

4x4

SCHWEIZ
ALLRAD
MAGAZIN

#BEST-OF 4x4SCHWEIZ.CH

#05/2018

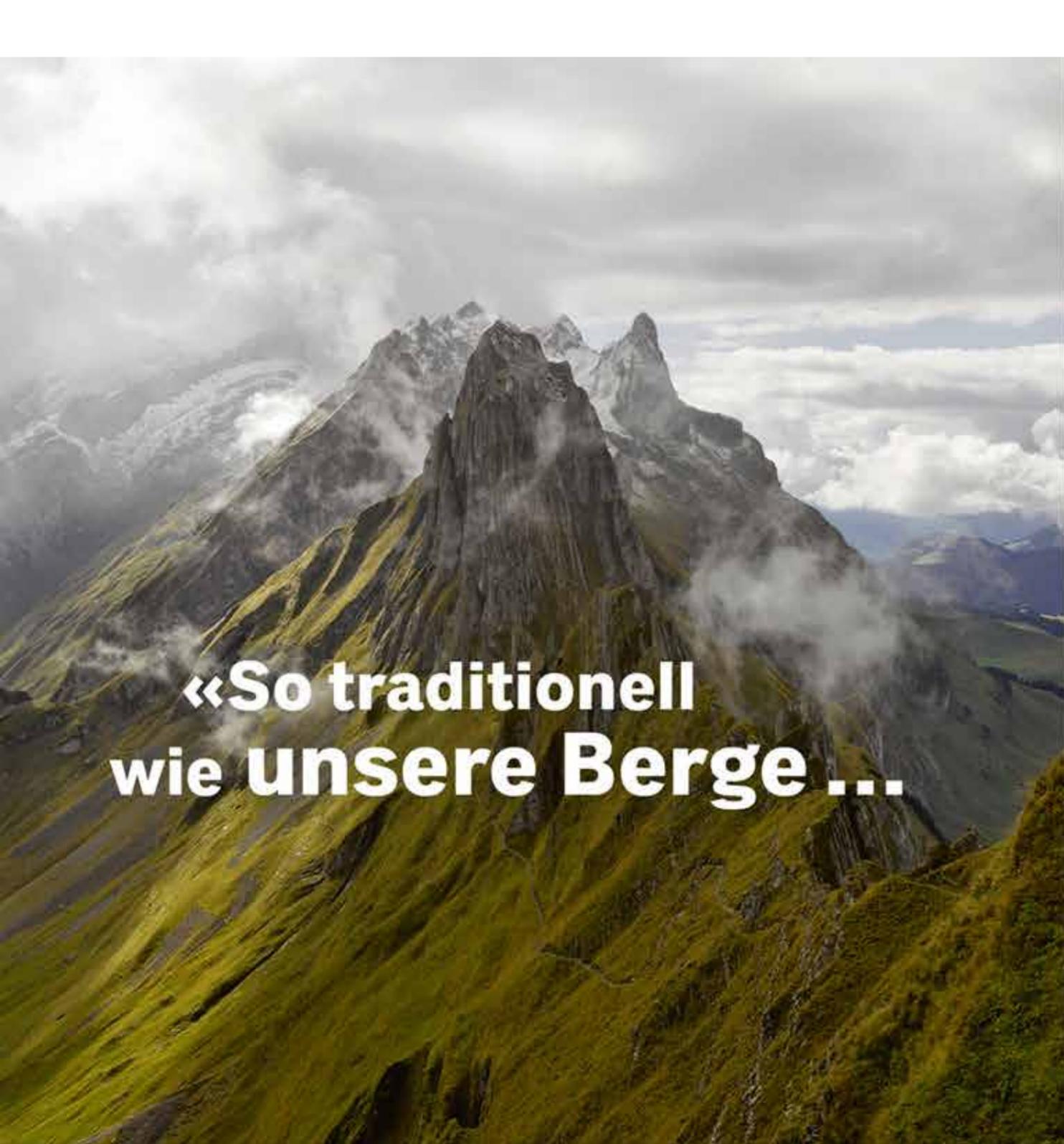
#4x4SWITZERLAND #4x4SCHWEIZ
#ALLRAD #SUV #CROSSOVER
#PERFORMANCE #OFFROAD
#OVERLANDER #TRAVEL #ROADTRIP
#CURVES #SWISSALPS #HOMEOF4x4
#SWITZERLAND #WELOVE4x4

G

// TITELSTORY:
MERCEDES
EINE KLASSE
FÜR SICH



// TRAVEL: Oman mit Volkswagen Amarok
// REPORTAGE: 30 Jahre Porsche Allrad // FAHRBERICHT: Kia Stinger
// INTERVIEW: Klaus Busse // FAHRBERICHT: Ford F-150



«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.

Für mich und dich.

// INHALT

4x4SCHWEIZ / ALLRAD / eMAGAZIN / #05 / 2018



6-17
Der neue G. Punkt.

18 Opel Combo Life:
bald auch mit 4x4.



36
Klaus Busse,
der Design-Chef



Red Bull Stars im Lada Niva **30** **32** Porsche macht Allrad,
seit 30 Jahren.



06 TITELSTORY
Der neue Mercedes G-Klasse.

18 NEWS
Opel Combo Life, Jaguar F-Pace SVO, Audi RS5, Jeep Wrangler Golden Eagle, Maserati Levante Trofeo, Continental Aquaplaning-warner, Toyota RAV4, Skoda Connect, Mercedes-AMG C 43, Volvo S90 Ambiente Polarlicht, Lync & Co O2, Subaru Forester

28 KNOW-HOW
4x4-Training mit Skoda.

30 PEOPLE
Ricciardo und Verstappen in Aserbaidschan.

32 TECHNIC
Alle Porsche Allrad-Systemen in einen Blick.

36 INTERVIEW
Fiat-Chrysler Europa Chef Klaus Busse.

44 FAHRBERICHT
Kia Stinger & Ford F-150

54 ROADTRIP
Mit Range Rover nach der grosse Mauer und mit Jeep Wrangler Concepts in Utah.

64 TRAVEL
Oman & der neue VW Amarok Power-Diesel.

74 AUTOGRAMM

76 TRAVEL
Autosafari in Afrika.



44 Sting like a Bee.



50 Yeehaa.

54

Road-Trip neu definiert.



54 Oman – die Wüste ruft.



72 Out of Africa.

✘ TITELSTORY

SURVIVAL OF THE FITTEST

Im Sinne der Darwin'schen Evolutionstheorie heisst das, dass die am besten angepassten Individuen überleben. Fit beschreibt hierbei den Grad der Anpassung an die Umwelt - also die adaptive Spezialisierung. Und auf welches Fahrzeug würde diese Theorie wohl besser passen als auf den Mercedes-G?



Satte **70 Zentimeter**
Wattiefe statt wie bisher 60.



DIE FORM BLEIBT

aber bis auf die Blinker, die Türgriffe und das Ersatzrad an der Hecktüre ist alles neu.

Als letztes Jahr die Nachricht aus Stuttgart kam, dass es bald eine neue G-Klasse geben wird, waren wir ziemlich skeptisch. Wie zur Hölle darf man dieses Auto verändern? Wie kann man das besser machen? Neben dem Wrangler ist die G-Spezies die letzte echte Ikone in der modernen Autowelt und seit 38 Jahren äusserlich nahezu unverändert. Bereits im November letzten Jahres durften wir die G-Klasse in einem verlassenen Industriegebiet in einem Darkroom „anschauen“. Nein, das ist kein Witz. Diese Preview sollte die Journalisten wohl langsam an die Evolution der G-Klasse heranführen. Damals wurde allerdings nur der Innenraum ausgeleuchtet und die markanten Veränderungen an der Karosserie noch geschickt mit Klebeband kaschiert, damit man sie nicht ertasten kann. Nachdem wir nur das Interieur gesehen hatten, war unser Vorurteil ziemlich schnell gefasst und der G von uns als zur SUV-mutierende Spezies vorverurteilt. Trotz den Beteuerungen der Mercedes-Crew, dass der G ein echter Geländewagen mit 3 Sperren usw. bleiben wird, fanden wir das Leder, die Bildschirme, die Massagesitze etc. irgendwie zu viel des Guten und in einem G fehl am Platz. Aber nun gut, wir bleiben ja offen und objektiv und lassen uns gerne eines Besseren belehren. Deshalb freuten wir uns auch wie neugierige Kinder auf den Pressetermin Ende April, als die neue Mercedes-Benz G-Klasse endlich zum Test bereit stand.

MERCEDES HAT FÜR DIESEN TEST übrigens genau den Ort ausgewählt, wo 1979 die allererste G-Klasse (W 460, 1979–1990) der Presse vor- und zur Probefahrt bereitgestellt wurde: das weltberühmte Chateau de Lastours wo sich heute Rallye-Grössen wie Sebastian Loeb auf die Dakar vorbereiten und auch das ein oder andere Fahrzeug vernichten, wie uns unser Test- und Rallyepilot Uwe erklärt – und uns der Blick in die Lagerhallen bestätigt.

Der erste Eindruck? Wow, die sieht ja aus wie die alte G-Klasse. Zum Teufel also mit den Vorurteilen. Auf den ersten Blick könnte die neue G-Klasse glatt als besonders umfangreiches Facelift der seit 1989 gebauten Baureihe 463 durchgehen.

DER ZWEITE EINDRUCK? Oh, der sieht ja doch ganz anders aus als der alte G. Verwundert fragen wir die Experten vor Ort „was denn alles neu sei“. Sie grinsen und haben unsere Frage mit der Aufzählung der Dinge beantwortet, die nicht neu sind: Die Blinker. Die Türgriffe. Die Sperren. Der Haltegriff. Das Ersatzrad. Fertig. Der Rest ist neu, komplett neu. Wäre noch spannend gewesen, was wohl Darwin zu diesem Evolutionssprung gesagt hätte.

MANCHE DINGE ÄNDERN SICH NIE. Und manche Dinge ändern sich radikal, man sieht es ihnen nur nicht an. Die neue Mercedes-Benz G-Klasse ist genau so ein Ding. Wo die Ellenbogen im Vorgängermodell noch eng an der Tür anlagen, ist nun ordentlich Platz. Die G-Klasse ist rund fünf Zentimeter länger und ganze 12 Zentimeter breiter geworden. Mit der Rundumvergrößerung des weiterhin auf einem Leiterraum aufbauenden „G“ wurde auch die Optik leicht angepasst. Zwar bleiben die bereits erwähnten Details wie die Türgriffe mit Knopfdruck, die Schutzleisten, das Ersatzrad am Heck und die exponierten Blinker auf den vorderen Kotflügeln



Beeindruckend: **55% mehr Verwindungssteifigkeit** als früher.

// Ein Kollege in Graz **startet den Motor immer drei mal** weil er den Sound so liebt. //

erhalten, grundsätzlich wirkt die neue G-Klasse trotzdem sanfter. Das liegt vor allem an den stärker abgerundeten Kotflügeln und Stosstangen, aber auch an der um einige homöopathische Grad gekrümmten Frontscheibe. Windgeräusche produzieren gehört trotzdem weiterhin zur Paradedisziplin des „G“. Auffällig sind auch die neugestalteten Scheinwerfer und Rückleuchten, die dank LED-Technik nun deutlich moderner wirken als bisher.

WÄHREND DAS EXTERIEUR ALSO WUNDERBAR in die Ahnengalerie passt, fand im Innenraum eher eine Revolution statt Evolution statt. Zwar gibt es in der Basis-Ausstattung weiterhin analoge Rundinstrumente, doch die weitaus grössere Zahl der G-Klassen dürfte das neue optionale Widescreen-Cockpit bekommen. Unter einer gemeinsamen Glasscheibe sind zwei je 12,3 Zoll grosse Displays vereint, die sich um die Darstellung von Tacho sowie Infotainment kümmern und grösstenteils frei konfigurierbar sind. Dazu gibt es optional einen Aktiv-Multikontursitz mit Heiz-, Kühl- und Massagefunktion sowie Luftpolstern in den Wangen, die sich je nach



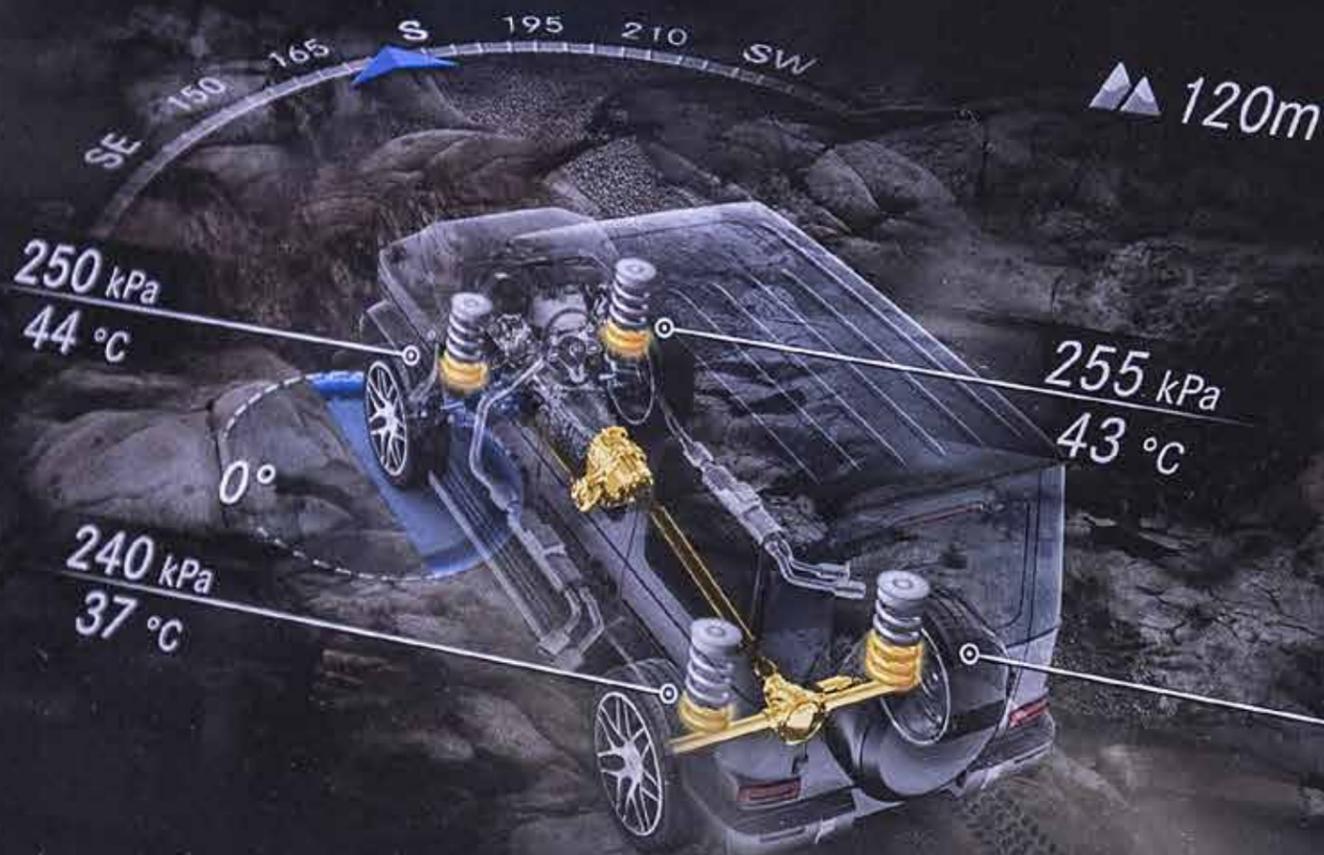
Kurvenlage zur Unterstützung des Seitenhalts aufblasen. G-typische Details wie der Haltegriff vor dem Beifahrer oder die drei mittig positionierten Knöpfe für die Differenzialsperren bleiben dem Klassiker aber Gottseidank erhalten.

