



SCHWEIZ
ALLRAD
MAGAZIN

#BEST-OF 4x4SCHWEIZ.CH

#06/2018

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

// TITELSTORY:
VOLVO

V60



// TRADITION: 70 Jahre Land Rover Defender // FAHRBERICHT: Audi TT RS
// REKORD: der längste Landy-Korso der Welt // TRAVEL: Shitfuckvan in Kanada
// ROADTRIP: Porsche Cayenne eHybrid in Südafrika
// REPORTAGE: Rolls-Royce Cullinan, der Highlander



«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.



6-17
Kein Berg zu hoch:
der neue Volvo V60.



18
Neues e-Taxi
in Zürich.

70 Jahre,
trotz allem. **28 36** TT mit
R(umm)S

26
Lust auf
Rallye Dakar?



40 Perfekte Teststrecke



46 Loco?

48
Die
längste
Landy-
Schlange
der Welt



52 300 Dollar
für viel Rost



56 Der RR-Highlander

06 TITELSTORY
Der neue Volvo V60.

18 NEWS
Audi E-Tron Vision Gran Turismo, Rimac C_Two, Nigeria braucht mehr EU-Autos, Elektroautos und WLTP, Mitsubishi Outlander PHEV.

26 WETTBEWERB
Mit BFGoodrich an die Rallye Dakar.

28 TRADITION
70 Jahre Land Rover.

36 FAHRBERICHT
Audi TT RS.

40 ROADTRIP
Porsche Cayenne E-Hybrid in Südafrika.

46 FUN
Ganz schön crazy: Jeep Wrangler Loco Hawk.

48 FANS
632 Land Rover fahren ins Guinness-World-Record-Buch.

52 TRAVEL
Im Billig-Ford-Van durch Alaska.

56 TRAVEL
National Geographic Fotograf Cory Richard mit dem Rolls-Royce Cullinan unterwegs.

64 AUTOGRAMM

68 VORSCHAU 7/2018

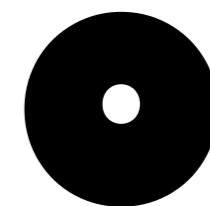
✘ TITELSTORY

FÖR FAMILJER MED SMAK

Volvo V60 T6 AWD



Die Schweden haben es wieder geschafft. Volvo verfügt ja bereits über zahlreiche Designklassiker in der Modelpalette. Im Rahmen der Kompletterneuerung derselbigen und in der Tradition der praktischen und sicheren Familienkombis, bringt der schwedische Premium-Hersteller mit dem neuen V60 nun erneut ein sehr ansprechend gestaltetes Modell mit vielseitigen Einsatzmöglichkeiten auf den Markt.



Obwohl Volvo den Kombi nicht erfunden hat, haben die Schweden dieser Fahrzeugklasse zu grosser Popularität verholfen. «Fahrer von Familienkombis sind für unser Unternehmen eine wichtige Zielgruppe, und zwar seit Generationen», sagt Håkan Samuelsson, Präsident und CEO von Volvo Cars. «Der neue V60 bleibt dieser Tradition treu, entwickelt sie aber auch weiter.»

VOLVO ZIELT MIT DEM V60 neben den Familien unter anderem auf frühere V70 Kunden, die sich von Design, Raum und Leistung ebenfalls angesprochen fühlen dürften. Interessante Randnotiz; in Schweden werden aktuell immer noch primär Kombi-Modelle abgesetzt. In den neuen Zielmärkten USA und China jedoch praktisch nur noch Fahrzeuge aus der XC-Serie.

DER ERSTE EINDRUCK? Der neue V60 kommt bezüglich Look ganz nach seinem grossen Bruder, dem V90. Und obwohl er optisch deutlich kürzer ist als dieser (4,96 Meter vs. 4,76 Meter), ist das Kofferraumvolumen nur gerade mal 30 Liter kleiner. War der V60 bisher als Lifestyle-Kombi mit eher sparsamer Zuladungsmöglichkeit ausgelegt, passt bei der Neuauflage jetzt etwas mehr rein: 529 Liter im Standard-Kofferraum, mit umgelegter Rückbank stehen bis zu 1'364 Liter zur Verfügung.

ALS PRIMEUR IN DIESEM SEGMENT kann der neue V60 von seinen Fans über «Care by Volvo» erworben werden. Anstelle des Kaufs beim Händler, tritt ein Fullservice-Abonnement mit fixer Monatsrate. Mit «Care by Volvo» soll das Fahrzeug dann ebenso transparent, einfach und problemlos im Unterhalt sein wie beispielsweise ein Smartphone. Zumindest für Kunden in Deutschland, Italien, Norwegen, Polen, Spanien, Schweden, Grossbritannien und den USA. In der Schweiz steht der Service leider noch nicht zur Verfügung.

DIE ÄUSSERLICHE ÄHNLICHKEIT zum V90 - abgesehen von der Form - ist beim V60 sehr deutlich erkennbar. Beispielsweise an Designelementen wie den identisch markant gestalteten LED-Grafiken an Front- und Heckleuchten. Diese tragen den passenden Namen «Thors Hammer» und leuchten die gesamte Umgebung hervorragend aus. Jedoch blenden sie bei Gegenverkehr oder Annäherung an ein vorausfahrendes Fahrzeug automatisch ab, was bei den nächtlichen Flutlicht-Orgien heutzutage sehr willkommen ist.

«**DER V60 IST DIE VERKÖRPERUNG** der Marke Volvo», sagt Robin Page, Senior Vice President Design bei Volvo Cars. «Er ist elegant, schön proportioniert, ausdrucksstark und dabei praktisch und vielseitig.» Der markante Kühlergrill und die mit prägnanten Linien versehenen Seiten machen deutlich, dass hier Designer am Werk waren, die etwas



// Als Hommage an das natürliche Erbe Schwedens, wurden die **Holzelemente an der Armatur** nicht einfach als Imitat, sondern von echtem (Treib)holz aus dem Norden gefertigt. //

von ihrem Handwerk verstehen. Die lang und tief geformten Seitenfenster lassen viel Tageslicht in den Innenraum gewährleisten eine gute Rundumsicht.

DAS INTERIEUR BIETET ANGENEHMEN Luxus; in der wertigeren «Inscription»-Ausführung zum Beispiel in Form von zusätzlichen Chromleisten und hübsch vernähtem Leder an Sitzen, Verkleidungen und an der Mittelarmlehne. Quasi als Hommage an das natürliche Erbe Schwedens, wurden die Holzelemente an der Armatur nicht einfach als Imitat, sondern von echtem (Treib)holz aus dem Norden gefertigt. Aber auch die Basis-Ausführung «Momentum» macht mit den Stoffsitzen und dem nicht ganz so chicen Interieur ordentlich was her. «Momentum» dürfte wohl dann auch eher der klassischen Familien-Wahl entsprechen. Denn als Eltern weiss man die Redensart «Perlen vor die Säue» auch und im Besonderen in Bezug auf das Auto anzuwenden. Sobald's die Kleinen in der Adoleszenz-Phase dann plötzlich «voll uncool» finden mit den Alten auszufahren, bietet sich der Wechsel auf die gediegenere «Inscription»-Ausstattung klar an; «sorry Bro, for adults only».

Der «Inscription»-Uplift schlägt sich logischerweise im Preis nieder; hier startet der Einstiegspreis für ei-



nen T6 AWD mit Geartronic bei CHF 67'200, wo es beim «Momentum» bereits bei CHF 63'700 los geht. AWD ist ab November 2018 auch mit den Modellen D3 und D4 und ab Frühjahr 2019 mit dem T5 erhältlich. Ob «Inscription» oder «Momentum»; zeitgemässe Konnektivität und die neusten Fahrassistenzsysteme samt umfangreicher Sicherheitstechnologien sind eh dabei. Das Sensus Infotainment-System ist kompatibel mit Apple CarPlay, Android Auto und 4G und bietet eine konstante WLAN-Verbindung. Bedient wird es über den intuitiven Touchscreen, auf dem Fahrzeugfunktionen, Navigation, vernetzte Dienste und Unterhaltungs-Apps gebündelt sind.

ENTSPRECHEND DER VOLVO-VISION, dass bis zum Jahr 2020 niemand in einem neuen Volvo getötet oder schwer verletzt werden sollte, gehört beim V60 die «City Safety»-Technologie bereits zur Serienausstattung. Diese bietet Fahrerunterstützung bei hohem Verkehrsaufkommen, bspw. mit dem Notbremsassistenten bei Gegenverkehr auf der Landstrasse oder im städtischen Nahkampf. Und auch auf der Strasse streunende Kühe werden dank der «Grosstiererkennung» künftig nicht mehr durch einen Volvo zu Schaden kommen. Optional bietet Volvo dazu den «Pilot Assist»-Fahrassistenten, der auf Autobahn-Fahrten Unterstützung beim Lenken, Beschleunigen und Bremsen bietet.

