilfe einer Achtgangautomatik in 4,6 Sekunden (Langversion: 4,7 Sekunden) absolviert sein, die Höchstgeschwindigkeit ist wie üblich elektronisch auf 250 km/h begrenzt. Aber auch souveränes Gleiten beherrscht die Limousine, nicht zuletzt wegen der bereits bei 1'000 Touren anliegenden Kraft von 450 Newtonmetern. Den Verbrauch gibt der Hersteller mit 5,9 Litern, sowohl in der Lang- als auch in der Normalversion des Siebeners.

Möglich wird die hohe Literleistung von rund 100 kW unter anderem durch vier abgasbetriebene Turbos. Dabei sorgen zwei kompakte Lader mit variabler Turbinengeometrie sowie ein grösserer Hochdrucklader für Kraft bei niedrigen Drehzahlen, ab 2'500 Umdrehungen schaltet sich ein zweiter Hochdrucklader hinzu. Für sauberes Abgas soll eine Kombination aus NOx-Speicherkat und SCR-Katalysator sorgen, dazu kommt eine neuartige Abgasrückführung für die Hoch- und die Niederdruckstufe des Auflade-Systems.

// RENAULT: Neuer Koleos ab 2017.

Anfang 2017 bringt Renault den neuen Koleos nach Europa. Das Mittelklasse-SUV feierte im Mai auf der „Auto China“ Premiere. Mit der ersten Generation hat der 4,67 Meter lange Crossover nicht mehr viel gemein. Die auf Wunsch mit Allrad erhältliche Neuauflage ist die französische Variante des Nissan X-Trail, unterscheidet sich optisch aber deutlich von dem Japaner.

Der oberhalb des Kompakt-SUV Renault Kadjar positionierte Renault Koleos hat in der Front- und Heckgestaltung grosse Ähnlichkeit mit der ebenfalls neuen Mittelklasse-Limousine Talisman. Als Stilelement ziehen sich Chromleisten von den Scheinwerfern über die Länge der Kotflügel. Typische SUV-Insignien wie Kunststoff-Beplankung rundum trägt der Franzosen ebenfalls.

Hinter der elektrisch öffnenden Heckklappe findet Gepäck auf 624 Litern Volumen Platz, der Radstand von 2,71 soll auch in der zweiten Reihe viel Beinfreiheit bieten. Auf Wunsch kann man den Renault Koleos umfassend ausstatten, erhältlich sind zum Beispiel Voll-LED-Scheinwerfer, Sitzheizung für die Rückbank, Online-Multimedia-System R-Link 2 mit hochformatigem 22-Zentimeter-Touchscreen, Einpark-Assistent oder adaptiver Tempomat.

Angetrieben wird das Mittelklasse-SUV wahlweise von zwei Benzin- oder Dieselaggregaten. Sie decken das Leistungsspektrum von 96 kW/130 PS bis 127 kW/172 PS ab und sind mit 6-Gang-Schaltgetriebe oder CVT-Getriebe kombiniert. Serienmässig wird die Kraft auf die Vorderräder oder optional auf alle vier Räder übertragen.



Renault Koleos: Hierzulande bisher ein Ladenhüter. Die 2. Generation setzt sich deutlich besser in Szene.

Mehr Renault auf 4x4Schweiz.ch

// MERCEDES-BENZ: G 350d Professional.

In gewissen Kreisen ist es ziemlich schick, eine Mercedes G-Klasse zu fahren. Den Puristen-Fans des seit 1979 gebauten Modells geht die Orientierung in Richtung Luxus durchaus gegen den Strich. Für sie legen die Stuttgarter nun erneut ein besonders puristische Version auf – oder was man so puristisch nennt.

>> An Geländegängigkeit lässt es auch der „spartanische“ G Professional nicht mangeln.



<< Was nicht da ist, kann nicht kaputt gehen: Der Professional verzichtet weitestgehend auf elektrische Helfer und ist dank fehlendem Teppich „abwaschbar“.



Anders als beim Vorgänger G300 CDI (W461), basiert der G350d Professional nicht auf einer älteren Baureihe, sondern auf dem aktuellen W463. Damit bekommt der Profi den gleichen Dreiliter-V6-Dieselmotor wie der G350d, 245 PS und einem Siebengang-Automatikgetriebe. Das Fahrwerk wurde von 23,5 auf 24,5 Zentimeter angehoben, womit auch der Böschungswinkel von 36 Grad vorn und 39 Grad hinten (gegenüber dem G350d mit je 30 Grad) verbessert wurde. Der mattschwarze Kühlergrill sowie 265/70 R16 AT-Bereifung auf schwarz lackierten Leichtmetallrädern sind serienmässig an Bord.

Doch viel wichtiger ist das, was der Profi-G nicht hat: So fehlt etwa der Teppich. Stattdessen gibt es nacktes Bodenblech und einen Badewannenstöpsel. Dreck und Matsch lassen sich also gleich mit dem Hochdruckreiniger rausspülen. Auch die Türverkleidungen fehlen, was gleich für mehr Armfreiheit sorgt.

Manch einem wird bei diesem Purismus das Herz aufgehen und sich darüber freuen, wenn er die Scheiben wieder wie vor 20 Jahren mit der Hand rauf und runter kurbeln darf. Ein Navi gibt es nur im optionalen Radio und die teilelektrischen Sitze sind mit Stoff bezogen, was ins rustikale Gesamtbild passt.

Für den echten Gelände-Alltag sind für diesen Profi-G zahlreiche Extras erhältlich, wie die vordere Stahlstossstange mit Seilwinden-Vorrüstung, Steinschlagschutzgitter für die Scheinwerfer oder seitliche Trittbretter.

Weniger puristisch ist wohl der Preis, der sich knapp um die CHF 100'000 bewegen wird.

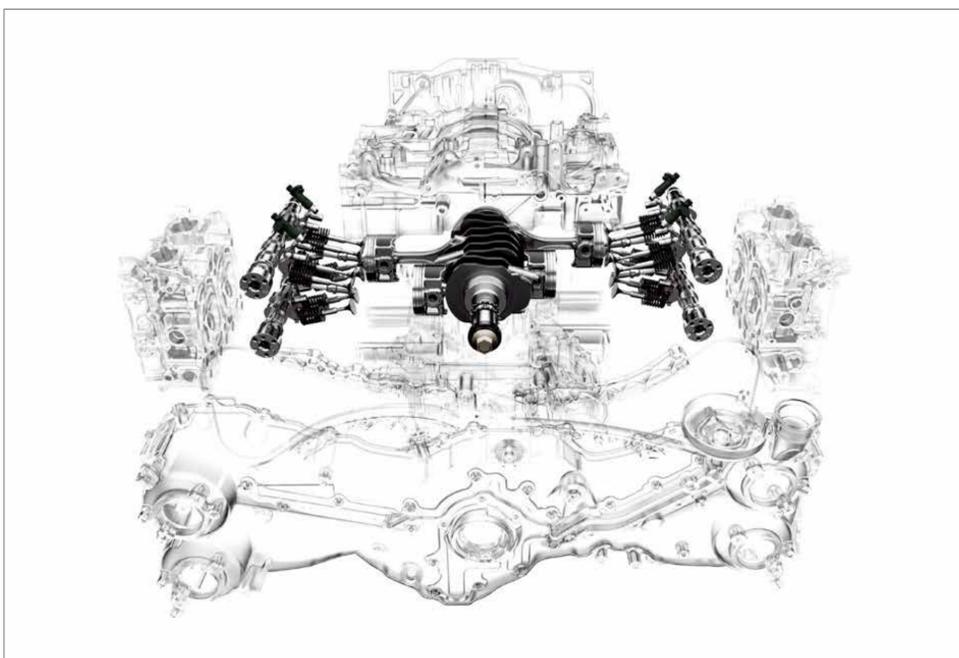
Mehr Mercedes auf 4x4Schweiz.ch

// SUBARU: 60 Jahre Boxermotor.

Fuji Heavy Industries Ltd., Hersteller von Subaru, feiert in diesem Jahr den 50. Geburtstag ihrer Boxer-Motoren.

Die Japaner haben den Boxermotor zwar nicht erfunden, aber als der Entwicklungschef Shinroku Momose Mitte der 1960er Jahre dem Ingenieur Yoshio Akiyama den Auftrag erteilte, für den Subaru 1000 einen vibrationsarmen, leichten und möglichst flach bauenden Motor zu konstruieren, fiel die Wahl bald auf den Boxermotor. Dessen perfekte Balance und seine laufruhige Leistungsentfaltung gaben im direkten Vergleich zu den parallel entwickelten Reihen- und V-Motoren den Ausschlag.

Subarus erster Boxermotor vom Typ EA-52 hatte 977 ccm Hubraum und leistete 55 PS. Kurbelgehäuse und Zylinderköpfe



>> Subaru 1000: Der erste Subaru mit Boxermotor wurde von 1966 bis 1969 gebaut. (Bild: Wikipedia)

des Vierzylinders waren aus Aluminium gefertigt, das damals 14-mal teurer war als konventionelles Metall.

Es ist der Boxer, der das gesamte, sogenannte symmetrische Layout des Subaru-Antriebsstrangs überhaupt erst möglich macht. Der Motor ist kurz und flach, wodurch die ganze vordere Antriebseinheit trotz geringem Gewicht steifer wird. Der längs eingebaute Motor liegt tief im Fahrwerk und in einer Linie mit den übrigen Antriebskomponenten. Diese Kombination sorgt für exzellente Fahreigenschaften wie tiefem Schwerpunkt, hohe Richtungsstabilität und zugleich spontanes Einlenkverhalten in Kurven.

Mehr Subaru auf 4x4Schweiz.ch

// KIA: Die neue Sportage-Generation.



Der Koreaner ist mit viel Platz und diverssten technischen Updates ein ernstzunehmender Konkurrent für die etablierten Hersteller.

Der Kia Sportage macht in der neuen Generation vieles anders und richtig. Mit seiner modernen Herangehensweise ist er ein ernstzunehmender Kandidat für etablierte Bestseller im Wettbewerbsumfeld geworden. Waren die Vorgängermodelle eher bieder und bullig, so hat sich der aktuelle Kia Sportage zu einem verspielt-modernen SUV entwickelt. Neben dem neuen Design bietet der Koreaner nun auch mehr Platz und diverse technische Updates.

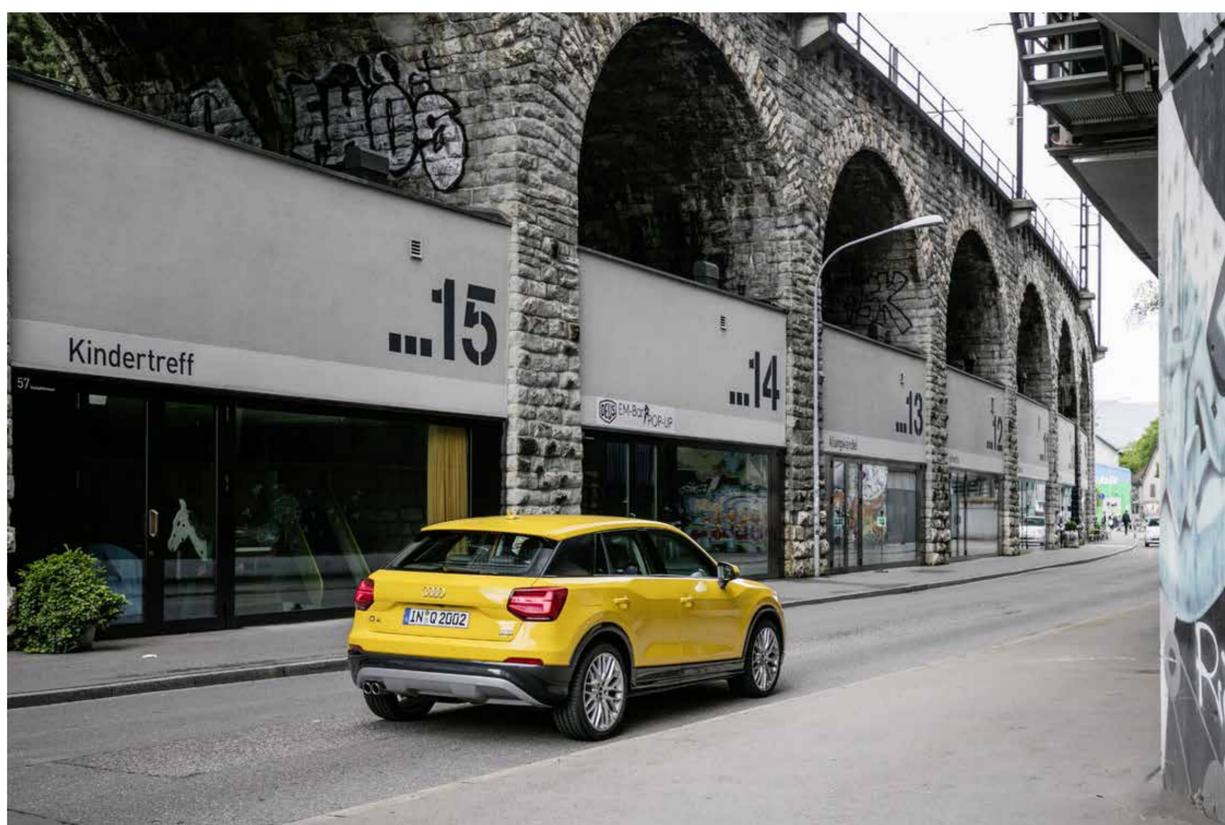
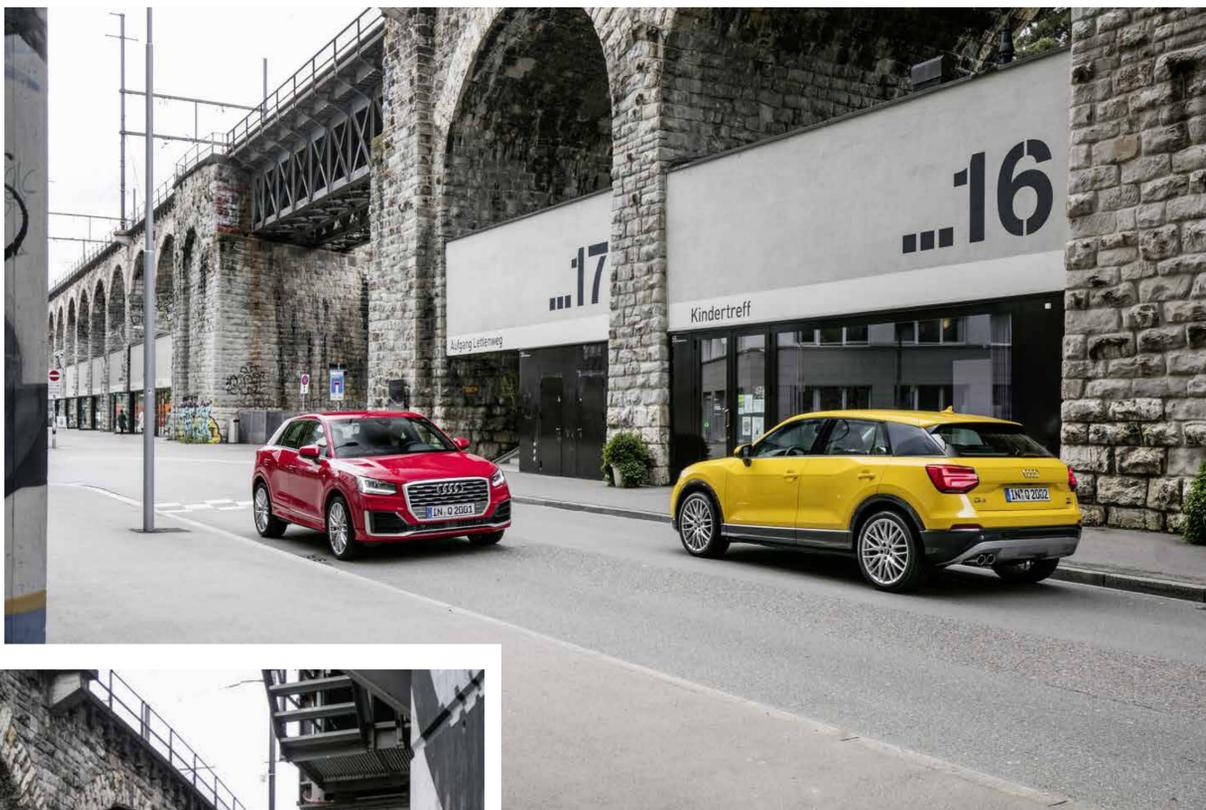
Von vorn wirkt das Kompakt-SUV nun ausdrucksstärker, zum einen durch den im Stil der Marke ausgeformten Kühlergrill, zum anderen dadurch, dass die leicht nach hinten gezogenen Leuchten nun weiter oben positioniert sind. Insgesamt ist der Sportage stärker modelliert und wirkt dynamischer und weniger rundlich. Mit dem Design will er sich nicht nur von seinem eher konservativ gezeichneten Konzernbruder Hyundai Tucson abgrenzen, sondern vor allem vom Segments-Primus VW Tiguan.

Mehr Kia auf 4x4Schweiz.ch

// AUDI: Q2 am Start.

Die Audi-SUV ähneln sich zu sehr? Jetzt zeigt der kleinste Spross der Q-Herde Ecken und Kanten. Audi hat es geschafft, auf 4,19 Meter Länge einen optisch und technisch attraktiven Crossover auf die Räder zu stellen, der bestens in die Zeit passt.

Äusserst auffällig am kleinen Audi-SUV ist das sogenannte „Blade“ an der hinteren Dachsäule, das in Kontrastfarbe, aber auch in Wagenfarbe bestellt werden kann. Und wer genauer hinsieht, erkennt den Bruch in der seitlichen, sogenannten Tornado-Linie. Das kleinste Q zeigt Kante und setzt sich damit markant vom Rest der Herde ab.



<< Auffällig ist das sogenannte „Blade“ an der hinteren Dachsäule, das in Kontrastfarbe, aber auch in Wagenfarbe bestellt werden kann

Technisch basiert der Q2 auf dem A3. Er übernimmt dessen Radstand, erhält aber kürzere Überhänge. Über Fahrwerksmodifikationen, grössere Räder und andere Sitze ist die Sitzposition im Vergleich zum A3 acht Zentimeter höher, das spürt man deutlich.

Trotz der nach hinten abfallenden Dachlinie zwickt es im Fond des Q2 in keiner Weise. Es herrscht überraschend viel Platz auf der Rückbank. Und auch vorn ist das subjektive Raumgefühl deutlich grösser. Beim Kofferraum übertrifft der Q2 sogar den A3 Sportback: Stehen die Rücksitzlehnen aufrecht, passen 405 Liter ins Gepäckabteil. Liegen sie flach, sind es 1'050 Liter.

Mag sich der Einstiegspreis von 30'700 für den 1.0 TFSI mit 85 kW/116 PS (aber allerdings auch nur mit Frontantrieb) zunächst günstig anhören, so ist es doch eine leichte Übung, den Q2 über 50'000 Franken zu treiben. Das Mini-SUV bringt es mit den unterschiedlichen Motoren und Getrieben sowie den diversen Dekorelementen, Ausstattungen, Farben und Polstern laut Audi auf mehr als fünf Millionen individuelle Kombinationen.

Seinem Premium-Anspruch wird Audi im Innenraum einmal mehr gerecht. Materialauswahl, Oberflächen und Verarbeitung sind top. Gegen Aufpreis kann der Q2 sogar mit dem virtuellen Cockpit ausgestattet werden. Konnektivitätsfunktionen wie Online-Dienste oder WLAN im Auto ermöglicht eine im Fahrzeug eingebaute SIM-Karte (im Paket mit MMI Navigation Plus). Dazu zählen unter anderem Abstandsradar, Fussgänger- und Verkehrszeichenerkennung, Stauassistent und ein Notprogramm, falls der Fahrer einmal ohnmächtig werden sollte.

Bei Motoren und Getrieben bedient sich Audi aus dem Regal. Die Basis bildet der kleine Dreizylinder-Turbobenziner mit einem Liter Hubraum und mit 116 PS. Zum Marktstart steht ausserdem ein 1,4-Vierzylinder-Turbobenziner mit 150 PS bereit. 2017 folgt ein 2.0 TFSI mit 190 PS. Auf der Diesel-Seite fährt der Q2 als 1.6 TDI mit 116 PS und als 2.0 TDI mit 150 PS oder 190 PS. Beim stärksten Diesel und Benziner ist der permanente Allradantrieb serienmässig, bei den mittleren Motorisierungen optional dazu zu buchen.

Mehr Audi auf 4x4Schweiz.ch

// MANSORY: Ausblick auf Bentayga-Tuning.

Für die meisten ist der Bentley Bentayga ein Auto der absoluten Superlative. Einigen wenigen könnte er hingegen noch als zu profan erscheinen. Deshalb arbeitet man beim Luxus-Tuner Mansory bereits fieberhaft daran, ein Veredelungsprogramm für den Über-Bentleys aufzulegen.

Was der in der Oberpfalz ansässige Tuner zeigen wird, ist noch geheim. Doch ein erstes Bild deutet - ganz nach Art des Hauses - eine Motorhaube aus Karbon an. Das spart ein paar Kilo und verleiht dem Fahrzeug eine dynamische High-tech-Aura. Hinzu kommen selbstredend gummibedampfte, filigrane Leichtmetallräder, die wohl in Richtung 22 oder 23 Zoll tendieren dürften.

Mansory wird gewiss noch mit ein weiteren Superlativen prozzen. Der deutsche Tuner ist jedenfalls erfahren darin, dem W12-Motor einige PS mehr aus dem Kreuz zu leiern. Gut möglich, dass das gepimpte Allrad-Monster die 700-PS-Marke knackt und dann sogar noch ein paar mehr als die werksseitig angegebenen 301 km/h drin sind. Ebenso dürfte auch der Preis in noch höhere Sphären abdriften. Schon die First Edition des Bentayga gab es für 395'000 Franken, das Basismodell kostet 219'900 Franken, zumindest letzteres benötigt man, damit der Tuner anfangen kann.



Noch hinter verschlossenen Türen: das Veredelungsprogramm für den Bentley Bentayga von Mansory.

Mehr Bentley auf 4x4Schweiz.ch

// JEEP: Im Jazzfieber am Montreux Jazz Festival.



Die Offroadmarke hat sich Anfang Juli 2016 im Rahmen des seit 1967 stattfindenden Jazz-Festivals in Montreux mit drei musikalisch angehauchten Einzelstücken präsentiert. Optisch sollen die Fahrzeuge besondere Symbole der Musik interpretieren: Ein Jeep Cherokee steht für Jazz, ein Jeep Renegade für Vinyl und ein Jeep Grand Cherokee für die Gitarre.

Exklusiv für den Schweizer Markt gibt es zwei limitierte Personalisierungskits „Montreux Jazz Festival“ von insgesamt 50 Stück. Für den Jeep Renegade gibt es eine matt schwarze Motorhaube, das Montreux-Jazz-Festival Logo, ein Styling-Pack mit blauen Akzenten sowie das exklusive Montreux-Jazz-Festival-Badge. Beim Grand Cherokee beinhaltet das Kit ein neues, unverwechselbares Design mit Glossy-White-Front-Einfassungen, wertvollen musikalischen Details wie Notenlinien, ein Interieur mit gesticktem Montreux-Jazz-Festival-Logo sowie das exklusive Montreux-Jazz-Festival-Badge.

Beide Kits sind auf sämtliche Neufahrzeuge der Modelle Jeep Renegade und Jeep Grand Cherokee (limitiert auf 25 Stück pro Fahrzeug) anwendbar und sind ab sofort im Jeep Temporary Store vor Ort am Jazzfestival sowie auch bei jedem offiziellen Jeep Partner bestellbar. Das Montreux Jazz Festival Kit ist für den Jeep Grand Cherokee zu einem Preis von CHF 7'700 erhältlich und das Jeep Renegade Kit steht zu einem Preis von CHF 4'500 zur Verfügung.

Mehr Jeep auf 4x4Schweiz.ch

// SKODA: Kodiaq bei finalen Testfahrten gesichtet.

Skodas sogenannte „kristalline“ Tarnfolie hat es in sich. Niemand vermag zu erkennen, was für ein SUV darunter steckt. Das hat seinen guten Grund. Es sind Vorserienmodelle des Kodiaq, unterwegs auf letzten Abstimmungsfahrten im norwegischen Storfjord. Die tschechische Volkswagentochter wird ihren neuen Geländewagen erst am 1. September der Öffentlichkeit zeigen und will sich bis dahin vor Erbkönig-Jägern, den Paparazzi der Autoindustrie, schützen. So lange gilt die höchste Geheimhaltungsstufe.



Dabei hat Skoda seine jüngste Neuheit in fast identischem Outfit bereits im März auf dem Genfer Autosalon gezeigt. Dort hiess das Auto nur „Vision S“ und galt offiziell als Studie. Das Serienmodell wird bis auf wenige Details genauso aussehen. Es wird den typischen Hexagonal-Grill tragen, das Vieraugen-Gesicht haben und seitlich über die gleiche Fenster-Graphik verfügen. Der Kodiaq

misst 4,70 Meter und ist damit über 20 Zentimeter länger als der VW Tiguan, mit dem er sich die technische Grundlage teilt. Skoda wollte mehr Raum und Funktionalität bieten, wofür der Autobauer mittlerweile weit über seine tschechischen Grenzen bekannt ist. Der Skoda Kodiaq ist das erste siebensitzige SUV seiner Klasse.

Mehr Skoda auf 4x4Schweiz.ch

// HIER IST EIN VIDEO:

All-New Hyundai Tucson
ab CHF 23.690.*

Bitte laden Sie sich das kostenlose App von 4x4Schweiz für iPad und Android-Tablets für ein optimales Lesevergnügen.

// CAMPING-TISCH „SAREK“ VON NORTHWEST-EQUIPMENT.

Was gibt es Schöneres als an einem einmaligen Plätzchen bei Sonnenuntergang ein feines Mahl an einem edlen Camping-Tisch einzunehmen?

Diese Camping-Tische werden aus FSC-zertifiziertem Sipo-Mahagoni-Holz hergestellt. Die hervorragenden Eigenschaften des Holzes, wie Wetterfestigkeit, Schimmelresistenz und das minime Gewicht haben uns überzeugt.

Der Holzlieferant garantiert das Einsetzen von Holz aus umweltgerechter, sozialverträglicher und wirtschaftlich tragbarer Holzwirtschaft. Gefertigt wird der Tisch von der Stiftung MBF im Fricktal. Dieses Sozialwerk kümmert sich um Menschen mit einer Behinderung und bietet ihnen einen geschützten Arbeitsplatz.

Design und Herstellung ist 100% swiss made.
Masse: (L x B x H) 112 x 76 x 71cm, Gewicht: 8 kg
CHF 750.00 zzgl. Versandkosten

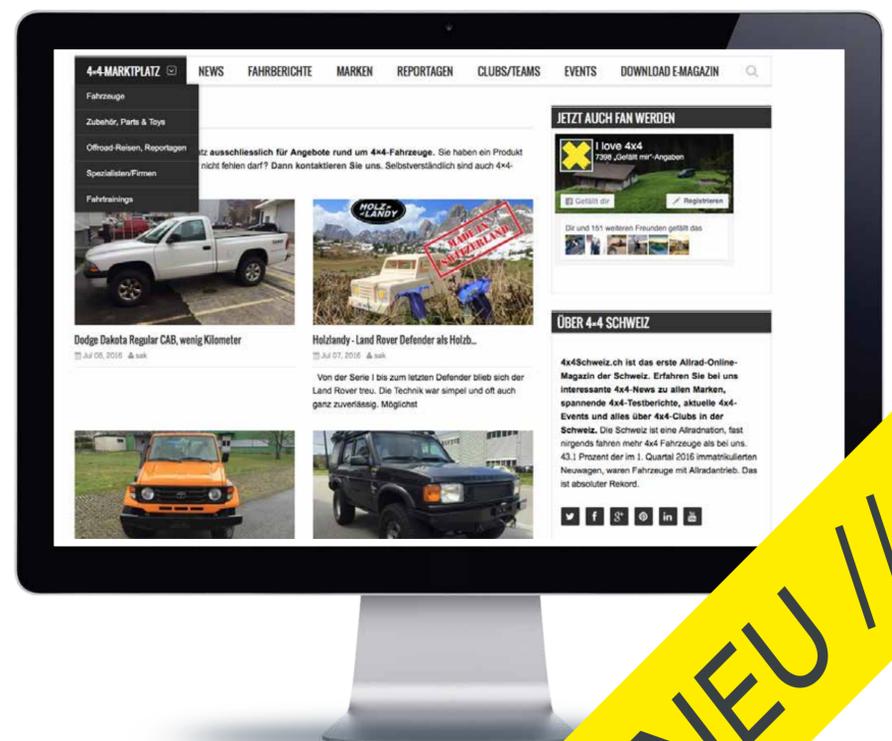
Infos unter www.4x4schweiz.ch/4x4-zubehoer



4x4Schweiz.ch ist das grösste Allradmagazin der Schweiz: Über 25'000 Leserinnen und Leser besuchen unsere Webseite Monat für Monat. Ganz neu bieten wir einen Marktplatz Rund um das Thema 4x4 mit folgenden Rubriken und Eintragsmöglichkeiten an:

- // 4x4 FIRMEN & 4X4-SPEZIALISTEN
- // 4x4 ZUBEHÖR & TEILE
- // 4x4 REISEN, REPORTAGEN, VORTRÄGE
- // 4x4 FAHRERTRAININGS/KURSE
- // 4x4 FAHRZEUGE

Ihre Vorteile ggü. Anzeigen in gedruckten Magazinen:
Alle Texte werden von unseren Profis für Suchmaschinen (Google etc.) optimiert und Sie erhalten einen direkten Link zu Ihrer eigenen Website oder Ihrem Online-Shop.



