



SCHWEIZ
ALLRAD
MAGAZIN

#BEST-OF 4x4SCHWEIZ.CH

#08/2018

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

// TITELSTORY:

DER HYUNDAI SANTA FE EIN ASIATE AUF DEM FURKA PASS



// REPORT: SUV Cabrios // NEWS: Seat Leon Cupra ST 370, Audi Q8, BMW X4,
Porsche Taycan, Skoda Sunroq u.v.m. // SPORT: Bentley Bentayga Pikes Peak
// FAHRBERICHT: Maserati GranSport // ELEKTRO: Markenausblick Volvo //

// INHALT

4x4SCHWEIZ / ALLRAD / eMAGAZIN / #08 / 2018

4-15

Mit dem Hyundai Santa Fe auf dem Furka-Pass.



16

Platz für alle im XL-Lexus.

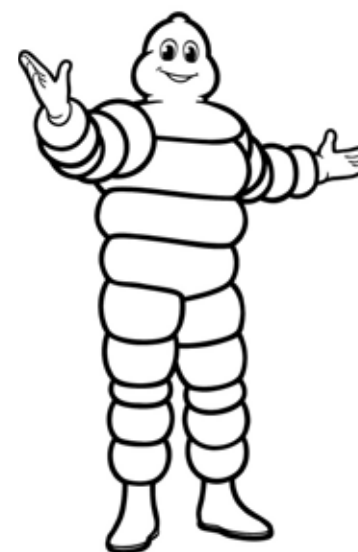
18

Der E-Porsche Taycan kommt.



30

Bentayga rast gen Himmel



38

Markenaußblick Volvo - die Schweden machen ernst



42

Eine italienische Affäre



32

Happy Birthday Bibendum zum 120.

48

2020: VW T-Roc kommt als Cabrio



50

Dream-Cars neu sortiert.



04 TITELSTORY

Der neue Hyundai Santa Fe

16 NEWS

Lexus RX-450hL, Porsche Taycan, Audi Q8, Land Rover Works V8 70th Edition, alle neue Alfas, autonom ins Gälände, Abt RS6-E, Kia Sportage, Skoda Sunroq, Seat Leon Cupra ST 370, BMW X4

30 MOTORSPORT

Bentley Bentayga

32 HISTORY

Michelin Bibendum

38 MARKENANBLICK

Volvo wird elektrisch

42 FAHRBERICHT

Maserati Ghibli GranSport

48 REPORT

SUV Cabrios

52 REPORT

Mercedes Dream Cars

54 AUTOGRAMM

58 VORSCHAU/IMPRESSUM

FEINES AUS FERNOST

Hyundai Santa Fe



Nein, das ist kein deutsches, italienisches oder britisches SUV sondern der All-New Hyundai Santa Fe. All-New, weil bei der vierten Hyundai Santa Fe-Generation wirklich alles neu, besser, sicherer und sowieso viel schöner ist. Aber eins nach dem anderen.



Der neue Hyundai Santa Fe ist ein Hingucker. Nicht nur Autofans schauen dem Santa Fe hinterher und fragen sich, welcher deutsche, britische oder italienische Auto-Hersteller so ein schickes Teil im Angebot hat. Doch weit gefehlt!

DIE SÜDKOREANER WERDEN mit ihren Fahrzeugen in Europa immer beliebter. Insgesamt verkaufte Hyundai zwischen 2001 bis jetzt 1,6 Millionen SUVs in der alten Welt – 400'000 davon alleine vom Santa Fe. In der Schweiz setzte Hyundai bis heute 6032 Santa Fe's ab. Seit Anfang Juli kurvt die vierte Generation des beliebten Offroaders durch die Strassen und verdreht Autofahrern wie Passanten den Kopf. Dabei ist das beste noch nicht mal das Design.

Unter der äusserst gelungenen Karosserie wartet eine ganze Palette an Neuerungen, die man einfach haben muss, sobald man von ihnen gehört hat. Zum Beispiel der Rear Occupant Alert, ein Warnsystem für vergessene Passagiere oder Tiere auf dem Rücksitz. Registriert das Fahrzeug

Bewegungen im Fonds, wenn der Fahrer das Auto bereits verlassen und beim Aussteigen das System nicht via Taste am Lenkrad extra deaktiviert hat, schalten sich sogleich für 30 Sekunden Hupe und Scheinwerfer ein. So können besonders bei grosser Hitze tragische Todesfälle vermieden werden.

EINE WEITERE TECHNOLOGIE, die es sonst nur bei Oberklasse-Autos gegen Aufpreis gibt und Hyundai einer breiteren Käuferschicht zugänglich macht, ist der Ausstiegs-Assistent (Safety Exit Assist). Dieser verriegelt kurzzeitig die Türen, wenn sich beim Aussteigen ein Fahrzeug von hinten nähert und den Passagier gefährden könnte. Auch das wiederum ein Sicherheits-Feature, das Leben retten kann. Und wenn wir schon dabei sind: Im neuen Hyundai Santa Fe gibt es den weiterentwickelten Querverkehrswarner (Rear Cross-Traffic Collision-Avoidance Assist), der den Fahrer bei unübersichtlichen Situationen beim rückwärtigen Ausparkieren nicht nur



//Die **kleinen Helferlein** nennt man bei Hyundai **SmartSense**. Und davon hat der neue Santa Fe eine ganze Menge.//

warnt sondern aktiv bremst, falls sich ein Fahrzeug nähert. Diese kleinen Helferlein nennt man bei Hyundai SmartSense, von dem der neue Santa Fe eine Vielzahl hat. Soviel, dass man beim Aufzählen erst mal tief Luft holen muss: Zum Beispiel der ebenfalls weiterentwickelte Frontalkollisionswarner (Forward Collision-Avoidance Assist), der im Fall eines drohenden Auffahrunfalls das Fahrzeug selbständig zum Stillstand bringt - dank autonomen Notbremsassistent. Neben Fussgänger erkennt das System neu auch Fahrradfahrer. Ebenfalls ein Must-Have ist die Advanced Smart Cruise Control, ein System, das für konstanten Sicherheitsabstand zum Vordermann sorgt. Das beste daran: In einem Stau bremst der neue Santa Fe das Auto selbständig ab und fährt bei Stop and Go-Verkehr auch wieder autonom weiter. Um die Liste der tollen Features mit Standards abzuschliessen: Der neue Santa-Fe hat natürlich ebenso einen Aufmerksamkeitsassistent, ein Fernlichtassistent, eine Verkehrszeichenerkennung und einen aktiven Spurhalteassistent mit drei Modi. Uff.



Natürlich gibt es auch ein 8 Zoll Head-Up- Display, das sogar mit der besten Lichtstärke prahlen kann. Gehen wir nun zum Äussersten, dem gelungenen Design. Die internationalen Design-Teams, von dem Hyundai rund um den Globus welche hat, lieferte beim All-New Santa Fe beste Team-Arbeit ab.

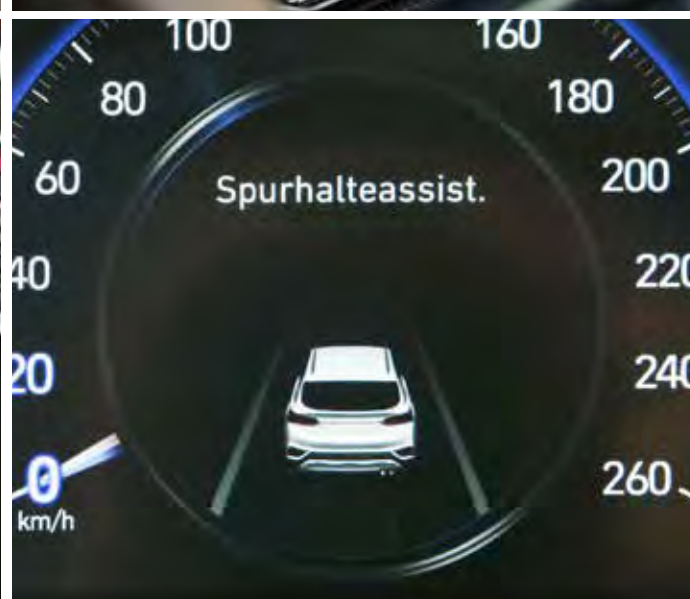
DAS ERSTE, WAS AUFFÄLLT: Die vierte Generation ist wieder gewachsen, um ganze 70 mm in der Länge. Nun bringt es der Hyundai Santa Fe auf stattliche 4,770 m Länge und 1,890 m Breite. Der lange Radstand (2,765 m) und die 19 Zoll grossen Felgen runden die Silhouette zu einem harmonischen Gesamtbild ab, das einerseits nach Abenteuer ruft aber gleichzeitig auch jene Sicherheit bietet, die man sich von einem Familienauto wünscht.