APROPOS DIFFERENZIALSPERREN: Die G-Klasse ist aller neuen Komfort-Features zum Trotz ein echtes Offroad-Monster geblieben. Vor allem der sogenannte „G-Mode“ im G 500, der mit Einschalten einer der drei hundertprozentigen Sperren aktiv wird, macht deutlich, dass der „G“ weiterhin kein SUV, sondern ein knallharter Geländewagen ist. Mit einer Wattiefe von 70 Zentimetern und einer Bodenfreiheit von 24 Zentimeter gibt es wenige Situationen, die den „G“ aus der Ruhe bringen. Besonders steile Aufstiege, bei denen gewöhnliche SUVs schon beim Anblick in den Notlauf schalten würden, sind die bevorzugten Spielwiesen der G-Klasse. Wie dieser riesige Kasten sich mit stoischer Ruhe glatte Felsen hinaufschleibt ist nur mit einem Wort zu beschreiben: G-rossartig.

Was aber ist mit der Strassentauglichkeit? Für seine besonders gute Strassenlage und Windschnittigkeit war die G-Klasse ja nie bekannt. Auch hier haben die Ingenieure aus Stuttgart ordentlich nachgelegt. Dank einer neuen elektromechanischen Lenkung und dem Schritt von der Starr- zur Mehrlenkerachse samt optionalem adaptiven Fahrwerk liegt die G-Klasse jetzt sehr ordentlich auf der Strasse. Klar, Dynamik sieht schon anders aus, aber durch den konzeptbedingten hohen Schwerpunkt lässt sich das charakteristische Schaukeln bei Lastwechsel halt nicht ganz vermeiden. Dank der neuen Lenkung fühlt man sich der Strasse deutlich verbundener als vorher mit der alten Kugelgelenk-Technik, die nun endlich in Rente geschickt wurde.

EINEN GROSSEN TEIL DER ENORMEN Souveränität, die von der neuen G-Klasse nun auch auf einer befestigten Strasse ausgeht, steuern die beiden verfügbaren Aggregate sowie der neue Antriebsstrang bei.

Rock



// Die G-Klasse wurde nicht nur entstaubt. Sie hat sich an **der Spitze der digitalen Autowelt platziert.** //

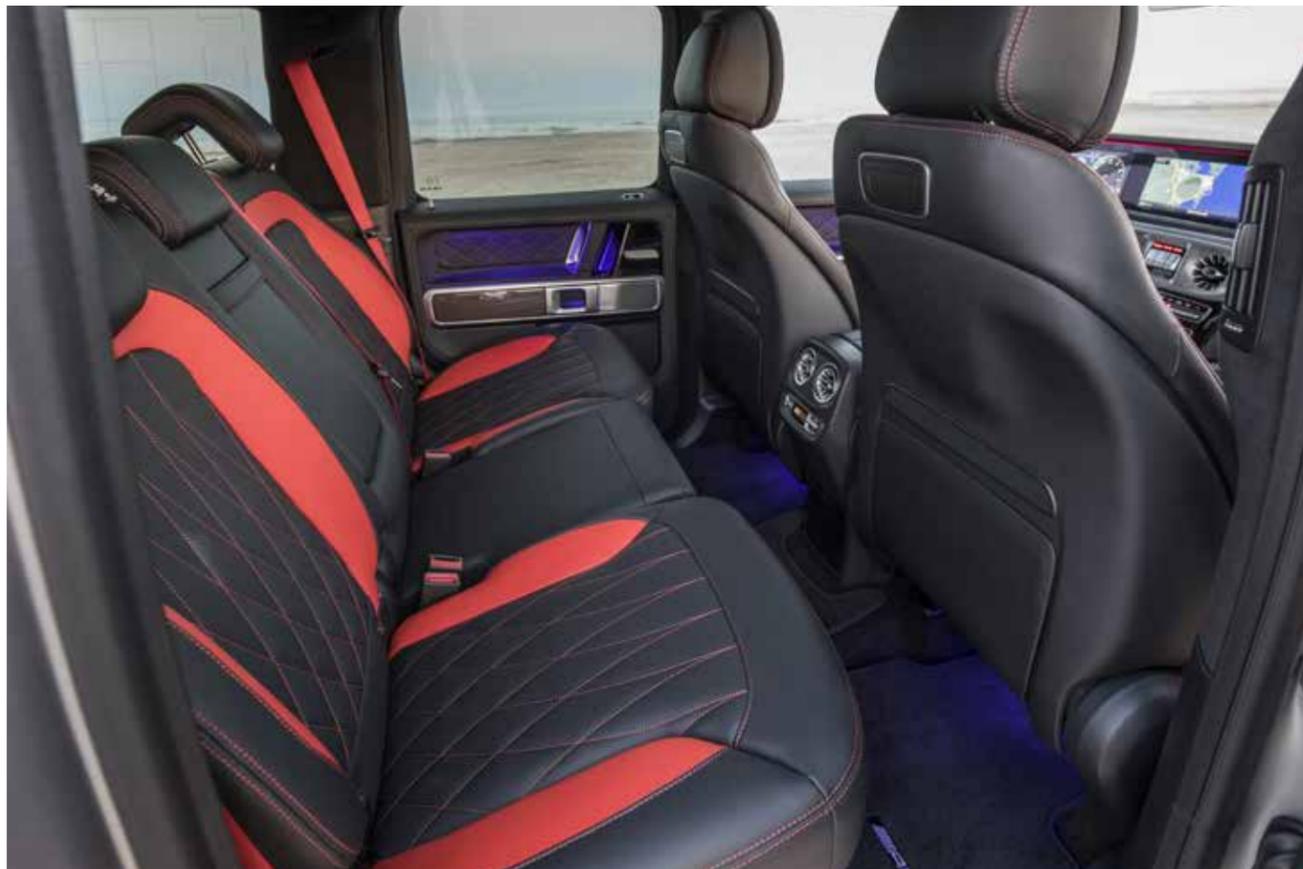


LOW RANGE





Unter einer gemeinsamen Glasscheibe sind **zwei je 12,3 Zoll grosse Displays** verbaut. In der Mitte die bekannten Schalter für die 3 Sperren.



ZUM MARKTSTART IM JUNI können sich Kunden zwischen dem G 500 mit 422 PS und 610 Newtonmeter sowie dem AMG G 63 mit 585 PS und 850 Newtonmeter entscheiden. Beide Motoren haben acht Zylinder in V-Bauweise und vier Liter Hubraum samt Turboaufladung. Während der G 63 wirklich eindrucksvoll vorwärts schiebt und das Ganze mit einem tiefen Donnerrollen aus der Klappenabgasanlage samt Sidepipes untermalt, ist der G 500 die wohl rundere Wahl. Das sonore Blubbern des Achtzylinders bleibt erhalten, ist aber weitaus weniger aufdringlich als beim grossen Bruder. Dank der neuen Neungang-Automatik bewegt sich der G sanft und geschmeidig durch alle Fahrstufen.

WIE LÄSST SICH DIE NEUE GENERATION der G-Klasse also zusammenfassen? Mercedes hat die G-Klasse in allen Bereichen deutlich verbessert und das Auto auch für den „Normalkunden“ nutzbarer gemacht. Und dennoch bleibt sich der Geländewagen treu: Die Türen wollen nicht zärtlich geschlossen werden, sondern fordern einen entschlossenen, kraftvollen Schwung. Allein der Klang, der dabei entsteht, ist das Geld für die G-Klasse wert. Damit wären wir auch schon beim einzigen Nachteil, dem Geld, denn der G kostet – und zwar nicht wenig. Aber wie es mit vielen anderen Traditions-Modellen ist, hält es auch die G-Klasse. Man kauft hier nicht nur ein Auto, sondern eine Tradition und ein Image. ✨

- // **WARUM:** ikonische Form, beeindruckende Offroad- Fähigkeiten, komfortabler als bisher
- // **WARUM NICHT:** für Normalos langt ein SUV allemal
- // **WAS SONST:** die noch kommende Diesel-Variante mit Reihensechszylinder

// TECHNISCHE DATEN

Fünftüriger, fünfsitziger Geländewagen, Länge: **4,82 Meter**, Breite: **1,93 Meter** Höhe: **1,97 Meter**, Radstand: **2,89 Meter**, Kofferraumvolumen: **454 Liter**

// **G500** 4,0-Liter-V8-Benziner, **310 kW/422 PS** bei 5'250 U/min, maximales Drehmoment: **610 Nm** bei 2'250–4'750 U/min, Durchschnittsverbrauch: **11,5 l/100 km**, CO₂-Ausstoss: **263 g/km**, Abgasnorm: Euro 6, Effizienzklasse E, Preis: ab **CHF 136'800**

// **AMG G 63** 4,0-Liter-V8-Benziner, **430 kW/585 PS** bei 6'000 U/min, maximales Drehmoment: **850 Nm** bei 2'500–3'500 U/min, Durchschnittsverbrauch: **13,1 l/100 km**, CO₂-Ausstoss: **299 g/km**, Abgasnorm: Euro 6, Effizienzklasse E, Preis: ab **CHF 188'000**



Clever: über den Kofferraum gibts eine 36 Liter grosse Box unterm Dach.



1993: Opel Combo B auf der Basis des Corsas.

Ein Kumpel fürs Leben: Opel Combo Life

Das neue Familien-Shuttle von Opel kommt im Herbst auf den Schweizer Markt. Die Technik teilt sich der Opel Combo Life mit Peugeot (Rifter) und Citroen (Berlingo), tritt optisch aber eigenständig auf. Opels kleinen Transporter gibt es seit Mitte der 80er-Jahre, zunächst mit dem Vornamen Kadett. Zehn Jahre später spielte der kleinere Corsa die Rolle des Genspenders. Vor sieben Jahren schliesslich orientierte sich der Hochdachkombi gen Süden, wurde Zwillingsbruder des Fiat Doblo.

Und jetzt lernt er auch noch Französisch. Denn nach den SUV-Modellen Crossland X und Grandland X ist der neue Combo die dritte Gemeinschaftsproduktion zwischen Peugeot, Citroen und Opel. Das Teamwork begann schon vor fünf Jahren, also schon lange vor dem Verkauf von Opel an die Franzosen. Heraus kam ein Trio: Peugeot Rifter (früher Partner), Citroen Berlingo und eben die fünfte Generation des kleinen Raumwunders. Für den neuen Opel Combo Life

spricht, dass er von Anfang an als PW entwickelt wurde und so die Ansprüche privater Kunden nach Komfort und Behaglichkeit ebenso erfüllt wie deren Wunsch nach deutlich mehr Platz.

Die Ingenieure haben vielen Ideen in den je nach Radstand 4,40 oder 4,75 Meter langen Hochdachkombi gepackt. Zwei Schiebetüren (die linke gegen Aufpreis), ein gewaltiger Kofferraum mit 597 bis 2.693 Litern oder eine separat zu öffnende Heckscheibe. Wohin man auch blickt, tun sich Staufächer, kleine Ablagen oder sogar eine 36 Liter grosse Box hinter den Köpfen unterm Dach auf. Fahrer und Beifahrer sitzen in einer ausladenden, glatt anzufühlenden Plastik-Landschaft. Unüblich dagegen das Angebot an Assistenzsystemen: Spurhalte- und Notbremsassistent mit Fussgängererkennung sind ebenso serienmässig wie ein Müdigkeitswarner oder Verkehrszeichenerkennung. Zu haben sind aber auch Head-Up-Display, Panorama-Rückfahrkamera,

OPEL COMBO LIFE 4X4:
Durch den Zusammenschluss mit PSA kann Opel nun auch auf den elsässischen 4x4-Spezialisten „Dangel“ zurückgreifen und Allradantrieb anbieten. Dass Dangel 4x4 gut kann, haben sie bereits in mehrfach bei Dakar-Einsätzen bewiesen und sind seit vielen Jahren für PSA das, was Magna-Steyr für Mercedes, VW & Co. ist. Einziger Wermutstropfen: das ist keine 4x4-Lösung ab Werk und wird sich in der Lieferfrist bemerkbar machen. Wenn man ihn dann aber mal hat, dann ist Opel Combo Life 4x4 sicher eine gute und günstigere Alternative zum VW Caddy 4Motion.

halbautomatisches Einparken oder ein bis zu acht Zoll grosser Monitor für Navigation und Entertainment. Beide Längenvarianten können auf Wunsch mit einer dritten Sitzreihe, Einzelsitzen in Reihe zwei und einem umklappbaren Beifahrersitz ausgerüstet werden. Der Einstieg in den Fond erfolgt stets über die seitlichen Schiebetüren, als Besonderheit gibt es eine separat zu öffnende Heckscheibe. Aber auch für grosses Gepäck ist Platz: maximal 2.700 Liter in der Langversion mit umgeklappten Sitzen und 597 Liter im fünfsitzigen Kurzmodell.

Einen grossen Sprung macht der Opel Combo in Sachen Assistenten und Infotainment. Für Sicherheit

sorgen unter anderem ein Frontkollisionwarner mit Fussgängererkennung, ein Spurhalteassistent und eine Verkehrsschild-Erkennung. Das Rangieren soll ein automatischer Parkassistent erleichtern.

Neben neuer Technik gibt es auch frische Motoren. Unter der kurzen Haube stehen zwei Triebwerke mit zusammen fünf Leistungsstufen zur Wahl: Der 1,2-Liter-Turbobenziner schickt 110 PS bzw. 130 PS ins Rennen. Der 1,5-Liter-Diesel ist von 75 PS über 100 PS bis hin zum gleichen Spitzenwert wie der Benziner zu haben. Alle Motoren erfüllen die verschärfte EU6-Norm. Eine Achtgang-Automatik für die Spitzenversionen ist auf Wunsch aus Rüsselsheim hin ins Programm gelangt.

DER V8 sorgt für genügend Leistung: 550 PS und 680 Nm. 0–100 km/h in 4,3 Sekunden und Vmax 283 km/h.



OPTISCH angepasst: Das SVR-Aerodynamikpaket bringt neue Schürzen, Schweller und grosse Lufteinlässe. Auch neu sind die geschmiedeten 21-Zöller.

Der schnelle Britte: Jaguar F-Pace SVR

Bisher gab es den Jaguar F-Pace maximal mit einem V6. Nun stopft die Performance-Abteilung der Briten einen Achtzylinder unter die Haube und verwandelt das SUV in den kraftvollen F-Pace SVR. Angetrieben wird der F-Pace SVR von einem fünf Liter grossen V8 mit Kompressor-Aufladung, der 550 PS an alle vier Räder schickt. Dank eines maximalen Drehmoments von 680 Nm geht es innerhalb von 4,3

Sekunden aus dem Stand auf Tempo 100. Schluss ist erst bei 283 km/h. Für das passende Klangbild soll eine Titan-Abgasanlage mit Klappensteuerung sorgen, die neben einer Gewichtsersparnis auch einen positiven Einfluss auf die Leistungsentfaltung haben dürfte. Passend zur Kraftkur modifiziert SVO auch die Optik des F-Pace. Das SVR-Aerodynamikpaket mit neuen Schürzen, Schwellern und grossen

Lufteinlässen lässt das SUV deutlich bulliger wirken. Dazu tragen auch die neuen geschmiedeten 21-Zöller bei. Angepasst wurde ausserdem die Kalibrierung der strafferen adaptiven Dämpfer, des Automatikgetriebes sowie des Allradantriebs. Letzterer profitiert darüber hinaus von einem erstmals im F-Pace montierten elektrisch gesteuerten Hinterachs-Differenzial.