// BUCHEN SIE IHRE TEXT-ANZEIGE AUF 4X4SCHWEIZ:

Sie haben die Wahl zwischen attraktiven Packages oder einzeln buchbaren Eintragsmöglichkeiten. Klicken Sie hier für weitere Details und Preise: 4x4Schweiz.ch/Marktplatz

NEU // NEU // NEU

// HOLZLANDY - LAND ROVER DEFENDER ALS HOLZBAUSATZ.

Von der Serie I bis zum letzten Defender blieb sich der Land Rover treu. Die Technik war simpel und oft auch ganz zuverlässig. Möglichst günstig sollte die Produktion nach dem Krieg sein. So kam er zu seiner unverwechselbaren, kantigen Form. Die Herstellung gerader Bleche und Scheiben ist günstiger als aerodynamisch Gebogene. Stahl war nach dem Krieg kaum verfügbar, so wurden die Landys aus genieteten Aluminiumblechen auf Stahlrahmen gefertigt. Der Motor liess sich anfangs elektrisch oder mit einer Handkurbel starten und vom Getriebe führte ein Wellenanschluss bis zum Heck des Fahrzeuges, damit Anhänger und landwirtschaftliche Maschinen betrieben werden konnten. Die geteilte Windschutzscheibe konnte bei Steinschlägen von jeder Glaserei ersetzt werden und das zum halben Preis, weil ja nur die Hälfte ersetzt werden musste.



Der Kabinenaufbau bestand aus Elementen, so dass das gleiche Auto auf verschiedene Arten zusammen- oder umgebaut werden konnte, ähnlich wie ein Lego-Auto.

Der Holzlandy

Felix Speerli, vom Landy-Virus nach einer zehnmonatigen Australienreise infiziert, baute vor vier Jahren erstmals für seine Nichte einen Landy aus Holz.

„Die geraden Kanten und Flächen prädestinierten den Land Rover dazu aus Holz gemacht zu werden. Den ersten habe ich noch mit der Laubsäge gebastelt. Inzwischen habe ich diese durch eine Fräsmaschine ersetzt und die Baupläne akribisch verfeinert bis ein massstabgetreuer Holzbausatz für den Land Rover Defender entstanden ist.“ sagt Felix.

Sein zweijähriger Sohn testet den Holzlandy nun seit einem dreiviertel Jahr, täglich, beim Spielen.

„Und obwohl er sehr intensiv damit spielt, immerhin ist er sein absolutes Lieblingsspielzeug, ist das Auto aus dünnem Sperrholz immer noch gut im Schuss. Klar, ein paar Dellen gibt es schon und manche Teile mussten neu geleimt werden. Aber er lebt noch.“ erklärt uns Felix das Testverfahren.

Genau wie das Original ist auch der kleine Holzlandy offensichtlich unverwundlich und vor allem immer reparierbar. Die Holzlandys lassen sich übrigens auch individuell gestalten. Einerseits kann man es nach eigenem Gutdünken bemalen, andererseits kann man es auch einfach umbauen. Mit wenigen Modifikationen wird aus dem Station Wagon ein Pickup, Kranwagen, Schneepflug oder was auch immer. Erfahrungsgemäss macht der Zusammenbau des Bausatzes genau so süchtig wie eine Fahrt mit dem originalen Urgestein.

Den Holzlandy gibt es hier schon ab CHF 23.20 inkl. MwSt und zzgl. Versand bei www.holzlandy.com



Infos unter www.4x4schweiz.ch/marktplatz

// BUSINESS AS UNUSUAL: Die Folgen des Brexit für die Autoindustrie.

WAS DER BREXIT FÜR AUTO-KÄUFER UND HERSTELLER BEDEUTET? DARÜBER LIEGT ÜBERWIEGEND NOCH LONDONER NEBEL. KLAR IST LEDIGLICH, DASS DIE BRITISCHE FAHRZEUGINDUSTRIE ZU DEN VERLIERERN ZÄHLT.

// „Der Brexit wird insgesamt zu einem schleichenden Exit der Autoindustrie von der Insel führen“, prognostiziert Professor Stefan Bratzel vom deutschen Center of Automotive Management Bergisch Gladbach. Durch den Austritt werde Grossbritannien als Produktionsstandort im Vergleich zum EU-Gebiet unattraktiver. Insgesamt sei mit einem Anstieg der direkten und indirekten Kosten zu rechnen, so Bratzel. Im vergangenen Jahr wurden im Vereinigten Königreich 1,66 Millionen Neuwagen gebaut, grösster Produzent war mit rund 470'000 Einheiten der japanische Hersteller Nissan. Dahinter folgen Land Rover, Mini, Toyota, Opel/Vauxhall, Honda und Jaguar. Dazu kommen noch Hersteller mit einem Fahrzeugausstoss im niedrigen fünf- oder vierstelligen Bereich wie Bentley, Rolls-Royce, Aston Martin, Lotus, MG oder Morgan.

In nackte Panik bricht man bei den britischen Herstellern jedoch noch nicht aus. „Für Jaguar Land Rover heisst es im Moment „Business as usual“. Wir sind ein britisches Unternehmen, haben in diesem Land eine starke Produktionsbasis und stehen unverändert zu allen unseren Fertigungsstandorten und Investitionsentscheidungen“, heisst es beim grössten Autounternehmen der Insel.

Auch BMW, dessen Töchter Mini und Rolls-Royce Werke in England betreiben, ist zurückhaltend: „Klar ist, dass nun eine Phase der Unsicherheit beginnt. Wir erwarten jedoch zunächst

keine unmittelbaren Auswirkungen auf unsere Aktivitäten in Grossbritannien.“ Theoretisch könnte der Brexit den Herstellern sogar nützen, wenn eine Pfund-Abwertung die Autos im Ausland billiger macht und so für Mehrabsatz sorgt.

Dass der Käufer britischer Autos von möglichen Wechselkurschwankungen profitiert ist möglich, aber wohl eher nicht wahrscheinlich. So hat beispielsweise auch der Wert des US-Dollar keinen kurzfristigen Einfluss auf die Preise der dort produzierten Fahrzeuge. Ein BMW X5 beispielsweise hat zumindest kurzfristig hierzulande immer den gleichen Listenpreis, egal wie der Wechselkurs gerade steht. Und der reale Preis, also jener, den ein Käufer letztlich tatsächlich zahlt, ist sowieso von anderen Dingen wie der aktuellen Nachfrage abhängig.

Die deutsche Autoindustrie sieht den Brexit trotzdem mit Sorge. „Es muss alles getan werden, um den bislang ungehinderten Waren- und Dienstleistungsverkehr zwischen Grossbritannien und den anderen EU-Ländern auch künftig zu ermöglichen“, mahnt Matthias Wissmann, Präsident des Verbandes der deutschen Automobilindustrie (VDA). Er weist darauf hin, dass Grossbritannien für die deutsche Automobilindustrie das weltweit grösste Exportland ist. Im vergangenen Jahr wurden 810'000 in Deutschland gebaute PKW nach Grossbritannien ausgeführt.

Insgesamt wird jeder siebte Wagen aus einer deutschen Autofabrik nach Grossbritannien exportiert. Diese Fahrzeuge dürften künftig auf der Insel teurer werden, so dass die Branche Absatz-Rückgänge befürchtet.

SIMPLY CLEVER

ŠKODA



PLATZ, DESIGN, PERFORMANCE. WAS IST ES FÜR SIE?

skoda.ch/octavia

PREIS-LEISTUNGS  **14x SIEGER** | **ŠKODA. MADE FOR SWITZERLAND**

ŠKODA Octavia: Die Antwort

Was auch immer Sie erwarten, der ŠKODA Octavia lässt keine Wünsche offen. In höchster Qualität vereint er ein unschlagbares Platzangebot mit markantem Design, starken Leistungen und cleveren Ideen. Nicht ohne Grund ist er der meistverkaufte Combi und 4x4-Leader der Schweiz. Gebaut, damit Sie auf nichts verzichten müssen – ausser auf einen hohen Preis. ŠKODA Octavia: Erleben Sie den Liebling der Nation jetzt auf einer Probefahrt.

// CONCORSO D'ELEGANZA: eine eigene Welt am Comersee.

Allradantireb war nicht immer so allgegenwärtig wie heute. Doch den Streifzug durch die automobilen Geschichte am Comersee wollen wir den Lesern von 4x4Schweiz nicht vorenthalten. Auch wenn nicht viele Allradmodelle zu bestaunen waren.

GEMÜTLICH SCHLENDERT MAN DEM SEEUFER ENTLANG. DAS DUNKELGRÜNE WASSER DES COMERSEES WIRD VON EINIGEN POLIERTEN RIVA MOTORBOOTEN DURCHKREUZT UND AUFGEWÜHLT, WÄHREND DIE ÜBERWACHSENEN BERGE DER LOMBARDEI ÜBER DER FAST SCHON SURREAL IDYLLISCHEN SZENERIE THRONEN. BLAU, GRÜN UND DAS WEISS DER VEREINZELTEN WOLKEN DOMINIEREN DIE AUSSICHT AN DIESEM TAG. DOCH SO SCHÖN ES HIER AUCH IST, DER SEE UND DIE BERGE SIND NICHT DER GRUND WIESO MAN UNBEDINGT ENDE MAI DAS KLEINE DÖRFLEIN CERNOBBIO VOR DEN TOREN COMOS BESUCHEN SOLLTE. SONDERN WEIL MAN HIER FÜR EINEN TAG IN EINE ANDERE WELT EINTAUCHEN KANN.

// Eine Welt in der Reihensechszylinder acht Liter Hubraum hatten, der Chauffeur draussen sitzen musste und Lamborghini stilvolle Autos baute. Aber auch eine Welt in der man mühelos durch (fast) alle Epochen des Automobilbaus schreiten und dabei ein Glacé essen kann. Es ist die Welt des Concorso d'Eleganza Villa d'Este. Den Concorso gibt es schon seit 1929 und was als Schönheitswettbewerb für zeitgenössische Autos begann, entwickelte sich über die Jahre zu einer der exklusivsten Veranstaltungen für Oldtimer weltweit. Jedes Jahr wird eine kleine, handverlesene Flotte von automobilen Schätzen präsentiert. Am Samstag im privaten Rahmen im Garten der namengebenden Villa d'Este und am Tag darauf für die Öffentlichkeit im grosszügigen Park der Villa Erba. Seit 1999 fördert die BMW Group den Event und seit einigen Jahren präsentieren die Bayern

hier immer wieder mal gerne ein Hommage Concept um so ihrer Geschichte wieder neues Leben einzuhauchen. Der 2002 Hommage, basierend auf dem M2, ist die leicht überzeichnete Neuinterpretation des 2002 turbo von 1973. Breit und bullig, aber kompakt steht er da. In Hellblau – oben matt, unten glänzend – mit goldenen Scheinwerfergehäusen und spiegelverkehrtem "turbo" Schriftzug auf der Frontschürze.

Doch zurück zu den richtigen Klassikern. Diese werden nicht nur aufgrund ihrer begehrenswerten und seltenen Karosserien auserwählt, sondern auch anhand der Geschichten die diese verbergen. Der Lamborghini Miura P400 SV in "Verde Metallizzata" der dem Publikum da so zugänglich auf der Wiese steht, stand 45 Jahre zuvor auf dem Bertone Stand am Genfer Autosalon. Es ist der

erste Superveloce überhaupt. Er wurde erst kürzlich von der PoloStorico, der neugegründeten Klassik Division von Lamborghini, komplett restauriert. Dem ebenfalls grünen Aston Martin DB4 GT mit Zagato Karosserie (einer von nur 19 Exemplaren), der unweit des flachen Stieres steht, sind Showscheinwerfer auch nicht unbekannt. Ihn konnte man nämlich vor 55 Jahren schon auf dem Salone dell'Automobile di Torino bewundern. Nebenan hat es sich ein Prototyp des V8 Zagato von 1985 unter einem Baum bequem gemacht, auch von der Serienversion existieren lediglich 52 Stück. Der graue Jaguar XK120 Roadster mit auffallendem, rotem Interieur hingegen kennt sich in der Umgebung schon ein bisschen aus. 1952 verbrachte er einen Sommer im Tessin, pilotiert von niemand geringerem als Clark Gable. Der Ferrari 275 GTB/4 daneben rollte



In all it's glory: der legendäre Renault Alpin.

damals noch gold-braun aus der Fabrik, was dem Erstbesitzer aber so gar nicht gefiel. Er liess den Wagen noch bevor der Übernahme in ein schlichteres "Chianti Rot" umlackieren. Wäre der unzufriedene Herr jemand anderes gewesen als Hollywoodlegende und Autonarr Steve McQueen, wäre dieser 275 wohl auch kaum vor zwei Jahren für über 10 Mio. Dollar versteigert worden.

Der ganz besonderen Charme des Concorso d'Eleganza Villa d'Este kommt nicht zu einem kleinen Teil von der überraschend legerem Atmosphäre in der man sich findet. Aus einem pinken Mini Van werden Glacés verteilt, rote Liegestühle stehen verstreut in der Parkanlage und laden zum relaxen ein und zwischen all dem stehen Autos von teilweise unvorstellbarem Wert. Keine Absperrungen, nicht mal Kordeln, trennen die Besucher und die Exponate. Der Bugatti Type 57 SC Atlantic (Schätzpreis: ca. 40 Mio. Dollar), den Ralph Lauren höchstpersönlich vor ein paar Jahren vorbeibrachte, stand ebenso uneingeschränkt auf der Wiese, wie dieses Jahr ein BMC "Mini" Cooper S. Man merkt, die Besucher haben Respekt vor diesen Meisterwerken des Automobilbaus. Einen Giacometti oder ein Fresko DaVincis bewundert man auch am besten aus einer gewissen Distanz.

Seit einigen Jahren gibt es neben den zahlreichen Kategorien für Old- und Youngtimer eine Sektion für zeitgenössische Prototypen und Concept Cars. Im Gegensatz zu ihren älteren Kollegen, müssen diese jedoch nicht zwingend fahrtüchtig sein. Sie dürfen auch bloss betörend aussehen. Anders sieht das Aston Martin. Nach dem V12 von 2011, nutzen die Briten

auch dieses Jahr die Gelegenheit des Concorso um eine Designstudie in Zusammenarbeit mit der italienischen Carrozzeria Zagato zu präsentieren. Die Chancen stehen gut, dass auch der Vanquish Zagato in Kleinserie produziert wird, denn es wäre eine Schande diese Kurven in einem Werksmuseum eingesperrt zu lassen. Das Publikum der Villa d'Este hat schon beim V12 als Stimmungsbarometer für eine Produktion gewirkt und es fällt einem nicht schwer sich vorzustellen, dass auch an diesem Wochenende einige Blankoschecks ihren Weg in die Hände von Aston Martin gefunden haben. Hier wird also nicht nur über alte Klassiker geredet, sondern auch über zukünftige entschieden.

Während japanische Fahrzeuge noch relativ selten an den klassischen Concorsos anzutreffen sind – der Toyota 2000GT wird langsam ungeduldig – nutzen die Hersteller immer häufiger die zeitgenössische Kategorie um ihre Concept Cars am Comersee zu präsentieren. Mit seiner langen Motorhaube, knackigem Heck und keiner einzigen verschwendeten Linie, schafft der Mazda RX Vision einen bemerkenswerten Spagat zwischen alt und neu. Viele Concept Cars verstehen sich als eine Neuinterpretation eines Designs aus dem Firmenarchiv, – der Alpine Vision und der Alfa Romeo Disco Volante von Touring zum Beispiel – doch fügt sich der RX überraschenderweise am harmonischsten in Reigen der Sportwagen aus den Sechzigern und Siebzigern, obwohl er ein den RX-7 aus den Neunzigern zitiert.

Staunt man sich durch die verschiedenen Klassen, in die die Fahrzeuge aufgeteilt sind, kann man wie an fast keinen zweiten

Ort auf der Welt die Evolution des Autodesigns mitverfolgen. Es beginnt mit mächtigen Karossen, Kotflügel mit Trittbrettern und verchromten Auspuffkrümmern. Alles wird immer dekadenter, die Formen ausschweifender und die Platzausnutzung ineffizienter, bis man in einem 1937er Bugatti Type 57 SC Atalante mit drei Metern Radstand nur noch bedingt Platz für zwei Passagiere findet. Nach dem Krieg geht es in der europäischen Designsprache etwas zurückhaltender zu

und her. Die Linien sind schlicht und klar, aber trotzdem noch geschwungen. Mit der Zeit wird dann alles immer flacher, eckiger und kantiger und der Countach zur Ikone. Klar, die Startaufstellung des Concorso d'Eleganza in Cernobbio befasst sich nur mit dem Schönen und Speziellen und ignoriert zum Teil, was in jenen Epochen die Strasse beherrschte. Doch sind diese Extravaganzen des Designs ja auch schlussendlich das, was die Zukunft prägt und in Erinnerung bleibt.



Alfa Romeo 6c 2500



Lancia Astura



Lamborghini Miura SV



Abarth Simca 2000



Ferari Buion und Aston Martin DB4 GT



Jaguar XK120

Lancia Stratos



Brüder im Geiste: Renault Alpine und Alpine Vision 1.



BMW's Hommage an den legendären 2002.



Dem Thema Rallye wurde erstmals eine eigene Kategorie gewidmet.

Technologische Errungenschaften gehen dabei etwas unter. Und so ist es dann auch nicht unbedingt verwunderlich, dass ausser bei den Concept Cars die Dichte an 4x4 Fahrzeugen verschwindend klein ist. Mikroskopisch klein sogar. Nun, bis vor kurzem waren bildschön gezeichnete Allradler auch extrem selten in der gesamten automobilen Welt. Doch wenn Concorsos etwas noch ein bisschen mehr lieben als schöne Kurven, dann ist es Rennerfahrung. Je glamouröser der Name des Rennens, je waghalsiger der Pilot, je grösser die Herausforderung desto besser. Kurz gesagt: Es ist wahrscheinlich, dass sich der ein oder andere Gruppe B Bolide aus den Achtzigern bald auf den gepflegten Rasen der Villa d'Este setzen darf. Dieses Jahr wurde dem Thema Rallye sogar eine eigene Kategorie gewidmet, doch verweigerte die Altersbegrenzung (1950 – 1980) die Teilnahme eines Audi sport quattro S1 oder Peugeot 205 Turbo 16 Evo 2. Noch. Bald wird sich das Zeitfenster für die teilnahmeberechtigten Fahrzeuge in Richtung der Neunziger bewegen und spätestens dann ist der Einfluss des 4x4 auch bei den Schönen und Seltenen nicht mehr zu leugnen. Man denke nur an den Porsche 959, den Bugatti EB110 oder die ursprüngliche Idee hinter dem Jaguar XJ220. Oder man geht noch einen Schritt weiter und befasst sich mit den ersten Schritten des heutzutage so stark wachsenden Segments der Luxus-SUVs. Lamborghini Cheetahs, Monteverdi Safaris, Felber Oasis und jede Menge einzelangefertigte Range Rovers können dann die Aussicht auf den Comersee und die Berge geniessen. Ok, das ist vielleicht dann selbst für die Parallelwelt am Comersee etwas übertrieben.



Austin Healy

// Concorso d'Eleganza

Dieser „Schönheitswettbewerb“ findet alljährlich im Grand Hotel Villa d'Este in Cernobbio am Comer See statt. Seit 1929. Entscheidende Kriterien sind die interessante Geschichte des Wagens und besonders dessen ästhetischer Wert bzw. seine Eleganz. Perfekter Originalzustand wird natürlich vorausgesetzt. Seit 2000 hat BMW Group Classic die Schirmherrschaft übernommen.

// GEBRAUCHTWAGEN-CHECK: Honda CR-V.



// DER HONDA CR-V GEHÖRT SEIT JAHREN REGELMÄSSIG ZU DEN WELTWEIT MEISTVERKAUFTEN SUV. IN DER SCHWEIZ RANGIERT ER IN DER AKTUELLEN VERKAUFSSTATISTIK DIREKT HINTER DEM JEEP GRAND CHEROKEE UND VOR DEM RANGE ROVER EVOQUE.

// Mit Offroad-Fahrten hat der Honda CR-V nichts am Hut. Das SUV ist ein Langstreckengleiter, kein Schlammwühler. Das sagt schon die Typenbezeichnung CR-V, denn die steht für „Comfortable Runabout Vehicle“. Und das zeigt auch die üppige Sicherheitsausstattung, mit der der Allrader in der dritten Generation (2006-2012) viele seiner Zeitgenossen in den Schatten stellt.

Karosserie und Innenraum: Mit 4,57 Metern Länge zählt der Honda zu den eher wuchtigen Kompakt-SUV. Gemildert wird der massige Auftritt durch das betont dynamisch-elegante Design. Der CR-V zeigt schon äusserlich, dass er kein Geländegänger sein will. Der Übersichtlichkeit der Karosserie tut die Gestaltung allerdings nicht gut. Dafür bietet der Honda jede Menge Platz für Gepäck (524 - 1'532 Liter) und Insassen (5). Eine verschiebbare Rückbank erlaubt es, den optimalen Kompromiss zwischen Beinfreiheit und Ladevolumen zu finden. Das Cockpit ist im Vergleich zu anderen Honda-Modellen recht konventionell gestaltet und entsprechend leicht durchschaubar. Besonderheit ist der nahezu in Lenkradhöhe angebrachte Schaltknopf, der gut zur Hand liegt. Dazu kommen gute Sitze und eine insgesamt sorgfältige Verarbeitung.

Motoren: Zwei Benziner und zwei Diesel gab es über die gesamte Bauzeit für den Schweizer Markt. Vom Start 2006 weg war ein Vierzylinder-Ottomotor mit 110 kW/150 PS zu haben, der wahlweise mit Sechsgang-Schaltgetriebe oder einer wenig effizienten Fünfgangautomatik zu haben war. Der alternativ angebotene Vierzylinder-Diesel kam zunächst auf 103 kW/140 PS, wurde 2009 durch eine modifizierte Version mit 110 kW/150 PS ersetzt, die auf Wunsch mit Fünfgang-Automatik zu haben war. Eher ein Exot ist der ab 2009 angebotene 2,4-Liter-Benziner mit 190 PS. Sportliche Fahrleistungen bietet keines der Triebwerke, Die kultivierten Diesel passen mit ihrem wuchtigen Drehmo-

ment aber deutlich besser zum CR-V als die Benziner und schlucken zudem weniger Sprit. Allen Modellvarianten gemein ist der automatisch zuschaltende Allradantrieb, der nicht für das Gelände, sondern eher für den Hängerbetrieb und rutschige Untergründe gedacht ist. Die Anhängelast liegt mit 1'600 bis 2'000 Kilogramm im Durchschnitt.

Ausstattung und Sicherheit: Sechs Airbags, Klimaanlage, CD-Radio, Leichtmetallräder, Dachreling ... der CR-V bot Neuwagenkäufern schon in der Basisausstattung viel fürs Geld. Gegen Aufpreis war auch Luxus zu haben, etwa eine Zweizonen-Klimaautomatik, Lederposter, Rückfahrkamera, Xenonlicht und ein Panoramadach. Wirklich weit voraus war Honda der Konkurrenz aber mit seinem Notbremsassistenten CMBS. Heute ist die Technik weit verbreitet, damals musste man für vergleichbares schon Luxusmodelle wie eine Mercedes S-Klasse kaufen. Ob die Technik aber heute in vielen Gebrauchten zu finden ist, ist fraglich, war sie doch nur im Paket mit weiteren Sicherheitsassistenten für einen üppigen Aufpreis zu haben.

Qualität: Selbst SUV-typische Schwächen wie etwa erhöhter Fahrwerks- und Bremsverschleiss treten bei der MFK nur einzeln auf. Relativ häufige Defekte an der Lenkung verbuchen die Prüfer unter mangelnder Wartung statt fehlender Qualität. Darüber hinaus sind Probleme mit verstopften Russfiltern und gelegentliche Klagen über Getriebeschäden bekannt.

Fazit: Wer ein geräumiges SUV sucht und nicht ins Gelände will, ist beim Honda CR-V an einer guten Adresse. Wer zudem mehr Wert auf Zuverlässigkeit als auf Prestige legt, kommt an dem Japaner kaum vorbei. Knapp 12'000 Franken sollten mindestens angelegt werden.

Mehr Honda auf 4x4Schweiz.ch



// OFFROAD-TRAINING: Übung macht den Meister.

CLAUDIA UND BERND SIND OFFROAD-REISE-NEULINGE. SIE HABEN IHREN LAND ROVER DEFENDER NAMENS «CALIMERO» SELBST AUFGEBAUT UND WOLLEN DAMIT NATÜRLICH SO LANGE WIE MÖGLICH SPASS HABEN. IHRE GRÖSSTE SORGE WAR, DASS SIE MIT IHREM SCHWEREN FAHRZEUG IN SCHWEREM GELÄNDE SCHWERWIEGENDE ANFÄNGERFEHLER MACHEN KÖNNTEN. „KÖNNEN WIR DIESEN ABHANG HERUNTERFAHREN? WIE SCHRÄG DARF ICH DENN AUF DEN HANG FAHREN? WANN TRITT MAN DIE KUPPLUNG? UND WANN AUF KEINEN FALL?“ VIELE FRAGEN UND WENIG PRAXISERFAHRUNG, WAREN FÜR DIE BEIDEN GRUND GENUG, EIN PROFESSIONELLES OFFROAD TRAINING ZU BESUCHEN. LESEN SIE HIER IHREN ERFAHRUNGSBERICHT.

// Wo und von wem lassen wir uns belehren? Durch persönliche Empfehlung und moderaten Preisen landen wir bei Ute und Walter von 4x4 Adventures. In einem Telefonat erzählen sie uns, dass sie zwischen einer Marokko und einer Sardinien Tour ein Basistraining veranstalten könnten. Dazu kommt, dass dies sogar in der Oberpfalz stattfinden kann. Im Süddeutschen Raum wird man wenig Alternativen finden.

Freitagabends machen wir uns auf den Weg vom Bodensee in die Oberpfalz und erreichen eine Stunde nach Mitternacht einen Wandererparkplatz kurz vor dem Ziel. Begleitet werden Claudia und ich von David und Huub im TD, sowie Dome im 300TDI. Fast ausgeschlafen machen wir uns am Samstagmorgen auf die letzten Kilometer zum Ziel und Frühstück ausgiebig.

In kleinen Schritten zum Ziel

Die Teilnehmer trudeln nach und nach ein. Es gibt einen klaren Defender Überschuss. Ein Toyo, ein Jeep, ein Discovery und der Range Classic von Ute und Walter machen das Bild rund. Nach einer Vorstellungsrunde beginnen wir mit einem kurzen Theorieblock. Wir werden über den Unterschied zwischen permanenten und zuschaltbaren Allradantrieb aufgeklärt. Daneben sind Untersetzungen, Differenziale, Starrachsen, Sperren und der Unterschied zwischen SUV und Geländewagen ein Thema. Uns wird versichert, dass dies der richtige Platz ist um Fehler zu machen und aus diesen zu lernen. Im Laufe des Tages kommen sowohl die Anfänger als auch die Erfahrenen auf ihre Kosten. Einige Beifahrer haben noch nie die Untersetzung und Sperre bedient, daher wird dies auf dem Weg zur ersten richtigen Übung erst einmal nachgeholt.

Am Morgen steigern sich die Übungen langsam und wir fokussieren uns nicht ausschliesslich auf das Fahren sondern auch auf das Einweisen. Hier erweisen sich leichte bis mittelschwere Kommunikationsprobleme zwischen Claudia und mir! Aber Übung macht den Meister. Das Erkennen des Problems ist der erste Schritt zur Besserung.

Es folgen Verschränkungspassagen, langsame Kraxelei, Schrägpässen, Rückwärts zurücksetzen am Steilhang und erste Auf- und Abstiege. Die Nervosität weicht voller Konzentration und wir bekommen immer mehr ein Gefühl für unseren Calli. Toll ist, dass immer genug Zeit ist, damit Fahrer und Beifahrer wechseln können und somit Claudia und ich viel lernen.

Es wird ernst - aber erst nach einem Snack

Unsere Mittagspause verbringen wir unter Tarps und Markisen. Das Wetter foppt uns den ganzen Tag schon, ist aber erträglich. Immerhin schneit es nicht, wie in anderen Teilen Deutschlands. Frisch gestärkt können wir uns weiteren Herausforderungen widmen.

Frisch gestärkt konnten wir uns weiteren Herausforderungen widmen. Ute und Walter weisen uns immer wieder darauf hin, dass wir das Gelände kennen sollten bevor wir es durchfahren. Im Auto sieht man deutlich weniger, daher sollte man wissen wie man zu fahren hat. Und das klappt erstaunlich gut.

Die Aufgaben werden etwas anspruchsvoller, die Hänge schmieriger und man kann nicht immer nur gerade auf den Hang zu fahren oder einfach vom Hang wegfahren, sondern muss rangieren. Beim letzten Abhang setze ich mit dem Rahmen leicht

>> *Eintauchen zur Unterbodenwäsche: Bei Wasserdurchfahrten ist Schritttempo angesagt. Ist man sich unsicher heisst es, erst durchwaten, dann durchfahren.*

<< *Gesellige Runde: Fachsimpeln bei einer Tasse Kaffee aus der Bordküche.*



Offroad fahren hat viel mit Aussteigen und einweisen zu tun...



auf und die Räder blockieren auf dem schmierigen Untergrund immer wieder ... da geht mir schon etwas die Pumpe. Claudia bleibt lieber draussen und filmt das ganze.