FÜRS ABENTEUER geht im All-New Hyundai Santa Fe noch der eine oder andere Rucksack mehr rein. So ist der Kofferraum ebenfalls gewachsen: um 40 Liter auf 625 Liter. Der neue Santa Fe hat übrigens eine dritte Sitzbank, die komplett versenkbar ist. Mit nur einem Knopfdruck lässt sich neu auch der Zugang dorthin einfacher bewältigen. Den Santa Fe gibt es in der Schweiz momentan nur in der Top-Version (inklusive allem Schnickschnack) mit der stärksten Motorisierung, dem 2.2 CRDi, einem 4WD mit 200 PS und einem Drehmoment von bis zu 400 Newtonmeter. Bei diesem Top-Modell feiert auch die neu entwickelte 8-Stufen-Automatik Premiere.



// 2019 folgt eine **Mild-Hybrid-Variante** mit 48-Volt-System, Anfang 2020 soll es eine **Plug-in-Hybrid-Version** geben. //



SCHON BEIM ERSTEN FAHREINDRUCK durch enge Bergstrassen überzeugt uns die präzise Schaltung. Hinzu kommt die neue Servolenkung, die direkt am Lenkgetriebe greift. So werden die Lenkbefehle des Fahrers schneller und direkter umgesetzt - was beim Fahren merklich mehr Spass macht.

DER SPASS HAT aber auch seinen Preis: CHF 63'900. Dafür ist bei der Top-Version alles drin und dran. Ausser der Metallic- oder MICA-Lackierung, die es gegen einen Aufpreis von CHF 900 gibt. Damit ist der Hyundai Santa Fe immer noch um mehrere Zehntausend Franken günstiger als seine deutschen, britischen und italienischen Offroad-Klassenkameraden.

Wer jetzt ein bisschen enttäuscht darüber ist, dass es den Santa Fe noch nicht als Plug-In Hybrid oder in einer Hybrid-Version gibt: Hyundai ist in finaler Entwicklung dieser Technologien und bietet diese in rund zwei Jahren an. ✖

// **WARUM:** Weil er schick aussieht und für den Preis eine Menge zu bieten hat.
 // **WARUM NICHT:** Weil einem ein kompakteres SUV für den Alltag genügt.
 // **WAS SONST:** VW Tiguan Allspace, Skoda Kodiaq, Kia Sorento, Seat Tarraco, Mitsubishi Outlander

// **TECHNISCHE DATEN**
 Fünftüriges, fünfsitziges Mittelklasse-SUV mit Allradantrieb, Länge: **4,77 Meter**, Breite: **1,89 Meter**, Höhe: **1,68 Meter**, Radstand: **2,77 Meter**, Kofferraumvolumen: **625–1'695 Liter**.

// **Hyundai Santa Fe 2.2 CRDi 4WD AT:**
 2,2-Liter-Vierzylinder-Diesel, **147 kW/200 PS**, maximales Drehmoment: **440 Nm** bei 1.750 U/min, Achtgang-Automatik, Allradantrieb, Vmax: **205 km/h**, 0–100 km/h: **9,3 s**, Durchschnittsverbrauch: **5,8 l/100 km**, CO2-Ausstoss: **152 g/km**, Abgasnorm: Euro 6d, Preis: ab **63'900 Franken**



Der erste XL-Lexus: **RX-450hL**

Endlich Platz für alle: Dank der um 11 Zentimeter längeren RX L-Version können auch Grossfamilien bei Lexus einkaufen.

Zur Familienplanung gehört auch das Auto mit dazu. Was nützt einem ein Fahrzeug, in das nicht alle Kinder reinpassen? Bis anhin gab es für Grossfamilien nur einzelne attraktive Alternativen zum Kleinbus - für viele Autofans immer noch ein No-Go. Damit die Letztgeborenen auch bei Lexus nicht wie WC-Papier im Kofferraum transportiert werden müssen sondern in edlen Sitzen, die sich elektrisch herunterklappen lassen, bietet der Nobel-Japaner mit der verlängerten Version eine edle Alternative. Doch auch in der Langversion des japanischen Premium-SUVs bleibt die coupéhafte Silhouette erhalten, obwohl die Heckscheibe steiler ausge-

legt ist, um auch auf den hinteren Plätze genügend Kopffreiheit zu haben. Dafür fällt jedoch die Dachlinie flacher ab.

Lexus hat die zweite Sitz-Reihe etwas höher angelegt als die dritte. Das gibt mehr Beinfreiheit für alle hinten sitzenden Fahrgäste. Und sollte man doch alleine, dafür mit einem Haufen Fracht unterwegs sein: Wird die dritte Sitzreihe komplett heruntergeklappt, ergibt sich ein flacher Kofferraumboden mit einer Tiefe von 1067 mm. Auch Schwitzen muss man auf den "billigen Plätzen" nicht: Die 3-Zonen Klimaanlage versorgt auch die Passagiere in der dritten Sitzreihe mit individueller Temperatur-Einstellung. Der Preis des Lexus RX 450hL beginnt bei CHF 83'500.-.



DER NAME TAYCAN

bedeutet "lebhaftes, junges Pferd" und stellt damit das springende Pferd des Porsche-Wappens in den Mittelpunkt, das seit 1952 auf jedem Porsche zu sehen ist. Ganz schön selbstbewusst. Aber das muss Porsche auch sein, auf diesem schnell galoppierenden Markt.

Mission E possible: **Porsche Taycan**

Mission E: So heisst die Elektro-Offensive von Porsche. Auftakt macht der Porsche Taycan. Die atemberaubende Konzeptstudie geht nächstes Jahr in Serie.

Porsche Puristen, die noch immer dem Luft gekühlten Heckmotor nachweinen, brauchen jetzt ein extra grosses Taschentuch. Nicht nur, um die Ölflecken ihrer alten 911er aufzuputzen sondern auch um die Tränen wegzuwischen. Denn Porsche setzt voll auf die E-Technologie. Bis 2022 in-

vestiert der Porsche Konzern mehr als sechs Milliarden Euro in die Elektromobilität.

Der Porsche Taycan, der nächstes Jahr in Serie gehen soll, wird der erste seiner Art sein. Und dabei alle anderen in den Schatten stellen. Dafür sorgen zwei permanent-erregte Synchronmotoren (PSM) mit einer Systemleistung von mehr als 600 PS (440 kW). Sie schleudern den Taycan in deutlich weniger als 3,5 Sekunden auf Tempo 100 und in unter zwölf Sekunden auf 200 km/h. Wer

jetzt kommt, das kann ein Tesla auch, dem sei gesagt, das beim Taycan mehrere Beschleunigungsvorgänge direkt hintereinander und ohne Leistungsverlust möglich sind. Ausserdem: Die maximale Reichweite beträgt über 500 Kilometer. Der Allradler verfügt zudem über eine 800-Volt-Architektur und ist für das Laden am Schnellladenetz vorbereitet. Damit lässt sich in rund vier Minuten Energie für 100 Kilometer Reichweite nachladen.