Audi RS5 Sportback: erstmals nur für Nordamerika

Technisch und optisch gibt es bei der Sportback-Version des aktuellen RS5 keine Überraschungen, wohl aber beim Absatzmarkt, denn den RS5 Sportback wird es zunächst nur in

Nordamerika geben. Optisch orientiert sich er sich stark am zweitürigen Bruder, markante Stellen sind die um 15 Millimeter verbreiterten Kotflügel, die 19-Zoll-Räder und die wuchtigen Schürzen.

Wann der RS5 Sportback in die Schweiz kommt, ist noch offen.

Unter der Haube steckt der gleiche 450-PS-Biturbo-V6 aus dem Coupé. 600Nm Drehmoment katapultieren den Herr der Ringe mit quattro-Antrieb in 3,9 Sekunden auf Tempo 100.



Fare-well-Modell: Jeep Wrangler als „Golden Eagle“

Ein letztes Mal darf der Wrangler JK im Rampenlicht stehen, bevor die neue JL-Baureihe Ende des Jahres kommt. Mit dem „Golden Eagle“ bauen die Amerikaner eine Hommage an ein gleichnamiges Sondermodell aus den späten 70ern, die vor allem durch den grossen goldenen Adler auf der Motorhaube auffällt. Den „Golden Eagle“ gibts ab 55'800 Franken, als Drei- und Fünftürer sowie als Diesel und Benziner.

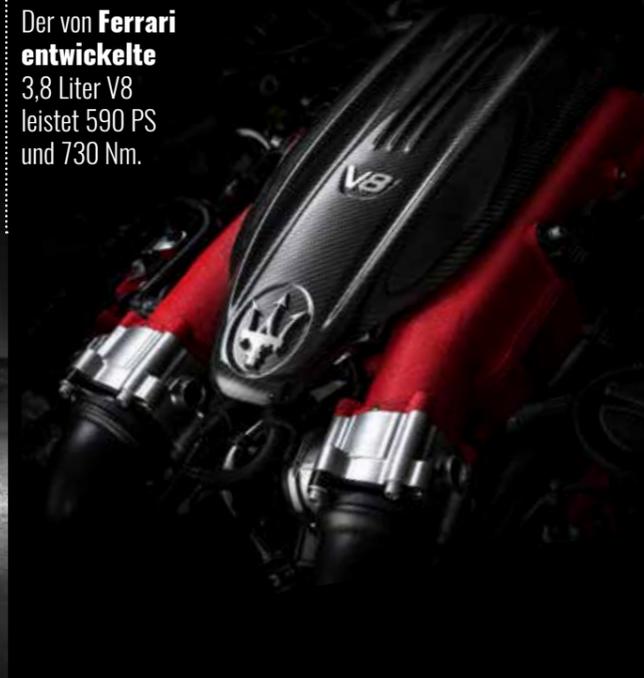
IST DIESER LEVANTE NACH DER ERFOLGREICHEN HERZTRANSPLANTATION EIN VORBOTE AUF EIN SUV AUS MARANELLO?



Das Ferrari-SUV: Maserati Levante Trofeo

Maserati will in der Oberliga der Power-SUV mitfahren und dafür pflanzen die Italiener dem Levante einen lupenreinen Sportwagenmotor ein. In der „Trofeo“-Ausführung wird das SUV von einem von Ferrari entwickelten 3,8-Liter-V8 mit 590 PS Leistung und einem maximalen Drehmoment von 730 Nm angetrieben. Eine Achtgangautomatik übernimmt die Kraftübertragung auf die Räder. Bislang wurde die stärkste Variante des Allraders von einem 430 PS starken 3,0-Liter-V6-Benziner angetrieben. Die Spitzenversion des Italo-Crossovers sprintet in 3,9 Sekunden auf Tempo 100 und weiter bis 300 km/h. Äusserlich weisen unter anderem grössere Lufteinlässe in der Frontschürze, Carbon-Zierteile und 22-Zoll-Räder auf die gesteigerten Fahrleistungen hin.

Der von **Ferrari entwickelte** 3,8 Liter V8 leistet 590 PS und 730 Nm.





Continental mit **Aquaplaning-Warner**

Aquaplaning bringt Autofahrer immer wieder überraschend in Gefahr. Continental arbeitet derzeit an der Entwicklung eines Aquaplaning-Warnsystems. Dieses könnte Autos in einigen Jahren dazu befähigen, Aquaplaning voraus-

zusehen. Das System steckt noch in der Erprobung. Es soll auf Kamera- und Reifensensordaten zurückgreifen und über die Bordkameras typische Spritz- und Sprühmuster auf der Fahrbahnoberfläche erkennen und durch die Beschleunig-

Intelligente Reifen sorgen für eine sichere Fahrt in der Zukunft.

Sensoren erkennen drohenden Grip-Verlust.

ungssensoren die für Aquaplaning spezifische Signalmuster detektieren können. Daraus errechnet der Bordcomputer die Gefahr für den drohenden Grip-Verlust und gibt eine Geschwindigkeitsempfehlung ab.

Kriminaltechnik entlarvt **Oldtimer-Fälschungen**

Die Zahl manipulierter Autoklassiker steigt. Um Betrügern auf die Schliche zu kommen, nutzen Sachverständige jetzt das magneto-optische Resonanzverfahren aus der Kriminaltechnik. Die Durchstrahlung des Blechs macht grossflächig Veränderungen oder Schweissarbeiten transparent und man kann Unregelmässigkeiten im Materialgefüge erkennen, die auf Fälschungen hindeuten.

Auch Veränderungen von eingeschlagenen Ziffern und Buchstaben im Metall kann man mit dieser Methode erkennen. Damit wollen die Fachleute besonders raffinierte Fälschungen entlarven, wie sie immer wieder bei begehrten Modellen wie dem seltenen Porsche 911 Carrera 2,7 RS vorkommen. Kriminelle Profi-Schrauber verwandeln einen normalen 1973er-Porsche gerne mal in das

Der RS ist ein Sammlerstück und hat einen hohen sechsstelligen Wert.

charakteristische Modell mit „Entenbürzel“. Die Fahrzeuge zwar schauen identisch aus, sind aber von ihrer Wertigkeit völlig unterschiedlich.



Toyota RAV4: **nächste Runde**

Der Toyota RAV4 hat 1994 das Segment der Kompakt-SUV begründet. Nach fünf Jahren wechselt der RAV4 in die nächste Generation. Äusserlich löst sich die fünfte Generation vom rundlichen Stil des Vorgängers und tritt wieder kantiger auf. Unter dem Blech kommt die neue Toyota-Plattform zum Ein-

satz. Vorzüge sollen unter anderem ein grösseres Platzangebot und eine verbesserte Fahrdynamik sein. Zur neuen Plattform gehören auch neue Antriebe, darunter ein neu entwickelter Hybrid auf Basis eines 2,5-Liter-Benziners. Einen Diesel wird es nicht mehr geben.

Vernetzt: Skoda Connect

Mit Ausnahme des Kleinwagens Citigo sind nun alle Skoda-Modelle serienmässig mit dem sog. „Connect“-System ausgerüstet. Es besteht aus einem E-Call-Dienst sowie einem Online-Infotainment-Service. Dazu gibt es unter

anderem Verkehrs- informationen, Wetterbericht und Parkplatzfinder. Während der E-Call-Dienst das komplette Fahrzeugleben kostenfrei bleibt, werden für die anderen Services nach 1–3 Jahren Gebühren fällig.



Mercedes-AMG C 43: **Frischzellenkur**

Der Mercedes-AMG C 43 ist der Einstieg in die Welt starker Sternenkreuzer. Nach Limousine und Kombi sind nun Coupé und Cabrio an der Reihe. Optisch fallen vor allem der neue Kühlergrill und

die stärker konturierte Frontschürze auf. Neue Leichtmetallfelgen run-de Auspuffrohre sind ebenfalls Teil des Facelifts, der expressive Diffusor rundet das Bild ab. Innen hält das digitale Kombiinstrument

Der Einstiegs-AMG wird innen, aussen und unter der Haube aufgerüstet.

mit 12,3 Zoll aus der S-Klasse Einzugs und das neue, unten abgeflachte AMG-Lenkrad bekommt Touchfelder. Auch unter der Haube wird eingegriffen: Der Dreiliter-V6 leistet nun 390 PS, ein Leistungszuwachs von 23 PS.



Volvo S90 Ambience mit Polarlicht

Schon heute lassen sich Auto-Innenräume mit Ambiente-Licht und Duftspender an die persönliche Stimmung anpassen. In Zukunft geht das mit dem Volvo S90

Ambience Concept noch individueller. Volvo will das Auto zum Wohlfühlraum machen. In der Business-limousine können die Fondpassagiere per App aus sieben Stimmungswelten

2,9 Liter Biturbo-V6 mit 450 PS und 600 Nm.

wählen, die Namen wie «Polarlicht» oder «Archipel» tragen. Das Fahrzeug passt dann Beleuchtung und Musik an, dazu bläst die Klimaanlage einen Duft in den Innenraum.



Der aufmerksame SUV: Subaru Forester

Subaru stellt das dritte neue Modell innerhalb weniger Monate vor. Wie schon XV und Impreza, basiert der Forester auf der neuen globalen Plattform der Japaner. Alle Varianten

sind wie gewohnt mit Allradantrieb und Boxermotoren ausgerüstet, darunter ein neu entwickelter 2,5-Liter-Benzindirektinspriter mit 182 PS. Für die Kraftübertragung sorgt

Neu beim Subaru: Müdigkeitswarner.

stufenloses Getriebe. Premiere bei Subaru feiert ein Müdigkeitswarner. Dazu gibt es das bekannte kamerabasierte Assistenz-Paket «Eye Sight». Preise sind noch nicht bekannt.



Lync & Co: Nummer 02

Lync&Co ist ein Tochterunternehmen von Geely (Volvo-Eigner) und zeigt mit dem Modell 02, wie es ab 2020 auf den europäischen Strassen aussehen soll. Der Crossover soll mit seinem

agilen Handling speziell auf den europäischen Geschmack zugeschnitten sein. Die Technik stammt von Volvo, auch eine vollelektrische Variante ist geplant. Ein wichtiger Unterschied gegenüber

Lync & Co 02: Technik aus Volvo XC40.

Volvo ist das jugendliche Styling. Der Verkauf soll vor allem online passieren. Gleiches gilt für den grösseren 01, der bereits Ende 2019 auf den europäischen Markt kommt.



Zu oft zu schnell

Tempomaten mit Abstandsradar und Verkehrszeichenerkennung machen das Autofahren bequemer. Blindvertrauen kann man ihnen aber nicht. In einem Test des deutschen Automobilclubs ADAC lag die Fehlerquote bei zehn Prozent. Das

heisst, sie regelten auf ein zu hohes bzw. zu niedriges Tempo auf/ab. Getestet wurden Assistenten im Audi A4, im BMW 7er, in der Mercedes S-Klasse und im VW Arteon. Die Systeme erkennen jeweils anhand von Navigationsdaten und

Man kann die Tempomaten mit Abstandsradar nicht Blindvertrauen.

über die Verkehrszeichenerkennung der Bordkamera die Geschwindigkeitsbegrenzung, zudem halten sie konstanten Abstand. Aufgrund der hohen Fehlerquote rät der ADAC, sich nicht blind auf die Technik zu verlassen.



4x4-SPASS MIT SKODA //

Wer glaubt, dass ein SUV im Gelände nichts kann, wird beim 4x4-Training von Skoda eines Besseren belehrt.

Wie lernt man? Richtig, mit viel Spass, das ist doch klar. 4x4Schweiz hat das 4x4-Training für Skodafahrer und -fahrerinnen in Seelisberg besucht und den 40 Teilnehmern über die Schulter geschaut, als sie gemeinsam mit den Instruktoeren die Theorie von Bodenfreiheit, Böschungs- und Rampenwinkel, Schwerpunkt, Fahrwerk, Achsverschränkung, Kippgrenze, Radlastverteilung, Differenzialsperren und andere Traktionshilfen in die Praxis umsetzen durften. Ging es anfänglich relativ „easy“ auf einem kleinen Feldweg los, wurden in der ziemlich steilen Waldpassage die Augen doch plötzlich ziemlich gross, die Hände feucht und so mancher Spruch «dass das ja einfach sei» verstummte. An diesem eintägigen 4x4-Training mussten die Teilnehmer natürlich nicht ihren eigenen Skoda diesen Strapazen unterziehen, sondern durften auf die Flotte von Skoda Switzerland zurückgreifen und konnten so auch gleich noch die beiden neuen SUVs der Tschechen - den Kodiaq und den Karoq - in ihrer natürlichen Umgebung testen. Am Ende des Tages waren sich alle Teilnehmer einig: der Tag war eindeutig zu kurz und das Erlebnis grossartig. Mehr dazu unter: skoda.ch/myskoda/skoda_fahrtrainings ✘

// BULL RIDING IN ASERBAIDCHAN

Daniel Ricciardo und Max Verstappen tauschten ihre F1-Boliden gegen den Lada 4x4 und traten im Vorfeld des Aserbaidschan Grand Prix gegen die lokale Race-Prominenz an.



www.instagram.com/redbullracing/



Im Vorfeld des GP von Aserbaidschan raste das F1-Duo im Lada 4x4 über felsige Pfade, Schlammvulkane und durch enge Schluchten und traf auch auf... Schafe.

Sie hätten also bereits bestens auf alle Überraschungen vorbereitet sein können, die der GP dann mit sich brachte. Irgendwie scheinen sie den Wechsel von der Offroad zur Rennpiste aber nicht vollzogen zu haben. Dabei hätte das Duo genügend Zeit gehabt seine überschüssige Energie abzubauen, prüften sie den Lada 4x4 doch auf Herz und Nieren. Verstappen setzte sich mit Ricciardo als Co-Pilot an die Spitze und forderte die lokalen Racer neben dem Fahren auch mit Expertenwissen über die Landschaft heraus. Am Ende gewann das Red Bull Racing Paar in der „Gobustan Reservation“.