DAS FAHRGEFÜHL IST denn auch absolut premium, Motoren- und Fahrgeräusche sind praktisch nicht hörbar. Und für die akustische Unterhaltung wurden Soundsysteme von Harman Kardon oder optional Bowers & Wilkins installiert. Darauf lassen sich neben Musik auch bestens die Podcasts von «Heavyweight» oder die neusten TED Talks anhören. Oder wenn's denn sein muss Chasperltheater oder zum 300sten Mal die neue Scheibe von Andrew Bond.

DER V60 IST ZWAR KEIN SPINTER, obwohl er die 100 km/h auf der Geraden in 5,8 Sekunden knackt. Drückt man das Gaspedal jedoch beim Überholen durch, überlegt sich der schöne Schwede jeweils noch eine gute Sekunde lang, was denn nun von ihm genau verlangt wird. Aber das geht in Ordnung, der V60 ist ja nicht als Race-Kombi konzipiert. Erstmals werden beim V60 auch zwei Plug-In Hybrid-Versionen angeboten. Einerseits als T6 Twin Engine AWD mit 250 kW (340 PS) und als T8 Twin Engine AWD mit 287 kW (390 PS).



// Der V60 ist wirklich
die **Verkörperung der
Marke Volvo.** //

ROBIN PAGE
SENIOR VICE PRESIDENT DESIGN





// FAZIT

VOLVO BESCHREIBT den neuen V60 als vielseitigen Kombi. Sein ausgereiftes Fahrwerk, leistungsstarke Antriebe und der richtige Fahrmodus für jede Situation garantieren jede Menge Fahrspass. Dabei kreieren skandinavische Handwerkskunst und intelligente Technologien ein Ambiente, in dem sich die ganze Familie wie zuhause fühlt.

ANDERE SAGEN, dass der Einstieg in den Fond für grössere Insassen etwas grosszügiger sein dürfte. Ausserdem schränke der wuchtige Kardantunnel den Fussraum für die hinteren Mitfahrer ein. Entsprechend habe der Mittelplatz nur Notsitzcharakter. Dazu könne das Bedienen des Infotainment-Systems, über das viele der möglichen Einstellungen vorgenommen werden müssen, vom Fahren ablenken.

WIR HABEN den V60 als luxuriösen und komfortablen Reise- und Alltagskombi kennen gelernt. Er fühlt sich durchs Band gut an und verwöhnt den ästhetischen Sinn in jeder Hinsicht. An Features und Assistenten ist alles da, was man sich als geerdeter Fahrer wünschen kann. Eine gute Wahl ist er insbesondere für Familien, da Volvo nicht von ungefähr als äusserst sicher und praktisch gilt. ✖

// WARUM: weil der V60 nun ein vollwertiger Familienkombi ist
// WARUM NICHT: weil Mama und Papa etwas besser bezahlte Jobs haben müssen, um sich den neuen Schweden leisten zu können
// WAS SONST: Mercedes C-Klasse T-Modell, BMW 3er Touring, Audi A4 Avant

// TECHNISCHE DATEN

Fünftüriger, fünfsitziger Mittelklasse-Kombi, Länge: **4,76 Meter**, Breite: **1,85 Meter** Höhe: **1,43 Meter**, Radstand: **2,87 Meter**, Kofferraumvolumen: **529–1'441 Liter**

// T6 AWD 2,0-Liter-Vierzylinder-Turbo-Benziner, Achtgang-Automatik, **228 kW/310 PS** bei 5'700 U/min, maximales Drehmoment: **400 Nm** bei 2'200–5'100 U/min, 0-100 km/h: **5,8 s**, Vmax: **250 km/h**, Durchschnittsverbrauch: **8–9 l/100 km**, CO₂-Ausstoss: **184–206 g/km**, Abgasnorm: Euro 6d-temp, Effizienzklasse G, Preis: ab **CHF 63'700**



Live in Zürich: Audi E-Tron Vision Gran Turismo

Eigentlich war der Audi E-Tron Vision nur für den Computer gedacht, doch jetzt gibt es ihn in echt: fahr- und rennstreckentauglich. Für das Playstation-Game "Gran Turismo" wurden in der Vergangenheit schon diverse Sportwagen von Autoherstellern erdacht und zum Teil sogar 1:1 aufgebaut. Audi geht noch einen Schritt weiter und hat von seinen E-Tron Vision Gran Turismo jetzt eine fahrfertige Version gebaut, die schon bald auf echten Rennstrecken zum Einsatz kommen wird. Wie der Name E-Tron andeutet, handelt es sich um ein rein elektrisch angetriebenes Rennfahrzeug, dessen drei Motoren – einer an der

Vorderachse, zwei an der Hinterachse – zusammen 815 PS mobilisieren. Genug Leistung, um den 1'450 Kilogramm schweren Boliden in 2,5 Sekunden auf 100 km/h zu beschleunigen. Über die Batterie und den Strombedarf macht Audi keine Angaben. Der in einigen optischen Details an den Audi 90 Quattro IMSA GTO aus dem Jahr 1989 erinnernde E-Tron Vision wird erstmalig anlässlich der aktuellen Saison der Formel E als Renntaxi eingesetzt. Zum ersten Mal auf Schweizer Boden gab es das Hypercar beim Julius Bär Zürich e-Prix 2018 live zu sehen – mit Lara Gut auf dem Beifahrersitz.





Blick in den luxuriösen Innenraum.

DIE FAHRWERTE sind jenseits: In 1,85 Sekunden geht es aus dem Stand auf 100 km/h, nach weiteren zehn Sekunden fällt schon die 300er-Marke. Schluss soll erst bei 412 km/h sein.

Rimac C_Two: der Überflieger aus Kroatien

Elektrifizierung muss nicht Spassverzicht bedeuten. Im Gegenteil, wie das kleine Unternehmen Rimac aus Sveta Nedelja in Kroatien mit seinem zweiten Elektro-Supersportwagen „C_Two“ beweist. Klar, auch die grossen Volumenhersteller setzen aktuell voll auf Elektrifizierung. Doch kaum ein VW, Audi oder Porsche zieht die Fans im Moment so in seinen Bann wie der neue „C_Two“. Nach dem 2013 präsentierten „Concept One“ – von dem nur acht Exemplare gebaut wurden und eines davon am Schweizer Bergrennen in Hemberg mit Ex-Top-Gear-Star Richard Hammond crashte – zeigen die Kroaten nun das

zweite Modell in der kurzen Firmengeschichte, dessen Stückzahl auf immerhin 150 Fahrzeuge anwachsen soll. Unter der Kohlefaser-Karosserie und im Carbon-Monocoque des C_Two sitzt ein Antriebsstrang der Superlative. Eine 120-kWh-Batterie, die bis zu 1,4 Megawatt Leistung liefern kann, füttert vier Motoren (einer pro Rad) mit Energie. Über einen radselektiven Allradantrieb mit Torque Vectoring und adaptiver Momentverteilung kommen wahnwitzige 1914 PS am Reifen an. Das Drehmoment der Motoren? 2'300 Newtonmeter!!! Doch der C_Two will nicht nur Supersportler sein, auch bequemes Reisen

ist nach Herstellerangaben möglich. Eine Akkuladung soll nach NEFZ für 650 Kilometer reichen, 80 Prozent des Füllstandes lassen sich in 30 Minuten wiederherstellen. Acht Kameras, ein Lidar-Sensor, sechs Radar-Geräte und zwölf Ultraschall-Sensoren stellen die Hardware-Basis für autonomes Fahren auf Level vier. Spannend ist ausserdem die Implementierung einer Gesichtserkennung ähnlich der eines Smartphones. Sie soll den klassischen Autoschlüssel ersetzen. Doof, wenn einem nach dem Zahnarztbesuch der Einstieg verweigert wird. Aber auf jeden Fall ein spannendes Feature.





Nigeria verdrängt Russland aus den Top 5

Nigeria gilt als Wachstumsmotor des afrikanischen Markts, der wiederum als kommender Boom des Weltmarkts gilt.

Für Europas Autoindustrie spielt das siebtgrösste Land der Welt eine immer wichtigere Rolle. Im vergangenen Jahr wurden laut dem Beratungsinstitut Inovev 240'000 in Europa gebaute Autos in das westafrikanische Land exportiert, 154 Prozent mehr als 2016.