Späte Antwort auf den X6: **Audi Q8**

An der Spitze von Audis SUV-Programm steht seit Anfang Juli der neue Q8. Die Coupé-Ausführung des Q7 setzt auf starke Motoren und edle Ausstattung. Das Coupé fällt flacher (4 Zentimeter) und kürzer (7 Zentimeter) aus als der Q7, da der hintere Überhang verkleinert wurde. Dagegen wuchs die Breite um gut 3 Zentimeter. Im Zusammenspiel mit dem neuen, achteckigen Grill, den zweigeteilten Scheinwerfern und der nach oben gewölbten Frontspange unterhalb gewaltiger Lufteinlässe betont der Q8 seine Position

als Topmodell der Q-Reihe. Zum Start gibt es den Q8 zunächst nur mit einer Motorisierung: Der drei Liter große V6 (286 PS/600Nm) im Q8 50 TDI fährt mit Achtgang-Automatik und einem Riemen-Starter-Generator vor, der anders als ein klassischer Alternator den Motor nicht nur beim Anlassen in Schwung bringt, sondern auch während der Fahrt kurzzeitig mit einem Leistungsschub versorgen kann. Beim Bremsen erzeugt er den dafür notwendigen Strom, den er im 48-Volt-Bordnetz puffert.

Zu den Technik-Highlights

Genug Leistung:
6,3 Sekunden
auf Tempo 100
und 232 km/h
schnell; zwischen
55 und 160 km/h
kann der Q8 ohne
Motorantrieb
segeln.

zählen aktive Luftfederung, Allradlenkung und Scheinwerfer mit HD-Matrix-LED mit je 24 Einzelleuchten. In Sachen Assistenzsysteme bietet der Q8 all das, was heute möglich ist. Anfang 2019 reicht Audi weitere Motoren nach. Eine Plug-in-Hybrid-Version hat der Hersteller schon auf der Auto Show in Detroit im Januar mit dem Q8 concept angedeutet, außerdem gilt das Top-Modell SQ8 als gesetzt. Er wird sich beim SQ7 bedienen und auf den gleichen Vierliter-V8-Diesel mit 435 PS setzen.



Das Leben ist da draussen. Du auch? AB FR. 18'400.-

Ford EcoSport Trend, 1.0 EcoBoost, 125 PS, Fahrzeugpreis Fr. 18'400.- (Katalogpreis Fr. 19'900.- abzüglich Sixty Prämie Fr. 1500.-). Abgebildetes Modell: EcoSport ST-Line, 1.0 EcoBoost, 125 PS, Katalogpreis Fr. 25'500.- plus Optionen im Wert von Fr. 1750.-. Angebot gültig bei teilnehmenden Ford Händlern bis auf Widerruf, spätestens bis 30.9.2018. Irrtum und Änderungen vorbehalten.
EcoSport Trend und ST-Line, 1.0 EcoBoost, 125 PS/92 kW: Gesamtverbrauch 5.5 l/100 km, CO₂-Emissionen 125 g/km, CO₂-Emissionen aus der Treibstoffbereitstellung 29 g/km.
Energieeffizienz-Kategorie: E. Durchschnitt aller verkauften Neuwagen: 133 g/km.



Go Further



Zurück aus dem Ruhestand: Land Rover Defender Works V8 70th Edition

Selbst 70-jährige wollen heute noch aktiv und sportlich sein. Das trifft auch auf den Land Rover Defender zu, der – ganz unerwartet und fitter denn je – aus dem Ruhestand zurückkehrt. 2016 hat Land Rover die Produktion der Offroad-Legende

Defender offiziell eingestellt. Eigentlich dachte jeder: Aus, Schluss, vorbei. Doch die Briten ticken eben etwas anders und bringen eine auf 150 Fahrzeuge limitierte Sonderedition des Defenders mit bulligem V8-Motor. Für lasche 169'000 Euro

Ein 5-Liter Landy mit 405 PS und 515 Nm.

bekommt der geneigte Landy-Fan den schnellsten Werks-Defender aller Zeiten. Zwar gab es Ende der 70er- und Ende der 90er-Jahre schon einmal V8-Versionen vom Defender, allerdings mit deutlich weniger Leistung. Jetzt kommt eine Fünfli-

ter-Maschine mit 405 PS und 515 Newtonmetern Drehmoment zum Einsatz, die ihre Kraft über eine ZF-Achtgangautomatik an alle vier Räder schickt. Die Sprintzeit aus dem Stand auf 100 km/h liegt bei unter sechs Sekunden, die Höchstgeschwindigkeit wird sicherheits- halber auf 171 km/h begrenzt.





Sportwagen und mehr SUV: **Alfa Romeo gibt gas**

Der FCA-Konzern setzt künftig stärker auf Alfa Romeo. Die Traditionsmarke wird in den kommenden Jahren zum Global Player ausgebaut. Dabei sollen auch mehr SUV helfen – aber nicht nur. Neben der Ausweitung des Vertriebs vor allem in den USA und China sollen dabei neue Modelle helfen, insbesondere neue SUV. So planen die Italiener ein grosses SUV oberhalb des Stelvio und am anderen Ende des Spektrums ein Kompakt-SUV.

Am oberen Ende der Skala werden zwei Sportwagen platziert. Zum einen wird es wieder einen GTV

geben, zum anderen zielt ein neuer 8C auf die Kunden von Supersportwagen. Alle Modelle werden als Plug-in-Hybrid elektrisiert sein und damit rein elektrisch fahren können. Das gilt auch für die Nachfolgevarianten von Giulietta und Giulia. Der Kleinwagen Mito entfällt komplett. Der nächste Alfa GTV verfügt über 4 Sitzplätze, Allradantrieb und mehr als 600 PS. Hier soll ein E-Boost für die Spitzenleistung sorgen. Das Coupé dürfte ebenfalls um die 300 km/h schnell sein. Ganz neu im Portfolio wird das grosse SUV im E-Segment sein.

Damit zielt Alfa vornehm-

Der FCA-Konzern setzt künftig stärker auf Alfa Romeo, aus der Alfa wird ein Global Player.

lich auf Kunden in den USA und China, die bislang eher zum Audi Q7 oder zum Mercedes GLS gegriffen haben. Technische Basis dürfte der Stelvio sein, dessen Plattform Spielraum nach oben lässt. Dagegen wird sich das gleichfalls neue SUV in der Kompaktklasse die Gene wohl mit der neuen Giulietta teilen. Allradantrieb dürfte es dank Plug-in-Hybrid elektrisch geben.



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



Autonomes Fahren im Gelände: Britten arbeiten am Selbstfahr-SUV

Glaubt man den vielen Ankündigungen der Autohersteller, werden in einigen Jahren Fahrzeuge ihren Weg von selbst finden. Es wird vor allem darum gehen, Autos fit für den komplexen Strassenverkehr zu machen. Jedoch waren Touren abseits befestigter Strassen, wenn man einmal von militärischen Anwendungen absieht, bislang kein Entwicklungsschwerpunkt. Jetzt hat Jaguar Land Rover (JLR) angekündigt, im Rahmen des britischen Entwicklungspro-

jekts Cortex mit mehreren Partnern auch autonomes Fahren im Gelände auf Level 4 und 5 möglich machen zu wollen. Für dieses Vorhaben haben sich mehrere Partner aus Wissenschaft und Industrie zusammengefunden. Neben JLR gehören dem Konsortium die Universität Birmingham oder das Software-Unternehmen Myrtle AI an. Gemeinsam soll eine sogenannte 5-D-Technologie entwickelt werden, deren Sensorik Informationen aus Kameras, Radar, Lidar, Licht-

Bald möglich auch ausserhalb Strassen: autonomes Fahren auf Level 4 und 5.

sensoren und sogar Mikrofone bündelt. Die Technik soll die Erfassung und Verarbeitung von Informationen in Echtzeit sowie eine Dateninterpretation durch Künstliche Intelligenz erlauben. Dabei berücksichtigt werden auch Wetterkomponenten wie etwa Schnee, Eis, Nebel oder Dreck. Mit physikalischen Tests in britischen Geländeparcours will man Algorithmenentwicklung und Sensoroptimierung vorantreiben.



Abt RS6-E: Das beste aus zwei Welten

Audi-Haustuner Abt Sportsline überrascht mit einem besonderen Fahrzeug: dem RS6-E mit Hybridantrieb und mehr Power als ein Ferrari LaFerrari. Der Audi RS6 ist von Haus aus schon kein untermotorisiertes Auto. Trotzdem hat Audi-Spezialist Abt Sportsline in der Vergangenheit oft genug gezeigt, dass

sich die eine oder andere Pferdestärke noch aus dem V8 rauskitzeln lässt. Nun setzen die Allgäuer noch einen drauf und verpflanzen einen Elektromotor in den Kardan-tunnel des Powerkombis.

