



SCHWEIZ
ALLRAD
MAGAZIN

#09/2018

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



// TITELSTORY:

MIT VOLVO XC60 & MINK-CAMPER DURCH ISLAND

// HISTORIE: Mitsubishi feiert 80 Jahre 4x4 // NEWS: Ford Ranger Raptor, Peugeot Rifter, John Deere Gator, Continental Taraxa Gum u.v.m. // PEOPLE: Thurgauer auf dem Balkan Express // FAHRBERICHT: Mercedes X-Klasse // REPORT: Teardrops

// INHALT

4x4SCHWEIZ / ALLRAD / eMAGAZIN #09 2018

4-19

No sleep till Reykjavic.



20

Rebel for Life: der neue Jeep Renegade

22

Peugeot Rifter bald mit 4x4



Ohne tanken bis zum Timbuktu: der Explorer XPR440

34



36

Mitsubishi: 80 Jahre auf allen Vieren.



44

Gutes getan: im Galloper über den Balkan

48

Mercedes-X: Ein Hipster mit handfesten Qualitäten.



56

Audi TT auf Ahnenreise



62

Teardrops in the sun.



04 TITELSTORY

No sleep till Reykjavic: Ein fantastischer Roadtrip von Transa mit dem Volvo XC60 und dem Mink-Camper.

20 NEWS

Jeep Renegade, Peugeot Rifter 4x4, Automarkt Schweiz, Ford Ranger Raptor, Lkw-Platooning, John Deere Gator, Honda NSX, Continental Löwenzahnreifen, VW eT6

34 OVERLANDER

Earth Explorer XPR 440

36 HISTORY

Mitsubishi feiert 80 Jahre 4x4

44 PEOPLE

Zwei Thurgauer in friedlicher Mission auf dem Balkan

48 FAHRBERICHT

Mercedes X-Klasse
Skoda Kodiaq Sportline
Audi TTS

62 REPORT

Teardrops Lifestyle Caravans

66 AUTOGRAMM

70 VORSCHAU/IMPRESSUM

NO SLEEP TILL REYKJAVIK

Die Vulkaninsel im Nordatlantik ist wunderschön – aber in der Hochsaison auch hoffnungslos überlaufen. Wer sich jedoch mit der Mitternachtssonne verbündet und die Nacht zum Tag macht, kann auch weiterhin die absolute Magie Islands erleben – wie dieser Selbstversuch zeigt.





Es war einmal ein Vulkan mit dem unaussprechlichen Namen Eyjafjallajökull. Sein Ausbruch legte 2010 europaweit den Flugverkehr lahm und brachte Island weltweit in die Schlagzeilen. In Kombination mit dem Finanzcrash von 2008, der die Krone zuvor in den Keller geschickt hatte, registrierten die Seismografen fortan einen bis heute nicht versiegenden Strom an Touristen aus aller Welt. Über 2,3 Millionen sollen 2017 das «Gran Canaria am Polarkreis» besucht haben. Bei 235'000 Einwohnern wohlgemerkt. Besonders die Naturschönheiten an der Südküste haben unter diesem Besucheransturm bereits sichtbar gelitten. So musste etwa die ohnehin sehr beliebte Schlucht mit dem unaussprechlichen Namen Fjaðrárgljúfur weitestgehend gesperrt werden, nachdem Teenieschwarm Justin Bieber diese in seinem Musikvideo «I'll Show You» als Fototapete genutzt hatte. Allein wie er darin jenseits aller Trampelpfade durchs Moos kullert, treibt den ansonsten sehr ausgeglichenen Isländern noch heute die Zornesröte ins Gesicht. Aber deshalb Island künftig von der Bucket List streichen? Mitnichten. Es braucht nur ein paar einfache Tricks und schon kommt einem Island wieder vor wie ein Land vor unserer Zeit, in dem allein die Natur das Sagen hat.

ZUNÄCHST EINMAL VERHALTE MAN SICH komplett antizyklisch. 80 Prozent aller Touristen folgen ausgetretenen Pfaden und haben für den Abend eine Unterkunft gebucht, so dass sie spätestens um 20 Uhr von der Strasse sind. Unser Plan lautet daher wie folgt: Wir reisen und wandern nachts und schlafen am Tag. Am besten funktioniert dieser Plan Mitte Juni, wenn die Sonne nahezu ununterbrochen scheint und auf den Sonnenuntergang um ein Uhr bereits um zwei Uhr der Sonnenaufgang folgt. Dass dieses Vorhaben einen kleinen Haken hat, merken wir erst

vor Ort, doch dazu später mehr. Wer drei Wochen Zeit hat, kann zudem noch ein weiteres Ass spielen: die An- und Rundreise mit dem eigenen Auto. Ab der Nordspitze Dänemarks fährt einmal die Woche eine Autofähre mit Abstecker über die Färöer-Inseln in vier Tagen nach Seyðisfjörður an der Ostküste Islands. Beim Blick auf den Fährtarif kommt, je nach Wahl der Kabine, anfangs ein leichtes Schwindelgefühl auf, doch setzt man anschließend Flug- und Mietwagenpreise in Relation und bedenkt, dass man zudem noch einiges mehr an Proviant und Ausrüstung als im Flieger mitnehmen kann, kippt das Pendel schnell zugunsten einer kleinen Kreuzfahrt durch den Nordatlantik. Nur die Seekrankheit, die sollte man dafür tunlichst zu Hause lassen. Regel Nummer drei: Wer Island auch fern der geteerten Ringstrasse N1 erleben will – und wer will das nicht – sollte unbedingt ein robustes wie komfortables Allradfahrzeug mit erhöhter Bodenfreiheit wählen.

DAS TÜPFELCHEN auf dem i fügen wir jedoch erst vor Ort hinzu: den Mink. Erdacht haben den Mink Camper die Isländer **Kolbeinn Björnsson** und **Ólafur Gunnar Sveinsson**. Ihre Idee war es, den klassi-



// Unser erstes Ziel **zur Vermeidung von Touristenmassen** sind die Westfjorde. //



schen Teardrop-Trailer auf ein Minimum zu reduzieren. Herausgekommen ist ein Bett auf Rädern, zwei Meter lang und 1,40 Meter breit, dicker Latexkern, herrlich weich. Links und rechts erinnern die runden Eingänge ein bisschen an eine Waschmaschine, dazu ist das halbe Dach plexiverglast, so dass nichts den Blick auf Sterne, Polarlichter oder eben die Mittsommernachtssonne verstellt. Aussen unter der Heckklappe versteckt sich eine komplett ausgestattete Miniküche. Dazu kommt ein Bose-Soundsystem samt Internet-Hotspot via Mobilfunk. We like it! Dass wir, um diesen abzuholen, extra von der Ostküste an die Westküste tuckern müssen, nehmen wir angesichts des enormen Komfortgewinns in Kauf. Derart perfekt ausgestattet liegen zehn aufregende Tage vor uns, in denen wir unser Konzept «Island auf links krepeln» in die Tat umsetzen. Da wir bereits die drei Nächte auf der Fähre dazu genutzt haben, unseren Schlafrythmus umzustellen, fahren wir gut ausgeruht in die Nacht hinein. Unser erstes Ziel zur Vermeidung von Touristenmassen sind die Westfjorde. Dieser Zipfel profitiert davon, dass er von den meisten Reisenden auf der Ringstrasse links oder rechts – je nach Fahrtrichtung – liegen gelassen wird. Hier, das merken wir schnell, trifft man auch tagsüber keine Men-



// **Viertel nach zwölf:
Sonnenuntergang.** Und
bis zum Aufgang dauert es
nur noch eine Stunde. //

schenseele. Warum, das merken wir spätestens bei unserer Fahrt nach Ísafjörður. Das Ziel beinahe schon vor Augen, müssen wir mangels Brücken drei Fjorde zur Gänze ausfahren. 30 Kilometer rein, 30 Kilometer raus. Mal drei. Macht 180 Kilometer statt 20 Kilometer Luftlinie. Zugegeben, es gibt Regionen in Island, die sind leichter zu erreichen. Doch einmal angekommen, empfängt uns die grösste Stadt der Westfjorde mit ihrem eigenen Charme. Wobei gross bei 2500 Einwohnern natürlich relativ ist. In den nächsten Tagen besteigen wir einen Tafelberg in Stadtnähe und machen eine Tagestour im Seekajak beim örtlichen Veranstalter Borea Adventures. Mit deren Boss **Rúnar Karlsson** sind wir vor einigen Jahren sogar mal sechs Tage im Seekajak durch die entlegeneren Fjorde geschippert. Dabei sahen wir zwar sechs Polarfüchse, aber keine andere Menschenseele. Falls also jemand mal wirklich seine Ruhe haben will.

AUF DER RÜCKFAHRT GEN N1 bauen wir noch einen kleinen Schlenker ein: Wir wollen die ausgesetzte Nordseite der Westfjorde erkunden und dort eine der schönsten heissen Quellen Islands besuchen. Ihre Koordinaten: N65 59.931 W21 19.021. Um dorthin zu gelangen, muss man den ausgesetzten Flughafen Gjógur umkurven und dann die Augen aufsperrern. Voraus ein schmaler Felsriegel, dahinter das Meer, links und rechts ein schmaler Streifen Schafweide und im Rücken der Tower des einmal in der Woche angeflogenen Miniflughafens. Erst bei genauerem Hinsehen erkennt man, dass eine der drei vermeintlichen Regenpfützen auf dem Felsriegel leicht dampft. Wie um Himmels Willen kommt dort, auf drei Seiten vom Salzwasser umspült, bloss heisses Wasser her? Egal, darüber können wir auch noch die nächsten zwei Stunden im heissen Wasser philosophieren, während wir langsam «durchgekocht» werden. Zurück auf der Ringstrasse, schwenken wir die Nase weiter nordwärts. Die nächsten Ziele: die Trollhalbinsel mit der hübsch rausgeputzten und vom Heringsfang reich gewordenen Stadt Siglufjörður und der Aldeyarfoss, vielleicht Islands schönster Wasserfall.

Guter Tag, gute Nacht.
Schöner wohnen in der
Pampa mit Panoramadach,
Standheizung und
Latexmatratze.



An aerial photograph of a rugged Icelandic landscape. In the foreground, a dark, winding river flows through a valley with patches of green grass and brown earth. To the left, a dark, pebbly beach meets the ocean. In the background, dark, rocky mountains rise, some with patches of snow. A thick layer of white mist or low clouds hangs between the mountains and the valley. The sky is blue with scattered white clouds.