DAS GOBUSTAN-RESERVAT GEHÖRT zum UNESCO-Weltkulturerbe. Dennoch durfte das Red Bull Racing-Duo die felsigen Pfade, engen Schluchten und Schlammvulkane im ehemaligen Lada Niva durchkämmen. Verstappen dazu: „Es hat sehr viel Spass gemacht, es war ein toller Tag. Ich finde es faszinierend, dass so nahe am Meer diese wunderschöne felsige Landschaft zu finden ist. Wir hatten Spass beim Driften, haben ein bisschen mit den Autos gefilmt und ich muss sagen, es war toll. Die Einheimischen kannten das Gelände sehr gut aber leider waren wir ein bisschen schneller.“ Ricciardo fügte hinzu: „Glücklicherweise ist der Lada perfekt für diese Pisten. Jedes Mal wenn Max ins Rutschen kam fühlte ich, dass er ihn wieder zurückbringen konnte. Somit hatte ich Vertrauen aber es gab definitiv einige „Oh Boy!“-Momente.“

RICCIARDO HAT NACH DEM RENNEN sogar angedeutet, sich einen Lada 4x4 für seine Farm in Australien zuzulegen und scherzte den ganzen Tag über ein „Aussie Lada Derby“. „Ich spreche von einem Dutzend Ladas, zwei Dutzend Pro-Lada-Fahrern und einem grossen „Derby-Off“. Können wir bitte ein Dutzend davon nach Perth bringen?“

// **Der Lada ist perfekt** für diese Pisten. Können wir bitte ein Dutzend davon nach Perth bringen? //

DANIEL RICCIARDO

Für den Australier ist Baku eine Rückkehr zu seinem einzigen Rennsieg der letzten Saison. Über seine Rennchancen sagte er: „Es fühlt sich gut an – ich bin bestens vorbereitet und habe gute Erinnerungen an das Rennen von verganginem Jahr.“ Doch erstens kommt es anders, zweitens...



1986 FEIERTE DER SUPERSPORTWAGEN 959 mit elektronisch gesteuertem, variablen Allradantrieb einen Doppelsieg an der Paris-Dakar. Zwei Jahre zuvor gewann der Porsche 953 - der eigens dafür entwickelt wurde - erstmals die Rallye. Manchmal wird der 953 auch als 911 4x4 bezeichnet, da er das noch nicht serienreife Allradsystem des 959 verwendete, womit der 953 der erste 911er mit Allradantrieb war.

30 JAHRE // Allradantrieb im Porsche 911

Das heutige Porsche Traction Management (PTM) im 911 ist die Inkarnation des sportlichen Allradantriebs. Seine Intelligenz verbessert die Agilität in Kurven, die Stabilität bei dynamischen Fahrmanövern und die Traktion. Das PTM ist die vorläufige Spitze einer mehr als 30-jährigen Entwicklungsgeschichte des Allradantriebs in Porsche-Seriensportwagen. Ursprünglich stammt der Porsche-Allradantrieb aus dem Rennsport.

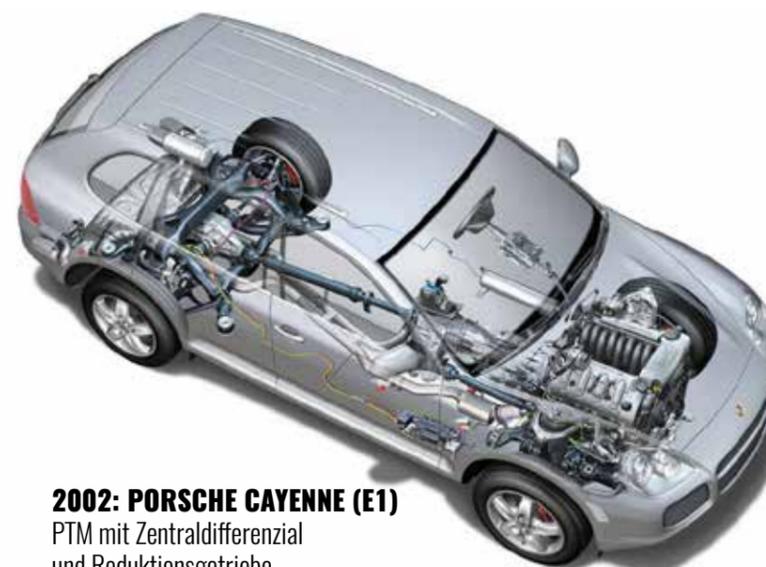




1981: PORSCHE 911 TURBO CABRIOLET mit Allradantrieb.



1988: PORSCHE 911 CARRERA 4 mit differenzialgesteuertem Allradantrieb mit zentralem Planetendifferenzial.



2002: PORSCHE CAYENNE (E1)
PTM mit Zentralfeder und Reduktionsgetriebe.



2006: PORSCHE 911 TURBO (997) PTM mit elektromagnetisch Lamellenkupplung.

Als der Porsche 964 vor drei Jahrzehnten als erster Carrera 4 auf den Markt kam, war die Aufregung unter Puristen so gross wie seinerzeit beim Wechsel vom luft- zum wassergekühlten Motor. Aber nichts überzeugt letztlich mehr, als der berauschend verlässliche Mix aus Dynamik und Stabilität.

DER ERSTE STRASSEN-911 mit serienmässigem Allradantrieb feierte 1988 Weltpremiere. Der Porsche 911 Carrera 4 des Typs 964 verteilte die Antriebskraft über ein Planetengetriebe als Mittendifferenzial. Hinzu kamen Lamellensperren zwischen Vorder- und Hinterachse (als Längssperre) und an der Hinterachse (als geregelte Quersperre).

Den Allradantrieb der zweiten Generation präsentierte Porsche 1994 im Typ 993. Das System war als sogenannter Hang-on-Allrad aufgebaut, bei dem eine passive Visco-Kupplung erst bei Drehzahlunterschieden zwischen der direkt angetriebenen Hinter- und der Vorderachse einen Teil der Antriebskraft zur Vorderachse weiterleitet. Dieses System wurde nahezu unverändert auch in den 911 Carrera- und 911 Turbo-Modellen der Generation 996 eingesetzt.

PREMIERE DES PTM. Mit dem Cayenne begann 2002 die Ära des Porsche Traction Management. Es handelt sich in dem Fall um einen permanenten Allradantrieb, dessen zentrales Verteilergetriebe die Antriebskraft im Verhältnis 38:62 auf Vorder- und Hinterachse verteilt. Zusätzlich sorgen ein Reduktionsgetriebe



1994: PORSCHE 911 TURBO (993)
Hang-on-Allradantrieb mit Visco-Kupplung.

und eine elektronisch geregelte Längssperre – dem Einsatzgebiet eines SUV entsprechend – für volle Geländetauglichkeit. Gleichzeitig besticht das erste PTM durch seine fahrdynamischen Fähigkeiten. Im 911/997 präsentierte Porsche 2006 eine speziell für Sportwagen weiterentwickelte Version des PTM mit elektronisch gesteuertem und elektromagnetisch betätigter Lamellenkupplung mit Kugelrampenverstärkung.

Dieses aktive, vollvariable System verteilt die Antriebskraft zwischen der permanent angetriebenen Hinterachse und der Vorderachse viel schneller und präziser als die passive Visco-Kupplung des Vorgängers. Ebenfalls über eine geregelte Lamellenkupplung verfügen die Allradantriebe der meisten Panamera-Modelle (ab 2009) und die Systeme aller Macan-Versionen (ab 2013). Die Regelstrategie basiert auf jener des 911 und trägt so zur Sportwagen-typischen, jeweils klassenbesten Fahrdynamik von Panamera und Macan bei.

DAS WEITERENTWICKELTE, bisher aktuellste PTM kam erstmals 2013 im 911 Turbo der ersten 991-Generation zum Einsatz. Im Gegensatz zum System des Vorgängers, das bei den 911 Carrera 4-Varianten noch bis zur zweiten Generation des 991 im Jahr 2015 verwendet wurde, kommt eine neue elektrohydraulische Lamellenkupplung zum Einsatz. Das hat Vorteile bei der Performance dank schnellerer und präziser Kontrolle der Antriebskraft in Bezug auf Traktion, Fahrstabilität und Lenkbarkeit. ✘

2013: PORSCHE MACAN TURBO
PTM mit elektromagnetisch betätigter Lamellenkupplung.



2017: PORSCHE PANAMERA TURBO SPORT TURISMO
PTM mit hydraulischer Lamellenkupplung.



// DER **Klaus Busse** DESIGNER

„Ich kann wirklich nur jedem empfehlen, unsere Autos mal mit der Hand zu waschen.“

Der 49-Jährige Deutsche hat in den vergangenen Jahren in den USA gearbeitet, wo er für das Interieur-Design der Marken Chrysler, Jeep, Dodge und Ram zuständig war. Ursprünglich war er 2005 als Mitarbeiter von DaimlerChrysler nach Amerika gekommen. Als die beiden Autobauer sich 2007 trennten, blieb Busse bei Chrysler und schuf für den 2009 erschienen Ram Pick-up ein Innenraumdesign, das sich erheblich von dem des Vorgängers unterschied.

IN DEN JAHREN DARAUFG war Busse verantwortlich für das Interieur verschiedener Modelle der US-Marken von Fiat Chrysler Automobiles (FCA), unter anderem für das des Chrysler 200 und des Dodge Challengers. Im November 2013 gewann er den „Automotive News All-Star Award for Design“ und im Januar 2015 den „Industry Innovator of the Year Award“.

HEUTE IST KLAUS BUSSE als Vice President of Design für FCA Europe und Head of Design für die Marken Fiat, Abarth, Lancia, Alfa Romeo, Maserati

Wie einst der Ur-500 hat auch die 60-Jahre-Jubiläumsedition ein variables Stoffdach. **Eine Zweifarben-Lackierung** macht die auf 560 Stück limitierte Edition unverwechselbar.



Im Innenraum werden moderne Elemente mit Retro-Details gemischt. **Das grosse Schmuckpaneel im Armaturenbrett** ist mit rotem Vinyl bezogen. Eine kleine Aluplakette mit Nummerierung in der Mittelkonsole rundet den Sondertrimm ab.

// Fiat hat immer diese **italienische Kultur verkörpert**, das Dolce Vita, die positive Lebenseinstellung. //

KLAUS BUSSE

und es gibt immer eine Halterung für einen XXL Kaffeebecher. Hier in Italien, mal abgesehen davon dass das ein Frevel wäre, habe ich sicher keinen grossen Becher Kaffee im Auto dabei, weil das weder die kurvenreichen Strassen noch der aktive Fahrstil zulassen würden.

An welchem Fahrzeug arbeitest du mit gerade?

Ich kann natürlich nicht sagen an welchem spezifischen Fahrzeug wir arbeiten, ich kann so viel sagen, dass wir hier unheimlich intensiv an der Zukunft all unserer Marken arbeiten. Wir stecken gerade in einer sehr spannenden Zeit. Wir bekommen tolle Feedbacks zu unseren frisch gelaunchten Produkten wie den Maserati Levante, die Alfa Romeo Giulia, den Alfa Romeo Stelvio, den Fiat 124 Spider oder den Abarth 695 Biposto. Das versprüht hier in Centro Stile natürlich eine tolle Energie und das ganze Team ist hochmotiviert weiter an der Zukunft dieser Marken zu arbeiten.

Irgendwie passte ein SUV ja nicht so recht zu Alfa Romeo, trotzdem war die Lancierung des Stelvio ein grosser Erfolg. Wie verkauft man einem eingefleischten Alfisti ein SUV?

In dem man ihm kein SUV sondern einen Alfa Romeo präsentiert. Das Design Team hat mir von Anfang an gesagt, wir designen keinen SUV, wir designen einen Alfa Romeo mit anderen Proportionen. Sie haben das gar nie als negative Bürde angesehen jetzt einen SUV zu designen. Und ich denke das sieht man dem Fahrzeug an. Da wurde nicht mit diesen Klischee rangegangen, dass das Heck eckig sein muss, im Grunde genommen hat man ein Coupé mit den Proportionen eines SUV gestaltet.

Tatsächlich war für uns das grösste Kompliment das, was keiner ausgesprochen hat - sprich niemand hat gesagt «Das ist ein tolles SUV» sondern wir wurden für einen tollen Alfa Romeo gelobt und er wurde von der ersten Minute von den Fans in die Alfa-Familie aufgenommen. Das spricht ganz klar für das Design- und Engineering-Team. Die haben haben einen echten Alfa auf die Beine gestellt und ich kann nur bestätigen, dass man keinen Moment das Gefühl hat, man wäre in einem SUV unterwegs - ich fahre selbst einen und habe grosse Freude den durch die ligurischen Alpen zu bewegen.

Nach zehn sehr erfolgreichen Jahren in den USA bist du zurück nach Europa gekommen, genauer gesagt nach Turin. War das eine berufliche oder private Entscheidung?

Es war grundsätzlich eine berufliche Entscheidung mit der Chance mich beruflich weiter zu entwickeln. Und dass ich in Turin näher bei meiner Familie in Deutschland bin, ist natürlich ein schöner Nebeneffekt.

Hast du weiterhin mit den amerikanischen Marken des Konzerns, also z.B. Jeep, zu tun, oder fokussierst du dich mit deinem Team nun ausschliesslich auf die europäischen Marken?

Jeep ist USA, ganz klar. Das Design von Jeep findet nach wie vor in Detroit unter der Leitung von Ralph Gilles (global Head of Design) und seinem Team statt. Aber wir stehen natürlich mit Rat und Tat zur Seite, wenn es um europäische Einflüsse und die unterschiedlichen Märkte geht. Das ist z.B. bei einem Jeep Renegade, der hier in Europa sehr stark vertreten ist, besonders wichtig, da stehen wir im ständigen Austausch mit Detroit.

Kannst du nach 2 Jahren in Turin sagen, was der Unterschied zwischen den beiden Kulturen in Bezug auf die Designentwicklung und die Arbeitsweisen ist?

Die Arbeitsweise selbst ist wirklich relativ ähnlich.

Irgendwie globalisiert, aber das ist auch gut so, denn hier in meinem Team in Turin arbeiten inzwischen fünfzehn verschiedene Nationen, da braucht es einheitliche Prozesse und Programme. Was aber hier in Italien wirklich besonders ist, ist die Arbeit am Modell. Während andere Firmen sich auf die Fahnen schreiben, alles digital und ohne Modelle zu entwerfen, legen wir hier im Land von Michelangelo und Leonardo Da Vinci grossen Wert auf die manuelle Gestaltung am Modell, auf das Skulpturale. Wir pflegen diese Kultur und sind sehr stolz darauf.

Ist das einfach eine andere Herangehensweise, oder bringt das auch Vorteile?

Natürlich hat diese Arbeitsweise auch grosse Vorteile. Nehmen wir mal den kürzlich gelaunchten Alfa Romeo Stelvio oder die Giulia als Beispiel: das sind beides Fahrzeuge mit sehr menschlichen, harmonischen Formen.

Ich kann wirklich nur jedem empfehlen, unsere Autos zu Hause mal mit der Hand zu waschen. Da wird einem erst wirklich bewusst, wie weich und fliegend die Übergänge gemacht sind. Unsere Autos werden nicht an der Seite, am Heck oder vorne separat designt, sie sind aus einem Guss. Es sind die fliegend umgreifende Formen, die das italienische Design ausmachen. Das ist für uns eine unheimlich wichtige Sache, diese menschliche Formen einzufangen. Darauf legen wir sehr viel

Wert und das kann man nicht in einem Computer-Modell. Das muss man spüren, mit der Hand fühlen können. Vermutlich würde ich mir bei ein einigen Konkurrenzmodellen die Finger an den scharfen Kanten aufschneiden (lacht).

Das ist ja nun ein bisschen sehr konträr zu dem Muscle Cars aus den USA. Vermisst du das?

Naja, auch bei den Muscle Cars gibt es weiche Formen, die Dodge Viper zum Beispiel ist sehr sinnlich gestaltet. Ich würde Autos nicht in Muscle Cars und italienische Autos kategorisieren, sondern viel mehr unterscheiden sich diese durch ihre Geschichte und den Einsatzzweck, durch die Motorisierungen und das Fahrwerk.