Mit Absicht wird Domes Defender festgefahren, so dass wir auch mit ansehen dürfen, wie man mit einem kinetischen Bergeseil birgt. In dem Zuge werden uns auch verschiedene Bergemanöver erklärt. In einem Folgetraining kann man diese vertiefen.

Zur Abteilung Schlamm und Wasser geht es mit Schwung

Nun widmen wir uns der Abteilung Schlamm und Wasser. Das erste mal merke ich wie die Detroit Truetrac Torsen Differentiale arbeiten. Während andere Fahrzeuge erst einmal durchdrehen, arbeitet sich Calimero ohne spürbare Probleme durch. Die tieferen Wasserlöcher werden nur von einigen Fahrzeugen befahren. Claudia schreckt hier jedoch nicht zurück und fährt souverän durch.

Und nun?

Was für ein cooler Tag. Die Teilnehmer und die Guides haben eine tolle Stimmung verbreitet. Glücklich und müde machen wir uns nach diesem anstrengenden Tag wieder auf den Rückweg an den Bodensee. Wir fühlen uns nun deutlich besser gerüstet für den Urlaub in Rumänien im Mai und weitere Offroadreisen.

Wir freuen uns bereits darauf, Ute und Walter in Rumänien wieder zu treffen. Wer weiss, vielleicht treffen wir auch andere Kursteilnehmer einmal wieder.



Um das Bergen mit einem kinetischen Bergeseil zu üben, wurde ein Defender ausnahmsweise mal mit Absicht festgefahren.



Wieviel schräg ist zuviel schräg? Langsam tasten sich die beiden an die Grenze heran. Ohne sie am Ende zu überschreiten. Versteht sich.

// BODENSEE-OVERLANDER.DE

Claudia und Bernd sind Offroad-Reise-Neulinge mit viel Spass beim Reisen. Wohin sie ihr Calimero in den nächsten Jahren noch bringen wird, wissen sie nicht, aber sie freuen sich auf jedes neue Abenteuer. Diese und noch viele weitere Geschichten von den Beiden und ihrem Calimero gibt es unter: www.bodensee-overlander.de

Gerne veröffentlichen wir auch deine spannende Geschichte. hier und auf www.4x4schweiz.ch. Schreib uns an redaktion@4x4schweiz.ch



>> Jetzt kommen Untersetzung und Sperren zu ihrer Bestimmung.

// TCS-Kindersitztest: i-Size Produkte sind sehr empfehlenswert.



IM AKTUELLEN KINDERSITZTEST WURDEN 22 VERSCHIEDENE KINDERSITZE AUS ALLEN GEWICHTSKLASSEN – DARUNTER AUCH 6 NACH «I-SIZE» ZUGELASSENE MODELLE – UNTERSUCHT. ALLE GETESTETEN „I-SIZE“ MODELLE ERZIELTEN SEHR GUTE RESULTATE, EINES SOGAR DIE BEST-NOTE „HERVORRAGEND“.

// Sämtliche Kindersitze wurden bezüglich Sicherheit, Bedienung, Ergonomie, Schadstoffgehalt sowie Reinigung und Verarbeitung geprüft und bewertet. 14 Modelle erhielten das Gesamturteil „sehr empfehlenswert, 5 Modelle das Prädikat „empfehlenswert“; zwei Modelle immerhin noch „bedingt empfehlenswert und ein Modell „nicht empfehlenswert“. Die mindestens als „empfehlenswert“ eingestuft Produkte übertreffen die gesetzlichen Vorschriften deutlich; die Anforderungen des Verbraucherschutztests wurden bei ihrer Entwicklung berücksichtigt.

i-Size Kindersitze

Im aktuellen TCS Kindersitztest hat sich gezeigt, dass die „i-size“ Sitze sehr sicher sind. Alle getesteten Produkte erreichen mindestens vier Sterne – sind also «sehr empfehlenswert». Ein i-size-Produkt erzielte sogar die Bestnote «hervorragend». Beim Kauf eines neuen Kindersitzes sollte man diese Kindersitze also unbedingt mitberücksichtigen. Aktuell sind mit der neuen Norm Kindersitze ab der Geburt bis zur Körpergrösse von 105 cm (0 bis 4 Jahre) zugelassen. Schon bald aber wird die Norm auf 150 cm ausgeweitet. Dann wird es i-Size-Kindersitze für Kinder bis zum Alter von 12 Jahren geben.

Die Norm ECE R129, besser bekannt als «i-Size», ist seit 2014 auch in der Schweiz gültig. Bei diesen Kindersitzen orientiert

sich die Einteilung nicht mehr am Gewicht, sondern an der Körpergrösse des Kindes. Zudem müssen die i-size Kindersitze einen Seitenaufpralltest bestehen, um eine Zulassung zu erhalten.

Der Test

Die Sicherheit bei einer Kollision wurde mit Frontal- und Seitenaufpralltests in allen Konfigurationen der Kindersitze untersucht. Bedienung und Ergonomie wurden ebenfalls genau unter die Lupe genommen. Dabei wurde vor allem untersucht, wie einfach ein Sitz eingebaut werden kann und wie das Kind darin untergebracht ist. Auch wird die mögliche Fehlbedienung mitberücksichtigt.

Das Gesamturteil wird aus den Noten „Sicherheit“, „Bedienung/Ergonomie“ und „Schadstoffprüfung“ ermittelt. Sicherheit und Bedienung/Ergonomie werden mit je 50% gewichtet, während die Schadstoffe mit 0% gewichtet werden und das Gesamturteil nur mittels Abwertungseffekten beeinflussen.

Abwertungseffekte:

- Ist die Bewertung der Sicherheit oder der Bedienung/Ergonomie schlechter als 60%, führt dies zu einer graduellen Abwertung des Gesamturteils.
- Ist die Bewertung des Schadstoffgehalts schlechter als 40%, führt dies zu einer graduellen Abwertung des Gesamturteils.
- Eine Bewertung der Sicherheit, der Bedienung/Ergonomie oder des Schadstoffgehalts unter 20% schlägt direkt auf das Gesamturteil durch.



Kinder sollten so lange wie möglich rückwärts transportiert werden.

Neue Richtlinie für die Zulassung von Kindersitzen

Die Produkte müssen einen Seitenaufpralltest bestehen, um eine Zulassung zu erhalten. Damit wird eine langjährige Forderung des TCS umgesetzt, denn ein solcher ist bereits seit über 10 Jahren Teil des TCS-Tests.

Der Kindersitz muss nicht mehr aufgrund des Gewichts des Kindes ausgewählt werden, sondern aufgrund der Körpergröße des Kindes. Dabei kann der Hersteller selbst festlegen, für welchen Größenbereich sein Sitz geeignet ist, z. B. von 40 cm bis 100 cm Körpergröße. Die Einteilung der Sitze in Klassen entfällt.

Alle Kinder bis 15 Monate müssen gegen die Fahrtrichtung transportiert werden. Das gilt nur für Kindersitze, die nach der neuen Richtlinie zugelassen sind, nicht für Produkte mit ECE-R 44-Zulassung. Auch bei herkömmlichen Babyschalen ist eine längere Verwendung möglich. Da Kinder aber häufig bereits mit 9kg in einen grösseren, vorwärts gerichteten Sitz wechseln, kommt dies einer Einbusse bei der Sicherheit gleich. Der TCS empfiehlt daher Kinder so lange wie möglich rückwärts zu transportieren, d.h. bis der Kopf aus der Schale kommt, resp. 13kg erreicht sind.

> Für die Grossansicht der Tabelle einfach zoomen!



TCS Kindersitztest 2016 Gesamttabelle

Marke / Modell	Verwendung	TCS Bewertung	Sicherheit	Bedienung / Ergonomie	Schadstoffprüfung	Reinigung / Verarbeitung	Preis ca. in CHF
BeSafe iZi Go Modular i-Size	i-Size 40 – 75 cm	★★★★	82%	66%	90%	72%	330.–
BeSafe iZi Go Modular i-Size & i-Size base	i-Size 40 – 75 cm	★★★★	76%	68%	90%	72%	670.–
Kiddy Evo-Luna i-Size ¹⁾	i-Size 45 – 83 cm	★★★★★	84%	76%	40%	70%	500.–
Joie i-Gemm	i-Size 40 – 85 cm	★★★★	80%	72%	90%	80%	200.–
Joie i-Gemm & i-Base	i-Size 40 – 85 cm	★★★★	76%	72%	90%	80%	340.–
Kiddy Evo-Lunafix	bis 13 kg	★★★★	68%	76%	78%	70%	450.–
Bébé Confort Citi ²⁾	bis 13 kg	★★★★	66%	70%	90%	70%	170.–
Bébé Confort Citi & Streefy base ²⁾	bis 13 kg	★★★★	68%	52%	90%	70%	450.–
Concord Reverso PLUS ^{2) 3)}	i-Size 40 – 105 cm	★★★★	78%	70%	90%	76%	440.–
Hauck Varioguard Plus ^{4) 4)}	bis 18 kg	★★★	66%	52%	90%	50%	330.–
Nania Revo ⁵⁾	bis 18 kg	★★	38%	30%	78%	54%	170.–
Kiwy SF01 Q-Fix ⁵⁾	bis 18 kg	★	12%	38%	18%	54%	300.–
Chicco Seat-Up 012	bis 25 kg	★★	44%	30%	60%	66%	400.–
Besafe iZi Kid X2 iSize ^{2) 3)}	i-Size 61 – 105 cm	★★★★	86%	62%	90%	70%	770.–
Besafe iZi Modular i-Size & i-size base ^{2) 3)}	i-Size 61 – 105 cm	★★★★	74%	52%	90%	50%	870.–
Recaro Optiafix ²⁾	9 – 18 kg	★★★★	68%	68%	90%	70%	510.–
Britax Römer King II	9 – 18 kg	★★★★	54%	76%	90%	80%	220.–
Joie Transcend	9 – 36 kg	★★★★	66%	70%	40%	74%	270.–
Britax Römer Advansafix II Sict	9 – 36 kg	★★★★	56%	52%	90%	66%	360.–
Britax Römer Kidfix II XP Sict	15 – 36 kg	★★★★	76%	72%	90%	80%	260.–
Maxi Cosi Rodifix Airprotect ⁶⁾	15 – 36 kg	★★★★	64%	82%	90%	76%	220.–
Britax Römer Kidfix II XP	15 – 36 kg	★★★★	70%	74%	90%	80%	240.–
Joie Duallo	15 – 36 kg	★★★★	70%	76%	40%	74%	200.–
Britax Römer Discovery SL	15 – 36 kg	★★★★	60%	76%	90%	72%	110.–
Migo Sirius & Solar	15 – 36 kg	★★★	60%	56%	78%	60%	285.–
Migo Sirius	15 – 36 kg	★★★	50%	64%	78%	60%	165.–

¹⁾ Befestigung im Auto vorwärts oder rückwärts gerichtet
²⁾ Befestigung im Auto nur rückwärts gerichtet
³⁾ Befestigung im Auto nur mit Isofix, nicht mit Fahrzeuggurt
⁴⁾ Befestigung im Auto mit Isofix oder Fahrzeuggurt
⁵⁾ Abgewertet wegen Schadstoffprüfung
⁶⁾ Baugleich mit Bébé Confort Rodifix Airprotect
⁷⁾ Babyschale ist baugleich mit Maxi-Cosi Citi

80 – 100 %	hervorragend	★★★★★
60 – 79 %	sehr empfehlenswert	★★★★
40 – 59 %	empfehlenswert	★★★
20 – 39 %	bedingt empfehlenswert	★★
0 – 19 %	nicht empfehlenswert	★

Das Gesamtergebnis wird aus den Noten «Sicherheit», «Bedienung/Ergonomie» und «Schadstoffprüfung» ermittelt. Sicherheit und Bedienung/Ergonomie werden mit je 50% gewichtet, während die Schadstoffe mit 0% gewichtet werden und das Gesamtergebnis nur mittels Abwertungseffekten beeinflussen.
Abwertungseffekte:
 - Ist die Bewertung der Sicherheit oder Bedienung/Ergonomie schlechter als 60%, führt dies zu einer graduellen Abwertung des Gesamtergebnis.
 - Ist der Bewertung der Schadstoffprüfung schlechter als 40%, führt dies zu einer graduellen Abwertung des Gesamtergebnis.
 - Eine Bewertung der Sicherheit, der Bedienung/Ergonomie oder der Schadstoffprüfung unter 20% schlägt direkt auf das Gesamtergebnis durch.

Und das will der Gesetzgeber:

Seit rund sechs Jahren müssen Kinder bis 12 Jahre oder 150 cm (was zuerst eintrifft) in einem entsprechenden Kindersitz gesichert sein. Bei einem gebrauchten Kindersitz muss darauf geachtet werden, dass er nicht zu alt ist (vor 1995). Dies lässt sich am besten an der orangefarbenen Etikette am Kindersitz erkennen. Auf dieser muss die Prüfnummer mit den Anfangsziffern 03 oder 04 stehen. Mehr Informationen gibt es hier: www.ratgeber.tcs.ch

// TCS-RATGEBER «AUTO-KINDERSITZE 2016»

Weitere Informationen über Kinder-Insassensicherheit, Kauf-tips und der aktuelle TCS-Kindersitztest sind im neusten Ratgeber „Auto-Kindersitze 2016“ zusammengefasst. Beim Kindersitzeinbau helfen auch Einbauvideos, die direkt über einen QR-Code in der Broschüre oder auf der Homepage abgerufen werden können. Der Ratgeber ist das Ergebnis einer Gemeinschaftsarbeit des TCS und der Beratungsstelle für Unfallverhütung (bfu). Der kostenlose Ratgeber kann unter www.kindersitze.tcs.ch bestellt werden oder ist bei der bfu in Bern erhältlich.



// MITTELSCHARF BITTE: Neue Audi S4 und S4 Avant.

LEICHT AGGRESSIVERE STOSSFÄNGER, AUSGESTELLTE SEITENSCHWELLER UND NATÜRLICH DIE OBLIGATORISCHEN VIER ENDROHRE: DAS NEUE AUDI S4 UND S4 AVANT GESCHWISTERPAAR UNTERSCHIEDET SICH ÄUSSERLICH NUR IN WENIGEN DETAILS VON DEN SCHWÄCHEREN A4 MODELLEN. UNTER DER SCHARF GEZEICHNETEN KAROSSE HAT SICH JEDOCH EINIGES MEHR GETAN.

// Erstmals seit der B5 Modellreihe ist im aktuellen S4 wieder ein Kraftwerk mit Turbolader verbaut. Das "T" auf dem Kotflügel steht also endlich wieder für "Turbo". Der neuentwickelte TFSI Sechszylinder mit 3.0 Litern Hubraum leistet 354 PS (21 mehr als der Vorgänger) und beachtliche 500 NM (+60). Anders als beim B5 ist das volle Drehmoment schon ab 1'370 Umdrehungen einsatzbereit, was es auch bis 4'500 Touren bleibt und den Audi S4 so in 4,7 Sekunden (Avant: 4,9s) auf 100km/h beschleunigt. Auch ohne Downsizing hat es Audi geschafft den Verbrauch beträchtlich zu senken und zwar von 8,1 auf 7,3 Liter (Avant: 7,5l).

Während es den Vorgänger noch mit einem 7-Gang-Doppelkupplungsgetriebe gab, verlangt das hohe Drehmoment im neuen S4 nach einer Achtstufen-Tiptronic Wandlerautomatik. Lässt man sie selber walten, schaltet die Automatik sich unauffällig und unaufgeregt durch die Gänge. Nimmt man die Schaltwippen jedoch

selbst in die Hand, können die Wechsel auch etwas ruppiger ausfallen. Insgesamt sorgt jedoch die grosse Anzahl Gänge dafür, dass in jeder Situation und bei jeder Gangart genügend Leistung vorhanden ist oder das Sparpotential möglichst ausgenutzt wird.

Auch im Innern sind es hauptsächlich die "S" Embleme die auf das momentane Topmodell hindeuten. Das angenehm aufgeräumte Cockpit wird jetzt von einem durchgehenden Band aus gebürstetem Aluminium (auf Wunsch auch in Carbon, Eichenholz oder Klavierlack) dominiert. Durch dieses wird die horizontale Ausrichtung des Armaturenbretts nochmals verstärkt, wäre da nicht das über der Mittelkonsole thronende Infotainmentsystem. Es liegt zwar ideal im Blickfeld, doch wie auch bei Mercedes wünscht man sich dann schon ab und zu man könnte es verschwinden lassen, der Optik zuliebe. Erst recht da man sich jetzt alle relevanten Infos ins sogenannte „Virtual Cockpit“ (der

12,3 Zoll breite Bildschirm der die Instrumententafel ersetzt) holen kann, sofern man sich dafür in der Optionenliste entscheiden sollte. Jenem hat Audi auch gleich einen S-spezifischen Modus spendiert, der den Drehzahlmesser dominierend in die Mitte setzt. Das "S" findet sich natürlich auch auf den Sportsitzen wieder. Die sind in Nappaleder gekleidet und überaus bequem, bieten jedoch auf Antrieb etwas weniger Seitenhalt als sie optisch versprechen, aber die Seitenwangen lassen sich verstellen, sodass der Hintern auch auf Bündner Passstrassen nicht umher rutscht. Optional kann man sich dabei auch noch den Rücken massieren lassen.

Das Prinzip eines S-Audis war schon immer jenes des Spagats. Er soll sportlich und aggressiv, doch auch komfortabel und zurückhaltend bewegt werden können, ohne dass man gross Kompromisse eingehen muss. Während der RS4 konstant mit ausgestellten Backen, hartem

Fahrwerk und ungefiltertem Sound auftreten darf, musste sich der S4 schon immer an verschiedene Situationen anpassen können. Das dezente Auftreten lässt sich so schnell nicht ändern, das Fahrverhalten jedoch schon. Mit zwei Pfeiltasten unterhalb der Klimaregelung wählt man sich durch die drive select Fahrmodi. Vier vorprogrammierte stehen dabei zur Auswahl: Efficiency, Comfort, Auto und Dynamic. Ein Drehschalter in der Mittelkonsole wäre intuitiver bedienbar gewesen, doch lässt sich die Wahlfunktion zum Glück auch auf die Jokertaste auf dem Lenkrad verlegen, was die Bedienung während der Fahrt erheblich vereinfacht. Wem die vorgegebenen Fahrmodi nicht passen, kann sich mit seinen eigenen zusammen stellen. Das Benzin soll nur in Fahrspass umgesetzt werden und nicht noch für die Klimaanlage und die Innenbeleuchtung draufgehen? Kein Problem, der Individual Modus macht's möglich.

In Efficiency und Comfort verhält sich der Audi S4 zahm und zurückhaltend, obwohl man auch in Letzterem die aggressive Auspuffnote vernimmt. Man spürt das Potential, dass unter der Motorhaube schlummert, doch es drängt sich nicht auf. Für das gibt es dann den Dynamic Modus. Auspuffklappen werden geöffnet, die Automatik schaltet später und zackiger (auch ohne dass man die Schaltwippen selber in die Hand nimmt)



und der Asphalt wird direkter spürbar. Hier kommt neben dem überarbeiteten Fahrwerk auch der quattro Antrieb richtig zur Geltung. Bei normaler Fahrt gehen permanent 60% der Kraft auf die Hinterachse, während bei Schlupf blitzschnell bis zu 85% an die jeweilig andere Achse übertragen werden kann. Torque Vectoring betreibt der Antrieb natürlich auch und ermöglicht damit noch schnelleres und sicheres Kurvenfahren. Wem das noch nicht reicht, kann gerne noch in die Dynamiklenkung, das Adaptivfahrwerk und das Sperrdifferenzial für die Hinterachse investieren. Doch auch ohne all die Extras ist es sehr einfach den Audi S4 schnell zu bewegen, ohne dass man sich jemals unwohl fühlen würde.

Der neue Audi S4 schafft den Spagat, der im aufgetragen wurde, souverän. Manchen mag er zu unauffällig und zahm daherkommen, andere stören sich wohl an den vier glänzenden Endrohren und dem sonoren Sound. Doch wieder andere mögen ihre Autos genau so: mittelscharf.

Ein bisschen mehr hinsichtlich Leistung und Kosten geht übrigens noch: Das grosse Kraftpaket RS dürfte Ende 2017/Anfang 2018 sein Debüt auf den Strassen feiern - dann vermutlich mit mehr als den bisherigen 450 PS.

< Die Limousine kostet mindestens CHF 75'700 Franken, den S4 Avant gibt es ab CHF 77'800.

> Kommt mit 354 PS angesprescht: Der neue Audi S4 Avant



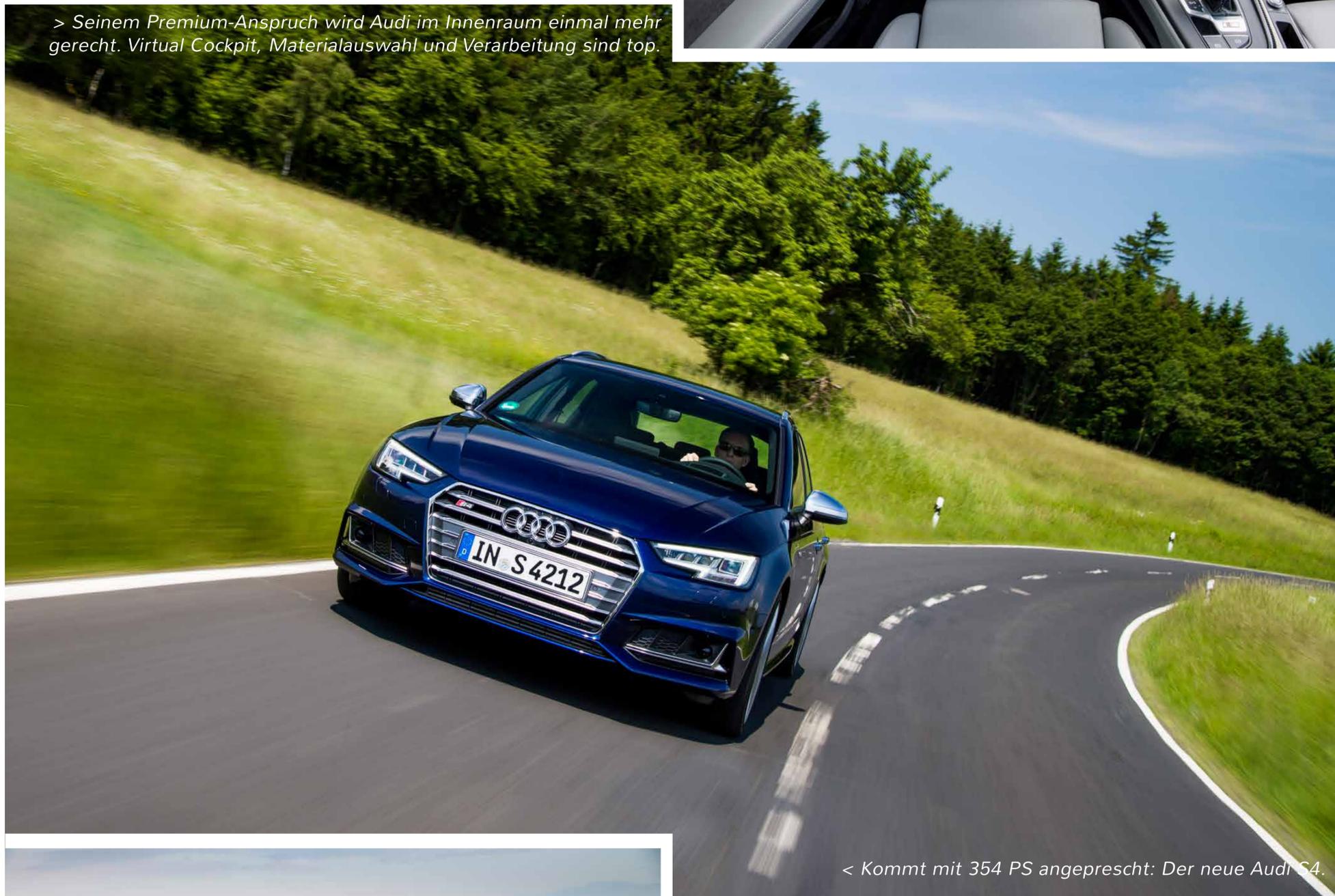
Audi S4 – Technische Daten:

Viertürige, fünfsitzige Limousine (Avant-Daten in Klammern) der Mittelklasse; Länge: 4,75 Meter, Breite: 1,84 Meter (mit Aussenspiegeln: 2,02 Meter), Höhe: 1,40 Meter (1,41 Meter), Radstand: 2,83 Meter, Kofferraumvolumen: 480-965 Liter (505-1'510 Liter)

Antrieb:

3,0-Liter-V-6, 260 kW/354PS, Achtgang-Automatik, Allradantrieb, maximales Drehmoment: 500 Nm bei 1'370 – 4'500 U/min, 0-100 km/h: 4,7 (4,9) s, Vmax: 250 km/h, Durchschnittsverbrauch: 7,3 (7,5) Liter/100 Kilometer, CO₂-Ausstoss: 166 (171) g/km, Effizienzklasse: k.A., Abgasnorm: Euro 6, Preis: ab 75'700 Franken (S4 Avant: ab 77'800 Franken)

> Seinem Premium-Anspruch wird Audi im Innenraum einmal mehr gerecht. Virtual Cockpit, Materialauswahl und Verarbeitung sind top.



< Kommt mit 354 PS angesprescht: Der neue Audi S4.



> Der Standardspurt gelingt in 4,7 beziehungsweise 4,9 Sekunden

// KURZCHARAKTERISTIK: Audi S4**WARUM?**

Weil die S4-Modelle so schön dezent sind.

WARUM NICHT?

Weil die S4-Modelle so wenig auffallen.

WAS SONST?

Mercedes C450 AMG 4Matic, BMW 340i xDrive, Jaguar XE S



// MERCEDES GLC COUPÉ: Sportlicher als sein Bruder.

SUV-COUPÉS GELTEN ALS „COOL“. WAS MIT DEM SCHRÄGEN GLE BEREITS GANZ GUT KLAPPT, SOLLTE WOHL AUCH EINE NUMMER KLEINER MIT DEM GLC COUPÉ BESTENS FUNKTIONIEREN, IST MAN SICH ZUMINDEST BEI MERCEDES SICHER. ZUM HÄNDLER ROLLT DER KOMPAKTE CROSOVER IM SEPTEMBER.

// Nachfrage bestimmt das Angebot. Wer einst gedacht hatte, SUV-Coupés seien nur etwas für Abgedrehte, denen ein normaler SUV nicht mehr „cool“ genug daherkommt, irrt. Das Segment boomt. BMW kann gar nicht so viele X6 und X4 herstellen, wie bestellt werden. Mercedes hat im vorigen Jahr mit dem GLE Coupé reagiert. Jetzt geht es ein Segment tiefer weiter, mit dem GLC Coupé, intern C 253 genannt.

Stolz sind die Stuttgarter Entwickler auf die Eigenständigkeit ihres schrägen Typen. Das gilt nicht nur für die etwas muskulösere Karosserie, sondern auch für das Fahrwerk. Der Fokus lag klar auf Sportlichkeit und Fahrspass. Exklusiv für das Coupé kann man entweder eine Stahlfederung mit Dämpferverstellung oder eine Luftfederung ordern. Beide lassen sich über einen Schalter auf der Mittelkonsole konfigurieren, je nach Lust und Laune oder Fahrstrecke. Zudem spendierte Mercedes seinem Schützling eine eigene Lenkung, die mit einer Übersetzung von 15:1 – der normale GLC hat 16:1 – äusserst direkt übersetzt ist.

Das spürt der Fahrer schon auf den ersten Kilometern deutlich. Das GLC Coupé reagiert handlich und agil, durchzieht Biegungen jeder Art wie auf Schienen und fühlt sich insgesamt

kompakter an, als die 4,73 Meter Karosserielänge anfangs vielleicht vermuten lassen würden. Das ganze Auto ist sehr harmonisch abgestimmt, rollt extrem leise ab, lässt wenig Windgeräuschenachinnen, federt komfortabel selbst auf schlechtem Untergrund und lässt sich gleichzeitig beherzt um die Kurven treiben. Hier füllt Mercedes seinen Slogan „Der Sportwagen unter den Mid-Size-SUV“ wirklich mit Inhalt.

Tribut zollt der Fahrer des GLC Coupé dem Ganzen mit einer extrem schlechten Sicht nach hinten. Das Heckfenster gleicht im Rückspiegel eher einer Schiessscharte. Und es hilft auch wenig, wenn die Designer die Aerodynamik so ausgefeilt haben, dass der Wagen keinen Heckwischer benötigt. Mit dem GLC Coupé zu rangieren, ist ein kleiner Nervenkrimi. Es wundert wenig, dass Mercedes hier gleich eine Rückfahrkamera in die Serienausstattung gepackt hat.

Weitere Einschränkungen muss der GLC-Coupé-Kunde auch beim Kofferraum hinnehmen, wenn auch geringe. Immerhin passen noch 500 Liter hinein, 50 weniger als im normalen GLC. Auf 200 Liter summiert sich die Differenz, wenn die Rücksitzlehnen umgelegt werden. Doch 1400 Liter Maximal-Volumen sind ein Wert, den selbst mancher Mittelklasse-Kombi nicht schafft. Ebenso überrascht der Platz im Fond. Das Coupé ist immerhin ein Fünfsitzer. Erwachsene bis Körpergrösse 1,80 Meter müssen weder Knie noch Kopf einziehen, sind komfortabel untergebracht. Es fühlt sich enger an als es in Wirklichkeit ist. Auch dies hängt mit dem nach hinten abfallenden Dach zusammen.



