



SCHWEIZ
ALLRAD
MAGAZIN

#BEST-OF 4x4SCHWEIZ.CH

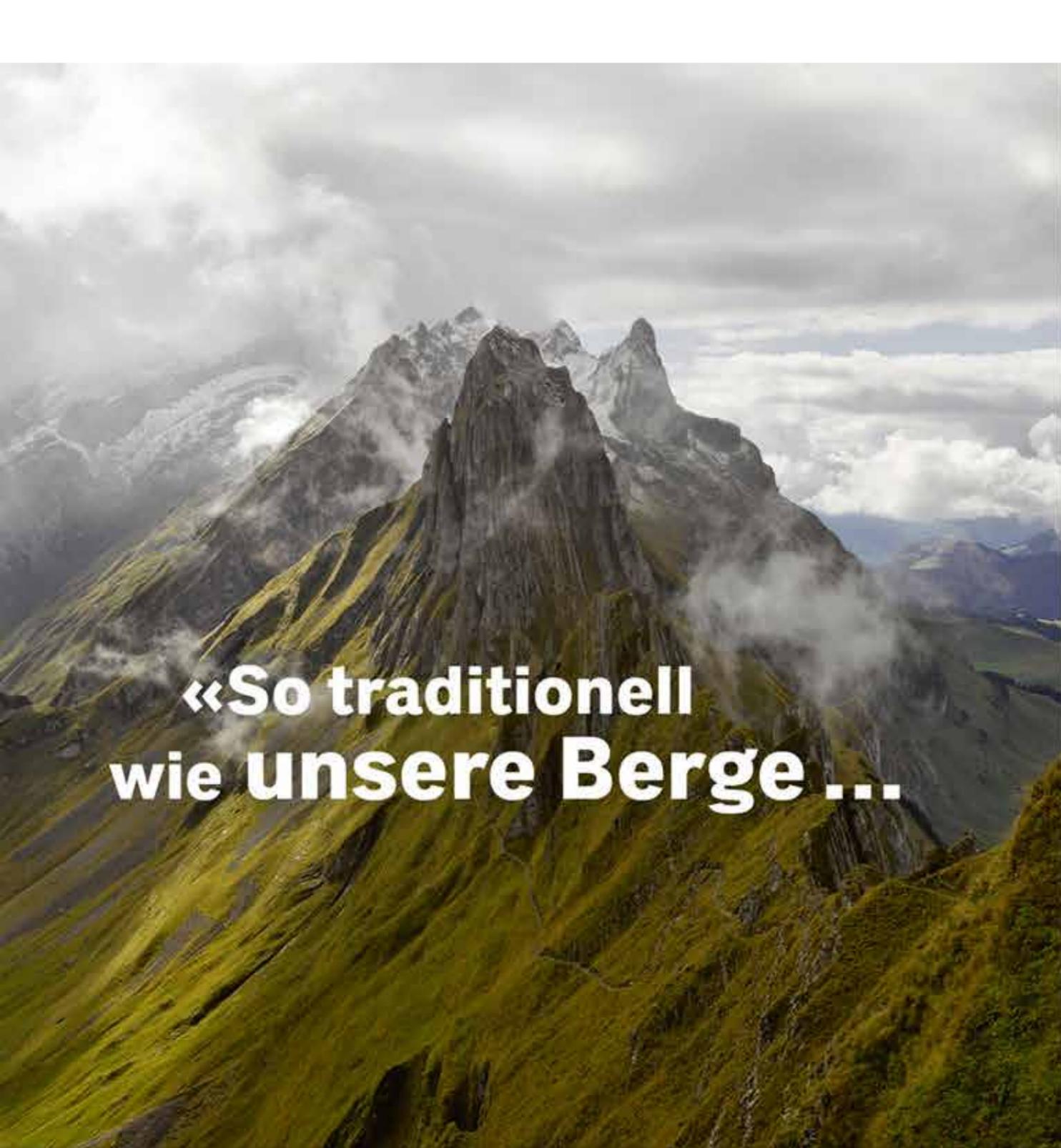
#04/2018

#4x4SWITZERLAND #4x4SCHWEIZ
#ALLRAD #SUV #CROSSOVER
#PERFORMANCE #OFFROAD
#OVERLANDER #TRAVEL #ROADTRIP
#CURVES #SWISSALPS #HOMEOF4x4
#SWITZERLAND #WELOVE4x4

// TITELSTORY:
MIT DEM **VW**
TOUAREG
VON BRATISLAVA
NACH PEKING



// TRAVEL: Das Hochland von Bolivien & Toyota HZJ78
// REPORTAGE: Cupra Brand new // FAHRBERICHT: Tesla Model X
// FAHRBERICHT: Dacia Duster // ROADTRIP: mit dem Land Cruiser durch Namibia



«So traditionell
wie unsere Berge ...»



... sind auch die Rezepte
für meine Mostbröckli.»

Markus, Pro Montagna Fleischproduzent

Markus produziert im Appenzellerland Mostbröckli nach Rezepten, die seit Generationen in seiner Familie weitergegeben wurden. So entsteht aus feinstem Fleisch aus den Bergzonen, sorgfältiger Metzgerskunst und den Traditionen der Berge ein typisches Pro Montagna Produkt. Damit dies so weitergeht, fließt auch in Zukunft bei jedem Kauf ein Solidarbeitrag an die Coop Patenschaft für Berggebiete.
coop.ch/promontagna



Von den Bergen.
Von den Bauern.

coop
Für mich und dich.

// INHALT

4x4SCHWEIZ / ALLRAD / eMAGAZIN / #04 / 2018



6-17

Wie viele Kilometer liegen zwischen Bratislava und Peking?
Der Tacho stand nach der Fahrt bei 16'500.



24

Yeehaa, den kann man bald wieder reiten.



30

Porsche als Surfer-Auto?



34

Scat Cupra



36

Für X-Men



42

Kann günstig gut sein?



46

Another one bites the Dust.



54

HZJ + Tent = Bolivien.



70

Unser Marktplatz, eine Schatzkiste.



26

Tot? Ich?
Nee, noch nicht.

diesel

06 TITELSTORY
Mit dem neuen VW Touareg von der Slowakei bis nach China zur Weltpremiere

18 NEWS
VW Touareg Weltpremiere in Peking, Bugatti Chiron Sport, RangeRover SV Coupé, Jugend forscht: Regenwasser als Wischwasser, Mercedes G63 AMG, Ford Bronco, Subaru Viziv Tourer Concept

26 REPORT
Diesel ist tot?

30 PEOPLE
Porsche Panamera ST & Nordsee Surfer

32 INTERVIEW
Cupra & Wayne Griffith

36 FAHRBERICHT
Tesla Model X
Dacia Duster

46 ROADTRIP
Toyota Land Cruiser in Namibia

52 AUTOGRAMM

54 TRAVEL
Mit Celine und Dani durch Bolivien

70 MARKTPLATZ

DER LANGE WEG

Nach 21 Tagen Fahrt
im neuen Touareg
glücklich in Peking
angekommen:
Rainer Zietlow schafft
es rechtzeitig zur
Weltpremiere in China.



DIE ROUTE des Projekts Bratislava
2 Beijing verlief durch elf Länder:
Slowakei, Österreich, Tschechische
Republik, Polen, Litauen, Lettland,
Estland, Russland, Kasachstan,
Mongolei und China.



DER ERSTAUNLICHSTE MOMENT
in Riga ist der Sonnenuntergang über dem Meer. Hunderte von Menschen säumen die Küste, um diesen Alltagszauber zu bewundern.

Lasst das Abenteuer beginnen! Heute Vormittag, am 1. März 2018, wurde vor dem Haupteingang des Volkswagen Werks in Bratislava das Startsignal für die Rekordfahrt mit dem neuen Touareg gegeben. In den nächsten Wochen werden wir mehr als 16'000 Kilometer zurücklegen. Etwas mehr als tausend Kilometer liegen gleich am ersten Tag an. „Strecke machen!“, lautet die Devise. Keine Stunde später sind wir im Herzen der Alpenrepublik. Gerade einmal 55 Kilometer trennen Wien von Bratislava – das ist der geringste Abstand aller europäischen Hauptstädte.

Nächster Halt Riga. Für die spontane Idee, unseren Touareg am Meer zu fotografieren, werden wir mit einem herrlichen Panorama belohnt. Auch im Winter sind die Ostseeestrände voller Leben. Wo sich im Sommer schneeweisse Sandstrände ausbreiten, lockt im Winter eine sehr solide Eisdecke.

ST. PETERSBURG BEGRÜSST UNS mit märchenhaftem Wetter. Auf den Strassen leichter Frost, die Sonne scheint strahlend hell, und komplette Windstille. Das Leben in der Winter-Wonderland-Stadt spielt entlang der Newa und auf den zugefrorenen Kanälen, auf der grössten Wasserstrasse der Stadt herrscht viel Verkehr.

Warm eingepackte Menschen wuseln von Ufer zu Ufer, Touristen fotografieren die Kulisse, Einheimische fahren Ski und Schlittschuh auf dem Eis!

Unser Auto zieht die Leute an wie ein Magnet. Jeder Vorbeifahrende starrt auf dieses unbekannte, getarnte Auto. Die Passanten machen ganz aufgeregt Fotos. Ein Erlkönig, wann sieht man so etwas schon mal in echt?

Unser nächster Stopp ist Moskau und da wartet die nächste Herausforderung: Fahraufnahmen vor der Basilius-Kathedrale haben wir uns in den Kopf gesetzt. Da ist normalerweise nichts zu machen. Hier gibt es ständig Staus, Massen von Touristen – und oft noch mehr Polizisten. Aber wir haben Glück. Die Touristen verstecken sich vor der Kälte in den Cafés, die Zahl der Autofahrer hält sich in Grenzen, und das Moskauer Heiligtum glüht in den Strahlen der un



Durch Schnee, Eis, Feuer und Sand

Weltrekordfahrer Rainer Zietlow (rechts) ist Anfang März vom Volkswagen Werk Bratislava in der Slowakei mit einem getarnten Touareg gen China aufgebrochen. Die Strecke ist rund 16000 Kilometer lang. In Bratislava wird der Touareg seit 2002 gebaut, am

23. März feierte das komplett überarbeitete SUV in Peking Weltpremiere. Wir haben die Logbuch-Einträge von Rainer gesammelt und zeigen sie hier in stark gekürzter Form. Den vollständigen Bericht inklusive Videomaterial gibt es online auf 4x4Schweiz.ch



tergehenden Sonne.

Weiter gehts. Wir erreichen die russisch-kasachische Grenze. Die Strasse windet sich als festgefahrene Schneedecke zwischen Feldern mit verkümmelter Vegetation. Der Tag fängt gerade erst an, aber wir sehen schon die ersten Autos im Graben liegen. Klirrender Frost liegt in der Luft. Die unglücklichen Passagiere sind gezwungen, sich durch Springen und Laufen zu wärmen. So gut es halt geht. Die Abfertigung an der Grenze erfolgt schnell und ohne Komplikationen. Passkontrolle, Zollkontrolle – und zack sind wir auf dem Territorium Kasachstans.

ES IST MITTLERWEILE Dienstag, der 13. März. Echt irre, wie schnell sich das Wetter ändern kann: Gestern noch kämpften wir uns durch einen grimmigen Eiswind. Der wolkenverhangene Himmel schwebte gefühlt zwei Meter über dem tiefgefrorenen Boden. Das Thermometer zeigte ungefähr minus 19 Grad. Und heute? Je näher wir Schymkent kommen, desto wärmer, ach was, heisser wird es. Gegen Mittag kraxelt die Säule des Thermometers auf 20 Grad plus.

Wir besichtigen die Ausgrabungsstätte der antiken Stadt Sauran. Sie gilt als das am besten erhaltene mittelalterliche Festungserbe Kasachstans. Gewaltige Lehmwände umgeben das riesige Areal.

Wir machen uns weiter auf den Weg nach Almaty. Die Autos, die wir passieren, werden immer bizarrer; überall ist irgendwas verzurrt. Fehlt nur noch, dass obendrauf ein Dutzend Mitreisender hockt. Schwer zu sagen, wo die alle hinwollen. Einfach nur von Stadt zu Stadt? Wegbeschreibungen sind hier oft Glückssache.

Auf dem Weg nach Osten liegt der Scharyn-Nationalpark, einer der schönsten Orte in Kasachstan, heisst es. Den wollen wir uns natürlich nicht entgehen lassen. Gut 250 Kilometer sind es bis dahin.

Der grandiose Canyon macht wirklich Eindruck. Die bizarren Erdeinschnitte erinnern stark an den Grand Canyon in den USA, auch wenn das kasachische Pendant etwas kleiner ist.

In der Nähe von Nowosibirsk fällt uns auf dem Eis des Ob eine grosse Anzahl von Zelten auf samt Menschen, die daneben hocken. Das schauen wir uns genauer an. Aha, alles

Eisfischer. Männer im besten Alter, die mehrheitlich keine Arbeit haben, und darum hier ihr Glück versuchen. Heute gehen sie allerdings leer aus: Kein einziger Fisch beisst an, beklagen sie. Gleichzeitig sagen sie mit verschmitztem Lächeln, dass sie den Tag lieber mit leeren Händen auf dem Eis verbringen, als zu Hause vor dem Fernseher zu verschimmeln.

IN NOWOSIBIRSK STEuern WIR einen lokalen Händler an. Zeit für den ersten Ölwechsel bei unserem Touareg und einen kleinen Generalcheck nach all den Stra-



// Die Autos, die wir passieren, werden immer bizarrer. Gefühlt haben sie alle doppelte bis dreifache Ausmasse. **Dach, Kofferraum, Seitenwände – überall ist irgendwas verzurrt:** Gepäck, Teppiche, Kartons, Kanister. //



pazen. Die Mechaniker machen sich ehrfürchtig, aber professionell ans Werk. Den neuen Touareg hat logischerweise noch keiner von ihnen in den Fingern gehabt. Wir nutzen die Zeit, um unser Backup-Office auf Vordermann zu bringen und uns ein bisschen auszuruhen. Keine zwei Stunden später sind wir wieder „on the road“.

Nach einer kalten Nacht erwartet uns als Höhepunkt des neuen Tages der zugefrorene Baikalsee – ein echtes Naturwunder. Obwohl in Sibirien heute Minusgrade herrschen, heizt uns die Frühlingssonne tagsüber ein wie ein Crème-brûlée-Brenner. Alle behördlichen Überwachungsorgane sind bereits alarmiert: Hält das Eis? Unsere erste Anlaufstation – Listwjanka, eine kleine Siedlung am Baikalsee – wird schon mal ein Schlag ins Wasser. Zufahrt zum See gesperrt. Aber wir geben nicht auf.

Der Baikalsee fasziniert mit seiner schier unfassbaren Grösse und Transparenz. Das Eis ist scheinbar metertief auf verschiedenen Ebenen von kunstvoll mäandernden Rissen durchzogen. Stundenlang könnte man die Landschaft um sich herum beobachten. Still. Geniessend. Und während Du das machst, spürst Du in Dir eine kolossale Energie, von den Schuhsohlen bis zur Mütze. Wir würden gerne noch ein wenig hierbleiben, aber der Grenzübergang zur Mongolei wartet auf uns. Lieber nicht zu spät dort ankommen!

ALLE WEGEN führen nach Almaty – mindestens, wenn du in Kasachstan bist.



HIMMLISCHE RUHE auf dem zugefrorene Baikalsee.



// Nach einer kalten Nacht erwartet uns als **Höhepunkt des neuen Tages der zugefrorene Baikalsee.** Ein echtes Naturwunder. //



IN ULAANBAATAR TICKEN die Uhren anders. Dienstag, 20. März: Die russisch-mongolische Grenze ist schnell passiert, aber kaum sind wir auf der mongolischen Seite, ticken die Uhren anders. Jeder will immer Erster sein. Bei der Passkontrolle, bei der Zollanmeldung – immer gibt es Hektik und lautstarkes Lamentieren. Hauptsache, zuerst drankommen und ja nicht warten müssen in der Schlange. Ein einziges Drängeln und Schieben. Als gäbe es kein Morgen. Auch im Verkehr: Kuhherden laufen gemütlich die Strassen entlang – und die „Locals“ rasen mit unfassbarer Geschwindigkeit an ihnen vorbei. Auch zum Aufräumen scheint hier keiner Zeit zu haben: Im Umfeld jeder menschlichen Behausung türmt sich der Müll, teils meterhoch.

