



SCHWEIZ
ALLRAD
MAGAZIN

#BEST-OF 4x4SCHWEIZ.CH

#10/2018

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



// TITELSTORY:

MITSUBISHI PAJERO DER LETZTE SAMURAI

// EVENT: Schlamm-Party in Österreich // NEWS: Mercedes GLE, Seat Tarraco, Skoda Kodiaq RS, Volvo V60 Cross Country // FAHRBERICHTE: Suzuki Jimny, Lexus LS, Jeep Cherokee, Mazda CX-3 // HISTORY: 50 Jahre Ford RS // PEOPLE: Dieter Zetsche

// INHALT

4x4SCHWEIZ / ALLRAD / eMAGAZIN / #10 / 2018



4-15

Der letzte Roadtrip mit dem Mitsubishi Pajero.



16

Cross Country mit Volvo

28

Bald ist der Landy wieder da.



Schlamm, Schlamm und noch mehr Schlamm. **30**



36 Bye, bye Mr. Mercedes. Ein Ära geht zu Ende.

52-71 Fahrberichte: Mini-G, Japanisches Meister-Handwerk, ein halbilde Indianer & Kodo on Wheels



04 TITELSTORY

Sayonara Mitsubishi Pajero

16 NEWS

Volvo V60 Cross Country, Peugeot e-Legend, Skoda Kodiaq RS TDI, Audi PB 18 E-Tron, Mercedes-Benz GLE, Seat Tarraco, ZF-Allrad-technik, Land Rover Defender

30 EVENT

Globetrotter Rodeo

36 PEOPLE

Dieter Zetsche

42 TECHNIK

Zzzzzz, Volvo fährt

46 KNOWHOW

Autoversicherungsprämien

48 REPORT

eSport ist ein riesen Business

52 FAHRBERICHT

Suzuki Jimny
Lexus LS 500h AWD
Jeep Cherokee
Mazda CX-3

72 HISTORY

50 Jahre Ford RS

82 AUTOGRAMM

86 VORSCHAU/IMPRESSUM

SAYONARA PAJERO

Nach 36 Jahren im Dienst, schickt Mitsubishi den Pajero in Rente und widmet ihm zum Abschied noch eine auf 1000 Stück limitierte Sonderedition. Zu diesem Anlass, haben wir den letzten seiner Modellreihe einmal quer durch das Wallis geschickt, um dem ehrlichen Geländewagen die letzte Ehre zu erweisen.



Seit seiner Einführung 1982 markierte der Pajero das robuste, zuverlässige und geräumige Arbeitstier im Repertoire der Japaner. Dass er auch zu mehr fähig war, zeigte sich rasch. Schon ein Jahr nach seiner Markteinführung bestritt er zum ersten Mal die Rallye Paris-Dakar. Zwei Jahre später dominierte er sie. Zwölfmal gewann Mitsubishi die anspruchsvollste Rallye der Welt zwischen 1985 und 2007, immer mit dem Pajero Evolution. Auch wenn die Rennfahrzeuge gegen Ende praktisch nichts mehr mit dem Serienprodukt gemein hatten, so teilten sie alle denselben Namen und manifestierten den Mitsubishi Pajero als erfolgreichstes Fahrzeug der Paris-Dakar-Geschichte. Ende der Neunziger produzierte Mitsubishi sogar ein Homologationsmodell



vom Evolution – mit Kotflügelverbreiterung, den berühmten-japanischen 280 PS und einem völlig überarbeiteten Fahrwerk.

DOCH MITSUBISHIS WILDE ZEITEN sind vorbei: die Marke orientiert sich in Richtung Crossover und Elektrifizierung. Ein waschechter Geländewagen mit Dieselmotor findet in diesem Line-up leider keinen



// Eine **Runderneuerung** birgt jedoch auch immer die Gefahr eines Identitätsverlustes. //

Platz mehr. Um den Pajero wieder fit für die Zukunft zu machen, müsste ein komplett neues Fahrzeug her. Eine Runderneuerung birgt jedoch auch immer die Gefahr eines Identitätsverlustes, weshalb eine restlose Streichung des Namens wohl auch die richtige Konsequenz ist. Das Erbe des Pajero wird so nicht verwässert und er darf als echter Offroader aufrecht von uns gehen, ohne zu einem Lifestyle-SUV mutieren zu müssen.



DIE AKTUELLE, VIERTE GENERATION ist bereits seit 2007 im Einsatz und das sieht man dem wuchtigen Geländewagen auch an. Ausgestellte Kotflügel, grosszügige Fensterflächen und ein aufgesetztes Ersatzrad sieht man im heutigen Strassenverkehr definitiv nicht mehr allzu oft. All diese Stilelemente ziern den Pajero schon seit der zweiten Generation. Sein etwas veraltetes Äusseres hebt ihn aber auch überaus positiv von den entweder überzeichneten oder zu weichgewaschenen SUVs von heute ab, ohne dabei die Retro-Schiene à la G-Klasse zu fahren. Vor allem in Kombination mit den optionalen 18-Zoll-Offroad-Felgen in schwarz und der passenden, grobstolligen All-terrain-Bereifung von Cooper, wirkt er breit und stämmig, ohne dabei aggressiv aufzutreten. Die fetten

// Im Gegensatz zu G-Klasse und Land Cruiser setzt der Pajero nicht auf Luxus und Opulenz. //



Reifen sind natürlich nicht nur Show, sondern helfen ihm abseits der Strassen die Haltung zu bewahren.

DER PAJERO BLEIBT SEINER LINIE TREU, ohne auf Retro zu setzen und wurde deshalb wohl auch nicht von jenem Hype erfasst, der in den letzten Jahren diverse Offroader verschlungen hat. Im Gegensatz zu G-Klasse und Land Cruiser setzt er nicht auf Luxus und Opulenz, sondern hält an seinen bescheidenen Ursprüngen fest. Es ist genau diese Ehrlichkeit und Bodenständigkeit, die ihn ausmacht. Kein unnötiger Firlefanz, weder beim Design, noch in der Ausstattung. Das Interieur präsentiert sich schlicht und in robustem, aber etwas unschönem Kunststoff. Dafür bietet der Fünftürer Platz für sieben Passagiere, denn wo sonst das Reserverad verborgen liegt, versteckt



der Pajero eine vollständige dritte Sitzreihe. Man sitzt zwar in keiner Reihe sonderlich bequem und der Seitenhalt lässt auch zu wünschen übrig, dafür bietet die Sitzposition aber eine gute Rundumsicht. Auch verfügt jede Sitzreihe über Haltegriffe in der Decke, so wird man auch auf den abenteuerlichsten Abkürzungen nicht durch den Innenraum geschleudert. Die gute Rundumsicht macht die Rückfahrkamera fast schon überflüssig, aber auch nur fast, denn da ist ja noch die Sache mit dem Reserverad.

IN EINER ZEIT VON DOWNSIZING und Elektrifizierung tanzt der fast schon gigantische 3,2-Liter-Vierzylinder aus der Reihe. Auf der Strasse wirkt der Motor aber recht unruhig und die 190 PS etwas träge. Immerhin wiegt der Fünftürer auch knapp 2,4 Tonnen. Auch das Nageln des Motors ist deutlich zu hören. Im Gelände hingegen machen sich dann die stattlichen 441 Newtonmeter Drehmoment bei 2000 Umdrehungen bemerkbar und schieben den fast 5 Meter langen Pajero ohne grosse Mühe voran. Der Allradantrieb kann bis 100km/h zugeschaltet werden und ist man erst mal abseits, sorgen eine Differentialsperre hinten und ein Reduktionsgetriebe dafür, dass der Geländewagen seinem Namen auch alle Ehre macht. Auch





Böschungswinkel von 34,5 (vorne) und 24,5 Grad (hinten) und eine Wattiefe von 70 Zentimeter helfen dem Pajero, sich von nichts unterkriegen zu lassen. So flink wie seine Namensgeberin, eine südamerikanische Wildkatze (*Leopardus pajeros*), ist wohl aber höchstens der um über einen halben Meter kürzere Dreitürer.

DER PAJERO IST EINER DER LETZTE SEINER ART: Ein geräumiger, robuster und ehrlicher Offroader. Im Vergleich zu kontemporären SUVs ist er heillos veraltet, optisch wie technisch. Statt Spurhalte- und Abstandassistenten, gibt's Differentialsperren und Geländeübersetzung. Statt schnittiger Linienführung, gibt's grosse Fensterflächen und eine steile Frontscheibe. Statt Hybridantrieb, gibt's einen massigen 3,2-Liter-Dieselmotor.

ER IST KEIN LIFESTYLE-PRODUKT, kein Gimmick, sondern ein Partner, ein treuer Weggefährte, oder auch schlicht ein fähiger Gebrauchsgegenstand. Dank seiner Anhänglast von 3,5 Tonnen kann man mit ihm wortwörtlich auch Pferde stehlen. In einer

Zeit von Plastikapplikationen die Robust- und Rauheit suggerieren sollen, repräsentiert er einen wohlthuenden Anachronismus, der seine Versprechen auch einlösen kann. Und darum ziehen wir den Hut vor dem Pajero und sagen: Lebwohl. ✨

Fünftüriger siebensitziger Kult-Geländewagen, Länge: **4,90 Meter**, Breite: **1,86 Meter**, Höhe: **1,89 Meter**, Radstand: **2,78 Meter**, Zuladung: **720 kg**, Kofferraum: **215-1'790 Liter**, Anhängelast: **3,5 Tonnen**, Bodenhöhe: **210 mm**, Böschungswinkel v/h: **34.5/24.5**, Rampenwinkel: **22.2**, Steigfähigkeit: **45 Grad**, Wattiefe: **700 mm**, 4x4 mit Geländereduktion, gesperrtem Mitteldifferenzial, variabler Kraftverteilung vorne/hinten, 2WD Antrieb Hinterachse, Differenzialsperre hinten 100%, zuschaltbar, Super Select 4x4 mit 4 Antriebs-Modi

3,2-Liter-Vierzylinder-Turbodiesel, 5 Gang-Automatikgetriebe, **190 PS/140 kW** bei 3'500 U/min, maximales Drehmoment: **441 Nm** bei 2'000 U/min, 0-100 km/h: **11,1 s**, Vmax: **180 km/h**, Durchschnittsverbrauch: **9.3 Liter**, CO₂-Ausstoss: **245 g/km**, Abgasnorm: **Euro 6b**, Energieeffizienz: Preis: ab **35'900** Franken, Preis Testfahrzeug: 51'399 Franken



Volvo V60 Cross Country: mit Abenteuer-Gen

Bühne frei für den neuen Volvo V60 Cross Country: Die Allroad-Variante ist das jüngste Mitglied in der vollumfänglich erneuerten Modellpalette, die eindrucksvoll den Transformationsprozess des Unternehmens in den letzten Jahren unterstreicht.

Wie sein Bruder V60, der zu Jahresbeginn präsentiert wurde, verkörpert auch der neue Volvo V60 Cross Country den schwedischen Familienkombi. Gleichzeitig bringen ihn aber Offroad-Pisten und unbefestigte Wege nicht aus der Ruhe.

„Mit dem neuen Volvo V60 Cross Country schicken wir unseren schwedischen Familienkombi von einem natürlichen Lebensraum in den nächsten“, erklärt Håkan Samuelsson, Präsident und CEO der Volvo Car Group. „Wir haben das Cross Country-Segment vor über 20 Jahren erfunden. Mit diesem Fahrzeug führen wir unsere langjährige Tradition sicherer, leistungs-

higer und vielseitiger Familienfahrzeuge fort.“

Dank des speziell für den Cross Country entwickelten Fahrwerks und der Radaufhängung, klettert die Bodenfreiheit des Allroad-Kombis um 60 Millimeter gegenüber dem Standardfahrwerk und 75 Millimeter beim tiefergelegten Sportfahrwerk im klassischen V60 Kombi. Dazu steigt in Verbindung mit serienmässigem Allradantrieb, einer Bergabfahrhilfe, ESP, Kurventraktionskontrolle sowie einem speziellen Offroad-Fahrmodus die Geländegängigkeit des Fahrzeugs noch einmal deutlich.

Wie alle Volvomodelle profitiert auch der V60 Cross Country von den Vorzügen der skalierbaren Produkt-Architektur (SPA), mit der auch verschiedene Sicherheits- und Infotainment-Systeme ins Fahrzeug einziehen: „Der neue Volvo V60 Cross Country zeigt sich genauso verbessert wie jedes andere Modell der

Volvo 60er und 90er Baureihe, das auf der SPA-Plattform basiert“, erklärt Henrik Green, Senior Vice President für Forschung und Entwicklung bei der Volvo Car Group. „Durch die grössere Vielseitigkeit, die in der höheren Sitzposition und Bodenfreiheit sowie den dynamischen Allrad-Eigenschaften zum Ausdruck kommt, ist er sowohl in der Stadt als auch auf dem Land zuhause.“

Das Volvo City Safety System mit Notbremsassistent gehört zur Serienausstattung und hilft dem Fahrer dabei, mögliche Kollisionen zu vermeiden. Es ist das einzige System, das auch Fussgänger, Fahrradfahrer und Wildtiere erkennt. Serie sind unter anderem auch die Run-off Road Protection, die Oncoming Lane Mitigation und weitere Assistenzsysteme mit Lenkunterstützung. Der ebenfalls optionale Pilot Assist unterstützt den Fahrer beim teilautonomen Fahren bis

130 km/h durch automatisches Lenken, Bremsen und Beschleunigen.

Das Sensus Connect Infotainment-System ist kompatibel mit Apple CarPlay, Android Auto und 4G-Mobilfunkstandard und hält die Insassen während der Fahrt vernetzt. Über den Touchscreen im Tablet-Stil lassen sich verschiedene Anwendungen wie Fahrzeugfunktionen, Navigation, vernetzte Dienste und Apps nutzen.

Der neue V60 Cross Country wird als Benziner T5 AWD mit 250 PS (184 kW) und mit einem D4 AWD Dieselmotor mit 190 PS (140 kW) erhältlich sein. Mildhybrid- und Plug-in-Hybridvarianten folgen zu einem späteren Zeitpunkt.

Peugeot e-Legend: für alle Neuzeit-Bardots und -Delons

Peugeot lässt sein legendäres 504 Coupé wiederaufleben. Zumindest optisch. Unterm neuzeitlich interpretierten Blech befindet sich hingegen zukunftsweisende Technik, die unter anderem Komfort verspricht.