Damit der weltweit einzige Hybrid-RS6 die Kraft auch auf die Strasse bringen kann, wurden ausserdem ein

Die kombinierte Leistung von Verbrenner (730 PS) und E-Modul Sätze 1'018 PS und ein maximales Drehmoment von 1291 Nm.

Gewindefahrwerk von H&R sowie Sportreifen auf 21 Zoll grossen Felgen montiert. Letztere werden mit „Aero-Ringen“ verziert, die man aus der Formel E kennt, wo Abt den Einsatz der Audi-Werksrennfahrzeuge übernimmt.



Kia Sportage jetzt auch als Mild-Hybrid.

Kia Sportage: feinjustiert

Nach rund 2,5 Jahren Bauzeit der vierten Generation des Kia Sportage wird dem SUV eine relativ umfangreiche Überarbeitung zuteil.

Wichtigste Nachricht: Kia setzt weiterhin auf den Diesel und stellt für den Sportage zwei neue Selbstzünder bereit. Den 1,7-Liter-Diesel

ersetzen die Koreaner durch einen modernen 1,6-Liter (115 und 136 PS). Beim grösseren 2,0-Liter Selbstzünder mit SCR-Kat setzt Kia erstmals beim Sportage auf ein Aggregat mit 48-Volt-Lithium-Ionen-Batterie und Startergenerator. Dies ermöglicht in Beschleunigungssituationen, etwa beim Überholen auf der Landstrasse, einen zusätzlichen Schub von 16 PS. Gleichzeitig erlaubt das System bei Geschwindigkeiten von unter 30 km/h, etwa beim Ausrollen oder Bremsen, ein Abschalten des Motors.



Enger Zweikampf an der SUV-Spitze: **Toyota RAV4 top**

An der Spitze der weltweiten SUV-Bestsellerliste gibt es einen engen Zweikampf. Nach fünf Monaten liegt der Toyota RAV4 mit 335'076 Neuzulassungen knapp vor dem 331'334-mal verkauften VW Tiguan, wie aus einer Statistik von Focus2Move hervorgeht. Der Honda CR-V, im Vorjahr noch klar vor

dem VW auf Rang zwei, liegt bereits abgeschlagen auf dem dritten Platz. Die Neuzulassungszahl von bislang 276'704 Einheiten dürfte sich im Lauf des Jahres aber noch erhöhen, wenn die aktuelle Generation auf dem europäischen Markt startet. Bislang wurde hier noch das weniger gefragte

**Toyota RAV4 ist
nummer eins SUV
in die Welt.**

Vorgängermodell angeboten. Komplettiert werden die Top Ten der weltweit beliebtesten SUV von Hyundai Tucson, Nissan Qashqai, dem chinesischen Haval H6, Mazda CX-5, Nissan Rogue, Kia Sportage und Baojun 510 von General Motors und dem chinesischen Hersteller SAIC.



Skoda Sunroq: Zu schön um wahr zu sein

Das viertürige Skoda Sunroq Concept wurde von den Azubis der Skoda Academy auf die Räder gestellt. An der 1923 gegründeten Schule in Mladá Boleslav werden die Fächer Elekt-

ronik, Karosseriebau, Lack und Mechanik gelehrt. Entsprechend sauber fällt das Ergebnis aus: Nur das geschulte Auge sieht, dass am Sunroq für einen Serie-neinsatz noch gefeilt werden

müsste. In der durchlackierten oberen Kante des frei liegenden Windschutzscheibenrahmens fehlt die Verschluss-Mechanik für das Verdeck. Und der am Sitz befestigte Gurt mündet in eine etwas unsauber aufgeschnittene Plastik-Abdeckung und ist fix aufgehängt. Für kurze Probefahrt auf abgesperrter Strecke geht es aber auch ohne Automatikgurt. Die Tschechen den stylischen Namen Sunroq schützen lassen, aber der Hersteller macht wenig Hoffnung: Das Segment der SUV-Cabrios ist eine winzige Nische, die Absatzerwartungen gering.



Seat Leon Cupra ST 370: Der Porsche-Killer

Die Fracht im Kombi muss man gut befestigen: Der Seat Leon CUPRA ST 370 beschleunigt in nur 4,5 Sekunden von 0 auf 100 km/h.

Das ABT Motorentuning beschert dem 2.0 Turbobenziners ein sattes Drehmoment von 460 Nm bei 1800-5500 U/min. Das 6-Gang DSG-Getriebe und der Allradantrieb sorgen dafür, dass die 370 PS auf die Strasse

gebracht werden. Und die Brembo Bremsanlage - mit schwarz lackierten Brems-sätteln - hält den iberischen Heissblüter bei Bedarf sicher im Zaum.

Die Kraftkur sieht man dem Leon CUPRA ST 370 auch an. Zur exklusiven Sonderausstattung gehören eine Sportauspuffanlage mit 4-fach Endrohr, 19 Zoll Aluminium Felgen, Heck-

**Der Leon Cupra
ST 370 ist der
stärkste
Strassen-Seat
aller Zeiten.**

diffusor, Seitenschweller und Frontspoiler-Lippe mit Kohlenfaser-Akzenten. Drinnen halten Schalensitze in Alcantara den Fahrer fest im Sattel.

Selbstverständlich ist der Seat Leon CUPRA ST 370 auch alltagstauglich. So gehören sämtliche gängigen Sicherheitsfeatures und Einparkhilfen zum Gesamtpaket.

X3 für Ästheten: BMW X4

Weil der BMW X3 gerade neu aufgelegt wurde, geht auch sein Coupé-Ableger X4 in die nächste Generation. Der edle Bruder des X3 tritt künftig mit einem deutlich höherwertigen Innenraum, neuen Assistenten und modernisierten Motoren an. Den Top-Motor gibt es im erstmals angebotenen M-Performance-Modell M40d.

Das Design lässt den X4 muskulöser auftreten, vor

allem die großen „Nieren“ an der Front und die neuen LED-Scheinwerfer fallen auf. Geblieben sind die kurzen Überhänge vorne und hinten. Insgesamt wird der X4 etwas länger und dadurch geräumiger. Übersichtliche Instrumente der aktuellen Generation geben Aufschluss über Geschwindigkeit und Drehzahl – es bleibt bei mechanischen Anzeigenadeln plus Teilfläche als Display ausgeführt.





RACE TO THE // CLOUDS



Bentley Bentayga rast beim Pikes Peak zum SUV-Rekord – schneller kam bis jetzt keiner in den Himmel.

Als wären es wieder die goldenen 1920er Jahren, als die Bentley Boys alle Rennen gewannen. Mit dem Bentayga Pikes Hill kann Bentley eine weitere Kerbe in die Rekord-Firmengeschichte schnitzen. Mit einem leicht überarbeiteten Serien-SUV gelang es Bentley beim "Race to the Clouds" die bisherige Rekordzeit eines Serien-SUVs um fast zwei Minuten zu unterbieten.