Abseits der Strasse entdecken wir ein grosses Feuer.

Umgeben von einer Menschentraube. Vielleicht eine Feier? Als wir näherkommen, realisieren wir, dass es keine Reisenden oder Touristen sind. Einer aus der Gruppe kommt auf uns zu und erklärt uns, dass alle wegen eines Schamanen zusammengekommen sind. Er plant jetzt eine Zeremonie. Wir fragen, ob wir dabei sein dürfen. Er wendet sich an die Umstehenden, sie stimmen zu. Auch der Schamane gibt seine Erlaubnis. Die Dunkelheit, das prasselnde Feuer, die tanzenden Schatten – wow, das ist magisch.

Die Mongolei hört nicht auf, uns zu überraschen. Vergangenheit, Zukunft und Gegenwart sind hier eng miteinander verknüpft. Die Mongolen verwenden kein Bargeld. Bezahlt wird mit Bankkarten oder per Überweisung.

Und wenn man einem der buddhistischen Mönche ein wenig Geld geben will, teilt er gerne die Kontonummer seines Klosters und den Namen der Bank mit, damit man das



DAS KOSMODROM in Baikonur im Süden Kasachstans ist ein Weltraumbahnhof. Es ist der weltweit erste und derzeit grösste Raketenstartplatz.



// **China ist voller Autos und Menschen**, so die landläufige Meinung all derer, die noch nie da waren. //



Geld direkt anweisen kann. Er wird bei diesem Plausch in traditioneller Tracht gekleidet sein, und über seiner Schulter baumelt eine Hängetasche mit einem Laptop.

DANN SIND WIR IN CHINA und damit fast am Ziel der Reise, aber leider können wir nicht „einfach so“ nach Peking fahren. Der temporäre Import unseres VW Touareg in die Volksrepublik erfordert aufwändigen Papierkram – und der kostet behördliche Bearbeitungszeit.

Während die Zollformalitäten ihren Lauf nehmen, versuchen wir, in die nahegelegene Stadt zu kommen. Problem:

Ohne das Auto dürfen wir die Zollstation nicht verlassen. Dieser Übergang ist nur für Autos und darf nicht zu Fuss überquert werden. Also müssen wir improvisieren: Unser Führer stoppt einen knorrigen Geländewagen der bekannten russischen Marke UAZ und bittet den Fahrer, uns in die

nächste Stadt mitzunehmen. Der Mann stimmt zu und deutet uns mit dem Daumen, wir mögen hinten Platz nehmen. Äh, bloss wo? Die Fahrerkabine ist komplett entrümpelt, es gibt nur einen einzigen Sitz – und auf dem hockt der Fahrer. So kommen wir also zu unserer ersten Mitfahrt auf dem nackten Bodenblech eines russischen Geländewagens.

Der Tag zieht sich. Wir warten auf unser Auto. Ohne die nötigen Zollstempel können wir nicht weiter. Am frühen Abend dann ist klar: Heute wird das nix mehr. Die Zollbeamten schalten humorlos das Licht aus und gehen. Na super. Mit langen Gesichtern machen wir uns auf den Rückweg nach Eren Hot. Also noch eine Nacht an der Grenze abhängen.

Am frühen Morgen darf unser Touareg die Zollzone verlassen. Na endlich. Weiter geht die Reise, muss sie auch: die Weltpremiere in Peking am Freitag, 23. März, ruft. Wir müs-



sen noch schnell Transitkennzeichen besorgen, der gesamte Vorgang dauert nur ein paar Minuten: Zwei junge Polizisten checken die Dokumente, machen ein paar Fotos vom Wagen und geben uns alles, was wir brauchen. Jetzt können wir uns offiziell durch China bewegen.

Ausserhalb der Stadt kommt uns alles merkwürdig vertraut vor. Die sogenannte Innere Mongolei in China erinnert stark an ihre russische Schwester und ist bereits Teil der Wüste Gobi. Am Strassenrand tauchen die ersten Dinosaurier-Figuren auf. In Zentralasien, speziell in der Gobi, werden immer wieder Überreste der prähistorischen Giga-Echsen gefunden.

Die Gegend um die Stadt Eren Hot in der Wüste Gobi ist bekannt für zahlreiche Dinosaurierfunde. Die Giganten lassen sogar den Touareg klein aussehen. Spät in der Nacht kommen wir in Peking an.

DER LETZTE PUNKT UNSERER REISE ist das Flagship Dealer Center Volkswagen, mitten in der Innenstadt. Etwas wehmütig rollen wir auf den Parkplatz. Wir sind da. angekommen. Endlich in Peking.

Geschaft! Stolze 16500 Kilometer haben wir in drei Wochen zurückgelegt. Das sind am Ende 500 Kilometer mehr als wir ursprünglich dachten. Es gab ein paar Umwege, und wir machten Sonderfahrten zu schönen Foto-Punkten. Das hat sich jedes Mal gelohnt! Riesenfreude... und Melancholie herrschen, wir könnten doch noch ein bisschen weiterfahren, jetzt, da wir gerade in Schwung sind...

Wir haben den grössten Kontinent von West nach Ost praktisch vollständig durchquert. Wir sind ein wenig müde. Aber sehr sehr glücklich. Das ist Ende unserer Reise von Bratislava nach Peking. Jetzt wird gefeiert. Prost, Touareg! ✘



// Wie in einem Film:
ein mongolischer Schamane nimmt Kontakt mit Geistern auf. //





Die Silhouette ist geblieben, ebenso der Radstand. Doch ansonsten hat die dritte Generation des VW Touareg nichts vom Vorgänger übernommen.

BEIM ANTRIEB haben die Kunden zum Start die Wahl zwischen zwei Dreiliter-V6-Diesel-Motoren mit 231 PS oder 286 PS. Im Herbst folgt ein 340 PS starker Dreiliter-V6-Benziner, im kommenden Jahr ein Vierliter-V8-Turbo-diesel mit 421 PS.

Weltpremiere des VW Touareg in Peking

Nach sieben Jahren auf dem Markt geht der VW Touareg in die nächste Generation. Die dritte Auflage soll vieles besser können, verzichtet aber auf knallharte Offroad-Technik.

Nach Audi Q7 und Porsche Cayenne präsentieren die Wolfsburger mit dem Touareg in Peking das dritte Mitglied des SUV-Trios aus dem Volkswagen-Konzern in die nächste Generation.

Der Ort der Weltpremiere ist nicht zufällig gewählt, denn China hat für Volkswagen einen herausragenden Stellenwert: In keiner anderen Region verkauft die Marke mehr Fahrzeuge. Im vergangenen Jahr übergab sie 3,2 Millionen Fahrzeuge an chinesische Kunden und erreichte einen Marktanteil von mehr als 13 Prozent. Damit ist Volkswagen der klare Marktführer im grössten und

wichtigsten Automobilmarkt der Welt. Bis 2020 wird die Produktpalette vollständig erneuert und erweitert. Allein in diesem Jahr laufen in China neun neue Modelle an.

Optisch setzt der VW Touareg III auf Dynamik. Beim Blick auf die Karosserie wird das vor allem an den extrem breit ausgeformten Schultern über den hinteren Radhäusern und die darüberliegende, weit nach vorn geneigte C-Säule deutlich.

Innen gibt es auf Wunsch ein digitales Cockpit mit zwei ineinander übergehenden Bildschirmen. Das Platzangebot ist wie gehabt bestens, das Ladeabteil hat von 697 auf 810 Liter zugelegt. Die Rücksitzanlage lässt sich zudem um 16 Zentimeter in der Länge verschieben.

Technisch hat der Touareg mächtig

Markstart in der Schweiz ist Ende Juni, der Preis startet bei CHF 69'900.

zugelegt. Neu sind Hinterradlenkung, elektromechanische Wankstabilisierung und die nochmals verbesserte Luftfederung. Dazu kommen LED-Matrixscheinwerfer, die die bisherige Xenontechnik ersetzen.

Als erster Volkswagen ist der neue Touareg zudem auf Wunsch mit der Nachtsichtunterstützung Nightvision erhältlich, d.h. eine Wärmebildkamera registriert die von Lebewesen ausgehende Infrarotstrahlung.

Achtgangautomatik und Allradantrieb sind Serie, mechanische Sperren und Untersetzungsgetriebe gibt es im Gegensatz zu den Vorgängern nicht mehr. Laut VW war die Nachfrage zu gering. Stattdessen sollen nun elektronische Helfer im Gelände die entsprechenden Aufgaben erfüllen.

„China ist entscheidend für den Erfolg unserer Zukunftsstrategie. Im vergangenen Jahr haben sich mehr als 3 Millionen Chinesen für einen Volkswagen entschieden. Dieses Vertrauen wollen und werden wir rechtfertigen.“

Wir werden unsere Produktpalette noch stärker auf die Wünsche und Erwartungen der chinesischen Kunden ausrichten. Volkswagen wird mehr denn je für Sicherheit, Qualität und technologische Innovationen stehen. Gemeinsam mit unseren Partnern von SAIC und FAW werden wir die Vorreiterrolle von Volkswagen in China untermauern.“ //

DR. HERBERT DIESS
VORSTANDSVORSITZENDER DER MARKE VOLKSWAGEN



DER 1103 KW/1500 PS
starke Chiron Sport
wird ab Ende des Jahres
ausgeliefert; zum
Basispreis von CHF 3,7
Millionen netto.



OPTISCH unterscheidet sich der Chiron Sport vom Basisfahrzeug hauptsächlich durch ein neues Felgendesign sowie eine neue Vierrohr-Abgasblende.



Trocknet alle(s) ganz schnell ab: Bugatti Chiron Sport

Über eine halbe Million Franken Aufpreis kostet die Sport-Version (???) des Supersportwagens Bugatti Chiron. Dafür sind beim Chiron Sport unter anderem die ersten Serien-Scheibenwischer aus Carbon inklusive. Immerhin.

Unglaublich schnell ist der Bugatti Chiron bereits, jetzt geht der Luxus-Bolide noch schneller um die Kurve. Auf dem Genfer Automobilsalon zeigte die Molsheimer Manufaktur eine im Handling optimierte Version. Für die 600'000 Franken Aufpreis

zum regulären Modell hat der Supersportler ein Handling-Paket erhalten, das auf Knopfdruck das Fahrwerk strafft und die Lenkung anpasst. Dank der neuen Torque-Vectoring-Funktion, die das Antriebsmoment individuell auf die Räder jeder Seite verteilt, soll der Chiron insbesondere in Kurven noch agiler werden. Dabei hilft auch die Gewichtsreduktion von 18 Kilogramm. Die Diät geht bis zu den neu entwickelten Scheibenwischern aus Kohlefaser, laut Bugatti die ersten aus diesem Material in

einem Serienauto.

Sein Potenzial hat der Luxus-Sportler bereits auf dem Test- und Prüfgelände von Nardo in Süditalien unter Beweis gestellt. Mit Kurvengeschwindigkeiten von mehr als 200 km/h! Die Runde dort fährt die Sport-Version fünf Sekunden schneller als der normale Chiron. Die elektronisch begrenzte Höchstgeschwindigkeit liegt weiterhin bei 420 km/h.



Range Rover SV Coupé: **Back to the roots**

Der Range Rover ist vor knapp 50 Jahren als Dreitürer gestartet. Jetzt gibt es wieder ein Modell ohne Hintertüren. Um eine Budget-Version handelt es sich beim Range Rover SV Coupé allerdings nicht wirklich.

Die neue Version kommt vielmehr als streng limitierte Superluxus-Ausführung. Die Markteinführung soll im Herbst starten, der Preis für eines der 999 in Handarbeit

gebauten Exemplare dürfte bei rund 300000 Euro liegen, CHF-Preise sind leider noch nicht bekannt.

Entwickelt wurde das Modell von der konzerneigenen Tuningabteilung "Special Vehicles Operations". Für den Antrieb sorgt der aus dem Fünftürer bekannte Top-Benziner mit acht Zylindern, 5 Litern Hubraum und Kompressor-Aufladung, der es im

Coupé auf 565 PS und ein Drehmoment von 700 Nm bringt. Über Achtgangautomatik und Allradantrieb beschleunigt er das Fünftürer-SUV in 5,3 Sekunden auf Tempo 100, maximal sind 266 km/h möglich – jeweils Rekordmarken in der Modellgeschichte der Briten. Den Kraftstoffverbrauch gibt der Hersteller mit 13,8 Litern an. ✘



DAS DREITÜRIGE

SV Coupé ist eine Hommage an das Ur-Modell. Erst in den frühen 80er-Jahren wurde der Range Rover zum heute bekannten Fünftürer.



Von "Jugend forscht" zum echten Prototyp

Regenwasser für die Scheibenwaschanlage? Auf die zündende Idee kamen Lara und Daniel während einer Fahrt mit ihrem Vater: Der Wischwassertank war leer, die Scheibe verschmierte zusehends, und die Kinder kamen ins Grübeln. „Wir konnten nicht glauben, dass niemand zuvor an so etwas gedacht hatte“, sagen sie heute, nachdem sich nach der ersten Testvorrichtung aus Spielauto und Aquarium-Pumpe die Ingenieure von Ford ihrer Erfindung angenommen haben.

Die Zahlen sind krass: Rund 20 Liter Wischwasser verbrauchen europäische Autofahrer pro Fahrzeug. Die Ford-Ingenieure haben das System in einen S-Max implementiert. Es funktioniert: „In weniger als fünf Minuten Regen ist der Wischwasserbehälter voll. Bei 291 Millionen registrierten Autos auf europäischen Strassen würde das System insgesamt fast sechs Milliarden Liter Wasser pro Jahr einsparen“, sagte Theo Geuecke von Ford of Europe. ✘



BITURBO-V8 mit 430 kW/585 PS und brutale 850 NM Drehmoment, was den Sprint auf 100 km/h in 4,5 Sekunden möglich macht – bei ganz bescheidenen 2,5-Tonnen.

Overstatement: Mercedes-Benz G 63 AMG

Nach fast 40 Jahren steht die Offroad-Ikone Mercedes-Benz G-Klasse vor dem Neustart und macht dort weiter, wo sie aufgehört hat. Das gilt auch für die Top-Version G 63, die ganz nach altem Rezept auffährt, allerdings mehr Platz, mehr Komfort, mehr Technik und natürlich mehr Leistung bietet.

Für den Extraboost ist der Vierliter-V8-Biturbo verantwortlich, der bereits diversen anderen AMG-Baureihen mehr Dynamik bei weniger Verbrauch bescherte. Mit dem aufpreispflichtigen Driver's Package kann der Kunde ein auf 240 km/h

erhöhtes Toppspeed-Limit bekommen.

Neben Zylinderabschaltung und Start-Stopp-System sorgt unter anderem eine neun- statt bisher siebenstufige Automatik für eine homöopathische Verbrauchssenkung von 13,8 auf 13,2 Liter pro 100 Kilometer.

Neben dem längsdynamischen Fortschritt dürfte die schnelle G-Klasse auch querdynamisch mehr Freude bereiten. Der Unterbau wurde mit einer Doppelquerlenker-Einzelradaufhängung vorn sowie einer hinteren Starrachse mit Fünf-Lenker-

Markteinführung im Juni, der Preis liegt bei CHF 188'000.