Die Früchte der Zusammenarbeit zwischen Pininfarina und Peugeot gelten als Meilensteine des Autobaus. Legendär etwa ist das 504 Coupé, dass knapp 50 Jahre

nach seinem Erscheinen als Konzeptauto e-Legend eine Art Comeback feiern durfte. Einfach als Hommage reicht nicht, weshalb die Franzosen Optik und Technik dieser Neuzeit-Interpretation auf den zukunftsweisenden Stand gebracht haben.

Wie der Name des zweitürigen und 4,65 Meter langen e-Legend andeutet, hat Peugeot hier einen Elektroantrieb verbaut, auf den schon ab dem nächsten Jahr auch Serienmodelle der PSA-Gruppe setzen. Typisch Studie, handelt es sich im

Fall des Neo-504 um einen auf protziges Leistungsniveau skalierten Allradantrieb, der mit 340 kW/462 PS und 800 Nm Drehmoment einen Sprint auf Tempo 100 in unter vier Sekunden und eine Höchstgeschwindigkeit von 220 km/h erlauben soll.

Trotz gewisser Retro-Anleihen bietet der e-Legend ein modernes Design, was sich etwa in schicken LED-Leuchten mit auffälligen Nachtsignaturen oder den kamerabasierten Miniatur-Aussenspiegeln widerspiegelt. Très chic ist ausserdem

der Verzicht auf Türgriffe, stattdessen hat das Konzeptauto für die sich elektrisch öffnenden und schliessenden Portale eine Sensorsteuerung im Heckfenster. Letzteres beherbergt auch ein Display, welches die «Passagers» willkommen heisst.

Willkommen dürften sich diese im Innenraum ganz sicher fühlen, empfängt dieser doch mit einem stillvollen und wohnlichen Flair. Auffällig sind die ganz nach 70er-Jahre-Art mit türkisfarbenem Plüsch bezogenen Sitze in Kombination mit

dunklen Holzapplikationen. Deutlich zukunftsweisender ist das 49-Zoll-Display im Armaturenbrett. Darüber hinaus befinden sich in den Türen 29-Zoll-Displays und 12-Zoll-Bildschirme in den Sonnenblenden.

Schalter und Knöpfe sind hier nahezu überflüssig, die wichtigsten Bedienelemente sind ein 6-Zoll-Touchscreen und ein Drehregler in der Mittelkonsole. Ausserdem lassen sich viele Funktionen über Sprachbefehle steuern. Auf ein Lenkrad wird ebenfalls

verzichtet, sofern man im vollautonomen Fahrmodus fährt. Hier bietet der e-Legend zwei Varianten, eine, bei dem der Fahrgast maximal entspannen darf, und eine, bei dem sich das Fahrzeug dynamisch bewegt und die Insassen vollvernetzt mit sozialen Netzwerken interagieren können. Alternativ kann der Fahrer das ausfahrbare Volant übernehmen und sich ganz klassisch nach alter 504-Manier für einen Cruising- oder Sportmodus entscheiden.

Die 100-kWh-Batterie, die laut Hersteller für eine WLTP-Reichweite von 600 Kilometern reicht.



Das legendäre 504 Coupé mit seinem Alter Ego e-Legend Concept. Trotz gewisser Retro-Anleihen ein betont modernes Design.



Skoda Kodiaq RS: Sport-SUV mit Power-Diesel

Skoda gibt mit dem sportlichen Kodiaq RS-Modell Ende 2018 so richtig Gas. Der 2,0-Liter-Vierzylinder-Dieselmotor leistet satte 240 PS und stellt ein Drehmoment von 500 Newtonmetern zur Verfügung. Die Kraftübertragung in Richtung aller vier Räder übernimmt ein Siebengang-Doppelkupplungsgetriebe. Als Preis für das Top-Modell der SUV-Baureihe dürften die Tschechen einen Betrag knapp um die 50'000 Franken aufrufen.

Der Motor ist unter anderem bereits aus dem Schwestermodell VW Tiguan Allspace bekannt, da allerdings ohne sportliche Ausstattungsextras. Beim Kodiaq RS zählen dazu unter anderem Sportsitze, Dynamiklenkung und Motorsoundgenerator. Zu den äusserlichen Erkennungsze-

ichen gehören 20-Zoll-Felgen, Diffusor sowie das nun gänzlich in Rot gehaltene RS-Logo am Kühlergrill, bei dem darüber hinaus die Chrom-Elemente durch Zierteile in Mattschwarz ersetzt wurden.

RS-Extra: Sportsitze, Dynamiklenkung und Motorsoundgenerator.



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.



Audi will bei der E-Mobilität eine wichtige Rolle spielen. Studien wie der PB 18 E-Tron sollen diesen Anspruch untermauern.



Der Fahrersitz wurde in eine seitlich verschiebbare Monocoque-Schale eingebettet.

Audi PB 18 E-Tron: Keil mit Kofferraum

Das E-Tron-Label, vor vielen Jahren von Audi ins Leben gerufen und dann lange Zeit stiefmütterlich behandelt, rückt aktuell stark in den Fokus der Öffentlichkeit. Aus diesem Grund zeigte der Ingolstädter Autobauer auf der kalifornischen Pebble Beach mit dem Konzeptauto PB18 E-Tron einen futuristischen Sportwagen, der dank dreier E-Motoren mit bis zu 570 kW/774 PS Leistung boosten kann.

Für einen Sportwagen bietet der PB18 eine ungewöhnliche Karosserie. Von vorne sieht er breit und flach

aus, wirkt dank schmaler Scheinwerfer und riesigen Luftöffnungen aggressiv. In den Flanken schmiegt sich die 4,53 Meter lange Karosserie flach über die 22-Zoll-Räder. Allerdings bietet der Flachmann ein ungewöhnlich lang gestrecktes Dachplateau, was ihn zum Shooting Brake qualifiziert, also einer Mischung aus Kombi und Coupé. Und tatsächlich nennt Audi in seiner Pressemeldung sogar die Kofferraumgrösse: 470 Liter Gepäck sollen hineinpassen.

Eine Besonderheit beim PB18 ist der Fahrersitz, der

PB 18 E-Tron ist mit einer mächtigen 95-kWh-Batterie ausgestattet, die Saft für 500 Kilometer bieten soll.

in eine seitlich verschiebbare Monocoque-Schale eingebettet wurde. Diese Lösung erlaubt dem Piloten dank Drive-by-Wire-Technik eine mittige Positionierung, sofern kein Beifahrer an Bord ist. Das Cockpit selbst verzichtet auf physische Schalter und Drehknöpfe, stattdessen gruppieren sich rund ums Lenkrad berührungsempfindliche Bedienoberflächen. Fahrrelevante Informationen werden digital über ein transparentes OLED-Display angezeigt.

Beim Antrieb setzt Audi auf drei Motoren. Das Agg-

regat an der Vorderachse mobilisiert 150 kW/204 PS, während das Motoren-Duo an der Hinterachse 450 kW/612 PS beisteuert. In Summe kommt eine Systemleistung von 500 kW/680 PS und 800 Nm Drehmoment, zwischenzeitlich sollen sogar 570 kW/774 PS und 830 Nm abrufbar sein. Dank einer variablen Momentverteilung soll der 1,6-Tonner mit dieser Power einen 100-km/h-Sprint in lediglich zwei Sekunden abhaken. Zugleich ist der Konzept-Audi mit einer mächtigen 95-kWh-Batterie ausgestattet. Da der Renner einen 800-Volt-Ladestrom verdauen kann, soll eine vollständige Ladung, auch induktiv, in 15 Minuten möglich sein.



Kombi + Coupé = Shooting Brake



Mercedes GLE: grösser, schnittiger und komfortabler

Am Pariser Autosalons präsentierte Mercedes die Neuauflage des zweitgrössten SUV der Marke mit dem Stern, den Mercedes GLE (früher M-Klasse). Der Neue ist gegenüber dem bisherigen Modell sichtbar gewachsen, beim Radstand um gleich acht Zentimeter. Über die genaue Länge des Ur-Vaters aller Edel-SUV schweigt sich Mercedes noch aus, die Fünf-Meter-Marke ist aber sicher näher gerückt.

Kein Geheimnis sind die inneren Werte des Allradlers. Zwei nebeneinander montierte, 12,3 Zoll grosse Bildschirme ersetzen die

klassischen Armaturen. Das von der A-Klasse her bekannte MBUX-System mit Bewegungserkennung bekam neue Funktionen. Christian Anosowitsch, Pressesprecher bei Daimler erklärt uns ein Beispiel: „Wenn der Fahrer zum Beispiel bei Nachtfahrt die Hand suchend auf den Beifahrersitz ausstreckt, erkennt die Elektronik seine Absicht und schaltet hilfreich die rechte Innenbeleuchtung ein“.

Sicher spannend, aber noch wichtiger ist eine weitere Errungenschaft, die Mercedes als Weltneuheit anpreist. Ein aktives,

Der Neue ist gegenüber dem bisherigen Modell sichtbar gewachsen, beim Radstand um gleich acht Zentimeter

elektronisch geregeltes Fahrwerk, bei dem jedes Rad einzeln angesteuert werden kann. Dadurch werden die Passagiere zum Beispiel bei Ausflügen ins Gelände weniger heftig durchgeschüttelt als auf solchem Terrain üblich. Sensoren lesen die Strasse und ihre Unebenheiten, bereiten Räder, Dämpfer und Luftfederung auf drohende Erschütterungen vor und sorgen so für sanftes Gleiten. Die „E-Active-Body Control“ wird vom 48-Volt-Bordnetz versorgt.

Aussen gibt sich der neue GLE deutlich glatter als seine Ahnen, verzichtet auf

die doch recht scharfen Karosseriekanten der Vorgänger. Was auch dem Luftwiderstand zu Gute kommt. Mit seinem cw-Wert von 0,29 verweist er alle vergleichbaren Rivalen in den Windschatten. Alles am Kleid des Neulings wirkt ein bisschen geschmeidiger als zuvor, was das Konzept des SUV unterstreicht. Er muss sich auch abseits fester Strassen bewähren, will aber kein lupenreiner Geländewagen sein.

Andererseits erwarten die Kunden ein komfortables Reisemobil für Langstrecken mit jeder Menge Platz für Menschen und Gepäck.

Und schliesslich kommt der Schuss an Sportlichkeit dazu, der sich vor allem im Gesicht des GLE ablesen lässt.

Natürlich bietet jeder Mercedes, zumal in dieser Preisklasse, eine Menge an feinen Extras und Assistenzsystemen. Wer will, kann sich in der noch nicht erschienenen Preisliste mit allem ausstatten, was hilfreich, schön und teuer ist. Und kann unter verschiedenen Motorisierungen aus dem grossen Mercedes-Regal wählen. Spitzenmodell wird wohl der GLE 450. Auch ein Plug-in-Hybrid ist in Sicht. Verkaufsstart des GLE

ist Anfang des nächsten Jahres.



Seat Tarraco: der neue Siebensitzer aus Spanien

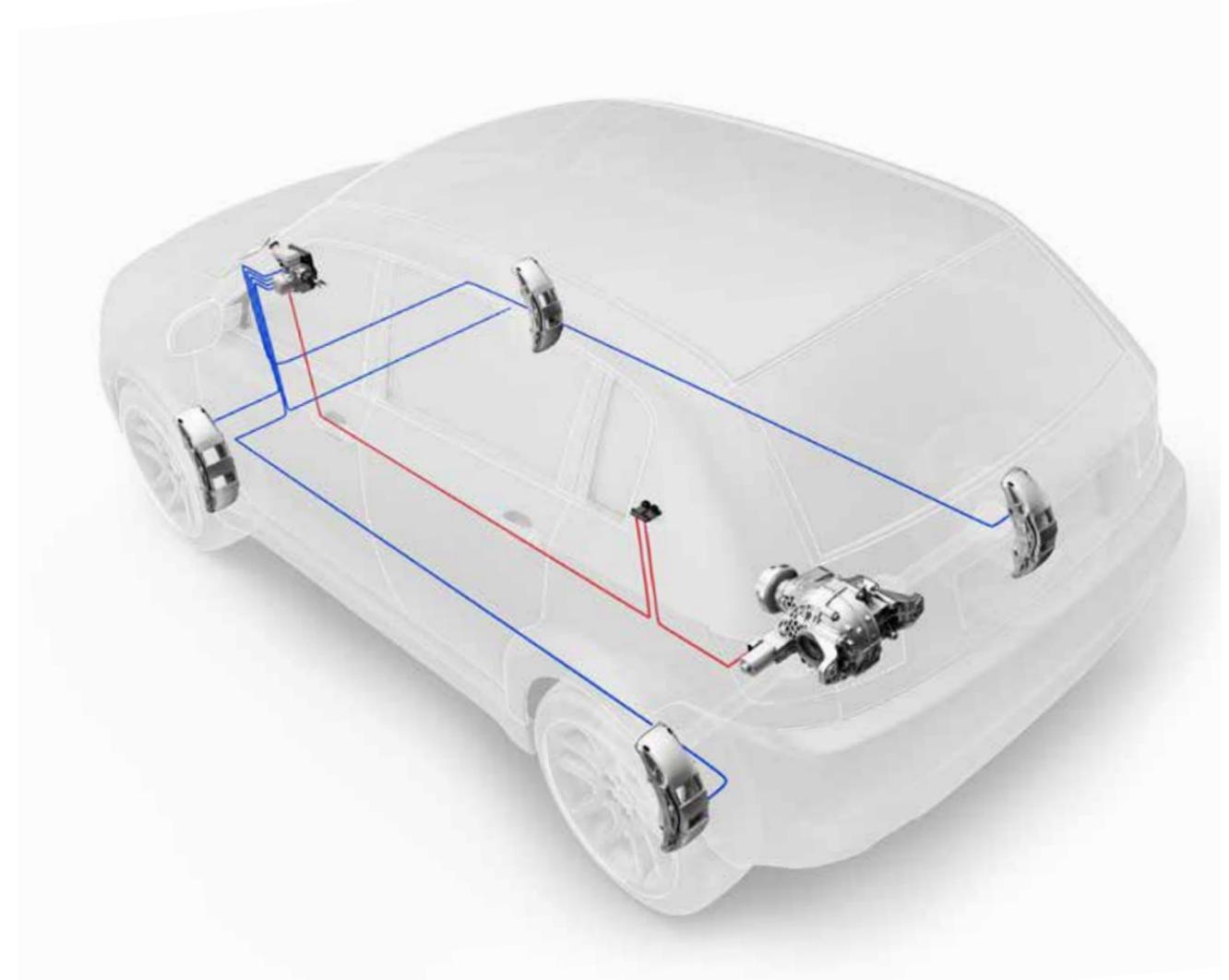
Anfang 2019 kommt Seats drittes SUV in den Handel. Der Name und das Design sind neu, ein Grossteil der Technik ist bereits aus Skoda Kodiaq und VW Tiguan bekannt. Das 4,70 Meter lange Mittelklasse-SUV mit bis zu sieben Sitzen rundet die Modellpalette der Spanier nach oben ab und läuft zusammen mit Technik-Bruder VW Tiguan in Wolfsburg vom Band. Preislich dürfte sich Seats grösstes SUV an dem anderen Konzern-Pendant Skoda Kodiaq orientieren, also etwa ab 32'000 Franken erhältlich sein.

