

«Allradantrieb bringt Sicherheit»

Sascha Knauer, Chef des Online-Magazins «4x4 Schweiz», zum Boom von Allradfahrzeugen in der Schweiz.

Herr Knauer, Sie sind Chefredaktor des einzigen Allrad-Online-Magazins in der Schweiz, das es noch gar nicht so lange gibt. Haben Sie eine Erklärung dafür, warum im 4x4-Rekordland Europas vor Ihnen noch niemand auf diese Idee kam? Die gleiche Frage hatte ich mir vor vier Jahren auch gestellt, als ich auf der Suche nach einem Ersatz für meinen altersschwachen Land Rover Discovery war. Ausser reinen Fahrzeuginsparaten gab es online kaum unabhängige Hintergrundinformationen zu aktuellen Allradfahrzeugen. Zusammen mit meiner Leidenschaft für Autos und Technik war damit die Idee von 4x4Schweiz.ch geboren.

Wie umreissen Sie das publizistische Konzept von «4x4 Schweiz»?

4x4 plus Schweiz = 4x4Schweiz.ch. Wir wollen unseren Leserinnen, immerhin sind das rund 30 Prozent, und Lesern einen unabhängigen Überblick über alle in der Schweiz verfügbaren 4x4-Fahrzeuge bieten – egal, ob Geländewagen, SUV, Crossover oder ein Sportwagen mit Allradantrieb. Wir informieren über neue Technologien und erklären neue Assistenzsysteme. Wir berichten von lokalen Events und über 4x4-Klubs in der Schweiz. Ausserdem berichten wir über Schweizer Overlander, die mit ihrem 4x4-Fahrzeug irgendwo auf diesem Planeten auf einer Fernreise unterwegs sind.

Wie finanziert sich das Online-Magazin und mit welchem Erfolg?

4x4 Schweiz ist ein agiles Startup-Unternehmen. Dank unserer früheren Tätigkeit in der Kommunikationsbranche erkennen wir Bedürfnisse des Werbemarktes früh und können entsprechend neue Werbeformen frühzeitig und erfolgreich etablieren.

Gibt es ähnliche publizistische Konzepte auch in andern Ländern?

Ja, doch kommen bis auf wenige Ausnahmen alle aus dem Printbereich und haben ihre «Zeitung» online gestellt.

Warum publizieren Sie denn nur auf dem digitalen Kanal?

Unser Gründungsteam besteht vor allem aus Digital Immigrants und Digital Natives. Für uns hat sich die Frage eigentlich nie gestellt. Und ehrlich gesagt, haben wir vom klassischen Verlagswesen auch gar keine Ahnung. Deshalb lassen wir es.

Kommen wir zum Kerngeschäft Ihrer Arbeit. Warum genau ist die Schweiz eigentlich amtierender Allrad-Europameister? Allein an der herausfordernden Topografie und der höchstens noch im Winter garstigen Witterung kann es ja nicht liegen, bei diesem perfektionierten Strassenunterhalt selbst in abgelegensten Tälern.

Der Allradanteil bei den Neuimmatrikulationen von derzeit 48,9 Prozent kommt nicht von ungefähr. Das hat einerseits sehr wohl etwas mit der Topografie der Schweiz zu tun, denn 4x4-Antrieb ist in den Bergregionen in drei von vier Jahreszeiten relevant. Aber sicher liegt es auch an der Tatsache, dass sich Herr und Frau Schweizer diesen Luxus des sicheren Ankommens auch leisten können und wollen.

Ein kurzer historischer Exkurs an dieser Stelle: Auf welches Datum legen Sie den Bau des ersten allradgetriebenen Fahrzeugs fest?

Als das erste nennenswerte Allradfahrzeug würde ich den Lohner-Porsche von Ferdinand Porsche von 1900 bezeichnen, der mit vier Radnaben-Elektromotoren angetrieben wurde. Ziemlich zukunftsweisend, wenn man sich die aktuelle Entwicklung der Elektroautos anschaut. Den ersten 4x4-Antrieb in Serienproduktion gab es dann im Willys-Jeep 1941.

Warum setzte der Allrad-Boom in der Schweiz erst Mitte der 1970er Jahre ein?

Weil es vorher keine wirklich alltags-tauglichen Allradfahrzeuge gab. 1972 brachte Subaru mit dem Leone Station Wagon 4WD einen der ersten alltags-tauglichen Allradkombis auf den Markt. Im Februar 1979 kündigte dann Bernhard Russi die neue Marke Subaru in der Schweiz an und zeigte im TV-Spot, dass da «sogar eine 50-Liter-Milchkanne ohne Probleme verstaut werden kann». Bis heute ist Russi Markenbotschafter von Subaru, und sicher war und ist diese Allianz einer der Gründe für den Boom in der Schweiz.