Aufhängung aufgerüstet. Zusammen mit Querstabilisatoren an Vorder- und Hinterachse, bis zu 22 Zoll grossen Rädern, adaptiver Verstelldämpfung sowie einer Parameterlenkung dürfte der XL-Benz souveräner denn je auf Links-Rechts-Manöver reagieren. Für mehr Fahrspass wurde die Kraftverteilung des Allradantriebs leicht hecklastig ausgelegt. Statt der Verteilung von 50:50, gehen künftig 60 Prozent der Leistung an die Hinterachse

Optisch lassen sich beim neuen G 63 AMG erst bei genauem Hinschauen einige Änderungen erkennen. Diese zeigen sich etwa durch filigranere LED-Leuchtbänder bei den Front- und Heckleuchten. Darüber hinaus wurden Schürzen und Kühlergrill überarbeitet. Wie bisher weisen Radhausverbreiterungen und Sidepipes – die auf beiden Seiten vor den Hinterrädern austretenden ovalen Doppelendrohre der Auspuffanlage – auf das gehobene Leistungsniveau hin. Auch wenn es sich vordergründig um einen Asphalt-Performer handelt, bietet der AMG G 63 das Rüstzeug für anspruchsvolle Offroad-Touren. Neben drei Sperren gibt es eine Getriebereduktion sowie rund 24 Zentimeter Bodenfreiheit. ✘

OPTIONAL KOMMT die G-Klasse mit dem Widescreen-Cockpit: zwei 12,3 Zoll grosse Displays unter einem gemeinsamen Deckglas.



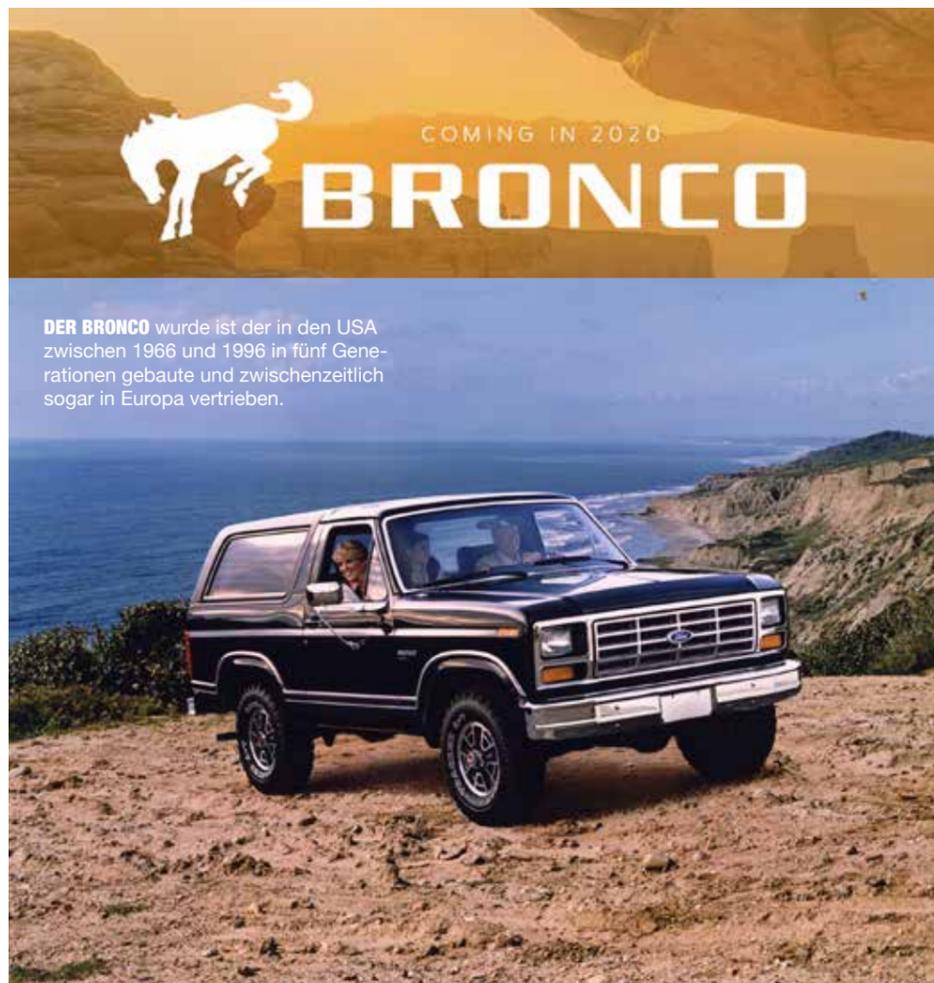
Ford Bronco und sein kleiner Bruder

Mercedes G-Klasse und Jeep Wrangler bekommen Konkurrenz. Der Ford Bronco ist einer der Ur-Väter der heutigen SUV-Szene.

Im Rahmen der Detroit Auto Show im Januar hat Ford offiziell die Rückkehr des Offroaders für das Jahr 2020 angekündigt. Ganz in der Tradition der Baureihe soll die Neuaufgabe als mittelgroßes SUV ausgelegt werden und ein gehobenes Mass an Geländetauglichkeit bieten.

Jetzt legt Ford nach und kündigt zusätzlich ein kleineres, noch nicht benanntes Modell an, das aber wohl gleichfalls mit Offroad-Kompetenz punkten soll. Die beiden Neuen sollen an Fords Geländewagen-Tradition anknüpfen, die seit dem Bronco-Aus vor gut 20 Jahren nahezu brach liegt.

Ford hat die weltweite Vermarktung angekündigt und dürfen uns also darauf freuen. Bereits heute ist klar, dass ein anderes Allradmodell den umgekehrten Weg geht: Ab 2019 soll der «kleine» Pick-up Ranger, zuletzt nur in Europa, Südamerika, Australien und Asien angeboten, in die USA zurückkehren. ✘



DER BRONCO wurde ist der in den USA zwischen 1966 und 1996 in fünf Generationen gebaute und zwischenzeitlich sogar in Europa vertrieben.



Subaru Viziv, ist das **der neue Levorg?**

Subaru stellte auf dem Genfer Autosalon sein neuestes Konzeptfahrzeug namens Viziv Tourer Concept vor. Die knapp 4,80 Meter lange Studie gibt einen Ausblick auf ein kommendes Kombimodell der japanischen Marke. Gut möglich, dass das Konzept eine Neuaufgabe des Levorg andeutet.

Wie bei Designstudien oft üblich, hat Subaru beim Viziv Tourer auf störende Türgriffe und Spiegel verzichtet. Dafür deuten sich zwischen Dach und Frontscheibe Sensoren an, die auf die Einführung einer neuen Generation von Assistenzsystemen hinweisen. Subaru will ab 2020 seine Fahrzeuge mit Radar und einem sehr genauen GPS-System aufrüsten, das helfen soll, Unfallrisiken zu mindern. ✘

ROKKER
THE ROKKER COMPANY®

SEPARATES YOUR MEAT FROM THE STREET.

Protective Clothing for Bikers.
Designed in Switzerland. Handcrafted in Europe.

JEANS I JACKETS I BOOTS I CASUAL I ACCESSORIES
www.therokkercompany.com

// DER DIESEL IST TOT, LANG LEBE DER DIESEL.

Hatte der Diesel in diesen Zeiten zwischen Hypercars, Elektroautos und „Urban Mobility“-Konzepten noch einen Platz am Lac Léman?



MERCEDES-BENZ mit zwei Vorserienmodellen, die hochaktuelle Diesel-Technik mit dem 9-Gang-Hybridgetriebe 9G-TRONIC kombinieren.



KIA glaubt noch, das Diesel in Europa Zukunft hat.



TOYOTA: Benzin-Hybrid-Technologie statt Diesel.

Die gute Nachricht zuerst: Tot ist der Selbstzünder noch lange nicht. Auf dem Genfer Autosalon gab es Hersteller, die trotz andauernder Diskussion und sinkender Neuzulassungen auf das Motor-konzept setzten.

Vorne weg preschte Mercedes: Die Stuttgarter wollten den Diesel in Kombination mit einem Elektromotor in einen zweiten Frühling „über fahren“. Die Plug-in-Hybrid-Diesel sollen vorerst in C- und E-Klasse zum Einsatz kommen. Als Unterstützung für den Vierzylinder-Selbstzünder kommt ein E-Motor mit 122 PS zum Einsatz, rund 50 Kilometer rein elektrische Fahrt sollen möglich sein.

Auch andere Neuheiten wie Kia Ceed, Mercedes A-Klasse, Mazda 6 oder Peugeot 508 werden in naher Zukunft noch als Selbstzünder bestellbar sein. Tuner Alpina entscheidet sich für das neue Modell auf BMW-X3-Basis gar explizit für einen drehmomentstarken Selbstzünder im XD3.

Ganz andere Töne hingegen schlug Toyota an. Mit der Präsentation des Auris, bei dem der Kunde demnächst gleich aus zwei Hybrid-Antrieben wählen kann, kündigten die Japaner an, künftig keine Selbstzünder-Fahrzeuge mehr in Europa anzubieten. Und auch andere Hersteller, die in früheren Jahren offensiv Werbung für die Diesel-Vorteile in den Bereichen Sauberkeit und Verbrauch gemacht hatten, hielten sich 2018 auffällig zurück. Wüsste man nicht, dass der Diesel noch in vielen aktuellen Modellen angeboten wird, hätte man ihn hier in Genf fast übersehen können.

Selbst auf der am Vorabend der eigentlichen Messe abgehaltenen „VW Group Night“, wurde das Thema Diesel nur am Rande der Rede von Volkswagen-Chef Matthias Müller angeschnitten. Und auch da eher im Sinne eines geistigen Abschieds: Mehr als 160000 Kunden hätten sich im Rahmen

der sogenannten „Dieselprämie“ von ihrem alten Selbstzünder verabschiedet und auf ein neues Fahrzeug aus dem Konzern gewechselt, verkündete Müller stolz. Und ansonsten will man sich in Zukunft eben für eine „saubere Mobilität“ einsetzen.

Nichts sagen, nichts sehen, nichts hören: Man konnte zum Thema Diesel auf dem 88. Genfer Autosalon beinahe das alte Gleichnis der drei Affen heranziehen. Wenn der Witz nicht doch etwas makaber ausfallen würde. ✘



Stromer von S bis XXL

Fahrzeuge mit Elektroantrieb wurden auf dem Autosalon in allen Formen und Farben offensiv beworben. Ob es nun ein zehntausend PS starker Supersportler von Rimac, ein beinahe serienreifer Audi e-tron (Marktstart Herbst) oder die routiniert durchgezogene Facelift-Massnahme am mittlerweile fast alteingesessenen Renault Zoe ist – Elektroautos

wurden hier nicht mehr in die hinteren Ecken der Stände verbannt. Als weiteres Beispiel diente der neue Jaguar I-Pace: Ein Oberklasse-SUV, das vor wenigen Jahren noch einen kraftvollen Dieselmotor unter der Haube gehabt hätte, stattdessen im Sommer mit einer rein elektrischen Reichweite von rund 500 Kilometer auf den Markt kommt.



DIE LIMITIERTEN SUZUKI SERGIO CELLANO® SONDERMODELLE



NEW SUZUKI VITARA SERGIO CELLANO® TOP 4 x 4

AB **Fr. 29 990.-**

ODER AB Fr. 227.-/MONAT
Modellreihe bereits für Fr. 20 990.-

NEW SUZUKI SX4 S-CROSS SERGIO CELLANO® TOP 4 x 4

AB **Fr. 30 990.-**

ODER AB Fr. 234.-/MONAT
Modellreihe bereits für Fr. 19 990.-

NEW SUZUKI SWIFT SERGIO CELLANO® TOP HYBRID

AB **Fr. 21 190.-**

ODER AB Fr. 143.-/MONAT
Modellreihe bereits für Fr. 15 990.-

NEW SUZUKI IGNIS SERGIO CELLANO® TOP 4 x 4

AB **Fr. 21 490.-**

ODER AB Fr. 136.-/MONAT
Modellreihe bereits für Fr. 14 990.-



DIE SERGIO CELLANO® SONDERMODELLE BIETEN IHNEN NICHT NUR ATTRAKTIVE KUNDENVORTEILE, sondern auch edelstes Design, Handwerk und Luxus. Alle exklusiv für die Schweiz zur Verfügung stehenden Fahrzeuge begeistern mit äusserst attraktiven Dekorelementen, hochwertigen Materialien und weiteren Design-Highlights. Sergio Cellano® übersetzt die Dynamik der kompakten Nummer 1 in ein einzigartiges Design und setzt damit Trends.

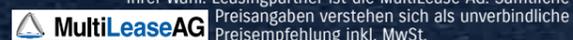
SUZUKI FAHREN, TREIBSTOFF SPAREN: New Suzuki Vitara Sergio Cellano® Top 4x4, 6-Gang manuell, 5-türig, Fr. 29 990.-, Treibstoff-Normverbrauch: 5.4l/100km, Energieeffizienz-Kategorie: E, CO₂-Emissionen: 127g/km; CO₂-Emissionen aus Treibstoff- und/oder Strombereitstellung: 27g/km; New Suzuki SX4 S-CROSS Sergio Cellano® Top 4x4, 6-Gang manuell, 5-türig, Fr. 30 990.-, Treibstoff-Normverbrauch: 5.6l/100km, Energieeffizienz-Kategorie: F, CO₂-Emissionen: 127g/km; CO₂-Emissionen aus Treibstoff- und/oder Strombereitstellung: 28g/km; New Suzuki Swift Sergio Cellano® Top Hybrid, 5-Gang

EXKLUSIV FÜR DIE SCHWEIZ – UND EXKLUSIV BEI IHREM OFFIZIELLEM SUZUKI FACHHÄNDLER Ihr Sergio Cellano® Zusatzpaket: Sergio Cellano Designpaket, Sergio Cellano Einstiegsleisten, Sergio Cellano Sitzapplikationen, Sergio Cellano Lenkraddekor, Sergio Cellano Schlüsselanhänger und ein Sergio Cellano Outdoor Luftsofa, exklusive Deluxe-Fussmatten, inklusive 5 Jahre Suzuki Premium-Garantie und Sergio Cellano Preisvorteil von bis zu Fr. 1 640.-. Limitierte Sonderreihe, nur solange Vorrat.

manuell, 5-türig, Fr. 21 190.-; Treibstoff-Normverbrauch: 4.3l/100km, Energieeffizienz-Kategorie: D, CO₂-Emissionen: 97g/km; CO₂-Emissionen aus Treibstoff- und/oder Strombereitstellung: 22g/km; New Suzuki Ignis Sergio Cellano® Top 4x4, 5-Gang manuell, 5-türig, Fr. 21 490.-, Treibstoff-Normverbrauch: 5.0l/100km, Energieeffizienz-Kategorie: F, CO₂-Emissionen: 114g/km; CO₂-Emissionen aus Treibstoff- und/oder Strombereitstellung: 25g/km; Durchschnittswert CO₂-Emissionen aller in der Schweiz neu immatrikulierten Fahrzeugmodelle: 133g/km.



LEASINGKONDITIONEN: 24 Monate Laufzeit, 10 000 km pro Jahr, effektiver Jahreszins 0.9%. Vollkaskoversicherung obligatorisch, Sonderzahlung: 30% vom Nettoverkaufspreis. Der Leasingzinssatz ist an die Laufzeit gebunden. Ihr offizieller Suzuki Fachhändler unterbreitet Ihnen gerne ein individuell auf Sie zugeschnittenes Leasingangebot für den Suzuki Ihrer Wahl. Leasingpartner ist die MultiLease AG. Sämtliche Preisangaben verstehen sich als unverbindliche Preisempfehlung inkl. MwSt.



Die kompakte Nr. 1



www.suzuki.ch

// DER EISKALTE SCHOTTE

Im Porsche Panamera Turbo Sport Turismo ins eisige Thurso, der Welt der Nordseesurfer.



www.instagram.com/
markboydsurf/



Mark Boyd ist ohne Zweifel ein Mann, den man nicht so leicht vergisst.

Mitten durch die englischen Pennines im Norden des Landes windet sich die schmale A66. In mehr als 400 Metern Höhe gerät man hier im Winter nicht selten in plötzliche, heftige Schneestürme. Ein zäher Schotte mit einem wunderbaren Akzent lässt sich davon jedoch nicht beirren und geht auch oder gerade bei solchen Bedingungen, klar, ein paar Wellen neh-



men. Zum Strand fährt er stilecht im neuen Porsche Panamera Turbo Sport Turismo.

Der von Porsche produzierte Film für den Panamera Sport Turismo, zeigt eine ambitionierte Tour über anspruchsvolle Strassen und durch bildschöne Landschaften. Zu einem abgelegenen Ort, mit einem der wohl härtesten Sportler der Welt als Protagonist.