Unter anderem die markante LED-Lichtsignatur – in den höheren Ausstattungen ist die komplette LED-Beleuchtung rundum serienmässig – und eine umlaufende Sicke heben das grösste Seat-SUV optisch ab.

Der Tarraco ist ausserdem mit virtuellem Cockpit lieferbar, das alle fahrrelevanten Informationen auf einem 10,25-Zoll-Display hinter dem Lenkrad anzeigt. Über einen 8-Zoll-Bildschirm haben die Insassen mittels Gestensteuerung Zugriff auf die umfangreichen Konnektivitätsfunktionen.



Zum Markstart gibts zwei Benzin- und zwei Dieselmotoren. Neben dem Sechsgang-Schaltgetriebe bietet Seat ein Siebengang-Doppelkupplungsgetriebe an, Allradantrieb ist selbstverständlich auch an Bord.



ZF: optimierte Allradtechnik

Das elektronische Sperrdifferenzial eLSD sorgt seit mehr als 20 Jahren in etlichen Offroad-Modellen und sportlich abgestimmten Fahrzeugen für gehobenes Fahrpass- und Sicherheitsniveau. Der Clou: Bei Allradantrieben ermöglicht es eine radselektive Momentenverteilung an der Hinterachse, was Traktion, Stabilität und Agilität zugutekommt. Das vom Zulieferer ZF produzierte Technikschränkl wurde jetzt optimiert. Ein Vorteil der neuen eLSD-Generation ist laut ZF ein deutlich verkleinertes elektronisches Steuer-

gerät, das dank des geringeren Bauraums mehr Platz für das Fahrgastzellen-Design lässt. Darüber hinaus ermöglicht ein neuer Chipsatz künftig auch over-the-air-Updates der Fahrzeugsoftware nach Cybersecurity-Standard. Eine Software-Aktualisierung muss also künftig nicht mehr in der Werkstatt erfolgen. Neue Schnittstellen wie der CAN FD mit flexibler Datenrate sollen zudem eine bessere Grundlage für eine umfassende Vernetzung mit dem Bremssystem und somit ein eng abgestimmtes Zusammenspiel von Antrieb

Mit der Neuaufgabe seines elektronisch geregelten Sperrdifferenzials will ZF Allradfahrzeuge künftig noch agiler und sicherer machen.

und Bremse schaffen. Das sorgt unter anderem für erhöhte Traktion und einen besseren Übersteuerungsschutz. Angesichts von bis zu 3'000 Nm Sperrmomentpotential ist das eLSD für den Einsatz in schweren Fahrzeugen und die Kombination mit starken Motoren gerüstet. Dank Baukastenprinzip lässt sich das Differenzial zudem mit verschiedenen Achsübersetzungen kombinieren.



Die nun leicht gewölbte Frontscheibe bildet einen fließenden Übergang zu den A-Säulen.



Neues Aluminium-Monocoque-Chassis mit Einzerradaufhängung. Die geteilte Hecktür gewährt Zugang zum Kofferraum.

// Durchatmen; der **neue Landy hat Ecken und Kanten** wie gewohnt... //

The all new Landy: kommt 2020 und bleibt kantig

Aufatmen in der Fangemeinde: Nach Mercedes G-Klasse und dem Jeep Wrangler bleibt auch der Land Rover Defender in seiner Neuaufgabe dem traditionellen Geländewagen-Design treu. 2020 kommt die von Offroad-Enthusiasten mit Spannung erwartete neue Generation des Land Rover Defender auf den Markt. Neben dem Zeitrahmen für die Markteinführung hat der

britische Traditionshersteller ausserdem erste, noch stark getarnte Fotos des Geländewagens veröffentlicht. Die Fangemeinde dürfte angesichts der Bilder aufatmen, hat doch Land Rover offenbar der Versuchung widerstanden, den Offroader der Mode entsprechend weichzeichnen. Zwar kann man an dem mit Camouflage-Folie beklebten Prototypen nur wenige Designde-

Die bullige Front des Allraders erinnert an aktuelle Range-Rover-Modelle

tails erkennen, offensichtlich ist aber die weiterhin sehr kastige Gestalt des Fünftürers. Vorn ragt der Kühlergrill wie bisher hoch auf und die Motorhaube schliesst sich flach an, hinten bilden Dach und Heckabschluss ebenfalls nahezu einen 90-Grad-Winkel. Eine geteilte Hecktür gewährt beim Prototypen Zugang zum Kofferraum. Auch in anderen Details, wie in den Fenster- und Türaus-

schnitten zeigt der Geländewagen noch immer Ecken und Kanten. Erkennbar ist aber auch, dass die nun leicht gewölbte Frontscheibe sich nicht mehr ganz so steil und plan in den Wind stellt und zu den A-Säulen einen fließenden Übergang bildet. Die bullige Front des Allraders erinnert an aktuelle Range-Rover-Modelle. Zu technischen Details hat Land Rover sich noch nicht geäu-

sert. Den klassischen Leiterrahmen des Vorgängers wird der Offroader aber wohl nicht bekommen. Berichten zufolge setzen die Briten auf ein neues Aluminium-Monocoque-Chassis mit Einzerradaufhängung, das auch dem Discovery als Plattform dient. Neben der fünftürigen Karosserievariante dürfte es auch wieder eine kurze und besonders geländegängige Dreitürer-Version geben.

Ab 1948 ist der Land Rover Defender mit im Laufe der Zeit wenigen technischen Änderungen fast 70 Jahre lang gebaut worden. Anfang 2016 wurde die Produktion im britischen Solihull eingestellt, unter anderem weil die neuen EU-Vorgaben zum Fussgängerschutz mit der kantigen Karosserie nicht mehr einzuhalten waren.

Das 14. Globetrotter Rodeo
**VERSUMPFTES IM
SCHLAMM**

Des einen Leid ist des anderen
Freud'. Besonders im Fahrgelände
hat man sich über die Unmengen
an frischem Schlamm gefreut.



Das Globetrotter-Rodeo ist eine Kombination aus der faszinierenden Kulisse des bekannten steirischen Erzbergs und dem freundschaftlichen und familiären Zusammensein von tausenden Besuchern der gesamten europäischen Reise- und Offroadszene. Neben dem riesigen 600'000 qm² grossen Offroad-Fahrbereich gibt es in jedem Jahr interessante Live-Reportagen, Workshops, einen grossen und vielfältigen Aussteller- und Gastronomiebereich und viele Side-Events, wie etwa Modellbauwettbewerbe oder Hauly-Fahrten mit den 170 Tonnen schweren Bergbau Lkws. Die Mischung aus alldem macht das Globetrotter-Rodeo zu dem was es ist - ein grossartiger Event für Abenteurer und die, die es noch werden wollen.

DAS OK DES 14.OTA Globetrotter-Rodeos hatten in diesem Jahr grosses Pech mit dem Wetter. Ein Temperatursturz von 20 Grad und Dauerregen schreckte viele Tagesbesucher ab und so wurde das 14. Rodeo zu einem besonderen Event. Besonders, weil trotz allen Unwiedrigkeiten über 3000 hartgesottene Reise- und Offroadfans mit über 1000 Fahrzeugen ihren Weg zum österreichischen Erzberg fanden.

Besonders, weil alle Reisevorträge und Workshops trotz Regen wie geplant stattfanden und dank dem Regen war das grosse Taubenreuther-Vortragszelt bei allen Live-Reportagen und Vorträgen gut gefüllt. Speziell bei der traditionellen Premiere des SuperKarpata Films platzte das grosse Zelt förmlich aus allen Nähten.





DAS 15. OTA GLOBETROTTER-RODEO 2019 wird wieder wie gewohnt am Erzberg stattfinden, allerdings wird es wahrscheinlich eine terminliche Änderung geben. Und einen Anti-Regen-Tanz der Veranstalter. Wir werden euch rechtzeitig auf 4x4Schweiz informieren. ✘



Mercedes-AMG roject ONE



Dieter Zetsche, Vorsitzender des
Vorstands der Daimler AG und
Leiter Mercedes-Benz Cars

DIE ÄRA ZETSCHE

Daimler-Chef Dieter Zetsche hat seinen Rücktritt für Mai 2019 angekündigt. Damit endet kommendes Frühjahr die mehr als 13-jährige Führungs-Ära von einem, der seit 1976 mit der Marke verbunden ist und wie kein anderer der Marke so viele neue Modelle und einige eindrucksvolle Ikonen bescherte.



Mercedes-AMG Project One

Die A-Klasse Limousine, die in China für China produziert wird.



Wenn Dieter Zetsche im Mai 2019 den Hut als Vorstandsvorsitzender der Daimler AG nimmt, kann er auf eine 13 Jahre lange Ära in dieser Funktion zurückblicken, die wie keine andere zuvor für einen massiven Ausbau des Modellangebots bei Mercedes steht. Diese breit gefächerte Wachstumsstrategie hat einige Höhepunkte der kontemporären Automobilgeschichte, aber auch so manche, ja, nicht so überwältigende Entwicklungen hervorgebracht. Hier ein kleiner Modell-Streifzug durch die Ära Zetsche.

EINE DER WOHL WEITREICHENDSTEN Modelentscheidungen unter Zetsche war die Fortsetzung der Kompaktbaureihen A- und B-Klasse. Die 1997 eingeführte Sandwichboden-Konstruktion, die noch die kurios hochbauenden Versionen der ersten beiden Generationen prägte, hatte 2012 ihr Soll erfüllt. Mit einer völlig neuen Bodengruppe wandelte sich die A-Klasse vom Minivan für Pensionäre zum echten Golf-Gegner. Zugleich wurde der Unterbau Basis für eine massive Auffächerung der Kompaktwelt. Abgeleitet wurden die technisch eng verwandten Derivate B-Klasse Sports Tourer, das viertürige CLA Coupé, der CLA Shooting Brake, die A-Klasse Limousine sowie das SUV GLA.

APROPOS SUV: Auch hier baute Mercedes unter Zetsche das Angebot massiv aus. Das einst überschaubare Allrad-Duo von G- und M-Klasse wurde ab



Mercedes-Benz GLA

Maybach 62 S (Baureihe 240)



Mercedes-Benz G 63 AMG 6x6



den Nullerjahren drastisch erweitert und vor wenigen Jahren auch im Hinblick auf die Typenbezeichnungen harmonisiert. Alle SUV-Modelle fangen seither mit G an. So heisst die einstige M-Klasse GLE und der noch junge Schrägheck-Ableger GLE Coupé, während das siebensitzige Grossraum-SUV in GLS umgetauft wurde. Die hochgebockten C-Klasse-Derivate hören seither auf die Namen GLC und GLC Coupé. Lediglich beim frisch aufgelegten Dauerbrenner G-Klasse durfte optisch wie namenstechnisch alles beim Alten bleiben.

DARÜBER HINAUS BESCHERTE die Ära Zetsche auch einige für die Marke atypische Modelle. Dafür entscheidend war die enge Kooperation mit der Renault-Nissan-Allianz, dank der Mercedes zu moderaten Entwicklungskosten die Marke Smart am Leben halten konnte. Technisch handelt es sich bei den aktuellen Modellen des Kleinwagenherstellers nämlich streng genommen um enge Verwandte des Renault Twingo. Darüber hinaus bescherte die Zusammenarbeit mit dem japanisch-französischen Konzern den Pick-up alias X-Klasse sowie den Hochdachkombi Citan, der weitgehend dem Renault Kangoo entspricht.



Die Renault-Nissan-Kooperation. Smart? Hier der Mercedes Citan 111 CDI Tourer, der nahezu baugleich mit dem Renault Kangoo ist.

SMART DURFTE WEITERLEBEN, das 2002 gestartete Maybach-Abenteuer wurde unter Zetsche 2012 zumindest teilweise beendet. Die einst eigenständige Marke wird seit 2013 als Submarke Mercedes-Maybach weitergeführt. Bei den Modellen handelt es sich seither um offensichtliche S-Klasse-Derivate mit einer allerdings deutlich verfeinerten Luxusausstattung.

WÄHREND MAYBACH ZURÜCKGESTUFT wurde, hat Mercedes unter Zetsche das einstige Tuninglabel AMG zum echten Sportwagenhersteller aufsteigen lassen. Wichtigstes Signal für diesen Schritt war die Einführung des Flügeltürers SLS im Jahr 2009, der als erste eigenständige Entwicklung von AMG gilt und auch als Basis für eine eindrucksvolle Roadster-Variante erhalten durfte.



Mercedes-AMG SLS Roadster

DOCH SCHON 2014 wurde der SLS eingestellt und durch den kompakteren und agileren GT ersetzt, den es seit 2017 ebenfalls als Roadster gibt. Neben diesen Supersportlern hat AMG vor allem sein Angebot an sportlich getrimmten Versionen in den vergangenen Jahren massiv ausgebaut. Besondere Highlights sind unter anderem der kompakte A 45 AMG



Mercedes-AMG SLS

oder der dreiachsige G 63 AMG 6x6. Doch alles in den Schatten stellen wird das fürs kommende Jahr angekündigte Hypercar Project One, das mit einem Mix aus Formel-1-Ottomotor und Elektroaggregaten die längsdynamische Messlatte ziemlich hoch setzen dürfte.