// 30 Kilometer rein, 30 Kilometer raus. Mal drei. Macht 180 Kilometer statt 20 Kilometer Luftlinie.
Zugegeben, **es gibt Regionen in Island, die sind leichter zu erreichen.** //



// **Kajaktour auf der Gletscherlagune Jökulsárlón** – kann man mit Guide machen – oder auch allein. //

HIER AM ALDEYARFOSS KOMMT dann auch unser toller Plan, die Tage am besten zu verschlafen, etwas ins Straucheln. Denn schon seit Beginn der Reise begleitet uns ein stabiles Schönwetterhoch mit Temperaturen bis 22 Grad. Und so krabbeln wir zwar nach dem Frühstück, das unser Abendessen ist, in die Kiste, doch drei Stunden später ist die Nacht bereits wieder zu Ende. Kein Schatten weit und breit und so nähert sich die Innentemperatur im Mink langsam der 40-Grad-Marke. Und die Seitentüren können wir leider nicht aufmachen, da heute auch der Geburtstag

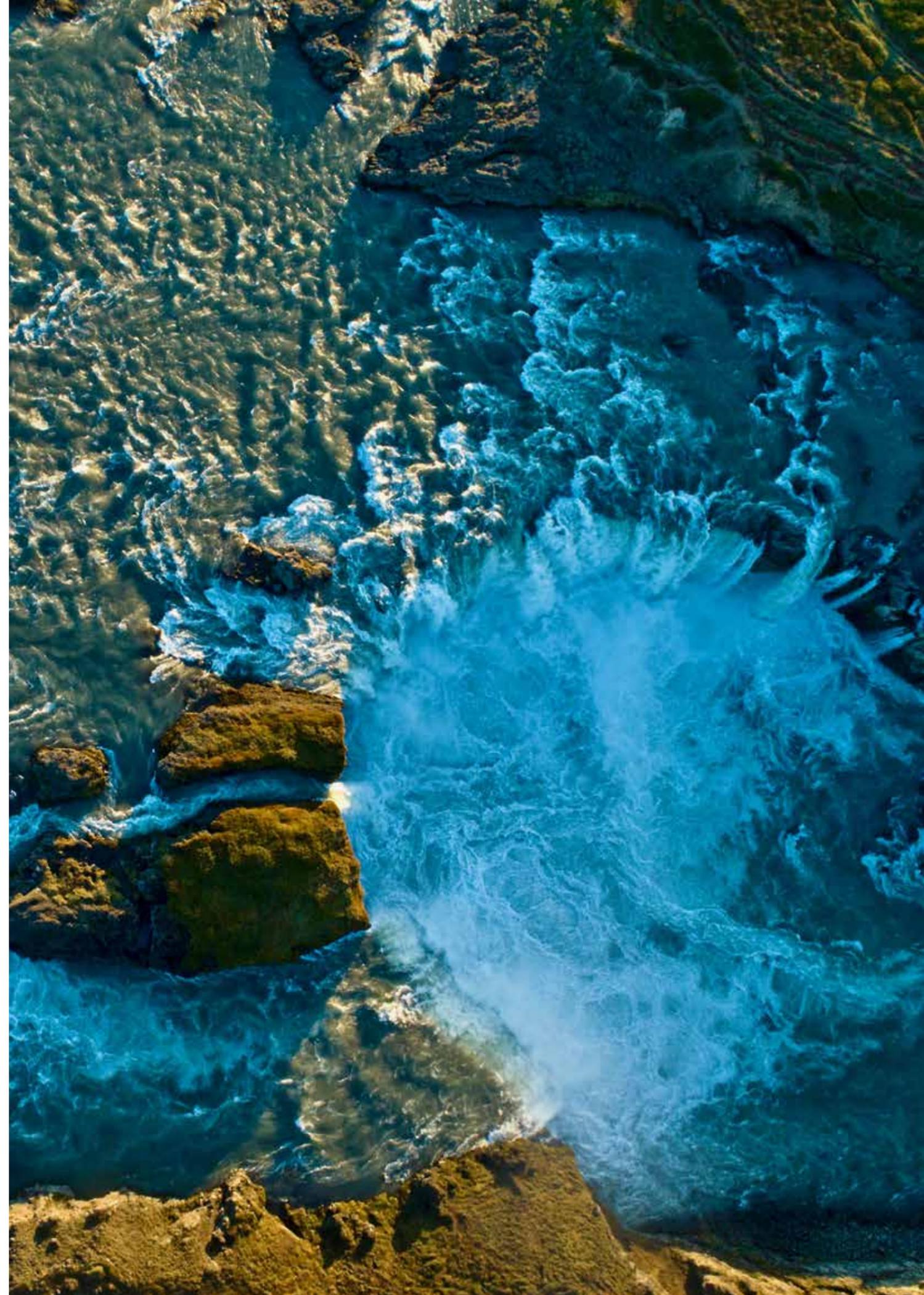
von Abertausenden Sumpffliegen ist. Also raus aus dem Ei, wo uns eine leichte Brise immerhin ein ungestörtes zweites Frühstück schenkt. Überhaupt brauchen wir weit weniger Schlaf als gedacht. Das führen wir auf zwei Faktoren zurück. Zum einen sorgt die ständig scheinende Sonne für einen erhöhten Melatoninspiegel und die damit verbundene Schlaflosigkeit, zum anderen ist der Schlaf im Mink Camper derart erholsam, dass auch fünf, sechs Stunden reichen, um die Batterien aufzuladen. Aber ab und an wünschen wir uns schon schlechtes Wetter herbei, um den Mink mal so richtig abwohnen zu können. Island ist nicht ohne Grund eine beliebte Kulisse für viele Filme und Serien. Nächste Station ist der Mývatnsee. Der Name ist Programm: mý = Mücken, vatn = Wasser. Auch hier sind es eher die kleinen Sumpffliegen, die sämtliche statischen Aufenthalte im Freien nur schwer aushaltbar machen. Allein stoische Pragmatiker freuen sich über die vielen Proteine, sobald sie den Mund aufmachen. In der Region, in der der Vulkanismus noch allorten in Form von Fumarolen, schmatzenden Schlammlöchern und wassergefüllten Kratern allgegenwärtig ist.



Jeden Tag eine heisse
Quelle – unsere Reise-
route ist inspiriert von
Hotpoticeland.com

Und wo Vulkanismus ist, da sind heisse Quellen nicht weit. Die wohl bekannteste ist das Mývatn Nature Bath, auch Jarðbodin genannt. Hier wurde eine natürliche Thermalquelle zu einem grossen Freibad umfunktioniert. Das tut dem Flair keinen Abbruch und im Vergleich zur berühmten Touristenfalle Blaue Lagune nahe Reykjavík stimmen im Jarðbodin Preis und Leistung. Ein paar Meter weiter sollte man sich auch die Grjótagjá nicht entgehen lassen – einen Drehort aus «Game of Thrones». An besagte Szene mit Jon Snow und der rothaarigen Ygritte können sich wohl die meisten Fans der Serie erinnern. Wir dagegen finden unser Glück ein paar Kilometer weiter. 40 Grad warmes Wasser in einem zehn Meter tiefen Felsspalt. So schön und perfekt, dass man glaubt, Gott hätte am siebten Tag doch nicht geruht, sondern sein perfektes Spa erschaffen. Ein Ort, dessen exakte Lage man unmöglich publik machen kann. Wie sagte doch einst ein Freund darüber, der uns den Tipp gab: «Diesen Ort kann man nicht finden, dieser Ort findet einen.» Bei allem Verdruss über das Vorenthalten dieser Info nur so viel, liebe Leser: Island ist, wenn man sich die Mühe macht, mal einen Schritt weiter als die Massen zu gehen, voll von solch schier unglaublichen Orten. Besser also, ihr entdeckt schnell den Entdecker in euch.

NACH ZWEI WEITEREN TAGEN in der Region sind wir langsam bereit für die Südküste, Islands populärste Region. Vorher wollen wir aber noch eine der schönsten Tageswanderungen in Island unter die Wanderstiefel nehmen: die hufeisenförmige Ásbyrgi-Schlucht. Hier stürzte bis vor 2000 Jahren der gletschergespeiste Jökulsá á Fjöllum in die Tiefe, bevor sich der Flusslauf nach Osten verlagerte. Welche Kraft der Fluss entfalten kann, machen diese nüchternen Zahlen deutlich: Im Durchschnitt fliessen im Jökulsá 180 Kubikmeter Wasser pro Sekunde. Zur Hochschmelze können es auch mal 600 Kubik sein. Doch wenn es alle paar Jahrhunderte zu einem sogenannten Gletscherlauf kommt, bei dem sich unterirdische Seen bedingt durch Klimaschwankungen oder Vulkanausbrüche leeren, können bis zu 500'000 Kubik zusammenkommen. Neben einer Ahnung von dieser Naturgewalt bietet die Schlucht aber auch das seltene Vergnügen, durch ein Mischwäldchen aus Birken und Fichten zu wandeln. Leider macht uns aber auch hier das schöne Wetter einen Strich durch die Rechnung. Denn durch den grossen Temperaturunterschied von Luft und Gletscherwasser steht über dem gesamten Flusstal eine exakt begrenzte Nebelwand. Eben noch wolkenlos und über 20 Grad warm, fahren wir kurz vorm Dettifoss in ein graues Nichts. Temperatur acht Grad, Sichtweite zehn Meter. So langsam können wir gar nicht fahren, um einem etwaigen Hindernis auf der Strasse rechtzeitig auszuweichen. Also Kehrtwende, zurück zur Sonne, zurück zum Licht. Statt auf der N1 zu bleiben, kürzen wir auf unserem Weg gen Süden zwei Mal spektakulär ab. Einmal durch die Mondlandschaft des Möðrudalur mit seinen





// Mit einem **gelände-gängigen Auto** **verzehnfachen sich die Möglichkeiten** auf der To-do-Liste. //

Weitblicken ins Hochland und dann über den Öxi-pass hinunter ans Meer.

MIT UNSEREM ANTIZYKLISCHEN Reiseverhalten hebeln wir natürlich auch jedes Verbotsschild aus, das «Übernachten verboten» meldet. Diese Schilder sind aufgrund der Touristenschwemme in den letzten Jahren wie Pilze aus dem Boden geschossen und unbedingt zu beachten. Nur im Hochland, wo schlicht weit und breit kein Campingplatz ist, kann man getreu der Devise «leave nothing but footprints» verfahren. Im Geröll wohl gemerkt, auf Moos sind auch die tabu. Berauscht von der Natur und dem fantastischen Wetter, sind wir mittlerweile bis zu 18 Stunden auf den Beinen. Dann endlich tauchen erste dunkle Wolken am Horizont auf und der Wetterbericht verheisst erstmals typisch isländisches Wetter: windig, Temperaturen im einstelligen Bereich und gelegentliche Regenschauer. Endlich gemütliches Mink-Wetter! Ob sich trotzdem noch ein Outdoor-Highlight ausgeht? Wir wollen ins Landmannalaugar, ein Gebiet nahe dem Vulkan Hekla im Südwesten. Nur eine Hochlandstrasse führt dorthin. Und die ist jetzt, Anfang Juni, noch grösstenteils gesperrt. Im Landmannalaugar ist der Name Programm. Er bedeutet in etwa «die warmen Quellen der Leute aus der Region Landsveit». Inmitten der in vielen Erdfarben schimmernden Rhyolithberge liegt an einem heissen Bach ein wunderschöner Campingplatz, von dem aus man tolle Tageswanderungen unternehmen kann. Einziger Knackpunkt: Genau am Eingang zum Paradies wartet eine zweigeteilte, etwa 80 Zentimeter tiefe Furt. Schaffen Mink Camper und unser Volvo das? Aus Erfahrung wissen wir zumindest, wie man es macht: so lange auf einen Local warten, bis dieser die Ideallinie vorlegt. Und dann genau abwägen, ob das eigene Auto das auch schafft. Hat man es bewerkstelligt, wartet am Ende der Strasse ein von Wanderern bevölkertes Camp, die von hier aus den Laugavegur in Angriff nehmen, die beliebteste Trekkingtour Island. 52 Kilometer lang mit den Endpunkten Skógar oder Þórsmörk. Wer jedoch nicht anschliessend wieder zurück zu seinem Auto laufen will, unternimmt Tagestouren auf Brennisteinsalda und Bláhnúkur. Und jeden Abend wartet eine der

schönsten heissen Quellen Islands. Ein grosses Natürbecken, das sich durch das Aufeinandertreffen einer heissen Quelle mit einem eiskalten Bach bildet. Je nachdem, wo man sich im Becken hinbewegt, kann man sich so die gewünschte Wassertemperatur von eiskalt bis unerträglich heiss «einstellen».

LEIDER IST UNSER VORHABEN nicht von Erfolg gekrönt. Nicht nur, dass die Übersichtskarte auf road.is die F-Road ins Landmannalaugar weiterhin als gesperrt meldet, die Probe aufs Exempel ergibt dann tatsächlich eine Kette quer über den Weg und ein Durchfahrtsverboten-Schild. Die Strasse dahinter scheint jedoch frisch gemacht und Reifenspuren links und rechts der Kette künden davon, dass das Verbot auch schon umgangen wurde. Wir jedoch bleiben brav und kehren um. Der Mink Trailer muss zurück nach Reykjavík und in zwei Tagen geht eh die Fähre zurück aufs Festland. So müssen wir wohl notgedrungen im nächsten Jahr wiederkommen – denn unser Konzept, die Nacht zum Tag zu machen, um ein möglichst menschenleeres Island zu erleben, ging definitiv auf, kann aber noch verfeinert werden.