Ein Mann, der vielen Menschen Rätsel aufgibt. Der Schotte Mark Boyd vertritt seine Heimat bei internationalen Surfwettbewerben, sucht aber auch privat immer die absolute Herausforderung. Das Wellenreiten hat ihn rund um den Globus geführt. An die exotischen Strände von Indonesien und Costa Rica, doch sein Lieblingspot liegt auf 58,6° nördlicher Breite, nahe der schottischen Kleinstadt Thurso.

Was diesen Spot so besonders macht? Seine rechtsbrechenden Wellen gehören zu den besten in ganz Europa. Der Haken: Am besten sind die Wellen ausgerechnet im Winter. Dann, wenn die Wassertemperatur nur knapp über dem Gefrierpunkt liegt und sich mit dem Schmelzwasser aus den umliegenden Bergen Eisbrocken in die Brandung mischen. Mark ist also ein ziemlich eigenwilliger Typ.

Pünktlich bei Tagesanbruch erreicht er Thurso und fährt direkt durch bis an den Strand. Ein holpriger Feldweg führt zu einem schlammigen Parkplatz, auf dem ausrangierte Landmaschinen vor sich hin rosten. Hinter einem Drahtzaun liegt der Strand: felsige Becken voller Seetang und nach gut hundert Metern die wütend schäumende Nordsee. Der Ostwind

heult und Graupel schlagen gegen die Scheibe.

Zu dieser Jahreszeit beginnt die Morgendämmerung um 9 und geht um 15 Uhr unmittelbar in die Abenddämmerung über, ohne eine Chance auf richtiges Tageslicht dazwischen.

Im Alter von 14 Jahren hat er an der Küste vor Moray angefangen zu surfen. Ein Platz im schottischen Nationalteam und Teilnahmen an nationalen und internationalen Wettkämpfen haben seinen Ruf als erstklassiger Contest-Surfer bestätigt. Doch es ist seine extreme Zähigkeit, die ihn so einzigartig macht. Von der glitschigen Küste aus verliert man ihn in der eisigen Gischt, die auf die gefrorenen Pfützen zwischen den Felsen prasselt, beinahe aus den Augen. ✘

// Am besten sind die Wellen im Winter, wenn die **Wassertemperatur nur knapp über dem Gefrierpunkt liegt** und sich mit dem Schmelzwasser aus den umliegenden Bergen Eisbrocken in die Brandung mischen. //

DIE GEBURT //

Bisher trugen die sportlichen Derivate von SEAT nur diesen Beinamen, aber seit Februar diesen Jahres fahren sie nun eigenständig unter dem neuen kupferfarbenen Dreizack-Label CUPRA.

DAS KUPFERFARBENE LOGO der neuen Sportwagenmarke symbolisiert zwei sich kreuzende „C“ und soll Leidenschaft, Präzision, Entschlossenheit und Mut zum Ausdruck bringen.

Der Vergleich mit den deutschen Premium Herstellern und deren Performance-Marken liegt nahe, aber Wayne Griffith (Executive VP Sales & Marketing), erklärte in einem persönlichen Gespräch, dass Seat mit Cupra neue Wege gehen will.

„Als ich vor anderthalb Jahren zu Seat kam, haben Luca de Meo (CEO), Matthias Rabe (Executive VP Research & Development) und ich die Köpfe zusammengesteckt und überlegt, wie wir die starke Submarke Cupra weiterentwickeln können.“

Wir wussten, dass wir keine Kopie von Mercedes-AMG oder BMW M werden wollten. Vielmehr wollten wir etwas Neues schaffen. Etwas,

womit wir auch neue Kunden ansprechen können, die heute vielleicht keinen Seat kaufen würden. Etwas, womit wir die neuen Generationen abholen, die weniger Wert auf Status legen, dafür aber umso mehr auf Individualität setzen. So wurde die eigenständige Marke Cupra mit einem hohen Anspruch an Design, Materialien, Verarbeitung und Performance geboren.“

Aber Griffith will noch mehr. Bereits vor dem Launch ist er Kooperationen mit einigen Lifestyle



WAYNE ANTHONY GRIFFITHS. Bis zu seiner Ernennung zum SEAT Vorstand für Vertrieb und Marketing war der Sohn eines britischen Autohändlers Leiter des Vertriebs der AUDI AG in Deutschland.



DAS CUPRA-LOGO prangt in kupferfarbener Ausführung in der Mitte des Grills sowie an der Heckklappe. Sehr auffällig ist auch der fette Cupra-Schriftzug auf dem unteren vorderen Lufteinlass.



DIE SPANIER LEGEN VIEL WERT auf Design, Materialien und Verarbeitung.



DER ERSTE RENNWAGEN der Motorsport-Sparte wird der Cupra TCR für die Saison 2018 sein. Cupra steht übrigens für kurz „Cup Racer“.



// Cupra soll eine besondere **Marke** für besondere **Menschen** sein. //

WAYNE GRIFFITH

DER SPORT-ATECA zeigt zahlreiche Details in glänzendem Schwarz. Je zwei Auspuffrohre und exklusive 19-Zoll-Aluräder gehören ebenfalls zum Auftritt.

labels eingegangen, die exklusive Cupra-Produkte in limitierter Auflage entwickeln werden, wie zum Beispiel L.G.R., Trakatan und Fabike.

NACH DEM AUSSTIEG von Fiat und dem Einstieg von Volkswagen begann irgendwie alles mit dem Ibiza, denn der war 1984 das erste, in Eigenregie entwickelte Modell der Spanier. Mit einem von Porsche modifizierten Motor, einem innovativen Design von Giugiaro und der Fahrgastsicherheitszelle von Karman hatten sich erfahrene Partner an dem Projekt beteiligt.

Der Kompaktwagen, der den Namen der Hippie- und Hipster-Insel trägt, wurde zu einem der nachhaltigsten Erfolge der Automobilgeschichte und konnte sich bis heute knapp sechs Millionen mal verkaufen.

So war es auch der Ibiza, der den Grundstein für die nunmehr eigenständige neue Marke Cupra legte, denn sein Rennsport-Pendant, das Seat Ibiza Kit Car gewann bereits im Debütjahr 1996 die Rallye-Weltmeisterschaft in der 2-Liter-Klasse und konnte diesen Erfolg auch die beiden darauffolgenden Jahre wiederholen. Dies war die Geburtsstunde der Seat Cupra Modelle, deren erstes, höchst sportliches Strassenmodell mit dem Ibiza Cupra ebenfalls 1996 auf den Markt kam. Ende 2000 hat sich Seat wieder aus dem internationalen Rallyesport zurückgezogen und sich mit dem Seat Leon auf Rundstreckenrennen mit Tourenwagen konzentriert. Hier folgten dann in den Jahren 2008 und 2009 jeweils zwei Titel in der Konstruktors- und der Fahrerwertung der Tourenwagen-Weltmeisterschaft.

AUCH WENN ES AUS MARKENSICHT logisch klingt, kam das alles für die Autowelt und Seat-Fans ziemlich überraschend. Sowohl die Neugründung der Marke Cupra, unter der ab sofort alle sportlichen Seat-Modelle und die Rennsportabteilung firmieren. Und dann wird mit dem Ateca ausgerechnet auch noch ein Kompakt-SUV das erste Modell der Sportmarke.

Mit 300 PS, Allradantrieb 4Drive und einem neuen 7-Gang-Doppelkupplungsgetriebe soll er das beste Beispiel für eine perfekte Balance aus Sportlichkeit, Fahrvergnügen und Alltagstauglichkeit darstellen.

Wenn dann auch noch der Preis stimmt, wird der neue Cupra Ateca nicht nur Performance-mässig in seinem Segment ziemlich konkurrenzlos sein. Und er sieht obendrein auch noch super sportlich aus. An der Front prangt in der Mitte des Wabengitters das neue Cupra Logo. Darunter befindet sich der Schriftzug Cupra in matted Aluminium.

Das Portfolio von Cupra soll in den kommenden Jahren auf neun Modelle erweitert werden. Darunter, so wird gemunkelt, dürfte auch ein sportliches Modell mit Hybrid- oder E-Antrieb sein. Den nächsten logischen Schritt dürfte Cupra aber ziemlich sicher mit seiner Ikone, dem Cupra Ibiza gehen.

«Auch wenn Cupra Ende 2018 mit dem Ateca offiziell im Handel eingeführt wird, werden schon ein paar Jahre vergehen, bis wir eine spürbare Markenwahrnehmung auf der Strasse erreichen. Dazu sind wir realistisch genug, aber wir wollen auch nicht den Fehler machen und zu sehr pushen. Begehrlich soll Cupra schon sein und nicht an jeder Strassenecke stehen.» sagt Wayne Griffith abschliessend. ✘



Das Kind aus Martorell

Seat wurde am 9. Mai 1950 in Martorell als Sociedad Española de Automóviles de Turismo, S.A. gegründet und gehört seit 1996 zur Volkswagen AG. Nach der Übernahme durch VW half Porsche vorübergehend mit deutscher Ingenieurskunst beim Motorenbau aus. 22 Jahre

nach der Übernahme durch Volkswagen zählt Seat zu den am schnellsten wachsenden europäischen Automobilmarken und verfügt über ein prall gefülltes Produktportfolio vom Klein(st)wagen bis zum im Herbst erscheinenden Fullsize SUV Terraco.

// AUF RAUMPATROUILLE

Tesla Model X 100D



Elon Musk hatte sich einen hübschen Plan für die Naming-Architektur seiner ersten vier Modelle ausgedacht.

Model S (check)
Model E (not)
Model X (check)
Model Y (in progress)



Wer schon davon gehört hat, dass Teslas Model X eine galaktische Beschleunigung hätte und auch sonst einiges an Gekanntem aus dem Automobilbereich revolutioniert hat, wird sich in diesem Beitrag bestätigt fühlen.

Es ist jedoch gut, die paar "Aber" die noch bleiben, ebenfalls zu kennen. Und nein, die Frage ob der elektrische Antrieb umweltfreundlicher ist als der herkömmliche, haben wir leider nicht beantworten können.

Wie fast überall in dem Unternehmen aus Palo Alto, wurde auch beim Namen

etwas anders gedacht. Bis, ja bis Ford eines Tages bei Tesla anrief und die Marke „Model E“ für sich beanspruchte. Ford hatte bereits im Jahr 2000 eine Markeneintragung für Model E beantragt. Über ein Jahrzehnt wussten sie aber in Michigan dann nicht so genau, was man denn mit dieser Marke nun genau anstellen sollte. Doch dann 2013, einige Monate nachdem Tesla die Markeneintragung für Model E beantragt hatte, wurde es plötzlich eine dringende Angelegenheit.

Und so wird das Akronym aus den Bezeichnungen der ersten vier Modelle halt nicht SEXY heissen, sondern, noch moderner, S3XY. Was heutzutage ja fast alle mit einem Internetanschluss als gleichbedeutend interpretieren können.

DIE SCHALE. Das Model X wirkt mit seiner Form und Masse ziemlich ausserirdisch. Mit einer Gesamtlänge von über fünf und über 2,2 Metern Breite, wirkt er mit der runden, gedrungene Linienführung, vor allem von hinten betrachtet etwas plump. Dies liegt zum grossen Teil an Elon Musks Vision, nicht nur einfach ein grosses Auto zu bauen.

Vor allem der Innenraum sollte im Vergleich mit den grossen Autos der

// TECHNISCHE DATEN

Viertürige Limousine mit fünf bzw. sieben Sitzen. Länge: **5 Meter**, Breite: **2,2 Meter**, Höhe: **1,6 Meter**, Radstand: **2,9 Meter**
Kofferraumvolumen: bis **2,492 Liter**
// MODEL X 100D, 100 kW Batterie mit zwei Elektro-Motoren und Allradantrieb, **611 PS**, maximales Drehmoment: **967 Nm**, Vmax: **250 km/h**, Preis: ab **CHF 103,450**

Konkurrenz deutlich geräumiger sein, was aus Designsicht einige Herausforderungen für das Exterior-Design mit sich brachte. Das Model X gefüllt. Oder nicht. Dazwischen wird es wenige Schattierungen geben. Die Erscheinung ist aber auch stark von der Lackierung und den Felgen abhängig. In „Obsidian Black Metallic“ und mit den schwarzen 22-Zoll Onyx Turbine-Felgen, sieht er einem Raumgleiter der Maquis-Raider-Klasse schon ziemlich ähnlich.

Und sobald dann die „Falcon Wing-Flügeltüren“ schnell und majestätisch nach oben gleiten, gewinnt der Wagen (und der Pilot) auf einen Schlag sehr viel Momentum. Mit geöffneten

1. Die innere Grösse sieht man dem Model X von aussen nicht wirklich an. **2.** Wohin nur mit dem Ellbogen? Soviel Freiheit hatten wir auf dem Fahrersitz noch nie. **3.** Platz genug für die ganze Besatzung, und wenn nicht, gibt es ja noch den „Frunk“. **4.** Die Schleuse für die kleinen Kirks und Uhuras auf den hinteren Plätzen.

Flügeltüren erhält das Model X einen sehr selbstbewussten und „StarTrek-esken“ Charakter. Schade, dass sie zum Fahren geschlossen werden müssen.

Momentum hin oder her, einen kleinen Nachteil bringen die Falcon Wings mit sich. Wenn die Sensoren finden, dass nicht genügend Raum pro Seite zur Verfügung steht, brechen sie die Übung auf ca. halber Strecke ab. Und dass nicht genügend Abstand zu irgend einem Hindernis besteht, kommt in der Schweiz ja gerne mal vor.

Wenn sie aber aufgehen, gewähren sie einen hervorragenden Zugang zu den hinteren Sitzreihen. Und für Eltern eine nie erlebte Bewegungsfreiheit beim Anschlallen der kleinen Kirks und Uhuras auf den hinteren Plätzen der Brücke. Diese sind nicht als Bank gestaltet, sondern bestehen aus komfor-

tablen und schicken Einzelsitzen (was aber eigentlich ins nächste Kapitel dieses Beitrags gehört).

Auch die Fahrer- und Beifahrertüren haben es in sich; sie öffnen sich automatisch bei Annäherung an das Fahrzeug und schliessen sich nach dem Einsteigen und Drücken des Bremspedals selbstständig.

INNENRAUM. Das Model X dürfte wohl das erste Fahrzeug sein, dass, zumindest für Schweizerinnen und Schweizer, fast zu viel Raum bietet.

Das Raumkonzept ist zweifelsohne herausragend. Und das nicht nur im Vergleich mit Range Rover, Q7, Cayenne und anderen Schlachtschiffen. Dies ist eigentlich toll, führt aber vor allem im Cockpit zu übergrossen Distanzen und

teilweise unbequemer Sitzposition; Ellenbogen können beispielsweise weder links auf der Türverschalung noch rechts auf der Mittelkonsole aufgelegt werden, die Entfernung zum Screen ist ungewöhnlich weit. Man verliert sich fast etwas in dieser Bubble, was subjektiv gewöhnungsbedürftig ist. Und Plastik, davon gibt es im Model X leider mehr als genug. Very amerikanisch halt.

Die Bedienung der zahlreichen Funktionen geschieht primär über den leinwandgrossen und hochauflösenden

// ANDERE SAGEN, dass die schlechte Verarbeitung und die teils sehr einfachen Materialien bei einem Preis von CHF 103,450 nicht angemessen seien. Weiter wird die stark eingeschränkte Rundumsicht kritisiert. Auch lenke die Bedienung des Touchscreens während der Fahrt zu stark ab – zumal die Sprachsteuerung nicht vernünftig funktioniere.

// Das Fahren mutet, wie das Äussere, **stark raumschiffmässig** an. //



// **WIR SAGEN** das Model X eine interessante und nötige Alternative zu den herkömmlichen SUVs ist, die uns vor allem in Bezug auf Beschleunigung und Raumkonzept beeindruckt hat. Der Tesla X kann, schlaue eingesetzt und mit genügend Lademöglichkeiten auf der Route, eine interessante Alternative zu herkömmlich betriebenen Modellen sein. Die Verarbeitung müsste jedoch klar wertiger werden, ebenso lässt die Rundumsicht, vor allem bei so viel Transparenz, zu wünschen übrig. Alles in allem ist das Model X aber ein gelungener Wurf von Tesla, ganz zu schweigen von ihrem Gesamtkonzept der elektrischen Fortbewegung.