AUCH BEI DEN SOGENANNTEN «DREAM CARS» hat Zetsche, anders als viele andere Hersteller in den vergangenen Jahren, massiv auf Wachstum gesetzt. Aktuell umfasst das Oben-ohne-Angebot aus Stutt-

gart gleich sechs Roadster beziehungsweise vier-sitzige Cabriolets. Zu den Highlights gehört neben dem schon erwähnten GT Roadster das S-Klasse Cabriolet, das seit 2016 Luxus und Frischluftvergnügen auf hohem Niveau vereint. Aber auch im unteren Segment ist Zetsche eine klare Aufspaltung in die Cabriolet-Versionen von C- und E-Klasse zu verdanken. Zuvor war das E-Klasse Cabriolet mit viel C-Klasse-Technik noch als etwas kuriose Zwischen-ding zwischen beiden Baureihen positioniert.



Mercedes-AMG GT S Roadster

DIE ÄRA ZETSCHES STEHT aber auch für eine besondere Angleichung des Designs bei den Limousinen-Klassikern der Marke beziehungsweise ihren Kombi-blegern. C-Klasse, E-Klasse und auch S-Klasse eint in ihren jeweils aktuellen Auflagen eine weitgehend ähnliche Formensprache, die es so zuvor nicht gegeben hatte. Gerade bei E- und C-Klasse sieht man erst auf dem zweiten Blick, um welche Baureihe es sich handelt.



Mercedes-Benz C 250

ZWAR STEHT DIETER ZETSCHES wie kein anderer in der Mercedes-Historie für Wachstum, vor allem was das Angebot an Modellen angeht, dennoch mussten unter seiner Regie auch einige Baureihen endgültig abdanken. Neben dem schon erwähnten Maybach zählen dazu die recht erfolgreiche Grossraumlimousine R-Klasse und ein zunächst C-Klasse Sportcoupé und später in CLC umgetaufter Zweitürer auf C-Klasse-Basis.

DOCH WIE ES AUSSIEHT, werden diese Sackgasen eher die Ausnahme bleiben und die Marke wird Mercedes ihr Portfolio in den nächsten Jahren weiter erweitern. Vor allem in Hinblick auf die E-Mobilität setzt man auf Wachstum. Erster konkreter Vorbote ist der frisch vorgestellte EQC, der 2019 mit 300 kW/408 PS und 450 Kilometern Reichweite antreten wird.

ANFANG 2018 HAT ZETSCHES ANGEKÜNDIGT, dass Mercedes zehn Milliarden Euro in die Elektrifizierung investieren und in den kommenden Jahren über 50 elektrifizierte Modelle in allen Segmenten anbieten will. Das Wirken des noch bis Mai 2019 verantwortlichen Daimler-Chefs wird also noch ziemlich lange Schatten werfen. ✖

Weltpremiere des neuen Mercedes-Benz EQC in Stockholm.



✘ **TECHNIK**

Die Zukunft
des autonomen Fahrens

VOLVOS SCHLAFAUTO

Konzeptstudie 360c

Das komplett fahrerlose Auto ist noch über Jahre Zukunftsmusik. Volvo aber bereitet sich schon auf die Zeit nach der Zukunft vor. Mit der Konzeptstudie 360c wollen die Schweden sich sogar mit Flugzeugherstellern anlegen.



Volvo bereitet sich auf die Zeit nach der Zukunft vor. Mit der Konzeptstudie 360c zeigen sie ein Fahrzeug, in dem man schlafen kann und soll. Ohne Zutun eines menschlichen Fahrers kreuzt es durch Strassen und wartet auf Aufträge.

Wie kann ein Premium-Hersteller die Privilegien seiner betuchten Kunden in eine möglicherweise fragwürdige Zukunft hinüberretten? In eine Zeit also, in der der Privatbesitz eines Autos rasant an Bedeutung verliert, Carsharing explodiert und autonom fahrende Autos von ganzen Gruppen von Menschen gemeinsam genutzt werden. Eine Frage, auf die Mårten Levenstam eine Antwort hat: „Wir werden Autos bauen, die den Bedürfnissen unserer Kunden nach Privatsphäre und Luxus gerecht werden, die ihre individuelle Mobilität sichern“, sagt der Volvo-Chefstrategie im Range eines leitenden Vize-Präsidenten.

EIN AUTO DAZU GIBT ES auch schon, auch wenn es noch kein echtes Innenleben hat und nur seine Hülle zeigt. Ein gewaltiges Elektro-Trumm, da es auf der Basis eines S90 steht und die Fünf-Meter-Marke knackt. Volvo nennt seine lebensgrosse Idee 360c. Bis in die 90er-Jahre hinein wurde so eine in den Niederlanden gebaute Limousine bezeichnet. Mit dem nur bedingt erfolgreichen Oldie hat das Zukunftsauto nichts gemein. Bei ihm steht „360“ für den kompletten Rundblick in allen Lebenslagen und überall auf den Strassen. Das „c“ bedeutet schlicht „Concept“.

DER OBERSTE PLANER IN GÖTEBORG erläutert den tieferen Sinn des Projekts, getreu der Vorgabe seines Präsidenten Håkan Samuelsson: „Wir verkaufen in Zukunft unseren Kunden nicht nur Autos, sondern Mobilität“. So sei es vorstellbar, dass so ein Auto ohne Zutun eines menschlichen Fahrers durch Strassen kreuzt und auf Aufträge wartet. Es kann per App bestellt werden, sogar für eine lange Reise in die nächste Stadt. Der Kunde kann zuvor Getränke und Mahlzeiten ordern, die dann gut gekühlt in einer Schublade bereitstehen. Platz ist genug im exklusiven Volvo-Shuttle. Die Möblierung ist variabel, reicht von einer Art Lounge mit je zwei gegenüberliegenden Sesseln bis hin zum kompletten Schlafzimmer mit breitem Bett.

MÅRTEN LEVENSTAM ZEICHNET EIN SZENARIO: Ein Geschäftsmann hat am nächsten Morgen einen Termin in einer gut 500 Kilometer entfernten Stadt. Er könnte jetzt ganz früh aufstehen, zum Flughafen fahren, bis in ein Parkhaus hinein. Dann Einchecken, die Sicherheitskontrolle absolvieren und zum Gate gehen. Anschliessend auf das Boarding warten, mit dem üblichen Durcheinander das Flugzeug besteigen, eine gute Stunde durch die Luft düsen und hoffentlich pünktlich am Ziel ankommen. Bis er dann am Taxistand steht und schliesslich seinen Termin er-

reicht, vergeht nochmals viel Zeit.

Levenstam: „Er könnte sich aber auch von unserem 360c am Vorabend zu Hause abholen lassen, es sich in entspannter Atmosphäre bequem machen, einen Film gucken, sein bestelltes Menü geniessen und schliesslich die Nachtruhe beginnen“. Für die Schlafphase will Volvo extra eine Decke mit integrierten Riemen entwickeln, die im Falle eines Unfalls den liegenden Passagier schützt. So kommt der gerade nicht gestresste Manager ausgeruht direkt an den Ort seines Termins. „Für ein Flugzeug gilt so eine Reise als Kurzstrecke“, erklärt Levenstam, „weil es netto nur eine gute Stunde unterwegs ist. Für den Passagier dauert das alles manchmal viermal so lang“.

DAS ARGUMENT, dass es schliesslich auch Schlafwagen der Bahn gibt, lässt der Vizepräsident nicht gelten. „Auch dann muss man erst einmal zum Bahnhof kommen und hat dann im Zug nicht die Privatsphäre und den Luxus, die ein Auto wie der 360c bietet“. Also könnte sich Volvo mit Flugzeugbauern wie Airbus oder Boeing anlegen. „Warum nicht“, schmunzelt Präsident Samuelsson hintergründig, wird aber dann wieder ernst: „Wir wollen eine Diskussion über die Mobilität von morgen, vielleicht auch erst übermorgen anstossen. Am Anfang einer Entwicklung steht immer eine Idee“.

DEN LUFTRAUM ENTLASTEN und die Strassen mit autonom fahrenden Schlafzimmern auf Rädern verstopfen? Diesen Widerspruch sehen die Volvo-Verantwortlichen nicht, da sie davon ausgehen, dass das vollständig automatische Auto auch die Infrastruktur auf den Fernstrecken verändern wird. Eigene Fahrspuren neben dem sicher noch reichlich vorhandenen konventionellen Verkehr mit heutigen Autos können dank geringerer Abstände zwischen den dort verkehrenden Fahrzeugen mehr Platz schaffen. Auf Kurzstrecken in die abgasfreien Innenstädte dürfte der elektrisch betriebene 360c ebenfalls seine Trümpfe ausspielen. „Er bringt die Menschen an sein Ziel und verlässt die Zentren der Metropolen wieder“, sagt Levenstam.

MIT ALLEDDEM KÖNNTE VOLVO seine heutige, zahlungskräftige Kundschaft bei der Stange halten, weiterhin Premium und Exklusivität bieten. Auch wenn sich so ein 360c nicht als ein Auto im Privatbesitz eignet. „Das autonome Fahren wird die Gesellschaft in vielerlei Hinsicht grundlegend verändern und einen grossen Einfluss darauf nehmen, wie die Menschen reisen und wie wir unsere Städte gestalten“, so Mårten Levenstam. „Wir betrachten das Konzept als den Anfang eines Gesprächs, das mit der Zeit weitere Ideen und Antworten bringt.“ ✨

Durchschnittliche Autoversicherungsprämien 2008 – 2017



Zeit für Veränderungen DIE AUTOVERSICHERUNGSPRÄMIEN BEFINDEN SICH AUF REKORDTIEF //

Neu an Bord bei 4x4Schweiz ist Andrea Auer, die in ihrer Funktion als Mobilitätsexpertin beim Vergleichsportal «Comparis» uns als Gastautorin mit Tipps aus erster Hand versorgt. Heute geht es um die Autoversicherungsprämien und wie wir Geld sparen können.

Wir Schweizer sind Gewohnheitstiere. Die Freunde stammen meist noch aus der Schulzeit. Die Skiferien verbringen wir stets im selben Chalet. Und «go poste» gehen wir sowieso am liebsten gleich nebenan – entweder bei Migros oder Coop. Veränderungen mögen wir nicht. So verpassen wir oft neue Chancen: wie zum Beispiel Kosteneinsparungen bei der Autoversicherung. Dabei sind die Prämien so tief wie nie. Rund 20 Prozent könnten Autofahrer im Schnitt gegenüber 2008 sparen. Die absoluten Gewinner sind dabei die unter 25-jährigen Männer. Ihre Versicherungsprämie hat seit 2008 um 38 Prozent abgenommen.

Prämienentwicklung der Offertenanfragen auf comparis.ch der Vollkaskoversicherungen von 11 Versicherern anhand von 2 vordefinierten Fahrerprofilen und 3 verschiedenen Fahrzeugmodellen (VW Polo 1.2 und 1.4, Skoda Octavia Combi 2.0 und Audi A4 Avant 2.0).

// Ein Blick in die allgemeinen Vertragsbedingungen lohnt sich – **Konkurrenzkampf zugunsten der Autofahrer.** //

WIE BEIM LOTTO gilt auch hier, nur wer mitmacht, kann gewinnen. Autofahrer profitieren vom Prämienrückgang oft nur, wenn sie auch bereit für einen Wechsel sind. Dafür braucht es nicht viel: eine Prise Motivation und die richtige Kündigungs-Gelegenheit genügen. Am naheliegendsten ist der Vertragsablauf. Viele Policen enden mit dem Kalenderjahr. Die Fristen für die Vertragsauflösung variieren je nach Gesellschaft und Vertrag zwischen drei Monaten, einem Monat oder 24 Stunden. Die gängigste ist die einmonatige Frist. Weitere Kündigungsgelegenheiten sind Fahrzeug- oder Halterwechsel, eine Prämienhöhung durch den Versicherer oder ein von der Versicherung gedeckter Schadenfall. Es spielt dabei keine Rolle, ob man mit der Schadenabwicklung nicht zufrieden oder ob eine Kündigung schon lange geplant war. Beachten sollte man lediglich die Kündigungsfrist von 14 Tagen ab dem Zeitpunkt der Bestätigung der Schadenübernahme durch die Versicherung.

NACH DER KÜNDIGUNG ist vor dem Vertragsabschluss. Auf den ersten Blick sind die Leistungen der Versicherer in etwa gleich. Doch wie so oft liegen die grossen Unterschiede im Detail, wie etwa bei der sogenannten Zeitwertzusatztafel, anhand derer die Versicherung im Falle eines Totalschadens die Höhe der Auszahlung an den Fahrzeughalter berechnet. In der Regel zahlen alle Anbieter im ersten Jahr noch immer 100 Prozent vom Fahrzeugneuwert. Danach variieren die Leistungen enorm. Es kann vorkommen, dass Versicherung A im zweiten Betriebsjahr noch immer 100 Prozent des Neuwertes auszahlt, Versicherung B jedoch nur noch 85 Prozent. Leistungsunterschiede zwischen den Versicherern von rund 10'000 Franken im Falle des Totalschadens sind deshalb keine Seltenheit.

NEBEN DER ZEITWERTTABELLE lohnt sich auch ein Blick auf das Prämienstufensystem. Bei einem schadenfreien Jahr sinkt die Prämie in der Regel um eine Stufe. Gegen einen Kostenanstieg nach einem Schaden schützt man sich am besten mit der Bonuschutzdeckung. Doch was viele nicht wissen: die-

se gilt meist nur für ein Ereignis pro Jahr. Schon beim zweiten Unfall klettert man die Prämienleiter wieder nach oben, meistens um vier Stufen. Und hier liegt auch der Hund begraben. Die Berechnung der Stufen unterscheiden sich nämlich je nach Versicherer. So bedeuten bei Versicherung A vier Stufen vielleicht 10 Prozent, bei Versicherung B jedoch bereits 20 Prozent höhere Kosten.