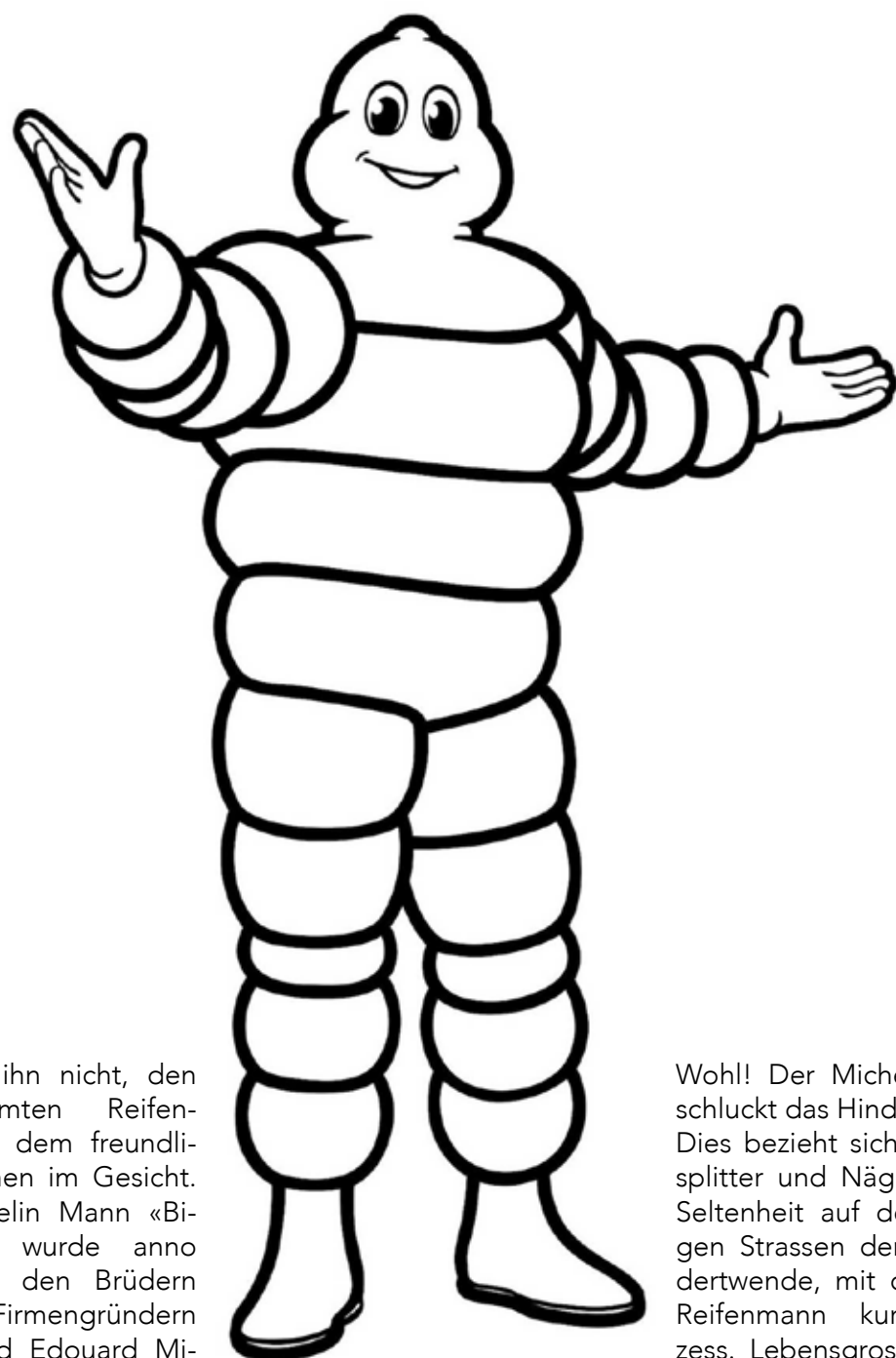
Der zweifache Pikes Peak International Hill Climb-Champion Rhys Millen hetzte die Rennversion des Bentley Bentaygas in 10:49,9 Minuten über die knapp 20 Kilometer lange Piste rauf zum Gipfel. Die 156 Kurven meisterte er mit einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 107 km/h.

Kaufen wollen? Kaufen können: Vom Bentley Bentayga gibt es eine auf 10 Stück limitierte Sonderserie. Die nicht gerade dezente Pikes Peak-Version gibt es ab August zu kaufen. Obwohl der Preis noch nicht bekannt ist, dürfte er bei der anvisierten Käuferschaft eh keine Rolle spielen.

HAPPY BIRTHDAY

Der Michelin Mann feiert
seinen 120. Geburtstag.





Wer kennt ihn nicht, den wohlgeformten Reifenmann mit dem freundlichen Lachen im Gesicht. Der Michelin Mann «Bibendum» wurde anno 1898 von den Brüdern und Firmengründern André und Edouard Michelin und schliesslich von Werbezeichner Marius Rossillon alias O'Galop entworfen. Dies ist die Geschichte eines Markensymbols – von seiner von einem Reifenstapel inspirierten Entstehung, bis zur heutigen Form.

DIE ENTSTEHUNG des Michelin-Mannes aus einem Stapel Reifen liegt auf der Hand. Die beiden Vorreiter der rasant wachsenden Mobilitätsindustrie erkennen in einem Reifenstapel vor einem Messestand die Figur eines riesigen Mannes. Zusammen mit dem Künstler und Werbezeichner Marius Rossillon entwerfen sie schliesslich 1898 das Werbeposter mit dem Titel „Nunc est bibendum“, auf dem der Michelin-Mann zum ersten Mal Gestalt annimmt. Der römische Trinkspruch des Dichters Horaz „Jetzt lasst uns trinken“ löst sich in der Unterzeile auf: „Auf Ihr

Wohl! Der Michelin-Reifen schluckt das Hindernis!“ Dies bezieht sich auf Glas splitter und Nägel – keine Seltenheit auf den staubigen Strassen der Jahrhundertwende, mit denen der Reifenmann kurzen Prozess. Lebensgross feiert er

schliesslich sein Publikumsdebüt am Michelin-Stand des ersten Pariser Automobil-Salons 1898. Seither tritt er auf allen Werbemitteln der Marke in Erscheinung, illustriert technische Informationen zum richtigen Reifengebrauch und steht bis heute bei Messen und auf LKW-Kabinendächern prominent im Mittelpunkt.

NEBEN O'GALOP, der den Michelin-Mann zum Leben erweckt, legen über die Jahrzehnte viele weitere Künstler zeichnerisch Hand an den Reifenmann: Hautot, Grand Aigle, Riz, Cousyn und René Vincent sind nur einige aus den Reihen der Gestalter, die den Michelin-Mann mitprägen. Um eine klare Wiedererkennung zu schaffen, vereinheitlichte Michelin schliesslich das Design und stellte dafür 1920 seinen ersten Vollzeilkünstler im hauseigenen Design-Studio ein.



MICHELIN



// Die Entwicklung des Michelin-Manns ist **eng mit der Geschichte der Automobilindustrie** verknüpft. //

des Körpers klar definiert. Nach und nach bildet sich schliesslich das weltweit unverwechselbare Antlitz hervor: Lächelnd, freundlich und manchmal etwas verschmitzt.

Die Entwicklung des Michelin-Manns ist eng mit der Geschichte der Automobilindustrie verknüpft. So tritt er anfangs wie diejenigen auf, die sich diese neue Form der Mobilität überhaupt leisten konnten: Monokel, Zigarre und Manschettenknöpfe waren fester Teil seines Looks. Als die Automobile immer erschwinglicher wurden, veränderte sich auch sein Aussehen zusehends. Weltweiten Ruhm erlangt der Michelin-Mann bereits 1920. Zusammen mit einem Verkaufsteam reiste er in Lebensgrösse um die ganze Welt, um neue Kunden zu treffen und die Bekanntheit von Michelin zu steigern.

DER DESIGNWANDEL schritt auch später weiter fort, ohne die Tugenden zu vernachlässigen: So zeigt er sich seit 2017 in einer modernen und schlankeren Form, der sympathische und freundliche Charakter bleibt hingegen unverändert. Die Reise von 1898 bis 2018 wird von Michelin im kurzweiligen Zweiminüter sehr hübsch erzählt.

Auch im unternehmenseigenen Museum „L'Aventure Michelin“ feiert der Konzern bis 31. Dezember 2018 mit einer Sonderausstellung die 120-jährige Geschichte seines Markenzeichens. Das Museum ist täglich von 10:00 bis 17:00 Uhr geöffnet, Dienstags von 10:00 bis 22:00 Uhr. In diesem Sinne: À ta santé Bibendum et bon anniversaire! ✖

SCHWEDENS // MEISTER // PROPER

Volvo sieht die massive Elektrifizierung des Antriebs als Lösung für die strengen CO2-Vorgaben im kommenden Jahrzehnt. Der Diesel hat ausgedient.