< Stolz sind die Stuttgarter auf die eigenständige Optik des GLC Coupé.



> Das GLC Coupé reagiert handlich und agil, durchzieht Biegungen jeder Art wie auf Schienen.

Zum Marktstart im September – bestellt werden kann das GLC Coupé schon jetzt – stehen drei Motoren zur Auswahl, als Basis-Benziner (250 4Matic) der Zweiliter-Vierzylinder mit 211 PS und als Diesel der 220 d sowie 250 d. Hierbei handelt es sich allerdings noch um den älteren 2,2-Liter OM 651 mit entweder 170 oder 204 PS. Jüngst hat Mercedes einen brandneuen und hochmodernen Zweiliter-Selbstzünder (intern OM 654) vorgestellt. Dieser steckt bislang nur in der E-Klasse. Weitere Motorisierungen will Mercedes bis Ende des Jahres nachreichen, darunter einen V6-Diesel (GLC 350 d), einen Einstiegs-GLC 200 d mit 136 PS und Heckantrieb sowie einen stärkeren Vierzylinder-Benziner (GLC 300 mit 245 PS). Die leistungshungrige Fraktion bedient dann die Tuning-Tochter AMG ab Dezember mit dem GLC 43, dessen V6-Biturbo es auf 367 PS bringt, passend zum bayerischen Konkurrenzmodell X4 M40i mit 360 PS.

Und auch Sparfüchse kommen Ende des Jahres noch auf ihre Kosten. Wie schon

den normalen GLC wird Mercedes auch das Coupé mit einem Plug-in-Hybrid-Antrieb ausstatten. Dieser bringt es auf eine Systemleistung von 320 PS, fährt bis zu 34 Kilometer rein elektrisch und lässt sich in ein paar Stunden wieder zu Hause aufladen. Vorausgesetzt man nutzt die volle Batteriekapazität, kommt man auf einen CO₂-Ausstoss von nur 59 g/km. Dies entspricht einem Verbrauch von 2,6 Litern pro 100 Kilometer. Laut Mercedes ein Bestwert im Segment.

Dennoch dürfte der Diesel zur Hauptantriebsquelle im GLC Coupé werden. Empfohlen sei hier die 204-PS-Version, die ihr maximales Drehmoment von 500 Newtonmeter bereits bei kurz über Leerlaufdrehzahl in die 9-Gang-Automatik schickt und den schrägen Schwaben zu einem sehr entspannt zu fahrenden Auto macht. Lediglich beim Beschleunigen macht der Dieselmotor akustisch auf sich aufmerksam. Rollt die Fuhre erst einmal, ist vom Selbstzünderprinzip nichts mehr zu hören. Und man merkt wohl erst an der Tankstelle, was unter der

Haube steckt. Zwar ist der Normverbrauch von 5,0 l/100 km im Realbetrieb reines Wunschdenken, doch unter sieben Liter lässt sich das GLC Coupé ohne Anstrengung bewegen.

Wie gewohnt hält Mercedes seitenweise Wunschausstattungen parat, sei es fürs Wohlfühlen im Innenraum, für den optischen Auftritt oder für die Sicherheit. Die Preisliste umfasst 48 Seiten. Das Benziner-Coupé beginnt als GLC 250 4Matic bei 58'600 Franken. „Dafür verfügt es serienmässig über ein Sportfahrwerk, ein Chrom-Paket, die Rückfahrkamera, den Keyless Start und eine Mischbereifung“, sagt Alessa Eiberger vom Produkt-Management. Das GLC Coupé als 220 d 4Matic kostet 56'700 Franken. Der von uns gefahrene stärkere Diesel GLC 250 d startet bei 57'700 Franken. Der Aufpreis für die zur Markteinführung erhältliche Edition 1 beträgt 9'840 Franken.

Vom Band rollt das Coupé ausschliesslich in Bremen.



> Wir durften das GLC Coupé 350e mit Plug-in-Hybrid-Antrieb bereits testen und waren begeistert. Mit einer Systemleistung von 320 PS fährt er bis zu 34 Kilometer rein elektrisch und lässt sich in ein paar Stunden wieder zu Hause aufladen. Nutzt man die volle Batteriekapazität, kommt man auf einen Verbrauch von 2,6 Litern pro 100 Kilometer.

Mercedes GLC Coupé – Technische Daten:

Fünftüriges, fünfsitziges SUV-Coupé, Länge: 4,73 Meter, Breite: 1,89 Meter, Höhe: 1,60 Meter, Radstand: 2,87 Meter, Kofferraumvolumen: 500 bis 1'400 Liter

GLC 250 4Matic: 2,0-Liter-Vierzylinder-Benziner, 155 kW/211 PS bei 5'500 U/min, maximales Drehmoment: 350 Nm bei 1'200-4'000 U/min, 9-Stufen-Wandlerautomatik, 0-100 km/h: 7,3s, Vmax: 222 km/h, Durchschnittsverbrauch: 6,9 Liter, CO₂-Ausstoss: 159 g/km, Abgasnorm: Euro 6, Effizienzklasse: B, Preis: ab 58'600 Franken

GLC 220 d 4Matic: 2,2-Liter-Vierzylinder-Diesel, 125 kW/170PS bei 3'000-4'200 U/min, max. Drehmoment: 400 Nm bei 1'400-2.800 U/min, 9-Stufen-Wandlerautomatik, 0-100 km/h: 8,3s, Vmax: 210 km/h, Durchschnittsverbrauch: 5,0 Liter, CO₂-Ausstoss: 131 g/km, Abgasnorm: Euro 6, Effizienzklasse: A, Preis: ab 56'700 Franken

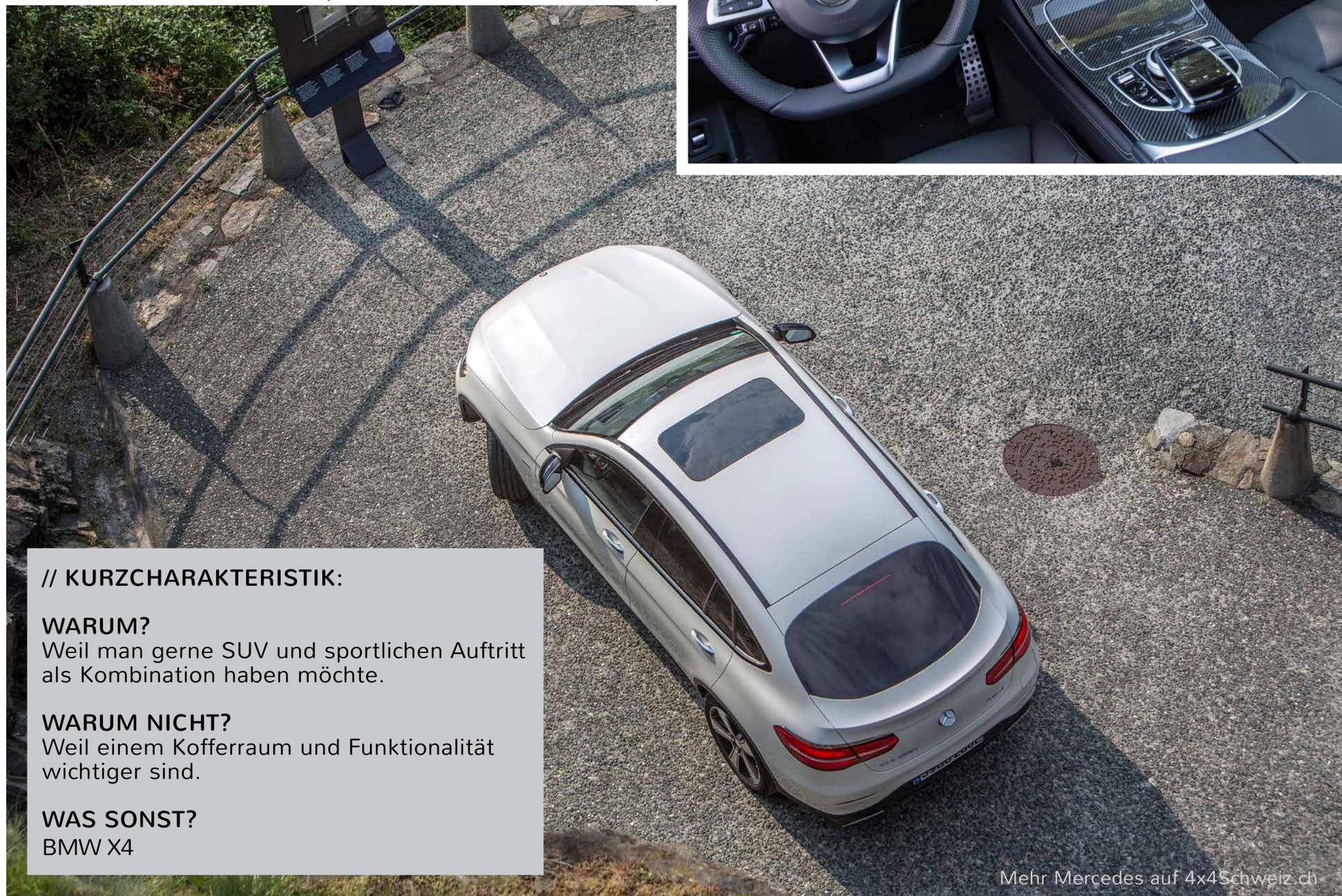
GLC 250 d 4Matic: 2,2-Liter-Vierzylinder-Diesel, 150 kW/204 PS bei 3'800 U/min, max. Drehmoment: 500 Nm bei 1'600-1'800 U/min, 9-Stufen-Wandlerautomatik, 0-100 km/h: 7,6s, Vmax: 222 km/h, Durchschnittsverbrauch: 5,0 Liter, CO₂-Ausstoss: 131 g/km, Abgasnorm: Euro 6, Effizienzklasse: A, Preis: ab 57'700 Franken



< Der GLC 250 d 4MATIC wird erfahrungsgemäss die gefragteste Motorisierung der Schweiz sein.



> Der Arbeitsplatz des neuen Mercedes GLC Coupé

**// KURZCHARAKTERISTIK:****WARUM?**

Weil man gerne SUV und sportlichen Auftritt als Kombination haben möchte.

WARUM NICHT?

Weil einem Kofferraum und Funktionalität wichtiger sind.

WAS SONST?

BMW X4

Mehr Mercedes auf 4x4Schweiz.ch

// PEUGEOT 2008: Rallye Dakar - ohne 4x4.

WIR WÜRDEN GAR NICHT BEMERKEN, DASS DER PEUGEOT 2008 KEINEN 4x4 HAT, VERSPRACH MAN UNS. NORMALERWEISE BERICHTEN WIR HIER JA AUSSCHLIESSLICH ÜBER ALLRADFAHRZEUGE. ALS WIR ALLERDINGS VON PEUGEOT ZUR TESTFAHRT DES GELIFTETEN 2008 EINGELADEN WURDEN, KAMEN WIR ECHT INS GRÜBELN. DENN OBWOHL DER PEUGEOT 2008 KEINEN ALLRADANTRIEB HAT, SONDERN NUR EIN SOGENANNTES GRIP-CONTROL-SYSTEM, WOLLTEN WIR UNS DIE CHANCE NICHT ENTGEHEN LASSEN, EINMAL DIE ZIVILE VERSION DES DAKAR-SIEGER-AUTOS ZU TESTEN. UND DER PRESSECHIEF SAGTE UNS NOCH, DASS SEI EIN GUTES AUTO UND EIN WIRKLICH GUTES GRIP-SYSTEM...

// Peugeot hatte keine Mühen gescheut und in voller Euphorie wohl eine Extraschaufel Sand zu viel draufgelegt. Wir müssen zugeben, ein leichtes Grinsen konnten wir uns nicht verkneifen, als der 2008 beim ersten Anlauf auf der Grip-Control-Teststrecke im tiefen Sand stecken blieb. Fairerweise muss man aber auch dazu sagen, dass das nicht am Versagen des Grip-Control-Systems lag, sondern schlichtweg an der fehlenden Bodenfreiheit. Oder an zu viel Sand. Oder an beidem.

Dass der 2008 mit dem richtigen Fahrer hinter dem Steuer (okay, plus ein paar technische Modifikationen, aber immer noch ohne 4x4) sehr wohl durch Sand, Schlamm und Geröll kommt, müssen wir an dieser Stelle glaub nicht erwähnen, Das Foto rechts sagt mehr als 1000 Worte.



> Siegerauto der Dakar 2016: Peugeot DKR 2008

// HIER IST EIN VIDEO:

Bitte laden Sie sich das kostenlose App von 4x4Schweiz für iPad und Android-Tablets für ein optimales Lesevergnügen.

Ohne das Grip-Control-System würde ein Fahrzeug wegen der Antisschlupfregelung hier im Sand stecken bleiben, da keines der Räder mehr Traktion hat und das System nicht mehr weiss wohin mit der Antriebskraft. Das Grip-Control-System lässt hier im Sandmodus den beiden Antriebsrädern einen gewissen Schlupf (deswegen auch die durchdrehenden Räder) um auch auf lockerem Untergrund Vortrieb zu garantieren und ein Festfahren zu vermeiden.

Das Mini-SUV Peugeot 2008 ist mit weltweit 585'000 verkauften Einheiten für die Franzosen ein Erfolgsmodell.

Neu gestaltet zeigt sich vor allem die Front, die nun einen steiler stehenden, grösseren Kühlergrill trägt. Den kraftvollen Eindruck verstärken verbreiterte Radkästen und Schutzblechplankung aus kratzfestem Plastik. Am Heck gibt es Leuchten in neuem Design. Ansonsten bleibt der mit 4,16 Meter Länge handliche Peugeot unverändert. Überzeugen können somit weiterhin das ordentliche Platzangebot vorne, der Kofferraum mit der niedrigen Ladekante und die flach umlegbaren Rücksitze. Das Platzangebot im Fond ist aber allenfalls Durchschnitt. Der 2008 will aber auch kein Reisemobil sein, sondern ein Stadt-SUV und entsprechend handlich fährt er sich. Auch dank des extra kleinen Lenkrads – eine Peugeot-Besonderheit wie auch die oberhalb des Kranzes montierten Instrumente. Sie sollen dem Fahrer helfen, den Blick möglichst wenig von der Strasse zu wenden. Nach hinten ist die Übersicht wie bei den meisten modernen Autos allerdings eher mau, da passt es gut, dass die Franzosen im Zuge des Facelifts nun auch eine Rückfahrkamera für das kleine SUV anbieten. Wer es noch einfacher haben will, kann jetzt zudem einen elektronischen Assistenten ordern, der das Rangieren komplett übernimmt. Auch an anderer Stelle wurde technisch nachgerüstet. So koppelt sich das hübsche und ergonomisch günstig platzierte Infotainment-System nun auch mit Apple- und Android-Handys, ein kamerabasierter Notbremsassistent für den Stadtverkehr soll Auffahrunfälle verhindern.

Das Grip-Control-System hat 5 Betriebsarten: Standard, Schnee, Gelände, Sand und ESP off und passt damit das Fahrverhalten an die jeweiligen Geländebedingungen an. Dabei greift es elektronisch in die Schlupfregelung ein - d.h. beispielsweise bei Schneeglätte werden die Räder beim Anfahren etwas ein-

gebremst, bis einer der Reifen auf dem glatten Untergrund Halt findet. Danach wird die Kraft jeweils auf das Rad mit der besseren Traktion verteilt.

Die Preise für den neuen Peugeot 2008 starten bei 18'900 Franken. Grip-Control gibt es allerdings erst ab der Ausstattungsvariante Allure (PureTech 110 S&S 5 Gang-Schaltgetriebe). Oder man wählt die fast vollausgestattete GT Line (PureTech 110 S&S 5 Gang-Schaltgetriebe) inkl. Grip-Control für 28'550 Franken.



> **Siegerteam der Dakar 2016: Stephane Peterhansel (FRA) und Cyril Despres (FRA) Team Peugeot Total feiern den Sieg. „Mister Dakar“** Stephane Peterhansel krönte seine erfolgreiche Karriere mit seinem zwölften Triumph. Sechs Mal gewann er als Motorradfahrer. Nun eroberte er im Alter von 50 Jahren seinen sechsten Sieg bei den Automobilen mit dem Peugeot 2008 DKR.

«Unser Ziel war es, der erste Hersteller zu werden, der die Rallye Dakar mit einem zweiradgetriebenen Dieselfahrzeug gewinnt.»

Bruno Famin, Direktor Peugeot Sport



«Nach einer detaillierten Studie der beiden Konzepte haben wir uns für den Zweiradantrieb entschieden, da dieser einige interessante Vorteile bietet.»

Pallier, der technische Projektmanager. „Im Rallye-Raid-Sport dürfen Fahrzeuge mit Zweiradantrieb mit einem deutlich geringeren Gewicht antreten. Zudem sind grössere Reifen erlaubt, was bei den unterschiedlichen Streckenbedingungen ein Vorteil ist. Ein weiterer wichtiger Faktor ist, dass das Reglement einen erheblich kürzeren Frontüberhang erlaubt. Der 2008 DKR könnte daher vertikal eine Wand hochfahren. Aber auch die Federwege sind mit 460 statt 250 Millimetern gegenüber den Allradlern grösser. Das verbessert die Fähigkeiten des Autos in Dünen und auf unebenem Terrain. Das ist bei der „Dakar“ ein grosser Vorteil.“ Der 4x2-Antrieb passt zudem perfekt zu Peugeot. „Da der Serien-2008 über Zweiradantrieb und die optimierte Antriebstechnologie Grip Control verfügt, macht es Sinn, dass der 2008 DKR ebenfalls zwei angetriebene Räder hat.“

Mit dem 2008 DKR haben die Peugeot-Techniker ein extrem kompaktes Fahrzeug geschaffen. Als Triebwerk diente ein

„Wie in Le Mans, wo wir auf ein geschlossenes LMP1-Fahrzeug gesetzt haben, treten wir auch diesmal mit einem innovativen Konzept an“ erklärt Famin weiter. „Im Rallye-Raid-Sport stellt sich die Frage, ob man auf Vierrad- oder Zweiradantrieb setzt. Dünen, Berge, trockene Flussbetten, Geröll, extrem hohen Temperaturen, Sand- und Salzwüsten stellen höchste Anforderungen an Mann und Maschine. „Nach einer detaillierten Studie der beiden Konzepte haben wir uns für den Zweiradantrieb entschieden, da dieser einige interessante Vorteile bietet.“

Um den verschiedenen Antriebsideen bei der Rallye Dakar gleiche Siegchancen zu ermöglichen, wird der Traktionsnachteil der 4x2-Fahrzeuge gegenüber den 4x4-Fahrzeugen durch das Reglement mit verschiedenen Massnahmen nivelliert. „Ein entscheidender Faktor im Motorsport ist das Gewicht“, erklärt Jean-Christophe

340 PS starker V6-Turbodiesel-Mittelmotor. „Es hat uns einiges an Kopfzerbrechen bereitet, die gesamte Technik auf so wenig Platz unterzubringen“, gibt Pallier zu. „Aber kleine Fahrzeuge sind auf kurvigen, der Rallye-WM ähnlichen Streckenabschnitten einfacher zu fahren.“

// Rallye Dakar:

Die Rallye Dakar ist das berühmteste Langstrecken- resp. Wüstenrallye der Welt. Von 1978 bis 2007 einmal jährlich hauptsächlich auf dem afrikanischen Kontinent ausgetragen. Im Jahr 2008 wurde die Rallye Dakar aufgrund einer Terrordrohung abgesagt. Seit 2009 findet sie aus Sicherheitsgründen auf dem südamerikanischen Kontinent statt.

Mehr Rallye Dakar auf www.4x4schweiz.ch



Peugeot 2008 - Technische Daten:

Fünftüriges, fünfsitziges SUV der Kleinwagenklasse, Länge: 4,16 Meter, Breite: 1,74 Meter, Höhe: 1,56 Meter, Radstand: 2,54 Meter, Kofferraumvolumen: 350 – 1'194 Liter.

1,2-Liter-Dreizylinder-Turbobenziner: 81 kW/110 PS, 5 Gang Schaltgetriebe, maximales Drehmoment: 205 Nm bei 1'500 U/min, Vmax: 191 km/h, 0-100 km/h in 9,9 s, Durchschnittsverbrauch: 4,4 Liter, CO2-Ausstoss 103 g/km, Effizienzklasse A, Preis: ab 28'550 Franken inkl. Grip-Control (GT Line)

1,2-Liter-Dreizylinder-Turbobenziner: 96 kW/130 PS, 6 Gang Schaltgetriebe, maximales Drehmoment: 230 Nm bei 1'500 U/min, Vmax: 200 km/h, 0-100 km/h in 9,3 s, Durchschnittsverbrauch: 4,8 Liter, CO2-Ausstoss 110 g/km, Effizienzklasse A, Preis: ab 29'750 Franken inkl. Grip-Control (GT Line)

1,2-Liter-Dreizylinder-Turbobenziner: 81 kW/110 PS, 6-Gang-Automatikgetriebe, maximales Drehmoment: 205 Nm bei 1'500 U/min, Vmax: 191 km/h, 0-100 km/h in 9,9 s, Durchschnittsverbrauch: 4,4 Liter, CO2-Ausstoss 103 g/km, Effizienzklasse A, Preis: ab 28'550 Franken inkl. Grip-Control (GT Line)

1,6-l-Vierzylinder-Diesel: 88 kW/120 PS, maximales Drehmoment: 300 Nm bei 1'750 U/min, Vmax: 192 km/h, 0-100 km/h: 9,6 s, Durchschnittsverbrauch: 3,7 l/100 km, CO2-Ausstoss: 96 g/km, Effizienzklasse A+, Preis: ab 32'220 Franken (GT Line)



// KURZCHARAKTERISTIK: Peugeot 2008

WARUM?

Weil ich das Mini-SUV nur in der Stadt fahre.

WARUM NICHT?

Weil ich doch ab und zu an den Strand will.

WAS SONST?

Opel Mokka, Renault Captur, Nissan Juke

Mehr Peugeot auf 4x4Schweiz.ch

// SEAT ATECA: erster seiner Art.



SEAT SCHAUT DEM SUV-BOOM NICHT LÄNGER TATENLOS ZU UND KONTERT, WENN AUCH SPÄT, MIT DEM ATECA – UND OFFENSICHTLICH FAHREN DIE SPANIER SEHR GUT DAMIT.

// Wie gut diese Autogattung zu Seat passt, zeigt allein schon die Anzahl der Vorbestellungen. Nie zuvor in der Firmengeschichte von Seat haben so viele Kunden bereits „blind“ bestellt, das heisst, gekauft, ohne den Wagen auch nur einen Meter bewegt zu haben. Das zeugt von viel Vertrauen in den Hersteller, einerseits. Und, mittlerweile weiss fast ein jeder: Seat bedient sich aus dem technischen Baukastensystem des Volkswagen-Konzerns. Mit anderen Worten: In jedem Ateca fährt auch ein Stück Golf oder Polo mit.

Optisch zeigt sich der stolze Spanier betont kantig, ganz nach Art des Hauses, und erinnert in der Linienführung an den León. Als Besonderheit liessen sich die Designer LED-Tagfahrleuchten einfallen, die auch gleichzeitig die Funktion des Blinkers übernehmen. Und als sogenanntes „Welcome-Light“, schickt ein Lichtspot unter dem Aussenspiegel Signatur und Namen des Autos auf den Strassenbelag, sobald man die Türen entriegelt hat.

Mit 4,36 Metern ist der Ateca – der Name entstammt einer spanischen Stadt – so gross wie die erste Tiguan-Generation und zeigt damit vor allem der asiatischen und französischen Konkurrenz die Stirn. „Wir zielen hauptsächlich auf den Nissan Qashqai“, sagt Ulrich Selzer, bei Seat zuständig für den weltweiten Vertrieb. Ein Grund auch, warum der Preis des kompakten Spaniers bei 19'250 Franken (mit Allrad ab 30'350 Franken) beginnt.

Allerdings kristallisierte sich schon bei den Vorbestellungen heraus, dass 70 Prozent der Kunden zur besten Version „Xcellence“ griff. Motto: Wenn schon, denn schon. Erwähnt sei der Einstiegs-Ateca dennoch, unter seiner Haube werkelt ein kleiner

Dreizylinder-Benziner mit 115 PS, den Seat Entwicklungschef Matthias Rabe ohne flaes Gefühl im Magen freigegeben hat. „Der kleine TSI ist mit dem Ateca in keiner Weise überfordert“, so Rabe. Dennoch, unsere Empfehlung für den Ateca lautet, wie sollte es auch anders sein: 4Drive!

Mit Allradantrieb gibt es den hervorragenden Vierzylinder-Turbobenziner mit 150 PS. Er läuft ruhig und geschmeidig und entwickelt sein maximales Drehmoment von 250 Newtonmeter so früh (1'500/min), wie man es sonst nur von einem Dieselmotor kennt. Eher für Viel- und Langstreckenfahrer gedacht ist das Diesel-Topmodell 2.0 TDI mit entweder 150 oder gar 190 PS. Letzteren gibt es mit einem 7-Gang-Doppelkupplungsgetriebe, DSG genannt.

Es überrascht nicht, wie präzise, locker und leicht sich der Ateca bewegen lässt. Denn die technische Grundlage bildet die MQB-A1-Plattform von VW und bei der Entwicklung wurde besonderen Wert auf Leichtbau und Agilität gelegt. „Kein Wettbewerber im Vergleich fährt sich handlicher“, versichert Chefentwickler Rabe. Sehr angenehm ist zudem das niedrige Geräuschniveau. Auch beim Innenraum weiss man, woher der Ateca im Ursprung stammt. Das Cockpit ist im VW-typischen Layout neigt sich dem Fahrer zu, ist funktional, übersichtlich und ohne Firlefanz. Einziges Gimmick: Die rote Schrift auf dem Starterknopf pulsiert, sobald man ins Auto einsteigt. Auf das vor knapp zwei Jahren im Audi TT eingeführte virtuelle Cockpit, wie es jetzt auch im Audi A3 und demnächst im Golf Einzug hält, müssen Ateca-Anwärter verzichten. Es bleibt bei klassischen Rundinstrumenten mit realen Ziffern und Zeigern.

Sitzposition und Raumgefühl geben keinen Anlass zu Kritik. Auch hinten sind Erwachsene ordentlich untergebracht. Eine verschiebbare Rücksitzbank wie im neuen Tiguan gibt es nicht. Dafür können die Lehnen vom Kofferraum aus flachgelegt werden, schaffen so bis zu 1'579 Liter (bei der Allradversion) Ladevolumen. Das ist mehr als der neue Volvo-Kombi V90 zu bieten hat. Bei aufgestellten Lehnen sind es recht anständige 485 Liter. Optional steht eine elektrische Heckklappe mit Gestensteuerung zur Verfügung. Sie lässt sich mit einem Fusschwenk nicht nur berührungslos öffnen, sondern auch wieder schliessen. „Zudem haben wir die niedrigste Ladekante im Segment“, sagt Entwicklungschef Rabe.

In Sachen Konnektivität bedient sich Seat aus dem Modularen Infotainment Baukasten der zweiten Generation. Sämtliche Smartphone-Betriebssysteme lassen sich problemlos mit dem Auto verknüpfen. Ausserdem gibt es eine kabellose Ladeschale fürs Handy. Auch bei den Assistenzsystemen fährt der Ateca auf Höhe der Zeit. Im Stopp & Go-Verkehr bremst und lenkt der Wagen selbstständig. Allerdings funktioniert die Sache nicht mit manuellem Getriebe, sondern nur mit DSG. Neu ist der Notfallassistent. Hier hält das Auto automatisch an und bleibt in der Spur, falls der Fahrer ohnmächtig wird. Und wer keine Lust mehr hat, selbst einzuparken, auch dies regelt die Elektronik. Seats jüngste Schöpfung ist nicht nur das erste SUV des Hauses, sondern auch das erste Modell, das selbstständig in die Lücke setzt – längs wie quer zur Fahrbahn.



// KURZCHARAKTERISTIK: Seat Ateca

WARUM?

Weil Grösse, Qualität, Package und Preis stimmen.

WARUM NICHT?

Weil man noch den alten Tiguan weiterfahren möchte.

WAS SONST?

Nissan Qashqai, Renault Kadjar.



Seat Ateca 4Drive - Technische Daten:

Fünftüriges, fünfsitziges Kompakt-SUV mit Allradantrieb, Länge: 4,36 Meter, Breite: 1,84 Meter (mit Spiegel 2,08 Meter), Höhe: 1,60 Meter, Radstand: 2,64 Meter, Kofferraumvolumen: 485-1579 Liter.