Und im Vergleich zu Europa ist es in den USA natürlich eine ganz andere Art zu fahren. In Michigan sind die Strassen relativ gerade und flach. Hier in Turin wohnen wir in den Hügeln, haben die Alpen vor der Türe und starten am Wochenende mit einer Giulia, einem Fiat 124 Spider oder mit einem Abarth zu einer Pässe-Tour.

Dadurch ergeben sich natürlich kleine kulturelle Unterschiede, die sich beispielsweise auch im Interieur widerspiegeln. Diese faszinierende US-Roadtrip-Kultur habe ich sehr genossen. Da setzt du dich ins Auto und fährst mal für drei, vier Stunden einfach nur gerade aus. Da kannst du während der Fahrt alles Mögliche machen und konsumieren

Bei welcher Marke aus dem Hause FCA siehst du designtechnisch in den kommenden Jahren das grösste Potenzial?

Gute Frage. Natürlich habe ich mir, bevor ich nach Europa gekommen bin, Gedanken zu den Markenzielen, den Emotionen und zum bestehenden Design gemacht. Wobei man bei Design ja sehr schnell mal nur an Alfa Romeo und Maserati denkt. Besonders wenn man zehn Jahre in den USA gelebt hat. Dort sind Maserati und Alfa zwar etablierte Marken, aber natürlich niemals mit dieser Präsenz wie in Europa. Und Fiat kommt erst langsam auf, in Kalifornien sind die elektrischen Fiat 500e zum Beispiel sehr beliebt.

Wenn man dann aber hier in Italien ist, spürt man diese unheimliche Tiefe der Marke Fiat – eine Marke, die ganz viel für Italien und Europa getan hat. Sie hat das Auto erschwinglich und damit die Menschen mobil gemacht. Dabei ging es aber nie um ein „billiges Auto“, das war nicht Fiat. Fiat hat immer diese italienische Kultur verkörpert, das Dolce Vita, die positive Lebenseinstellung. Wenn man hier im Verkehr unterwegs ist, spürt man das. Meine Frau fährt einen Cappuccino farbigen Fiat 500L und ich liebe dieses Auto, und sie sowieso. Perfektes Handling in den Hügeln, das grosse Glasdach und die vertikalen Seitenscheiben lassen unendlich viel Licht rein, da ist immer viel Raum. Wenn man mit dem Auto unterwegs ist, muss man einfach lächeln und bekommt gute Laune. Natürlich lächle ich auch beim Maserati, wenn der V8 im GranTourismo startet.

Bei Alfa Romeo lächle ich über das sensationelle Handling, wenn ich damit über einen Pass jage. Aber bei Fiat ist einfach mehr im Spiel. Die fahren sich gut und man hat irgendwie das Gefühl mit etwas unterwegs zu sein, das Sinn macht.

Und wenn man mit einem Fiat 500 unterwegs ist, dann sind die anderen Verkehrsteilnehmer irgendwie netter, man wird nicht als Konkurrenz gesehen, sondern als sympathischer Zeitgenosse. So habe ich unheimlich viel Liebe für die Marke Fiat hier entdeckt und sie ist mir sehr ans Herz gewachsen. Ich habe unheimlich Freunde mit meinem Team an der Zukunft von Fiat zu arbeiten.

Da sind wir aber sehr gespannt und das ist ein perfekter Übergang zur nächsten Frage. Wie macht man aus einem „Alltagsauto“ eine Lovemark? Wie schafft man es, ein Heer von Fans um seine Marke zu scharen - die Alfisti haben wir ja zum Beispiel schon erwähnt.

Die Liebe zu Alfa ist ja nicht über Nacht entstanden, die ist ganz tief in der Vergangenheit und im Rennsport zu verwurzelt. Die Alfas der 50er und 60er Jahre waren unheimlich sportlich und auch bezahlbare Autos, die von der Dynamik her kaum zu schlagen war. Und ich bin überzeugt, mit der neuen Giulia und dem Stelvio schaffen wir das wieder. Das sind Fahrzeuge, die sind finanziell erreichbar,

// Mein Job ist es, das beste Team zusammen zu stellen und zu führen. **Nur mit einem starken Team** können wir starke Autos entwerfen. //

KLAUS BUSSE

haben eine unheimlich dynamisches Fahrverhalten und knüpfen damit an die Traditionswerte der vergangenen Jahre wieder an.

Letztes Jahr feierte der Fiat 500 seinen 60. Geburtstag. Natürlich haben wir uns dazu auch intensiv mit der Historie auseinandergesetzt. Da sind die Gefühle, die ich vorher zu beschreiben versuchte, das Dolce Vita. Der Fiat 500 hat ganz Italien mobil gemacht und den Italienern ermöglicht, plötzlich das eigene Land entdecken zu können. Ich glaube da wissen ganz viele Menschen viele tolle Geschichten von sich und ihrem Cinquecento zu erzählen.

Dolce Vita mag ein Klischee sein, aber es ist auch ein Stück DNA des italienischen Lifestyles, die positive Einstellung zum Leben. Und da hakte der neue Fiat 500 ein und hat diese vergangenen Emotionen perfekt in die Neuzeit transportieren können. Das spiegelt sich auch in den aktuellen Verkaufszahlen wider, die seit Jahren sehr stabil hoch sind.

Du hast die letzten zehn Jahre den Innenraum von Autos designt. Jetzt bist du für das gesamte Design der europäischen Marken verantwortlich. Ist das ein Vorteil?

Natürlich ist es von Vorteil, beide Seiten zu kennen, aber meine Aufgabe ist nicht für jede einzelne Marke in jedem Detail bzgl. dem Interieur- oder Exterieur-Design zu sagen, in welche Richtung es gehen soll. Es geht generell per se nicht darum, was der Busse sagt. Ich bin nicht der beste Designer hier in Europa, wir haben hier unheimlich gute und talentierte Leute am Start. Es braucht die Auseinandersetzung, die Diskussion und die Freiheit beides ausgiebig tun zu dürfen. Eine Kultur, die ich bereits in den USA aufbauen konnte und hier ebenfalls pflegen werde.

Wenn wir uns heute ein Fiat-Design anschauen, dann ist der Maserati-Chefdesigner, der Lancia Chefdesigner und der Jeep Europe Chefdesigner dabei und wir machen das als Team – und andersrum ist es dann genauso. Sehr demokratisch also. Es geht da wirklich um den Teamaspekt und darum, den Leuten die Möglichkeit zu geben ihre Visionen vorwärts zu treiben.





Der Fiat 500 Ron Arad Edition steht für die Liebe des in Israel geborenen Designers, Architekten und Künstlers zum Cinquecento und ist eine Hommage an den klassischen Fiat 500 aus dem Jahr 1957 - dessen Silhouette auf der Karosserie des Sondermodells aufgetragen wurde.

Für weltberühmten Designer Ron Arad ist der Fiat 500 beinahe so etwas wie ein roter Faden durch sein Leben. Sein Vater besaß in den späten 1940er Jahren ein Exemp-

lar der ersten Baureihe, die allgemein als „Topolino“ bekannt wurde. Ron Arad selbst fuhr später einen „Nuova 500“. Das 1957 präsentierte Modell, das heute als Inbegriff des italienischen Oldtimers gilt, war für Arad „das kleinste Auto, das man noch als solches bezeichnen kann“. Noch heute ist er dem Fiat 500 verbunden, als Autofahrer ebenso wie als Künstler.

Der 1951 in Tel geborene Ron Arad gehört zu den einflussreichsten Künstlern, Indust-

riedesignern und Architekten der Gegenwart. Für sein Werk „IN REVERSE“ verwandelte Arad sechs historische Cinquecento mit Hilfe einer riesigen Presse einer niederländischen Schiffswerft in etwas über zehn Zentimeter flache Skulpturen, die er anschließend wie ein Bild an die Wand hängte. „IN REVERSE“ war bereits in der Pinacoteca Giovanni e Marella Agnelli in Turin und zuletzt in der Paul Kasmin Gallery in New York zu sehen.

// In einer Zeit, in der sich Autos nicht mehr gross durch Benzinverbrauch oder Crashtests zu unterscheiden scheinen, wird die Seele des Fahrzeugs umso wichtiger. //

KLAUS BUSSE

ich nach Europa komme und auch Alfa Romeo leiten werde – Folgendes gesagt: «Klaus, we are all watching you – because we're all Alfa Romeo Fans».

Ich finde, das spricht Bände. Da ist nicht erst in 30 Jahren eine hohe Erwartung an mich und mein Team, sondern in zwei, drei, vier Jahren. Wenn also

jeder neue Alfa Romeo unseren Ansprüchen und den Erwartungen der Fans genügt, dann kommt das mit dem Museumsplatz in Arese in 30 Jahren ganz automatisch.

Gibt es neben den üblichen Inspirationsquellen für Designer einen Bereich, den du besonders spannend findest?

Ja, die gibt es: Hotels. Ich bin beruflich sehr viel in Hotels unterwegs und versuche zu analysieren, was das eine Hotel vom anderen unterscheidet. Wenn du mal zurück denkst und überlegst, welches der letzten 20 Hotels sticht da aus der Masse heraus und warum?

Ab einem gewissen Niveau ist es nicht mehr die Farbe der Bettwäsche oder die Weichheit des Bettes. Alle Betten sind auf einem sehr hohen Standard und nahezu identisch, wie auch alle Autos heutzutage innerhalb einer Fahrzeugklasse mehr oder weniger gleich gut sind. Was aber macht wirklich den Unterschied? Was macht den Aufenthalt besonders? Was macht die Fahrt in einem Auto besonders?

Es ist nicht nur die Weichheit des Sitzes oder die Tatsache, dass ich einen Airbag habe, es müssen andere Feinheiten sein, die eine wichtige Rolle spielen. Diese Ansätze suche und versuche ich aufzusaugen, übersetze sie auf die Autobranche und teile sie wieder mit meinem Team.

Stichwort Seele, Soul, Musik. Spotify hat nach iTunes die Musikwelt nochmals komplett revolutioniert und Musik überall verfügbar gemacht – damit gefühlt aber auch irgendwie wertlos. Könnte Car-Sharing aus deiner Sicht eine ähnliche Auswirkung auf die Wertschätzung von Autos haben?

Nein, ganz im Gegenteil. Ich glaube es gibt für jede Applikation den richtigen Zeitpunkt und den richtigen Ort. Am Wochenende war ich zum Beispiel mit meiner Familie und Freunden am Formel-1 Rennen in Monaco und wer Monte Carlo an einem F1-Wochenende kennt, der weiss, dass es da keinen einzigen freien Parkplatz gibt. Wir hatten an einem Tag noch einen kleinen Ausflug nach Nizza geplant. Wäre es nicht toll gewesen, wenn ich mein privates Auto einfach beim Hotel hätte stehen lassen können um für den Ausflug ein Car-Sharing Angebot zu nutzen? Dann hätte ich das Car-Sharing-Fahrzeug einfach in Nizza stehen gelassen, wäre mit meiner Familie essen gegangen und hätte mir nicht überlegen müssen, wie ich abends nach dem zweiten Glas Wein nach Hause komme bzw. morgen wieder zu meinem Auto. Dann wären wir einfach mit dem Taxi zurück.

Für mich gehört das Thema autonomes Fahren in die gleiche, emotionale Kategorie und wäre für mich auf dem Rückweg am Sonntag, als wir 16 Kilometer Stau hatten, ein perfekter Assistent gewesen. Da brauche ich keinen handgeschalteten Sportwagen,

da möchte ich mich einfach zurücklehnen und mit meiner Familie oder mit meinem Kollegen reden können – das Fahrzeug darf sich gerne alleine durch den Stau wälzen und autonom sein. Wenn ich dann aber von der Autobahn abbiege und wieder in den Hügeln von Turin bin, dann möchte ich schon gerne selber fahren. Zusammengefasst für dieses Wochenende habe ich also das Bedürfnis selbst zu fahren, das Bedürfnis das Fahrzeug fahren zu lassen und das Bedürfnis, ein Car-Sharing Fahrzeug zu nutzen. Für mich gehören diese drei Dinge in Zukunft fest zusammen.

Viele Studien berichten, dass Autos für Jugendlichen nicht mehr wichtig wären und sie diese auch nicht besitzen wollen. Letztendlich lebt aber doch der Autohersteller davon, dass man die Autos kauft und nicht nur fährt oder mit vielen teilt. Was unternimmt ein Hersteller gegen diese Trends? Wie macht man ein Auto wieder sexy für Jugendliche und Fahranfänger?

Erst einmal müssen wir uns einig sein, dass diese Studien tatsächlich Recht haben. Erinnern wir uns doch selbst mal daran, warum wir Auto fahren wollten? Ich bin in einem kleinen Ort in Ostwestfalen aufgewachsen. Wenn ich da ins Kino wollte, musste ich entweder eine Stunde mit dem Fahrrad fahren oder fünf Minuten mit dem Auto. Das war für mich also ganz klar eine Frage der Mobilität.

Wohne ich aber in Shanghai oder in New York, würde ich mir selbst als Autofan sehr wohl überlegen, ob ich ein eigenes Auto besitzen müsste. Selbst hier in Turin ist es mit dieser limitierten Verkehrszone zu gewissen Zeiten schwierig in die Stadt zu fahren.

Nun würde mich aber echt einmal das Ergebnis interessieren, wenn diese Studie mit Teenagern aus meiner alten Heimat gemacht werden würde. Wollen die auch kein Auto fahren? Wollen die den Bus nehmen? Oder wie kommen die ins Kino, in die Disco, zu Freund oder Freundin?

Ich habe ja selbst zwei Teenager. Der eine ist bei dem Thema Auto relativ entspannt, weil er das Mama-Papa-Taxi genießt. Wobei er in USA schon mit 15 Jahren begann Auto zu fahren und es mit meinem SRT Charger auch sichtlich genossen hat. Mein anderer Sohn fragt mich zum Beispiel: «Warum ist das bei der Giulia so gestaltet und beim Bugatti Chiron anders?» Dann frage ich ihn, woher er wisse, wie das beim Bugatti Chiron gestaltet ist und er sagt er hat sich das angeschaut. Er weiss auch wie ein Königsegg, ein Pagani Huayra oder ein Ferrari im Detail aussieht. Er hat echt Benzin im Blut.

Ich wäre mir also nicht so sicher, ob die Teenager, die heute „nein“ sagen, dies auch noch in zwei Jahren tun. Und ob es die Teenager sind, die auf dem Land oder in der Stadt wohnen. Die Zukunft wird zeigen wohin die Reise geht, ich mache mir da noch keine Sorgen, denn wir sind natürlich auch mit jungen Leuten sehr intensiv im Gespräch. ✘



**FLOAT
LIKE A
BUTTERFLY
STING
LIKE A BEE**
Kia Stinger GT 3.3 4WD

Okay, hier den Meister des Boxkampfes zu zitieren mag vielleicht etwas zu viel des Guten sein, aber wir wurden mindestens ebenso vom Stinger überrascht, wie George Foreman damals in Kinshasa.



Wenn man sich die Modellpalette des koreanischen Automobilkonzerns anschaut, präsentiert sich das erwartete Bild: vernünftige Autos in verschiedenen Grössen, faire Preise und bezüglich Design eine gute Portion Understatement. Und dann kommt da plötzlich dieser Stinger GT, der auf den ersten Blick so gar nicht ins Portfolio passen will.