Thomas Ingenlath, CEO von Polestar, bei der Enthüllung des Polestar 1



// Keine andere klassische Premium-Automobilmarke lehnt sich derzeit in Sachen E-Mobility so weit aus dem Fenster wie Volvo und geht die Elektrifizierung so konsequent an. //

Dass bei einer Fahrpräsentation für uns Autojournalisten, wie jüngst beim Volvo V60, keine kleinen Wasserflaschen aus Plastik mehr in den Türablagen stecken, sondern welche aus Aluminium mit Schraubverschluss und versehen mit dem Namen des Testfahrers, lässt tief blicken: Der schwedische Autobauer scheint es ernst zu meinen mit Nachhaltigkeit, Ressourcen-Schonung und Müllvermeidung. Jüngst vermeldete Volvo, sämtliche Plastik-Einwegartikel bis Ende 2019 aus allen Büros und Kantinen sowie von eigenen Veranstaltungen auf der ganzen Welt zu verbannen. Mehr als 20 Millionen Plastikteile sollen so jährlich durch nachhaltigere Alternativen wie Papier, Zellstoff oder Holz ersetzt werden. Mit dieser Zusage will Volvo die Umweltkampagne für saubere Meere der Vereinten Nationen (UN) unterstützen und den eigenen ökologischen Fussabdruck verbessern.

VOLVOS ZWEITE ÖKO-ZUSAGE betrifft die Modell-Strategie direkt: Die im kommenden Jahr bei uns eingeführte Mittelklasse-Limousine S60 ist das erste Fahrzeug von Volvo, das nicht mehr mit einem Dieselmotor ausgeliefert wird. Konzernchef Håkan Samuelsson sieht es als wenig sinnvoll an, in eine Technik zu investieren, die eine extrem teure und aufwändige Abgasnachbehandlung erfordert. Lieber setzt er das Geld für eine konsequente Elektrifizierung aller Antriebe ein. „Unsere Zukunft ist elektrisch“, sagt Samuelsson und sagt in Bezug auf

die EU-CO₂-Grenzwerte: „Nur mit Diesel sind die 95 Gramm nicht zu schaffen. Wir werden Autos mit Verbrennungsmotoren auslaufen lassen.“ Damit sind mittelfristig auch Benziner gemeint. Sie wird es bis dahin nur noch als Mild-Hybrid mit 48-Volt-Modul sowie in Kombination mit einem Plug-in-Hybrid geben. Ziel sind die reinen Elektroautos. Sie sollen bereits ab 2025 die Hälfte aller neu produzierten Volvos ausmachen. Für den gleichen Zeitraum verspricht Volvo in all seinen Werken – das jüngste wird diesen Monat in Charleston im US-Bundesstaat South Carolina eingeweiht – eine klimaneutrale Fertigung. Das Motorenwerk im schwedischen Skövde arbeitet bereits seit Januar 2018 klimaneutral. Weitere Werke besitzt Volvo in Göteborg, Gent (Belgien), Chengdu, Daqing und Zhangjiakou (China). Zudem werden Karosserieteile in Olofström (Schweden) gefertigt.

ANFANG NÄCHSTEN JAHRES werden bereits sieben Plug-in-Hybride in den Showrooms stehen. Für Ende 2021 sieht CEO Samuelsson fünf Elektroautos im Portfolio, drei werden das Volvo-Emblem im Grill tragen, zwei zur neu gegründeten Marke Polestar gehören. Polestar spielt dabei die Vorreiterrolle: Nach dem bekannten Plug-in-Hybrid-Coupé mit dem Namen Polestar 1 (2019) folgt Anfang 2020 das erste BEV, genannt Polestar 2. Es dürfte sich dabei um einen kompakten Crossover handeln. Polestar 2 steht auf der zusammen mit der chinesischen Mutter Zhejiang Geely Holding entwickelten CMA-Plattform (Compact Modular Architecture). Diese bildet die technische Basis für alle zukünftigen kompak-

ten Elektromodelle, während die weiterentwickelte SPA-Plattform elektrische Varianten bis hoch zum grossen SUV XC90 möglich macht.

DIE GESAMTE BATTERIE- und Antriebstechnik steckt Volvo in bestehende und noch kommende Baureihen. Eine davon wird die Nachfolgegeneration der 40er-Serie sein. Ein V40 in gewohnter Form ist nicht mehr geplant. Man vermeidet, in dieser Klasse gegen Mercedes A-Klasse, Audi A3 und 1er BMW auf konventionellem Wege zu konkurrieren. Vorstellbar ist daher neben elektrifizierten Versionen auch ein reines Elektroauto, im Design ein sportlicher Mix aus SUV und Coupé. Zuvor wird Volvo seinen XC40 vollständig elektrisieren. Als erforderlich sieht Samuelsson eine Reichweite von 500 Kilometern an, was derzeit Batterien mit einer Kapazität von 80 kWh nach sich ziehen würde. Technisch sollte dies kein Problem darstellen. Schon im Opel Ampera-e stecken 60 kWh. Seine Zellmodule bezieht Volvo derzeit von LG Chem aus Korea. Profitieren wird von der CMA-Plattform auch die chinesische Schwester Lynk & Co., die Premiummarke von Geely. Volvo baut die Autos für Lynk & Co. momentan in China. In einem zweiten Schritt soll auch eine Fertigung in Gent (Belgien) vorbereitet werden, um Lynk & Co. den Eintritt in Europa zu erleichtern. Vom Band könnten dann, je nach Produktionsstart, ausschliesslich rein elektrische Fahrzeuge rollen. Mit Verbrennungsmotoren dürfte sich Lynk & Co. schlauerweise nicht mehr abgeben. Verkauf, Service und Wartung würden über die Volvo-Händler laufen. ✨



// EINE ITALIENISCHE Maserati Ghibli GranSport .. AFFÄRE

Kann man einen
Maserati Ghibli noch
schöner machen? Ja. Und
noch schneller.
Und noch lauter. Und
noch unvernünftiger.



Leidenschaft ist unvernünftig. Der neue Maserati Ghibli GranSport ist die pure Unvernunft, wie ein Relikt aus einer Zeit, in der Männer noch Männer sein durften. Sämtliche Sorgen über Klimawandel oder Nachhaltigkeit lösen sich in Abgase auf, sobald man den Motor startet. Das innere Kind schreit vor Freude, wenn das erste Mal der 430 PS starke Sechszylinder-Motor aufheult. Besonders kindisch im Sportmodus: Der Maserati Ghibli GranSport röhrt dann am Rotlicht wie ein brünftiger Elch auf Stereoid, um dann beim Beschleunigen in ein böses Fauchen überzugehen und beim Schalten ein Donner-Bollwerk zündet, das ein bisschen so tönt als brenne eine chinesische Feuerwerks-Fabrik.

MAN MÖCHTE GERNE kritisch sein oder wenigstens objektiv bleiben, was nicht geht, weil schon lange das innere Kind das

Steuer übernommen hat. Und die Grenzen ausloten will. Dank dem Allradantrieb ist keine Kurve zu eng - jede einzelne nimmt der GranSport glatt wie ein Buttermesser. Dumm nur, dass die Paddels nicht mit dem Lenkrad mitgehen, was das Schalten aus Kurven zur Fingerakrobatik macht. Sonst wird der Automat zum Spielverderber und schaltet sich ein. Auch den gediegenen Bruder vom GranSport will man gerne stets im roten Drehbereich fahren - immer voll am Gas und voll in den Bremsen. Wie ein 12-Jähriger an einer Play-Station.

NATÜRLICH KANN MAN den GranSport auch normal und einigermaßen ökologisch fahren. Im D-Modus, zum Beispiel, mit sanftem Fuss am Gas. Aber man will das einfach nicht, sondern selbst die Paddels tippen und Dirigent des Klangorchesters sein, das man mit seinem rechten Fuss befeuert.

Achtung: Dieser Artikel enthält fast keine technischen Details und ist überhaupt nicht objektiv.

KÖNNEN AUTOS GLÜCKLICH machen? Die Antwort lautet: Ja, dieses schon. Der Adrenalinschub, wenn man in 4,7 Sekunden von 0 auf 100 km/h katapultiert wird, macht süchtig. Weil, nicht still und leise wie in einem Tesla sondern laut und brachial wie in einem Kampf-Jet. Können Autos den Charakter verderben? Ja. Schon auf den ersten Metern pfeift man auf alle Werte, welche die Welt zu einer besseren machen würden.