BEI DEN LEISTUNGSKATALOGEN der Versicherer bestehen also teils grosse Unterschiede. Daneben steigt das Angebot an Versicherungsmodellen je länger je mehr. Ein Grund dafür ist wohl der wachsende Konkurrenzkampf unter den Versicherern. Durch den Markteintritt von Direktversicherern in den letzten Jahren sind heute auch traditionelle Unternehmen vermehrt gefordert, das Produktportfolio anzupassen. Das Schöne daran: Am Ende profitiert der Kunde – allerdings nur, wenn er auch bereit ist, sein Gewohnheitstier-Kostüm abzustreifen. ✘



Andrea Auer, Mobilitätsexpertin beim Vergleichsportal «Comparis»



eSport

MOTORSPORT MAL ANDERS

Fernando Alonso: „eSport ist Realität. Es ist nicht länger eine Fantasie oder ein Spiel. Die Möglichkeiten von eSport sind grenzenlos“.

Im virtuellen Cockpit: Schalensitz, Butt kicker Feedback System, Direct Drive Lenkradmotor sowie eine GFK-Verschaltung. Die Racingfuel Academy in Horgen bietet ganzjähriges Training für Jedermann im Simulator an.



Die Meinungen, ob eSport als Sport angesehen werden kann, gehen noch auseinander. Fakt ist, das eSport bei den Asia Games 2022 zur Olympischen Disziplin wird.

Gespielt wird: League of Legends, Dota 2, Counter Strike (Egoshooter Spiele). Fifa 18 gilt als aufstrebender Kandidat im eSport.
Marktvolumen: 350 Millionen Zuseher weltweit
Höchstes Preisgeld: 25 Millionen Euro
Alter: 55 Prozent der eSportler sind im Alter von 19 bis 34 Jahren. Der Frauenanteil beträgt 30 Prozent. Bei den Zusehern gibt es praktisch keine Altersbegrenzung
Endgeräte: PC, Konsole, Tablet, Handy
 Medien: Twitch, Facebook-Livestream, Youtube und TV-Übertragungen

Nerds und Stubenhocker nannte man noch vor einigen Jahren jene Gamer, die ihre ganze Freizeit vor dem PC verbracht haben. Inzwischen gelten eSportler nicht mehr als Sonderlinge, sondern werden gefeiert wie Rockstars. Mit Millionen Zuschauern, Fans und Followern.

eSPORT IST EIN WELTWEITES Massenphänomen. Das professionelle Zocken zieht nicht nur Gamer in seinen Bann, sondern ist auch ein lukratives Geschäftsmodell. Die Formel E und Formel 1 bieten bereits eSport Events an. Fahrer wie Fernando Alonso unterhalten sogar eigene eSport-Teams. Noch spielt der Motorsport im virtuellen Universum, in dem es auch um Massen und Millionen geht, eine untergeordnete Rolle. Aber die Branche hat viel Potential. Glaubt man dem eSport-Experten Daniel Luther, so wird in den nächsten drei Jahren eSport zu den Top fünf Sportarten der Schweiz zählen. „Wir sprechen hier von keinem Trend, sondern von einer Bewegung, die sich seit Jahrzehnten unter der Oberfläche der Wahrnehmung aufgebaut hat und mittlerweile durch den Lichtkegel des Mainstreams auch in der breiten Masse wahrgenommen wird“, sagt Daniel Luther.

WIE GROSS DIESE BEWEGUNG bereits ist, verdeutlicht ein Blick über die Landesgrenze. Weltweit gründen sich professionelle eSport-Ligen, die im virtuellen Wettkampf vor Millionenpublikum gegeneinander antreten. eSport Turniere ziehen die Massen an. Bis zu 50 000 Zuseher feuern die Gamer in riesigen

Arenen an. Online verfolgten über 40 Millionen Zuseher die vergangene „League-of-Legends-WM“, die in China über die Bühne ging. Die Preisgelder gehen in die Millionen: Das „Team OG“ kassierte als Sieger bei „The International 2018“ eine Leuchtturm-Gage von 11 Millionen US Dollar. Der eSport wandelt sich sehr schnell. Investments und Sponsoring-Budgets steigen rasant. Beispielsweise verzeichnete das holländische eSport-Team „Liquid“ im vergangenen Jahr ein Wachstum von satten 435 Prozent. Aber auch auf der Seite der Spiele gibt es Trends und schnelle Veränderungen.

„Das Spiel „Fortnite“ hat es in wenigen Monaten an die Spitze der Gaming-Welt geschafft und dabei den Influencer Tyler ‘Ninja’ Blevins auf das Podest der internationalen Influencer gehievt. Er erzielt mehr Engagement als Cristiano Ronaldo“, sagt Daniel Luther.

UND WO STEHT DIE SCHWEIZ? „Die steht in den Startlöchern“, meint Luther. Denn die Schweiz habe eine solide eSport-Basis, viele spannende Start-Ups und eine aktive Szene. Ein Beispiel dafür ist der Touring Club Schweiz (TCS). Mit über 1,5 Mio. Mitgliedern ist der TCS der grösste Schweizer Mobilitätsclub. Und seit kurzem auch Veranstalter einer der grössten nationalen eSports-Ligen. Die „TCS Rocket League“ ist kurzgesagt virtueller Fussball mit Autos und zählt mit über 60.000 aktiven Spielern zu einem der meistgespielten Games der Schweiz. Auch Alfa Romeo Sauber setzt mit einem neu gegründeten eSport Team auf den virtuellen Sport und stieg nun in

die Formel-1-eSport-Serie ein. Gerüchten zufolge soll der Schweizer Rennstall am Firmengelände in Hinwil ein eigenes Trainingszentrum für seine eSportler errichten.

BEIMBLICKAUFDIEAUFSTREBENDE eSport-Branche fällt jedoch auf, dass sie noch nicht ausvermarktet ist. Ob es sich auch für traditionelle, weniger „hippe“ Unternehmen lohnt in den eSport einzusteigen? „Wenn Sie auf der Suche nach einem Zugang zu einer technisch-affinen, gebildeten, jungen und vermögenden Zielgruppe sind, dann sind sie im eSport auf der richtigen Spur“, meint Daniel Luther.

WIE DER EINSTIEG IN DEN eSPORT aussehen könnte, das wird am ersten eSport.Business.Forum der Schweiz in St.Gallen vorgestellt. Am 25. Oktober widmet sich das Forum in den Olma Messen dem Schweizer eSport-Markt. Spannende Diskussionen und Showcases stehen auf der Agenda. 20 Referenten sind geladen. Zum Beispiel wird verraten, wann ein erstes Major-Turnier in die Schweiz kommt, wo die Schweiz als eSport-Land steht und welche Chancen die neue Sportart für heimische Unternehmen bietet. Wie der Schweizer eSport von den Grossen der Sezen lernen kann, davon wird Christoph Timm vom erfolgreichen Team „Liquid“ berichten. Das eSport-Team aus den Niederlanden ist Sieger des grössten eSport-Turniers und zählt zu den erfolgreichsten eSport-Organisationen der Welt. ✨

Information unter: www.digitalsports.ch



Daniel Luther ist ehemaliger eSport-Weltmeister in „Call of Duty“ und Consultant von ESB Marketing Netzwerk für eSport. In Vorträgen und Live-Events versucht der 29jährige die eSport-Welt zu ordnen, um den Chef-Etagen den Einstieg in diesen Sport zu erleichtern.

Ihr Tipp an Automobilhersteller, Autofirmen sich im Schweizer eSport zu engagieren?

„Der erste Rat – sich trauen! Ich kenne es von vielen Vorstandsetagen, der Zugang ist schwierig, weil keine eigene emotionale Bindung zum Thema besteht. Vertrauen sie aber auch ihre jungen Marketing-Mitarbeiter. Wichtig, extern Hilfe holen. Die eSport-Zielgruppe ist sehr empfänglich für gut gemacht Kampagnen, sie müssen aber authentisch sein und Mehrwerte schaffen. Plumpe Werbung führt zum Shitstorm.“

Wohin geht die eReise?

„Das Thema ist schnelllebig, die Ereignisse überschlagen sich. Ich hätte mir nie vorstellen können, dass ein Weltkonzern wie Audi ein Sponsorship von 700.000 Euro für Counterstrike unterzeichnet. Das zeigt, dass Ego-Shooter mittlerweile bei Weltkonzernen Relevanz haben.“

Suzuki Jimny
// LIEBLING,
ICH
HABE
DEN
G
GESCHRUMPFT

Nach zwei Jahrzehnten hat Suzuki dem Jimny einen würdigen Nachfolger gebaut. Der kultige Kraxler kann nicht nur mit den gewohnten Offroad-Qualitäten punkten, auch auf der Strasse ist der kleine Japaner nun ein wirklich gutes Auto.



// Der kleine Jimny nimmt **grosse Löcher, tiefe Furchen und steile Hänge mit einer Leichtigkeit**, die wir bisher vor allem von seinen grossen Design-Vorbildern kannten. //



“ Ein Minicar mit Allradantrieb, das unebene Strassen meistert und Orte erreicht, an die Autos in der Vergangenheit nicht gelangten“: mit diesen Vorgaben wurde 1970 der erste LJ 10 entwickelt – der frühe Vorläufer des heutigen Jimny. Als einziger echter Offroader im japanischen Minicar-Segment sorgte er für Aufsehen auf dem Allradmarkt, der bis dahin ausschliesslich aus grösseren und hubraumstärkeren Fahrzeugen bestand.

ÜBER NAHEZU EIN HALBES Jahrhundert hat Suzuki seine Technologie sukzessive verfeinert, um verschiedenen Anforderungen gerecht zu werden. Die Leidenschaft und die technologischen Weiterentwicklungen wurden jetzt an den neuen Jimny weitergegeben. Man kann den Suzuki-Designern nur gratulieren. Der Jimny, der nun seit 20 Jahren ein etwas tristes Dasein auf Schweizer Strassen gefristet hat und eher bei Jägern und Förstern als bei Ottonormalverbrauchern beliebt war, geht in die

nächste Generation. Und die hat es besonders optisch in sich. Die nur noch 3,48 Meter lange Karosserie des Kleinstgeländewagens (minus fünf Zentimeter, inklusive Reserverad: 3,65 Meter) erinnert an eine geschrumpfte Mischung aus Mercedes G-Klasse und Land Rover Defender. Zwei Klassiker, die vereint und verkleinert eine äussert sympathische Form abgeben. Ergänzt man beim Kühlergrill noch eine Spur Ur-Jimny-DNA, ist der Neue komplett. Und er kommt richtig gut an. Sowohl jung als auch alt reagieren freudig, wenn der knallgelbe Kasten während der Testfahrt ums Eck biegt.

DOCH DER NEUE JIMNY kann nicht nur schnucklig aussehen, auch seine Paradedisziplin hat der Japaner nicht verlernt: das Gelände. Weiterhin mit zuschaltbarem Allradantrieb versehen, kraxelt der Suzuki was das Zeug hält. Vor allem die Offroad-Untersetzung weiss in unwegsamem Terrain zu beeindrucken. Die Bodenfreiheit von 21 Zentimetern ist dabei auch

Die lang erwartete, vierte Generation des kultigen Mini-SUV kommt Ende Oktober auf den Markt.

nicht ganz unwichtig. Böschungs- und Rampenwinkel sind ebenfalls gewachsen. Auch Wasserdurchfahrten sind kein Problem. Der Jimny, der geländewagentypisch weiterhin auf einem klassischen, aber im Vergleich zum Vorgänger deutlich verstärkten Leiterrahmen aufbaut, ist auch dank seiner kompakten Masse ein praktisches Wald- und Wiesen-Auto. Wo grössere Gefährte einen Umweg fahren müssen, kann der 1,65 Meter breite Japaner einfach zwischen den Bäumen hindurchflitzen.

DASS DER JIMNY AUCH in seiner jüngsten Generation mit Offroad-Talent gesegnet sein würde, daran gab es kaum Zweifel. Grösser waren da schon die Sorgen, ob Suzuki es schaffen würde, dem knorrigen Kasten auch Manieren auf der Strasse beizubringen – ein Kritikpunkt am Vorgänger. Und hier ist daher wohl auch der



Steilere A-Säulen, flache, abfallende Motorhaube, abgesenkte Seitenfenster: Die rechteckige Form verbessert auch die Sicht des Fahrers.

// Ein **neuer X-Träger** und **zwei zusätzliche Querträger** erhöhen die Verwindungssteifigkeit des Leiterrahmens. //

grösste Unterschied spürbar. Das fängt schon beim Motor an: Suzuki hat einen neuen 1,5 Liter grossen Saugmotor mit 102 PS entwickelt, der im Jimny wunderbar mit der hervorragenden manuellen Fünfgang-Schaltung harmoniert. Deren Schaltknäuel wirkt zwar optisch wie aus dem vergangenen Jahrhundert, ist in der Handhabung aber ein solides Stück Technik und weder ungenau in der Führung noch zu knochig. Für die Basisver-

sion Comfort ist ausserdem eine Viergang-Automatik zu bekommen, die traditionell vor allem bei Jägern und Förstern Zuspruch findet, die im Kriechgang durchs Gelände müssen.

ZWAR IST DAS NEUE Triebwerk mit einem maximalen Drehmoment von 130 Nm kein Kraftwunder, dreht man den Vierzylinder aber saugertypisch ordentlich aus, kommt mit wachsender Geräuschkulisse auch der Vorwärtsdrang. Ausschlaggebend für den Einsatz eines Saugmotors waren laut Suzuki übrigens das bessere Ansprechverhalten und das höhere Drehmoment in Anfahrtsituationen beim Geländeeinsatz. Einen 0-100-Wert gibt Suzuki nicht an, hier von Selbstschutz zu sprechen wäre aber falsch, denn so schlecht beschleunigt der Jimny nicht. Auf der Landstrasse reicht die Leistung zur flotten Fortbewegung und auf der Autobahn muss sich der Kleine mit einer Höchstgeschwindigkeit

von 145 km/h zumindest nicht permanent auf der LKW-Spur verstecken. Einziger Kritikpunkt auf technischer Seite: Ein sechster Gang würde dem Fahrzeug besonders auf der Autobahn sehr gut tun, hier übersteigt das Fahrgeräusch auf Dauer dann doch das erträgliche Mass.

FÜR VIEL FREUDE sorgt neben dem bodenständigen Antrieb auch das Fahrwerk, das auf Landstrassen oder Autobahnen angenehm federt und im harten Offroad-Einsatz genügend Reserven auch für gröbere Manöver bietet. Lediglich die Lenkung ist gewöhnungsbedürftig: Hier muss ordentlich gekurbelt werden, um eine Kurve sauber zu erwischen. Das quitiert die Aufhängung dann auch mit einer beeindruckenden Schräglage, die aber nach zwei Ecken zur Gewohnheit wird.