Der wachstumsstarke Staat mit seinen rund 186 Millionen Einwohnern hat damit

Russland aus der Top-Fünf-Liste der Handelspartner der EU-Autoindustrie verdrängt. Auf den ersten vier Plätzen liegen weiterhin USA (1,15 Millionen Einheiten), China (566'000 Einheiten), Türkei (512'000 Einheiten) und die Schweiz (267'000 Einheiten). Insgesamt hat die EU 2017 rund 5,6 Millionen Autos in das aussereuropäische Ausland ausgeführt. Das entspricht rund 30 Prozent der Gesamtproduktion.

Nigeria ist das bevölkerungsreichste Land Afrikas und das siebtgrösste Land

Europäische Autos sind in Afrika gefragt

weltweit. Das Wirtschaftswachstum ist extrem stark, der Automarkt ist in den vergangenen Jahren förmlich explodiert. Experten rechnen langfristig mit einem Wachstum auf mehr als sieben Millionen Einheiten pro Jahr. Traditionell stark vertreten sind vor Ort Toyota, Nissan und Ford, einerseits mit Pick-ups und anderen geländegängigen Modellen, andererseits mit günstigen Kleinwagen. Wachsende Bedeutung haben zuletzt auch die chinesischen Hersteller erlangt.



Reichweiteschwund bei Elektroautos durch WLTP

Wenn Otto Normalverbraucher seine grössten Sorgen zum Thema Elektroauto kundtut, geht es meistens um Ladeinfrastruktur und Reichweite. Letztere könnte in Zukunft wieder für tiefere Falten auf der Stirn sorgen. Denn, wie weit neue E-Autos mit einer Akkuladung kommen, wird künftig nach dem strengeren Fahrzyklus WLTP (Worldwide Harmonized Light Duty Test Procedure) gemessen. Zwar ändert sich damit an der realen Reichweite der E-Autos nichts, auf dem Papier wird aber absehbar ein womöglich deutlich geringerer Wert stehen. Mit höheren Geschwindigkeiten und weniger Stillstand, soll das neue Verfahren Verbrauch bzw. Reichweite realitätsnäher ermitteln als der alte NEFZ-Zyklus (Neuer Europäischer Fahrzyklus). Als eines der ersten E-Autos hat Nissan nun für den Leaf eine neue Reichweite angegeben. Während er nach NEFZ immerhin 389 Kilometer

aus seiner 40-kWh-Batterie saugt, sind es nach WLTP-Zyklus nun 285 Kilometer im kombinierten Verkehr. Innerstädtisch soll es der Japaner dank häufigerer Rekuperation (Energierückgewinnung) auf bis zu 415 Kilometer schaffen.



Als vorläufigen Wert gibt Opel für den Ampera-e an 380 statt 520 Kilometer Reichweite.



Für den vollelektrischen Hyundai Kona peilen die Koreaner eine WLTP-Reichweite von 470 Kilometer an, gemessen nach NEFZ schla-

Aufgrund einer neuen Testmethode steigen nicht nur die Verbrauchsangaben bei Verbrennern, auch Elektroautos geraten bei der Reichweitenangabe unter Druck.



gen sie rund 100 Kilometer drauf.

Ab September 2018 müssen alle Neuwagen nach dem WLTP geprüft werden, dessen Testaufbau reale Nutzungsdaten normaler Autofahrer zugrunde liegen. Das bisherige NEFZ-Verfahren wurde dem Fahrverhalten auf der Strasse nicht gerecht. Dementsprechend klafften die angegebenen Verbräuche und Reichweiten und die tatsächlichen Erfahrungen der Autofahrer auseinander. Nun sind die Reichweiten zwar realitätsnäher, da der tatsächliche (Strom-) Verbrauch aber auch von der Fahrweise abhängt, dürften die Herstellerangaben trotzdem noch von der Realität abweichen.



Mitsubishi Outlander PHEV: **weniger Verbrauch**

Mitsubishi verpasst der Plug-in-Hybridvariante des Outlanders ein Technik-Update. Wichtigste Änderung ist ein neuer Verbrennungsmotor mit mehr Hubraum, aber geringerem Verbrauch.

An Stelle des konventionellen 2,0-Liter-Benziners übernimmt nun ein 2,4-Liter-Motor mit 135 PS den Part neben den beiden Elektromotoren des Mittelklasse-SUV. Der Vierzylinder arbeitet im sogenannten Atkinson-Zyklus, bei dem die Einlassventile später

als gewöhnlich schliessen. Dadurch beginnt der Verdichtungstakt erst nach dem unteren Totpunkt. Durch den entstehenden Unterdruck wird der Kolben zusätzlich nach oben gezogen, wodurch der Verbrauch sinkt. Zudem versprechen die Japaner einen sanfteren Motorlauf.

Zusätzlich ist der Elektromotor an der Hinterachse um zehn Prozent leistungstärker geworden und kommt nun auf 95 PS. Der zweite E-Motor an der

Die Batteriekapazität wächst um 15 Prozent auf 13,8 kWh. Das soll für 45 Kilometer Fahrt reichen.

Vorderachse bleibt unangeastet und leistet 82 PS. Im Zusammenspiel sorgen die Triebwerke wie gehabt für Allradantrieb.

Die elektrische Maximalgeschwindigkeit steigt von 125 km/h auf 135 km/h. Der Normverbrauch des Outlander ist nun nach dem neuen, realistischeren Standard WLTP ermittelt und liegt bei 2,0 Litern auf 100 Kilometern. Beim Vorgängermodell waren es nach alter Norm 1,8 Liter.



ROADS ARE MADE FOR JOURNEYS NOT DESTINATIONS

Protective clothing for bikers.
Designed in Switzerland. Handcrafted in Europe.



JEANS | JACKETS | BOOTS | CASUAL | ACCESSORIES

www.therokkercompany.com

✖ WETTBEWERB

// BFGOODRICH SUCHT DICH

Mit BFGoodrich einen Traum erfüllen: Nach Marcus Walcher in diesem Jahr bietet die Neuauflage des BFGoodrich GoodProject Rallye-Amateuren die Möglichkeit, auch an der Rallye Dakar 2019 teilzunehmen. BFGoodrich ist der offizielle Reifenlieferant der Dakar zählt inzwischen 14 Siege bei dem legendären Rennen.



Der Offroad- und Rallye-Reifen-Spezialist BFGoodrich hat 2016 das GoodProject ins Leben gerufen, um die Träume von Automobilfans Wirklichkeit werden lassen. Insgesamt fördert die Aktion in Europa, den USA und Südafrika zehn Projekte mit Material und finanzieller Unterstützung. Auch in diesem Jahr darf sich das ausgewählte Team

über umfangreiche Unterstützung freuen: Neben der Startgebühr für den Fahrer, den Copiloten und das Fahrzeug übernimmt der Rallye-Reifen-Spezialist auch die Reifenkosten. Stilecht wird das Team zusätzlich mit BFGoodrich Kleidung ausgestattet.

Alle Bewerber müssen folgende Bedingungen erfüllen: 1) erstmalige Teilnahme an der Rallye Dakar in der Kategorie Auto. Hauptwohnsitz in Europa, Südafrika oder den USA. 2) Nachweis über ausreichende finanzielle Mittel, um alle übrigen anfallenden Kosten zu bestreiten, sowie über die technischen Kapazitäten, um an der Dakar teilzunehmen. 3) Nachweis mindestens einer Teilnahme an einem FIA-konformen Rennen als Amateur oder Profi. 4) Social-Media-Präsenz mit mindestens 500 Fans, 5) Bewerbungsvideo von maximal einer Minute zur Teampräsentation

BIS ZUM 30. JUNI 2018 können sich Teams hier online bewerben: goodproject.bfgoodrich.com.

Anfang Juli 2018 wird eine Jury die Bewerbungen sichten und das Siegerteam auswählen. Die Rallye Dakar 2019 wird vom 6. bis 19. Januar in Südamerika ausgetragen. ✖

✘ TRADITION

Land Rover Series I: 1955
bei der Oxford and Cambridge
Far Eastern Expedition.

70 JAHRE //

Land Rover Defender

Eigentlich sollte der Land Rover nur ein Ersatz für die US-Jeep sein, mit denen britische Bauern ihre Felder bestellten. Es war der Beginn einer Erfolgsstory.

Landy save the Queen:
Queen Elizabeth und Prinz
Philipp unterwegs mit Land
Rover Series I im Jahr 1958.



Von Willys inspiriert: ein britische PKW-Traktor.