Seat Ateca 1.4 TSI 4Drive: 1,4-Liter-Vierzylinder-Benziner, 150 PS, 250 Nm Drehmoment, manuelles 6-Ganggetriebe oder wahlweise 6-Gang-DSG, 0-100 km/h: 8,5 s, Vmax: 201 km/h, Durchschnittsverbrauch: 5,3 Liter, CO₂-Ausstoss: 124 g/km, Abgasnorm: Euro 6, Effizienzklasse: B, Preis: ab 30'450 Franken, mit DSG ab 32'250 Franken

Seat Ateca 2.0 TDI 4Drive: 2,0-Liter-Vierzylinder-Diesel, 150 PS, 340 Nm Drehmoment, manuelles 6-Ganggetriebe, 0-100 km/h: 8,5 s, Vmax: 201 km/h, Durchschnittsverbrauch: 4,5 Liter, CO₂-Ausstoss: 116 g/km, Abgasnorm: Euro 6, Effizienzklasse: B, Preis: ab 33'550 Franken

Seat Ateca 2.0 TDI 4Drive: 2,0-Liter-Vierzylinder-Diesel, 190 PS, 400 Nm Drehmoment, 7-Gang-DSG, 0-100 km/h: 7,0 s, Vmax: 212 km/h, Durchschnittsverbrauch: 4,9 Liter, CO₂-Ausstoss: 130 g/km, Abgasnorm: Euro 6, Effizienzklasse: B, Preis: ab 40'450 Franken

Mit diesem Film gibt uns Seat einen kleinen Einblick in den aufwendigen Design- und Entstehungsprozess eines neuen Fahrzeugs. Von der ersten Skizze bis zum fertigen Ateca dauerte es insgesamt 1400 Tage.

> Nimmt der Fahrer Platz, pulsiert ein Lichtring um den beleuchteten Startknopf im Takt eines Herzschlags: die Heart-beat Funktion. Licht ist im Interieur ein generelle ein wichtiges Thema bei Seat: Ambientbeleuchtung und Welcome-Light sorgen für ein heimeliges Gefühl.



// HIER IST EIN VIDEO:

Bitte laden Sie sich das kostenlose App von 4x4Schweiz für iPad und Android-Tablets für ein optimales Lesevergnügen.



VW AMAROK: ein Arbeiter im Sonntagskleid.

MITTELGROSSE PICK-UPS SIND DAS MODELL DER STUNDE. NACHDEM DIE EUROPÄISCHEN HERSTELLER DAS SEGMENT DER ALLRAD-PRITSCHENWAGEN LANGE VERNACHLÄSSIGT HABEN, STÜRMEN SIE NUN DIE TRADITIONELLE BASTION VON TOYOTA, NISSAN UND FORD. VOLKSWAGEN HAT MIT DEM AMAROK DIESEN SCHRITT BEREITS 2010 ERFOLGREICH GESCHAFFT UND IST SEITDEM EIN ANERKANNTES MITGLIED DER ARBEITERZUNFT.

// Allerdings zwingt die Neuheiten-Schwemme im Lastesel-Segment die Hersteller der ersten Stunde zum Handeln. Hilux, Navara und der Ranger haben es bereits vor gemacht, nun erhält auch der Amarok, relativ früh für ein Nutzfahrzeug, ein Facelift. Eine Front im PW-Stil, ein schickerer Innenraum und ein V6-Diesel. VW hat den Pick-up Amarok sechs Jahre nach Markteinführung gründlich modernisiert.

Upsizing statt Downsizing: Wo andere Marken sich den Gepflogenheiten der Europäer anpassen, legt VW im Amarok mit dem Sechszylinder sogar noch eine Schippe drauf.

Unter der grossen Amarok-Haube wummert erstmalig und ausschliesslich ein Sechszylinder-Diesel, wie er in ähnlicher Form auch im Porsche Cayenne oder Audi zum Einsatz kommt, mit drei Litern Hubraum und in drei Leistungsstufen verfügbar: 163 PS, 204 PS oder 224 PS – und er wird auch die Euro-6-Vorschriften einhalten.

In seiner stärksten Version stürmt der Pick-up recht beeindruckend los. Er beschleunigt nicht nur schneller und zieht kräftiger durch als seinen vierzylindrigen Konkurrenten, er zeigt auch einen Nutzfahrzeug-untypisch guten Antriebskomfort. Das liegt aber nicht allein am laufruhigeren Sechszylinder, denn neben einem Schaltgetriebe steht auch eine selbst im PW-Segment bislang eher seltene Achtstufen-Wandlerautomatik von ZF (wie bei BMW, Jeep oder Jaguar) zur Wahl, die komfortabel und

zügig schaltet und den Motor nicht mit unnötig hohen Drehzahlen belästigt. Und als ob das nicht schon genug wäre, beim 224-PS-Motor wird der Allradantrieb nicht nur simpel per Kuppelung zugeschaltet, sondern arbeitet nach Audi-Quattro-Manier (Torsen-Zentralfeder) permanent.

Porsche-Motor, Audi-Allrad, Achtgangautomatik? Ist der Amarok überhaupt noch ein Nutzfahrzeug? Ja, absolut. Auch wenn der 5.23 Meter lange Wolfsburger nun vermehrt SUV-Kunden ansprechen soll, gehen die klassischen Pick-up-Tugenden nicht verloren: So passt auf die Ladefläche des viertürigen Amarok beispielsweise immer noch eine Europalette quer und Nutzlasten von über einer Tonne sind je nach Ausstattung möglich. Durch das bis auf 550 Newtonmeter gestiegene maximale Drehmoment klettert die Anhängelast des überarbeiteten VW Amarok auf bis zu 3,5 Tonnen.

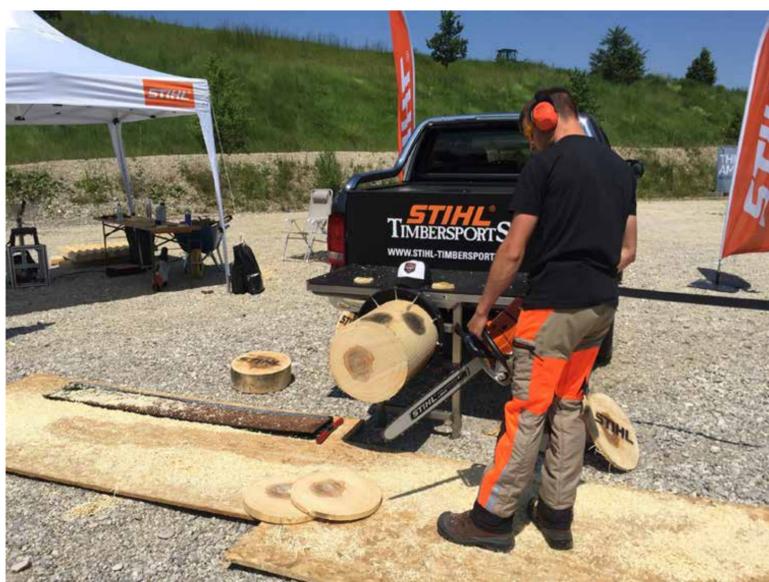
Im Herbst startet der überarbeitete VW-Pick-up mit dem Sondermodell Aventura in den Markt. Es umfasst den 224 PS starken V6 TDI, 4Motion-Allradantrieb und Achtgang-Automatik sowie eine in Wagenfarbe lackierte Sportsbar (Verlängerung der Doppelkabine), 20-Zoll-Felgen, Bixenon-Scheinwerfer und LED-Tagfahrlicht.

Mit der Doppelkabine liegt der künftige Schwerpunkt klar auf ein grosszügiges wie gut ausgestattetes Interieur. Zur umfangreichen Ausstattung des Aventura gehören neben Klima-



anlage, Bluetooth-Anschluss fürs Telefon und Edelstahl-Pedalerie auch besonders rückenfreundliche, 14-fach verstellbare Komfortleder-sitze mit Sitzheizung. Das Multifunktionsdisplay zwischen den Rundinstrumenten ist beim Launchmodell farbig und hat eine 3D-Anzeige, bedient wird es über das Multifunktions-Lederlenkrad. Die Achtgang-Automatik kann über Schaltwippen gesteuert werden. Über den Touchscreen des Infotainmentsystems greift man zudem bei Bedarf auf Apps des Smartphones zu.

Ab dem zweiten Quartal 2017 gibt's den Amarok mit dem 163 PS starken V6 TDI, Heckantrieb, der abgespeckten Ausstattungslinie Trendline ab einem Einstiegspreis von 31'320 Franken.



< Die Arbeit liegt ihm in den Genen: trotz chicem Sonntagskleid bleibt der Amarok ein taugliches Nutzfahrzeug.



VW Amarok – Technische Daten:

Viertüriger Pick-up mit fünf Sitzplätzen (Doppelkabine), Länge: 5,25 Meter, Breite: 2,23 Meter, Höhe: 1,82 Meter, Radstand: 3,10 Meter, Anhängelast bis zu 3,5 Tonnen, Ladefläche 2,52 qm, 1,55 x 1,62 m

3,0-Liter-V6-Dieselmotor, Allradantrieb, Achtgangautomatik, 165 kW/224 PS, max. Drehmoment 550 Nm, null bis 100 km/h in 7,9 s, Vmax 193 km/h, Verbrauch 7,6 l/100 km, CO₂-Emission 199 g/km, Preis ab ca. 57'000 Franken



// KURZCHARAKTERISTIK: VW Amarok:

WARUM?

Weil einem die heutigen SUV zu glatt gelutscht sind.

WARUM NICHT?

Weil die Konkurrenz die günstigeren Pick-ups baut.

WAS SONST?

Nissan Navara, Ford Ranger, Mitsubishi L200,
Toyota Hilux.



Mehr Volkswagen auf 4x4Schweiz.ch

// FORD EDGE: Zum Reisen geschaffen.



MIT DEM EDGE KÖNNTE FORD EIN HANDFESTER ERFOLG GELINGEN. DENN ERSTENS SIND SUV NICHT NUR IN DER SCHWEIZ GEFRAGTER DENN JE, UND ZWEITENS IST DER GROSSE BROCKEN EIN KOMFORTABLER AUGENSCHMEICHLER AUF 4,81 METERN LÄNGE. FÜR MINDESTENS 49'800 FRANKEN GIBT ES EINEN 132 KW/180 PS STARKEN DIESELMOTOR MIT 6-GANG SCHALTGETRIEBE. DIE STÄRKERE VERSION (154 KW/210 PS) KOSTET 6'400 FRANKEN MEHR UND IST DAFÜR UNTER ANDEREM AUCH MIT EINEM 6-GANG-DOPPELKUPPLUNGSGETRIEBE AUSGESTATTET.

// Da steht er nun, der Ford Edge. Ein ausladender Wagen von 4,81 Metern Länge und zu Preisen ab 49'800 Franken. Für das Geld gibt es einen 180 PS starken Dieselmotor, der sich auf 100 km 5,8 Liter Diesel genehmigt. Für die stärkere Version (210 PS) werden 6'400 Franken Aufpreis fällig – der Verbrauch fällt gleich aus. Mehr Auswahl gibt es (noch) nicht, angetrieben werden alle Räder, und Interessenten mit Benzin im Blut müssen ein US-Modell importieren. Stichwort USA. Dort wird der Edge schon seit vielen Jahren angeboten. Und überhaupt – Ford-Geländewagen sind kein neues Thema, auch den grossen Explorer hat es hierzulande schon gegeben.

Doch der Edge ist schöner, stylischer, irgendwie gar kein richtiger Geländewagen mit seinem betont flachen Dach. Daher wird auf eine Untersetzung ebenso verzichtet wie auf mechanische Sperren. Fahrzeug-Gesamtentwicklungschef Matthias Tonn erklärt, dass der Hersteller sogar über eine Frontantrieb-Variante sinniere. Peinlich nur, wenn man dann mit einem SUV im Schnee steckenbleibt.

Ford selbst spricht von einem Premium-SUV. Zumindest die äussere Optik überzeugt auf Anhieb. Der grosse Allrounder macht einen wertig-soliden Eindruck, mutet ein bisschen exklusiv an – womöglich liegt es an der coupéhaften Silhouette. Die zackigen

Scheinwerfer verströmen einen Hauch Futurismus, und der je nach Modell-Linie schwarz eingefärbte Grill dreht die Wirkung ins Sportliche.

Innen dagegen ist der grosse Ford gar nicht so emotional. Nicht dass er schlecht verarbeitet wäre, im Gegenteil, aber bei der Materialauswahl herrscht Sachlichkeit vor. Es dominieren graue Kunststoff-Flächen. Vielleicht müssen es die luxuriöseren Vignale-Ausführungen mit einem Plus an verwendeter Rindshaut-Menge richten. Dafür präsentieren sich die Bedienelemente ähnlich aufgeräumt wie in den Modellen Galaxy und Mondeo, und das Navigationssystem kann sich sehen lassen. Vor allem arbeitet der Elektronik-Lotse schnell und präzise. Der grosse Touchscreen reagiert sensibel auf Eingabebefehle – so macht neben der Navi-Steuerung auch das allgemeine Zappen durch die Menüs richtig Spass. Beim Kombiinstrument mit einer Mischung aus feststehenden Skalen und elektronischem Display wird das Infotainment-Angebot fortgesetzt: So kann man die Pfeile für die Routenführung wahrnehmen, ohne den Blick von der Strasse zu wenden.

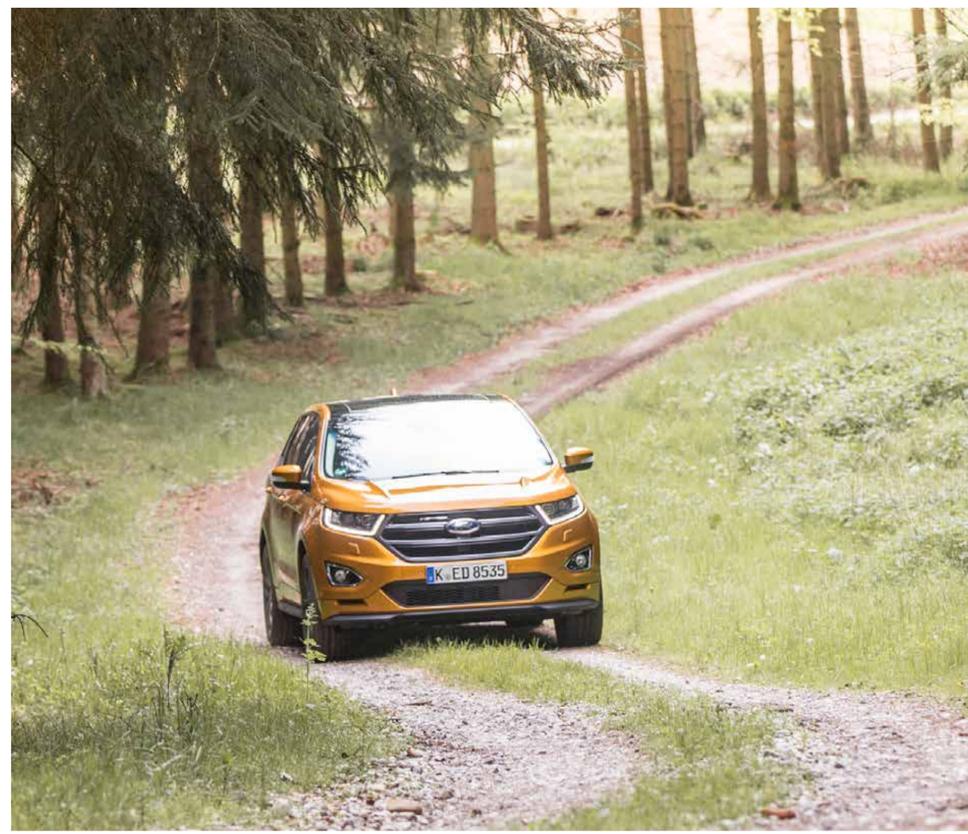
Apropos Strasse. Per Knopfdruck erwacht der zwei Liter grosse Diesel zum Leben, der mal mit einfacher und mal mit doppelter Turboaufladung an den Achsen zerrt. Das heisst: Unter griffigen

Bedingungen zerrt er zunächst nur an der Vorderachse. Sobald ein Quäntchen Schlupf auftritt, verteilt die Lamellenkupplung im Mitteldifferenzial die Antriebskraft innerhalb von 20 Millisekunden auch an die Hinterräder - das ist ungefähr zwanzig mal schneller als ein Augenzwinkern.

„Ford kann Fahrwerk. Schon immer“, sagte ein Kollege zu mir während der Testfahrt.

Das gilt übrigens auch für die Ausgabe mit 210 Pferdchen. Die gibt sich auf dem Papier wilder als in der Realität. Der starke Edge ist beileibe kein langsames Auto, aber eben auch kein Stürmer. Mit dezentem Nachdruck versetzt der dank offensichtlich üppiger Dämmung nur schwach durchklingende Motor den 4x4 in Fahrt und mimt den souveränen Gleiter. Die 180 PS-Variante macht es nur leicht phlegmatischer (9,9 zu 9,4 Sekunden von 0 auf 100 km/h), wirkt durch das manuelle Getriebe aber nicht ganz so distinguiert. Zwar rastet der Schalthebel präzise ein, doch jedes Einkuppeln erschüttert die Fahrgastzelle kurzzeitig. Hier könnte etwas Feintuning abhelfen. Wäre die Basis-Maschine doch nur mit Automatik lieferbar. Schwamm drüber.

Dafür federt der Edge überragend und liegt satt auf der Strasse. Er hat einen nahezu unerschütterlichen Geradeauslauf und spult Strecke mühelos ab, bei Bedarf auch mit hohem Tempo. Dieser Ford ist der beste derzeit im Programm befindliche Reisewagen der Marke. Einer übrigens, dem aktive und passive Sicherheit ebenso keine Fremdwörter sind wie praktischer Nutzen – immerhin können mehr als 1'800 Liter Gepäck eingeladen werden. Die Ingenieure haben ausserdem alles Erdenkliche an Technik in den Edge gepackt – vom autonomen Bremssystem über den Einpark-Automaten bis hin zum Radar-Tempomat. Darüber hinaus gibt es hinten Gurtairbags – ein Feature, das sonst nur noch die noble Mercedes S-Klasse anbietet. Und selbstredend werden nächtliche Strassen wunschgemäss mit adaptiven LED-Scheinwerfern ausgeleuchtet. Gegen Aufpreis wandern sogar klimatisierte Sitze in den Innenraum. Man darf gespannt sein, bei welcher Klientel der Edge wildern wird. Denn während er von den Abmessungen einen guten BMW X5-Konkurrenten abgibt, passt das Motorenprogramm eher in die Mittelklasse. Schlussendlich basiert auch er auf der gleichen Plattform wie Galaxy und Mondeo. Und die gehören nun einmal der Mittelklasse an, wenn auch mit leichter Überlänge.



< Ford platziert den neuen Edge als Premium-SUV. Auch, weil das Flaggschiff neben Allrad bereits serienmässig viel Ausstattung mitbringt.

> Die äussere Optik überzeugt auf Anhieb. Womöglich liegt es an der coupéhaften Silhouette.



Ford Edge - Technische Daten:

Mittelklasse-SUV, Länge: 4,81 Meter, Breite: 1,93 Meter, Höhe: 1,69 Meter, Radstand: 2,85 Meter

2,0-l-Vierzylinder-Diesel mit Turboaufladung, 132 kW/180 PS, maximales Drehmoment: 400 Nm bei 2'000 U/Min, Vmax: 200 km/h, 0-100: 9,9 s, Durchschnittsverbrauch: 5,8 l/100 km, CO₂-Ausstoss: 149 g/km, Effizienzklasse: A, ab 49'800 Franken

2,0-l-Vierzylinder-Diesel mit doppelter Turboaufladung, 154 kW/210 PS, maximales Drehmoment: 450 Nm bei 2.000 U/Min, Vmax: 211 km/h, 0-100: 9,4 s, Durchschnittsverbrauch: 5,8 l/100 km, CO₂-Ausstoss: 149 g/km, Effizienzklasse: A, ab 56'200 Franken

**// KURZCHARAKTERISTIK: Ford Edge****WARUM?**

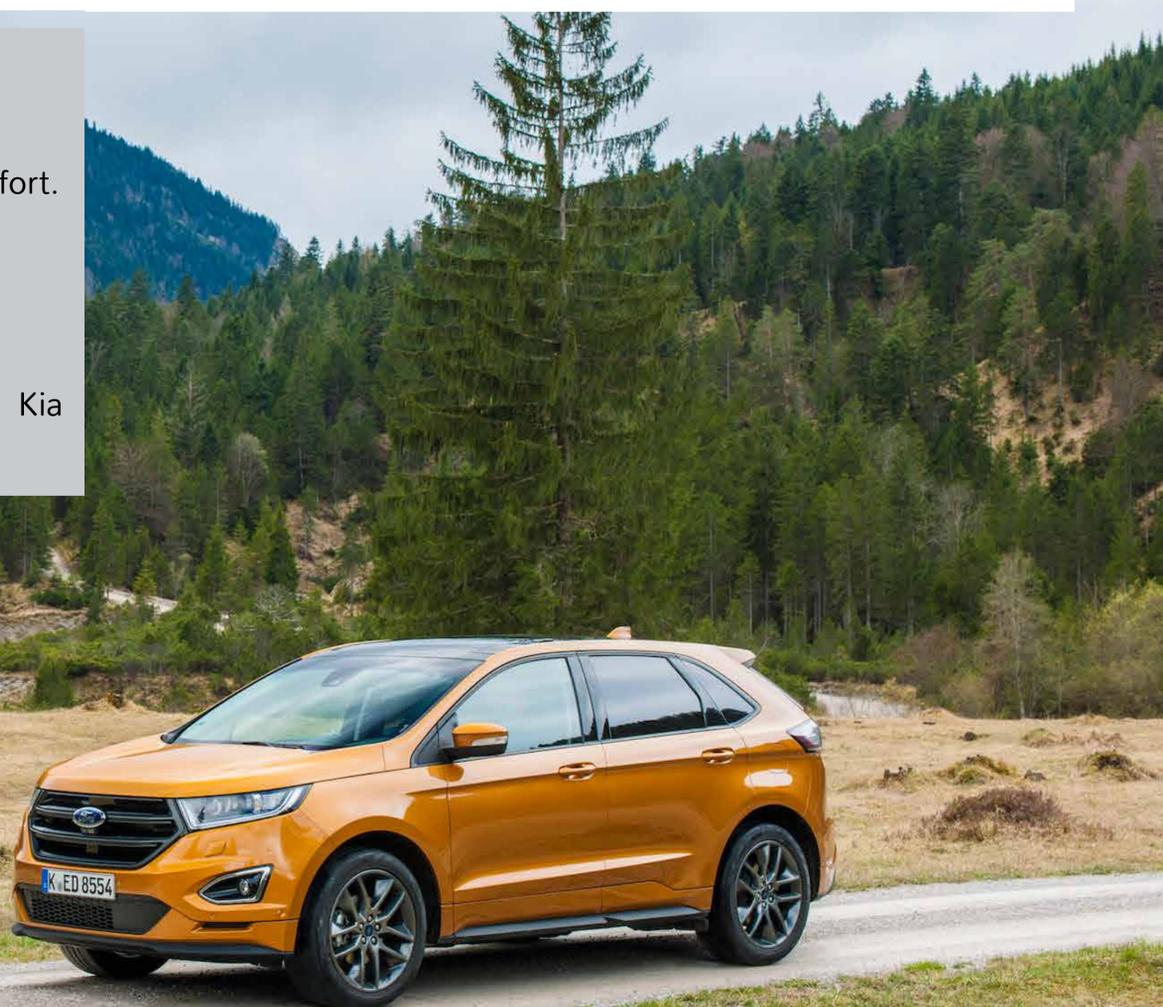
Cooler Design, poppige Farben, ausgesprochen hoher Komfort.

WARUM NICHT?

Wenig Auswahl bei den Antrieben.

WAS SONST?

BMW X5, aber auch eine Klasse darunter oder ebenso Kia Sorento, Jaguar F-Pace oder Hyundai Grand Santa Fe.



Mehr Ford auf 4x4Schweiz.ch

Dieser Ford ist der beste
derzeit im Programm be-
findliche Reisewagen der
Marke. Das liegt längst
nicht nur an seinem gros-
sen Kofferraum.





// 4x4 CABRIOS: Ein Platz an der Sonne.

ALLRAD IST NICHT NUR GUT FÜRS GELÄNDE. AUCH IN „OBEN OHNE“-FAHRZEUGEN IST DER ANTRIEB AUF VIER RÄDER SINNVOLL. ES MAG IM ERSTEN MOMENT JA VIELLEICHT ETWAS ABSURD KLINGEN, ABER SO EIN ALLRAD-CABRIO MACHT DOCH SINN. UND VOR ALLEM SPASS. JA JA, DAS MÜSSEN DIE JA JETZT SAGEN, DENKEN SIE VIELLEICHT. ABER WEIT GEFEHLT, DENN ERST NEULICH WAREN WAREN WIR MIT EINEM BMW 440I UNTERWEGS UND HABEN ES AM EIGENEN LEIB ERFAHREN.

// Zu Test- und Fotozwecken wollten wir eine kleine Passtourgen Tessin machen. Im Unterland wunderbares Wetter, Sonnenschein, paarundzwanzig Grad. Wir kamen bis kurz hinter Andermatt. Dann war fertig. Heftiges Schneetreiben setzte ein und die Fahrbahn glich innerhalb von Minuten einer Bobbahn. Keine Chance mit dem heckgetriebenen 440i. Verflixt. Hätten wir doch nur die xDrive-Version genommen.

„Viele Schweizer besitzen ein Cabriolet als Zweitwagen und nutzen es vor allem für Ausfahrten an schönen Sommertagen“, kommentierte Christoph Aebi, Direktor von AutoScout24, eine aktuelle Auswertung der Angebote auf der Occasionsplattform. „Für die Cabrio-Nachfrage und das -Angebot ist deshalb nicht primär das Wetter entscheidend, sondern die Frage, ob man sich generell einen Zweitwagen leisten möchte.“

Standen sie einst für Lebensfreude, Luxus und Freiheit, wurden sie immer mehr zu Nischenprodukten; kleine Geländewagen nehmen ihren Platz ein. Rund 40 Cabrios werden derzeit auf dem Schweizer Neuwagenmarkt angeboten. Zum Vergleich: Im durchgängig heißen Sommer vor 50 Jahren gab es noch mehr als 200 Frischluftmodelle.

Milde Sonnentage im späten Herbst und Winter wecken im Cabrio-Fahrer schier unerträgliche Sehnsüchte nach spontanen Ausfahrten. Mit offenem Verdeck, dicker Jacke, Mütze und dazu Sitz- und Nackenheizung auf voller Leistung wird die Ausfahrt auch in der kalten Jahreszeit ein Hochgenuss.

Wer das schon einmal gemacht hat, wird dieses Gefühl gut nachvollziehen können. Und wenn man dazu noch den Allradantrieb als stille Reserve hat, wird eine Winter-Cabrio-Touren zum perfekten Vergnügen. 4x4 und Cabrio sind also kein Widerspruch, sondern eine sinnvolle und Zweitwagen-sparende Kombination.

Damit es Ihnen nicht wie uns am Oberalp-Pass ergeht, zeigen wir Ihnen 8 gute Kombinationen von Erst- und Zweitwagen. Die Bandbreite an offenen Allradlern reicht von Alltagsautos bis hin zu den Supersportwagen. Besonders bei den sportlicheren Ablegern mit hoher Leistung macht sich der Allradantrieb dank besserer Traktion aber auch im Sommer schon mit jeder Menge Fahrspass bezahlt. In dieser 4x4-Cabrio-Übersicht haben wir uns auf neu bestellbare Allrader konzentriert und die Klassiker wie das Mercedes-G-Cabrio, den Land Rover Defender oder den Suzuki Vitara mal aussen vor gelassen. Über die berichten wir gerne ein ander Mal.

4x4-CABRIO



Mit Tracy Kawalik von pushpony.com (London)
und dem Jeep Wrangler Rubicon «oben ohne»
auf dem Weg in die Pyrenäen.



// AUDI A3 2.0 TDI CABRIOLET QUATTRO

Mehr Audi auf 4x4Schweiz.ch

Der kompakte Audi kommt sowohl offen als auch geschlossen ziemlich chic daher. Sogar das Heck, das bei vielen Cabrios eher zu den Problemzonen zählt, ist sehr gut gelungen. Sitzt man erst mal drin, vergisst man bisweilen, dass es ein Cabrio ist – vor allem dann, wenn man bei den Optionen „vollautomatisches Akustikverdeck“ (es funktioniert per Knopfdruck, bis Tempo 50) angekreuzt hat. Das Stoffdach ist dann mit einer zusätzlichen Schicht derart gut gedämmt, dass es sich selbst bei hohem Tempo wie in einem „normalen“ Auto anfühlt und man sogar in gemässigter Lautstärke mit seinem Beifahrer sprechen kann.

Für zwei Personen ist das A3 Cabrio genau richtig dimensioniert, sogar um in die Ferien zu fahren. Das Ladevolumen beträgt bei geschlossenem Dach 320 Liter (bei geöffnetem Dach

287 Liter). Wem das nicht reicht, kann die Rücksitzlehnen noch umklappen. Das knackig-komfortable Fahrwerk harmoniert mit dem 2.0 TDI-Motor in bekannter Audi-Manier. Unebenheiten nimmt der A3 gelassen hin, liegt satt auf der Straße, bleibt in der Kurve lange neutral und lässt sich dank der direkten Lenkung sehr sicher um die Ecken steuern. Vor allem auf kurvenreichen Strecken kommt die präzise Lenkung zur Geltung.

Audi A3 Cabriolet quattro

MOTOR	4-Zylinder Reihen-Motor, Benzin
ALLRADANTRIEB	quattro, 6-Gang manuell
HUBRAUM	2998 cm ³
LEISTUNG / DREHMOMENT	326 PS / 450 Nm
0-100 / HÖCHSTGESCHWINDIGKEIT	5.4 Sek. / 250 km/h
DURCHSCHNITTSVERBRAUCH	7.3 l
CO ₂ / ENERGIEEFFIZIENZ / EU-NORM	169 g / F / EU6
ABMESSUNGEN (l/b/h)	4638mm/1825mm/1399mm
ANZAHL TÜREN/SITZE	2 / 4
KOFFERAUMVOLUMEN	370 l
PREIS	CHF 71'700





// BENTLEY CONTINENTAL GTC SPEED 6.0 W12

Mehr Bentley auf 4x4Schweiz.ch

Der Anblick eines Bentleys war nie alltäglich und wird es wohl auch nie sein. Wer ihn hat, redet nicht darüber. Nicht über den Preis, den Verbrauch und sonstige Feinheiten.