EIN WEITERER PUNKT auf der Agenda der Jimny-Entwickler war



die Neugestaltung des Innenraums. Und auch hier findet sich mit dem Haltegriff vor dem Beifahrer eine Hommage an die G-Klasse. Im Grossen und Ganzen ist das Cockpit okay, lediglich die inflationäre Verwendung günstigsten Hartplastiks dürfte bei Kunden, die den Jimny nicht nur als Nutzfahrzeug sehen, auf Unverständnis stossen. Auch ein paar zusätzliche Ablagemöglichkeiten hätten dem Jimny sicher gut getan. Das Kofferraumvolumen von 85 Litern ist zwar angesichts des kaum vorhandenen Platzes hinter der Rückbank beinahe nicht zu glauben, fasst der Jimny immerhin 377 Liter. Und: Da man wohl eher selten jemanden davon überzeugen kann, sich in den Fond zu quetschen, kann die Sitzbank getrost umgelegt bleiben. Das schafft Platz für Einkäufe oder ein erlegtes Reh. Hilfreich dürfte dabei die um beinahe 40 Zentimeter breitere Ladeöffnung im Heck sein.

IM GROSSEN UND GANZEN hat Suzuki mit dem Jimny einen hervorragenden Kleinstgeländewagen auf die Räder gestellt, der auch auf der Strasse gute Manieren zeigt und sich hier deutlich vom Vorgänger absetzt. Wer dann noch statt der Basisvariante, das Topmodell Comfort+ wählt, bekommt mit diversen Fahrassistenten, Infotainment, Klimaautomatik und Verkehrszeichenerkennung ein richtig gut ausgestattetes Auto, das sich vom weichgespülten SUV-Einheitsbrei vor allem durch seine ehrliche Art und die knuffige Optik abhebt. Das dürfte nicht nur in Japan gut funktionieren, wo der Jimny bereits auf zwei Jahre ausverkauft ist. ✨

// **WARUM:** knuffige Optik, stark im Gelände, endlich gut auf der Strasse.
// **WARUM NICHT:** sechster Gang fehlt, billige Materialien im Innenraum.
// **WAS SONST:** in diesem Segment eigentlich alternativlos. Lada Niva für die Hartgesottenen, Jimny-Vorgänger für Sparfüchse.

Dreitüriger, viersitziger Geländewagen, Länge: **3,65 Meter**, Breite: **1,65 Meter**, Höhe: **1,72 Meter**, Radstand: **2,25 Meter**, Kofferraumvolumen: **85-377 Liter**

1,5-Liter-Vierzylinder-Benziner, **75 kW/102 PS**, Heckantrieb und zuschaltbarer Allradantrieb, maximales Drehmoment: **130 Nm** bei 4'000 U/min, 0-100 km/h: k.A., Vmax: **145 km/h**, Durchschnittsverbrauch: **6,8 l/100 km**, Testverbrauch: **7,2 l/100 km**, CO₂-Ausstoss: **178 g/km**, Abgasnorm: **Euro 6d-temp**
Basispreis **CHF 21'990** (Unico 4x4), Topmodell CHF 27'490 (Compact Top 4x4)

// DIE NEUE FORM VON LUXUS

Lexus LS 500h AWD

Wer sich einen Lexus LS kauft ist eigentlich was? Ein Geniesser, ein Technik-Freak, ein Komfort-Junkie? Kann sein. Auf jeden Fall erzieht die Luxuslimousine ihren Fahrer zwangsläufig zu einer Art neuen Souveränität.



Seit fast 30 Jahren kämpft Lexus um seinen Platz unter den Premium-Herstellern, in der japanischen Heimat und in Nordamerika mit grossem, in Europa mit überschaubarem Erfolg. Dies gilt speziell für die grosse Limousine LS, die 1989 als erstes Lexus-Modell überhaupt auf den Markt kam und die äusserlich die ziemlich freche Kopie eines grossen Benz war. Seit Anfang des Jahres ist nun die bereits fünfte Generation des grossen Lexus auf dem Markt.

Und auch wenn jetzt hierzulande kaum der grosse Durchbruch

bevorsteht, ist der mächtige 5,24 Meter lange Fünfsitzer einen genaueren Blick wert. Was wie häufig bei Lexus vor allem am Antrieb liegt. Denn im 500h schlägt ein Doppel- oder sollte man besser sagen Dreifachherz bestehend aus einem V6-Benziner und zwei Elektromotoren, mithin reden werden wir also über einen Vollhybrid-Antrieb. Um es gleich zu sagen: Ja, es gibt den LS auch wieder in einer Version als reinen V6-Benziner. Aber wenn schon, dann Hybrid. Der 3,5-Liter-Benziner und die beiden, vor allem beim spritfressenden Anfahren und Beschleu-



// **WARUM:** weil die Kombination aus Hybrid und Oberklasse was Besonderes ist.
 // **WARUM NICHT:** weil der Hybrid-Antrieb Kompromisse erfordert.
 // **WAS SONST:** Mercedes S-Klasse, BMW 8er Coupé oder Audi A8

nigen zum Einsatz kommenden E-Motoren leisten gemeinsam 264 kW/359 PS und schicken die Leistung an alle vier Räder.

WER SICH IN DER Lexus-LS-Historie ein wenig auskennt, mag gerade gestutzt haben. Knapp 360 PS? Ja, der Vorgänger kam sogar auf 445 Pferdestärken, dort arbeitete allerdings auch ein V8-Verbrenner unter der Haube. Den haben die Japaner unter Hinweis auf den Verbrauch in der neuen Generation gegen einen sparsameren V6 eingetauscht.

Im Alltag macht das wenig aus. Denn die hybride Luxuslimousine ist ein komfortabler Gleiter und kein Sportler. Bei normaler Autobahngeschwindigkeit fühlt sich das Fahrzeug offensichtlich wohl, geht es im grossen Kanton auf der Autobahn mal über 180 km/h hinaus, wirkt der Motor angestrengt und das Fahrwerk überfordert. Will man gar in deutscher Autobahnmanner flott beschleunigen, zwingt

das zehn Gänge simulierende Viergang-Getriebe den Motor zu hohen Drehzahlen, was ziemlich unsouverän wirkt. Andererseits animiert gerade diese Schwäche den Fahrer zu einer gelassenen Fahrweise, was dann sowohl dem Blutdruck als auch dem Portemonnaie gut tut. Denn selbst bei normaler Fahrweise sind die versprochenen 6,5 Liter nicht annähernd zu halten, mit 10 Liter muss man im Schnitt immer rechnen.

WER GLEITET LEBT nicht nur günstiger und wahrscheinlich länger, er kann auch das Innenleben des LS und dessen perfekte Verarbeitung viel besser bewundern.

Hier zeigt Lexus, warum die junge Marke zu Recht als Premium gilt. Takumi nennen die Japaner ihre ganz besondere Art sorgfältiger Handwerkskunst: besondere Holzapplikationen, feine Steppnähte an Ledersitzen und Verkleidungen oder fast kunstvoll angeordnete Alu-Zierteile.

// TECHNISCHE DATEN

Viertürige, fünfsitzige Limousine der Oberklasse, Länge: **5,24 Meter**, Breite: **1,90 Meter**, Höhe: **1,46 Meter**, Radstand: **3,13 Meter**, Kofferraum: **430 Liter**

LS 500h AWD excellence: 3,5-Liter-Sechszylinder-Benziner, Elektromotoren, Systemleistung: **264 kW/359 PS**, 0–100 km/h: **5,4 s**, Vmax: **250 km/h**, Normverbrauch: **6,5 l/100 km**, CO₂-Ausstoss: **141 g/km**, Abgasnorm: **Euro 6**, Effizienzklasse: A+, Testverbrauch: 10,5 Liter
 Preis: ab **CHF 131'600** (Testfahrzeug rund 180'000 Franken)

Wohlfühlklima, wohin man schaut. Takumi-Meister, das sind die ranghöchsten Handwerksmeister bei Lexus. Beim LS 500 wurden sie zu wahren Kunsthandwerkern. "Als japanische Luxusmarke", sagt Chefdesigner Koichi Saga, "wollten wir Elemente japanischer Kultur und den zeitlosen Ausdruck japanischer Handwerkskunst integrieren, um die künstlerische Seite von Lexus auszudrücken".



ADAPTIVE DÄMPFER und serienmässige Luftfederung lassen die immerhin 2,2 Tonnen wiegende Limousine geradezu dahin schweben und uns die Fahrt weiter geniessen. Ein toller Reisebegleiter, wäre da nicht der mit 430 Litern eher auf Mittelklasse-Niveau rangierende Kofferraum. Komfort-Höhepunkt im Wortsinn ist die Ein- und Ausstiegshilfe: Nach dem Öffnen der Türe pumpt die Luftfederung die Karosserie um 4 Zentimeter nach oben. Da freut sich der Rücken.

WURDE LEXUS FRÜHER häufiger mal für sein langweiliges Design angegangen, hat die Marke mittlerweile eine 180-Grad-Wende hingelegt. Sagen wir so: Der LS ist nichts mehr für Menschen, die den Nerz innen tragen. Der riesige „Diabolo“-Kühlergrill nimmt fast die gesamte Vorderfront ein, dazu schaut der Lexus verkniffen aus engen Scheinwerfergläsern. Von der Seite wirkt der Fünftürer mit

1. Die hybride Luxuslimousine ist ein komfortabler Gleiter und kein Sportler. Adaptive Dämpfer und serienmässige Luftfederung lassen die 2,2 Tonnen wiegende Limousine geradezu dahin schweben.
2. Der riesige „Diabolo“-Kühlergrill nimmt fast die gesamte Vorderfront ein, dazu schaut der Lexus verkniffen aus engen Scheinwerfergläsern.
3. Der Lexus LS 500h will zwar eine Alternative zu Mercedes, BMW, Audi oder auch einem grossen Jaguar sein, spielt dabei aber keinesfalls die Rolle des „billigen Jakobs“.
4. Wer gleitet lebt nicht nur günstiger und wahrscheinlich länger, er kann auch das Innenleben des LS und dessen perfekte Verarbeitung viel besser bewundern.

seinem relativ geringen Glasanteil und der abfallenden Dachlinie eher wie ein Sportcoupé denn wie ein S-Klasse-Konkurrent. Immerhin sitzen normalgewachsene Menschen trotzdem auch hinten ganz angenehm. Und ziemlich bequem. Denn in der von uns gefahrenen Spitzenversion „Excellence“ sind die hinteren Sitze, also dort also wo gerne wichtige Menschen sitzen, als elektrisch verstellbare Liegesitze ausgelegt, inklusive Massagefunktion mit sieben Programmen. Mehr geht nicht? Doch, doch: Die Aufpreisliste hält auch für diese Variante noch einige Optionen bereit. Ins Auge fällt zum Beispiel das Ausstattungsfeature „Japanische

Tradition“ mit Glasapplikationen und einer Stofftürverkleidung in „Origami-Faltung“.

AUCH DAMIT WIRD DEUTLICH: Der Lexus LS 500h will zwar eine Alternative zu Mercedes, BMW, Audi oder auch einem grossen Jaguar sein, spielt dabei aber keinesfalls die Rolle des „billigen Jakobs“. Die Preise tragen sicher zusätzlich dazu bei, dass japanischer Luxus auf Schweizer Strassen eine Seltenheit bleiben wird. Den LS-Besitzer wird es freuen, nimmt man staunende Gesichter und neugierige Nachfragen zu solch einem Fahrzeug doch gerne in Kauf. 🌸

HART ABER // HERZLICH

Jeep Cherokee

Die Amerikaner haben den Jeep Cherokee fit für neue Abenteuer gemacht und dabei auch die etwas gewagte Front gefälliger gestaltet.





Die Amerikaner haben den Jeep Cherokee fit für neue Abenteuer gemacht und dabei auch die etwas gewagte Front gefälliger gemacht – in Sachen Geländegängigkeit haben sie das SUV aber zum Glück nicht weichgespült. Der Jeep Cherokee ist auch in seiner neu überarbeiteten Version weiterhin so kompromisslos auf Geländegängigkeit ausgelegt wie kein anderes Modell im Segment der Mittelklasse-SUV.

KEIN ZWEITES SUV dieser Klasse hat so viele Offroad-Fahrprogramme plus eine Auswahl von drei Allrad-Systemen, alle inklusive Hinterachs-Abkopplung zum Spritsparen. Die gemeinsam mit dem deutschen Getriebespezialisten ZF

entwickelte Neungang-Automatik gibt es optional mit zuschaltbarer Untersetzung für schweres Gelände. Vier Fahrprogramme (Auto, Snow, Sport und Sand/Mud) sorgen in allen Ausstattungslinien für ein sorgenfreies Vorwärtskommen

auch ohne vertiefte Offroad-Fahrkenntnisse. Die ab Anfang 2019 angebotene Sonderversion Trailhawk bekommt zusätzlich einen Rock-Modus für die Fahrt über Stock-und-Stein.

DIE EINSTIEGSVERSION gibt es zunächst nur mit dem neuen 2.2-Liter-Multijet-II-Turbodiesel, der die Hürde der Euro 6d Temp Abgasnorm mit 143 kW/195 PS, 4x4-Antrieb und einer Neungang-Automatik bravurös meistert. Etwas weniger elegant ist sein kerniges Arbeitsgeräusch, das trotz des generell niedrigen Drehzahlniveaus die ganze Zeit bei allen Fahrzuständen präsent bleibt. Aber für Sensibelchen ist der neue Cherokee ohnehin nicht gemacht. Mit seiner nach der Überarbeitung weniger



// **WARUM:** grossartige Geländegängigkeit
 // **WARUM NICHT:** weil man eigentlich gar nicht ins Gelände fährt.
 // **WAS SONST:** Mercedes GLC, Range Rover Evoque

// **TECHNISCHE DATEN**
 Fünftüriges, fünfsitziges Mittelklasse-SUV, Länge: **4,62 Meter**, Breite: **1,86 Meter**, Höhe: **1,67 Meter**, Radstand: **2,71 Meter**, Kofferraumvolumen: **570 Liter**

2,2-Liter-Diesel, **143 kW/195 PS**, 9-Gang-Automatik, 4x4, maximales Drehmoment: **450 Nm** bei 2'000 U/min, 0–100 km/h: **9,1 s**, Vmax: **206 km/h**, Durchschnittsverbrauch: **6,1 l/100 km**, CO₂-Ausstoss: **175 g/km**, Abgasnorm: **Euro 6d-temp**, Effizienzklasse: F.
 Preis: ab **CHF 48'900**

ausgefallenen, dafür aber weiterhin äusserst präsenten Frontgestaltung und neuen Rückleuchten mit eingearbeiteter Hommage an den ikonischen Kühlergrill des Ur-Jeep will er in der Tradition des legendären US-Militärvehikels Willys MB von 1941 stehen, mit seinem strammen Fahrwerk ebenfalls.