1948: Das erste Vorserienfahrzeug des Land Rover Series I

Er war eigentlich Grossbritanniens erster Friedensbotschafter mit 4x4-Antrieb. Als der Land Rover im Frühjahr 1948 auf dem Automobilsalon von Amsterdam enthüllt wurde, lag die Nachkriegswelt noch in Trümmern und neue Autos wurden für den Wiederaufbau und die Versorgung der Bevölkerung gebraucht. Genau dafür hatte die traditionsreiche Premiummarke Rover ihr jüngstes Produkt konzipiert, den knorrig-kantigen Land Rover, der erst 1990 die Modellbezeichnung Defender erhielt. In der Landwirtschaft sollte das von seinen Fans liebevoll «Landy» genannte Nutzfahrzeug die Motorisierung vorantreiben und im Exportgeschäft zählte der 4x4-Allesüberwinder mit Geländeuntersetzung zu Grossbritanniens wichtigsten Devisenbringern.

ABER AUCH DIE BRITISCHEN Streitkräfte setzten bald auf dieses Universaltalent aus rostresistentem Aluminium – Stahl war anfangs knapper als Leichtmetall. Trotzdem waren es die abenteuerlichen Einsätze als zuverlässiges Expeditionsfahrzeug und als unentbehrlicher Geländewagen von Hilfsorganisationen, die das Image des Land Rover prägten und seine Absatzkurve steil nach oben führten. Über zwei Millionen Einheiten wurden bis 2016 ausgeliefert, seitdem warten alle Fans – und das britische Königshaus – auf den angekündigten Nachfolger. Tatsächlich liegt der in seinem Herzen urbritische Geländewagen Königin Elisabeth II. ganz besonders am Herzen. So lenkt sie ihren Land Rover souverän über Stock und Stein und durch Flussfurten zu den Feldern ihrer Anwesen. Aus dem Hofstaat der Windsors ist der Land Rover längst nicht mehr wegzudenken. Ebenso wie Rolls-Royce und Bentley, sind die britischen Allrad-Fahrzeuge



// Es gibt mehrere **tausende Varianten** von Land Rovers für fast jede mögliche Aufgabe. //



Immer im Dienst – und überall.



Camel Trophy 1990 mit dem Land Rover Defender 110

fester Bestandteil des königlichen Fuhrparks, seit die Queen 1953 bei einem Staatsbesuch erstmals aus einem offenem Land Rover winkte. Heute dient ein Range Rover mit Hybridantrieb als royales Parademobil, aber die Liebe der Königin zum klassischen Landy bleibt ebenso bestehen wie die zu ihren Pferden und Corgies.

TATSÄCHLICH IST DER LAND ROVER Defender längst ein automobiles Nationaldenkmal, das als ebenso britisch betrachtet wird wie Big Ben, Buckingham Palast oder Linksverkehr. Immerhin stellte sich Land Rover von Beginn an in den Dienst des Vereinigten Königreichs und des Commonwealth. Kein Land, in dem der Landy nicht anzutreffen war, vor allem, wenn es sich um (ehemalige) britische Kolonien handelte. Die aus nahezu «unverrottbarem» Aluminium gebauten Land Rover «are still going strong», gut drei Viertel aller seit 1948 ausgelieferten Station Wagons, Pick-ups und Planenwagen leben immer noch. Aus dem Erfolgsmodell hervorgegangen ist eine Familie, die heute sieben Land Rover- und Range Rover-Modellreihen umfasst.

DARAN WAR ENDE DER 1940ER JAHRE natürlich noch nicht zu denken. Damals präsentierte die renommierte Marke Rover ein Produkt, das so gar nicht zur prestigieusen Personenwagen-Palette

// Es gibt mehrere **tausende Varianten** von Land Rovers für fast jede mögliche Aufgabe. //

passte. Maurice Wilks, leitender Ingenieur bei Rover und Bruder des geschäftsführenden Direktors Spencer Wilks, beabsichtigte einen «Rover für den Farmer, mit dem er überall hinkommt und alles machen kann, einen universellen Land Rover». Dieses landwirtschaftliche Nutzfahrzeug sollte die während des Zweiten Weltkriegs nach Britannien gekommenen Jeep in ihrer Funktion als Feldarbeiter ablösen und zugleich gegen den damals besonders populären Ferguson Traktor antreten. Ausserdem musste der im April 1948 in Amsterdam enthüllte Allrad-Rover Ausfuhrerlöse erwirtschaften, denn die britische Regierung teilte die begrenzten Rohstoffmengen damals nach Höhe der Exporterlöse zu. Knauserigkeit war dagegen der Grund für die markant kantigen Karosserieformen, in die sich Aluminium ohne teure Presswerkzeuge bringen liess. Die konstruktiven



Der Land Rover, das Leiterrahmen-Urgestein.



// Egal, ob mit Raupenketten, vier oder sechs Rädern, als Ackergaul, **Karosse für Königshäuser**, Präsidenten, Papst, Rotes Kreuz, Expeditions-corps, Unterwasserfahrten oder Militär. //



Limitierte Sonderedition "Defender Works V8 70th Anniversary" mit V8-Motor

Ain't **no mountain high enough**, ain't no valley low, ain't no river wide enough baby.

Kennzeichen waren ein Leiterrahmenchassis sowie Starrachsen hinten und vorne. Ab 1983 gab es auch Schraubenfedern.

VOM ERFOLG DES LANDY wurden seine Erfinder regelrecht überwältigt. Erst avancierte Land Rover zum bekanntesten Modell der 1896 gegründeten Marke Rover, dann zu einem Gattungsbegriff ähnlich wie Jeep. Während die Verkaufszahlen der noblen Rover-Limousinen immer bodenständig blieben bis Rover Cars 2005 starb, schossen die Bestellzahlen für den rustikalen Land Rover sofort gen Himmel. Möglich machten das günstige Preise und ein für europäische Fahrzeuge beispielloses Individualisierungsprogramm: Ob mit Raupenketten, vier oder sechs Rädern, als Ackergaul, Karosse für Königshäuser, Präsidenten, Papst, Rotes Kreuz, Expeditions-corps, Unterwasserfahrten und Militär; für jeden Einsatzzweck gab es den passenden Landy.

Schon das Standardangebot umfasste Radstände von 80 bis 130 Zoll, die Aussenlänge begann bei

knackig kurzen 3,35 Metern und reichte bis 5,30 Meter. Allmählicher Muskelaufbau kennzeichnete das Motorenportfolio. Was 1948 mit einem 50 PS starken Vorkriegs-Vierzylinder-Benziner aus einer Rover-Limousine begann, wurde 1957 durch einen Diesel ergänzt und erreicht erst heute zum 70. Geburtstag den Höhepunkt durch das Implantat eines bis zu 400 PS starken V8-Ottomotors.

Schliesslich soll der Gründungsvater der Geländewagenmarke dem aktuellen Range Rover nicht nachstehen – und Konkurrenten wie der deutschen Mercedes G-Klasse zeigen, welches Faszinationspotential in dem englischen Veteranen steckt. Dazu passt, dass Karosserie und Ausstattung des Land Rover immer äusserst behutsam modernisiert wurden. Im Jahr 1958 gab es eine Serie II, 1971 folgte die Serie III und 2007 die letzte signifikante Auffrischung des Defender. Entsprechend gespannt warten alle Land-Rover-Fans auf ein besonderes Geschenk zum 70. Geburtstag ihres Kultvehikels: Das Debüt des neuen Defender. ✨

Audi TT // MIT R(UMM)S

Ein Porsche 911 – der Inbegriff eines Sportwagens – hat in der Normalausführung als Carrera 370 Pferdchen unter der Haube. Dies nur mal vorweg und zur Orientierung. Denn beim Audi TT RS reden wir immerhin von 400 PS.





// **WARUM:** toller Motor, perfekte Strassenlage, makellose Verarbeitung
 // **WARUM NICHT:** hoher Grundpreis und teure Extras – und der Schalthebel geht gar nicht
 // **WAS SONST:** BMW M2 Coupé, Mercedes A45 AMG

// **TECHNISCHE DATEN**
 2+2-sitziges Sportcoupé, Länge: **4,19 Meter**, Breite: **1,83 Meter** Höhe: **1,34 Meter**, Radstand: **2,51 Meter**, Kofferraumvolumen: **305 Liter**
 // **MOTOR:** 2,5-Liter-Fünfzylinder-Turbobenziner, **294 kW/400 PS** bei 5'850–7'000 U/min, maximales Drehmoment: **480 Nm** bei 1'750– 5'850 U/min, permanenter Allradantrieb, Siebengang-Doppelkupplungsgetriebe, 0–100 km/h: **3,7 s**, Vmax: **250 km/h** (280 km/h), Normverbrauch: **8,2 Liter/100 km**, CO₂-Ausstoss: **258 g/km**, Abgasnorm: Euro 6, Effizienzklasse: F, Testverbrauch: **11,1 Liter**, Preis: ab **CHF 87'350**

400 PS: das reicht beim Autoquartett bei der Abfrage Leistung zum Sieg, auch wenn beim Thema Höchstgeschwindigkeit der Elfer (295 km/h) gegenüber dem RS (280 km/h nach der Aufhebung der 250-km/h-Begrenzung) dann doch die Motorhaube vorn hat. Sie merken schon: Wir reden hier über ernsthafte Sportcoupés mit übrigens auch echtem Rundstreckentalent.