DU WILLST AUCH MAL «MINKEN»? Wer das Gespann aus einem Volvo XC60 Inscription mit Allradantrieb und Mink Camper fünf Tage lang im Oktober auf einem Roadtrip durch die Schweiz ausprobieren und sich dafür mit ein paar Bildern für Social Media revanchieren will, beantworte folgende Frage: «Wie heisst die Blaue Lagune des Nordens?» Bitte die Antwort bis zum 25. September an marketing@transa.ch. Der Gewinner wird im Rahmen des Outdoorfestivals gezogen und umgehend informiert. Wem das Losglück nicht hold ist, mietet sich seinen Mink einfach nächsten Sommer in Island. // Dies war ein Gastbeitrag von Transa, Text und Fotos von Michael Neumann. ✨

// **ANREISE:** Mit der Smyril Line ab Hirtshals. Abfahrt jeweils Samstag, Ankunft am Dienstag, retour am Mittwoch, Ankunft wieder am Samstag. Weitere Infos und Buchung (möglichst früh, sonst voll) www.smyrilline.de

// **MIETE:** Das rollende Panoramabett mit Outdoorküche bekommt man ohne Zugfahrzeug, dafür aber komplett ausgestattet mit Camping- und Kochequipment derzeit für 134 CHF am Tag plus einer einmaligen Endreinigungspauschale von 56 CHF. Ab 2019 wollen die Isländer auch die Destinationen Schottland und Nord-Norwegen mit Leihtrailern versorgen. www.minkcampers.is



// NEWS



Jeep Renegade: wird erwachsenen

Die komplette Facelift-Version kann sich sehen lassen. Vor allem Puristen dürfte sie gefallen, die mit der bislang verspielten Optik wenig anfangen konnten. Unter der Haube hält nun eine neue Aluminium-Motorengeneration Einzug. Den Vierzylinder-Benziner gibt es als 1.3 Liter-Motor, mit bis zu 180 PS und einem Drehmoment von 270 Newtonmeter. Die bewährten Diesel-Motoren mit 1,6 und 2,0 Liter Hubraum, die zwischen 120 PS und 170 PS leisten, wurden Euro-6-D-fähig gemacht. Auffällig am Facelift ist, dass der Renegade optisch weniger

kindlich wirkt als sein Vorgänger. Das liegt unter anderem am neuen Kühlergrill, der deutlich präsenter ist. Flankiert wird er von neuen Scheinwerfern mit LED-Technik. Am Heck haben die Designer die Rückleuchten "entschärft"; das X in der Lichtgrafik fällt jetzt weit weniger auf als vorher. Im aufgefrischten Innenraum gibt es die neueste Generation des Konzern-Infotainmentsystems, das jetzt auch Apple CarPlay und Android Auto kann. Im neuen Modelljahr sind ausserdem Spurhalte-Assistent und Tempomat mit Geschwindigkeitserkennung serienmässig.



Peugeot Rifter: ab 2019 auch mit 4x4

Der französische Hochdach-Kombi ist noch gar nicht auf dem Markt, da mutiert der Rifter schon zum Outdoor-Van 4x4 Concept. „Wir zeigen mit dem Allrad-System von Dangel, das ab 2019 für alle Rifter-Modelle als Option angeboten wird, die vielen Möglichkeiten der Individualisierung unseres kleinen Vans“, erklärt Steffen Raschig, Geschäftsführer von Peugeot Deutschland auf der Caravanmesse in Düsseldorf. Und ausklappbare Dachzelte, wie das auf dem Rifter mon-

tierte Exemplar der Marke Overland, gibt es als ideale Ergänzung zum Schlafen in gängigen Grössen bis zu Grundflächen von 2,20 x 1,80 Meter von verschiedenen Herstellern. Der Allrad-Rifter verfügt über eine um acht Zentimeter höher gelegte Karosserie sowie einen 1,5-Liter-Blue-HDi-Dieselmotor mit 130 PS. Er ist damit bestens gerüstet für schwierige Zufahrtswege zu den Plätzen der Sehnsucht und andere kleine Abenteuer in der Caravaning-Welt. Der Innenraum der grau-gelb

lackierten Studie ist zwar mit dem aus anderen Peugeot-Modellen bekannten i-Cockpit bestückt, verfügt aber über kein weiteres Camping-Zubehör. Mit Einbau-Stauschränken und Küchenblocks samt Kochgelegenheit liesse sich ein Rifter aber entsprechend aufrüsten. Velos platziert man am besten auf einer Anhängerkupplung. Es muss ja nicht unbedingt ein Peugeot E-Bike wie beim Konzeptfahrzeug sein.





Auto Schweiz: 51 Prozent Allradanteil im August

In der Schweiz und im Fürstentum Liechtenstein sind im August 21'484 neue Personenwagen immatrikuliert worden. Im Vergleich zum starken Vorjahresmonat entspricht dies einem Rückgang von 1'676 Zulassungen oder 7,2 Prozent. Trotzdem liegt ein überdurchschnittlicher Kalendermonat hinter dem Auto-Markt, wurde doch der August-Mittelwert der vergangenen 10 Jahre noch recht deutlich übertroffen. Kumuliert fehlt nach wie vor wenig auf die Zahlen des Vorjahres. 204'877 Neuimmatrikulationen seit Jahresbeginn bedeuten ein Minus von gerade einem Prozent. In einem durchschnittlichen August der vergangenen 10 Jahre wurden in der Schweiz und im Fürstentum Liechtenstein 21'057 neue PW in Verkehr gesetzt. Somit war der eben zu Ende gegangene

Kalendermonat für die Automobilbranche durchaus erfolgreich, konnte diese Zahl doch um gut 400 Fahrzeuge übertroffen werden. Für den weiteren Jahresverlauf ist auto-schweiz-Mediensprecher Christoph Wolnik positiv: «Die Wiederholung des Vorjahresergebnisses von rund 314'000 neuen PW haben wir früh als unser Ziel ausgegeben. Dieses ist nach wie vor in Reichweite.» Insbesondere November und Dezember hätten sich in den vergangenen Jahren als starke Monate herauskristallisiert, so Wolnik weiter. Zum Vergleich: Die F-Serie von Ford ist das meistverkaufte Auto der Welt, in den ersten sechs Monaten dieses Jahres wurde der Pickup rund 535'000 Mal verkauft.

AUCH WENN die Wintermonate noch entfernt sind,

Seit Jahresbeginn liegt die 4x4-Quote in die Schweiz bei 48,7 Prozent.

so stand doch bereits im August der 4x4-Antrieb bei Herr und Frau Schweizer hoch im Kurs. 51 Prozent der immatrikulierten Autos verfügten über Allradantrieb.

GANZ IM SINNE des «10/20» Ziels von auto-schweiz ist das Wachstum bei den alternativen Antrieben, deren Marktanteil im August bei hohen 7,6 Prozent lag. Von den 1'628 entsprechenden Pkw (+15,1% zum August 2017) verfügten 313 oder rund jeder fünfte über einen rein elektrischen Antrieb. Mit «10/20» will auto-schweiz erreichen, dass 10 Prozent aller neuen Pkw im Jahr 2020 entweder rein elektrisch oder als Plug-in-Hybrid auf die Strasse kommen. Auch die übrigen Formen der alternativen Antriebe sollen zur Senkung des CO₂-Durchschnitts beitragen.



Kommen Sie vom Weg ab

CHF 100.–*
pro Person sparen!

Reizen Sie die Fähigkeiten Ihres Geländewagens oder SUVs auf der Piste und im Gelände voll aus. Unsere Offroad Trainings bereiten Sie umfassend auf die speziellen Herausforderungen jenseits der Strasse vor. Besuchen jetzt einen unserer Offroad Kurse.

Personenwagen Offroad* – Das Basistraining konzentriert sich auf grundsätzliche Situationen auf der Strasse und im Gelände und zeigt Möglichkeiten und Grenzen Ihres Fahrzeugs auf.

Personenwagen Offroad 2 – Die Fortsetzung für Abenteurer! In diesem Kurs lernen Sie extreme Situationen mit Hilfe von Technik, Fahrkönnen und Nervenstärke zu meistern.

Mehr Informationen und Anmeldung:
training-events.ch
info.training-events@tcs.ch
Tel. 058 827 15 00

* Vom Fonds für Verkehrssicherheit mit einem Beitrag von CHF 100.– pro Person unterstützt.



Ford Ranger Raptor: ein halbwildes Spassgerät

Die Amis lieben ihre Performance-Pickups heiss und innig. In den USA bietet Ford schon seit langem das Pick-up-Modell F150 in einer scharf gemachten Version mit Namenszusatz Raptor an. Ab Mitte 2019 will der US-Autobauer auch seinen europäischen Kunden Raptor-Feeling bieten, denn dann wird das auch hierzulande angebotene Pick-

up-Modell Ranger zur Pistengranate aufgerüstet. Dazu qualifizieren den Power-Ranger unter anderem eine verstärkte Karosserie, ein Performance-Fahrwerk, stärker zupackende Bremsen, 17-Zoll-Aluräder mit BF-Goodrich-Reifen sowie ein extradicker Unterfahrschutz. Auch optisch unterstreicht der Raptor seine Ausnahmetalente: Ein aggressives Kühl-

Der 2-Liter-Bi-turbo-Diesel leistet 213 PS und 500 Nm.

ergrilldesign, Xenon-Scheinwerfer oder LED-Nebellichter im umgestalteten Stossfänger vorne. Innen sollen zudem spezielle Performance-Sitze den Insassen bei wilden Geländefahrten mehr Halt bieten. Auch antriebsseitig wurde der Raptor aufgerüstet. Der Zweiliter-Bi-turbo-Diesel leistet 213 PS und 500 Nm, die er über eine Zehngang-Automatik

an alle vier Räder verteilt. Im Vergleich zum Raptor auf F150-Basis ist das allerdings bescheiden (3,5-Liter-V6 mit 450 PS). Aktuell gibt es den Euro-Ranger mit 2,2 oder 3,2 Liter grossen Diesellaggregaten in Kombination mit Sechsgang-Handschaltung oder Automatik von 130 PS bis 200 PS. Fahrleistungen zur kommenden Raptor-Version gibt es allerdings ebenso wenig wie einen Preis.



Brummis teilautonom unterwegs

Autofahrer müssen sich an einen neuen Anblick gewöhnen: Die regelmässigen Testfahrten von automatisierten Lkw-Flotten haben begonnen. Der Strassengüterverkehr ist auf der deutschen Autobahn 9 in seine automatisierte Zukunft gestartet: Dort sind nun regelmässig Lkw in sogenannten „Platoons“ teilautonom unterwegs. Zwei MAN-Laster vom Logistiker DB Schenker fahren mit Hilfe aktueller Fahrerassistenzsysteme und Vernetzung in geringem Abstand von rund 10 bis 15

Metern hintereinander. Das Platooning soll für mehr Sicherheit und Effizienz sorgen und ist eine Zukunftsvision aller Lkw-Hersteller. Auf der 145 Kilometer langen Strecke zwischen München und Nürnberg proben die vernetzten Lkw bis Anfang August noch ohne Ladung, danach sind die Platoons täglich mit bis zu drei Fahrten im Logistik-Alltag unterwegs, beladen mit Stückgut wie Maschinenteilen, Getränken oder Papier. Dabei gibt der vordere Truck Geschwindigkeit und

Das Platooning soll für mehr Sicherheit und Effizienz sorgen und ist eine Zukunftsvision aller Lkw-Hersteller.

Fahrtrichtung vor, der hintere hängt sich dran. Über Vehicle-to-Vehicle-Kommunikation gelangen die notwendigen Steuerbefehle zum nachfolgenden Fahrzeug, das auch Daten zum Zugfahrzeug zurücksendet. Am Steuer sitzen weiterhin Lkw-Fahrer, sie wurden speziell für die Einsätze geschult. Künftig soll sich auch ihr Berufsbild durch die teilautonomen Flotten ändern – zur modernen Logistik-Fachkraft.

Beschützt Sie und Ihre Liebsten.

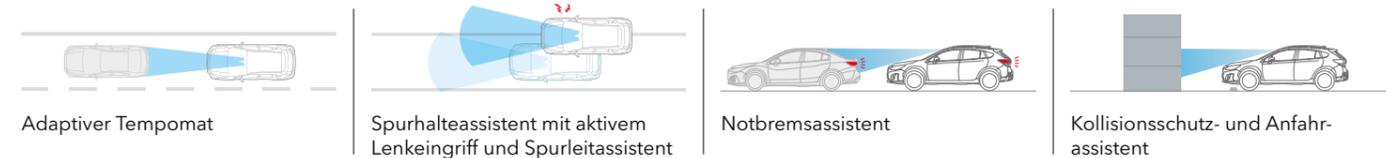


New Subaru XV 4x4 ab Fr. 25'750.-.