BEI EINEM KURZEN Abstecher ins Gelände in der rauen Landschaft Siziliens deutete der neue Cherokee an, was er alles kann. Aber bei diesem authentischen Offroader setzen wohl weniger die technischen Möglichkeiten die Grenzen, sondern die Nehmerqualitäten der Insassen.

Anders als beim grossen Bruder Grand Cherokee, mit seiner vom Untergrund entkoppelnden Luftfederung, dringt beim Cherokee die Topographie des Untergrunds 1:1 zur Besatzung durch. Das könnte

Kollisionswarner mit Fussgänger-Notbremsung. Jeep hat zudem im neuen Modelljahrgang den Kofferraum von 500 auf 570 Liter vergrössert und den Funktionsumfang seines „Uconnect“-Infotainments aufgewertet. Auf den in zwei Grössen – 7 oder 8,4 Zoll – verwendeten Touchscreens läuft Apple CarPlay oder Android Auto, darüber hinaus sichern USB- und Bluetooth-Konnektivität sowie reichhaltige Ablagen die Einbindung der ständigen Begleiter ins Auto-Umfeld. Nun kommen zahlreiche online-basierte Live-Services samt Musik-Streaming über Deezer hinzu.

DARAUS ERGIBT SICH auch eine faszinierende Möglichkeit, die rauen Manieren des auf niedrige Drehzahlen – der rote Bereich beginnt bereits bei 4'500 Touren – ausgelegten Diesel-Direktein-

// Der Jeep Cherokee ist auch in seiner neu überarbeiteten Version weiterhin so **kompromisslos auf Geländegängigkeit** ausgelegt wie kein anderes Modell im Segment der Mittelklasse-SUV. //

im Gelände ja noch gewollt sein, aber auch auf den nicht gerade topfebenen Autobahnen und Landstrassen der Mittelmeerinsel teilte das Fahrwerk kräftig aus. Die exzellenten, belüfteten Ledersessel konnten dafür ausgleichend in die Bresche springen, aber für das Prädikat „exzellentes“ Langstreckenfahrzeug reicht es dann doch nicht ganz, trotz Sitz- und Klimakomfort, dem verbesserten Ladevolumen wie auch der aufgewerteten Ausstattung.

DAFÜR ASSISTIERT DER neue Cherokee dem Fahrer künftig mit mehr als fünf Dutzend Sicherheitssystemen inklusive aktivem

spritzers lässig zu überspielen. Und das ist wörtlich zu nehmen. Jeep spendiert seinem Cherokee ein exzellentes Sound-System mit riesigem Subwoofer, der seitlich in den durch eine elektrische Klappe zugänglichen Kofferraum integriert wurde. Es lieferte gerade im Surround-Modus einen ausgewogenen, natürlichen Klang mit beeindruckender Intensität und ein richtig amtliches Bass-Fundament. Wem dieser Umgang mit den Umgangsformen des Antriebs nicht genügt, der sei auf nächstes Jahr vertröstet. Dann lanciert Jeep den Benziner mit 270 PS – ein Motor, der dem Cherokee neue Freunde beschern dürfte. ✖



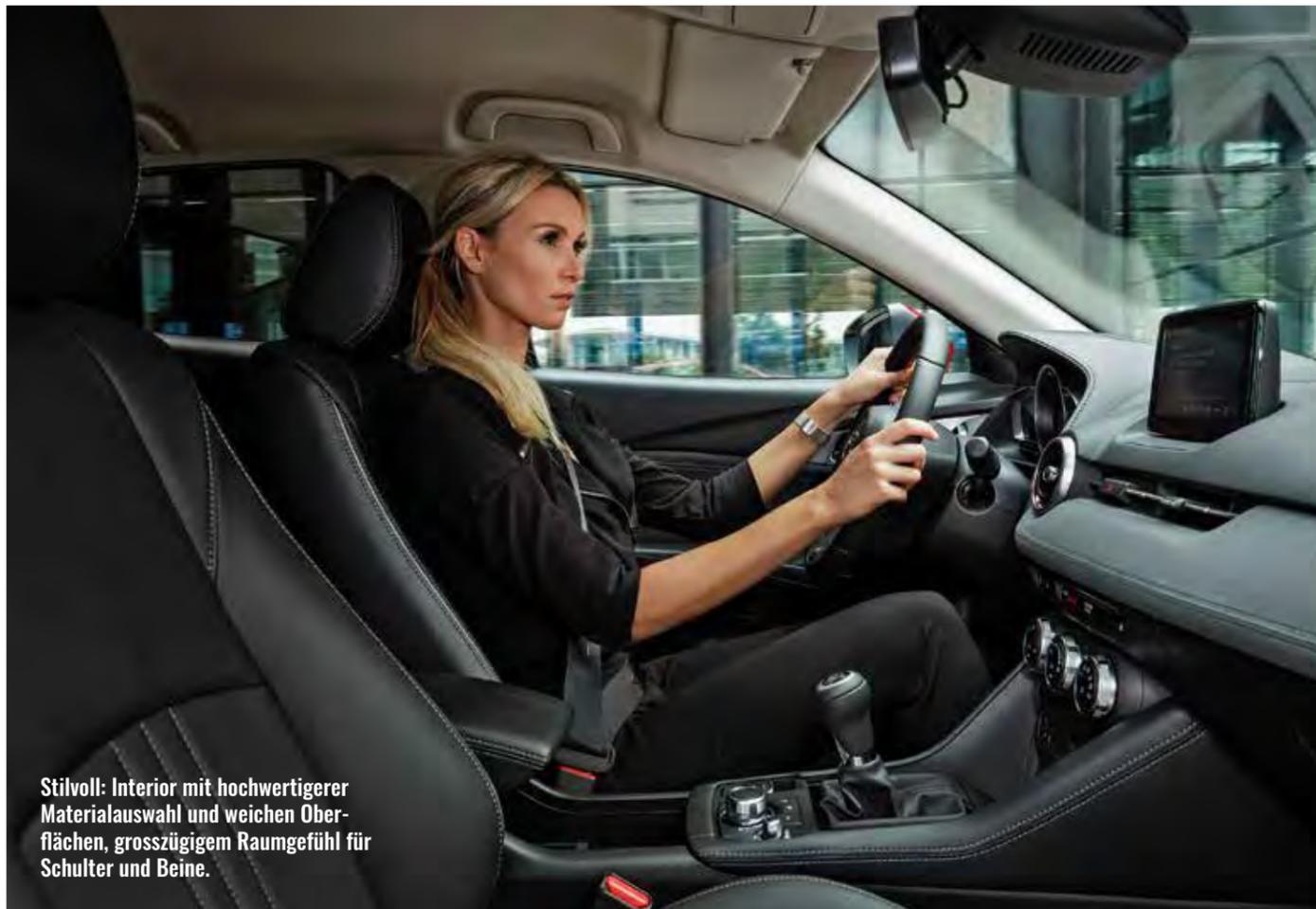
1. Sehr guter Sitz- und Klimakomfort und eine allgemein aufgewertete Ausstattung. Mehr als fünf Dutzend Sicherheitssystemen assistieren dem Fahrer, inklusive aktivem Kollisionswarner mit Fussgänger-Notbremsung.
2. Vier Fahrprogramme (Auto, Snow, Sport und Sand/Mud) sorgen in allen Ausstattungslinien für ein sorgenfreies Vorwärtskommen auch ohne vertiefte Offroad-Fahrkenntnisse.
3. Auf dem 8,4 Zoll Touchscreens läuft Apple CarPlay oder Android Auto. Das Navigationssystem ist in der Menüführung zunächst etwas gewöhnungsbedürftig, nach kurzer Einlernphase aber gut zu bedienen.
4. Jeep spendiert seinem Cherokee ein exzellentes Sound-System mit riesigem Subwoofer, den man aus dem Wrangler kennt.
5. Life is a beach. Dank dem Sand/Mud-Modus gibt es keine peinlichen Feststeck-Befreiungsmannöver.



COOL & KOMPAKT

// Mazda CX-3

Mit dem CX-3 landete Mazda vor drei Jahren einen Volltreffer. Auch, weil es im Segment der City-SUV wenig Konkurrenz gab. Das hat sich geändert und deshalb legt Mazda mit einer Modellpflege nach.



Stilvoll: Interior mit hochwertiger Materialauswahl und weichen Oberflächen, grosszügigem Raumgefühl für Schulter und Beine.



Wer früh mit einem trendy Produkt auf den Markt kommt, muss sich um den Absatz wenig Sorgen machen. So erging es Mazda 2015 mit dem CX-3. Das City-SUV hatte nicht nur wenig Konkurrenz im Segment, sondern überzeugte auch in Disziplinen wie Fahreigenschaften, Verbrauch und Funktionalität, ganz zu schweigen vom attraktiven und sportlichen Design. Kein anderer Hersteller reichte hier heran.

Mittlerweile aber setzen auch die Wettbewerber engagiert auf die Klasse der kleinen SUV. Ein Grund mehr für Mazda, den CX-3 zur

Mitte seines Lebenszyklus aufzufrischen. Wie üblich fassen die Hersteller das Blech nicht an, weil dies millionenteure Werkzeugkosten nach sich ziehen würden. So muss in der Regel ein bisschen Kosmetik reichen, was dem CX-3 vorne einen veränderten Grill, hinten überarbeitete Rückleuchten und rund um neue 18-Zoll-Räder bescherte.

INNEN HAT MAN es zwar bei der Form des Armaturenbrettes belassen, der Kunde kann aber hochwertigere Materialien berühren. Zudem fällt auf, dass der übliche Handbremshebel fehlt. Der CX-3 hat stattdessen neu eine elektroni-

// WARUM: weil er unter den City-SUV immer noch am besten aussieht.

// WARUM NICHT: weil man als Kunde über die Extras gezielt zum teuersten Modell gelotst wird.

// WAS SONST: Opel Mokka X, Fiat 500X, Ford EcoSport, Hyundai Kona, Kia Stonic

sche Parkbremse, kombiniert mit einer automatischen Berganfahrhilfe. Zurückrollen an Steigungen ist damit passé. Den gewonnenen Platz haben die Designer genutzt, um eine neue Mittelkonsole zu gestalten. So gibt es jetzt Ablagebox, Becherhalter und Armlehne. Und weil mehr und mehr junge Leute zur typischen Klientel des CX-3 gehören, lässt sich Mazda auch beim Thema Konnektivität nicht lumpen. Smartphones können nun über Apple Carplay oder Android Auto mit dem Bordsystem verbunden werden. Einer Sprachsteuerung beispielsweise über Apples Siri steht dann nichts mehr im Wege.

// Und weil mehr und mehr junge Leute zur typischen Klientel des CX-3 gehören, lässt sich Mazda auch beim Thema Konnektivität nicht lumpen. //

DIE GRÖSSTEN ÄNDERUNGEN sind aber unter der Haube passiert. Die Motoren wurden auf mehr Komfort, geringeren Verbrauch und bessere Emissionen getrimmt. Durch innermotorische Massnahmen hat es Mazda geschafft, den Diesel im CX-3 so sauber zu bekommen, dass er die Abgashürde Euro 6d-temp auch ohne SCR-Kat und Harnstoffeinspritzung (Adblue) schafft. Ähnliches ist mit den beiden Zweiliter-Benzinmotoren gelungen, sie benötigen keinen Partikelfilter.

DIE MEISTEN SCHWEIZER CX-3-Kund(innen) wählen den Vierzylinder Benziner mit 150 PS und der überzeugte bei einer ersten Testfahrt durch Laufruhe und Komfort, weniger durch unbändige Leistung. Ohne Kritik bleibt das Fahrverhalten. Präzise zieht der CX-3 seine Bahn, die Lenkung ist leichtgängig und direkt, die Federung straff, aber genügend komfortabel abgestimmt. Es macht Spass,

dieses Auto zu fahren, zumal auch seine Abmessungen sehr gut in den urbanen Alltag passen. Für rückwärts zu bewältigende Parksituationen gibt es eine Kamera, Sensoren erkennen dabei sogar Querverkehr. Überhaupt hat Mazda seinem City-SUV nochmals mehr Assistenten mit auf den Weg gegeben. Das System erkennt jetzt auch bei 80 km/h noch Fussgänger, am Tag und bei Nacht. Neue Optionen sind zudem Stauassistent und Matrix-LED-Licht, beides nicht unbedingt üblich im Segment.

DER CX-3 STEHT ab sofort beim Händler und startet wie bisher bei 26'990 Franken. Allerdings dürfte kaum ein Exemplar in Basis-Ausstattung den Hof verlassen, selbst wenn diese halbwegs ausreichend ist. Mit einigen Komfort- und Sicherheitsextras zusätzlich an Bord, kostet das kleine SUV plötzlich bis zu 10'000 Franken mehr. ✨

// TECHNISCHE DATEN

Fünftüriges, fünfsitziges Mini-SUV mit Allradantrieb, Länge: **4,28 Meter**, Breite: **1,77 Meter**, Höhe: **1,54 Meter**, Radstand: **2,57 Meter**, Kofferraumvolumen: **350-1'260 Liter**

SkyActive-G 150: 2,0-Liter-Turbobenziner, **110 kW/150 PS**, maximales Drehmoment: **207 Nm** bei 2.800 U/min, 0-100 km/h: **8,8 s**, Vmax: **200 km/h**, Durchschnittsverbrauch WLTP: **7,4 l/100 km**, CO₂-Ausstoss: **166 g/km**, Abgasnorm: **Euro 6d-temp**, Effizienzklasse E
Preis: **26'990 Franken**

50 JAHRE // Ford RS



Der Ford Escort RS1600i im Rallyeeinsatz 1982

Füdlbürger hatten es schwer Ende der 1960er Jahre. Es war die Zeit der Revolution und diese trug Rallyestreifen und mattschwarze Motorhauben. Allen voran die Ford RS-Modelle, die aus braven Familienkutschen böse Buben und Rallyesieger machten – von Taunus über Escort, Capri und Sierra bis zum Focus.