Nachgeladen werden muss gemäss NEFZ (Neuer Europäischer Fahrzyklus) nach 565 km; einerseits an den in der Schweiz noch zu seltenen Tesla-Superchargern, an den weiter verbreiteten Ladestationen für Elektroautos oder mittels „Mobile Connector“ auch an einer gewöhnlichen Steckdose. Über Nacht brizzelt diese Variante immerhin Saft für etwa 120 km Reichweite in den Akku.

Mit der Tesla-App kann der Ladevorgang aus der Ferne überwacht und gesteuert werden.

Stehen bleiben auf halber Strecke ist gemäss spontanen Interviews unter Tesla-Fahrern auf der Strasse kaum ein Problem.

Die Reise nach Österreich in die Skiferien sei beispielsweise absolut problemlos, berichtet ein X-Fahrer. Nach der Ankunft beim Hotel an den Strom gehängt (normale Steckdose) und dann am nächsten Tag zum Skilift und retour ginge problemlos, ebenfalls die Rückreise, voll beladen und mit Stau. Es empfiehlt sich aber auf jeden Fall zu Hause eine Steckdose zu installieren, die 11 kW (400 V/16 A) leistet. Von 22 bis 6 Uhr (Niedertarif) produziert eine 11 kW-Leitung ungefähr 88 kWh, was eine Reichweite von 360 bis 400 km

bedeutet.

In die Ferien fahren ist auch bezüglich Gepäckvolumen problemlos. Das Model X verfügt über zwei Kofferräume: den Kofferraum im Heck und den sogenannten „Frunk“ (front trunk). Der hintere Kofferraum verfügt über einen Stauraum von bis zu 2492 Litern, sofern die 5-Sitzerkonfiguration gewählt wird. Denn das Modell X kann auch problemlos zu einem Siebenplätzer umgebaut werden, was das Kofferraumvolumen aber deutlich reduziert.

FAZIT. Gemäss Tesla ist das Model X das sicherste, vielseitigste und schnellste Sport-Utility-Vehicle der Geschichte. Serienmässig mit Allradantrieb ausgerüstet, einer Reichweite von bis zu 565 km und Platz für sieben Erwachsene mit Gepäck. Dank seiner aktiven, serienmässigen Sicherheitsfunktionen und spezieller Hardware, gewähre es dem Fahrer nicht nur Vorausschau, sondern auch Rundumblick. Acht Surround-Kameras sorgen für 360°-Rundumsicht, während zwölf Ultraschallsensoren umliegende Objekte erkennen. Dazu seien alle Tesla-Modelle mit der notwendigen Hardware für autonomes Fahren ausgerüstet. ✘

Screen in der Mitte des Armaturenbretts. Die Reaktionszeit beim Berühren des Screens ist beeindruckend da in „Realtime“ keine Verzögerung, kein Hängen, grosses Kino. Die Connectivity connected schnell und ohne wenn und aber, sogar das iPhone. Generell ist Vieles, was man sich als moderner Mensch beispielsweise bezüglich Musik-Plattformen (Spotify etc.) wünscht, schon fest integriert.

Da alle Funktionen über den Screen gesteuert werden können, ergibt sich eine sehr reduzierte und aufgeräumte Anordnung der wenigen Bedienelemente; Ganghebel und Tempomat hinter dem Lenkrad, zwei Drehregler und vier Tasten am Lenkrad selber. Fertig.

Die Windschutzscheibe ist riesig und reicht deutlich über die gewohnte Stirnkante hinaus. Sie ist mit Solartönung und UV-Schutz versehen und gibt dem ohnehin schon geräumigen Inneren noch zusätzlich Luft.

AUF DER STRASSE. Das Fahren mutet, wie das Äussere, stark raumschiffmässig an. Ein Kurvenfreund ist das Model X indes nicht. Es nimmt sie zwar und glücklicherweise ohne zu murren, stellt sich dabei jedoch träge an. Damit ist es aber in diesem Segment nicht allein. Wider-

erwarten lässt sich der Tesla im Parkhaus dank seines eher kleinen Wendekreises aber ziemlich gut manövrieren.

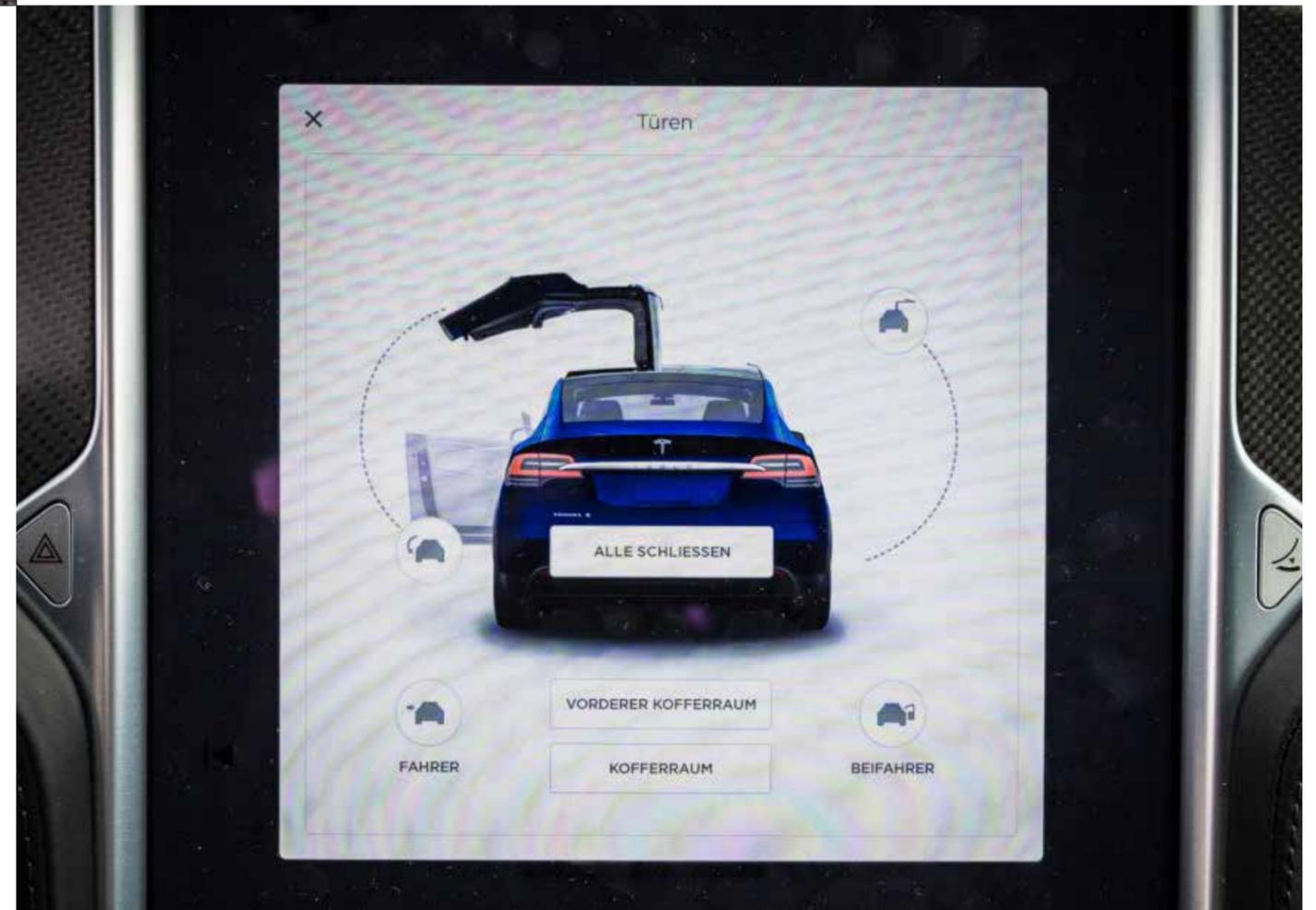
Die Längsdynamik des Fahrwerks ist dagegen einwandfrei, die Beschleunigung liegt jenseits von allem, was der durchschnittliche Autofahrer jemals erlebt hat, etwa im Bereich des Warp-Speed. Zwei Motoren (einer pro Achse), treiben den 2,5 Tonnen schweren All-

- // **WARUM:** weil das Model X viel Raum und eine grandiose Beschleunigung bietet
- // **WARUM NICHT:** weil noch nicht alles genau so ist, wie es sein könnte
- // **WAS SONST:** die U.S.S. Enterprise

// Mit der **Tesla-App** kann der Ladevorgang aus der **Ferne** überwacht und gesteuert werden. //

radler in 4,9 Sekunden (100D) bzw. 3,1 Sekunden (P 100D) auf Tempo 100. Stufenlos und bis zum elektronisch abgeregelt Maximum von 250 km/h. Auch bei hohen Geschwindigkeiten liegt er hervorragend auf der Strasse und lässt

sich gut und sicher beherrschen. Vorsicht ist aber bei der Sitzheizung geboten; die heizt bereits auf Stufe 1 recht ein, Stufe 3 ist dann jedoch völliger Feueralarm und dürfte dem Akku arg zu Leibe rücken.



Dacia Duster GÜNSTIGER // GEHT NIMMER

Günstiger kann man in der Schweiz kein neues SUV fahren. Aber beim Dacia Duster stimmt nicht nur der Preis, sondern auch das, was man für sein Geld bekommt.



Nach fast acht Jahren und über zwei Millionen weltweit verkauften Duster-Modellen wurde es höchste Zeit für eine Ablösung. Ohne Frage ist der Duster eine wichtige Säule in der mittlerweile fünf Baureihen umfassenden Dacia-Palette. Der Duster verhalf der Marke nach seinem Debüt 2010 zum Durchbruch und ist hinter dem Sandero auch aktuell mit 2'791 Stück das meistverkaufte Modell der Osteuropäer. Damit reiht er sich in die Schweizer Verkaufscharts nach der Mercedes-E-Klasse und dem VW Passat unter den Top30 ein. Im SUV-Segment rangiert der Dacia Duster in den Schweizer Top10.

GEMÄSS EINER UMFASSENDEN Kundenbefragung hat Dacia erfahren, dass das Design des Dusters in der Szene sehr geschätzt wird. Dacia macht das das mit der Kundenbindung ziemlich clever. Sie schicken regelmässig Mitarbeiter aus Forschung und Entwicklung zu den zahlreichen Dacia-Treffen. Dort

veranstalten sie Workshops und erhalten Informationen und Verbesserungsvorschläge aus erster Hand. Von echten Fans, denen an der Marke und deren Weiterentwicklung etwas liegt.

Oberstes Gebot für die Entwickler war also: Radikales Umkrempeln sollte beim Generationswechsel tunlichst vermieden werden. Und so hat Laurens van den Acker, der Chefdesigner der Renault-Nissan-Allianz, so behutsam Hand angelegt, dass sich die neue Pracht dem Betrachter auf einen ersten flüchtigen Blick kaum erschliesst.

Und obwohl kein einziges Karosserieteil vom Vorgänger übernommen worden sein soll, ist er genauso lang und genauso breit der Vorgänger und steht immer noch auf der alten B0-Plattform.

Bei genauer Inspektion zeigt sich eine breitere Front mit weit nach aussen gerückten Scheinwerfern, ein mit acht verchromten Viereckelementen versehener Kühlergrill, ein etwas höher gezogener, leider nur optischer Unterfahrschutz,

// TECHNISCHE DATEN
Fünftüriges, fünfsitziges SUV, Länge: **4,34 Meter**, Breite: **1,80 Meter** Höhe: **1,62 Meter** (mit Dachreling **1,69 Meter**), Radstand: **2,67 Meter**, Kofferraumvolumen: **445-1'478 Liter** (Allrad 376-1'501 Liter)

// TCE 125 4X4: 1,2-Liter-Vierzylinder-Benzindirekteinspritzer, **92 kW/125 PS**, maximales Drehmoment: **205 Nm** bei 2'000 U/min, manuelles Sechsganggetriebe, Allradantrieb, Vmax: **179 km/h**, 0-100 km/h: **11,0 s**, Durchschnittsverbrauch: **6,4 l/100 km**, CO₂-Ausstoss: **145 g/km**, Abgasnorm: Euro 6, Effizienzklasse C, Preis: ab **CHF 17'390**

// DCI 110 4X4: 1,5-Liter-Vierzylinder-Turbodiesel, **80 kW/109 PS**, maximales Drehmoment: **260 Nm** bei 1'750 U/min, manuelles Sechsganggetriebe, Allradantrieb, Vmax: **169 km/h**, 0-100 km/h: **12,4 s**, Durchschnittsverbrauch: **4,7 l/100 km**, CO₂-Ausstoss: **123 g/km**, Abgasnorm: Euro 6, Effizienzklasse B, Preis: ab **CHF 18'990**



1. 7-Zoll-Touchscreen-Multimediasystem mit Offroad-Anzeige. **2.** Der Duster ist absolut geländetauglich und meistert den Parcours im Marmorsteinbruch mit Bravour. **3.** Die Leistung ist für jede Steigung absolut ausreichend. **4.** Der Allradantrieb funktioniert vollautomatisch, kann aber abgestellt oder bei Bedarf gesperrt werden.

die etwas angehobene Fensterlinie der seitlichen Schulter, breiter ausgestellte Radkästen mit 17-Zoll-Rädern und eine markantere Heckpartie mit Rückleuchten, die mit ihrer Kreuz-Optik beim Jeep Renegade abmontiert sein könnte; in Summe ein stämmiger Auftritt, an dem man durchaus Gefallen finden kann.

Dass die Windschutzscheibe zehn Zentimeter nach vorne gerückt ist und jetzt etwas flacher steht, kommt einem grosszügigeren Raumgefühl zugute. An Kopf- und Beinfreiheit mangelt es weder vorne noch hinten, und selbst Erwachsene überstehen als Hinterbänkler längere Touren weitgehend ohne Zwangskuscheln. Am Ladevolumen im Kofferraum gibt es bei 445 Litern nichts zu meckern. Das ist guter Durchschnitt, zumal ihn bei Bedarf mit umgelegten Rücksitzlehnen auf rund 1'500 Liter erweitern kann.

DA IN DIESER PREISKLASSE nun mal kein feines Cockpit in Lack und Leder zu erwarten ist, muss sich der Dacia-Fahrer mit einer schwarzen Plastiklandschaft abfinden. Aber die Franco-Rumänen haben den Oberflächen etwas Struktur verpasst und sogar teilweise unterschäumt, so dass man sich durchaus wohlfühlen kann. Das Lenkrad über-

nimmt das Vier-Speichen-Design der Marken-Kollegen samt mittig angeordneter Hupe und die neuen Sitze erweisen sich als recht bequem, auch wenn die Sitzfläche etwas länger sein könnte.

WIRKUNGSVOLLSTE NEUERUNG ist das Touchscreen-Multimediasystem mit dem zwar etwas höher, aber immer noch zu tief platzierenden 7-Zoll-Bildschirm.

Premiere hat bei Dacia die Multi-view-Kamera. Dabei handelt es sich um ein System von vier Weitwinkelkameras an Front, Heck und beiden Seiten. Das ergibt zwar eine Rundumabdeckung von 360 Grad. Allerdings können die Kameras über das Display in der Mittelkonsole nur einzeln angesteuert werden. Das ist zwar wirkungsvoller als die sonst üblichen Piepser, um Parkschäden zu vermeiden, die noch übersichtlichere Totale aus der Vogelperspektive wird aber leider nicht angeboten.

Erstmals kann im Duster optional auch eine Klimaautomatik bestellt werden, ist ein schlüsselloser Zugang möglich, ein Toter-Winkel-Warner an Bord und erhöhen serienmässige Windowbags auf beiden Seiten die passive Sicherheit des rumänischen Geländegängers.