Mehr Crossover geht nicht. Für grenzenloses Fahrvergnügen. Sicherer denn je, stärker denn je. Vollausgestatteter Kompakt-SUV mit 22 cm Bodenfreiheit. Top-Audio-Anlage. 1,6 Liter mit 114 PS bis 2,0 Liter mit 156 PS. Lineartronic-Automat mit 7-Gang-Manual-Modus (Schaltwippen).



Die zwei sichersten Familienfahrzeuge:
- New Subaru XV 4x4
- New Impreza 4x4



subaru.ch SUBARU Schweiz AG, 5745 Safenwil, Tel. 062 788 89 00. Subaru-Vertreter: rund 200. multilease.ch. Unverbindliche Preisempfehlung netto, inkl. 7,7% MWST. Preisänderungen vorbehalten. Abgebildetes Modell: Subaru XV 2.0i AWD Luxury, Lineartronic, 5-türig, 156 PS, Energieeffizienz-Kategorie G, CO₂ 159 g/km (37 g/km*), Verbrauch gesamt 7,0 l/100 km, Fr. 36'300.- (inkl. Metallic-Farbe). Subaru XV 1.6i AWD Advantage, Lineartronic, 5-türig, 114 PS, Energieeffizienz-Kategorie G, CO₂ 157 g/km (36 g/km*), Verbrauch gesamt 6,9 l/100 km, Fr. 25'750.- (Farbe Pure Red, Cool Grey Khaki oder Sunshine Orange). Durchschnitt aller in der Schweiz verkauften Neuwagenmodelle (markenübergreifend): CO₂ 133 g/km. *CO₂-Emissionen aus der Treibstoff- und/oder Strombereitstellung.



John Deere Gator: für grosse Sandkastenjungs

Es gibt Leute, die wohnen nur am See, damit sie ein Boot haben können. Andere würden sich eine Alphütte kaufen, nur damit sie mit einem John Deere Gator dorthin fahren können. Wer, wie die meisten Leute, nicht zur Kategorie der Extrem-Wohner gehört, kommt leider nie in die Notwendigkeit, einen John Deere Gator zu fahren – geschweige denn zu besitzen. Trotzdem werden hierzulande von den XUV jährlich rund 70 Stück verkauft.

Die neuen John Deere Gator Crossover Utility-Modelle – 835M steht für den Benziner und 865M für den Diesel – gibt es nun mit komfortablen, schallge-

dämpften Kabinen. In der kleinen Hütte finden bis zu drei Personen Platz (auf öffentlichen Strassen sind nur zwei Personen erlaubt). Und drinnen gibt es jetzt sogar – hoppla Schorsch – eine funktionierende Heizung und ein höhenverstellbares Lenkrad. Doch trotz des Komforts sind die neuen Gator pure Arbeitstiere für Extremgebiete geblieben. Innen Ruh', aussen roh: So könnte man die beiden neuen Gator bezeichnen, die zwischen 50 km/h (Diesel) und 60 km/h (Benziner) laufen. Die neuen XUV von John Deere wiegen 815 kg und können auf der Ladepritsche 454 kg laden. Ziehen dürfen die Gator eine

Wo der Weg für viele endet, beginnt die Kompetenz vom John Deere Gator.

Anhängelast von 907 kg. Das stufenlose CVT-Zweigangetriebe macht das Schalten überflüssig. Und dank des zuschaltbaren Allradbetriebs kraxelt der kleine Gator wie ein Reptil den Berg hoch. Mit dem engen Wendekreis, der Einzelradaufhängung und optimaler Gewichtsverteilung tanzt der Gator förmlich über Stock und Stein. Das allerbeste ist jedoch die Zubehör- und Geräteliste, in der ein Sandkastenbub alles ankreuzen würde: von den Schneeschildern über die Seilwinde bis hin zum Salz- oder Düngerstreuer. In der Basisversion gibt es den Gator ab 27'000 Franken.



Honda NSX: bringt Farbe ins Spiel

Mit dem NSX hat Honda einen Sportwagen im Angebot, der im aktuellen Kampf um die Krone des Segments eher ein Schattendasein fristet. Mit dem Wechsel auf das Modelljahr 2019 frischen die Japaner den 581 PS starken NSX nun auf. Grössere Stabilisatoren machen das Chassis rund 25 Prozent

steifer, auch die Querlenkerbuchsen sind härter als bisher. Zusätzlich wurde die Lenkung neu abgestimmt und die Dämpfer sind in der komfortabelsten Einstellung nun weicher. In Summe sollen die Änderungen am NSX zusammen mit einem neuen Sportreifen von Continental auf der Rennstrecke von Su-

NSX: frisch für Modelljahr 2019.

zuka einen Zeitgewinn von zwei Sekunden ausmachen. Weniger auf Performance als auf optischen Eindruck getrimmt ist die neue Aussenlackierung in Orange Perleffekt. Auch die Bremszangen können in dem Farbton lackiert werden. Zudem sind einige Karosseriedetails nun in schwarz gehalten.

Continental: Reifen aus Löwenzahn

Kautschuk aus dem Regenwald könnte bald nicht mehr die primäre Quelle für die Reifenherstellung sein. Continental bereitet gerade ein Labor für die Nutzung einer bodenständigeren Gummi-Pflanze vor. Der Russische Löwenzahn könnte in der Zukunft eine grössere Rolle in der Autobranche spielen, als es die unauffällige Optik der Pflanze vermuten lässt. In den Wurzeln und dem Milchsaft des Gewächses findet sich nämlich hochmolekularer Kautschuk oder auch Latexsaft – der gleiche Gummi-Grundstoff,

der bisher aus dem Regenwald kommt. Continental hat in seinem neuen, „Taraxagum“ getauften Labor in Anklam nun die ersten Maschinen für die Extraktion von Kautschuk aus Löwenzahnwurzeln installiert. Im Spätherbst soll die Gewinnung starten. Der Umstieg auf Löwenzahn bietet mehrere Vorteile. Die Pflanze ist weniger anspruchsvoll als Kautschukbäume und kann daher in viel mehr Gebieten angebaut werden. So lässt sich auch eine Menge CO2 beim Transport einsparen.



In drei bis acht Jahren soll die neue Technik für Löwenzahnreifen serienreif sein.



Schweizer bauen e-Bulli: VW T6 Electric

Trotz der von VW angekündigten E-Mobilitäts-Offensive wird es wohl noch ein Weilchen dauern, bis ein rein elektrisch fahrender Bulli auf den Markt kommt. Einem Kunden der in St. Gallen beheimateten E-Auto-Manufaktur Durot Electric war diese Wartezeit zu lang. Er hat sich einen T6 Multivan auf Batteriebetrieb umbauen lassen.

Die Eckdaten des Stromers beeindruckten. Unterstützt wurden die Schweizer Tüftler von Kreisler Electric aus Österreich, die bereits für einige Konversions-Projekte wie etwa einer elektrifizierten G-Klasse für Arnold Schwarzenegger verantwortlich waren. Im Fall des T6 hat man

T6 bis zum 400 Kilometer rein elektrisch.

sich für eine flüssiggekühlte 86-kWh-Batterie entschieden, die im Fahrzeugboden integriert wurde. Zum Vergleich: Die grösste Batterie des Reichweitenriesen Tesla Model S hat 100 Kilowattstunden. Ein Motorenduo mit zusammen 272 PS ist für den Vortrieb des T6 Electric verantwortlich: Die Sprint-

zeit ist mit 7,9 Sekunden recht kurzweilig, maximal sollen 150 km/h drin sein. Die Reichweite gibt Durot mit bis zu 400 Kilometer an. Bei 120 km/h Dauertempo, was auch der höchstzulässigen Geschwindigkeit in der Schweiz entspricht, sollen 300 Kilometer möglich sein. Der T6 kann auch bis zu 2,5

Tonnen ziehen. Voll beladen schrumpft die Reichweite auf 200 Kilometer. Bei dem T6 Electric handelt es sich um eine Einzelanfertigung. Ein Serienbau ist nicht geplant.

DAS ES-GEHT-WEITER- WOHNMOBIL // //



Einmal von Marrakesch nach Timbuktu mit dem Auto, querfeldein und mit nur einer Tankfüllung bitteschön: Der Explorer XPR440 von Earthcruiser Australia macht's möglich.



Der australische Wohnmobilspezialist Earthcruiser hat sich einen Namen mit Campern gemacht, die auch weit jenseits von Strassen und Zivilisation ihren Weg finden. Dabei setzt die in den 1950er-Jahren gegründete Firma unter anderem auf eine besonders robuste Basis „Made in Germany“: den Unimog. Das Mercedes-Modell bietet für den Seecontainer-Transport passende Abmessungen und ausserdem ein extrem geländefähiges Fahrwerk. Jüngstes Modell auf Basis der Mercedes-Allzweckwaffe ist der imposante, aber auch teure Explorer XPR440.

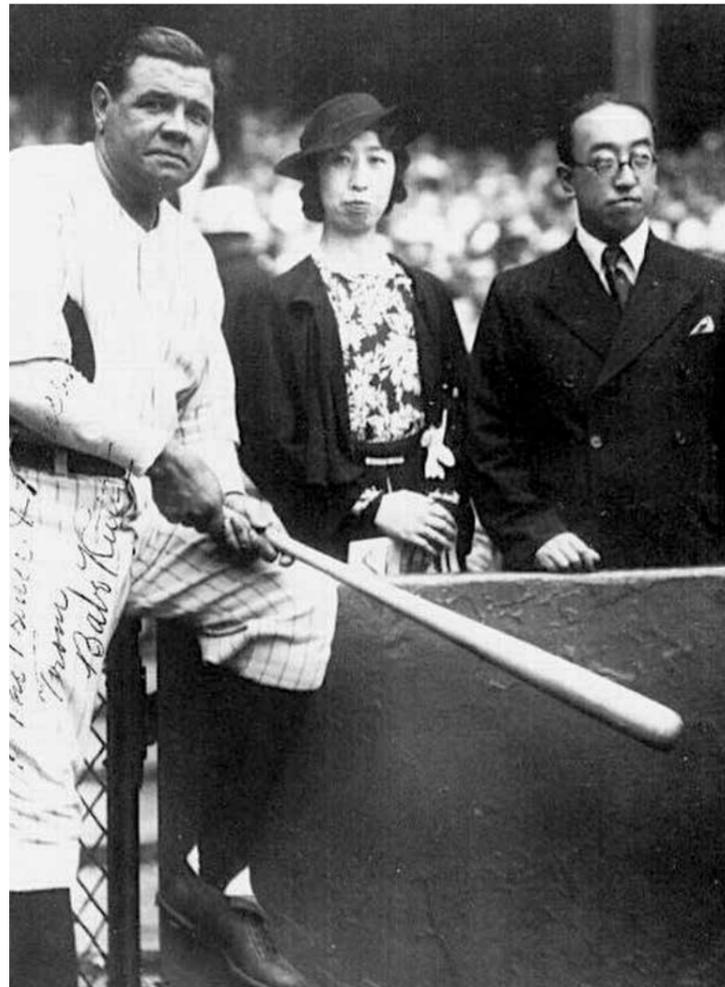
BEREITS AUF DEM ERSTEN BLICK hat man keine Zweifel, dass der mit einem 300 PS starken 7,7-Liter-Turbodiesel gerüstete Allrader keine Herausforderung scheuen muss. Trotz einer robusten Kraxelausstattung bietet der Aufbau seinen bis zu fünf Fahrgästen eine gediegene Herberge. Ob Mikrowelle, Kühlschrank mit Gefrierfach, Waschmaschine, Klimaanlage, Aussengrill, Küchenzeile oder diverse Betten – auf Annehmlichkeiten muss man selbst in entlegensten Orten nicht verzichten. Dabei hilfreich sind auch zwei riesige Tanks. Der eine kann bis zu 860 Liter Wasser aufnehmen, während der zweite bis zu 800 Liter Treibstoff speichert. Eine Tankfüllung ermöglicht 3'500 Kilometer Reichweite. Darüber hinaus bietet der Explorer eine Spezialausrüstung für das Leben in der Wildnis. Diese umfasst Kettensäge, Axt, elektrische Seilwinden, Telematik mit Satellitenverbindung und sogar fünf externe Kameras, die bis zu 45 Tage Echtzeit-Aufnahmen der Expedition machen können. Eine derart gerüstete Explorer-Version auf Unimog-Basis hat allerdings ihren Preis. Die Basisversion mit kurzem Radstand liegt umgerechnet bei rund 440'000 Franken, die 430er-Variante mit langem Radstand kostet sogar rund 550'000 Franken. ✘

„ WIE DER ÄLTESTE // AUTOMOBILBAUER Mitsubishi feiert 80 Jahre Allrad. **JAPANS ZUM 4X4-PIONIER WURDE**



Das Modell A von 1917 war das erste Serienfahrzeug von Mitsubishi.