BEIM PORSCHE WIRD DAS ja sowieso vorausgesetzt und besagter 911er stellt mit seiner Motorisierung ja auch nur den Einstieg in die ikonische Welt dieses Fahrzeugs dar. Der Audi TT markiert als RS dagegen das oberste Ende der Baureihe. Dem TT wird – wie so manch anderem Audi-Modell derzeit – nachgesagt, in seiner Perfektion ein wenig kalt und synthetisch geworden, jedenfalls nicht so aufregend, wie andere Sportwagen

zu sein. Wir dachten uns: Wenn das bekannte doppelte Herzklopfen aus der Audi-Werbung irgendwo auch real zu spüren sein muss, dann doch wohl am ehesten in der RS-Version. Und siehe da, es klopft tatsächlich, das Herz. Allerdings nicht das des Fahrers oder Mitreisenden, sondern es wird künstlich erzeugt, wenn der Motor zum Stillstand gekommen ist und die Türe geöffnet wird.

KOMMEN WIR ZU den wahren Talenten des TT. Im Vergleich zu den normalen Modellen – den 310 PS starken TTS mal ausgenommen – wirkt der 2+2-Sitzer, als hätte man ihm (sorry für den Kalauer) ein gehörigen Schuss Rum in den T(ee) gegeben. Der unter der Haube arbeitende, neu entwickelte Fünfzylinder ist auf jeden Fall ein Prachtstück, sorgt für tollen Sound und gierigen Durchzug. Dazu nur eine Angabe: 480 Nm Drehmoment. Das verspricht schon an sich

genügend Rum(ms), in diesem Fall und mit Turbounterstützung heisst das zudem, dass der Maximalwert zwischen 1'700 und 5'850 U/min permanent anliegt und somit praktisch immer.

DAMIT DIE KRAFT des 2,5-Liter-Vollalu-Aggregats stets ohne Verlust auf die Strasse gebracht wird, ist der Quattro-Allradantrieb natürlich Serie. Ausserdem wird auch immer das 7-Gang-Doppelkupplungsgetriebe S-Tronic eingebaut, das für schnelle, aggressive, in einigen Fällen aber auch hektische Gangwechsel sorgt. Der lange, etwas ungenau aus der Mittelkonsole ragende Wählhebel passt für uns allerdings überhaupt nicht zum ansonsten stilsicher-sportlichen Innenraum.

AUF DER STRASSE zeigt sich der mit 1,5 Tonnen nicht zu schwere TT RS erwartungsgemäss spurtstark und sauschnell, selbst in an-

spruchsvollen und sehr schnell gefahrenen Kurven einsamer Landstrassenabschnitte ist er nur durch provozierte Fahrfehler aus der Ruhe zu bringen. Tatsächlich kann man allerdings auch die Kritik an diesem Auto nachvollziehen. Der ganz grosse Fahrspass will nicht aufkommen, weil das Fahrzeug jede Aufgabe mit fast schon distanzierter Coolness bewältigt.

WÄHREND DAS VIELLEICHT noch eine ziemlich subjektive Einschätzung ist, gibt es über den Komfort nichts zu diskutieren – den gibt es nämlich so gut wie nicht. Und dies, obwohl man im Alltag stets die sogenannte Comfort-Einstellung wählt. Aber selbst da ist ein jugendlich-gesunder Rücken eigentlich unabdingbar. Stellt man auf Dynamic, sollte die Qualität des Asphalts dann schon deutlich über dem Schweizer Durchschnittsniveau liegen, sonst benimmt sich der RS einfach zu

1. Die Verarbeitung ist wie immer penibel. Ohne Dach kostet der RS 3'200 Franken mehr. 2. Heckspoiler fest montiert. 3. Tolles Herzstück. 4. Rückbank for Kids only.

rüpelig. Denn schon die Grundabstimmung ist mindestens straff und der kurze Radstand sorgt für eine gewisse Nervosität. Andererseits ist dies natürlich gerade der Grund, warum der RS als echter Kurvenkünstler durchgeht.

UNSER TESTWAGEN kam übrigens auf über 100'000 Franken, weil sich Audi auch beim TT nicht alles aber doch sehr viel extra bezahlen lässt – und die Kunden damit offenbar einverstanden sind. Letztlich ist der TT RS immer noch ein Schnäppchen. Wer von einem Sportwagen aber auch herausgefordert werden will, für den wäre dieses nahezu perfekte Sportcoupé letztlich die falsche Investition. ✘

// DER LETZTE SCHLIFF

Porsche Cayenne
E-Hybrid

Bevor die neue Modellreihe eines Herstellers auf den Markt kommt, wird das Auto einer langen und kräftezehrenden Erprobung ausgesetzt. Wir begleiten eine Handvoll Porsche-Ingenieure auf der finalen Abnahmefahrt des neuen Cayenne E-Hybrid rund um Johannesburg in Südafrika.





Johannesburg, Südafrika. In einer unterirdischen Hotelgarage, vor der spätsommerlichen Hitze geschützt, bereiten sich gerade sechs Porsche-Ingenieure auf den Start eines neuen Arbeitstages vor. Wir sind mit dabei, wie der künftigen Cayenne E-Hybrid von den letzten Kinderkrankheiten geheilt wird. Die Stichwörter, die man im Vorfeld nannte, lauteten „Finale Abnahmefahrt“ und „Gesamtfahrzeugerprobung“.

DIE WENIGEN LEICHT getarnten Prototypen, mit denen wir in den kommenden Tagen die Umgebung von Johannesburg und Pretoria abklappern, sind erst vor kurzem per Luftfracht aus Deutschland gekommen. Ein Fremdkörper auf einem unwirklich grossen Kontinent. Nun sollen Mitarbeiter verschiedener Bereiche in der Entwicklung der Stuttgarter, noch einmal für rund zwei Wochen ein intensives Auge auf das Hybrid-SUV

werfen. In unserer Gruppe geht es den Ingenieuren vor allem um Qualitätsmanagement, der Integration neuer Elektrik und Elektronik, akustische Feinheiten im Interieur und um das Zusammenspiel des grossen Ganzen. Nachdem Teamleiter Peter Hass die grobe Route für den heutigen Tag ganz klassisch mit einer grossen Strassenkarte auf der Motorhaube abgesteckt hat, kann es losgehen.

EINE EXAKTE Streckenführung gibt es bei einer solchen Erprobung meist nicht. Wie die acht- bis zehntausend Kilometer, die in den kommenden zwei Wochen (inklusive Stop-and-Go-Verkehr in der Innenstadt) zusammenkommen, ist eigentlich egal. Hauptsache, es wird gefahren. Warum man für die finale Erprobung nach Südafrika geht? Das hat verschiedene Gründe. Vor allem ist es die Vielfalt an Bedingungen, die das Team hier vorfindet. Es ist heiss und stickig, die Strassen abseits der Hauptver-

1. Die Messeinheit im Kofferraum des Prototypen. 2. Letztes Nachladen vor dem Start. 3. Nach heftigen Regenschauern waren die Strassen teilweise überflutet. 4. Blick in den Motorraum. Unter der Haube arbeitet ein Dreiliter-V6.

kehrsadern sind nicht die besten und der Kraftstoff entspricht auch nicht dem europäischen Standard. Alles kräftezehrende Voraussetzungen, um die letzten Fehler aus dem neuen Hybrid heraus zu kitzeln.

WIR LASSEN DIE HOHEN mit Stacheldraht gekrönten Mauern unseres Hotels hinter uns und begeben uns auf eine Art Bundesstrasse, die aus Johannesburg heraus in Richtung Norden führt. Peter Hass lauscht andächtig. „Hörst du das? Das Getriebe heult noch ein bisschen unterhalb von 2'000 Touren“. Dann drückt er zum ersten Mal auf den Trigger-Knopf des

kleinen Dataloggers, den jeder Cayenne auf dem Armaturenbrett trägt.