Und das mit dem Geländegänger ist durchaus ernst gemeint, denn im Ge-



// **WARUM:** weil er über den günstigen Preis hinaus auch andere Qualitäten hat
 // **WARUM NICHT:** weil man Wert auf Innenräume und Feintuning legt
 // **WAS SONST:** vielleicht einen Lada, oder ein Auslaufmodell der ersten Generation.

gensatz zu einer Vielzahl seiner durchweg teureren Rivalen beschränkt sich Dacia nicht nur auf Frontantrieb. Zwar beweist der hochbeinige Rumäne auf steinigem Pisten im Athener Hinterland, dass man dank 21 Zentimeter Bodfreiheit auch schon mit allein angetriebenen Vorderrädern weit kommt.

Der optional variable Allradantrieb kann allerdings noch viel mehr und profitiert dabei in besonderem Masse von der zum 4x4-Lieferumfang gehörenden Bergabfahrhilfe, die ebenso wie die schon in den Basis-Versionen serienmässige Berganfahrhilfe neu im Duster-Programm ist.

AUF DEN TESTRUNDEN mit dem grossen Diesel über die griechische Halbinsel Attika war der raue, etwas stählerne Klang des Triebwerks zwar

jederzeit vernehmbar, ist durch erfolgreiche Dämmmassnahmen aber in den Hintergrund gerückt. Die elektromechanische Lenkung vermittelt guten Fahrkontakt. Der Duster fühlt sich insgesamt solide an. Im Innenraum knarzt und klappert nichts. ✘

// **Der Duster ist ein echter Geländegänger**, denn im Gegensatz zu einer Vielzahl seiner durchweg teureren Rivalen beschränkt sich Dacia nicht nur auf Frontantrieb. //

JENSEITS DER STRASSEN IN AFRIKA

mit dem Toyota Land Cruiser

Als Ikone beschreibt der Duden eine „Person oder Sache, die bestimmte Werte oder ein bestimmtes Lebensgefühl verkörpert“. So gesehen hat der Toyota Land Cruiser dieses Prädikat redlich verdient.





Vor 65 Jahren erschien er als nüchterner Geländeprofi im klassischen Jeep-Look, inzwischen ist er als recht elegantes SUV unterwegs. Von seinem Können über Stock und Stein hat er über die Jahre hinweg aber nichts eingebüsst.

Um die neueste Version des „Land-Kreuzers“ ins passende Licht zu rücken, steckten die Japaner ein exotisches Testterrain ab. Und zwar weit abseits fester Strassen, in den menschenleeren Wüsten von Namibia, eingerahmt von schroffen Berglandschaften.

NAMIBIA, EIN LAND 20 Mal so gross wie die Schweiz bei gerade mal einem Drittel der Bevölkerung (2.8 Mio.). Hier geht es nicht ums Parkieren auf engen städtischen Parkplätzen, um den Wendekreis oder ums flotte Vorwärtskommen auf asphaltierten Autobahnen.

Die frühere deutsche Kolonie oberhalb von Südafrika ist ein einzig grosser Sandkasten für Offroad-begeisterte Europäer, die sich gerne durch tiefen Sand wühlen. Die auf den Pisten dicke zementartige Staubfahnen hinter sich herziehen. Die schmale Pfade unter die Räder nehmen, wo spitze Felsbrocken und scharfe Kanten auf verletzliches Gummi lauern.

Oder die durch schlammige Wasserreste krabbeln, die ein wegen ausbleibenden Regens fast ausgetrockneter Fluss hinterlässt. Hier wächst nichts, hier können die wenigen Tiere wie Elefanten oder auch Wüstenlöwen aber schnell in Deckung gehen.

Das alles scheint wie gemacht für die Fähigkeiten des Land Cruiser und seine ausgeklügelte Technik. Beispiel die sogenannte „Crawl“-Funktion. Per Knopfdruck aktiviert, lässt sie den 2,4-Tonnen-Kreuzer mit einer vorher eingestellten Geschwindigkeit über Hindernisse kriechen. Nur lenken, kein Gasgeben.

Fünf Fahrprogramme können gewählt werden, so dass der Toyota für fast jedes Terrain die bestmögliche Traktion bereitstellt. Dazu kommt ein Kamerasystem, das verschiedene Perspektiven ermöglicht und so vom Fahrer aus unsichtbare Gefahren auf den Monitor zaubert. Untersetzungsgetriebe, Sperrdifferential, Bergab- und Berganfahrhilfe gehören bei Toyota ebenfalls zum guten Ton.

ABER NICHT NUR die japanischen Ingenieure haben ganze Arbeit geleistet. Auch die Designer haben eine Scharte des Vorgängers ausgewetzt, die bei Querfeldein-Jüngern ebenso für

// TECHNISCHE DATEN

Fünftüriger, fünfsitziger Geländewagen, Länge: **4,84 Meter**, Breite: **1,86 Meter**, Höhe: **1,84 Meter**, Radstand: **2,79 Meter**, Kofferraumvolumen: **621–1'934 Liter**
// 2,8 D-4D, 2,8-Liter-Vierzylinder-Turbo-diesel, **130 kW/177 PS**, maximales Drehmoment: **450 Nm** bei 1600–3000 U/min, permanenter Allradantrieb, Sechsgang-Automatik oder Handschaltgetriebe, Vmax: **175 km/h**, 0-100 km/h: **12,7 s**, Normverbrauch: **7,2 l/100 km**, CO₂-Ausstoss: **190 g/km**, Abgasnorm: Euro 6, Effizienzklasse: B
 Preis Fünftürer: ab CHF **38'300**, Dreitürer ab CHF 34'200

Kopfschütteln gesorgt hat wie bei den Lifestylern. Die Rede ist von den grossen Scheinwerfer-Augen mit ihren weit herunter hängenden „Tränensäcken“ fürs LED-Tagfahrlicht. Die sollten zwar für Modernität sorgen, wirkten aber alles andere als elegant und zeitgemäss. Jetzt sind sie deutlich schmaler und passen perfekt zu dem fett chromumrandeten Kühlergrill und seinen fünf

// Die frühere deutsche Kolonie oberhalb von Südafrika ist **ein einzig grosser Sandkasten für Offroad-begeisterte** Europäer. //

dicken Streben.

Zudem spendierten die Gestalter der Motorhaube eine recht tiefe mittige Sicke, die die Sicht nach schräg vorne verbessert. Das neue Gesicht steht dem Land Cruiser zweifellos gut.

ÄHNLICHES GILT auch für den völlig umgestalteten Innenraum mit 4,2-Zoll-Monitor, einer separaten Bedienfläche für die verschiedenen Gelände-Fahrprogramme und einem modern gestylten Lenkrad.

Je nach Ausstattung sitzt der Globetrotter auf feinem Leder, dessen Sitzfläche per Knopfdruck gekühlt werden kann und lauscht dabei einem Soundsystem mit bis zu 14 Lautsprechern. Ein nobles Ambiente, eigentlich viel zu schade, um es dem gelben Wüstenstaub, der stets auch ins Auto dringt, auszusetzen.

Vielleicht ist es ja dieser Kontrast zwischen behaglicher Wohnlichkeit und





extremen Fähigkeiten im Nirwana, der den Land Cruiser so beliebt gemacht hat.

ERFAHRUNGSGEMÄSS SIND es zwei Gruppen, die sich mit dem Toyota-Flaggschiff anfreunden. Zum einen die SUV-Fans, die die Vorzüge des geräumigen, hochgebauten Land Cruiser als komfortables Reisemobil schätzen, aber keine Abenteuer-Ambitionen haben. Und dann gibt es die anderen, die auf

einen echten Kerl angewiesen sind, der auch unter widrigen Bedingungen nicht schlappmacht, ein echtes Nutz-Fahrzeug ist und sie notfalls zuverlässig durch unwirtliche Länder begleitet.

Für die Schweiz bietet Toyota seinen Weltenbummler nur mit einer Motorisierung an. Der 2,8-Liter-Diesel kommt mit vier Zylindern aus, aktiviert seine 177 PS ab 1'600 Umdrehungen. Gut so, denn hier geht es um Durchzugskraft bei geringem Tempo. Die Sechs-

-
- // **WARUM:** weil man ein Ferienhaus in der Wüste hat
 - // **WARUM NICHT:** weil die Weltreise erst in 20 Jahren ansteht
 - // **WAS NOCH:** Land Rover Discovery, SsangYong Rexton, Mitsubishi Pajero, VW Touareg
-

gang-Automatik (ein Schaltgetriebe ist auch lieferbar) arbeitet ordentlich mit dem Triebwerk zusammen, die Luftfederung sorgt für Komfort und ermöglicht auch eine Höhenverstellung zum Beispiel bei einer Wasserdurchfahrt.

Auch wenn so ein komplett bestückter Land Cruiser ganz schön ins Geld gehen kann, bietet er beiden Fanggruppen seine legendäre Langlebigkeit, Robustheit, Verwöhnkomfort und moderne Offroad-Technik. Eine Ikone eben. ✘

// Fünf Fahrprogramme können gewählt werden, so dass der **Toyota für fast jedes Terrain die bestmögliche Traktion** bereitstellt. //

Kamera **Canon EOS-1D X**
Linse **Canon EF 24-70 mm f/2.8L USM**
Aktuell **58 mm**
Verschlusszeit **1/200 s**
Brennweite **f 7.1**
ISO **400**

Gute Nacht!

Die Sonne verabschiedet sich für heute, der Himmel wird orangepurpurrot. Wir nutzen die letzten Sonnenstrahlen für Fotos. Wir sind an der Skelettküste, im nördlichen Teil der Südatlantikküste Namibias. Hier liegen hunderte

von Schiffswracks: eins davon ist der Fisch-Trawler Zeila. Er liegt seit dem 25. August 2008 in der Henties Bay – auf Afrikaans Hentiesbaai (S 22° 14.379 E 014° 21.452) auf Grund und dient den Pelikanen als neues Zuhause.



Celine und Dani sind seit April 2016 unterwegs. Mit ihrem Toyota Land-Cruiser HZJ 78 geht es von Alaska immer südwärts. 4x4Schweiz begleitet die zwei Overlander nicht nur in Gedanken: in dieser Etappe haben wir tolle Bilder und Reisetipps aus erster Hand – taufersch aus Bolivien.

BREAK-A-WAY MIT DEM HZJ





bei. Scheu frag ich den Beamten, ob wir uns hier auch verewigen dürfen, was er begeistert erlaubt, nicht auszudenken in der Schweiz! Nun sind wir also in Bolivien. Optisch unterscheidet sich nichts vom vorhergehenden Land. Auch hier liegt der Abfall in jeder Ecke, verkaufen Frauen in Trachten ihr Gemüse am Strassenrand und lungern die Männer Coca-kauend an den Hauswänden. Nein, etwas fehlt! Anders als in Peru sind die Hausfassaden nicht mit Wahlpropaganda beschmiert – es scheint kein Wahljahr zu sein. In Bolivien regiert mit Evo Morales ein indigener Cocabauer, ob er das Land vom korrupten Regierungsapparat befreien kann? Wir haben da so unsere Zweifel...



Der Grenzort Copacabana ist von Touristen überlaufen. Man könnte meinen, dass der Name von dem brasilianischen Strand am Zuckerhut stammt – in Wahrheit aber ist es umgekehrt. Hier finden wir gleich beim ersten Versuch einen Bancomat (BancoFie), der uns die gewünschten Bolivianos kommissionsfrei ausspuckt, mit welchen wir dann auch sogleich eines der zahlreichen Restaurants an der Hauptstrasse aufsuchen. Wir staunen über das Preisniveau; war ein Mittagmenü in Peru schon preiswert, ist es hier nochmal um einiges günstiger.

Auch landschaftlich gefällt uns das Land auf Anhieb. Wir überqueren einen kleinen Pass und geniessen eine atemberaubende 360°-Aussicht über die bolivianische Seite des Titicacasees und die Bergwelt. Auch das Wetter tut das seine

N

och einmal füllen wir den Dieseltank mit peruanischem Diesel, denn es soll nicht ganz einfach sein, als Ausländer in Bolivien Treibstoff zu bekommen. An der Gren-

ze sehen wir uns eingeklemt zwischen drei doppelstöckigen Touristenbussen, dass nenn ich mal Timing. Die Schlange an Backpackern vor dem Zollgebäude geht bereits gegen die 20 m, das kann dauern...

Rasch stellen wir uns an, bevor sich auch noch die Ladung aus dem dritten Car dazugesellt. Die Zollbeamten scheinen völlig überfordert. Es geht gar nichts mehr und schliesslich werden alle sich bereits im Zollgebäude befindlichen Leute herauspediert. Nebenan wird ein neuer Schalter geöffnet und ein Polizist kontrolliert die Pässe, damit es am Einreise- (und Ausreise-) schalter schneller geht. Zum Glück sind wir diesbezüglich vorbereitet und so dauert es bei uns nicht so lange.

Nun schnell auf die bolivianische Seite, bevor die Tourhorde da ist. Bei der Migration geht alles sehr schnell, und auch unser Auto ist schnell eingeführt, dank eines sehr speediven, jungen Beamten am Schalter. Derweil studiere ich die Fensterscheibe, die mit Aufklebern von Overlandern und Motoclubs übersät ist – auch einige bekannte sind da-



// Nun herrscht ein Gewusel zwischen Polizeischalter und Migration, **Zollformulare werden ausgegeben wie Schnittbägg-Zeedel an der Fasnacht in Basel.** //



merkt man die Höhe und es wird empfindlich kalt. An das Klima werden wir uns wohl gewöhnen müssen, denn diese Höhe wird uns durch ganz Bolivien begleiten.

La Paz: je näher wir der grössten Stadt Boliviens kommen, desto chaotischer wird der Verkehr. Wer blinkt verwirrt, wer bremst verliert und wird gnadenlos abgedrängt. Ja nicht nach rechts oder links gucken, stur das Ziel fokussieren, gehupt wird oft und gerne, Handzeichen jeglicher Art sind erwünscht – der ganz normale Wahnsinn eben.

Wir kommen über den Altiplano, über El Alto in die Stadt. Früher mal die Armensiedlung am Stadtrand, ist El Alto heute ein eigener Stadtteil mit eigener Verwaltung. Plötzlich liegt er vor uns, der Moloch La Paz. 500 m tiefer

hat sich in der Szene einen Namen gemacht, kennt die gängigsten Overlanderfahrzeuge in und auswändig und seine Mechaniker leisten saubere und sorgfältige Arbeit.

So wollen auch wir unseren Tico durchchecken und durchschmieren, diverse Flüssigkeiten wechseln und gegebenenfalls einige Teile austauschen lassen. Ein weiterer Vorteil bei Ernesto ist, dass man während der Reparaturen in seiner Garage kostenlos campen kann, die Suche nach einem Hotel und das Hin- und Hergerenne entfällt damit auch schon mal.

Ernesto hat erst am Montag Zeit für uns, wir dürfen allerdings bereits am Freitagnachmittag bei ihm „einziehen“, Tico in Ruhe waschen und übers Wochenende bereits Vorarbeit leisten, was natürlich ganz in Danis Sinn ist.



zur Umrahmung der Postkartenidylle, besser kann man in einem neuen Land wohl nicht starten!

Die Strasse führt wieder hinunter zum See und wir stauen nicht schlecht, als wir zum Ufer eines Flusses kommen. Keine Brücke weit und breit, die offizielle Hauptstrasse von Peru nach La Paz ist tatsächlich an dieser Stelle unterbrochen und muss mit Flößen überquert werden. Ja ihr lest richtig, ganze Reisedecks werden auf diese riesigen Flösse verfrachtet und mit Staken und einem kleinen Aussenborder ans andere Ufer befördert. Offenbar will die Regierung schon längst eine Brücke über den Fluss bauen, doch jeder Versuch endet in einem ausgedehnten Streik der Flösser, die dann ja ihren Job verlieren würden.

Uns gefällt's am Titicacasee und wir lassen uns in einem Eukalyptuswäldchen auf einer schmalen Landzunge nieder. Am Wochenende muss hier wohl die Hölle los sein, wie man an den vielen Lagerfeuern und überfüllten Abfallkübeln sehen kann, doch die nächsten zwei Tage stehen wir hier völlig alleine, geniessen den See, die Einsamkeit und die eukalyptusgeschwängerte Luft. Einfach mal nix tun, das geht ja nicht bei uns, so planen wir unsere Route durch Bolivien, backen seit langem mal wieder Brot, waschen das Auto und sammeln Holz fürs abendliche Lagerfeuer. Am Tag ist es herrlich warm an der Sonne, doch kaum ist diese weg,

gelegen, eingebettet in ein Tal, umgeben von Bergen und bizarren Sandsteinformationen, drängen sich die Häuser weit nach oben in den Hang, im Zentrum unten moderne Hochhäuser, über allem schweben zig Seilbahnen.