Der Prinz und die Prinzessin Kaya mit Babe Ruth im Yankee Stadium während ihrer Weltreise 1934.



Eine technische Revolution: der PX-33 mit 4,4-Lite-Sechszylinder.

lich nicht! Das war nur das erste Kapitel einer langen 4x4-Geschichte vom ältesten Automobil-Serienhersteller Japans.

BEREITS 1917 BAUTE MITSUBISHI das erste serienfähige Modell A in Kobe. Das Oberklassen-Fahrzeug wurde von einem 2,8-Liter-Vierzylinder-Motor mit 35 PS angetrieben. Bereits ein Jahr später stellte Mitsubishi den ersten Lastwagen T-1 vor. Als am 1. September 1923 das schlimmste Erdbeben in der Geschichte Japans das Land erschütterte und 60 Pro-

zent aller Gebäude von Tokio zerstört wurden, waren es unter anderem die LKW von Mitsubishi, die den staatlichen Wiederaufbau vorantrieben.

ZWEI DEKADEN SPÄTER, nach dem verheerenden Ende des 2. Weltkriegs, lag auch die Autoindustrie Japans am Boden. Die rund 200 Unternehmen, die bis 1945 zu Mitsubishi gehörten, wurden durch die Siegermächte zerschlagen. Aber Mitsubishi stand wieder auf, ganz im Geiste des Firmengründers Yataro Iwasaki, der sich als Nachkomme eines Samurai mit deren Tugenden verbunden fühlte. Allen voran Yu, dem Geist des Wagens und Ertragens. 1946 baute Mitsubishi bereits wieder erfolgreich dreirädrige Pickups- und ein Roller-Modell. Richtig vorwärts ging es mit Mitsubishi und der 4x4-Technologie aber erst wieder anfangs der 1950er Jahre, als Mitsubishi den staatlichen Auftrag zur Ausstattung der nationalen Behörden mit Allradfahrzeugen erhielt. Dazu traf Mitsubishi 1952 mit dem Eigentümer der Marke Jeep, Willys-Overland, ein Abkommen zur japanischen Lizenzfertigung des Geländewagens Jeep CJ-3B. Nach der Montage von rund 550 Einheiten aus CKD-Bausätzen ging Mitsubishi ab 1953 zur kompletten Eigenfertigung des Mitsubishi Jeep über. Angeboten wurden offene und geschlossene Modelle auf kurzem und ein geschlossener Viertürer auf langem Radstand. Das Modell blieb bis Ende der 1990er-Jahre im japanischen Angebot. Es war ausschliesslich für den Inlandsmarkt bestimmt und durfte laut Lizenzbedingungen nicht exportiert werden.

ERST ANFANGS DER ACHTZIGER JAHRE entwickelte Mitsubishi einen eigenen Geländewagen, der schon bald zum Kult werden sollte. In Grossbritannien wird er als Mitsubishi Shogun berühmt werden, in Latein- und Nordamerika unter dem Namen Montero. Hierzulande kennt man ihn als Pajero. Es war ein Paukenschlag, als der Pajero 1982 präsentiert wurde. Bis heute ist er der Inbegriff für Robustheit und stets ein treuer Weggefährte im Gelände wie auch auf der Strasse. Prinz Kaya Tsunenori hätte seine wahre Freude an ihm gehabt, denn wie auch der PX-33 frisst sich der Pajero durch Morast und kraxelt jeden noch so verschlammten Hügel hoch. Der japanische Prinz erlebte die Premiere des Pajeros aber leider nicht mehr, er starb 1978 in seinem Haus nahe Tokyo an einem Herzleiden.

DEN UR-PAJERO GAB ES SERIENMÄSSIG mit zuschaltbarem Allradantrieb und Geländeuntersetzung - gegen Aufpreis auch mit Differenzialsperre. Der Pajero war auch der erste Geländewagen, der vorne mit innenbelüfteten Scheibenbremsen ausgestattet war. Die Eidgenossen liebten ihn und bis 1991 wurden 16'091 Pajero in der Schweiz verkauft. Das war ein absoluter Rekord in diesem Segment.

Yataro Iwasaki, der Gründer von Mitsubishi Motors.



Oben: Der Mitsubishi-Jeep: der CJ-37. Unten: Der Ur-Pajero.



Die Geschichte über die Geburtsstunde des ersten 4x4 mit Dieselmotor der Welt liest sich wie ein Märchen. Es war einmal ein japanischer Prinz, sein Name war Kaya Tsunenori. Als er im Jahr 1934 sah, wie sich die neueste Entwicklung von Mitsubishi - der PX-33 - durch tiefen Morast wühlte und über verschlammte Hügel kletterte, war er so begeistert, dass der erste Diesel-Offroader 1936 in Serie ging.

ZWEIFELSFREI: DER PX-33 WAR eine technische Revolution und seine Antriebstechnologie weltweit einzigartig. Der 4,4-Liter-Sechszylinder leistete bereits damals stattliche 70 PS. Dank robuster Allradtechnik kannte der PX-33 auf und neben den Strassen, von denen es damals noch nicht so viele gab, kaum Grenzen. Der grosse Viertürer bot bis zu sieben Personen Platz und ist darum ein legitimer Urahn vieler moderner SUV.

LEIDER WAR DER PX-33 zur falschen Zeit am falschen Ort. Japan war damals arm und ein technologisch rückständiges Land. Und so blieb dem ersten Offroader von Mitsubishi der grosse Erfolg verwehrt. Ein japanisches Märchen ohne Happy End? Natürlich

// Die grossen Rallye-Tage: Mitsubishi Motors im Motorsport. //



Aber was machte den Pajero so beliebt? Nun, neben dem ikonischen Design hatte der Offroader für damalige Verhältnisse mit einer Einzelradaufhängung vorne ein komfortables Fahrwerk und bot generell eine recht luxuriöse Ausstattung. Von Beginn an wurde der Pajero mit kurzem und langem Radstand gebaut, als Drei- und als Fünftürer. Neben den geschlossenen Varianten gab es den kurzen Pajero auch als Cabrio-Version mit Stoffdach. Auch in der zweiten Generation, die 1990 auf den Markt kam. Der Pajero V20 kam deutlich aerodynamischer und mit moderner Optik daher. Die Fans liebten ihn, was sich erneut in den Verkaufszahlen widerspiegelte.



Der 3. Generation Pajero.

IM JAHR 2000 kam mit dem Pajero V60 die dritte Generation auf den Markt. Neu mit vier Einzelradaufhängungen und zum ersten Mal serienmässig mit dem Super-Select-Allradantrieb. Bis heute ist dieses Antriebssystem, das als reiner Heckantrieb, aber auch permanenter Allrad- sowie Strassen- und Geländeübersetzung mit und ohne Zentraldifferentialsperre eingesetzt wird, ein Unikat. Und wird es bleiben: Im Pickup L200 wird der Super-Select-Allradantrieb auch nach der Produktionseinstellung des Pajeros weiter eingebaut. 2007 wurde der bis heute aktuelle Pajero V80 eingeführt. 10 Jahre lang nahezu unverändert

fährt der Pajero nun in Pension. Mit dem Ende der Produktion endet nach über 35 Jahren die Geschichte eines aussergewöhnlich erfolgreichen Autos. Aus dem Trendsetter von einst ist ein moderner Klassiker geworden, der moderneren Fahrzeugen das Feld überlässt - wie zum Beispiel dem unvergleichlichen Outlander. Aber dazu später mehr.

DER MITSUBISHI PAJERO SCHRIEB Rallye-Geschichte wie kein anderer: Ganze zwölf Paris-Dakar-Siege gehen auf sein Konto. Unter anderem auch mit Jutta Kleinschmidt am Steuer. Sie schaffte 2001 als erste (und bis heute einzige) Frau die legendäre Wüsten-Rallye zu gewinnen. Der Pajero ist damit das bis heute erfolgreichste Fahrzeug an der härtesten Rallye der Welt. Nicht nur bei der legendären Wüsten-Rallye, sondern auch im On-Road-Rallyesport machte die Marke mit den drei Diamanten von sich reden: Zwischen 1996 und 1999 gewann Mitsubishi mit dem Lancer Evolution und Tommi Mäkinen am Steuer viermal hintereinander die Rallye-Fahrer-WM.

DIE WERTVOLLEN ERFAHRUNGEN aus dem Motorsport flossen in die Serienproduktion mit ein. Zum Beispiel das S-AWC (SUPER ALL WHEEL CONTROL). Das elektronische Steuersystem S-AWC, das es nur bei Mitsubishi gibt, sorgt für exzellente Fahrstabilität und intuitives, lineares Handling. Die Technologie stammt ursprünglich aus den im Rennsport erfolgreichen Lancer Evo-Modellen. 2014 endete die Lancer Evolution Ära. Doch jedes Ende ist der Anfang von etwas Neuem. Die neuesten Fahrzeuge von Mitsubishi sind ebenso Trendsetter wie wegweisend.

DIE ZUKUNFT HAT BEREITS BEGONNEN mit der neue Outlander PHEV. 80 Jahre Allraderfahrung, 50 Jahre Know-how in der Elektromobilität sowie 30 Jahre Motorsport-Entwicklung: Mitsubishi definierte mit dem Plug-in Hybrid Outlander ein neues Segment - vor allen anderen Automobilherstellern. Als Flaggschiff der Marke vereint der Plug-in Hybrid Outlander die besten Technologien des Unternehmens.



Neben dem Pajero hat Mitsubishi aber auch mit anderen Modellen im Motorsport Grosses erreicht. Auch die Modelle Lancer GSR und Lancer Evolution konnten sich in der nationalen und internationalen Rallye-Szene erfolgreich behaupten.

The MITSUBISHI 1934



4WD PX-33

The new PX-33 is a trend-setting 4WD car from Mitsubishi Motors. It's the latest, best-looking convertible featuring a comfortable ride and astounding traction from Mitsubishi's 6-cylinder 70PS diesel with a displacement of 4390 cc. Take a trial spin. You'll find a new world of motoring.



Der neueste Generation Outlander PHEV: fährt 45 km rein elektrisch.

Sein innovatives Antriebskonzept führte zu wesentlichen Fortschritten in puncto Reichweite, die im praktischen Alltagsgebrauch von Elektrofahrzeugen derzeit noch einen Engpass darstellen kann. Er gab Antworten auf Fragen zu Abgasemissionen und Lärm und präsentierte sich als Lösung für Kunden, die die Reichweite ihrer Elektrofahrzeuge vergrössern und sich dabei anderen Herausforderungen stellen wollen, als der Suche nach Ladestationen. Von "Early Adopter" zu einem Massenprodukt war es nur ein kurzer Schritt: der Mitsubishi Outlander PHEV wurde zum vollen Erfolg. In den Jahren 2015, 2016 und 2017 avancierte er mit über 100'000 verkauften Einheiten zum erfolgreichsten Plug-in-Hybrid-Modell in Europa. Mit einem kumulierten Absatz von über 150'000 Einheiten zählt er ausserdem weltweit zu den meistverkauften SUV-Modellen mit Plug-in-Hybridantrieb. In der Schweiz wurden bislang über 1400 Fahrzeuge verkauft. Und es werden immer mehr.

IM OUTLANDER 2018 KOMMT ein 2.4 Liter Atkinson-Benzinmotor und der neue Plug-in Hybrid-Antriebsstrang zum Einsatz, damit wird die Generatorleistung um 10% erhöht. Der elektrische Heckmotor leistet fortan 95 kW und die Fahrbatterie-Kapazität (für den Antrieb) konnte um 10% und die Batterieleistung (Speicherbatterie) gar um 15% gesteigert werden. Das stufenlose Getriebe wird ausserdem um zwei Fahrprogramme (SPORT, SNOW) erweitert. Das Sportprogramm stammt aus dem Mitsubishi Lancer Evolution. Es stecken also nicht nur viele Jahre

// Die elektrische Reise in die Zukunft geht ganz nach dem Kaizen-Prinzip weiter. //

Plug-in Hybrid-Erfahrung, sondern auch ein paar gute Rallye-Gene darin.