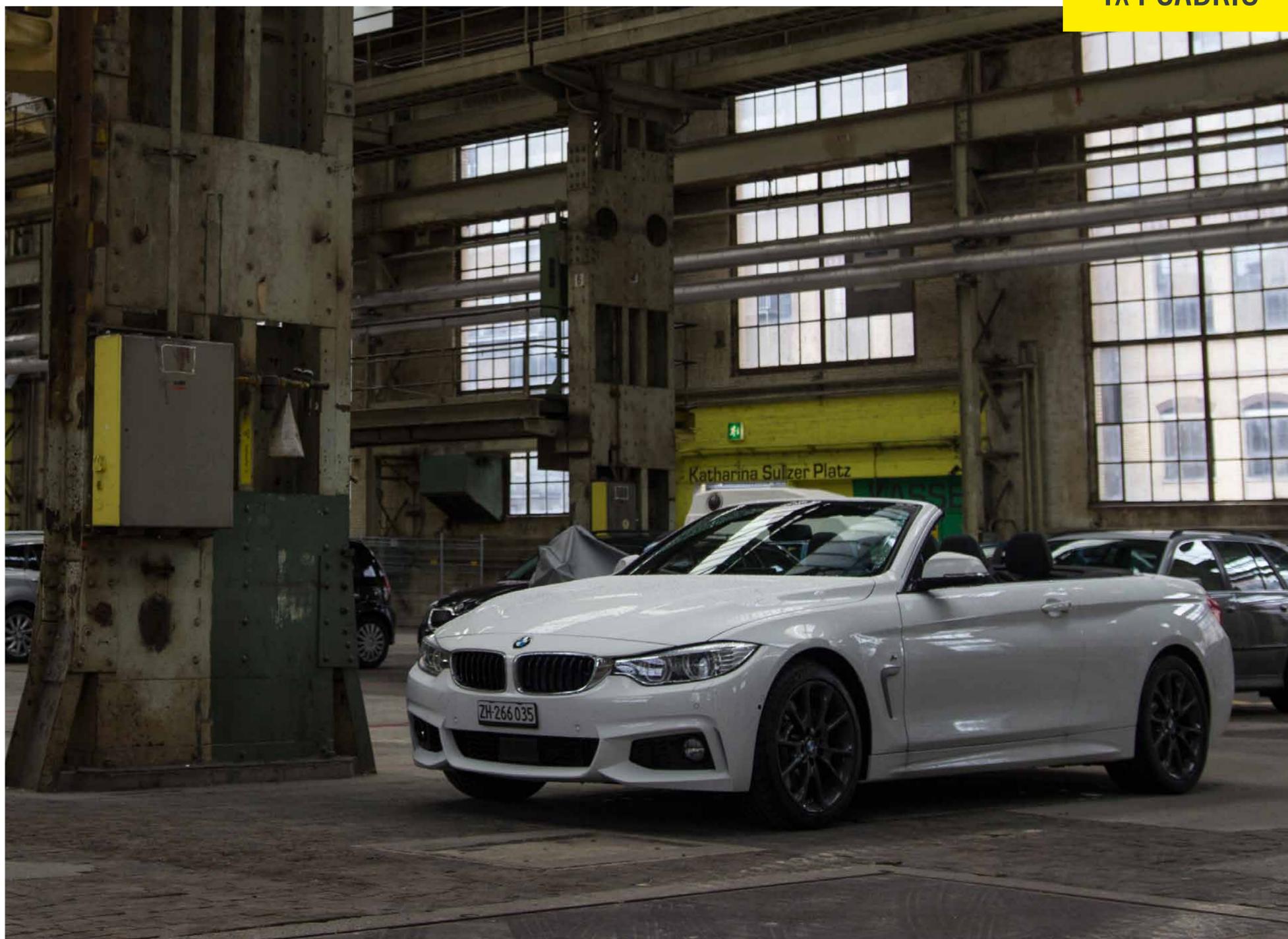


Auch wenn man es in einem Cabrio für gewöhnlich eher ruhig angehen lässt: Wer einen GTC Speed kauft, kann auch offen richtig schnell fahren. Basis für die Top-Version ist das Zwölfzylindermodell des Continental GTC. Der 6,0-Liter-Biturbo-Benziners leistet satte 642 PS bei einem maximalen Drehmoment von 840 Newtonmetern. So ausgerüstet spurtet das 2.5-Tonnen schwere GT Speed Convertible mit einer Achtgangautomatik und Kraftübertragung auf alle vier Räder in 4,3 Sekunden aus dem Stand auf Tempo 100, die Höchstgeschwindigkeit ist bei

328 km/h erreicht. Äusserlich gibt sich das Speed-Cabrio wie schon sein bereits vorgestelltes Coupé-Pendant unter anderem durch dunkel getöntes Chrom an Kühlergrill und Stossfänger sowie spezielle 21-Zoll-Räder zu erkennen. Innen gibt es im mächtigen Viersitzer Zierteilen aus dunkel getöntem Aluminium in der Tradition der Bentley-Rennwagen aus den 20er-Jahren.

Continental GTC Speed 6.0 W12

MOTOR	12-Zylinder V-Motor, Benzin
ALLRADANTRIEB	Allrad, 8-Gang-Automatik
HUBRAUM	5998 cm ³
LEISTUNG / DREHMOMENT	642 PS / 840 Nm
0-100 / HÖCHSTGESCHWINDIGKEIT	4.3 Sek. / 328 km/h
DURCHSCHNITTSVERBRAUCH	14,9 l
CO ₂ / ENERGIEEFFIZIENZ / EU-NORM	347 g / M / EU6
ABMESSUNGEN (l/b/h)	4804 mm/ 1944mm/1393mm
ANZAHL TÜREN/SITZE	2 / 4
KOFFERAUMVOLUMEN	260 l
PREIS	CHF 258'500



// BMW 440i XDRIVE CABRIO

Mehr BMW auf 4x4Schweiz.ch

Getreu dem Motto „ein bisschen mehr geht immer“ haben die Münchner Anfang des Jahres den 435i in Rente geschickt und durch den BMW 440i (gibt es übrigens auch als Coupé und GranCoupé) ersetzt. Der einzige Dreiliter-Reihensechszylinder-Benziner unterhalb des M4 verspricht nicht nur Prestige, sondern mit 326 PS und 450 Newtonmeter auch eine Menge Fahrspass. Ab dem Sport-Modus reagiert der 440i extrem spontan auf Gaspedalbewegungen und begeistert sportliche Cabrio-Naturen mit seiner Drehfreude und den serienmässig um zehn Millimeter tiefergelegten Schwerpunkt.

Im Vergleich zum inoffiziellen Vorgänger beschleunigt der neue BMW 440i um bis zu 0,2 Sekunden schneller auf 100 km/h, die Höchstgeschwindigkeit wird wie bisher auf 250 km/h begrenzt. Der mit indirekter Ladeluftkühlung kombinierte TwinScroll-Turbolader gibt dem 440i nicht nur mehr Kraft, sondern macht ihn auch um bis zu 12 Prozent sparsamer, was die Attraktivität des Triebwerks sogar unter ökologischen Gesichtspunkten weiter steigert. Selbstverständlich gibt es das 440i Cabriolet auch mit dem BMW-Allradantrieb „xDrive“. Im Grundpreis von 71'700 Franken ist die Achtgang-Automatik von ZF und das Akustik-optimierte, dreiteilige Metallklappdach bereits enthalten.

Eine Besonderheit ist auch das Windschott. Das muss man nämlich nicht mehr umständlich im Kofferraum verstauen, sondern

kann es ganz praktisch direkt hinter der Lehne der Rücksitzbank heraus klappen. Noch etwas Praktisches: Für einen einfachen Zugang zum Kofferraum gibt es einen breiteren Deckel als beim Vorgänger und eine elektro-hydraulische Beladungshilfe, die das gefaltete Dach bei Bedarf aus dem Heck hebt und somit den Zugang zu den 220 Litern Stauvolumen bei geöffnetem Dach freigibt.

BMW 440i xDrive Cabrio

MOTOR	6-Zylinder Reihen-Motor, Benzin
ALLRADANTRIEB	xDrive, 8-Gang-Automatik
HUBRAUM	2998 cm ³
LEISTUNG / DREHMOMENT	326 PS / 450 Nm
0-100 / HÖCHSTGESCHWINDIGKEIT	5.4 Sek. / 250 km/h
DURCHSCHNITTSVERBRAUCH	7,3 l
CO ₂ / ENERGIEEFFIZIENZ / EU-NORM	169 g / F / EU6
ABMESSUNGEN (l/b/h)	44638mm/1825mm/1399mm
ANZAHL TÜREN/SITZE	2 / 4
KOFFERRAUMVOLUMEN	370 l
PREIS	CHF 71'700

4x4-CABRIO



BMW 440i xDrive Cabrio mit dem dreiteiligen Metallklappdach



// JAGUAR F-TYPE SVR CABRIOLET AWD

Mehr Jaguar auf 4x4Schweiz.ch

Die Special-Vehicle-Operations-Abteilung durfte erstmals Hand an einen Jaguar legen und mit dem Erstlingswerk (bisher gab es nur einen Range Rover SVR) der konzerneigenen PS-Spezialisten kommt der schnellste Serien-Jaguar aller Zeiten angesprochen: der F-Type SVR AWD mit 314 km/h Spitze (Cabrio) und Tempo-100-Sprint in 3,7 Sekunden. Doch den Jaguar-Ingenieuren ging es nicht allein um High-Speed, sondern die Verbesserung der gesamten Fahrdynamik, wie Performance, Handling, Sound und Design. Das Ergebnis kann sich sehen lassen.

Oder hören. Denn schon beim Anlassen ertönt das Röcheln des V8-Kompressors, das beim morgendlichen Start zur Arbeit zwar nicht jeden Nachbarn begeistern wird, für Motorenfans aber wie Musik in den Ohren klingt. Aber mit etwas Vernunft lässt sich der SVR auch relativ leise und unaufgeregt durch klei-

ne Ortschaften pilotieren. Für den F-Type SVR wurde unter anderem die Achtgang-Automatik, das Fahrwerk und die Aerodynamik in vielen Details verfeinert. Wirkungsvollstes Element ist der Karbon-Heckspoiler. Der Allradantrieb wurde ebenfalls modifiziert und viel stärker hecklastig ausgelegt sowie mit dem sogenannten Torque-Vectoring, dass die Kraft jeweils zugunsten des kurvenäusseren Rades verteilt, verfeinert.

Jaguar F-Type SVR Cabriolet AWD

MOTOR	8-Zylinder V-Motor, Benzin
ALLRADANTRIEB	AWD, permanent, 8-Gang-Automatik
HUBRAUM	5000 cm ³
LEISTUNG / DREHMOMENT	575 PS / 450 Nm
0-100 / HÖCHSTGESCHWINDIGKEIT	3,7 Sek. / 314 km/h
DURCHSCHNITTSVERBRAUCH	11,3 l
CO ₂ / ENERGIEEFFIZIENZ / EU-NORM	269 g / k.A. / EU6
ABMESSUNGEN (l/b/h)	4475mm/1923mm/1308mm
ANZAHL TÜREN/SITZE	2 / 2
KOFFERAUMVOLUMEN	144 l
PREIS	CHF 161'400





// JEEP WRANGLER UNLIMITED RUBICON

Mehr Jeep auf 4x4Schweiz.ch

Der Jeep Wrangler ist inzwischen die allerletzte Möglichkeit, einen fabrikneuen „oben-ohne“ Geländewagen zu kaufen, der diese Bezeichnung verdient. Mit seiner Grundtechnik – Leiterahmen, zwei Starrachsen an Schraubenfedern, kurze Geländeuntersetzung – ist der Wrangler einer der letzten vom alten Schlag.

Und wenn von der Motorhaube der „Rubicon“-Schriftzug grüßt, heisst das Offroadqualität, die so kein anderer Hersteller bietet und die sich engagierte Offroad-Fans sonst mühsam im Nachhinein kaufen und installieren lassen müssen: Sperren vorne und hinten in extrem robusten Dana-44-Achsen, eine superkurz übersetzte Geländestufe (4:1) im Verteilergetriebe und als Sahnehäubchen ein per Knopfdruck entkoppelbarer Stabilisator, damit das Fahrwerk noch lustiger verschränkt als ohnehin schon. Im aktuellen Modelljahrgang hat auch eine Bergabfahrkontrolle Einzug gehalten. Auch wenn so mancher hierüber die Nase rümpft – sie funktioniert prächtig und ist in manchen Geländesituationen sogar extrem hilfreich.

Angesichts der robusten Fahrwerkstechnik hat der Jeep Wrangler im Straßeneinsatz einen Reifegrad erreicht, der für diese Bauform nahe am Optimum ist. Mit sattem Abrollen zieht er stoisch seine Bahn, Schlaglöcher jeder Kategorie absorbieren die schweren Starrachsen mit einer an Ignoranz grenzenden

Gleichgültigkeit. Dabei poltert oder klappert nichts im Gehäuse. Obwohl das Verdeck inzwischen mit einer Art Klappmechanik ausgerüstet und besser zu bedienen ist als früher, bleibt das Öffnen und vor allem der Wiederaufbau der Stoffmütze ein mehrminütiger Akt mit Hindernissen. Doch auch das ist Ausdruck eines echten Charakterstücks und weit entfernt von der Beliebigkeit und Langeweile moderner SUV.

Jeep Wrangler Unlimited Rubicon 2.8 CRD

MOTOR	4-Zylinder Reihen-Motor, Diesel
ALLRADANTRIEB	Command-Trac, zuschaltbar, 5-Gang-Automat
HUBRAUM	2776 cm ³
LEISTUNG / DREHMOMENT	200 PS / 460 Nm
0-100 / HÖCHSTGESCHWINDIGKEIT	11.7 Sek. / 172 km/h
DURCHSCHNITTSVERBRAUCH	8,8 l
CO ₂ / ENERGIEEFFIZIENZ / EU-NORM	230 g / G / EU5
ABMESSUNGEN (l/b/h)	4751 / 1877 / 1800 (1840 m.Hardtop)
ANZAHL TÜREN/SITZE	4 / 5
KOFFERAUMVOLUMEN	498-935 l
PREIS	CHF 64 300

4x4-CABRIO



Die kurze bzw. ursprüngliche Version des Jeep Wranglers mit geschlossenem Softtop auf einem Hochplateau in den Pyrenäen.



// MERCEDES-AMG C 43 4MATIC CABRIO

Mehr Mercedes-Benz auf 4x4Schweiz.ch

Mercedes pflegt die Cabriokultur schon sehr lange. Jüngster Spross und Einstiegsmodell in die sogenannten „Dream-Cars“ von Mercedes-Benz ist das neue C-Klasse Cabriolet. Für die Modelle C200, C220d gibt es den Allradantrieb optional und beim C400 ist er serienmässig an Bord.

Standardmässig mit Vierradtechnik ausgerüstet steht auch der C43 AMG in den Starlöchern, der dem Cabrio ordentlich Beine macht und nur darauf wartet, seine 367 PS lautstark auf die Strasse zu entlassen. Allerdings kann sich der laufruhige Sechszylinder bei Bedarf auch ganz zurückhaltend gebärden.

Gekoppelt ist der V6 an eine Neun-Gang-Automatik mit deutlich verkürzten Schaltzeiten, die übrigens noch ein besonderes Kunststück drauf hat: Sie erlaubt Mehrfach-Rückschaltungen. Dadurch gehen Zwischenspurts noch schneller. Zur Ausstattung zählt das AMG Ride Control-Sportfahrwerk mit adaptiver Verstelldämpfung in drei Stufen, das vom Mercedes-AMG C 63 übernommen wurde. Mit dem AMG Dynamic Select-Schalter lässt sich zudem Fahrdynamik in 5 Stufen abrufen.

Das vollautomatische klassische Cabrio-Stoffverdeck (in rund 20 Sekunden bei bis zu 50 km/h vollautomatisch öffnenden und schliessenden) gibt es optional auch als Akustikverdeck. Es soll Wind- und Fahrgeräusche deutlich reduzieren und volle

Alljahrestauglichkeit bieten. Doch die offene C-Klasse bietet noch mehr, um auch bei nicht so optimalen Cabrio-Wetter Frischluftgenuss zu ermöglichen. So schaltet die Klimaautomatik beim Öffnen des Verdecks automatisch in das Oben-ohne-Programm und dreht die Temperatur hoch, damit das Wohlfühlklima im Wagen gleich bleibt. Umgekehrt funktioniert's natürlich auch.

Mercedes-AMG C 43 4MATIC Cabriolet

MOTOR	6-Zylinder V-Motor, Benzin
ALLRADANTRIEB	4Matic, 9-Gang-Automatik
HUBRAUM	2996 cm ³
LEISTUNG / DREHMOMENT	367 PS / 520 Nm
0-100 / HÖCHSTGESCHWINDIGKEIT	4.8 Sek. / 250 km/h
DURCHSCHNITTSVERBRAUCH	8,3 l
CO ₂ / ENERGIEEFFIZIENZ / EU-NORM	190 g / A / EU6
ABMESSUNGEN (l/b/h)	4690 / 1810 / 1410
ANZAHL TÜREN/SITZE	2 / 4
KOFFERAUMVOLUMEN	360 l
PREIS	CHF 79'400



// PORSCHE 911 CARRERA 4S CABRIOLET

Mehr Porsche auf 4x4Schweiz.ch

Der offene 911 ist für viele der Traumwagen schlechthin. Zu recht. Und auch in seiner neusten Generation. Denn selbst Hersteller von Sportwagen-Ikonen sind nicht von der Erfüllung der immer strenger werdenden Abgas- und Verbrauchsvorschriften befreit. Deshalb verabschiedeten sich die 911-Motorenentwickler mit der Überarbeitung wie schon so viele Kollegen vor ihnen vom Saugmotor-Konzept und setzen nun in allen Elfern Turbo-Motoren ein. Es bleibt natürlich beim Sechszylinder-Boxer-Aggregat, der Hubraum ist auf 3,0 Liter gesunken. Klar, dass die akustische Qualität auch nach der zum Facelift erfolgten Revolution im Motorraum weiterhin hoch ist – das Ohr fährt bei der Boxer-Ikone schließlich immer mit, sozusagen.

Auch der Allradantrieb wurde weiterentwickelt und beschleunigt erstmals schneller als die entsprechenden Modelle mit Heckantrieb. Im Cockpit blickt der Fahrer weiterhin auf analoge Armaturen, was schon fast als retro durchgeht, bei all dem Cockpit-Chichi, den andere Premium-Hersteller so betreiben. Doch die über Jahrzehnte optimierten Anzeigen mit dem großen Drehzahlmesser in der Mitte brauchen gar keinen freikonfigurierbaren, digitalen Schnickschnack. Als Zugeständnis an das Jahr 2016 fügt sich auf der rechten Seite ein Display, zum Beispiel für die Navikarte, kreisrund und harmonisch in die Armaturen ein. Neu ist aber die Generation des serienmäßigen Infotainmentsystems, hier ist der Elfer nun mit Online-Navi-

gation, Sprachbedienung, Apple Car Play und Bedienung wie beim Smartphone mit Wischen und Zoomen auf der Höhe der Zeit. Vorsichtshalber sind Dreh-Drücksteller und diverse Bedientasten trotzdem erhalten geblieben, für alle, die Touchscreens nicht mögen. Was wiederum die stören dürfte, die die heute so beliebten, fast knöpfchenfreien Mittelkonsolen lieben.

Porsche 911 Carrera 4S Cabriolet

MOTOR	6-Zylinder Boxer-Motor, Benzin
ALLRADANTRIEB	PTM, 6-Gang-Automatik PDK
HUBRAUM	2981 cm ³
LEISTUNG / DREHMOMENT	420 PS / 500 Nm
0-100 / HÖCHSTGESCHWINDIGKEIT	4.4 Sek. / 301 km/h
DURCHSCHNITTSVERBRAUCH	8,0 l
CO ₂ / ENERGIEEFFIZIENZ / EU-NORM	184 g / G / EU6
ABMESSUNGEN (l/b/h)	4499 / 1852 / 1293
ANZAHL TÜREN/SITZE	2 / 2+2
KOFFERAUMVOLUMEN	125 l vorne + 160 l hinten
PREIS	CHF 162'780



// RANGE ROVER EVOQUE CABRIO

Mehr Land Rover auf 4x4Schweiz.ch

Nach dem Aus für den Defender und damit das letzte 4x4-Cabrio aus dem Hause Land Rover haben die Briten neu nachgelegt. Und trotz anfänglicher Vorbehalte gegenüber dieser neuen, ungewöhnlichen Gattungskreuzung bekennen wir: Dieses SUV-Cabrio ist gut gelungen. Gänzlich ohne Dach – die Stoffmütze verschwindet bündig hinter den Rücksitzen – sieht der Brite nicht nur harmonisch aus, sondern strahlt tatsächlich Grandezza aus. Prinzessin Catherine, mit wehendem Haar winkend am Steuer, ist ein Anblick, den man sich vorstellen könnte. Natürlich kann man über die generelle Eleganz der SUV-typisch hohen Gürtellinie bei einem Cabrio streiten. Aber wer SUV mag, dem wird diese Frischluft-Version gefallen.

Das automatische Verdeck verschwindet in 18 Sekunden (bis 48 km/h Geschwindigkeit), zurück dauert der Vorgang mit 21 Sekunden etwas länger. Von aussen würde man das dem Cabrio nicht zutrauen, aber auf allen vier Plätzen finden vier Erwachsene genügend Bein- und Kopffreiheit für eine längere Fahrt. Das Hineinbugsieren des Gepäcks in den Kofferraum ist allerdings nicht mehr ganz so einfach, wenn statt einer grossen Heckklappe nur ein kleines Klappchen aufschwingt. Egal ob das Verdeck offen oder geschlossen ist, es sind immer 251 Liter Platz. Für Skifahrer gibt es optional eine Durchreiche fürs Sportgerät.

Dank „Terrain Response“-System braucht der Fahrer keine Ge-

ländeerfahrung, sondern wählt nur den Untergrund – zum Beispiel Schnee, Schotter, Gras – und das Auto unterstützt.

Für den üppigen Einstiegspreis gibt es allerdings auch einige Extras, wie Infotainmentsystem mit 10,2 Zoll-Touchscreen, Ledererausstattung, 18-Zoll-Leichtmetallräder, Zweizonen-Klimaautomatik oder Einparkhilfen vorn und hinten an Bord.

Range Rover Evoque Cabrio

MOTOR	4-Zylinder Reihen-Motor, Diesel
ALLRADANTRIEB	AWD, permanent, 9-Gang-Automatik
HUBRAUM	1999 cm ³
LEISTUNG / DREHMOMENT	180 PS / 430 Nm
0-100 / HÖCHSTGESCHWINDIGKEIT	10,3 Sek. / 195 km/h
DURCHSCHNITTSVERBRAUCH	8,8 l
CO ₂ / ENERGIEEFFIZIENZ / EU-NORM	149 g / A / EU6
ABMESSUNGEN (l/b/h)	4370 / 1980 / 1610
ANZAHL TÜREN/SITZE	2 / 4
KOFFERRAUMVOLUMEN	251 l
PREIS	CHF 64'300

4x4-CABRIO



Auch wenn man es dem Range Rover Evoque auf den ersten Blick nicht zutraut, er ist ganz schön geländegängig.



// KENNY EICHENBERGER: 40 Jahre Autohändler.

1976 BESTAND DIE STANDARD-AUSSTATTUNG UND DER KOMFORT EINES FAHRZEUGES IN DER REGEL AUS ZIGARETTENANZÜNDER, FUSSMATTEN UND SEPARATEN SITZBEZÜGEN. ZU DIESER ZEIT ENTSCHLOSS SICH KENNY EICHENBERGER, AUTOHÄNDLER ZU WERDEN. „DAMALS WAR DAS AUTO DAS ULTIMATIVE PRESTIGE OBJEKT – ES SIGNALISIERTE LEBENSEINSTELLUNG, BERUFLICHEN ERFOLG UND MACHTTE EINEN TEIL DER IDENTITÄT AUS.“ ERZÄHLT ER UNS.

// Kenny Eichenberger's Unternehmerkarriere begann auf einem Kiesplatz beim Bahnübergang in Buchs ZH. Hier verkaufte er Occasionen und Neuwagen von Simca, die er aus Frankreich importierte. Sein Startkapital bestand aus 20'000 Franken und einem UBS-Kontokorrent von 50'000 – ohne Sicherheiten. Ja, das gab es vor 40 Jahren noch. Mit der Marke Simca traf Eichenberger auf eine Marktlücke. Aus Simca – 1978 von Peugeot aufgekauft und in Talbot umbenannt – ging u.a. der damals trendige Talbot Rancho hervor, ein Geländewagen „light“ sozusagen, für das nicht so grosse Portemonnaie.

Auf dem Kiesplatz hielt es den ehrgeizigen Jungunternehmer aber nicht lange. Er wollte die Kunden möglichst rundum betreuen und den vollen Service bieten – nicht nur verkaufen, sondern die Fahrzeuge auch warten oder reparieren. Deshalb mietete er sich kurz nach dem Firmenstart bei der Garage Folié in Dällikon als Markenvertreter für Simca/Talbot und

Peugeot ein und stellte seine ersten Mitarbeitenden an. Wenig später kam Subaru hinzu. Kenny und sein Team hegten und pflegten den jungen Erfolg – sie waren in Fahrt, und Kenny's Konzept ging auf: «Ich habe die Menschen gern; ich bemühe mich, ehrlich und gerecht mit ihnen umzugehen, und sie kommen gern zurück.»

Die erste eigene Garage

Im Fahrtwind des Erfolgs setzte sich Kenny Eichenberger bereits das nächste Ziel: die erste eigene Garage. Für den Neubau in Dällikon benötigte er jedoch eine stattliche Anzahlung, aber weil er und seine Frau Monika bescheiden lebten und eisern sparten, gelang es ihnen, die erforderliche Summe aufzubringen. 1984 wurde das neue Autocenter in Dällikon eröffnet. „Ich war ja so stolz. Ich erinnere mich gut an die Eröffnung und die erste Zeit in den neuen Räumlichkeiten.“ sagt Kenny Eichenberger rückblickend.

«Ein eigenes Auto-Center, am besten noch für die Kultmarke Mercedes-Benz, davon träumte ich schon als sechzehnjähriger Mechaniker-Lehrling»

Zehn Jahre nach dem Firmenstart konnte er sich den Traum erfüllen, eine Mercedes-Benz-Vertretung zu führen. Damals war das Modell 560 SEL mit 300PS die schnellste Grossserienlimousine der Welt. Und der erste 4Matic kam im Mercedes 124 auf den Markt. Mit diesen und anderen Top-Fahrzeugen im Sortiment florierte das Geschäft und auch die Belegschaft wuchs. 2001 wurde der zweite Standort in Wettingen eingeweiht und ist seitdem eines der modernsten Autohäuser der Schweiz. Der lichtdurchflutete Neubau wurde nicht nur nach Feng-Shui erbaut, sondern es plätschert dort sogar noch ein Brunnen mit Wasser aus der eigenen Quelle. Eine fast andächtige Stille, für Petrolheads fast ein wenig zu ruhig, aber die Kunden und seine 90 Mitarbeiter fühlen sich bei Kenny's offensichtlich wohl.



Immer wieder spuckt seine Autobegeisterung innovative Konzepte aus. So wurde zur Eröffnung des Standorts Wettingen z.B. der Boxenstopp im Autocenter erfunden. Er ist seit 2001 fester Bestandteil der Kenny's Philosophie: schnell, präzise und von Spezialisten ausgeführt, wie in der Formel-1. In 2014 hat Kenny's die sauberste Waschstrasse der Schweiz eröffnet – mit europaweit einziger Ultraschall-Vorreinigung.

2016 feiert Kenny Eichenberger 40 Jahre Kenny's und 30 Jahre Mercedes-Benz-Vertretung – doch damit gibt er sich nicht zufrieden: „Es wird sehr spannend in den nächsten fünf bis zehn Jahren, welche Mobilitätslösungen sich durchsetzen werden: Das Auto mieten, das Auto kaufen oder das Auto teilen. Das wird eine grosse Herausforderung.“



Talbot Rancho

Während andere Hersteller erst in den letzten Jahren eine softe Mischung aus Geländewagen und Kombispass in die eigenen Modellpaletten brachten, war Talbot Ende der 70er Jahre ein echter Vorreiter für eine neue Fahrzeugklasse. Platz für die ganze Familie, zeitgemäße Technik und ein Hauch Abenteuerlust bot der Matra Rancho bereits vor mehr als drei Jahrzehnten.

Mercedes-Benz T-Modell 124 4Matic

Gleichzeitig mit den T-Modellen stellten die Stuttgarter 1985 im Rahmen des „Mercedes-Benz Fahrdynamik-Konzepts“ den automatisch schaltenden Vierradantrieb 4MATIC vor. Dieses Allradsystem stand für die Sechszylindertypen der Baureihe 124 zur Verfügung, bei den T-Modellen waren die Typen 300 TE 4MATIC und 300 TD Turbo 4MATIC erhältlich. Neben dem automatisch zuschaltenden Vierradantrieb 4MATIC gehörten auch das Automatische Sperr-Differenzial ASD und die Antriebs-Schlupf-Regelung ASR zum neuen Fahrdynamik-Konzept. Insgesamt bot Mercedes-Benz damit in diesem Paket drei abgestufte elektronisch-automatische Fahrdynamik-Systeme; sie nutzten alle die Signale des Anti-Blockier-Systems.