Der Anblick der Stadt von oben ist einfach atemberaubend. Leider können wir dem Anblick nicht lange frönen, der Verkehr hat schliesslich nicht nachgelassen und zudem geht's jetzt noch steil nach unten. Es riecht nach Bremsen und Kupplung, nebenan fängt ein Taxi heftig an zu rauchen bis schliesslich der Kühlerschlauch wegfliegt, es ist ein Chaos sondergleichen an diesem Mittwochmorgen zur Rushhour.

Konzentriert lotse ich Dani nach GPS durch die verworrenen Strassen, denn unser Ziel liegt so ziemlich mitten drin im Kuchen. Wir wollen zu Ernesto Hug, Schweizer Mechaniker und vermutlich jedem Overlander ein Begriff. Ernesto

// Plötzlich liegt er vor uns, **der Moloch La Paz**. 500 m tiefer gelegen, eingebettet in ein Tal, umgeben von Bergen und bizarren Sandsteinformationen. //



Danach fahren wir auf mehr oder weniger direktem Weg raus aus der Stadt Richtung Valle de la Luna, dahinter verbirgt sich nämlich ein weiteres Highlight von La Paz, welches jeder Overlander kennt: das Hotel Oberland, bekannt für seine Schweizer Spezialitäten und seinen Hinterhof, welcher zum Overlandtreff mutiert ist.

Das Timing passt und so geniessen wir zum Zmittag sehr feines Stroganoff mit Rösti und Spätzli. Auf Tipp von den „Gufligers“, Hifi und Caro, die wir endlich auf dem Weg zum Hotel Oberland kurz getroffen haben fahren wir zum Schlafen allerdings ein Dorf weiter zum Camping Colibri, welcher wunderschön liegt und jede Infrastruktur bietet, die man sich als Reisender wünschen kann.

So vergeht die Zeit bis Freitagnachmittag dann auch im Flug: mit schnellem Internet im Colibri, Pizza essen beim Italiener – ich sag nur Rucola! – und nochmal lecker essen im Oberland am Freitag Mittag, wo wir dann beim Chateau Briand auch wieder auf die Vivas treffen. Wir haben für Sonntag beim deutschen Auswanderer Gerd – von welchem wir schon viel gehört haben – eine Stadtführung gebucht und freuen uns sehr, dass die Vivas und ihr Besuch Stephanie auch dabei sein werden.

Bei Ernesto heisst es dann erstmal Tico sauber kriegen, dass nehmen wir denn auch sehr ernst, in Ernestos Werkstatt kann man nämlich buchstäblich vom Boden essen. Am Samstag haben wir die Werkstatt für uns alleine und während Dani unter anderem die hinteren Bremsen und die Keilriemen wechselt und alles für den Service am Montag vorbereitet, unterziehe ich Ticos Inneres unter Zuhilfenahme des Industriesaugers einer Vollreinigung. Welch ein Luxus!

Abgesehen von spätabendlicher „Guggemusik“ und anderem Lärm eines sehr alkohollastigen Strassenfestes schlafen wir gar nicht so schlecht in der Werkstatt und sind am Sonntag morgen fit für die Stadtführung.

Am Morgen fahren wir mit den neuen Doppelmayr Seilbahnen über die Stadt, während uns Gerd viel Interessantes über La Paz erzählt. Teilweise fährt man nur wenige Meter über den Häusern an den Hängen vorbei, und kann den Menschen direkt in die Innenhöfe gucken! Zum anderen geniessst man eine Panoramaaussicht über die Stadt und die umliegenden Berge. Wir spazieren durch den gewaltigen Markt in El Alto und Gerd zeigt uns die vielen Well-



blechverschlänge, in denen Wahrsagerinnen praktizieren. Die „Pacenos“, wie die Einwohner La Paz genannt werden, sind ein abergläubisches Volk und vor jeder wichtigen Entscheidung wird die „Wahrsagerin des Vertrauens“ konsultiert.

Auf die lebensgrossen Puppen angesprochen, die immer mal wieder an Laternenpfählen hängen und uns an unsere Dorffasnacht erinnern, erklärt uns Gerd, dass in Bolivien tatsächlich noch die Lynchjustiz existiert. Obwohl es eigentlich verboten ist, werden besonders in abgelegenen Regionen Verbrechen von den Dorfbewohnern selbst gerichtet. Die Polizei bekommt davon nichts mit oder verschliesst die Augen. Die Puppen dienen der Abschreckung und als Warnung, unglaublich... seither läuft uns bei jeder dieser Puppen eiskalt den Rücken runter!

Zu Mittag probieren wir die lokale Spezialität „Saltenas“: Teigtaschen gefüllt mit Fleisch und Suppe, etwas kompliziert zum Essen aber je nach Sorte gar nicht mal so schlecht. Am Nachmittag laufen wir durchs Stadtzentrum, wo uns eigentlich gar nichts begeistert.

Die wenigen Kolonialgebäude sind grösstenteils am zerfallen, am Hauptplatz dominiert das scheussliche Betonhochhaus, das Präsident Evo Morales gerade als neuen Präsidentensitz bauen lässt, direkt hinter dem aktuellen Regierungspalast aus Kolonialzeiten. Damit setzt er ein deutliches Zeichen gegen die spanischen Inquisitoren und was von dieser Zeit übrig blieb.

Zum Schluss zeigt uns Gerd noch den Hexenmarkt. In den kleinen Krämerläden findet man zahlreiche Zutaten für all die Tränke und Mixturen, die die Wahrsagerinnen zur Lösung sämtlicher Probleme und Krankheiten

verordnen, aber auch Lamaföten, Erektionspulverchen oder Liebeszauber.

Auch hier weiss Gerd viele Anekdoten zu erzählen, doch mittlerweile sind wir ziemlich erschlagen. Die ganze Führung gestaltet sich etwas träge und langatmig, Gerd weiss zweifelsfrei viel, findet aber häufig keinen Punkt. So beschleunigen wir das Ende ein wenig und sind am Schluss so erschöpft, dass wir auf das gemeinsame Abendessen verzichten und uns per Taxi auf den Weg zurück zur Werkstatt machen, während die anderen Richtung Camping fahren.

Bis zur Werkstatt kommen wir jedoch nicht. Das Strassenfest scheint heute seinen Höhepunkt zu erreichen und wir müssen uns zur Fuss durch den Tumult kämpfen. Entschädigt werden wir durch den Anblick dutzender Tanzgruppen aller Altersklassen. Dazwischen immer wieder Blaskapellen bei welchen nur eines gilt: je lauter desto toll. So wird denn dies auch ein ziemlich nerviger Abend, die enge Strasse wirkt wie ein Verstärker und wirft den Lärm doppelt und dreifach zu uns herüber, dabei wünschen wir uns nach dem anstrengenden Tag wirklich nur ein wenig Ruhe.

Nichtdestotrotz steht Dani am Montagmorgen schon um 7.00 Uhr in Arbeitskleidung bereit für den Service, auch Sergio trudelt mit seinem Defender kurz vor acht ein. Uns wird Mechaniker Jaime zugeteilt, mit welchem sich Dani prächtig versteht – mit Hand und Fuss notabene.

Bald wird klar, dass bei Tico keine grösseren Arbeiten nötig sind und wir die Werkstatt heute noch verlassen können. Ganz anders leider bei Sergio und seinem „Rhino“. Er kam eigentlich nur für den Ölwechsel und beim Check entdeckt der Mechaniker eine kaputte Getriebeauflage. Dies bedeu-

// Auf unserer Karte ist die Strasse relativ gerade und direkt eingezeichnet, **in Wirklichkeit führt uns die Piste jedoch endlos auf und ab durch Berge und Schluchten**, steil hoch auf fast 5'000 m, dann wieder runter in die heisse, trockene Steppe. //

tet für Sergio Herumrennen und jemanden finden, der so was basteln kann. Derweil geh ich auf Shoppingtour und leiste mir den dringend nötigen Besuch beim Coiffeur.

Am Nachmittag sind wir mit besten Wünschen für die Weiterreise entlassen, Sergio nehmen wir gleich mit zum Camping, wo Nadine mittlerweile in ein „Tippi“ umgezogen ist, da „Rhino“ in der Werkstatt bleiben muss. Nadine und Stephane sind sicher nicht böse über die Verzögerung, beide haben seit gestern üble Magen-Darm-Probleme, vermutlich lags an den „Saltenas“, die beiden hatten nämlich als einzige welche mit Poulet.

An unserem letzten Abend wollen wir mit Sergio nochmals zum Italiener, doch der hat leider nicht geöffnet. Der Chef hat allerdings dermassen Mitleid mit unseren enttäuschten Gesichtern, dass er uns eigenhändig ins nächste Dorf ins „Oberland“ fährt, wo wir noch einmal dem sündhaft guten Chateau Briand mit Sauce Bernaise und Spätzli frönen.

Der berühmte „Camino del Muerte“

– ehemals Boliviens gefährlichste Strasse – reizt uns nicht. Zwar führt sie spektakulär von über 4'500 m in den Bergen in engen, steilen Kurven runter in den Dschungel auf 1'500 m, doch wird sie heute nur noch von Touristen befahren und die eigentliche Gefahr sind die zahlreichen Mountain Biker, die sich kopflös die Piste runter stürzen. Da suchen wir uns doch lieber unsere eigenen Abenteuer.

Nochmal durch La Paz zu fahren wollen wir uns nicht antun, also lieber gleich vom Camping aus weiterfahren. Nach einem letzten Frühstück mit den Vivas und Stephane fahren wir direkt nach Südosten.

Wir fahren am Morgen bei Nieselregen und Nebel

// Von Regenwald bis Wüste **gibt es in Bolivien alles zu entdecken:** Bergriesen, kuriose Felsformationen, spektakuläre, vielfarbige Täler und unvorstellbar weite Ebenen mit Salzpflanzen. Auch koloniale Relikte sind äusserst sehenswert, insbesondere das spektakuläre Zentrum der ehemaligen Silberstadt Potosí. //



los. Keine Chance den über 6'000 m hohen Illimani-Gipfel zusehen. Stattdessen treiben wir Tico durch den Nebel, durch zähen Matsch, grobe Steinpisten und ärgern uns, dass wir die Strecke vorher nicht genauer studiert haben. Beim Bergabfahren lichtet sich plötzlich der Nebel und wir haben freien Blick runter ins Tal und über die Bergkette vor uns.

Wir steigen aus und geniessen den Anblick, da steigt vor uns ein Kondor aus der Schlucht empor und lässt sich vom Aufwind in die Höhe treiben. Wow! Die Strecke ist spektakulär, die Wolken sind verschwunden und geben nun doch noch den Blick auf die schneebedeckten Giganten frei.

Wir schlafen auf 4'200 m und brüten über den Karten. Was wir nämlich völlig verpeilt haben ist, dass die Strasse über einen gut 5'000 m hohen Pass führt. Es war eigentlich nicht die Idee, den ganzen guten Peru-Diesel schon hier im Norden zu verpuffen. Eine Alternative muss her. Wir gehen auf Risiko und wählen eine unscheinbare Dirtroad weiter südlich. Es hat die ganze Nacht geregnet und die Piste ist teilweise recht schlammig, wenn auch die Landschaft dafür entschädigt.

Nach einem weiteren langen Fahrtag erreichen wir die Hauptstrasse nach Oruro, von wo wir uns Richtung Salar de Uyuni, dem grössten Salzsee der Welt aufmachen.

In Oruro stellen wir uns der Herausforderung Diesel zu kaufen. Bolivien stellt seinen Treibstoff selber her und verkauft diesen den Einheimischen zum Selbstkostenpreis von 3.75 Bolivianos (ca. 0.51 CHF), die Ausländer hingegen zahlen für den Liter Diesel 8.50 Bolivianos (ca. 1.17 CHF).



// **Zwischen grasenden Alpakas, Enten und Flamingos** füllen wir unsere Brauchwasservorräte und waschen uns im klaren aber kalten Wasser. //

Dies wäre allerdings nicht das Problem, sondern dass sich viele Tankwarts weigern, Treibstoff an Ausländer zu verkaufen, weil sie dann einen grossen administrativen Aufwand am Computer haben, um ein Formular auszufüllen. Man sagt, viele Tankstellen seien technisch gar nicht dazu in der Lage, vielleicht ist ihnen der Aufwand aber auch einfach nur zu gross. So verkaufen einige Tankstellen gar keinen Diesel an Ausländer, andere lassen mit sich handeln, indem man auf die Quittung „verzichtet“, die Differenz geht dann in die Tasche des Tankwarts. Vieler Stories anderer Reisenden zum Trotz hatten wir keine Probleme und konnten einen guten Preis aushandeln.

Um zum Salzsee zu gelangen, entscheiden wir uns für die Nordanfahrt via dem Vulkan Tunupa. Der Weg führt durch Sandwüste und Steppe. Trotz Wolken campen am Rande eines trockenen Bachbetts. So wie die Gegend hier aussieht, hats schon lange nicht mehr geregnet.

Falsch gedacht, gerade als wir anfangen wollen zu kochen, peitscht ein Gewitter über uns hinweg, gefolgt von heftigem Hagel. Innert Minuten ist die Landschaft mit erbsengrossen Hagelkörnern bedeckt. Nach einer Stunde ist alles vorbei und aus dem Bachbett wurde ein beachtlicher Bach. Wo kommt das ganze Wasser her? Das ist uns zu unsicher, wir packen zusammen und ziehen in etwas höheres Gefilde um.

Am Morgen laufen wir nochmal zum Bach, der jetzt wieder zu dem unschuldigen Bachbett mutiert ist, welches wir gestern vorgefunden haben. So viel zu den Tücken eines Bachbetts in der Wüste. Auf dem Weg zum Vulkan Tunupa halten wir an einer kleinen versteckten Mineralquelle hinter einer Düne.

Der Vulkan Tunupa leuchtet in allen Erdtönen. Wir fahren hoch soweit es geht und wandern von dort auf einen Mirador, wo wir einerseits eine spektakuläre Sicht auf den Krater haben und auf der anderen Seite fast den ganzen Salzsee überblicken können. Wie ein endloses weisses Meer breitet er sich unter uns aus, man erkennt Inseln und wenn man ganz genau schaut auch vereinzelt Autos, die schnurgerade über den Salzsee ziehen. Bevor wir uns allerdings aufs Salz wagen, besuchen wir auf dem Rückweg zum Parkplatz noch die Mumien, die in einer kleinen Höhle gefunden wurden und noch immer mehr oder weniger friedlich da liegen. Wir hören den Ausführungen des Wächters nur halbherzig zu, uns steht der Sinn nach Abenteuer – ab auf den Salzsee!

Ein mulmiges Gefühl ist es schon, wenn man von der präparierten Piste auf die harte Salzkruste fährt, rechts und links Wasser, ein Durchkommen an diesen Stellen unmöglich. Jetzt zu Beginn der Regenzeit ist es nicht selbstverständlich, dass man den Salzsee noch überall befahren kann, doch bevölkern unzählige Tourfahrzeuge den See und ein Tourguide meint, es sei jetzt kein Problem, die Salzsicht sei noch dick genug!

Nun denn, wir fahren beherzt auf der Salzkruste und tatsächlich, es fährt sich wie auf Asphalt. Es dauert keine zwei Minuten, und Dani biegt vom Hauptweg ab und fährt Direkt-



kurs auf die nächste Insel, so haben wir das aber nicht besprochen mein Lieber! Es macht unglaublich Spass auf dem See herumzukurven.

Wir fahren einige der Inseln an, immer darauf bedacht, nicht zu nah ans Ufer zu kommen wo die Salzkruste dünn ist. Wir campen im Windschatten einer Insel, trotzdem treibt uns der kalte Wind bald ins Auto. Es ist ein komisches Gefühl auf

dem Salzsee zu schlafen und nachts träume ich, wir wären eingebrochen und kämen nicht mehr heraus.