REIN ELEKTRISCH FÄHRT der Mitsubishi Outlander PHEV im Durchschnitt rund 45 Kilometer weit. Für die viele täglichen Fahrten also ausreichend. So kann es passieren, dass man wochenlang ohne Motor fährt. Nach 90 Tagen schaltet sich der Benzinmotor automatisch ein, dass es zu keinen Standschäden kommt. Aber dieses Auto nur als Elektrofahrzeug zu brauchen ist nicht die Idee. Der neue Mitsubishi Outlander PHEV kann nämlich mehr als andere E-Autos. Der Outlander ist nämlich auch ein Generator. So kann man zum Beispiel mit dem Allrad problemlos auf eine Alp fahren und dort für eine ganze Outdoor-Party den Strom produzieren: für die Musikanlage, die Lichterkette, den Elektrogrill, den Kühlschrank und die Kaffeemaschine. Oder dramatischer formuliert: Die Energiekapazität des Fahrzeugs reicht aus, um bei vollgeladener Batterie und vollem Kraftstofftank einen durchschnittlichen Haushalt maximal



Der Mitsubishi e-Evolution Concept.

zehn Tage lang mit Strom zu versorgen. Das ist einzigartig und deshalb wird der Outlander PHEV auch von Rettungskräften eingesetzt, die an Ort und Stelle auf Strom angewiesen sind.

DER VOLLELEKTRISCHE HOCHLEISTUNGS-SUV zeigt, wohin Mitsubishi in Zukunft steuert: Auf Basis der Philosophie "Robust & Ingenious" wurde ein unverwechselbares Design geschaffen, das Robustheit, Authentizität und Funktionalität vermittelt. Seine Formensprache drückt kraftvolle Agilität eines potenten Geländewagens aus - und die Bereitschaft, den Boden mit vier angetriebenen Rädern zu "greifen". Den Boden wird Mitsubishi also auch in Zukunft nicht unter den Rädern verlieren. Die elektrische Zukunfts-Reise der japanischen Traditionsmarke geht ganz nach der Kaizen-Prinzip weiter: kai „Veränderung, Wandel“, zen „zum Besseren“; „Veränderung zum Besseren“. ✘

Kein Navi, kein GPS, keine Autobahnen und der Offroader muss mindestens 20 Jahre alt sein! Das sind die Bedingungen für die Balkan Express Rallye; ein 4000 Kilometer langes Abenteuer durch Südeuropa.



**ABENTEUER
FÜR EINEN
GUTEN
ZWECK**



// Felix Gäntzel und Sven Leutenegger sind **für das Kinder-Hilfswerk Human Dreams e.V. unterwegs**, das schwerstbehinderten und vernachlässigten Kindern in Tansania und Indien die Unterstützung bietet. //

- // **ROUTE:** Start in Dresden und Ziel in Salzburg. 4'000 km in 10 Tagen durch: Karpaten, Niedere & Hohe Tatra, Dinarische Alpen, Balkan mit Mazedonien, Albanien, Montenegro, Bosnien-Herzegowina, Polen, Tschechien, Slowakei, Ungarn, Rumänien, Bulgarien, Serbien & Kroatien, Budapest, Belgrad, Sibiu, Sofia, Sarajevo, Tirana, Dubrovnik, Split, Transsilvanien & Adria, Slowenien & Österreich
- // **AUTOS:** Old School Cars: Young- & Oldtimer mindestens 20 Jahre alt (incl. Bj.12/1998)
- // **ZWEIRÄDER:** Old School Bikes: Mindestens 20 Jahre alt (incl. Bj.12/1998); ein Motorradteam darf aus max. 2 Motorrädern bestehen
- // **NUTZFAHRZEUGE:** Old School Vans & Trucks: Mindestens 20 Jahre alt (incl. Bj.12/1998); Wohnmobile und Anhänger sind nicht zugelassen
- // **REGLEMENT:** Kein GPS. Kein Navi. Keine Autobahn. Mehr Abenteuer! Die Teams erwartet ein Roadbook mit tollen Etappenvorschlägen sowie aussergewöhnlichen Challenges, Herausforderungen und Spass. Die Roadbook-Aufgaben sind keine Pflicht! Nichts muss, alles kann!
- // **TEAMS:** Wie viele Mitglieder darf ein Team haben? Es gibt keine Obergrenze, es müssen nur alle in das Fahrzeug passen.
- // **CHARITY:** Jedes Team sammelt 500 € für nachhaltige Charityprojekte.
- // **STARTGEBÜHR:** Ein 2er Team startet schon ab 850 €. Jedes weitere Teammitglied zahlt 250 €.

14

Länder in 10 Tagen: So lautet das Ziel der beiden "Untersee-Racer" **Felix Gäntzel** (44) und **Sven Leutenegger** (45). Die beiden Thurgauer nahmen als Zweierteam an der Balkan Express Rallye teil – eine Abenteuerreise durch Südost-Europa für einen guten Zweck.

START DER RALLYE war am 25. August in Dresden. In 10 Tagen fuhren die Thurgauer mit ihrem 20 Jahre alten Hyundai Galloper von Deutschland über Polen, Tschechien, die Slowakei, Ungarn, Rumänien, Bulgarien, Mazedonien, Albanien, Montenegro, Bosnien-Herzegowina, Serbien, Kroatien und Slowenien nach Österreich. Gemäss dem Balkan Express Rallye Reglement darf dabei kein GPS, kein Navi und keine Autobahn benutzt werden. Ausserdem müssen sie in dieser Zeit mindestens 500 Euro Spendengelder pro Fahrzeug und Team für ein anerkanntes Hilfswerk gesammelt haben. Felix Gäntzel und Sven Leutenegger sind für das Kinder-Hilfswerk Human Dreams e.V. unterwegs, das schwerstbehinderten und vernachlässigten Kindern in Tansania und Indien die Unterstützung bietet, die ihnen eine Chance für ein Leben in minimaler Würde gibt.

DER GALLOPER: Robust und cool! Die beiden IT-Experten hatten sich gut auf die Reise vorbereitet, wie Felix Gäntzel erklärt: "Mit dem Hyundai Galloper hatten wir ein Modell gefunden, das uns begeistert. Ein starker 3-Liter-V6-Benziner mit Automat, zuschaltbarem Allradantrieb und Geländegang - das Auto ist robust, irgendwie authentisch, trotz der 20 Jahre und mit mehr als 160'000 km in einem Top-Zustand, kein Rost und nichts, einfach cool!" Die beiden Thurgauer, die als Team "Untersee-Racer" unterwegs waren, bauten den Galloper in eigener Regie und auf eigene Kosten für die Abenteuerreise auf; mit Dachbox, Zusatzscheinwerfer, einem Schnorchel zum Waten und dem Platz zum Schlafen.

AM 4. SEPTEMBER WAR DIE ZIELEINFAHRT in Salzburg. Die beiden schreiben auf als letzten Eintrag auf ihrer Facebookseite: «Wir haben es geschafft und sind nach 4700 Kilometer ohne Probleme in Salzburg angekommen. Gewonnen haben wir zwar nicht, aber Spass hat es gemacht. Und wir haben coole Teams kennengelernt.» Gewonnen hat dafür aber das Projekt Human Dreams e.V. von Nicole Mtawa, denn die beiden haben sagenhafte 12'455 Franken an Spendengelder gesammelt. Grossen Respekt. ✘

Mercedes-Benz X
250d 4MATIC

// DER
**BÄRTIGE
HIPSTER
UNTER DEN
PICKUPS**

Schaut nicht nur gut aus,
sondern hat auch Ober-
arme wie Baumstämme.





Die X-Klasse steht auf der gleichen Basis wie der Nissan Navara und der Renault Alaskan. Aussen wie innen ist der Premium-Anspruch von Mercedes-Benz aber spür- und sichtbar. Jedoch auf eine dem Verwendungszweck angemessene Weise. Die X-Klasse ist sowas wie der bärtige Hipster im hübschem Holzfäller-Flanellhemd, hat aber Oberarme wie Baumstämme.

VON AUSSEN: Schick, das Teil! Stehend oder fahrend, wird man öfters von bewundernden Blicken begleitet. Und wie immer bei Pick-ups ist das Interesse besonders bei Frauen gross. Liegt es an der robust modellierten Motorhaube, die weit in die Kotflügel gezogenen Scheinwerfer oder am Zwei-Lamellen-Kühlergrill, die dem Midsize-Pickup einen bulligen und kräftigen Look geben? Die Stuttgarter haben es mit Design-Elementen geschafft, die Karosserie in die Länge zu ziehen,

was der Bulligkeit eine gute Portion Dynamik verleiht. Durch "Hipster-Elemente" wie verchromte Überrollbügel und Chromeinsätze in den Trittbrettern hebt er sich dazu vom Gros der Pick-up-Konkurrenz ab.

IM INNENRAUM unterscheidet sich die X-Klasse in Bezug auf Komfort und Wertanmutung zusätzlich. Optisch beispielsweise über das Mercedes-typische konkave Zierelement oberhalb der Instrumententafel und vor allem natürlich über das freistehende Zentraldisplay. Mit einer Bilddiagonale von 8,4 Zoll und ist dieses auch gleich das Grösste im Segment. Die Bedienung des sogenannten Command Online Mediasystems ist, wie von Mercedes-Benz gewohnt, logisch und flüssig. "Comandiert" wird direkt über den Touchscreen oder das Touchpad in der Mittelkonsole. Am Dreispeichen-Lenkrad und an der Armatur sind genau die Tas-

Keine Frage: Der Mercedes-Benz X-Klasse ist ein richtiger Truck. Und zwar "from nose to tail"; Sound: Truck, Handling: Truck, Dimensionen: Truck, Schub: Truck. Die X-Klasse vereint die typischen Eigenschaften eines Pickups - Robustheit, Funktionalität, Belastbarkeit.

ten angebracht (12 an der Zahl), die heutzutage zur Basis-Bedienung eines Fahrzeugs gebraucht werden. Nicht mehr, aber auch nicht weniger.

DAHINTER, in der Mitte der Cockpit-Rundinstrumente, liegt mit einer 5,4 Zoll-Diagonale das "Multimediasystem". Bedient wird dieses, man ahnt es schon, über die erwähnten Tasten am Lenkrad. Das Lenkrad und die Schalt- und Handbremshebel sind, wie es sich für einen Hipster gehört, stilvoll in Leder eingehüllt. Die Sitze sind per Knopfdruck einstellbar und verfügen über eine integrierte "Zwei-Wege-Lordosenstütze". Man sitzt darauf recht

// WARUM: weil man sich bewusst von den SUV-Fahrern absetzen will.
// WARUM NICHT: weil im Alltag mit den Abmessungen ganz schön zu kämpfen hat.
// WAS SONST: Toyota Hilux, VW Amarok, Nissan Navara, Renault Alaskan, Fiat Fullback, Mitsubishi L200 oder den Mercedes X 350d mit kräftigen V6-Diesel und neu entwickeltem Allradantrieb

// TECHNISCHE DATEN
 Viersitziger Pritschenwagen, Länge: **5,34 Meter**, Breite: **1,92 Meter**, Höhe: **1,82 Meter**, Radstand: **3,15 Meter**, Zuladung: **1,067 kg**, Anhängelast: **1,65-3,5 Tonnen**

X 250 d 4MATIC mit 2,3-Liter-Vierzylinder-Turbodiesel, 6-Gang-Schaltgetriebe oder 7-Gang-Automat, 4x4 zuschaltbar, **140 kW/190 PS** bei 3.750 U/min, maximales Drehmoment: **450 Nm** bei 1500-2500 U/min, 0-100 km/h: **11,8 s**, Vmax: **175 km/h**, Durchschnittsverbrauch: **7,9 l/100 km**, CO2-Ausstoss: **207 g/km**, Abgasnorm: **Euro 6**, Preis: ab **42'111 Franken**

bequem und vor allem hoch, das gleiche gilt für die Dreiersitzbank im Fond.