DIE KOREANER ZIELEN mit dem Stinger GT auf die Oberklasse. Und landen einen Treffer. Der in Korea ansässige Hyundai-Konzern mit den drei Automarken Genesis, Hyundai und Kia, scheint in seinem Masterplan für Kia die nächste Stufe zu zünden. Dazu hat Kia neben soliden Fahrzeugen auch verschiedene Sponsoring-Engagements genutzt, um sich in Position zu bringen. So fungiert die Marke beispielsweise als

Hauptsponsor der Australian Open, Fussballklubs wie Girondins Bordeaux und Atlético Madrid und ist als FIFA-Sponsor bei der WM 2018 dabei.

SPANNENDES DESIGN. Das für einen KIA ungewöhnliche und auch sonst auffällige und selbstbewusste Design zieht den Blick sofort auf sich. Dieser Look hatte schon beim 2011 präsentierten Konzept für

1. Die Optik ist auffällig. 2. Hinten wird es unter Umständen knapp 3. Der Kofferraum fasst 406 Liter. 4. Im Cockpit findet man sich schnell zurecht.

Aufmerksamkeit gesorgt. Schon dort wollte es so gar nicht zu dem Bild passen, das vor dem geistigen Auge erscheint, wenn man an Kia denkt. Die lang gezogenen und markant heraus gearbeiteten Linien sowie die elegant lauernde Haltung des Stingers machen gleich deutlich, dass es sich nicht um einen gewöhnlichen Kia handeln kann. Die sportliche Ausprägung wird mit den zwei Doppelflöten am Heck, den seitlichen Lufteinlässen und den auffälligen Brembo-Bremssätteln zusätzlich betont. Dazu differenziert ihn die imposante Länge von über 4,8 Metern zusätzlich von der Konkurrenz in diesem Segment, namentlich dem BMW M3 oder dem Audi S4.

IM COCKPIT FINDET MAN SICH schnell zurecht, die Anordnung der Bedienelemente ist herkömmlich aber schlau designed. Der Oberklasse-Anspruch wird durch den grosszügigen Einsatz von Plastik leider etwas gemindert und kann mit den Klassenstrebern nicht mithalten. Dies wurde jedoch mit den Standard-Features wie beispielsweise dem Sportlenkrad mit integrierten Schaltwippen und den Aluminium-Sportpedals wieder etwas korrigiert, dazu sind Apple CarPlay und Android

Auto Standard. Die verfügbaren Optionen können es hingegen problemlos mit dem Angebot der Konkurrenz aufnehmen. Die Nappaleder-Sportsitze sind sehr bequem, geben guten Halt und lassen sich über die seitlich angebrachten Bedienelemente individuell einstellen. Das Rundumsicht-System mit Einparkhilfe kombiniert vier Blickwinkel (inklusive Vogelperspektive) auf dem gut auflösenden Bildschirm. Diese Hilfe ist dringend nötig; ohne sie wäre



// Das für einen KIA ungewöhnliche und auch sonst auffällige und selbstbewusste Design zieht den Blick sofort auf sich. //



insbesondere das Manövrieren im Retourgang aufgrund der mangelnden Rundumsicht ein reiner Blindflug. Die Heckscheibe ist in überraschender Weise fast nutzlos, gibt sie doch trotz ihrer Grösse nur einen Streifen Sicht nach hinten frei (was vielleicht auch erklärt, weshalb sich Kia gar nicht erst die Mühe machte, dort einen Scheibenwischer zu installieren). Durch die schmalen Fensterschlitze der hinteren Türen ist fast ebenso wenig zu erkennen.

DIE RÜCKBANK VERFÜGT über ungewöhnlich lange Sitzflächen, was für Erwachsene zwar sehr bequem ist, für Kinder das Sitzen jedoch eher schwierig macht, da sich die Knie nicht richtig anwinkeln lassen. Was gelegentlich zu verstimmtem Murren von hinten führt, besonders auf längeren Fahrten. Dies lässt sich aber

mit dem gut klingenden 720 Watt starken Harman-Kardon-Soundsystem mit 15 Lautsprechern problemlos eliminieren. Aufgrund der Länge des Kia Stinger könnte angenommen werden, dass der Kofferraum im Vergleich zur Konkurrenz deutlich grösser ausfällt. Dem ist aber nicht so. Der verfügbare Raum ist mit 406–1114 Liter Gepäckraumvolumen zwar ansprechend gross, im Direktvergleich mit BMW, Audi und Co kann aber nur in bescheidenem Masse mehr Ladung verstaut werden.

DER ERFREULICH GRIMMIGE Motorensound, der (subjektiv wahrgenommen) einen etwas synthetischen Unterton hat, lässt aufhorchen. Cruisen kann man.

Wenn das Gaspedal aber nur etwas fester gedrückt wird, legt der 3.3 T-GDi V6 mit 8-Stufen-

// WARUM: Gute Performance zum ansprechenden Preis.

// WARUM NICHT: Wenn man's halt doch noch cool findet, wenn der Sportwagen einen für sportliche Wagen bekannten Brand hat.

// WAS NOCH: Audi S5 Sportback, Jaguar XE S, BMW Grand Coupé 440i Xdrive

Automatikgetriebe und 370 PS unerwartet zügig los. Der Stinger erfüllt mit diesem Aggregat gleich einige wesentliche Voraussetzungen für einen Wagen in diesem Segment. Mit der Fahrmodus-Taste kann der Fahrer zwischen fünf Einstellungen wählen: Comfort, Sport, Sport+, Eco und Smart. Bei letzterem wählt das intelligente System die jeweils passende Charakteristik gleich selbst. Das Fahrgefühl ist in jedem Modus auf sportlich ausgelegt. Und dies macht in der Stadt sowie

auf längeren Fahrten viel Spass. Das Schalten über die Wippen ist OK, wenn auch die Reaktion beim Herunterschalten etwas träge ausfällt. Die Automatik löst dies um einiges flüssiger.

// FAZIT

GEMÄSS KIA geht der neue Stinger direkt ins Herz wahrer Automobil-Enthusiasten. Alles an ihm verkörpere klassischen, echten Gran Turismo Spirit – von der tief gezogenen Motorhaube über die akzentuierten Flanken bis zum atemberaubenden Gesamtauftritt. Der längs eingebaute V6-Motor habe es in sich. Das 8-Stufen-Automatikgetriebe ermögliche geschmeidige Gangwechsel und

beeindruckende Beschleunigung.

ANDERE SAGEN, dass der Verbrauch im Vergleich mit den direkten Konkurrenten etwas höher ausfällt. Auch sei das Handling am Limit nicht gleich zuverlässig wie beispielsweise bei BMW, Lexus oder Audi.

WIR HABEN den KIA Stinger GT als Sport-Limousine kennen gelernt, die uns in mehrfacher Hinsicht überrascht hat. Das Design ist State-of-the-Art, das Innenraumkonzept und die Features ebenso. Das bequeme und gleichzeitig sportliche Fahren inklusive aggressivem Motorensound oder optional

satter Harman-Kardon-Innenraumbeschallung, bereitet auf kurzen oder langen Strecken viel Spass. Natürlich wurden aufgrund des vergleichsweise tiefen Basispreises von 59'200 Franken einige Kompromisse gemacht. Beispielsweise in Form der erwähnten Kunststoffverkleidungen. Dazu kamen bei unserem Testwagen ein paar Kleinigkeiten wie das leise Quietschen der Frontscheibenwischer oder einem hartnäckigen, nicht erruierbaren Klicken aus dem Fond. Aber bezüglich Leistung und Feeling ist KIA mit dem Stinger der Angriff auf die Oberklasse erstaunlich gut gelungen. ✘



// TECHNISCHE DATEN

Viertürige Limousine mit fünf Sitzen. Länge: **4,83 Meter**, Breite: **1,87 Meter**, Höhe: **1,4 Meter**, Radstand: **2,9 Meter**, Kofferraumvolumen: **406–1'114 Liter**
// GT 3.3 4WD: 3,3-Liter-V6-Twin-turbo-Benziner, **272 kW/370 PS**, maximales Drehmoment: **510 Nm** bei 1'300–4'500 U/min, Achtgang-Automatik, Allradantrieb, Vmax: **270 km/h**, 0-100 km/h: **4,9 s**, Normverbrauch: **10,6 l/100 km**, CO₂-Ausstoss: **244 g/km**, Abgasnorm: Euro 6b, Emissionsklasse F, Testverbrauch: **12,8 l/100 km**
 Preis: ab **CHF 59'200**

Ford F-150 XLT **DER EWIGE // BESTSELLER**

Seit mehr als 30 Jahren wurde in den USA kein anderes Fahrzeug so oft verkauft wie der Pick-up-Klassiker F-150 samt seiner Ableger. Zeit, dem Mythos im Land der unbegrenzten Möglichkeiten auf die Spur zu gehen.





// Die Rückbank bietet Platz für drei ausgewachsene Holzfäller samt Equipment. //

1. Irgendwie herrlich oldschool, 2. Knapp sechs Tonnen darf der F150 an den Haken. 3. 1'500 Liter fasst die Ladefläche, 4. Das Zehnganggetriebe überträgt die Kraft des 3,5-Liter-V6.

// **WARUM:** extrem viel Platz, praktisch, das US-Auto schlechthin.

// **WARUM NICHT:** unübersichtlich, innen etwas billig, kein gutes Fahrgefühl.

// **WAS SONST:** Dodge RAM, GMC Sierra und andere Riesen-Pick-ups.

// TECHNISCHE DATEN

Viertüriger, fünfsitziger Pick-up mit Allradantrieb, Länge: **5,89 Meter**, Breite: **2,03 Meter** Höhe: **1,91 Meter**, Radstand: **3,68 Meter**, Ladeflächen-volumen: **1'500 Liter**

// **3.5 ECOBOOST:** 3,5-Liter-V6-Turbobenziner, **276 kW/375 PS** bei 5'000 U/min, maximales Drehmoment: **470 Nm** bei 3'500 U/min, Durchschnittsverbrauch: **12,3 l/100 km**, Preis: ab **42'000 Dollar** (CHF 40'300)

Zugegeben: So ganz wird man den Legendenstatus der Pick-up-Gattung in den USA als Europäer wohl nie verstehen. Die Fahrzeuge sind für unsere Verhältnisse zu gross, meist recht hart gefedert und fahren ohne volle Ladefläche auch nicht besonders toll. Andererseits springen ja mittlerweile sogar Premium- und Volumenhersteller wie Mercedes oder VW auf den Zug auf und bieten hierzulande Modelle mit Ladefläche und Farm-Flair an. Begründet hat die Faszination Pick-up ein uramerikanisches Modell, der Ford F150. Seit über 30 Jahren ist der F150 zusammen mit seinen vielen Ablegern das meistverkaufte Fahrzeug in den Vereinigten Staaten – ununterbrochen! Doch was macht den Bestseller so unwiderstehlich?

MITTLERWEILE DÜRFTEN allein der Ruf und die gewaltigen

Verkaufszahlen (rund 900'000 allein in 2017) für eine gewisse Vorentscheidung bei vielen Kunden sorgen. Aber auch im Selbsttest kann man die Entscheidung, einen F150 zu kaufen, durchaus erfahren. Alles beginnt mit den riesigen Aussenmassen. Logisch, in den USA ist alles ein a little bit bigger als hier. Gut also, dass man sich bei der Parkplatzsuche vor der nächsten Mall meistens keine Sorgen ob der Masse des F150 machen muss. Knapp sechs Meter ist der Pick-up in der Basisversion „XLT“ lang, 1'500 Liter Gepäck passen auf die voluminöse Ladefläche. Für rund 42'000 Dollar (CHF 40'300) bekommt man bei Ford also deutlich mehr Auto, als man es sich in Europa gewohnt ist.

UM IN DIE DOPPELKABINE zu klettern gibt es glücklicherweise Trittbretter, die fest montiert sind. Wer den Truck nicht mit dem Schlüssel öffnen will, kann auch

das digitale Zahlenschloss an der A-Säule der Fahrerseite nutzen. Klingt verrückt, ist aber so. Hat man die schwere Tür erst einmal mit den Ziegelstein-grossen Griffen zugezogen und sich an die gute Aussicht hinter dem massiven Lenkrad gewöhnt, begrüsst der F150 den Fahrer beim Motorstart mit einem „Built Tough“ im Digitaldisplay – passt. Nicht nur aussen ist der Pick-up riesig, auch innen ist viel Platz. Die Sitze sind breit und weich, die Rückbank bietet genügend Raum für drei ausgewachsene Holzfäller samt Equipment.

MAN FÜHLT SICH SICHER in der geräumigen Kabine, irgendwie erhaben und ein bisschen in den US-Lifestyle integriert. Über die Materialanmutung im Innenraum muss man nicht streiten, die ist schlicht nicht auf dem Niveau eines europäischen Genossen dieser Gattung. Aber auf so etwas

scheinen die Millionen an Käufern keinen allzu grossen Wert zu legen. Hauptsache in die Mittelkonsole passen mehrere Liter Kaltgetränke und das Smartphone lässt sich an einer der vielen USB-Buchsen laden, wenn man mit Kind und Kegel zum Barbecue an den See aufbricht. Ganz im Gegenteil: Die Stoff-Bezüge der Sitze runden das rustikale Flair des F150 sogar recht charmant ab.

ÄHNLICH „OLDSCHOOL“ wie die Fahrzeugklasse des F150 ist auch seine knochige Lenkradschaltung, die sich nur mit ordentliche Muckis bedienen lässt.

Das Zehnganggetriebe überträgt die Kraft des 3,5-Liter-V6 (es gibt natürlich auch einen V8) wahlweise an zwei oder alle vier Räder. Dabei reichen die 375 PS und 470 Newtonmeter zum entspannten Mitschwimmen auf dem Highway genauso wie zum Lastenziehen: Knapp sechs Tonnen darf der F150

bei geeignetem Equipment an den Haken nehmen.