// BREAK-A-WAY: Céline und Dani unterwegs.



SEIT IHRER ERSTEN GROSSEN REISE VOR 20 JAHREN LÄSST SIE DER WUNSCH DIE WELT ZU ERKUNDEN MEHR LOS. WIR BEGLEITEN CÉLINE DUBOI UND DANIEL KNÖDLER AUF IHRER REISE VON DER PRUDHOE-BAY BIS NACH FEUERLAND.

// **Yukon/Kanada:** Wir sitzen am Ufer des Yukon-River, ein kaltes Yukon Bier in der Hand, schauen zu wie die Sonne als feuerroter Kegel im Meer versinkt und können unser Glück kaum fassen... seit so vielen Jahren träumen wir von diesem Moment...

Antwerpen, 04. April 2016: Wir drücken dem netten Hafenarbeiter die Papiere und den Autoschlüssel in die Hand. Unsicher sehen wir uns an, die Checkliste für die Fahrzeugablieferung zur Verschiffung ist natürlich zuhinterst im Auto, und dieses ist bereits verschlossen und versiegelt. Das Taxi zurück in die Stadt wartet auch schon...

Ok, Nummernschilder ab, check, alle Fächer abgeschlossen, check, alle Ausweise und Dokumente im Rucksack, check!

Die Fahrt in die Stadt verläuft schweigend, jeder in seinen Gedanken. Ob wohl alles klappt bei der Verschiffung, haben wir an alles gedacht? Aber alles kommt gut... Tico - unser Landcruiser und treu-

es Reisegefährte - hat die Fahrt über den Atlantik gut überstanden, genau wie wir unsere zwei Wochen All-Inclusive in der Karibik.

Somit kann unser Abenteuer am 21. April 2016 in Halifax, Kanada starten!

Für kanadische Verhältnisse ist es noch früh im Jahr. Es ist kalt und hat noch viel Schnee. Die ersten Wochen läuft unsere Standheizung fast jeden Abend - zum draussen sitzen viel zu ungemütlich. Dementsprechend kommen wir schnell voran. Wir fahren durch Nova Scotia und geniessen die schönen Plätzchen am Meer. Leider ist noch keine Lobster-Season, die Körbe stehen noch ordentlich aufgestapelt in den Häfen. Der Cabot-Trail im Cape Breton Nationalpark hält was der Reiseführer verspricht: atemberaubende Aussichten auf die steilabfallenden Küsten, die Brandung und verschlafenen Fischerdörfer mit malerischen Leuchttürmen. In New Brunswick entdecken wir die weltgrössten Tiden im Fundy Bay Nationalpark und treffen

auf alten Holzfällerpfaden Einheimische auf den allgegenwärtigen ATV's, die uns aus Freude an uns gleich zum Barbeque und Übernachten einladen. Eins muss hier mal gesagt werden: Kanada ist ein Offroad-Paradies! Im Winter per Schneemobil, im Sommer per ATV - kaum ein Kilometer Strasse ohne die entsprechenden Warnschilder und Tracks, denn ATVs sind hier gleichberechtigte Verkehrsteilnehmer wenngleich sie die Strasse nur kreuzen und nicht darauf fahren dürfen!

In Quebec fasziniert uns vor allem die Gaspé Peninsula. Hier steht die Natur im Zentrum und auf den Wanderungen im Forillon Nationalpark können wir unter anderem Seehunde und Wale beobachten.

Ontario beginnt mit einem wundervollen Tag in Ottawa. Es gibt so viel zu entdecken - alleine im Byward Market mit den Garküchen aus aller Welt könnte man den ganzen Tag verbringen!

Auf der Suche nach Empfang: Celine berichtet laufend von der Reise durch Nordamerika. Hier im Lobster-Paradies Nova Scotia.

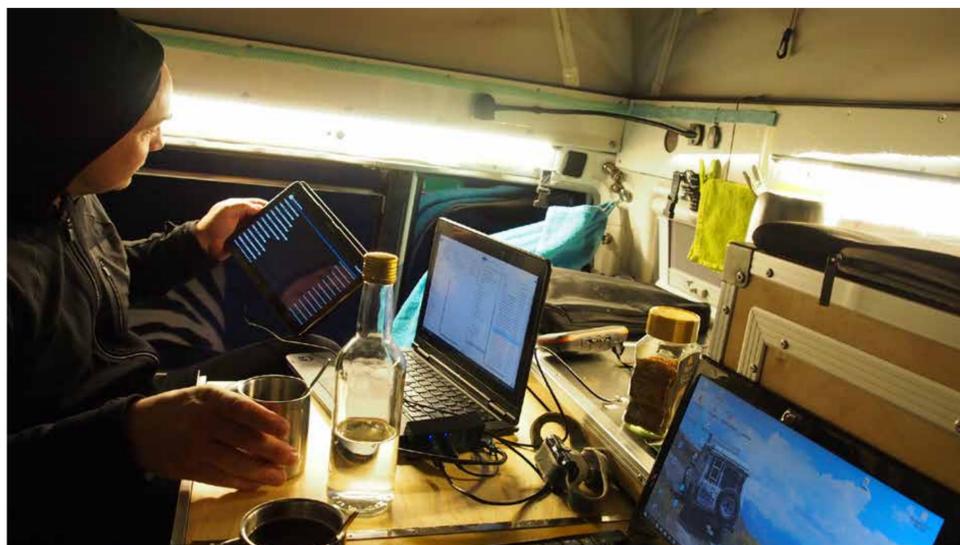


Mittlerweile ist doch auch hier endlich der Frühling eingetroffen, es wird grün und die Temperaturen steigen von Tag zu Tag. Mit der Wärme kommen auch die gefürchteten „Bugs“, stellvertretend für alle stechenden und bissenden Insekten die den Kanadiern während dem Sommer jegliche Aktivität im Freien verderben wenn man nicht entsprechend vorbereitet ist d. h. mit Bug-Shirts und DEET-haltigen Insektensprays, denn alles andere hilft nicht gegen die lästigen Viecher. Zum Glück ist es aber nicht überall gleich schlimm und es sind nur wenige Tage, an denen wir uns mit der lustigen Verkleidung lächerlich vorkommen.

In Ontario stossen wir auch auf den TCAT (www.graveltravel.ca). Der Trans-Canadian-Adventure-Trail ist von und für Motorradfahrer gemacht, die auf ihren Reiseenduros Canada von Ost nach West durchqueren und dabei möglichst wenig Asphalt fahren wollen. Für uns insofern ein Abenteuer, dadurch dass die Strecke häufig auf ATV-Tracks verläuft, welche für unseren Dimension häufig leider einfach nicht gedacht sind. Zum anderen ist es so früh im Jahr einfach noch zu nass. Tiefe Sümpfe und aufgeweichte Strassen machen die Fahrt aufregend - Detours zu Hindernissen liegen meist nicht drin und wir sind häufig bereits froh, wenn wir irgendwo einen Platz zum Wenden finden wenns mal nicht weiter geht. Nichtsdestotrotz haben wir unseren Spass und sind froh um Winde, Diff.Sperren und genügend Bodenfreiheit. Tico liebt die artgerechte Haltung und meistert alle Schwierigkeiten mit Bravour. Es läge ja noch viel mehr drin, aber als Reisefahrzeug ist er einfach zu wertvoll und deshalb müssen wir unsere Grenze des Möglichen leider manchmal etwas zurückstecken.



Fahrzeugübernahme in Halifax: Der HZJ ist wohlbehalten angekommen.



Rollende Kommandozentrale. Nicht nur für die Navigation und Routenwahl ist der moderne Globetrotter jederzeit vernetzt.



Irgendwann haben wir dann aber auch mal genug von sumpfigen Wäldern und Bugs und halten auf den Lake Superior zu, der mit seinen Sandstränden und schönen Plätzen zum Verweilen einlädt. Der grösste Süsswassersee der Welt ist übrigens gleich gross wie Österreich!

Nun stehen die Prärieprovinzen an. Flach soll es hier sein und langweilig. Felder so weit das Auge reicht und Strassen wie auf einem Schachbrett. Es heisst wenn Dein Hund wegläuft kannst Du ihm drei Tage lang nachsehen... Viele Touristen durchfahren Manitoba, Saskatchewan und Alberta in wenigen Tagen auf dem schnurgeraden Highway. Wir fahren natürlich nicht die 2000 km Highway nach Calgary, denn wir sind überzeugt, dass die Prärien mehr zu bieten haben und wählen eine nördliche Route.

Flach ist es, das stimmt, schachbrettartige Strassen gibt es auch, sogar mehrheitlich und grosse Felder, oh ja, sogar sehr grosse! Doch langweilig? Das ist es nie. Es gibt viel zu bestaunen auf den Backroads. Riesige Farmen, gepflegte Anwesen und Traktoren, unter denen locker ein Kleinwagen durchpassen würde, diese rasen über die Felder bis sie am Horizont entschwinden... Wir sehen

Bisons im Prince Albert Nationalpark und meistern unsere erste Panne mit Bravour. Durch ein Leck in der Dieselleitung der Standheizung hat der Motor Luft gezogen und das hat Tico gar nicht gepasst. Nachdem der Übeltäter schliesslich lokalisiert ist, flickt Dani das Leck McGyver mässig und unsere Fahrt kann weitergehen.

Die Badlands von Alberta haben es uns besonders angetan. Riesige Canyons durch welchen sich der Red Deer River windet, Wild West Feeling auf den Minenfeldern, und Jurassic Park im Royal Tyrrell Museum. Dazu Ölpumpen auf den Feldern und Anwesen, so stellen wir uns als „Dallas“-Generation Texas vor... Mittlerweile sind wir im Westen Kanadas angelangt und somit kurz vor den Rocky Mountains. Majestätisch erheben sich die Gipfel in der Ferne, schneebedeckt noch jetzt im Juni. Die grossen Nationalparks um Banff und Jasper begeistern uns mittelmässig. Zu gross ist der Touristenandrang, Asiaten die den Hiking-Chic 2016 präsentieren, jeder noch so kleine Wasserfall wird weit vorangekündigt, die hohen Erwartungen können kaum erfüllt werden. Nicht dass wir falsch verstanden werden, die Rockies sind wunderschön, aber die totale Ver-

marktung nimmt einfach zu viel von der Ursprünglichkeit. Viel besser gefallen uns die Northern Rockies, der Alaska Highway die Erfüllung jeglicher Vorstellung, die wir von Kanada hatten. Hier gibt es so viel zu entdecken, und das ganz ohne Schilder. Die Geschichte des Alaska Highways ist an sich faszinierend: In gerade mal 8 Monaten haben die Amerikaner und die Canadier 1942 gemeinsam diese ca. 2300 km lange Strasse von Dawson Creek bis nach Fairbanks Alaska aus dem Boden gestampft um den militärischen Rückhalt Alaskas im 2. Weltkrieg zu gewährleisten. Unter widrigsten Bedingungen, haben hier zehntausende von Soldaten und Zivilisten von beiden Seiten an der Strasse gebaut, über 100 Flüsse bezwungen und auf Permafrost gebaut. Wenige Jahre später wurde die Strasse für die Öffentlichkeit freigegeben, heute ist sie durchgehend geteert.

Meile für Meile entdecken wir den Highway, geniessen die Aussicht und die Tierwelt. Endlich sehen wir die langersehten Bisons ganz nah, genau wie Schwarzbären, Grizzlis und die mächtigen Mouses. Der schwefelhaltige Naturpool der Liard Hot Springs ist ein Genuss. Ganz abgebrühte baden nahe der Quelle bei über 50°C. Wir lassen uns

lieber etwas weiter hinten niedergaren. Der Schlafplatz am Liard River am selben Abend steht ganz oben auf unserer Top-20 Liste.

Tja und jetzt sitzen wir eben am Yukon-River. Hier in Whitehorse werden wir uns nochmal richtig aufmunitionieren mit Diesel, Wasser und Vorräten, denn im Norden wird's spärlich und auch teuer. 240 l Diesel und 100 l Wasser packen wir in unseren Cruiser, denn vor uns liegt das Abenteuer Dempster Highway, bis hoch nach Inuvik wollen wir fahren, den Yukon richtig geniessen. Danach geht's nach Alaska, ein weiterer Traum der kurz vor der Erfüllung steht aber davon dürft ihr dann in der nächsten Ausgabe lesen.



Kompressorkühlschrank sei Dank: Ein kaltes Bier ist auch in den Rockies immer dabei.



Paradies: Verschlammte Durchfahrten in New Brunswick.



Traumhaftes Schlafplätzchen am Althabasca River in der Rockies.



Es ist angerichtet.



A bugs life...

Solche Plätzchen gibt es nicht einfach so...



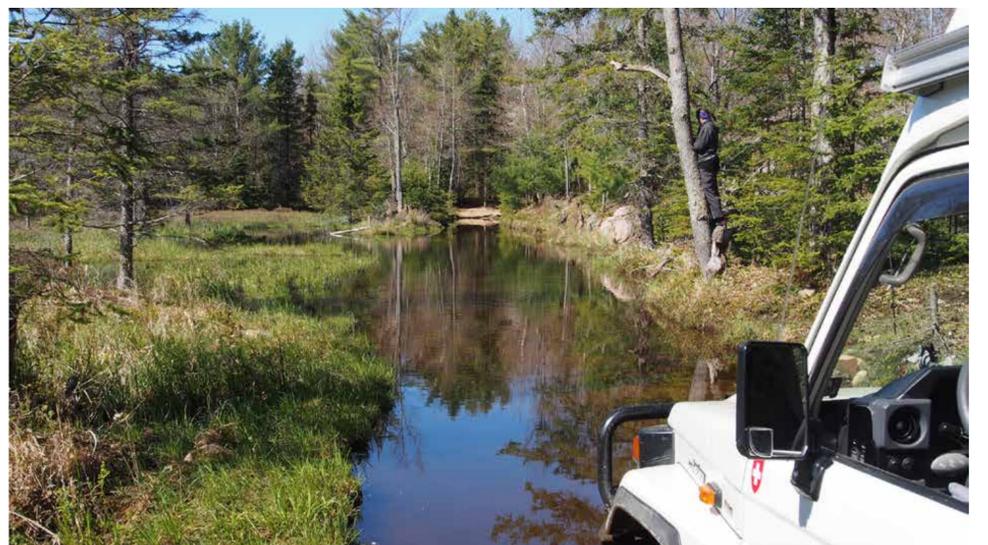
...auf eigene Gefahr...



...muss man sich das verdienen...



...man ist nicht alleine...



...und irgendwann ist Schluss.



So viele schöne Schlafplätze. Einfach durchblättern!

Gute Nacht!

An schönen Plätzen für die Nacht hat es Celine und Dani bisher nicht gemangelt. 64 Nächte verbrachten sie bisher abseits von offiziellen Campingplätzen. Eine Auswahl findet sich in der Galerie.



Facts.

Das mal etwas kaputt geht, ist ganz normal. Gut, wenn man weiss, wie man es wieder hin bekommt.



Fahrzeuopflege: Wer gut schmiert, der gut fährt.



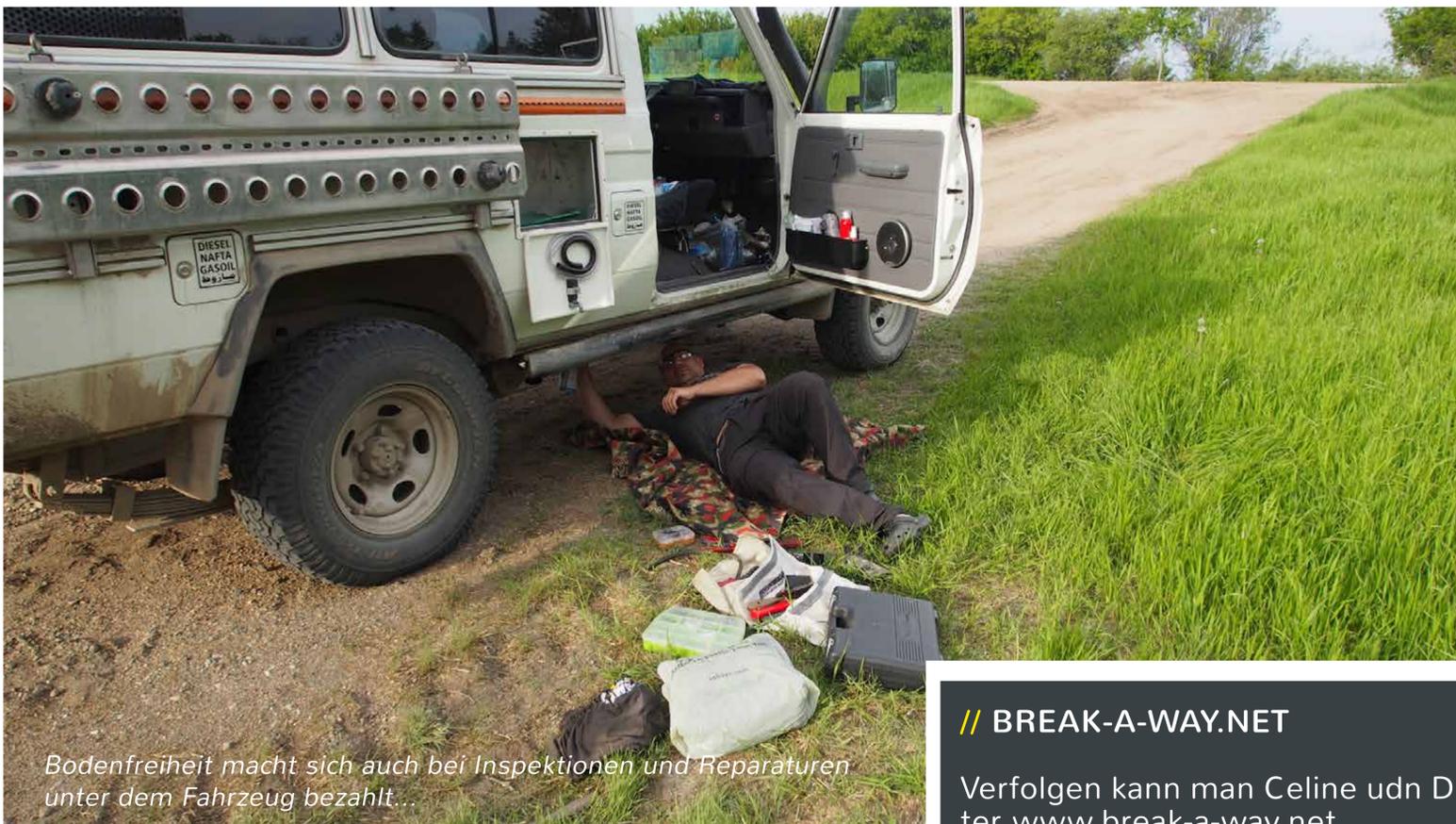
Bremsenreparatur im Busch. Richten was die Werkstatt verbockt hat.



Gut, wenn man das richtige Werkzeug dabei hat.

Einige Zahlen zur Reise bisher:

- Zeit von Halifax bis Whitehorse: 2 Monate.
- 11'400 km, 1800 l Diesel
- Durchschnittlicher Verbrauch ca. 14 l
- Durchschnittlicher Dieselpreis: 0.77 CHF
- Erster Oelwechsel in Whitehorse
- Übernachtungen in freier Natur: 64
- Übernachtungen auf Campingplätzen: 0



Bodenfreiheit macht sich auch bei Inspektionen und Reparaturen unter dem Fahrzeug bezahlt...

Pannen am Fahrzeug:

1. Garagenpfusch an der Hinterbremse (Nova Scotia)
2. Leck in der Dieselleitung (Alberta)
3. Lockeres Radlager (Rocky Mountains)

// BREAK-A-WAY.NET

Verfolgen kann man Celine und Dani auf Facebook und unter www.break-a-way.net.

Wer ihnen eine Mission mitgeben möchte, kann das unter www.break-a-way.net/reisekasse tun. Wie das funktioniert erfahrt ihr auf der Website.

// ABENTEUER & ALLRAD: Die grösste Offroad-Messe der Welt.

DIE ABENTEUER & ALLRAD WURDE IHREM RUF ALS GRÖSSTER UND BEDEUTENDSTER OFF-ROAD-EVENT DES JAHRES EINMAL MEHR GERECHT. ETWA 55'000 BESUCHER AUS ALLER WELT FANDEN IN DEN VIER MESSETAGEN (26.-29. MAI 2016) DEN WEG NACH BAD KISSINGEN.

// Die rund 250 Aussteller zeigten sich am Ende gleichermaßen zufrieden mit dem Verlauf der Messe wie die Besucher, die zum Teil aus Australien, den USA, Brasilien, Argentinien und Mexiko angereist waren.

„Für uns ist diese Veranstaltung ein Pflichtprogramm im jährlichen Terminkalender. Land Rover gehört einfach auf die ABENTEUER & ALLRAD und daran wird sich auch in Zukunft nichts ändern“, bilanziert Christian Uhrig, Leiter Marketing Kommunikation beim britischen Geländewagenhersteller Jaguar Land Rover.

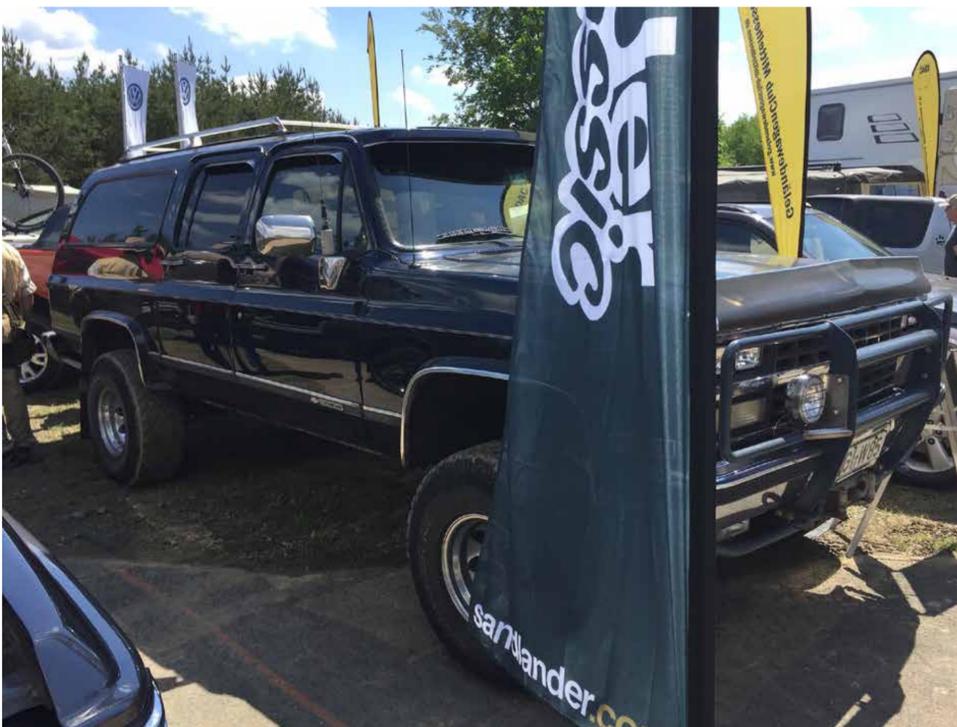
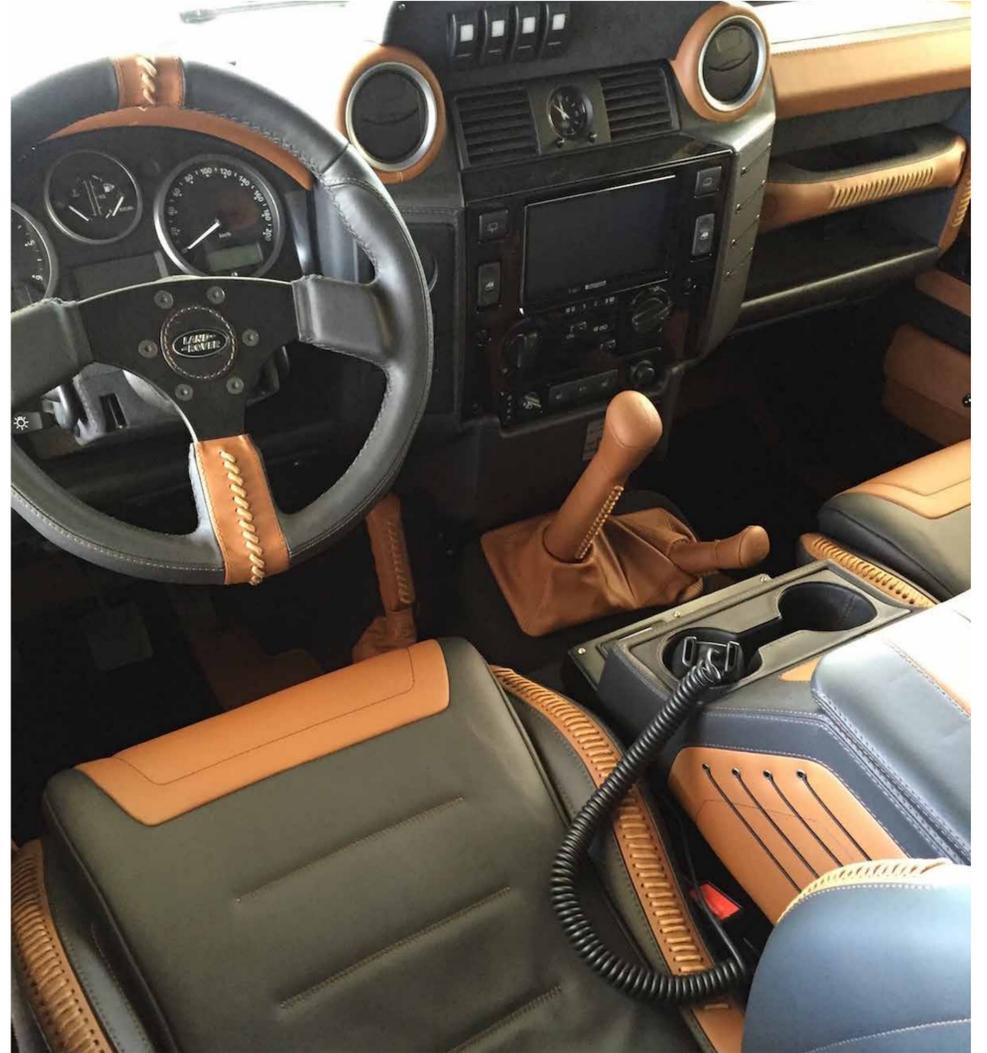
Eine ähnlich positive Bilanz zieht die Firma Taubenreuther, einer der Aussteller der ersten Stunde. „Für uns waren es wieder sehr erfolgreiche Messetage. Hochwertige Gespräche und gute Verkäufe“, so Junior-Chef Bernd Taubenreuther. Ähnlich sieht das Peter Hochsieder, Geschäftsführer bei Nakatanenga. „Super Messe – wie jedes Jahr.“

Und auch die Rückmeldungen der Besucher über die sozialen Medien waren fast durchweg positiv und rückten vor allem die

rundum gelungene Organisation der grössten Off-Road-Messe der Welt in den Vordergrund.

Auch die „Camp Area“, auf denen viele Besucher traditionsgemäß die Messetage verbringen, platzte diesmal aus allen Nähten. Über 2'000 Fahrzeuge und somit knapp 300 mehr als noch im vergangenen Jahr dürften sich hiermit auf dem Areal aufgehalten haben. Das entspricht in etwa 4'500 Gästen. Damit ist die „Camp Area“ nun mittlerweile unbestritten eines der grössten Fernreisetreffen der Welt.





Auf der Abenteuer & Allrad gibt es jedes Jahr auf's Neue etwas zu entdecken. Nicht nur spannende Umbauten - auch allerlei kurioses läuft einem über den Weg.





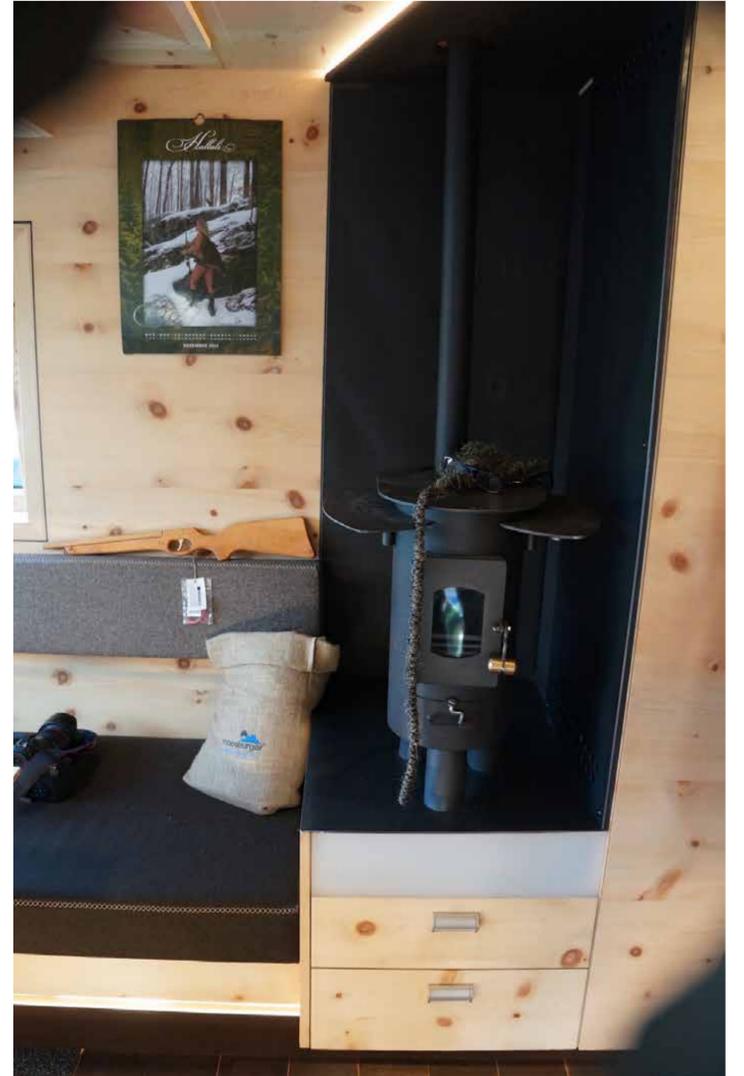
Von den Gummistiefeln über die Ladefläche-Winde bis zum transportablen, höhenverstellbaren Hochsitz. Auch für den Jäger gibt es auf der Abenteuer & Allrad das eine oder andere interessante Zubehör.