JETZT WERDEN DIE DATEN sämtlicher Sensoren in der grossen Messtechnik-Kiste im Kofferraum zehn Sekunden rückwirkend und fünf Sekunden in die Zukunft aufgezeichnet. Bis zu 1,5 Gigabyte an Daten kommen so zusammen. Pro Auto. Jeden Tag. Denn auch als Testfahrer bei Porsche sitzt man nicht ausschliesslich am Steuer teurer Luxusbolide und lässt sich in entlegenen Teilen der Welt die Sonne auf den Pelz brennen. Vor dem Feierabendbier wollen Daten sortiert, ausgewertet, besprochen und schliesslich nach Deutschland geschickt werden. Egal, wie schlecht die Internetverbindung irgendwo im Nirgendwo gerade ist.

NÄCHSTER STOPP: Eine lehmige Waschbrettstrecke vom Allerfeinsten. Mitten im Dschungel. Hier

kann der neue Cayenne E-Hybrid, dessen Markteinführung im Sommer erfolgen soll, zeigen, dass die Bezeichnung „SUV“ bei Porsche nicht nur eine hohle Marketingphrase ist. Unter der Haube der zweiten Plug-in-Hybrid-Generation des Cayenne steckt ein neuer Motor, der statt auf 2,9 nun auf 3,0 Liter Hubraum setzt und bei dem ein grosser statt zweier kleiner

Turbos für Ladedruck sorgt. Das Turboloch füllt ohnehin der Elektromotor. Dazu gibt es nun eine Tiptronic. Die alte Doppelkupplung wurde über Bord geworfen, um den Cayenne im Hängerbetrieb belastbarer zu machen. Dank einer neuen Hybridstrategie kommt das Plug-in-SUV nun auf eine Systemleistung von 340 kW/462 PS und schickt 700 New-

// Es ist heiss und stickig, **die Strassen abseits der Hauptverkehrsadern sind nicht die besten** und der Kraftstoff entspricht auch nicht dem europäischen Standard. //



tonmeter Drehmoment an alle vier Räder.

BESONDERS BEI UNSERER Offroad-Übung in den beinahe unendlichen Weiten der südafrikanischen Steppe, erweist sich der früh anliegende E-Boost als hilfreich. Bis auf 1'700 Meter über Null klettert unsere kleine Kolonne an diesem Tag. Mit der gleichen Strassenbereifung, mit der (nicht auf Schweizer) Autobahnen mehr als 250 km/h drin sein sollen. Übrigens soll der Hybrid nicht nur Performance- und Verbrauchsvorteile bieten, das Ganze geht laut der Ingenieure vor Ort auch nicht zu Lasten des Kofferraumvolumens oder der Geländegängigkeit. Vor allem Letzteres stellt der Cayenne auch beim Abstieg eindrucksvoll unter Beweis. Im Offroad-Modus und mit höher gelegter Luftfederung scheint keine Felskante zu scharf und kein Abhang zu steil für den E-Hybrid. Doch auch auf

gewöhnlichem Asphalt macht der E-Hybrid eine brillante Figur. Das Drehmoment, das der E-Motor von unten heraus freigibt, macht das Anfahren sanft und gleichzeitig druckvoll. Gleiches gilt für eventuelle Zwischenspurts.

ZURÜCK AUF BEFESTIGTEM Terrain, rollt unsere Gruppe durch einen Vorort Pretorias, wie man ihn sonst nur aus Dokumentationen kennt. Kleine Wellblechhütten, tiefe Schlammlöcher und augenscheinliche Armut. Der Kontrast Porsche und Slum könnte kaum extremer sein. Und trotzdem sind die Einheimischen unserem Konvoi gegenüber sehr aufgeschlossen. Es wird gelacht, gestaunt oder ungläubig gestikuliert. Und trotzdem fühlt es sich nun noch komischer an, das tägliche Brot mit dem Fahren von Luxusgütern zu verdienen. Eine Erfahrung, die laut eigener Aussage auch den Porsche-Testfahrern nicht fremd ist. 🌸

1. Porsche Cayenne E-Hybrid im Rahmen der finalen Erprobungsfahrt in Südafrika.
2. Der Konvoi wird freundlich begrüßt.
3. Teamleiter Peter Hass mit seinen Ingenieuren.
4. Leere Strasse, wilde Natur.

// **WARUM:** Weil man das grüne Gewissen im Golfclub hochhält.

// **WARUM NICHT:** Weil man zum Nachladen nach 40 Kilometer keine Geduld hat

// **WAS SONST:** BMW X5 xDrive 40e (31 km E-Reichweite), Mercedes GLE 500e 4matic (30 km E-Reichweite), Tesla Model X (bis zu 565 km E-Reichweite)

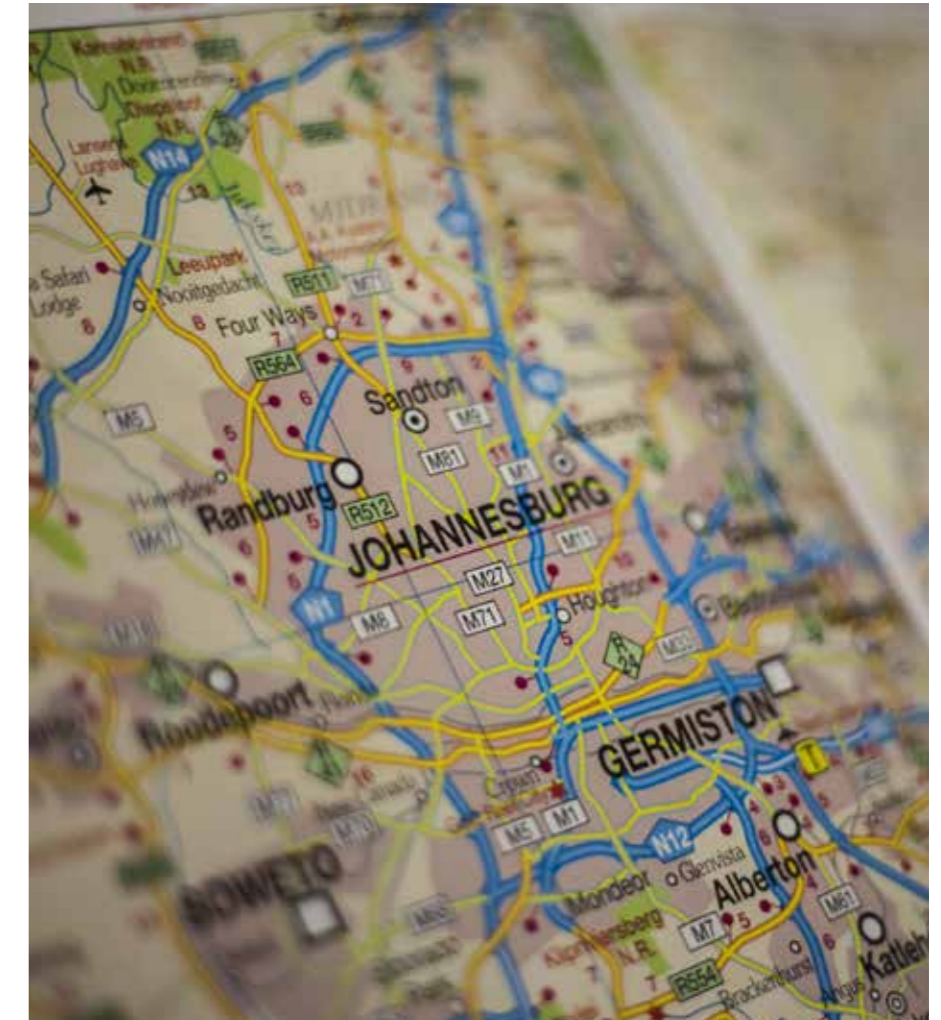


// TECHNISCHE DATEN

Luxus-SUV mit fünf Sitzen. Länge: **4,92 Meter**, Breite (mit Aussenspiegeln): **2,19 Meter**, Höhe: **1,70 Meter**. Radstand: **2,90 Meter**, Kofferraumvolumen: **645–1'610 Liter**, Leergewicht (mit Fahrer): **2'295 kg**.

// **ANTRIEB:** Plug-In-Hybrid mit Verbrennungsmotor und Elektromaschine. 3-Liter Sechszylinder-Turbo-Benziner, **250 kW/340 PS**, max. Drehmoment: **450 Nm** bei 1'340–5'300 U/min. Elektromotor mit **100 kW/136 PS**, max. Drehmoment: **400 Nm** bei 100–2'400 U/min. Systemleistung: **340 kW/462 PS**, max. Drehmoment: **700 Nm**. Batterie: Lithium-Ionen, **14,1 kWh**. Ladedauer (bei 230/400 V, 32 A): 4,0 Std. mit 3,6 kW-Lader, 2,33 Std. mit 7,2 kW-Lader (gegen Aufpreis). Ladedauer bei 230 V, 10 A): 7,75 Std.