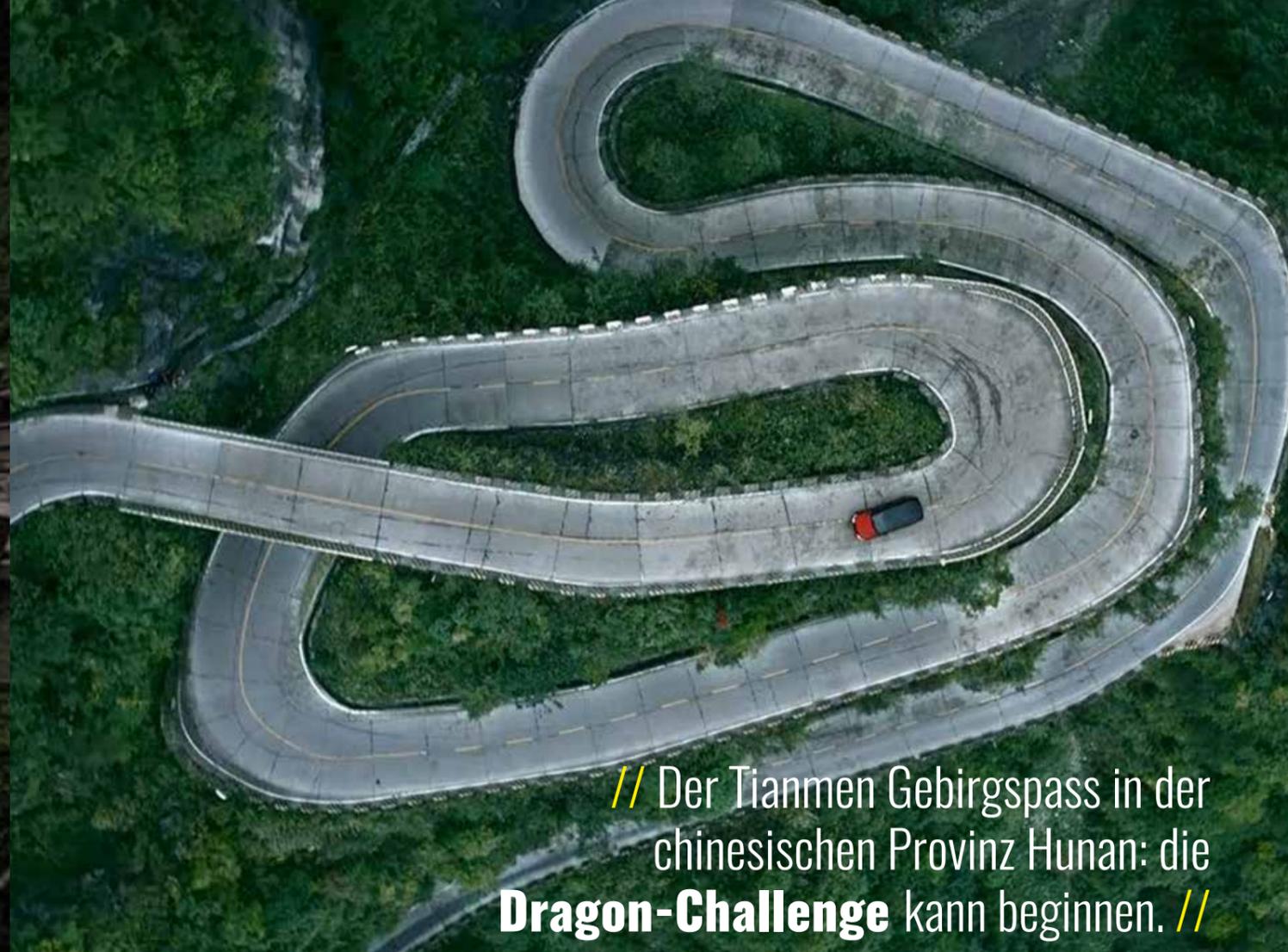
EINEN KRAFTVOLLEN Durchzug oder beeindruckende Höchstgeschwindigkeiten, darf man vom F150 mit seinen 2,1 Tonnen Leergewicht und der maximalen Zuladung von rund 1,5 Tonnen allerdings nicht erwarten.

DER F150 IST SCHLICHT und einfach ein Arbeitstier, schliesslich wird die F-Serie in den USA genutzt wie hierzulande ein Unimog. Vom Schneepflug über das Wohnmobil bis zum Feuerwehrauto baut im Land der unbegrenzten Möglichkeiten alles auf dem Ford-Pick-up auf. Dabei bleibt zwar ein Fahrgefühl mit direkter Lenkung oder einem Fahrwerk mit ordentlicher Rückmeldung auf der Strecke, aber solange der F150 über die gewaltigen Schlaglöcher bügelt wie ein Panzer, ist das den Käufern wohl auch egal. ✨

STAIRWAY TO HEAVEN

mit dem Range Rover Sport

999 Stufen bis zum Heavens Gate
in den Tianmen Mountains in China.



// Der Tianmen Gebirgspass in der chinesischen Provinz Hunan: die **Dragon-Challenge** kann beginnen. //

Der Tianmen Gebirgspass in der chinesischen Provinz Hunan. Exakt 99 schwindelerregende Haarnadelkurven prägen die 11,3 km lange Strecke. Oben angekommen, führt der Weg über 999 Stufen bis ganz nach oben zum Heaven's Gate. Einem natürlichen Felsbogen, der in der Mythologie als Verbindung zwischen der sterblichen Welt und der Welt der Götter gilt. Schafft der Range Rover Sport den Weg in den Himmel?

DAS HEAVEN'S GATE zu erreichen, ist kein leichtes Unterfangen. Die Strecke hinauf auf den Gipfel ist extrem herausfordernd und verzeiht keinerlei Fehler. Nach der Strasse kommt die Treppe, mit bis zu 45 Grad Gefälle an ihrer steilsten Stelle. Die 11,3 km lange Strasse nach

oben haben zuvor bereits andere in Angriff genommen. Jedoch hat sich noch kein Fahrzeug beiden Herausforderungen gestellt: der Strasse und den Stufen. Der Weg auf den Gipfel erfordert ein Fahrzeug mit normer Performance und extremer Leistungsfähigkeit. Hinter dem Steuer und bereit für die Herausforderung: Ho-Pin Tung, der Gewinner der 24h von Le Mans und Fahrer des Jaguar Racing Teams in der Formel E.

Der Startschuss für das Projekt fiel in England, wo Ho-Pin und das Team auf dem Testgelände von Jaguar Land Rover erstmals aufeinandertrafen. Nach einigen Überlegungen und Berechnungen begann das Team ein spezielles Modell zu entwickeln, welches die 45 Grad steilen Stufen simulieren sollte, die sie in China erwarten würden. Nicht alle Aspekte der Challenge konnten im Vorfeld

berücksichtigt werden, weshalb einige Zweifel hinsichtlich des Erfolgs blieben. „Die Dragon Challenge ist die grösste Herausforderung, in die ich jemals involviert war. Denn ich kann nicht mit Sicherheit sagen, dass wir erfolgreich sein werden.“ Phil Jones, Land Rover Experience Experte.

DER RITT AUF DEN Tianmen Gebirgspass. Es kam der entscheidende Tag und es war an der Zeit, sich der Dragon Challenge zu stellen. Auf der ersten Etappe galt es für den neuen Range Rover Sport Plug-in Hybrid, den legendären Gebirgspass zu bewältigen. Eine Strecke, die für gewöhnlich allein von Ausflugsbussen befahren wird, deren Fahrer speziell für die 99 Haarnadelkurven ausgebildet wurden. Der Range Rover Sport



Plug-in Hybrid bewältigte mit seiner Systemleistung von 404 PS, kombiniert aus dem Ingenium Si4 Benzinmotor und einem 85 kW starken Elektromotor, die Herausforderung der Strecke erwartungsgemäss mühelos.

Im Anschluss fuhr er auf den Aufgang der steilen Steintreppe, um sich für den letzten Teil der Challenge in Position zu bringen: die Off-Road Fahrt über 999 Stufen. Der Range Rover Sport Plug-in Hybrid schoss im Fahrmodus für Matsch und Geröll

scheinbar mühelos die 999 Stufen nach oben.

Auf den letzten Metern vom Nebel verschluckt, tauchte er nach seinem atemberaubenden Aufstieg schliesslich als Bezwinger des Drachens auf der letzten Stufe wieder auf. In 22 Minuten und 41 Sekunden konnte das Hybrid-SUV die bisher unbezwungene Strecke zurücklegen – mitsamt aller 99 Kurven und 999 Stufen. Die Zieleinfahrt wurde vom Team der Dragon Challenge entsprechend gefeiert. ✨

- // **WARUM:** weil man immer schon mal wissen wollte, was auf einen da im Himmel wartet
- // **WARUM NICHT:** weil man vielleicht peinlich vor verschlossenen Pforten steht
- // **WAS SONST:** Lift, Klettersteig oder ein Sherpa

// 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-Turbodiesel, **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

WRANGLER EXTREM //

Jedes Jahr zu Ostern plündert Jeep seine Zubehör-Regale und zeigt, was mit Phantasie und Geschick aus den Geländewagen der Marke zu machen ist.



Jeep 4Speed, eine durch Carboneinsatz und Ausstattungsverzicht gewichtsreduzierte Variante des Wrangler. Ein Trackhawk wird es wohl trotzdem nicht werden.

B-Ute Concept Car auf Basis des Mini-SUV Renegade. Neben einigen Optik-Aufwertungen ist dort der in die Karosserie integrierte Dachkorb die Besonderheit.



Traditionell präsentiert Jeep jedes Jahr beim österlichen Markentreffen in Utah eine ganze Reihe wilder Konzeptfahrzeuge. Auch für 2018 wurde der Teilekatalog der Zubehörtöchter Mopar durchgeblättert und noch ein paar Extras aus den eigenen Werkstätten hinzugefügt. Als Basis der aufgemotzten Modelle dient in den meisten Fällen die gerade erst präsentierte, neue Generation des Wrangler. Wie üblich werden es die Studien der Moab Easter Jeep Safari nie in die Serie schaffen. Wer sich die passenden Teile über den Zubehörkatalog ordert und über handwerkliches Geschick verfügt, kann aber zumindest ähnliche Modelle auf die Beine stellen. ✖



Mit Riesenreifen und mächtigem V8-Motor gibt sich der **Jeep Sandstorm** als Experte für Wüstenrennen.



Der **Jeep Jeepster** gibt das geländegängige Lifestyle-Cabrio mit Zweifarblack, gekürzter Windschutzscheibe und abgesenktem Dach.



Beim **Concept Car Nacho** Jeep auf Wrangler-Basis etwa spricht der Hersteller selbst von einem rollenden Katalog. Montiert wurden unter anderem LED-Zusatzscheinwerfer, Seilwinde und spezielle Offroad-Stossfänger.



Deutlich dezenter tritt der in Grau lackierte **J-Wagon** auf, bei dem Luftansaugschornchel und Zusatzscheinwerfer als Blickfang dienen.



Als Hingucker für Retro-Fans fungiert der **Wagoneer Roundtrip**, ein Wrangler-Fahrgestell mit der Karosserie eines Wagoneer aus den 60er-Jahren.

Impressionen vom Camp Jeep 2017 in Teltow, Berlin



Camp Jeep 2018 in Salzburg
**LET'S GET READY
 // TO RUMBLE**



Ab ins Gelände! Auch dieses Jahr gibt es im Camp Jeep wieder jede Menge Offroad-Action, Gelände-Spass und Entertainment on the Rocks.



Fanfaren und Tusch für den Stargast, den **neuen Jeep Wrangler!**



Am Red Bull Ring zum genießen, der **Jeep Grand Cherokee Trailhawk.**

Hier trifft sich die Jeep-Community im österreichischen Spielberg. Und der Name ist Programm: Vom 13.–15. Juli gehört der Red Bull Ring voll den Jeep-Fans, die aus ganz Europa anreisen werden. Bereits zum 5. Mal findet das Camp Jeep statt. Legendär die Abenteuer, welche die Teilnehmer letztes Jahr in Berlin und zuvor in Barcelona, Lyon oder Parma erlebt haben. Das Camp Jeep ist das grösste Jeep-Treffen in Europa und das europäische Pendant zum Jeep Jamboree, das seit 1953 auf dem Rubicon Trail in der Sierra Nevada/USA stattfindet. Die diesjährigen Camp Jeep-Teilnehmer erwartet wieder das volle Programm: spannende Offroad-Aktivitäten, ausgiebige Testdrives, Food-Village und noch ganz vieles mehr! Zum Beispiel die Jeep Academy: Hier gibt es wie schon in den Jahren zuvor nützliche Offroad-Tipps von Experten.

DAS HIGHLIGHT DES CAMPS ist aber zweifellos der neue Jeep Wrangler. Der Star der Party kann nicht nur vor Ort bestaunt, sondern auch Probe gefahren werden. Wo passt es besser als ihn im offenen Gelände, seinem natürlichen Habitat, zu testen? Dem Wrangler ist auch eine historische Ausstellung gewidmet, welche die bewegte Geschichte dieser Offroad-Ikone zeigt. Passend dazu: Am zweiten Tag des Camps, am 15. Juli, wird ein ganz besonderer Tag in der Geschichte der amerikanischen Marke gefeiert. An diesem Datum im Jahr 1941 wurde mit dem Hersteller Willys-Overland der Vertrag zur Ausstattung des amerikanischen Militärs mit dem Willys MA, dem ersten Jeep überhaupt, unterzeichnet.

DER RED BULL RING ist wie für das Camp Jeep gemacht. Die Event Location verfügt über eine 5 Kilometer lange Rennstrecke, auf der du den Jeep Grand Cherokee Trackhawk in Begleitung eines professionellen Fahrers testen kannst. Abseits vom famosen Race-Track gibt es eine 4x4-Teststrecke sowie eine 550 Hektar grosse Offroad-Spielwiese. ✖

Alle Schweizer Teilnehmer treffen sich am Freitag, 13. Juli zu einer Sternenfahrt. Im Konvoi gehts dann nach Spielberg. Gluschtig gemacht? Dann melde dich hier an: www.campjeep2018.com

WENN STEINE ERZÄHLEN KÖNNTEN...

Ein Roadtrip im VW Amarok
über steile Schotterpisten ins
Hadschar-Gebirge des Sulta-
nats Oman.





weshalb die Unfallzahlen im Land schnell stiegen. Bis es dem Sultan zu bunt wurde und er im Abstand von nur 1'000 Metern Radarfallen installieren liess. Diese stetige Überwachung hält auch das Temperament unseres Amarok-Konvois im Zaum, und daher ist nicht auszuprobieren, wie sich eine Höchstgeschwindigkeit von 200 km/h in so einem hochbeinigen Arbeitsgerät anfühlt.

ALLERDINGS BEMERKT MAN SCHON beim omanischen Tempolimit von 120 km/h, dass der Wagen von der Marke VW Nutzfahrzeuge stammt und entsprechend robust zu Werke geht: Eine



// Der Sultan Quabus ibn Sai'd steckt viel Geld in die Infrastruktur des Landes, **es gibt zum Beispiel ein grosszügiges Strassen-**netz in bestem Zustand. //

man ist der Schauplatz dieses Abenteuers, wir befinden uns in der Ramlat-al-Wahiba-Wüste – 12'500 Quadratkilometer Sand in der Mitte des Landes. Das Sultanat liegt gegenüber vom Iran am südlichen Ufer des Golfs von Oman, der Teil des Persischen Golfs ist. Seit 1970 wird der Oman von einem freundlichen Diktator regiert, der nun 77 Jahre alt und schwer krank ist. Kinder hat er nicht, und die Nachfolge ist offen, denn Sultan Quabus ibn Sai'd ist entschlossen, bis zum Tod zu herrschen.

WAS MAN AUCH AUF DER DURCHREISE bemerkt, ist der hohe Standard, den der Sultan in fast 50 Regierungsjahren geschaffen hat, natürlich auch mithilfe des geförderten Öls. Das Geld steckt zu grossen Teilen in der Infrastruktur des Landes, es gibt zum Beispiel ein grosszügiges Strassen-





// Die Berge des Hadschar-Gebirges wurden vor etwa **100 Millionen Jahren** geformt. Wenn Steine doch nur reden könnten, wir würden so gerne ihren Gesichten lauschen. Was sie wohl alles erlebt haben?

starre Hinterachse mit Blattfedern ist nun mal nicht ganz so feinfühlig wie eine Einzelradaufhängung mit Federbeinen. Dafür kann der Amarok mehr als eine Tonne schleppen, wenn es sein muss, und die Ladefläche bietet ein Volumen von 1'240 Litern – wer noch mehr Gepäck mitnehmen will, kann auch ein Hardtop über die Ladefläche setzen lassen und den Raum deutlich vergrößern.