Landcruiser-Liebhaber kommen in Bad Kissingen auf ihre Kosten. Und auch Liebhaber älterer Fahrzeuge. Liebevoll bis ins letzte Detail restauriert - oder aus fernen Ländern importiert. Toyota ist eine feste Grösse auf der grössten Offroad-Messe der Welt.





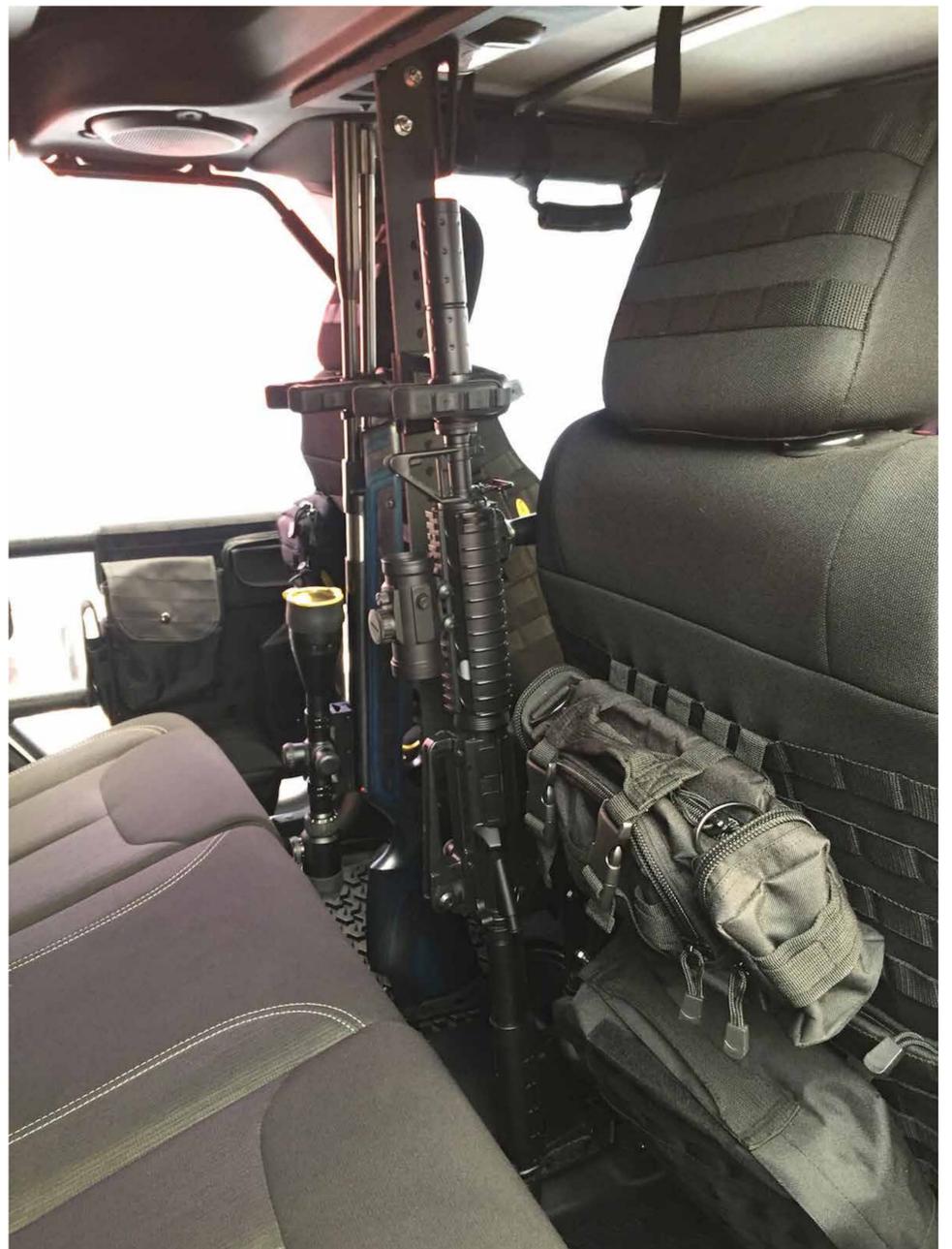
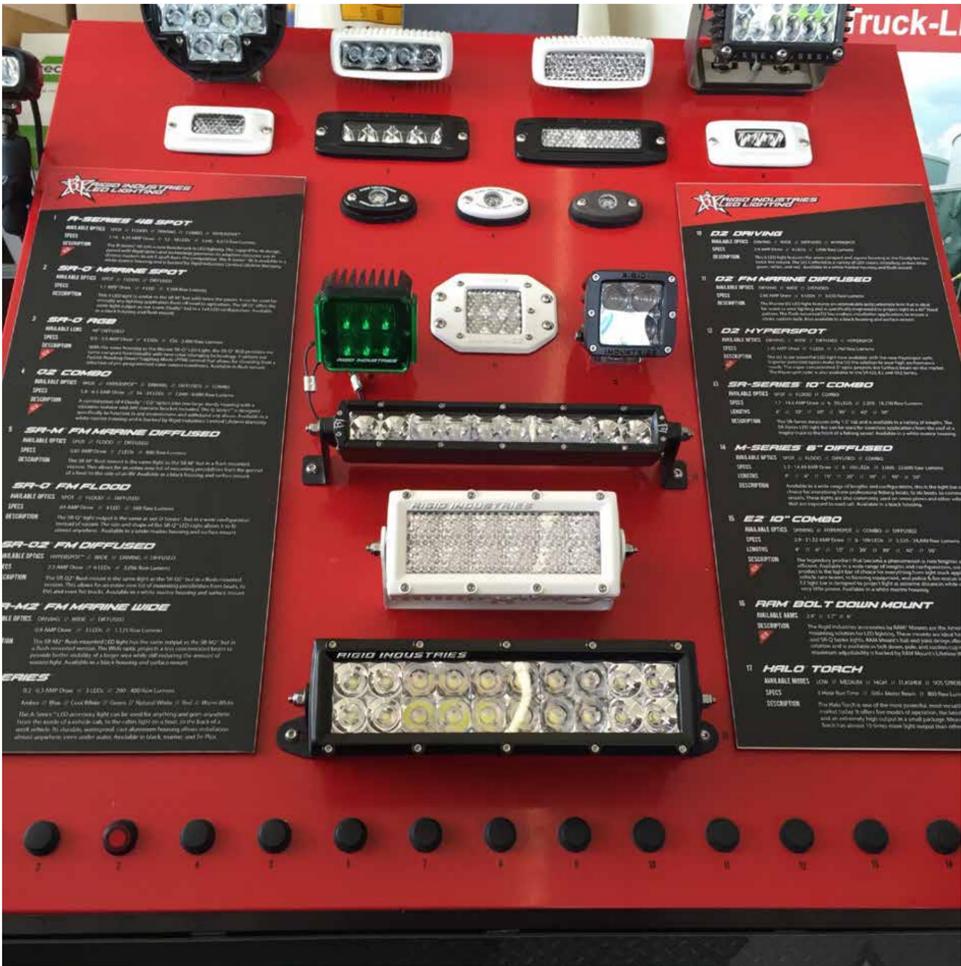
„Wollen Sie in einem Kühlschrank voller Bakterien wohnen?“ fragt Schatzmeister 4x4 aus Tirol. Ihre Spezialität: Wohnkabinausbauten aus feinstem tiroler Zirbenholz (Arve). Nicht nur heimelig sondern auch antiseptisch. Und zur Krönung: der eingebaute Schwedenofen. Auch sonst gibt es allerhand Zubehör zu entdecken.





Was wäre Offroad ohne Land Rover. Den Defender findet man in allen nur erdenklichen Varianten. Vom Oldtimer über ganz simple bis zu hochspezialisierte Umbauten. Oder auch als Renn-Boliden. Wer Ideen - oder Teile - für seinen Landy braucht ist in Bad Kissingen auf alle Fälle am richtigen Ort.





// ABENTEUER & ALLRAD 2017

Die nächste «ABENTEUER & ALLRAD» findet vom 15. bis 18.06.2017 in ihrer 19. Auflage einmal mehr in Bad Kissingen statt. Weitere Infos gibt es wie immer bei uns auf 4x4Schweiz.ch oder unter www.abenteuer-allrad.de



// ADVENTURE SOUTHSIDE 2016: Outdoor & Survival am Bodensee.

Knapp über 4000 Besucher fanden den Weg zur ersten Adventure Southside Veranstaltung in der Lochmühle in Eigeltingen, nahe dem Bodensee. Am brütend heißen Freitag blieb die Zahl der Besucher noch überschaubar. Abends und nachts entlud sich dann ein Wolkenbruch und am Samstag und Sonntag brummte es förmlich auf dem Gelände und vor den Messeständen bei überwiegend trockenem Wetter. Glück für den Veranstalter und die Besucher, denn ein nur 15 km Luftlinie entfernt gelegenes Musikfestival mit 60'000 Besuchern musste am Samstag Land unter melden und vorzeitig abgebrochen werden. Übrigens: Die Lochmühle in Eigeltingen ist ein 400 Jahre alter Bauernhof, der in einen spannenden Freizeitpark für Gross und Klein verwandelt wurde und auf jeden Fall mal einen Sonntagsausflug wert.





Kleine Hersteller mit grossen Ideen: mittels Vakuum halten diese Befestigungen auf glatten Oberflächen sogar eine komplette Outdoor-Küche am Kotflügel des Discovery.





Was das Outdoor-Herz höher schlagen lässt: einer der meist kleinen aber sehr spezialisierten Händler hat es bestimmt dabei. Von massgefertigten Scheibenverdunklungen bis zur handgefertigten Damaszener-Klinge.



// 4x4SCHWEIZ-MARKTPLATZ:

In unserem neuen Online-Marktplatz präsentieren sich Spezialisten für 4x4-Fahrzeuge, Umbauten, Offroad-Reisen und Offroad-Trainings, Tuning, Zubehör u.v.m. in folgenden Rubriken. Schauen Sie vorbei.

- // 4x4 FIRMEN & SPEZIALISTEN
- // 4x4 ZUBEHÖR & TEILE
- // 4x4 REISEN, VORTRÄGE
- // 4x4 FAHRERTRAININGS

Sie bieten ebenfalls ein Produkt oder eine Dienstleistung an, die hier auf keinen Fall fehlen darf? Dann kontaktieren Sie uns unter: marktplatz@4x4schweiz.ch.



// EVERYDAY LEGEND: Jeep Camp 2016.

JEEP FEIERTE DAS 75-JÄHRIGE JUBILÄUM MIT EINER SPEZIALEDITION DES CAMP JEEP. DIE DRITTE AUSGABE DES GRÖSSTEN EVENTS DER JEEP OWNERS GROUP FAND IN DIESEM JAHR VOM 2. BIS 5. JUNI IN SPANIEN STATT. DAS DATUM IST KEIN ZUFALL, DENN DER 5. JUNI IST DER EIGENTLICHE GEBURTSTAG VON JEEP. AN DIESEM TAG IM JAHR 1941 ROLLTE DER ERSTE PROTOTYP WILLYS-OVERLAND MA AUS DEN WERKSHALLEN IN TOLEDO/OHIO.

// Bassella, Spanien: Um dieses besondere Camp Jeep und den Geburtstag von Jeep gebührend zu feiern, haben sich die Veranstalter etwas Besonderes einfallen lassen. Zwei der spektakulärsten Concept Cars der 50. Moab Easter Jeep Safari wurden aus den USA eingeflogen und waren Gast am diesjährigen Camp Jeep: der funktionale Jeep Comanche mit seiner militärischen Anmutung und die V8-Hochleistungsmaschine Jeep Trailcat mit 707 PS.

Ebenfalls mit dabei waren die Modelle der neuen 75th Anniversary Special Editions zur Feier der 75-jährigen Geschichte der Marke sowie einige wunderschöne historische Jeep-Fahrzeuge, wie z.B. der unaufhaltbare Willys-Overland MB von 1941, der Willys Wagon von 1949 als erstes Ganzstahl-SUV der Welt und der Jeep Wagoneer von 1963 als erstes grosses „Premium SUV“.

Aus der Schweiz haben sich 10 Fahrzeuge auf den Weg ins rund 1'000 Kilometer entfernte Bassella gemacht. Insgesamt fanden rund 1'000 Jeeper mit 300 Fahrzeugen den Weg zum Fuss der südlichen Pyrenäen. Damit ist das Camp Jeep der grösste Event einer 4x4 Marke in Europa. Als Krönung gab es am Samstagabend ein Überraschungskonzert von „The Hives“ aus Schweden.



// JEEP OWNERS GROUP

Seit August 2014 ist die JOG der einzige offizielle Fanclub der Marke Jeep und zählt heute über 64'000 Mitglieder aus 24 Ländern der Region Europa, Mittlerer Osten und Afrika.



Die 75th Anniversary-Modelle durften bei der aussergewöhnlichen Geburtstagsfeier natürlich nicht fehlen.





// HIER IST EIN VIDEO:

Bitte laden Sie sich das kostenlose App von 4x4Schweiz für iPad und Android-Tablets für ein optimales Lesevergnügen.

> Mark A. Smith gründete das Jeep Jamboree in USA, das erstmals 1953 auf dem legendären Rubicon Trail in der Sierra Nevada stattfand. Vor 3 Jahren wurde das europäische Pendant, das Jeep Camp von der Jeep Owners Group ins Leben gerufen. Mark erzählt uns hier die Entstehungsgeschichte des berühmten Rubicon Trails.

// ZWEI DER ZAHLREICHEN CONCEPT-CARS, DIE IM JEEP CAMP PRÄSENTIERT WURDEN:

Jeep Comanche

Auf Basis des Jeep Renegade ist das Concept Car Jeep Comanche entstanden. Zur eigens für den Comanche entwickelte Karosseriefarbe „Beige Against the Machine“ passen die satinschwarze Motorhaube, der vordere Konzept-Stoßfänger mit Seilwinde, der hintere Stahl-Stoßfänger, das Softtop und das Reserverad auf der Ladefläche direkt hinter der Kabinenwand. Den Radstand der Renegade-Basis verlängerten die Ingenieure zur Aufnahme der 1,5 Meter lange Ladefläche des Comanche um 15 Zentimeter.



Jeep Trailcat

Das Concept Car Jeep Trailcat ist eine Offroad Maschine. Mit dem kompressor aufgeladenen 6.2 HEMI Hellcat V8 Motor und Sechsgang-Schaltgetriebe fährt es nicht über Stock und Stein, sondern mitten durch. Um den 707 PS starken Hellcat Motor in den Trailcat zu bekommen, streckten die Designer den Radstand um 30,5 Zentimeter und kürzten die Frontscheibe für eine schlankere Optik um fünf Zentimeter. Mopar steuerte die Motorhaube mit Power Dome, den satinschwarzen Kühlergrill, die LED-Scheinwerfer und die Aufsetzschutzrohre bei.





Ganz besonders schöne Schätze gab es bei den historischen Fahrzeugen im Jeep Camp: hier der Kaiser Jeep Wagoneer von 1969.



> Die historischen Jeeps im Überblick, hintere Reihe: Kaiser Jeep Wagoneer 1969, Jeep Grand Cherokee 1998, Jeep Grand Wagoneer SJ 1984, Jeep Cherokee Golden Eagle 1978 // vordere Reihe: 1979 AMC Jeep CJ // 1988 Jeep Wagoneer XJ // 1948 Willys Jeepster





> Matteo Sorrentino, stolzer Besitzer des Jeep Cherokee Golden Eagle von 1978, der eigens aus der Toskana für das Camp angereist ist. Dieser Golden Eagle ist der einzige in Europa und weltweit einer der wenigen in diesem ausserordentlich guten Zustand. Der Wert beläuft sich laut Matteo auf ca. 150'000 Euro.

// JANNO'S KOLUMNE: Der Porsche Cayenne Turbo S.



// Der Porsche Cayenne Turbo S ist einer der schnellsten SUVs, die derzeit auf dem Markt sind, denn mit 570 PS und mit einer Höchstgeschwindigkeit von 284 km/h ist er wirklich überhaupt nicht langsam.

Denkt nicht, dass er ewig braucht, um auf 100 oder 200 Sachen zu kommen: Nein, denn von Null auf 100 ist er in 4,1 Sekunden – nicht schlecht, oder?

Wenn man jetzt denkt, dass er mit so viel Leistung doch eigentlich ein Sportwagen ist, nein falsch gedacht! Er macht sich auch im Gelände ganz gut. Mit einem Böschungswinkel von 29,8° vorne und 26,7° Grad hinten kann man relativ problemlos einen steilen Berg bezwingen. Zum Vergleich: die Mercedes AMG G-Modelle haben hinten und vorne je 27° Grad.

Und nicht nur das, denn mit fast 600 PS und Allrad kommt man auch durch die härtesten Schlammgruben, vorausgesetzt man hat nicht die fast schon schwimmfähigen 295er Schlappen montiert. Dafür kann man mit denen auf der Autobahn locker mit einem BMW M3 mithalten. Nicht vergessen: Man sitzt in einem SUV!

Janno's Fazit:

Ich finde, der Porsche Cayenne ist wirklich cool, besonders in weiss. Ich stellte mir bei einem SUV immer eine kastige Mercedes G-Klasse vor, aber der Porsche überzeugt mich mit seinen schön geschwungenen Kurven. Einziger Nachteil: Bei 206'000 Franken Grundpreis muss ich bei meinem Taschengeld ganz schön lange für so ein Auto sparen...

Janno, 12 Jahre:

Janno ist mit 12 Jahren zwar unser jüngstes Redaktionsmitglied, aber es gibt wohl kaum einen grösseren Autofan. „Ich liebe Autos und verpasse keine Autosendung.“ sagt er von sich selbst. Er ist mit ganzer Leidenschaft dabei. Er beurteilt Marken und deren Modelle aus der Sicht eines Teenagers. Er verurteilt aber auch wenn nötig. Für ihn zählen nur Emotionen und keine rationalen Überlegungen der Erwachsenen. Bis jetzt konnte er sich noch auf keine Marke geschweige denn Modell festlegen, das er mit 18. Jahren dann mal fahren möchte.

Alle Kolumnen von Janno auf 4x4Schweiz.ch



Leserfotos von Alexander von Khuon aus Oberhaching bei München.

// "LIEBE 4X4SCHWEIZ-LESER, SCHAUT MAL, HIER IST DER ERSTE IN EUROPA ZUGELASSENEN TOYOTA BXD10, DIE MILITÄRVERSION VOM 148 MAL GEBAUTEN TOYOTA BXD20."

Der Toyota Megacruiser wurde von 1995 bis 2002 gebaut und hat viele interessante Serienausstattungen, wie z.B.: Allradlenkung, Portalachsen, 100% Sperren u.v.m. Ausserdem ist er 2,17 Meter breit und hat einen 4-Zylinder-Motor mit 4,2 Liter Hubraum.

Der Toyota BXD10 ist in Deutschland zugelassen und fahrbereit und bekommt sogar noch eine Umrüstung für die grüne Feinstaubplakette.

// LESERFOTO

Schick' uns Deine schönsten 4x4-Momente und schreibe uns ein paar Zeilen, was diesen Moment oder dein Auto so besonders macht. Erzähle uns noch etwas zu Dir und schicke alles zusammen mit ein paar guten Fotos (sollten ca. 2 bis 5 MB gross sein) an:

leserfoto@4x4schweiz.ch

Gerne veröffentlichen wir diese hier und auf www.4x4schweiz.ch

Wie uns Alexander von Khuon aus Oberhaching bei München schrieb, hat er mittlerweile sogar drei davon, die komplett überarbeitet wurden: neue Reifen, neue Innenausstattung, neues Verdeck usw. Weiter schreibt Alexander, dass er selten soviel Freude auf der Strasse ausgelöst und so viele freundliche Menschen durch den BXD10 kennengelernt hat. Deshalb wird er auch nur zwei von den dreien demnächst verkaufen wollen.



// 4x4SCHWEIZ / ALLRAD / eMAGAZIN

Herausgeber:

4x4 Schweiz AG // Hegibachstrasse 36 // 8032 Zürich
redaktion@4x4schweiz.ch

Chefredaktion:

Sascha Knauer // sascha.knauer@4x4schweiz.ch

Artdirection:

Nils Deparade // nils.deparade@4x4schweiz.ch
Carsten von Berlin // carsten@vonberlin.net

Mitarbeiter dieser Ausgabe:

Sascha Knauer, Nils Deparade, Daniel Stocker, Hanne Lübbehüsen, Michael Specht, Peter Maahn, Elfriede Munsch, Michael Gebhardt, Céline und Dani von break-a-way.net, Bernd Schmidt von bodensee-overländer.de, Alexander von Khuon, Jano Kuhn u.v.m.

Anzeigen/Mediadaten: booking@4x4schweiz.ch**Erscheinungsweise:** 6-mal jährlich

Für unverlangt eingesandte Manuskripte und Bilder wird keine Haftung übernommen.

// 4x4Schweiz.ch ist das erste Allrad-Online-Magazin der Schweiz. Erfahren Sie bei uns interessante 4x4-News zu allen Marken, spannende 4x4-Testberichte, aktuelle 4x4-Event und alles über 4x4-Clubs in der Schweiz.

**Rechtliche Hinweise:**

Die 4x4Schweiz AG übernimmt keinerlei Gewähr hinsichtlich der inhaltlichen Richtigkeit, Genauigkeit, Aktualität, Zuverlässigkeit und Vollständigkeit der Informationen. Haftungsansprüche gegen den Autor wegen Schäden materieller oder immaterieller Art, welche aus dem Zugriff oder der Nutzung bzw. Nichtnutzung der veröffentlichten Informationen, durch Missbrauch der Verbindung oder durch technische Störungen entstanden sind, werden ausgeschlossen. Alle Angebote sind unverbindlich. Der Autor behält es sich ausdrücklich vor, Teile der Seiten oder das gesamte Angebot ohne gesonderte Ankündigung zu verändern, zu ergänzen, zu löschen oder die Veröffentlichung zeitweise oder endgültig einzustellen. Verweise und Links auf Webseiten Dritter liegen ausserhalb unseres Verantwortungsbereichs. Es wird jegliche Verantwortung für solche Webseiten abgelehnt. Der Zugriff und die Nutzung solcher Webseiten erfolgen auf eigene Gefahr des Nutzers oder der Nutzerin. Die Urheber- und alle anderen Rechte an Inhalten, Bildern, Fotos oder anderen Dateien auf der Website gehören ausschliesslich der 4x4Schweiz AG oder den speziell genannten Rechtsinhabern. Für die Reproduktion jeglicher Elemente ist die schriftliche Zustimmung der Urheberrechtsträger im Voraus einzuholen. Gestützt auf Artikel 13 der Schweizerischen Bundesverfassung und die datenschutzrechtlichen Bestimmungen des Bundes (Datenschutzgesetz, DSG) hat jede Person Anspruch auf Schutz ihrer Privatsphäre sowie auf Schutz vor Missbrauch ihrer persönlichen Daten. Wir halten diese Bestimmungen ein. Persönliche Daten werden streng vertraulich behandelt und nicht an Dritte verkauft. In enger Zusammenarbeit mit unseren Hosting-Providern bemühen wir uns, die Datenbanken so gut wie möglich vor fremden Zugriffen, Verlusten, Missbrauch oder vor Fälschung zu schützen. Beim Zugriff auf unsere Webseiten werden folgende Daten in Logfiles gespeichert: IP-Adresse, Datum, Uhrzeit, Browser-Anfrage und alle übertragene Informationen zum Betriebssystem (resp. Browser). Diese Nutzungsdaten bilden die Basis für statistische, anonyme Auswertungen, so dass Trends erkennbar sind, anhand derer wir unsere Angebote entsprechend verbessern können. Auf unseren Seiten sind Plugins des sozialen Netzwerks Facebook, 1601 South California Avenue, Palo Alto, CA 94304, USA integriert. Die Facebook-Plugins erkennen Sie an dem Facebook-Logo oder dem «Like-Button» («Gefällt mir») auf unserer Seite. Eine Übersicht über die Facebook-Plugins finden Sie hier: <http://developers.facebook.com/docs/plugins/>. Wenn Sie unsere Seiten besuchen, wird über das Plugin eine direkte Verbindung zwischen Ihrem Browser und dem Facebook-Server hergestellt. Facebook erhält dadurch die Information, dass Sie mit Ihrer IP-Adresse unsere Seite besucht haben. Wenn Sie den Facebook «Like-Button» anklicken während Sie in Ihrem Facebook-Account eingeloggt sind, können Sie die Inhalte unserer Seiten auf Ihrem Facebook-Profil verlinken. Dadurch kann Facebook den Besuch unserer Seiten Ihrem Benutzerkonto zuordnen. Wir weisen darauf hin, dass wir als Anbieter der Seiten keine Kenntnis vom Inhalt der übermittelten Daten sowie deren Nutzung durch Facebook erhalten. Weitere Informationen hierzu finden Sie in der Datenschutzerklärung von facebook unter <https://www.facebook.com/about/privacy/>. Wenn Sie nicht wünschen, dass Facebook den Besuch unserer Seiten Ihrem Facebook-Nutzerkonto zuordnen kann, loggen Sie sich bitte aus Ihrem Facebook-Benutzerkonto aus. Auf unseren Seiten sind Funktionen des Dienstes Twitter eingebunden. Diese Funktionen werden angeboten durch die Twitter Inc., 795 Folsom St., Suite 600, San Francisco, CA 94107, USA. Durch das Benutzen von Twitter und der Funktion «Re-Tweet» werden die von Ihnen besuchten Webseiten mit Ihrem Twitter-Account verknüpft und anderen Nutzern bekannt gegeben. Dabei werden u.a. Daten wie IP-Adresse, Browsertyp, aufgerufene Domains, besuchte Seiten, Mobilfunkanbieter, Geräte- und Applikations-IDs und Suchbegriffe an Twitter übertragen. Wir weisen darauf hin, dass wir als Anbieter der Seiten keine Kenntnis vom Inhalt der übermittelten Daten sowie deren Nutzung durch Twitter erhalten. Aufgrund laufender Aktualisierung der Datenschutzerklärung von Twitter, weisen wir auf die aktuellste Version unter (<http://twitter.com/privacy>) hin. Ihre Datenschutzeinstellungen bei Twitter können Sie in den Konto-Einstellungen unter <http://twitter.com/account/settings> ändern. Bei Fragen wenden Sie sich an privacy@twitter.com. Diese Website/Magazin benutzt Google Analytics, einen Webanalysedienst der Google Inc. («Google»). Google Analytics verwendet sog. «Cookies», Textdateien, die auf Ihrem Computer gespeichert werden und die eine Analyse der Benutzung der Website durch Sie ermöglichen. Die durch den Cookie erzeugten Informationen über Ihre Benutzung dieser Website werden in der Regel an einen Server von Google in den USA übertragen und dort gespeichert. Im Falle der Aktivierung der IP-Anonymisierung auf dieser Webseite wird Ihre IP-Adresse von Google jedoch innerhalb von Mitgliedstaaten der Europäischen Union oder in anderen Vertragsstaaten des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum zuvor gekürzt. Nur in Ausnahmefällen wird die volle IP-Adresse an einen Server von Google in den USA übertragen und dort gekürzt. Google wird diese Informationen benutzen, um Ihre Nutzung der Website auszuwerten, um Reports über die Websiteaktivitäten für die Websitebetreiber zusammenzustellen und um weitere mit der Websitenutzung und der Internetnutzung verbundene Dienstleistungen zu erbringen. Auch wird Google diese Informationen gegebenenfalls an Dritte übertragen, sofern dies gesetzlich vorgeschrieben oder soweit Dritte diese Daten im Auftrag von Google verarbeiten. Die im Rahmen von Google Analytics von Ihrem Browser übermittelte IP-Adresse wird nicht mit anderen Daten von Google zusammengeführt. Sie können die Installation der Cookies durch eine entsprechende Einstellung Ihrer Browser Software verhindern; wir weisen Sie jedoch darauf hin, dass Sie in diesem Fall gegebenenfalls nicht sämtliche Funktionen dieser Website voll umfänglich nutzen können. Durch die Nutzung dieser Website erklären Sie sich mit der Bearbeitung der über Sie erhobenen Daten durch Google in der zuvor beschriebenen Art und Weise und zu dem zuvor benannten Zweck einverstanden.