ÜBERRASCHEND IST allerdings, wie fest und solide sich die X-Klasse anfühlt, wie leise und komfortabel sie sich fahren lässt. „Wir haben sehr viel Aufwand bei der Geräuschdämmung und bei der Fahrwerksabstimmung getrieben“ sagt Entwicklungs-Ingenieur Christophe Pierron. Die X-Klasse erhielt im Vergleich zu Navara und Alaskan eine breitere Hinterachse, eine andere Geometrie sowie andere Lager, alles mit dem Ziel, den Laster locker über Löcher und cool um die Kurven gehen zu lassen. Selbst längere Autobahnstrecken sind damit ohne weiteres möglich.

IN DEN GRENZBEREICH kommt die X-Klasse ausgerechnet in der Stadt, wo die Hipster ja vornehmlich leben. Mit 5,34 Meter ist sie länger als die S-Klasse, hinzu

kommen 1,92 Meter Breite und 1,82 Meter Höhe. Das Auto ist ein ziemlicher Brocken und man ist dankbar um jeden Sensor und um die serienmässige 360-Kamera, die das beulenfreie Rangieren halbwegs erträglich macht. Schade allerdings, dass dieser Pickup ausgerechnet bei Kleinigkeiten patzt. Denn so viel Ladung suchte sich auch auf die Pick-up-Fläche wuchten lassen – rund ums Cockpit findet man keinen passenden Platz fürs Smartphone. ✘

// Mit 5,34 Meter ist der Mercedes-X sogar länger als die S-Klasse. //

// DER WOHL Skoda Kodiaq Sportline **SCHWEIZERISCHSTE ALLER SKODAS**

Sportlich im Sommer, schneesicher im Winter. Nein, das ist kein Slogan für eine Bündner Tourismus-Destination, sondern die Charakterzüge des Skoda Kodiaq Sportline.





Wie sang Vico Torriani einst so schön: "Im Sommer schiint d'Sunne, im Winter da schneit's, in der Schweiz, in der Schweiz, in der Schweiz." Tatsächlich muss ein Fahrzeug hierzulande unterschiedlichste Extremwitterungen meistern. Im Sommer flott unterwegs wie ein Reh, im Winter mit der Traktion eines Bären.

DEM SKODA KODIAQ SPORTLINE gelingt das auf elegante und sportliche Weise. Das sieht man ihm auch an: Die Front- und Heckpartie ist deutlich dynamischer gestaltet. Die bis zu 20-Zoll grossen Räder unterstützen die Entschlossenheit des Kodiaqs, im Sommer den Teer zu fressen und im Winter den Schnee zu schlucken. Zwei Motoren, ein 2.0 TSI mit 180 PS und ein 2.0 TDI 190 mit PS sowie das automatische DSG-Doppelkupplungsgetriebe sorgen für genug Antrieb. Mehr braucht es nicht, auch wenn man

mit diesen Zahlen kein Quartettspiel gewinnt. Und mit 8,0 Sekunden von 0 auf 100 km/h auch kein Viertel-Meilen-Sieger wird. Doch Hand aufs Herz: Wer braucht in einem Offroader schon mehr Power? Vor allem, wenn dies auf Kosten der Umwelt und sowieso des Portemonnaies geht. Auch das wieder eine typisch schweizerische Eigenschaft: Warum klotzen, wenn es auch bescheiden geht?!

SERIENMÄSSIG IST DER Skoda Kodiaq SportLine mit einem 4x4-Antrieb ausgestattet. Je nachdem, wieviel Leistung auf welchen Rädern gebraucht wird, errechnet das Steuergerät permanent den idealen Antriebsmoment. So läuft der Skoda im normalen Fahrbetrieb, speziell bei geringer Last und im Schub, zum grössten Teil auf den Vorderrädern. Das spart Most. Wenn aber der Vierlivier gebraucht wird, ist er sowas von parat. So ist das sportliche SUV auch für unbefestigtes Terrain gut am

Start. Mit 194 mm Bodenfreiheit steckt er grössere Unebenheiten problemlos weg. Und dank dem optional erhältlichen adaptiven Fahrwerkregelung DCC (Dynamic Chassis Control) spürt man es drinnen nicht mal gross. Sie umfasst elektrisch geregelte Dämpfer, deren Charakteristik der Fahrer in den Modi Comfort, Normal und Sport einstellen kann. Die meisten Käuferinnen und Käufer werden in wohl aber sowieso die meiste Zeit im "Normal"-Modus fahren; auch typisch Schweiz. ✘

// WARUM: Grundsollid und trotzdem gutaussehend. Das sind mindestens zwei von vielen Argumenten, die für den Kodiaq SportLine sprechen

// WARUM NICHT: Die bis anhin teuerste Kodiaq-Version bietet nichts Neues - ganz im Gegensatz zum RS, der im Spätherbst kommen wird

// WAS SONST: zum Beispiel die Konzernbrüder VW Tiguan, Seat Ateca, Audi Q3, oder etwas exotischer den Hyundai Santa Fe, Nissan X-Trail

// TECHNISCHE DATEN

Fünf- oder siebensitziges SUV der Mittelklasse, Länge: **4,70 Meter**, Breite: **1,88 Meter**, Höhe: **1,68 Meter**, Radstand: **2,79 Meter**, Kofferraumvolumen: **720–2'065 Liter** (Fünfsitzer) und 270–2'005 Liter (Siebensitzer)

2,0-TDI: 140 kW/190 PS, Allrad, Siebengang-DSG, maximales Drehmoment: **400 Nm** bei 1'750–3'250 U/min, 0–100 km/h: **8,9 s**, Vmax: **210 km/h**, Durchschnittsverbrauch: **5,7 l/100 km**, CO₂-Ausstoss: **150 g/km**, Abgasnorm: **Euro 6**, Effizienzklasse: B (Werte für Fünfsitzer), Preis: ab **44'870 Franken**

1. Die neuen Sportsitze für Fahrer und Beifahrer mit Alcantara-Bezug und silberfarbenen Nähten garantieren auch in schnellen Kurven einen guten Seitenhalt.
2. Die Heckansicht wird von einer schmalen silberfarbenen Leiste unterhalb des Stossfängers geprägt.
3. Der Kühlergrill, die Aussenspiegelgehäuse und die Einfassungen der Seitenscheiben sind beim Skoda Kodiaq SportLine in Schwarz gehalten.
4. Silberfarbene Nähte finden sich auch auf dem Schalthebel sowie auf dem Multifunktionslederlenkrad, das in Verbindung mit dem DSG auch über Schaltwippen verfügt.

// Warum klotzen, wenn es auch bescheiden geht?! //

Audi TTS
// MIT
GESCHÄRFTE
SINNEN

Sportlicher, kompromissloser und
mit echten Rennsportgenen.



// Der nur zwei Liter grosse Vierzylinder-Turbo ist in der überarbeiteten Version sogar um vier PS **schwächer geworden**, dafür haben die Ingenieure das **Drehmoment von 380 auf 400 Newtonmeter hochgeschraubt.**

//

“ Auf Antrieb fährt man mit dem TT schnell und zügig durch Kurven, wobei vor allem die Handlichkeit und Leichtigkeit verblüfft, mit der man das Auto dirigieren kann.“ Soweit die Fachzeitschrift „Auto, Motor & Sport“, allerdings schrieb sie 1965 nicht über den Audi TT, den gab es damals noch gar nicht, sondern über den NSU Prinz TT, der mit nur 55 PS eine Spitzengeschwindigkeit von 148 km/h erreichte.

DIE ZEITEN HABEN sich ganz offensichtlich geändert, heute benötigt man 306 Pferdestärken für 250 km/h – jedenfalls beim aktuellen Topmodell des TT, das den Namen TTS trägt. Es könnte auch

noch schneller sein, doch Audi hält sich beim TT und seinen Ablegern an die freiwillige Selbstbeschränkung und regelt den Motor ab, wenn 250 km/h erreicht sind.

UM DER WAHRHEIT DIE EHRE zu geben, ist der nur zwei Liter grosse Vierzylinder-Turbo in der überarbeiteten Version sogar um vier PS schwächer geworden, dafür haben die Ingenieure das Drehmoment von 380 auf 400 Newtonmeter angehoben, was zu einer immerhin messbaren Belebung führt: Das Auto sprintet jetzt in 4,5 statt 4,6 Sekunden von null auf Tempo 100.

MAN WÜRD LÜGEN, wenn

man behauptete, das auf einer Probefahrt zu bemerken, aber es gibt doch ein gutes Gefühl, wenn die Überarbeitungen um die Mitte der Modell-Laufzeit Wirkung zeigt. Änderungen, die man im Audi TTS auch sehen und erleben kann, sind das dreidimensionale Schutzgitter am markentypischen Singleframe-Grill, das neue Siebengang-Doppelkupplungsgetriebe (bisher sechs Gänge) und die Sportanzeige im virtuellen Cockpit.

WENN DER BEIFahrER sich bei schneller Kurvenfahrt unwohl fühlen sollte, kann er sich das durch einen schrägen Blick hinters Lenkrad nun auch offiziell bestätigen



// **WARUM:** Glaubwürdiger Kompaktportwagen mit hoher Verarbeitungsqualität, guten Fahrleistungen und sicherer Strassenanlage.

// **WARUM NICHT:** Manchem Interessenten dürfte die Perfektion des Audi im Weg stehen – der TT hat keine Ecken und Kanten.

// **WAS SONST:** Mercedes SLC (nur als Roadster), Porsche 718 Cayman, Jaguar F-Type, BMW Z4 (ab 2019), allerdings bis auf den F-Type alle ohne Allrad

// TECHNISCHE DATEN

Zweisitziger sportwagen, Allradantrieb, Siebengang-Doppelkupplungsgetriebe, Länge: **4,19 Meter**, Breite: **1,83 Meter**, Höhe: **1,34 Meter**, Radstand: **2,51 Meter**, Leergewicht **1,438 kg**, Kofferraum **305 l**

Vierzylinder-Turbobenziner, 2,0 l Hubraum, **306 PS, 400 Nm** bei 2000/min, 0–100 km/h in **4,5 s**, Vmax: **250 km/h**, Preis: ab **CHF 74'700**

lassen. Denn dort erscheint ein weiteres Digitalinstrument, das Beschleunigungs-, Verzögerungs- und natürlich auch Fliehkräfte anzeigt. Wenn der Fahrer so fährt, dass diese Kräfte nennenswert werden, wird er selbst allerdings kaum Gelegenheit haben nachzusehen, welche Werte sie erreichen, denn er muss den Blick auf der Strasse behalten.

ZUM BEISPIEL auf dem Snaefell Mountain Course. Hier auf der Isle of Man wird einmal im Jahr die legendäre Tourist Trophy ausgetragen, der NSU TT und Audi TT ihre Namen verdanken. Zwar treten auf der Insel in der irischen See nur Motorräder an im Kampf gegen die Uhr (immerhin NSU-Zweiräder haben hier schon gewonnen), doch der Name steht trotzdem ganz allgemein für sportliches Fahren auf Höchstniveau – denn die Rennstre-

kenswert gute Figur. Serienmässig mit Allradantrieb ausgerüstet und um einen Zentimeter tiefer liegend als die Standard-TT-Modelle, hält das Topmodell mit seinen 19-Zoll-Rädern besonders guten Kontakt zur Strasse. Beeindruckend, wie der TTS bei wirklich schneller Kurvenfahrt über eine eher bucklige Piste die gegenläufigen Aufgaben des Spurhaltens und des Federns/Dämpfens beherrscht. Nie kommt gefährliche Unruhe ins Auto, die angenehm leichtgängige Lenkung weiss, was sie tut, und die Reifen kleben geradezu am Boden. TTS-Fahren kann ein Erlebnis sein.

DER TT 45 TFSI BILDET die Basis für das Sondermodell „20 Years“, das in einer limitierten Auflage von 999 Stück auf den Markt kommt und an die Einführung des TT im Jahr 1998 erinnert. Das Son-

// Hier auf der **Isle of Man** wird einmal im Jahr **die legendäre Tourist Trophy** ausgetragen. Dieser verdanken der NSU und auch der Audi das TT im Namen. //

cke ist gar keine Rennstrecke, sondern besteht aus normalen Land- und sogar Stadtstrassen, die einmal im Jahr gesperrt werden.