Und wie verlief die Absatz-Kurve beim Verkauf von 4x4-Autos während der letzten vierzig Jahre?

Subaru machte Allrad zwar bezahlbar, aber zum unwiderstehlichen Siegetypen wurde der Allradantrieb erst

durch das kantige Audi Quattro Coupé von 1980, das ab 1982 zusammen mit der Rally-Legende Walter Röhrl von Sieg zu Sieg flog. Ich kann mich nicht erinnern, dass es jemals einen signifikanten Rückgang gegeben hat.

Glauben Sie, dass der Boom anhält?

Ja, auf jeden Fall, und meiner Meinung nach wird er aufgrund der technologischen Weiterentwicklung eher noch zunehmen. Es gibt für mich auch keinen vernünftigen Grund, weshalb ein Fahrzeug nur auf zwei Rädern angetrieben werden sollte.

Da gäbe es meinerseits den ketzerischen Verdacht: Allrad-Autos kosten deutlich



«Es gibt durchaus auch SUV, die offroad-tauglich sind.»

Sascha Knauer
Chef «4x4 Schweiz»

mehr als ihre Pendants mit Zweirad-antrieb. Ist der ganze 4x4-Hype also von den Autobauern aus kommerziellen Gründen befeuert worden?

Ich glaube, dass Allradantrieb sehr wohl ein Bedürfnis des Marktes ist. Grundsätzlich bietet 4x4-Antrieb nicht nur mehr Vortrieb, sondern auch mehr Fahr-sicherheit. Und mittlerweile sind auch die Mehrkosten für einen Allradantrieb sowohl in der Anschaffung wie auch beim Mehrverbrauch an Treibstoff dank neuen Technologien sehr überschaubar.

Bleiben wir im Ketzer-Modus. Allrad-Ikonen wie der seit 2016 nicht mehr produzierte Land Rover Defender oder auch Jahrzehntlang bis heute erfolgreich gebaute Modelle von Jeep oder Mercedes waren ja erwiesenermassen noch Fahr-

zeuge, mit denen man Offroad-Tätigkeiten nachging und dafür auch tatsächlich ins Gelände fuhr. Heute sind allradgetriebene SUV nur noch Gelände-Attrappen für den Boulevard. Was hat das noch mit Geländegängigkeit zu tun?

Das ist eine Pauschalisierung und so nicht korrekt. Klar, es gibt sogenannte Crossover, die zwar Allradantrieb haben, aber aufgrund fehlender Bodenfreiheit an mancher Bordsteinkante bereits scheitern. Aber es gibt sehr wohl SUV, die wirklich offroadtauglich sind. Land Rover beispielsweise bestritt seine 2015er Experience-Tour, ehemals Camel-Trophy, mit dem Discovery Sport, der weit vom klassischen Geländewagen entfernt ist. Aber auch viele andere Hersteller, wie etwa Porsche, Toyota, Volkswagen oder Mitsubishi, stellen die Geländegängigkeit ihrer SUV immer wieder gerne auf spektakulären Offroad-Touren unter Beweis.

Schwenken wir zum Schluss noch auf die auch verkehrs- und umweltpolitisch brennende Debatte über die künftigen Antriebsformen um. Diesel ist zur Causa non grata geworden, und einzelne Länder wollen sogar sämtliche Verbrennungsmotoren mittelfristig durch Elektroantriebe ersetzen. Wie stehen da die Karten für den 4x4-Antrieb?

Ob das Allradfahrzeug nun mit Benzin, Gas, Diesel, Wasserstoff oder elektrisch angetrieben ist, spielt meiner Meinung nach keine grosse Rolle, denn grundsätzlich ändert sich damit am Bedürfnis der Käufer ja nichts. Ferdinand Porsche hat die Funktionalität des Elektro-Allradantriebs bereits vor 117 Jahren bewiesen, und Elon Musk hat sie mit dem Tesla Model S 70D salonfähig gemacht. Mittlerweile haben nahezu alle 4x4-Hersteller bereits Konzepte für elektrogetriebene Allradfahrzeuge präsentiert. Wir dürfen gespannt sein, was die Entwicklungsabteilungen in den nächsten Jahren für uns auf die Räder stellen.

Interview: Walter Hagenbüchle