GANZ IM GEGENSATZ zu diesen eher praktischen Werten steht der sehr kultiviert arbeitende Motor. VW hat auf Kritik der Kundschaft reagiert und für Europa den Vierzylinder ganz aus dem Markt genommen. Mittlerweile gibt es den Amarok nur noch mit einem geschmeidigen Dreiliter-Turbodiesel und sechs Zylindern, in den Leistungsstufen 163, 204 und – ganz neu – 258/272 PS.

DASS MAN DEN MOTOR während der Testfahrt gut arbeiten hört, liegt an dem als Zubehör erhältlichen Schnorchel. Er läuft rechts an der A-Säule entlang und sucht auf Dachhöhe nach Frischluft zur Verbrennung – das hilft bei Wasserdurchfahrten (auf die wir in der Wüste vergeblich hoffen), und im normalen Leben macht es einfach Spass, bei offenem Fenster zu



fahren: Immer wenn der Fahrer aufs Gas tritt, ertönt ein gurgelnd-saugendes Geräusch, herrlich.

WOBEI: IM OMAN IST DER FRÜHLING ausgebrochen, und das Thermometer klettert nun jeden Tag auf 40 Grad – das offene Fenster ist da also keine so gute Idee. Die Einheimischen in ihren hellen, luftigen Dishdashes belächeln ihre hellhäutigen, teils krebsroten Gäste und erzählen, dass es im Sommer auch zwischen 50 und 60 Grad heiss werden könne. Abkühlung findet man nur in den Bergen. Die Amaroktour geht über extrem steile Schotterpisten hoch bis auf 1'700 Meter, und da sind tagsüber angenehme 25 Grad, während es nachts hier im Hadschar-Gebirge auch richtig kühl werden kann.

// Ausser uns sind nur ein paar Kamele unterwegs. Und dann halten wir. Es ist unglaublich still. **Man hat das Gefühl, ganz alleine auf der Welt zu sein.** Wenn man achtsam ist, entdeckt man selbst hier faszinierendes Leben. Wie diesen heiligen Pillendreher mit seiner Dungkugel. Woher er so plötzlich kommt? Keine Ahnung. Aber er hat ein Ziel. Die Kugel wird bald ein neues Zuhause für die noch ungeborene Kinder. //





Alles in allem erweist sich der VW Amarok als teils knorriger, teils eleganter Begleiter, er ist eine Art Kumpeltyp auf vier Rädern. Das Topmodell fährt mit permanentem Allradantrieb und Achtgangautomatik. Ein Reduktionsgetriebe gibt es in diesem Modell aber nicht, dafür übernimmt ein Torsendifferenzial die Kraftverteilung zwischen den Achsen, und die

beiden ersten Gänge sind kürzer übersetzt, als es für die Strasse nötig wäre.

SO HAT DER TOP-AMAROK in der Stadt schon nach kurzer Strecke in den fünften Gang geschaltet, während er im Gelände auch für schwierige Steigungen genug Kraft hat. ✘



// **WARUM:** weil er ein echtes Nutzfahrzeug mit PW-Charakter ist
 // **WARUM NICHT:** weil nur damit "go poschte gah" irgendwie doch unsinnig ist
 // **WAS SONST:** Mercedes-Benz X-Klasse oder einen Ford F-150

// **TECHNISCHE DATEN**
 Viertüriger, fünfsitziger Pick-Up, Länge: **5,32 Meter**, Breite: **1,95 Meter** Höhe: **1,83 Meter**, Radstand: **3,10 Meter**, Lade-flächen-volumen: **2,52 M²**
 // **V6 TDI 3,0-Liter-V6-Diesel, 190 kW/258 PS** bei 3'250-4'000 U/min, maximales Drehmoment: **580 Nm** bei 1'400-3'000 U/min, Achtgang-Automatik, Allradantrieb, Vmax: **xxx km/h**, 0-100 km/h: **x,x s**, Durchschnittsverbrauch: **x,x l/100 km**, CO₂-Ausstoss: **xxx g/km**, Abgasnorm: Euro x, Effizienzklasse x, Preis: ab **CHF xx'xxx**

✘ AUTOGRAMM

Kamera **Canon EOS-1D X**

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

Aktuell **70 mm**

Verschlusszeit **1/640 s**

Brennweite **f 9**

ISO **200**

Ein robuster Lastesel...

...oder doch ein Lifestyle-Pick-up? Der Amarok sucht und findet seinen Platz in beiden Welten. Im Omani-schen Hadschar-Gebirge zeigt er uns seine raue Seite, denn hier muss man robust und zuverlässig sein. Die Berge sind grösstenteils unbewohnt. Es regnet selten und Wasser

gibts nur in den Wadis. Diese Gegend gilt als Paradies unter Geologen, umso mehr, als sie eine der wenigen Stellen auf der Welt ist, wo das Aufeinandertreffen von Erdmantel und Erdkruste an der Erdoberfläche sichtbar ist – was sonst 35 bis 70 Kilometer tief unter der Erde verborgen liegt.





12 Tage
2600 km
6 Nationalparks

Special Trip

SAFARIPUR
CAMPING
ADVENTURE

Begleitet uns
12 Tage durch Kenia!
Selbstfahrer Campingtour
20.01.2019 - 31.01.2019

DABEI SEIN!

safariPur

PSV

pure freiheit pure natur

EINE REISE IN DAS SAFARILAND NUMMER 1 //

Die Abenteurer Romy & Mario von SafariPur
haben Kenia für sich entdeckt.



Romy & Mario, ein reiselustiges Pärchen, die immer für Action und Abenteuer zu haben sind. Ob ein kurzfristiges Wochenende in Kenia, einen Roadtrip durch die USA, eine abenteuerliche Camping-Reise durch Namibia oder eine Offroad- Rally durch Afrika – sie lieben das Reiseabenteuer. Blog: www.reisepur.ch

Entgegen einiger Vorurteile und Warnungen halten die beiden Abenteurer an ihrem Traum fest und buchen das erste Mal eine Safari in Kenia. Die Neugierde auf die Natur, die frei lebenden Tiere und die Kultur war grösser als alle negativen Stimmen zusammen. Mit einer Portion Respekt, grosser Offenheit und viel Vorfreude im Koffer ging es an einem Freitag den 13. los – da kann ja nicht mehr viel schief gehen.

IM REICH DER ostafrikanischen Tierwelt angekommen, beginnt ihre Reise an der Küste Mombasas. Ihr erstes Ziel ist der grösste Nationalpark, der Tsavo Ost. „Die Weite des Parks, die Ruhe und Gelassenheit und die Farben der Natur waren gigantisch.“ In ihrem Land Cruiser mit Aufstelldach

machen sich die beiden auf die Pirsch nach den Big Five: Nashorn, Büffel, Löwe, Leopard und Elefant. Der Tsavo Ost ist übrigens bekannt für seine „roten Elefanten“, die ihre Farbe der roten Erde im Nationalpark verdanken. Weiter gehts über den Tsavo West Nationalpark zum Amboseli Nationalpark, der liegt direkt an der Grenze zu Tansania. Von hier aus hat man den perfekten Blick auf den höchsten Berg Afrikas, den Kilimanjaro. „Am frühen Morgen, als die Sonne aufging und rot hinter dem Kilimanjaro leuchtete, ertönte das Trompeten einer Herde Elefanten. Das war ein magischer Moment“.

DER AMBOSELI IST BEKANNT für seine zahlreichen Elefantenherden. Aber auch Büffel, Nilpferde, Löwen, Leoparden, Geparde, Gnus, Zebras, Impalas und sogar

1. Nummer eins der Big-Five.
2. Survival-Training mit einem Massai
3. Warthog Zähne
4. McDrive in Kenya, sympathisch und viel gesünder
5. Die roten Elefanten aus dem Tsavo Ost

// In ihrem Offroad Fahrzeug begaben sie sich auf **die spannende Suche nach den Big Five.** //

Wildhunde kann man beobachten. Während ihrer gesamten Reise werden sie von Einheimischen freundlich mit einem "Karibu" willkommen heissen. Sie sind neugierig auf ihre Herkunft und tauschen sich gerne mit den Mzungus - den Weissen - aus. Soviel zu den Vorurteilen.

IN ABGELEGENEN DÖRFERN treffen sie auf Maasai Stämme, die ihnen gerne ihr Zuhause und Traditionen zeigen. Die Familien leben in Lehmhütten und ihr Reichtum ist der Besitz ihrer Rinderherde.

Mit ihrer Handwerkskunst und Kreativität gestalten sie liebevoll in detailgetreuer Präzision zahlreiche Holzschnitzereien in allen Varianten. Die Früchte- und Gemüsemärkte leuchten in intensiven Farben. Die Fahrzeuge sind bunt angemalt und aus jeder Ecke ertönt rhythmische Trommelmusik. Die Lebensfreude der Menschen ist ansteckend.

WÄHREND DIESER REISE hat sich eine enge Freundschaft mit ihrem lokalen Guide und dessen Familie aufgebaut. Die Sehnsucht nach Kenia und die Begeisterung



von der Vielfalt des Landes wurde immer grösser, so dass in den Folgejahren zahlreiche Safaris folgten.

2013 BESCHLOSSEN die beiden, ihre Erfahrungen und die Leidenschaft mit anderen zu teilen und gründeten ihre Safarivermittlungsfirma SafariPur. Für 2019 haben sie sich etwas ganz besonders überlegt und bieten erstmalig eine spezielle Selbstfahrertour mit einem Offroad-Mietwagen an.

WENN IHR LUST HABT das SafariPur Team auf dieser abenteuerlichen Reise zu begleiten, meldet euch jetzt an. ✨



SafariPur Camping Adventure 20.–31.1.2019

Perfekt für Beginner: SafariPur nimmt dich mit auf eine **2600 km lange und geführte Selbstfahrer-Mietwagenreise durch Kenia. Nach dem Motto "back to the roots" wird auf Luxus verzichtet und die Abenteurer lassen sich auf die afrikanischen Gegebenheiten ein. Tagsüber kann man auf Wunsch individuell fahren oder sich der Gruppe anschliessen. Spätestens bei Sonnenuntergang trifft sich die ganze Gruppe aber wieder im Camp. Lust auf dieses einmaliges Abenteuer?**

KOSTEN

Gesamtpreis bei 1 Person im Auto: 3900 CHF
Gesamtpreis bei 2 Personen im Auto: 5800 CHF
Gesamtpreis bei 3 Personen im Auto: 7950 CHF
Gesamtpreis bei 4 Personen im Auto: 10'000 CHF

INKLUSIVE
Mietwagen (4x4 Range Rover oder Toyota), 24 Stunden Road Assistance, komplettes Camping-Equipment inkl. Zelt und Schlafsack, Nationalparkgebühren, Campinggebühren, Mahlzeiten, Getränke, erste und letzte Unterkunft Nairobi

EXKLUSIVE
Internationaler Flug (ca. 800 CHF p.P.), Visum (50 USD p.P.), Benzin (ca. 400 CHF) Malariaphylaxe, Trinkgeld, persönliche Ausgaben



Jetzt bis zum 30. September 2018 anmelden unter: www.safaripur.ch/camping-adventure-kenia

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

مقعد ١٠٠٠ ليلة والآن قويت ان اسيرج لارج بيك
قلوبنا كذا ايذا بلقنته بن الصحراء
لنويري مواتي
It's time to have rest, 1000 Nights Camp doesn't need me
anymore, I'm too old to move. Give me a favour and take
a photo with me, you might tell my story.



✖ IMPRESSUM



Demnächst...

Der erste Fahrereindruck vom neuen Volvo V60, der die beiden alten V60 und auch V70 ersetzen wird.

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,
Romy Müller, 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

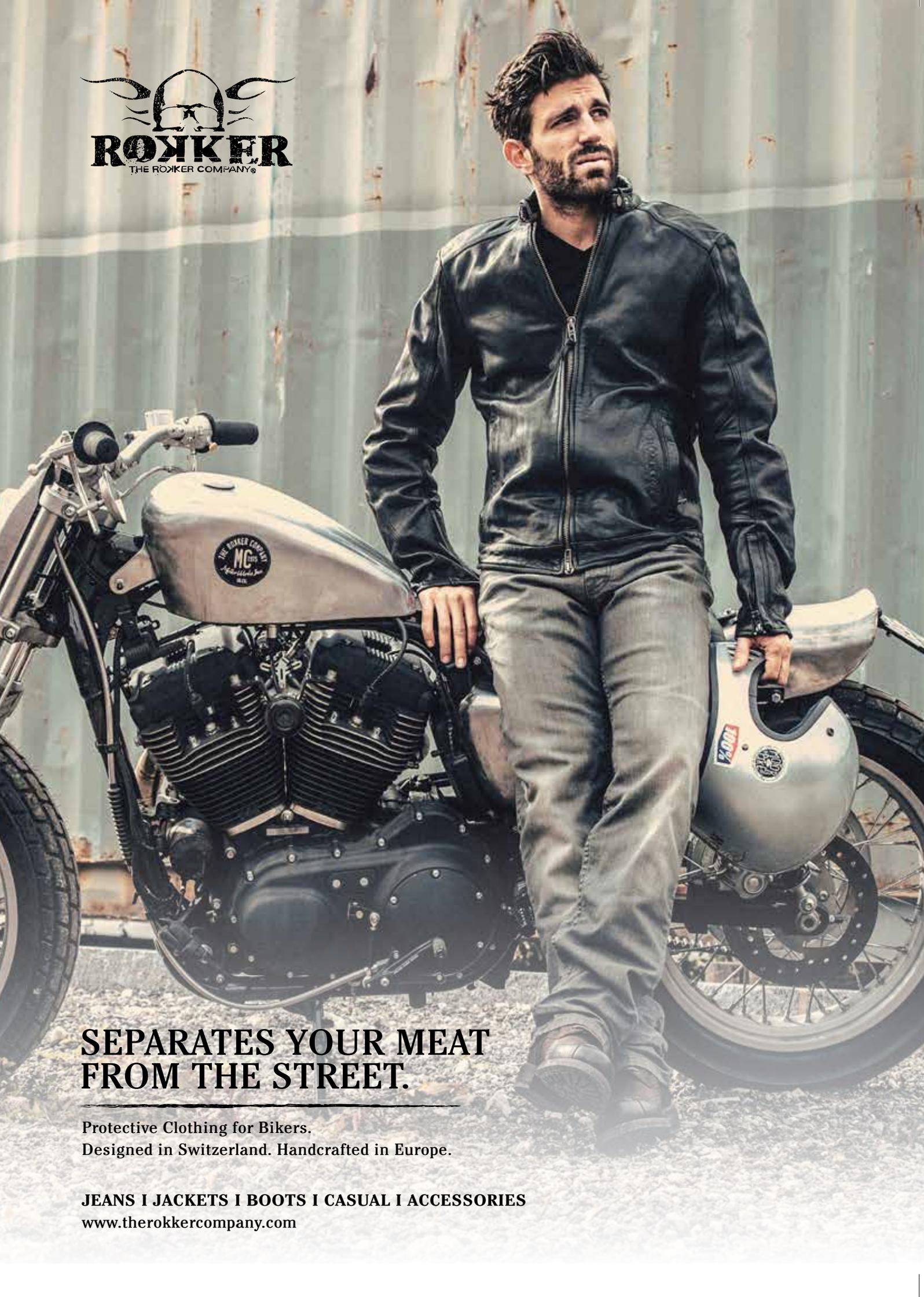
351 Beiträge 13,4k Abonnenten 1.346 abonniert

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

BEITRÄGE

GESPEICHERT





SEPARATES YOUR MEAT FROM THE STREET.

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

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