Am Morgen stehen wir allerdings noch immer fest auf dem See, doch hat sich hinter dem Hinterrad ein Loch gebildet, wo das Wasser unseres Lavabos abfliesst.

Wir verbringen den ganzen Tag auf dem See, schiessen die obligaten Perspektivenbilder und staunen, dass es viel schwieriger ist als es scheint, die Täuschungen echt wirken



zu lassen. Dann fahren wir zur grössten Insel im See, der Isla Incahuasi, die uns aber viel zu touristisch ist. Wir klettern auf den Lavainseln rum und bestaunen die uralten Kakteen und die vielen Vögel, die in dieser unwirtlichen Umgebung leben. Am Schluss fahren wir das Dakar Monument an, welches auch komplett aus Salz gebaut ist.

Wir schiessen ein Foto und werden daran erinnert, dass unser Traum, einmal die Dakar-Rallye live zu sehen, nicht in Erfüllung gehen wird. Das Timing ist miserabel, während wir im Januar in der Atacamawüste sein werden, wird die Rallye diesmal durch Peru und Bolivien geführt. Man kann halt nicht alles haben, trotzdem wurmts uns ein wenig, als wir vor dem Flaggenwald stehen.



// **Erschreckend dünn ist die Salzschrift** und Dani fährt entsprechend vorsichtig von den Keilen. //

Wir verlassen den See bei Colchani und fahren nach Uyuni. Nach einer gründlichen Autowäsche geht's für die Nacht zum Zufriedhof, wo wir uns windgeschützt zwischen die rostigen, im Abendlicht geisterhaft wirkenden Züge stellen, wo wir mit einem perfekt gebratenen Rindsfilet und einer Flasche chilenischem Malbec einen weiteren Meilenstein feiern!

In San Cristobal tanken wir nochmal auf. Wir haben noch 150 Liter guten Peru-Diesel (Primax) im hinteren Tank, den wir jetzt endlich öffnen, nachdem wir das Gewicht bereits durch halb Bolivien kutschiert haben. Trotzdem fühl ich mich wohler, wenn wir genug Reserve einkalkulieren, da die Lagunenrunde hoch, sandig und steinig ist.

Wieder handeln wir problemlos einen guten Preis aus, einmal mehr bestätigt sich, dass man sich von den Gerüchten und Stories nicht verrückt machen lassen sollte. Da wir noch nicht gleich in die Höhe wollen (wir sind ja schon auf 3'700 m), machen wir einen Abstecher ins hintere Valle de las Rocas, welches auf der östlichen Lagunenroute liegt.

Vorbei an einem spektakulären Aussichtspunkt über das Tal und den schwarzen „Rio Anaconda“, fahren wir die rumpelige Piste mitten ins „Felsental“. Wir suchen uns einen windgeschützten Platz, packen Tisch und Stühle aus und machen

für heute Feierabend.

Der „freie Nachmittag“ tut gut, die nächsten Tage werden schliesslich noch anstrengend genug. Wind, und Höhe werden uns zu schaffen machen und bei den erwarteten eisigen Temperaturen werden wir wohl nicht oft draussen sitzen können.

Die berühmte Strecke steht ihrem Ruf um nichts nach: Wellblech, Sand und steinige Pisten zwischen 4'500–5'000 m, eisiger Wind und frostige Nächte. Dagegen halten einsame Weite, Wüste, Berge, Vulkane und Lagunen die in allen Farben schimmern. In der kargen Höhe leben Vicunas, Füchse, Chinchillas und viele Vögel, darunter alleine drei Flamingoarten!

Wir geniessen die Tage in der Höhe und können uns nicht sattsehen an der Natur, die in allen Pastellfarben strahlt. Das Wetter könnte besser nicht sein und die Sonne tut das ihre zur Beleuchtung der unrealen Szenerie. Nach jeder Kuppe zeigt sich eine andere Landschaft und immer wieder Seen – eine Bilderbuchlandschaft! Auf einer übel sandigen Piste überholen wir ein paar Velofahrer und staunen mal wieder, wie man so toughes Gelände mit einem vollgepackten Bike überwinden kann. Wie immer fragen wir, ob sie etwas brauchen – und da stellt sich heraus, dass die Gruppe aus Schweizern und Franzosen besteht. Besonders freuen wir uns, dass wir mit Maurizio aus dem Baselbiet gemeinsa-

me Bekannte haben. Wir können sie schliesslich doch noch überreden, ein paar Vorräte von uns anzunehmen, damit sie heute abend währschafte Aelplermagronen kochen können, sie können die Kalorien besser gebrauchen als wir!

Die Wellblechpisten fordern alles von Mensch und Fahrzeug, wobei angepasster Reifendruck und optimale Geschwindigkeit schon mal die halbe Miete sind. Häufig kann man sich den „Schwierigkeitsgrad“ selbst aussuchen, teils verteilen sich die Spuren über mehr als 100 m.

Tico macht alles brav mit, ob Sandpisten oder technische Passagen, er bringt uns sicher zu neuen Rekorden, nämlich den bolivianischen Zoll auf stolzen 5'033 m! Wir wüssten gerne, was der Zöllner angestellt hat, dass man ihn dorthin

versetzt hat, neben dem Zoll und einer Boraxmine gibt es hier nur den vermutlich höchstgelegenen Fussballplatz der Welt wobei ich bezweifle, dass hier häufig in Vollbesetzung gespielt wird.

Langweilig scheint es dem Zöllner auf jeden Fall nicht zu sein, sichtlich genervt, dass wir ihn bei was weiss ich gestört haben, schickt er uns harsch davon, heute und morgen hätte sein Kollege Dienst unten an der Grenze. Tja, das wüsste man schon gern, bevor man sein Auto hier hinauf quält aber wir nehmens gelassen, das ist eben der Latinostyle.



Die schönsten Momente auf der Lagunenroute sind die Morgenstunden, wenn es windstill ist, die Sonne die Berge erhellt und die Flamingos langsam aus ihrer Froststarre erwachen. Kein Laut ist zu hören ausser der Cafetera, die verheissungsvoll vor sich hinblubbert.

Am letzten Abend gönnen wir unseren sonne, wind- und kältegeplagten Körpern ein Bad in den heissen Quellen an der Laguna Chalviri – nicht dort wo sich die Touristen der zahlreichen Offroadtouren alle in einen Betonpool quetschen, nein der unscheinbare Pool weiter nördlich, der gerade mal Platz für zwei Personen bietet. Wir liegen im warmen Nass, geniessen das Panorama und beobachten die Andenflamingos, die keine 10 m vor uns in der Lagune nach Nahrung suchen.

Tatsächlich können wir am nächsten Tag an der Grenze die Zollformalitäten fürs Auto erledigen. Nun reisen wir also nach Chile ein. Ein modernes, geregeltes und zivilisiertes Land, sagt man. Wie zur Untermauerung dieser Aussage beginnt bereits wenige Meter nach der Schranke bester Asphalt, die Tempolimite ist geklärt und auch die nächste Notfallspur für LKWs ist bereits signalisiert, denn jetzt geht's nur noch runter, 2'000 m bergab in die Wüste nach San Pedro de Atacama. ✘

Wir suchen spannende Overlander-Stories!

Bist du selbst unterwegs oder kennst jemanden, der gerade auf einer Reise ist? Wir suchen die schönsten Overlander-Stories aus nah und fern für ein Buchprojekt. Erzähle uns deine Geschichte, wir sind gespannt: redaktion@4x4schweiz.ch



HAST DU EINEN 4x4, 6x6 oder 8x8, ein Reise- oder Expeditionsmobil, einen Unimog, ein ATV o.ä. zu verkaufen? Dann bist Du hier genau richtig.

ODER SUCHST DU einen 4x4-Spezialisten für Fahrzeugumbauen, Off-Road -Reisen, Off-Road -Trainings, Tuning, Sonderzubehör etc. Dann bist Du hier ebenfalls richtig.

// CHECK OUT:
www.4x4Schweiz.ch/4x4-Marktplatz



SCHNÄPPLI GARANTIERT

AUS ZEIT- UND PLATZMANGEL wird dieses einzigartige historische Fahrzeug verkauft. Die Geschichte des Wagens ist grandios. Von den ursprünglich 10 Fahrzeugen die mit diesem aussergewöhnlichen K+W-Aufbau ausgeliefert wurden, ist dies das letzte Exemplar, das noch existiert!

Einmalige Gelegenheit: GMC CCKW356x6

Dieser LKW mit dem Schweizerischen Militärkennzeichen M+80'000 wurde 1943 in den USA hergestellt. Im Verlaufe der Alliierten Invasion am 6.6.1944 und später kam der Wagen als Truppentransporter in der Normandie nach Europa. Im Zuge der Aktion „Surplus“ wurde er 1947 von der Schweizer Armee gekauft. Die zehn unversehrtesten GMC wurden durch die Konstruktionswerkstätten Thun (K+W) mit dem jetzt noch vorhandenen Aluminiumaufbau versehen. 1951 wurden diese 10 Wagen an die Armee übergeben. Diese Fahrzeuge wurden an Stabskompanien mit Spezialaufgaben abgegeben. So waren sie bis 1985 bei den Truppen als Kommandofahrzeuge und Funkleitwagen im Einsatz.

- // VERKAUFSGRUND:** meine Frau will nicht mehr & Platzprobleme in meiner Halle
- // STANDORT:** 4423 Hersberg
- // VERKAUFSPREIS:** verhandelbar



Dieser Wagen wurde dann in einem privaten Militärfahrzeug-Museum bis 2014 gehegt und gepflegt. Das Museum wurde 2015 aufgelöst.

Dann wurde es mein Projekt um damit den neuen Kontinent „Kanada und USA“ zu bereisen. Mit grossem Aufwand und unzähligen Arbeitsstunden ist es zu dem geworden, was es nun ist. Im Jahre 2017 war ich damit mehrere Monate in Canada und USA. Verlad über Seabridge mit Ro-/Ro-Schiff von Hamburg nach Halifax und

wieder zurück. Ob an der Tankstelle oder auch dem Campingplatz: Als Fahrer dieses Geräts ist man immer im Mittelpunkt. Auch auf der Strasse sind die Daumen nach oben gerichtet! Wagen hat einen Veteraneneintrag als Wohnmobil. Eine Veteranenexpertise ist vorhanden. Der Wagen steht in der Nähe von Liestal in einer trockenen Halle. Besichtigung jederzeit erwünscht.

- // TECHNISCHE DATEN**
- GMC CCKW353, Wohnmobil 6x6,** inverkehrsetzung 1951 in der Schweiz, **105 PS,** 6 Zylinder, **4416 cm³, Benzin, Handschaltung,** allrad zuschaltbar mit **Differentialsperre und Geländeuntersetzung, 15'000 km,** Geschwindigkeit **78 km/h** (Höchst-), 60-65 km/h (Reisegeschwindigkeit), 2 Sitzplätze in Kabine 6 in Aufbau (ohne Gurten!), **7'400 kg** (Leergewicht 6'100 kg), **MFK 11/2015**

Im Aufbau sind 525 Ah 12-Volt Gelbatterien (Optima) verbaut. Diese werden über Solarzellen, dem 2,9 KW Generator oder über Landstrom gespeist. Ein Elektroboiler und ein Chemie-WC sind installiert. Ebenso ein Elektro-Kompressor-Kühlschrank. Eine Webasto-Motorenstandheizung mit Funk, getarnte Rückfahrkamera usw., usw.



CHF 100'000

Land Rover Defender mit Azalai Kabine

Ab sofort, oder nach Vereinbarung, verkaufen wir unseren Landi! Also genau richtig für die Reisesaison 2018. Wir haben uns aufgrund anderer Reiseziele, für ein etwas grösseres Fahrzeug entschieden – natürlich auch wieder mit einer Azalai Kabine. Umbau und mehr siehe: www.niggs.ch

- // VERKAUFSGRUND:** wir brauchen etwas Grösseres
- // STANDORT:** 3027 Bern
- // VERKAUFSPREIS:** Verhandlungspreis CHF 100'000



- // TECHNISCHE DATEN**
- // LAND ROVER DEFENDER TD4,** Azalai Kabine, inverkehrsetzung 5.1.2012, **122 PS,** 4 Zylinder: 2.2 L Hubraum, **Diesel, Handschaltung, Permanent Allrad, 128'000 km,** 2 Sitzplätze, **2700 kg** Leergewicht, **MFK 02/2018**



CHF 33'000

Mercedes-Benz 310 4x4: X-Ambulanz

Nach guten sechs Jahren haben wir das abwechslungsreiche Leben mit und in unserem „kleinen Expeditionsmobil“ lieben

gelernt. Das Zurückkommen von unseren persönlichen Abenteuern ist immer schwerer geworden und damit auch der Wunsch nach weiteren Reisen. Nun beabsichtigen wir, in wenigen Jahren der Schweiz für einige Zeit den Rücken zu kehren und mit einem grösseren Gefährt auf Tour. Unser neues fahrbares Heim ist im Bau und wir müssen uns von unserer treuen und lieb gewonnenen Ambulanz trennen.

- // VERKAUFSGRUND:** es ist Zeit für etwas Anderes
- // STANDORT:** 8049 Zürich
- // VERKAUFSPREIS:** CHF 33'000



- // TECHNISCHE DATEN**
- // MERCEDES-BENZ 310 4x4,** geländegängiger Kastenwagen (ex Ambulanz), inverkehrsetzung: 08/1993, **105 PS,** 4 Zylinder, **2297 cm³, Benzin,** Handschaltung: 5 + 5 Untersetzung, zuschaltbar Allrad **140'000 km,** 2 Sitzplätze, **2800 kg** Leergewicht, 2350 kg Anhängerlast gebremst, **MFK 06/2016**

Demnächst...

sind wir mit dem neuen 258 PS V6-TDI VW Amarok im Oman unterwegs...



IMPRESSUM

4x4schweiz.ch ist das grösste Allrad-Magazin der Schweiz. Erfahren Sie bei uns interessante 4x4-News zu allen Marken, spannende 4x4-Reise, 4x4-Testberichte, aktuelle 4x4-Events und alles über 4x4-Clubs in die Schweiz.



Herausgeber
4x4 Schweiz AG
Hegibachstrasse 36
8032 Zürich

Chef-Redaktion: Sascha Knauer
sascha.knauer@4x4schweiz.ch

Art-Direction: Vesa Eskola
vesa.eskola@4x4schweiz.ch

Mitarbeiter dieser Ausgabe
Sascha Knauer, Vesa Eskola,
Nils Depparade, Martin Schmitt,
Daniel Stocker u.v.m.

E-Mail Redaktion
redaktion@4x4schweiz.ch

Anzeigen/Mediadaten
booking@4x4schweiz.ch

Marktplatz
marktplatz@4x4schweiz.ch

Erscheinungsweise
12-mal jährlich

Für unverlangt eingesandte
Manuskripte und Bilder wird
keine Haftung übernommen.



4x4switzerland

Profil bearbeiten



344 Beiträge

13,4k Abonnenten

1.272 abonniert

4x4Schweiz / Allrad / Magazin 🇨🇭 Switzerland's leading 4x4 Magazine 🌲 🏔️ 🚗
#4x4Schweiz ... check out and register for our free Newsletter/Magazine:
www.4x4schweiz.ch

BEITRÄGE

GESPEICHERT





ERSTER SEINER ART.

DER NEUE VOLVO XC40.

Der neue Volvo XC40 ist einzigartig. Sein unverwechselbares Design unterstreicht seinen urbanen Charakter. Sein Innenraumkonzept vereint hochwertigste Materialien mit höchster Flexibilität. So findet im neuen Volvo XC40 alles, was Sie mitnehmen möchten, einen Platz, der nicht nur praktisch, sondern auch sicher ist.

ERFAHREN SIE MEHR BEI UNS ODER
AUF VOLVOCARS.CH/XC40



+ SWISS PREMIUM
10 JAHRE/150 000 KM GRATIS-SERVICE
5 JAHRE VOLL-GARANTIE

INNOVATION MADE BY SWEDEN.