Permanenter Allradantrieb, 0–100 km/h in **5,0 s.** (rein elektrisch **6,3 s.**), Vmax: **253 km/h** (rein elektrisch **135 km/h**), Achtgang-Automatikgetriebe: Normverbrauch: **3,4 l/100 km**, CO₂-Ausstoss: **78 g/km**. Stromverbrauch: **20,9 kWh/100 km**. Abgasnorm: Euro 6. Effizienzklasse A+. Elektrische Reichweite: bis zu **44 km**. Preis ab **CHF 119'300**





// C'MON BABY, DO THE LOCO HAWK

Mit dem Jeep Wrangler Loco Hawk hat Kenny Hawk von Hawk Designs ein eindrückliches Offroad-Vehikel erschaffen. Loco Hawk ist dabei als Name für diese verrückte Idee nur allzu passend gewählt.



Hawk Designs LLC wurde eigentlich aus einem unerfreulichen Umstand heraus gegründet. Kenny Hawk war ursprünglich im US-Baugewerbe tätig und wurde 2006 mit tausenden anderen in diesem Sektor arbeitslos. Das war der Moment in dem er sich entschloss, die Zügel selber in die Hand zu nehmen. Während seiner „Bauzeit“, in der er aus Holz und Stein Masshäuser für seine Kunden anfertigte, war ein Jeep Wrangler sein steter Begleiter. Des öfteren war er von der Qualität der Custom-Teile enttäuscht, die er für den Wrangler bei verschiedenen Händlern erstand. Und so begann er in der Garage seiner Eltern selber Teile zu fertigen, die seinen hohen Qualitätsansprüchen genügten. Schon bald darauf bestellen seine Freunde Custom-Parts für ihre Jeeps bei ihm. Und so bot sich die Gelegenheit, aus seiner Leidenschaft und seinem Hobby ein Vollzeitgeschäft aufzubauen.

KENNY WIDMETE SEINE GANZE Aufmerksamkeit der Entwicklung von langlebigen, qualitativ hochwertigen Offroad-Parts. Dabei entstand zum Beispiel ein preisgekrönter „Gussaluminium-Schnorchel“, der den Markt für Jeep-Einlasssysteme revolutionierte. Hawk Designs LLC machte sich nach dem frühen Erfolg daran, qualitativ hochstehende, schlüsselfertige Allradfahrzeuge zu bauen. Beginnend mit dem von Hawk entworfenen „River Raider-Truck“ setzten sie einen neuen Standard in der Jeep-Industrie, wobei Chrysler das Design später sogar mit der Veröffentlichung des JK-8 Freedom Kit imitierte.

DER LOCO HAWK WAR URSPRÜNGLICH ein 2008 Jeep Wrangler Unlimited 6x6, bevor er durch eine monumentale Transformation geschickt wurde. Als Antrieb wurde ein serienmässiger V4-Dampfmotor, der nur 130 - 140 PS leistete, aber ein absolut absurdes Drehmoment von fast 3'400 Nm aufwies, verwendet. Weiter wurden eine BDS 4-Zoll-Lenkerfederung und Fox-Stossdämpfer verbaut. Dann noch einen massiven 200 Liter-Wassertank hinten drauf und taaa, (fast) fertig war die 6x6-Wrangler-Lokomotive. Für das Design wurde eine passende „Steampunk“-Optik gewählt. Auch wenn der Loco Hawk nur ein Showfahrzeug ist und niemals in Serie gehen wird, so ist er doch eine beeindruckende Ingenieurs-Leistung und generiert einiges an Momentum. Das kann man auch an YouTube schauen. ✖

DAS IST DER LÄNGSTE LAND ROVER - KORSO DER WELT

Was gibt es schöneres als ein Land Rover in freier Wildbahn? Richtig: 632 Land Rover in einer Parade. Das ist Weltrekord und wird mit einem Eintrag ins Guinness-Buch gewürdigt. //



Heino Ferch führte den Korso in seinem privaten Defender an.



Zürich hat mit der Street Parade die grösste Techno-party der Welt – Bad Kissingen mit der Land Rover-Parade den grössten Land Rover-Korso der Welt. Am 30. Mai trafen sich an der weltgrössten Offroad-Messe ABENTEUER & ALLRAD nicht weniger als 632 Land Rover zum sieben Kilometer langen "Fahr-dich-ein". Damit wurde die längste Land Rover-Parade der Welt auf die Räder gestellt - ein Eintrag ins Guinness Buch der Rekorde garantiert.

HOCH DIE FANFAREN! Der legendäre Land Rover wird 70 Jahre alt. Niemand konnte ahnen, dass mit dem am 30. April 1948 auf der Amsterdam Motor Show vorgestellten Land Rover eine Weltmarke aus der Taufe gehoben wurde. Mehr noch: Der Land Rover avancierte zum britischen Nationalsym-

bol, das ebenso von Königen wie Rebellen, Bergbauern oder Züriberg-Zahnärzten gefahren wurde. Und immer noch wird: Der Land Rover ist in seinem Jubiläumsjahr beliebter denn je. Die Fangemeinde ist heute so gross, dass sie sogar ein Eintrag ins Guinness Buch der Rekorde bekommt.

AN DER OFFROAD-MESSE ABENTEUER & ALLRAD in Bad Kissingen, im deutschen Unterfranken, trafen sich am 30. Mai 1500 Teilnehmerinnen und Teilnehmer mit 632 Fahrzeugen zu einer spektakulären Aktion. Ihr Ziel: die weltgrösste Land Rover-Parade in der Geschichte. In diesem sieben (!) Kilometer langen Korso war alles dabei: vom Land Rover der Serie I aus dem Baujahr 1949, Range Rover Classic-Modelle aus den 1970er-Jahren bis hin zu den neuesten Generationen aller

Land- und Range-Rover-Modellen. Ganz besonderer Hingucker: der Land Rover Defender Works V8 70th Edition.

FÜR DEN WELTREKORD waren monatelange Vorbereitungen nötig – zum Glück durften die Veranstalter auf die Unterstützung der Stadt Bad Kissingen zählen. Ehrgeiziges Ziel war es, den 2014 in Portugal aufgestellten Rekord von 516 Land Rover in einem Korso zu schlagen. Die Regeln von Guinness World Records waren dabei sehr streng. So mussten alle Fahrzeuge in der kilometerlangen Parade ständig in Bewegung sein. Es durfte keine Lücke entstehen, die grösser als zwei Fahrzeuglängen war. Crazy shit: Für die Teilnehmer wurde extra ein Handbuch vorbereitet, das sie mit den Weltrekord-Kriterien vertraut machte. Um die Landi-Fans auf

Kurs zu halten, informierte eine eigene Radiostation die Teilnehmer. Die Juroren setzten dabei Drohnen ein, um den richtigen Abstand der Fahrzeuge zu überprüfen. Mit Erfolg!

Offizielle Vertreter von Guinness World Records bestätigten noch am selben Tag den Weltrekord: ein Meilenstein in der 70 Jahre langen Land Rover-Geschichte und ein weiterer Höhepunkt im Jubiläumsjahr. Auch für die Teilnehmer war der 30. Mai 2018 ein ganz besonderer Tag - sie schrieben Land Rover-Geschichte. Die Fahrerinnen und Fahrer erhielten nebst einer Urkunde für ihre Teilnahme auch ein entsprechender Aufkleber sowie ein Fan-Shirt.

DIE FAN-PARTY geht digital weiter. Wer gerne am Event in Bad Kissingen dabei gewesen wäre, den Event aber verpasst hat, kann

dies virtuell nachholen. Bis zum 31. Oktober können Fans auf der Seite www.landrover-parade.de das Foto eines Land Rover oder Range Rover hochladen – und damit die Parade virtuell verlängern.

Unter allen Teilnehmern der digitalen Parade verlost Land Rover ein Wochenende für drei Personen im Land Rover Experience Center in Wülfrath bei Düsseldorf – inklusive Anreise, Unterkunft und Fahrtraining für eine Person. ✨



// „Ich bin seit vielen Jahren Land Rover Fan und finde die Aktion grossartig! Hunderte Menschen zu begeistern nach Bad Kissingen zu kommen – das schafft nicht jede Marke!“ // HEINO FERCH

Shitfuckvan
LÖCHRIG
// **WIE EIN**

KÄSE

Die USA, das Land der unbegrenzten Möglichkeiten. „Unbegrenzt“ trifft hier auch auf das Haltbarkeitsdatum von Autos zu, solange zwei Kriterien hinreichend erfüllt sind: fährt und kann auch wieder anhalten.