// **WARUM:** weil eher selten anzutreffen, Statement gegen den Mainstream

// **WARUM NICHT:** die Mitbewerber machen vieles besser

// **WAS SONST:** Was Jaguar, Volvo, BMW, Audi, Mercedes oder Porsche so an Limousinen im Angebot haben

// TECHNISCHE DATEN

Viertürige, fünfsitzige Limousine mit Allradantrieb, Länge: **4,97 Meter**, Breite (mit Aussenspiegeln): **2,13 Meter**, Höhe: **1,46 Meter**. Radstand: **3,00 Meter**, Leergewicht: **1875 kg**, Kofferraumvolumen: **500 Liter**.

Sechszylinder-Benziner mit Twin-Turbo, Hubraum: **2979 cm³**, **316 kW/430 PS**, maximales Drehmoment: **550 Nm** bei 1750-5000 U/min. Vmax: **286 km/h**, 0-100 km/h in **4,7 Sekunden**, Durchschnittsverbrauch: **9,6 l/100 km**, CO₂-Ausstoss: **223 g/km**, Preis ab **109'650 Franken**

21 Liter Verbrauch? Wen kümmert's. Tempo 80? Es reicht ja, wenn sich die anderen daran halten. Lärmbelästigung? Pfff, nicht bei diesem Sound. Mit den rund 110'000 Franken Basispreis könnte man in Afrika ein ganzes Dorf bauen. Aber afrikanische Dörfer gibt's leider nicht mit 21 Zoll-Felgen.

KEINE FRAGE: Gutmenschen werden den Maserati Ghibli GranSport auch nach dem Beauty- und Leistungslifting nicht kaufen. Dieses Auto umgibt vielmehr die sexy Aura der Verruchtheit wie ein cooler Gangster in einem Guy Ritchie-Film. Oder ein skrupelloser Geschäftsmann, dem man alles zutraut. Und das merkt man. Keiner will sich mit einem anlegen. Langsam-Fahrer stellen den Blinker, wenn sie einem im Rückspiegel sehen. Die überarbeitete Frontpartie des Ghibli GranSport ist so einschüchternd, dass man sogar Vortritt bekommt, obwohl man gar keinen hätte.

WER SICH IN DIE belüfteten Sitze schmiegt, wird vom GranLusso umschlossen wie ein perfekt sitzender italienischer Anzug. Die Unvernunft übermannt dann wie es eine Affäre tut.

So müssten jetzt eigentlich technische Details folgen, welche die Potenz des Ghibli GranLusso in Zahlen fassen. Aber was sagen schon Zahlen über Leidenschaft! Ein Auto für Männer, die noch echte Männer sind. Oder wenigstens wieder Buben sein dürfen – für einen kurzen Moment. ✖



// SONNIGE STILBLÜTEN: 5 NACH OBEN OFFENE SUVS

Musste das wirklich sein? Diese Frage haben sich nicht wenige gestellt, als Land Rover das Evoque Cabriolet präsentierte. Doch der Freak kommt an. Und er ist nicht allein, denn die nach oben offene Allradscene ist vitaler und facettenreicher als man vielleicht meinen möchte.



Gilt vielen als misslungener Versuch, hat aber in den USA seine Fangemeinde: Nissan Murano CrossCabriolet.

Der in den USA bis vor kurzem angebotene Nissan Murano CrossCabriolet galt als Lachnummer. Doch dieses Negativbeispiel konnte eigenwillige Engländer nicht davon abhalten, den Evoque ebenfalls in einer Stoffdach-Version aufzulegen. In gewisser Weise ist dieses Land-Rover-Modell auf dem Schweizer Markt einzigartig, doch so ganz allein ist dieser schräge Typ auch wieder nicht.

Eigentlich hätte man es für einen Aprilscherz halten wollen, doch Land Rover war es im Frühjahr 2016 wirklich ernst damit, den erfolgreichen Evoque mit einer dritten Baureihe zu adeln. Die zweitürige Stoffdach-Variante kam auf den Markt und übertraf sogleich die vorsichtigen Erwartungen. Der Erfolg hat mehrere Gründe: Das Auto erregt Aufmerksamkeit, ist in Hinblick auf die Proportionen sogar stimmig und zudem noch alltagstauglich selbst im Familienbetrieb. Ob als Lifestyle- oder Alltagsgefährte – der Stoffdach-Landy taugt für beides. Und er macht Spass, denn wer sonst bietet Cabrio-Freuden auf derart hohem Niveau? Der Jeep Wrangler ist sogar ein Urgestein der nach oben offenen Offroad-Szene. Streng genommen handelt es sich hierbei weniger um ein SUV als um einen Geländewagen, doch wie alle

Nach über 30 Jahren hat Mercedes erst 2013 die Cabrio-Version der G-Klasse eingestellt.



Eine Ikone der offenen Allradszene: Jeep Wrangler

Allradler wird auch er in der Regel auf Asphalt bewegt. Und auf Wunsch ist das eben auch ohne Dach möglich. Das war schon vor über 30 Jahren mit der ersten Wrangler-Generation der Fall, der ganz in der Tradition des Willys MB auch mit Softtop gebaut wurde. Diesem Prinzip blieb der kauzige Ami auch in den Nachfolge-Generationen treu. Allerdings setzt Jeep mittlerweile auf eine sogenannte Dual-Top-Lösung, die dem Nutzer die Wahl zwischen Hardtop und Stoffdach lässt. Auf dieses Prinzip der zwei Dachvarianten setzt auch die eben präsentierte Neuauflage des Wrangler JL. Und wie bisher wird es den Wrangler weiterhin mit zwei und vier Einstiegstüren geben, was die US-Ikone übrigens zum einzigen viertürigen Cabriolet am Markt qualifiziert. Apropos Türen: Eine Besonderheit des Wrangler ist, dass sich diese vergleichsweise leicht ausbauen lassen, wodurch man das Frischluft-Feeling noch extremer genießen kann. Rechtlich bewegt man sich ohne Türen zwar in einer Art Grauzone, aber prinzipiell ist es möglich. Die umklappbare Windschutzscheibe muss hingegen im öffentlichen Verkehr aufgestellt bleiben.

ÄHNLICH KAUZIG WIE DER JEEP ist der Suzuki Jimny als Cabriolet. Viele Jahre wurde diese Version gebaut, allerdings 2012 eingestellt. In diesem Fall bietet der kleine Allradler eine einfache Stoffpelle, die eher als Notverdeck taugt. Doch wird diese entfernt, kann man sich in diesem Bonsai-SUV von der Sonne verwöhnen lassen.

WENN MAN DIE MIT DEM JIMNY in gewisser Weise seelenverwandte G-Klasse von Mercedes

als Cabriolet kaufen will, muss man um einiges tiefer in den Hosensack greifen. Über mehrere Jahrzehnte wurde die Softtop-Version parallel zum geschlossenen G angeboten, doch 2013 war nach 34 Jahren endgültig Schluss. Die letzten 200 in einer sogenannten „Final Edition“ unters Volk gebrachten Exemplare werden heute als Sammlerobjekte besonders hoch gehandelt. Mercedes hat sich entschlossen, die G-Klasse nicht mehr in der Kurzversion zu bauen, die als Basis für das Stoffdach-Derivat diente. Allerdings: Ein Hingucker war das G-Cabrio leider nie.

FÜR 2020 HAT VW OFFIZIELL ebenfalls ein SUV-Cabriolet auf Basis des kompakten T-Roc angekündigt. Im Prinzip wird es sich dabei um ein Golf-Cabriolet handeln, allerdings eines mit einer höher bauenden und Robustheit versprechenden Karosserie. Das Lifestyle-Mobil wird damit die lange Produktions-Tradition offener VW-Modelle aus Osnabrück fortführen, wo der offene T-Roc entstehen soll. Eine erste Skizze deutet an, dass es sich um eine zweitürige Variante mit einem langgezogenen Stoffdach handeln wird. ✨



Soll 2020 kommen: VW T-Roc als Cabriolet.



Kleine Allradler mit Stoffdach haben bei Suzuki eine lange Tradition. Das Jimny Cabrio wurde 2012 allerdings eingestellt.