FÜR DEN TTS-TEST war ein kurzer Abschnitt vom Gegenverkehr befreit worden, und nun konnte sich zeigen, was ein kompakter Sportwagen zu leisten imstande ist, wenn man ihn von der Leine lässt. Wobei man auf der Insel nicht mal ein schlechtes Gewissen haben muss, mit 150 und mehr Stundenkilometern über die Landstrasse zu brettern: Es gibt hier ausserhalb der Städte kein Tempolimit. Der TTS macht jedenfalls in diesem Sportwagen-Paradies eine bemerk-

dermodell soll vor allem optisch eine Nähe zu den Konzeptstudien des ersten TT herstellen, daher ist es ausschliesslich in zwei verschiedenen Grautönen bestellbar und seine Ledersitze zeigen die Farbe Mokassinbraun mit deutlich abgesetzten Nähten.

ZUR HISTORISCHEN Wahrheit des runden Geburtstages gehört auch, dass der TT seinerzeit einen Beinahe-Fehlstart hingelegt hat: Nach wenigen Monaten häuften sich Unfälle, bei denen der Wagen übersteuernd von der Strasse abgekommen war, sogar Todesopfer waren zu beklagen. Es stellte sich heraus, dass Audi die Fahrwerks-



abstimmung sehr spitz ausgelegt hatte, mit sehr engem Grenzbereich, eben möglichst wie einen „echten“ Sportwagen. In einer bis dahin beispiellosen Rückrufaktion wurden nicht nur Heckspoiler an die Autos gebaut, sondern gegen eine Selbstbeteiligung von damals 650 Mark konnte auch jeder TT-Besitzer das ESP-System nachrüsten lassen.

SCHWER ZU GLAUBEN, dass ein Auto, ein sportliches zumal, noch vor 20 Jahren ohne serienmässiges ESP ausgeliefert worden sein kann. Aber es ist tatsächlich so, dass die Entwicklung der elektronischen Assistenzsysteme in den 90er-Jahren noch am Anfang stand. Heute ist der TT nicht nur mit ESP ausgestattet, sondern man kann noch unzählige andere Helferlein bekommen, etwa Spurwechsel- und Spurhalteassistent, Einparkhilfe mit Rückfahrkamera und natürlich Infotainmentsysteme mit Sprachsteuerung, Smartpho-

ne-Integration und die Bedienung des Navigationssystems über ein Touchpad, auf das man mit dem Finger Buchstaben malen kann. Je mehr solcher Systeme man aufzählt, desto weniger kommt der TT als puristischer Sportwagen daher. So haben ihn seine Kunden allerdings nie wirklich gesehen, sondern eher als eine Möglichkeit, in einem Audi neue fahrdynamische Möglichkeiten auszuloten und ein besonderes Design zu erleben – das Ganze zu einem vernünftigen Preis.

SO LIEGT AUCH HEUTE noch die Einstiegsstufe in die Sportwagenwelt relativ niedrig, der Basis-TT ist ab 44'000 Franken zu haben, als Roadster (mit Stoffverdeck) kostet er 3'500 Franken mehr. Für ein Auto wie den TTS muss man natürlich etwas mehr sparen: der macht 71'500 Franken für das Coupé oder 74'700 Franken für den Roadster. ✨

1. 305 Liter Kofferraum reichen für einen Kurztrip auf die Isle of Man.
2. Oben ohne etwas teurer: das Cabrio kostet rund 3000 mehr.
3. Links oder rechts, mit Dach oder ohne? Oder doch lieber ...
4. Die TT-Ikone: der NSU Prinz TT aus 1965.



LIFESTYLE-CARAVANS IM MINI-FORMAT

Die Idee der Teardrop-Caravans, die in den 30er-Jahren des vergangenen Jahrhunderts aufkam, feierte vor wenigen Jahren ihre Wiedergeburt. Mittlerweile ist daraus ein echter Trend geworden.



Lifestyle-Camper Steeldrop



Lifestyle-Camper Steeldrop von innen



Lifestyle-Camper X-Line



Caretta Offroad



Kulba

Tatsächlich wurden die Mini-Wohnwagen, deren Name auf die ursprüngliche Tropfenform zurückzuführen ist, in USA der 1930er-Jahre populär, weil sie vor allem auch in Do-it-Yourself-Manier gebaut werden konnten. In Nordamerika waren sie bis in die 60er sehr beliebt, ehe sie nach und nach von den Campingplätzen verschwanden. Ende der 90er feierte das Konzept dann eine Renaissance, und seit der Jahrtausendwende bieten vermehrt wieder kommerzielle Anbieter fertige Teardrop-Anhänger an. Auch in Europa. Dabei handelt es sich aber nicht um US-Importe.

DIE HERSTELLER PRODUZIEREN überwiegend in Osteuropa und der Türkei. Auf dem Düsseldorfer Caravan-Salon registriert man auf den Ständen von Caretta, Kulba oder LSC steigendes Interesse. Im Prinzip sind diese Anhänger lediglich rollende Doppelbetten mit einer Freiküche. Der Aufbau ist zwischen 2,50 und 4,50 Meter lang und zwischen 1,30 und zwei Meter breit. Bei einem Mass von 1,10 bis 1,50 Meter zwischen Boden und Decke bietet er im Innenraum keine Stehhöhe, sondern ausschliesslich Schlafplätze für zwei Erwachsene. Durchaus angenehm, aber mehr eben auch nicht. Der Platz über den Füßen wird als Stauraum für Kleidung und die Campingausrüstung genutzt. 230-Volt- und USB-Anschlüsse lassen ebenso wie Radio oder Mini-TV hier auch noch unterbringen. Unter der Heckklappe befindet sich meist noch eine einfache Aussenküche mit Ein-Flammen-Kocher, Kühlbox und kleiner Spüle samt Wasseranschluss. Weil die Teardrops nur bis zu 500 Kilogramm wiegen, können sie fast von jedem Auto gezogen werden und bei einem zulässigen Gesamtgewicht von 750 kg dennoch ordentlich zuladen.

„**DAS HAT MIT BILLIG-CARAVAN** nichts zu tun“, erklärt **Ingo Host**, einer der beiden Geschäftsführer der seit 2011 existierende Marke Kulba aus Riga in Lettland. „Teardrops müssen vor allem cool sein und Spass machen. Sie werden von aktiven Menschen gekauft, die ihren Hobbys in der freien Natur nachgehen wollen.“ Und er zieht einen Vergleich zur Auto-Branche. „Viele Menschen sind mit einem Kleinwagen zufrieden. Dann muss aber ein Mini sein. Genauso ist das bei uns.“ So wird der kuschelige Kulba-Teardrop mit einer Innenraumhöhe von nur 1,13 Metern bei gleicher Form in drei Ausführungen angeboten: als Woody mit Seitenwänden aus Birkenperrholz mit UV-resistentem Epoxyharz, als Rebel mit Polyurethan-Schutzbeschichtung oder als Silversurf mit Aluminium. Die Grundpreise liegen umgerechnet zwischen 9'500 und 14'200 Franken. Noch mehr streicht **Carsten Papendick**, der über seine Firma Camping Adventure in Mömbris bei Aschaffenburg die Mini-Caravans der ukrainischen Marke LSC (Lifestyle-Camper) vertreibt, den Lifestyle-Charakter heraus. „Ob Angler, Kite-Surfer, Kletterer oder Bergsteiger – unsere Kunden sind extrem

freizeitaktiv“, erklärt Papendick. „Sie wollen Outdoor- und Erlebniscamping pur erleben. Mit Stil und Komfort.“ Das sei ähnlich wie mit dem VW California bei den Reisemobilen – alles Notwendige dabei haben, aber möglichst in Premium-Qualität. Deshalb hat die seit knapp einem Jahr existierende Marke aus Kiew mit dem X-Line auch einen Hardcore-Offroad-Caravan im Programm, der in Volllausstattung mit einem kleinen Fernseher an Bord für rund 21'500 Franken das obere Ende der Teardrop-Caravans markiert.

EBENFALLS IN EINEM AUSSERGEWÖHNLICHEN Look präsentiert sich der Steeldrop mit einer Aussenhaut aus rostfreiem Edelstahl zu Preisen ab rund 17'000 Franken, der von Lifestyle-Camper als eleganter Citytourer angepriesen wird. Immerhin auf fast 100 Fahrzeuge ist die Produktion im ersten Jahr angestiegen. Tendenz weiter steigend. Papendick gibt allerdings auch zu, dass er sich in der Zielgruppe total überschätzt habe. „Erwartet haben wir eigentlich eine Kundschaft im Alter zwischen 35 und 50 Jahren, doch der jüngste

// Es ist **kaum zu glauben:** ausgerechnet aus dem Land des „Think big“ soll die Idee der Tear-Drop-Caravans kommen. //

Kunde war bisher 55 Jahre alt, der älteste 78.“ Und der habe als Alleinfahrer ein hochechtes Feedback gegeben, denn mit seinem Mini-Caravan bekäme er auf jedem Campingplatz sofort Kontakt.

DER ERFAHRENSTE UND GRÖSSTE Hersteller unter den Düsseldorfer Teardrop-Ausstellern kommt aus der Türkei. Firmenchef **Engin Basoglu** hat den Familienbetrieb von seinem Vater übernommen, der 1976 mit dem Bau von Caravans begonnen hatte. Nachdem in Sakarya, 120 Kilometer entfernt von Istanbul, lange Zeit Wohnwagen in allen Grössenordnungen entstanden, konzentriert Basoglu sich heute ganz auf die Teardrop-Camper, die er unter anderem nach USA, Australien und Neuseeland in 26 Länder dieser Erde exportiert. Mit zwei Modellen ist die türkische Marke in diesem Jahr an den Rhein gekommen. Der Caretta 1500 ist die einfachste Ausführung mit einem 1,50 Meter breiten Bett und 1,10 Meter hohen Innenraum, der ab 10'500 Franken zu haben. Aber auch der Caretta wird für Outdoor-Fans in einer Offroad-Variante angeboten, die dann schon mindestens 17'340 Franken kostet. Basoglu zeigt in der Türkei, dass das Format der Mini-Camper aber auch noch mehr Potenzial hat, und offeriert dort auch Cabrio-Varianten im Kutschen-Outfit. Aber das hat mit Camping und Caravanning nun wirklich nichts zu tun. ✘

Kamera **Apple iPhone X**
Linse **iPhone X Back Dual Camera 4mm f1.8**
Aktuell **35 mm**
Verschlusszeit **1/200 s**
Brennweite **f 8,0**
ISO **20**

Zur blauen Stunde

Wenn am Abend über dem Stazersee bei Pontresina die Sonne untergeht, hat etwas Magisches. Wenn sich die Sonne nun etwa 4 bis 8 Grad unterhalb des Horizontes befindet, färbt sich der Himmel blau ein. Die Zeit scheint stehen zu bleiben. Die

Gesichtszüge des Gegenüber werden ganz weich, harte Züge verschwimmen. Das Blau des Himmels hat eine andere spektrale Zusammensetzung, da es auf eine andere physikalische Ursache als bei Tage zurückzuführen ist.

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...

Er war nie ein City Slicker und auch kein Hausfrauen-SUV, sondern ein treuer Weggefährte der uns nun verlässt. Sayonara Pajero.

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:
Jürg Zentner, Martin Schmitt, Michael Neumann, Daniel Stocker, Stefan Anker, Sascha Knauer, Jürg Kaufmann, Peter Maahn, Max Friedhoff, Mario Hommen 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.



TOYOTA

ALWAYS A
BETTER WAY

AUS LIEBE ZUR
NATUR



Aus Liebe zum geräuschlosen Fahren
und zur grösseren Reichweite. **Aus Liebe zu** geringem Verbrauch
und zu niedrigem CO₂-Ausstoss.
Aus Liebe zu 5 Jahren Hybrid-Garantie
und 6 Jahren Free Service.

TOYOTA RAV4 HYBRID

RAV4 Hybrid Victory 4x4, 2,5 HSD, 145 kW, Ø Verbr. 5,6 l/100 km, CO₂ 127 g/km, En.-Eff. D, Ø CO₂-Emissionen aus Treibstoff- und/oder Strombereitstellung: 30 g/km. Ø CO₂-Emission aller in der Schweiz immatrikulierten Fahrzeugmodelle: 133 g/km.