Darüber hinaus wird in Alaska nicht viel von einem Auto erwartet. Es wird bei der Inverkehrsetzung einmal geprüft und fährt dann so lange, wie der Besitzer es für angemessen hält. Oder eben ein Rad oder ein anderes systemrelevantes Bauteil abfällt oder kaputt geht. Und so kam es, dass uns Fortuna auf der Suche nach einem fahrbaren Untersatz für unseren einmonatigen Heliski-Trip in Alaska für 300 USD mit einem heruntergewirtschafteten Ford Econovan verkuppelte.

EINE AUFZÄHLUNG der funktionstüchtigen Teile bringt uns wesentlich schneller zum Ziel: Motor und Automatikgetriebe liefen wie geschmiert, der Allradantrieb war mit den Jahren permanent geworden und die Lenkung funktionierte. Vielleicht gehört hier noch erwähnt, dass die Achsen intakt waren, Bremsen gingen auch irgendwie und erstaunlicherweise funktionierte die komplette Beleuchtung.

VON DER KAROSSERIE war nicht viel übrig. Ausser auf dem Dach sah die Hülle aus wie ein Schweizer Käse mit ziemlich grossen Löchern. Immerhin war dadurch der Fahrgastraum gut belüftet. Einzig das Wasser, das an feuchten Tagen durch die Löcher im Boden auch die Füsse benetzte, war etwas nervig. Es half auch nicht, die mittlerweile dreigeteilte Windschutzscheibe vom Anlaufen abzuhalten. Die Stossdämpfer waren mit der Zeit zu Abstandhaltern ohne eigentlicher Funktion geworden, abgesehen von den Alarmschlägen bei allzu unebener Fahrbahn. Mit Abstand das Krasseste war aber das Fenster auf der Fahrerseite oder was an dessen Stelle versuchte den Wind abzuhalten. Eine Mischung aus Plastikfolie und Plexiglas flatterte da, mittels Klebeband befestigt und wohl schon seit längerem, im Fahrtwind. Dank



Allradantrieb brachte uns der „Shitfuckvan“, wie wir ihn liebevoll nannten, fast überall hin. Die täglichen Fahrten von der Lodge zur Helibasis (um die 15 Km) waren entspannt: eine gute, neu geteerte Strasse und eine Tankstelle auf dem Weg. Ins Dorf (knapp 45 Km) war das schon etwas anders. Da gab es einige Schlaglöcher und sonst nicht viel dazwischen. Auch nicht sehr viel Verkehr und schon gar kein Mobilfunknetz. Ein Achsbruch oder Ähnliches wäre also eher ungemütlich geworden. Die Fahrt über die Grenze nach Pleasant Camp war geradezu wagemutig. Streckenmässig zwar nur um die 30 Km, aber nach Kanada, beim Zoll mit so einer Rostbüchse vorfahren? Zu unserem Erstaunen schienen die beiden Grenzwachter dafür aber nicht einmal ein müdes Lächeln übrig zu haben. ✨



Danke an **Roman Meister** für diesen Beitrag. Und lasst euch von den Fotos nicht täuschen, dass der Shitfuckvan auch wirklich gefahren ist, beweist auch dieses Vimeo-Video: **#shitfuckvan**

TAKE THE BEST AND MAKE IT BETTER...

Etwas wie den Rolls-Royce Cullinan hat man bislang noch nicht gesehen. Doch ihn könnte Sir Henry Royce vor Augen gehabt haben, als er einst sagte: „Strive for perfection in everything you do. Take the best that exists and make it better. When it does not exist, design it.“





N

un, man kann vom Cullinan halten was man will, auffallen tut er sowie-

so. Und dies mit der Attitüde von jemandem, dem es scheissegal ist, was man von ihm hält (pardon my french...).

AUCH UNTER DER HAUBE sieht's recht unbescheiden aus. Der 6,75-Liter-V12-Motor verfügt über zwei Turbolader. Er bietet ein maximales Drehmoment von 850 Nm bei der äusserst geringen Drehzahl von nur 1'600 U/min und leistet 571 PS. Zeigen mögen die Briten diese Maschine allerdings nicht, im ganzen Interwebz ist kein einziges Bild dazu zu finden. Wenn jemand eins hat, immer her damit.

DER INNENRAUM DES CULLINAN ist klassischer Rolls-Royce-Luxus. Ob Instrumententafel, Mittelkonsole oder Armauflagen in den Türen: überall untermauern horizontale und vertikale Elemente die



Die Hochlandrinder auf dem Weg lassen sich nicht stressen.

// Irgendwie passt es schon...
Der Rolls-Royce Cullinan
auf den Pfaden der
Highlander. //

// Ob Instrumententafel, Mittelkonsole oder Armauflage in den Türen: überall untermauern horizontale und vertikale Elemente die Innenarchitektur, bevor sie in **feinstes Leder, Holz und Metall** gekleidet werden. //





// Im Gelände verwendet das elektronisch gesteuerte System zur Dämpfereinstellung eine Luftkompression, **um jedes einzelne Rad aktiv anzupassen**, sobald es Traktion verliert. //

Innenarchitektur, bevor sie in feinstes Leder, Holz und Metall gekleidet werden.

DIE MITTELKONSOLE ist von handgefertigten Metallstreben eingefasst, was zusätzliche Robustheit ausstrahlt. Der obere Bereich ist mit dem neu entwickelten schwarzem Leder Box Grain verkleidet – ein robustes, wasserabweisendes Leder, das italienischem High-End-Gepäck- und Handtaschen-Design ähnelt. Darunter befindet sich ein breiter Holzstreifen, der dreidimensional geformt ist, während die gesamte Armaturentafel oben und unten mit Lederpolstern geschützt ist. Eben, klassischer Rolls-Royce-Luxus. Der Innenraum des Cullinan verfügt über

beheizte Oberflächen. Diese werden über die Sitzheizung gesteuert. Zu den gewärmten Bereichen gehören die Armlehnen an der Vordertür, die Abdeckung der vorderen Mittelkonsole, die untere C-Säule, die Armlehnen der Fond-Einzelsitze sowie die hintere Mittelarmlehne.

BEIM FAHREN IM GELÄNDE verwendet das elektronisch gesteuerte System zur Dämpfereinstellung eine Luftkompression, um jedes einzelne Rad aktiv anzupassen, sobald es Traktion verliert. Und so ist der RR-Panzer auch ziemlich geländegängig. Um dies zu beweisen, hat Rolls-Royce zusammen mit „National Geographic“ die „Final Challenge“ lanciert. Ein

ziemlich smarter Move für einen Brand wie Rolls-Royce. Und mit der Wahl von „National Geographic“ als Partner sind sie sich trotz progressiver Mediennutzung dennoch treu geblieben.

THE FINAL CHALLENGE. In der bis heute 25-teiligen Serie begleitet der dekorierte National Geographic Fotograf und Abenteurer Cory Richards den Cullinan in die USA, nach Dubai in die Wüste und eben, in die Schottischen Highlands. Dieser so schönen wie unwirtlichen Gegend wurden sieben Episoden gewidmet. Ist wirklich hübsch geworden! > **Hier kannst du die Videos auf YouTube ansehen.** ✨

✖ AUTOGRAMM

Kamera **Canon EOS-1D X**

Linse **Canon EF 24-70 mm f/2.8L USM**

Aktuell **70 mm**

Verschlusszeit **1/160 s**

Brennweite **f 7,1**

ISO **400**

Nach dem Regen...

...scheint die Sonne. Für das Fotografieren von Autos ist jede Wettersituation irgendwie spannend: manchmal ist blauer Himmel gut, manchmal aber bringen Wolken mehr Dramatik ins Bild. Selbst Regen kann gut sein, dann

aber bitte viel Regen. So wie hier. Wir waren mit dem Volvo V60 in den Bergen ausserhalb von Barcelona unterwegs. Der Himmel weinte bitterlich. Als die Sonne wieder herauskam, fanden wir eine schöne Pfütze: perfekt für ein Spiegelbild.



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





Demnächst...
Mit dem Skoda Kodiak Scout auf dem Eurotrek 2018 von Sofia nach Skopje.

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,
Martin Schmitt, Jürg Zentner,
Roman Meister, 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 ⚙️

364 Beiträge 13,4k Abonnenten 1.373 abonniert

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

BEITRÄGE IGTV GESPEICHERT