MERCEDES SORTIERT SEINE DREAM CARS NEU



Mercedes-Benz E400 Cabrio 4Matic vor
„Die Halde“ im Schwarzwald

Dieter Zetsche deklarierte 2016 als das Jahr der „Dream Cars“. Der Daimler-Chef meinte damit in erster Linie eine Reihe von Cabriolets, mit denen der Stuttgarter Autobauer in besagtem Jahr sein Portfolio erweiterte.

Die Offensive hatte es in sich. Nie zuvor konnte der Kunde aus mehr offenen Modellen mit Stern auswählen, vom kleinen SLC-Roadster bis hin zum luxuriösen Mercedes-Maybach Cabriolet. Sieben sind es insgesamt. Weltweit existiert kein anderer Autobauer, der eine grössere Cabrio-Palette in die Verkaufsräume stellt. Mercedes kann es sich leisten. Die Premium-Marke fährt momentan die höchsten Umsätze und Gewinne ihrer Geschichte ein. Aber: Sind so viele Cabrios wirklich sinnvoll? Gibt es Überschneidungen? Liegen manche Modelle zu dicht beieinander? Auch wirtschaftlich dürften sich einige der Modelle im Grenzbereich bewegen. Ein hoher und teurer Fertigungsaufwand steht meist nur relativ geringen Stückzahlen gegenüber.

DIE WELT DER OFFENEN Autos ist eine spezielle. Einst begann mit ihnen die Mobilität. Bis weit in 90er-Jahre des vorigen Jahrhunderts galten Cabriolets stets als etwas Aussergewöhnliches: Die Beaus der Boulevards. Ihre Bedeutung als Statussymbol aber hat an Glanz verloren, heute dienen vorwiegend grosse SUV diesem Zweck. Nicht umsonst hat die Mercedes G-Klasse einen so grossen Erfolg: Vergangenes Jahr wurden mehr als 20'000 Stück verkauft, ein Allzeithoch in der Historie dieser Baureihe. Davon kann ein bestimmter Roadster im Mercedes-Portfolio nur träumen: der SL. An ihm lässt sich recht eindrucksvoll das sinkende Interesse an Cabriolets ablesen. Einst war er mit mehr als 10'000 Einheiten der in Deutschland meistverkaufte Roadster. Vergangenes Jahr entschieden sich noch gerade einmal 576 Käufer für ihn. Nicht ganz schuldlos daran dürfte die Optik der mittlerweile sechsten Generation sein. Obwohl Mercedes recht fortschrittlich auf eine Voll-Aluminium-Karosserie setzte, nutzte das Design damals nicht die Chance, einen vom Vorgänger sofort zu unterscheidenden Roadster auf die Räder zu stellen – was bis dahin stets der Fall war. „Die Silhouette des SL gab im Wesentlichen sein versenkbares Hardtop vor“, sagte Steffen Köhl, damals Leiter Advanced De-

sign, Ende 2011 bei der Vorstellung des SL im kalifornischen Carlsbad, „und wir haben nicht vor, dies zu ändern.“ Jetzt allerdings sehr wohl. Der Design-Direktor Gordon Wagener will keine Hartschalen-Dächer mehr. Und so bekommt der nächste SL ein klassisches Verdeck, wie es zuletzt der R 129 (Debüt 1989) hatte. Kunden dürfen sich zudem wieder über einen „richtigen“ Kofferraum freuen. Einig ist man sich in Stuttgart auch über die Positionierung des SL. Er soll als 2+2-Sitzer den komfortorientierten Cruiser spielen, während der AMG GT Roadster den sportlichen Part übernimmt. Stimmen die Gerüchte, wird sogar die Entwicklung des SL in die Hände der Performance-Tochter aus Affalterbach gegeben. Dabei soll der SL nicht auf der MRA (Mercedes Rear Wheel Architecture), sondern auf Modulen des GT aufbauen, ohne aber dessen Transaxle-Prinzip zu übernehmen. Statt einer Voll-Aluminium-Karosserie wird es vermutlich eine Hybrid-Mischbauweise geben. Zu rechnen sein könnte mit dem neuen SL 2021. Zeitlich reif für einen Generationswechsel wäre nach sieben Jahren der SLK, heute SLC genannt. Doch selbst Erbkönigjäger haben noch keine getarnten Fahrzeuge vor die Linse bekommen. Das lässt den Schluss zu, dass der kleine Roadster – bei uns hatte er voriges Jahr 266 Neuzulassungen (Quelle: Auto.swiss) – womöglich keinen Nachfolger bekommt. Das Segment ist derzeit schwierig zu bedienen. Intern gab es hierzu in einem sehr frühen Stadium Überlegungen, vielleicht ein Roadster-Derivat auf Basis der MFA2-Plattform (A-Klasse) zu konzipieren, ähnlich nach dem Prinzip wie es Audi beim MQB-A macht. Hier teilen sich A3 und TT eine Architektur. Doch bei Mercedes ging der Daumen letztlich nach unten. Frontantrieb und die damit verbundenen Proportionen des Autos würden nicht zur Philosophie eines SLC passen, hiess es aus Entwicklerkreisen.

IN DIE GLEICHE RICHTUNG zielt die diskutierte offene Version der jüngst vorgestellten A-Klasse. Ein Cabrio geisterte zwar hin und wieder durch die Medien. Doch hierzu gibt es ein klares Nein aus Stuttgart. Zu aufwendig, zu wenig Synergie-Effekte, zu viele Individualteile, zu geringe zu erwartende Stückzahlen. Selbst VW hat sich mit dem Golf Cabrio aus der Szene verabschiedet. Dass es bei der Präsentation des grössten offenen Mercedes, der Maybach-Variante der S-Klasse, bereits hiess, man wolle die Anzahl der Cabriolets wieder verringern, nicht jedes Modell bekäme einen Nachfolger, könnte die S-Klasse selbst treffen. Zum einen fahren der zukünftig 2+2-sitzige SL und das grosszügig geschnittene Cabrio der E-Klasse zu nah an der offenen S-Klasse. Zum anderen ist der weltweite Markt sehr begrenzt. Kunden in China und Asien im Allgemeinen mögen Cabrios prinzipiell nicht. Und die amerikanische Oberschicht lässt sich gern den Wind in einem Bentley Continental oder Rolls-Royce Drophead um die Nase wehen. ✖



Kamera **Canon EOS-1Ds Mk III**
Linse **Canon EF 100–400 mm f/4.5–5.6**
L IS USM
Aktuell **150 mm**
Verschlusszeit **1/320 s**
Brennweite **f 5,0**
ISO **320**

Take me to the moon

Arctic Trucks: Der 1990 gegründete 4x4 Spezialist aus Reykjavik, Island ist mittlerweile berühmt für seine Heavy Duty Truck, wie hier der Toyota Hilux. Aktuell sind gerade mehrere 4x4 und 6x6 Arctic Trucks auf einer Südpol-Operation im Einsatz. Respekt. Dieses Foto hier entstand auf Island, wo man

www.arctictrucks-experience.com/car-rental/

die Arctic Trucks für eine Tour mieten kann. Mit den 38 Zoll Reifen muss man sich auch keine Sorgen machen, damit kommt man überall hin. Fluss? Kein Problem. Weiche Vulkanasche? Easy. Und falls man es lieber nicht allein machen mag, kann man hier auch 3, 4 oder 6 Tagestouren buchen:

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...

Die Pick-ups boomen und die X-Klasse von Mercedes-Benz ist sowas wie der bärtige Hipster in der hiesigen Pick-up-Szene.



IMPRESSUM

4x4Schweiz.ch ist das führende Allrad-Magazin der Schweiz. Mit interessanten News zu allen Marken, spannenden Reisen, Testberichte, aktuelle Events und 4x4-Clubs in der Schweiz.



Herausgeber
4x4 Schweiz AG
Hegibachstrasse 36
8032 Zürich

Chefredaktion:
Sascha Knauer

Art-Direction:
Vesa Eskola

Mitarbeiter dieser
Ausgabe:
Martin Schmitt, Jürg Zentner,
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



367 Beiträge

13k Abonnenten

1.429 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

MARKIERT