Es war das Jahr, in dem sich die Welt schneller zu drehen schien. Die Jugend rebellierte gegen gesellschaftliche Konventionen, die NASA schoss Raketen zum Mond und ausgerechnet Ford, die Spiesser-Marke weichgespülter Familienkutschen, schickte 1968 Revoluzzer mit schrillen Rallyestreifen, Schalensitzen und grellen Weitstrahlern auf die Überholspur.

WAS WAR GESCHEHEN? Die Kölner Filiale des US-Konzerns hatte ein massives Absatzproblem mit ihrer erst neu eingeführten, aber zu amerikanisch gezeichneten Mittelklasse 17 M und 20 M (Typ P7a) und auch das alternde Duo aus Taunus 12 M/15 M schwächelte. Schnelle Verkaufshilfe versprach sich Ford durch die „Formel RS“. Eine freche Ausstattungslinie, die die Familienautos 15 M bis 20 M aussen und innen mit allen Features aufbrezelte, wie sie sich sonst bei

reinrassigen Sportwagen fanden. Die entsprechende Kraftkur gönnte Ford seiner ersten Formel-RS-Flotte allerdings nicht, weshalb der Image-Gewinn überschaubar blieb. Schliesslich steht das Kürzel RS für „Rallye Sport“ und so wurde der Buchstabencode erst Kult, nachdem die 1970 lancierten Typen Escort RS 1600 und Capri 2600 RS Rallye-Siege in Serie ernteten. Für viel Furore in der Vmax-Szene sorgten aber auch Ford Escort RS 2000 (ab 1973), der wilde Gruppe-B-Reiter RS 200 (ab 1984), Sierra Cosworth (ab 1985), Fiesta RS Turbo (ab 1990) und zuletzt der fast 270 km/h schnelle Focus RS. Nur zum 50. Jahrestag des sportlichsten Ford-Signets fehlt es an einem RS-Renner, es soll aber nur ein kurzer Boxenstopp sein.

„DEARBORN, WIR HABEN EIN PROBLEM“, musste Ford Köln 1968 an den amerikanischen Mutterkonzern melden. Rund 40'000 unverkaufte Autos lagerten

auf angemieteten Parkplätzen und Fussballfeldern und ein massiver Gewinneinbruch sprach ebenfalls Bände. Die Mittelklasse als Mini-Strassenkreuzer und die braven Kompakt-Limousinen vom Rhein liefen nicht mehr. Rivale Opel zeigte aber bereits, wie es besser geht. Hatte sich doch Fords Erzfeind mit Modellen im Trainingsanzug wie Rallye Kadett und Rekord Sprint ein sportiveres Image verpasst.

DER KONTER AUS KÖLN erfolgte umgehend. „Deutschlands sportlichste Familie“, wie die Werbung die neu kreierten RS-Modelle nannte, zu denen auch der 1969 vorgestellte Capri zählte, katapultierte Ford auf ungeahnte Produktionsrekorde und hierzulande fast 16 Prozent Marktanteil. Ein Traumwert, der Opel zu einem neuen Schlagabtausch animierte. Es war der Beginn eines wilden Wettrennens für Rallyes und Rundstrecken und nur leicht gezähmter Ford-RS-Strassenversionen. Besonders clever war zudem das von Ford eingeführte Baukastensystem. Damit RS-Rallyefeeling auch für junge Familienväter

Der Ford 20M als RS-Coupé



Der Ford 15M "RS" als Limousine (ab 1968)

bezahlbar wurde, gab es wichtige Features wie Rallyestreifen, Racingsitze und Weitstrahler auch im Zubehörprogramm. Ein heisser Look, der die fehlende Leistung vergessen liess.

Tatsächlich waren die ersten Ford RS der Typen 15 M, 17 M und 20 M Blender, die vor allem beim damals üblichen samstäglichen Waschritual den Nachbarn beeindruckten. Denn an Extra-Power mangelte es den bereits bekannten 51 kW/70 PS bis 79 kW/108 PS starken Vier- und Sechszylindern. Das änderte sich erst als Ford Europa 1970 den harmlosen Escort mit Kühlergrill in Hundeknochenform in eine wilde Bestie verwandelte. Mit bissigem, am Ende bis zu 199 kW/270 PS starkem BDA-Cosworth-Kraftwerk machte dieser RS 1600 genannte Escort seinen Rivalen auf Rallyepisten das Leben schwer: Der Grundstein für die bis heute andauernde Erfolgsgeschichte der Ford Rallye-Sport-Modelle mit inzwischen vier Marken-WM-Titeln. Und mit 88 kW/120 PS in der Strassenversion verfügte schon der erste Escort RS über fast doppelt so viel Kraft wie ein konventioneller Escort GT.

KEIN WUNDER, dass die Nachfrage nach dem kleinen Powerprotz die Produktionskapazitäten weit übertraf. Entsprechend enthusiastisch feierten die Ford-Fans 1973 den Escort RS 2000, der



Der Ford Capri als RS2600 aus dem Jahr 1973

// Die neue **RS-Modellen** katapultierte Ford im **1969** auf ungeahnte **Produktionsrekorde** und hierzulande fast **16 Prozent** Marktanteil. //



Der legendäre Ford Escort RS2000, gebaut ab 1973

Modellgeschichte

1967: Auf der Frankfurter IAA präsentiert Ford erstmals die „Formel RS“ als sportliche Ausstattungslinie

1968: Im Frühjahr lanciert Ford RS-Versionen („Rallye Sport“) der Modelle Ford 15 M (Baureihe P6), 17 M und 20 M (Baureihen P7a). Alle drei RS-Typen sind jeweils als zweitürige Limousine, viertürige Limousine und als Coupé (15 M) beziehungsweise Hardtop (17 M und 20 M) lieferbar. Im Juli erhält der 20 M RS den ersten exklusiven RS-Motor, ein 125 PS starker V6. Im September grosse Überarbeitung für die Ford 17 M und 20 M, die nun in geglätteten Formen (Baureihe P7b) an den Start gehen. Typisch für RS-Modelle sind Halogen-Zusatzscheinwerfer, schwarze Rallyestreifen an den Flanken (beim 15 M auch am Heck), ein Rallyestreifen auf der Motorhaube sowie mattschwarze Radzierblenden beim 17 M RS und 20 M RS



Den Ford Capri RS3100 gab es ab 1973

sich zur RS-Legende schlechthin entwickelte. Über vier Generationen gebaute schnelle Brandstifter, die bei Rallyes und Rundstrecken so oft triumphierten, dass sie sogar biedere Basis-Escorts mit Sport-Appeal aufluden. Mit und ohne Turboaufladung, kombiniert mit Hinterrad-, Vorderrad- und Allradantrieb blieben die Escort RS bis weit in die 1990er Jahre hinein nicht nur Messlatte für die Armada kompakter GTI, sondern auch für BMW M3 und alle italienischen Sport-Ikonen.

ES WAREN ABER NICHT NUR LIMOUSINEN, die das RS-Trainingslager in Hochleistungsathleten verwandelte. Auch Sportcoupés wurden mit legalem RS-Doping zu „Höllenhobeln“, wie Fachmedien die 1970 vorgestellten 2,6-Liter-Capri nannten. Tatsächlich lehrte der Capri RS 2600 andere Rallye-Boliden das Fürchten, ganz besonders als er für den Wettbewerb auf 2,9-Liter-Hubraum mit 203 kW/276 PS aufgeblasen wurde. Der Normalkunde musste sich mit 110 kW/150 PS unter der mattschwarzen Motorhaube begnügen, aber auch damit konnte der Capri jedem Porsche 911 T davon stürmen. Noch mehr Killerinstinkte entfaltete der von Ford Halewood aufgelegte Capri RS 3100, der mit bis zu 3,4-Liter grossem Cosworth V6 im Sprintduell nicht einmal dem Ferrari Dino 246 GT eine Chance liess.

„Er soll keinem Konkurrenten Paroli bieten, denn der Capri ist konkurrenzlos“, meinte das Ford-Marketing selbstsicher. Und zündete zum 25. Jubiläum der RS-Division den gefährlichsten Feuerwerkskörper: Das spektakuläre Mittelmotor-Coupé RS

200 war für die berühmt-berüchtigte Gruppe B der Rallye Weltmeisterschaft entwickelt worden und als Strassenfahrzeug der bis dahin schnellste und teuerste europäische Ford aller Zeiten.

NOCH BEVOR DER ALLRADANGETRIEBENE

Technologieträger mit Karosserie aus kohlenstoff- und aramidfaserverstärktem Harz seine ersten ganz grossen Rallyetriumphe zelebrieren konnte, führte aber eine Serie tödlicher Unfälle zum vorzeitigen Ende der überschnellen Gruppe B. Dafür wurde die auf 200 Einheiten limitierte Serienversion des RS 200 nun ein begehrter Strassenfeger, der auch Porsche 911 Turbo die Endrohre zeigte und den Weg bereitete für die kaum langsameren, aber deutlich preiswerteren RS-Cosworth-Versionen der Mittelklasselimousine Sierra. Von 1985 bis in die 1990er Jahre entfalteten die Sierra Cossies ihre Talente als Bürgerschreck und unterschätzte Gegner von BMW M3 oder Mercedes 190 E 2.3-16. Nur ein Ford RS floppte.



Ford RS200 von 1985

Produktionszahlen

Ford Capri RS 2600 (1970-1973): rund 3.500 Einheiten

Ford Escort RS 2000 (1973-1980, zwei Generationen): über 30.000 Einheiten

Ford RS 200 (1984-1987): 200 Einheiten

Ford Escort RS Turbo (1986-1989): 37.024 Einheiten

Ford Focus RS (2002-03): 4.501 Einheiten

Ford Focus RS 500 (2010): 500 Einheiten



Den Ford Sierra gab es als RS Cosworth ab 1985

// Das **spektakuläre Mittelmotor-Coupé RS 200** war für die berühmt-berüchtigte Gruppe B der Rallye Weltmeisterschaft entwickelt worden und als Strassenfahrzeug der bis dahin schnellste und **teuerste europäische Ford aller Zeiten.** //

1969: Im November fährt der zweifache Formel-1-Weltmeister Graham Hill den ersten Escort RS 1600 vom speziell eingerichteten Fliessband der Ford Advanced Vehicle Operations (FAVO) in South Ockendon (Grossbritannien). Marktstart erst im folgenden Frühjahr

1970: Ford Deutschland schreibt einen Markenpokal für den Escort aus. Im März erfolgt die Vorstellung des Capri RS 2600 als Basisfahrzeug für den Tourenwagensport

1972: Ab Oktober ist der Capri 2600 RS mit innenbelüfteten Scheibenbremsen und modifizierter Hinterachsübersetzung lieferbar. Vmax jetzt 210 km/h

1973: Im Juni Vorstellung des neuen Escort-Spitzenmodells RS 2000 und des britischen Capri RS 3100 als neue sportliche Leistungsträger. Die Auslieferung erfolgt über Ford-Rallye-Sport-Händler. Der Escort RS 2000 wird zuerst ausschliesslich in England produziert, später wegen langer Lieferzeiten auch in Saarlouis

1975: Die zweite Generation des Escort RS 2000 debütiert im März. Optische Kennzeichen sind der integrierte Stossfänger und das integrierte Luftleitblech Motorsportbasisfahrzeuge sind die neuen Modelle Escort RS 1800 und Escort RS Mexico, beide sind als Strassenversion allerdings nur in Grossbritannien erhältlich

1979: Ford wird Rallye-Markenweltmeister

1980: Der heckgetriebene Escort RS 1700T debütiert als Rallye-Sportgerät nach Gruppe B-Reglement, bleibt allerdings im Stadium des Prototypen und inspiriert die Entwicklung des Ford RS 200

1981: Ari Vatanen wird auf Ford Rallye-Weltmeister. Der Escort RS (3. Gen.) 1600i wird vom Escort XR3 (mit 96 PS) abgeleitet und entwickelt als Einspritzer 115 PS. Der RS 1600i ist Basisfahrzeug für den Breitensport und wird in 8.500 Einheiten verkauft.

1984: Zum Modelljahr 1985 wird der Escort RS Turbo als Nachfolger des RS 1600i eingeführt. Erstes europäisches Ford-Modell aus Grossserienproduktion mit Abgasturbolader und Ladeluftkühlung. Im November Premiere für das Mittelmotor-Coupé RS 200. Die „200“ im Namenszug bezieht sich auf die Anzahl der Fahrzeuge, die zur Homologation für die Gruppe B-Kategorie erforderlich sind.

Wichtige RS-Modelle

- Ford 15 M RS** (1968-1970) mit 1,5-Liter-V4-Benziner (51 kW/70 PS bzw. 55 kW/75 PS)
- Ford 17 M RS** (P7a; 1968) mit 2,0-Liter-V6-Benziner (66 kW/90 PS) bzw. 2,3-Liter-V6-Benziner (79 kW/108 PS)
- Ford 20 M RS** (P7a; 1968) mit 2,0-Liter-V6-Benziner (66 kW/90 PS) bzw. 2,3-Liter-V6-Benziner (79 kW/108 PS bzw. 92 kW/125 PS)
- Ford 17 M RS** (P7b; ab 1968) mit 2,0-Liter-V6-Benziner (66 kW/90 PS) bzw. 2,3-Liter-V6-Benziner (79 kW/108 PS)
- Ford 20 M RS** (P7b; ab 1968) mit 2,3-Liter-V6-Benziner (79 kW/108 PS bzw. 92 kW/125 PS) bzw. mit 2,6-Liter-V6-Benziner (92 kW/125 PS)
- Ford Escort RS 1600** (ab 1970) mit 1,6-Liter-Vierzylinder-Benziner (88 kW/120 PS)
- Ford Capri RS 2600** (ab 1970) mit 2,6-Liter-V6-Benziner (92 kW/125 PS)
- Ford Capri RS 3100** (ab 1973) mit 3,1-Liter-V6-Benziner (110 kW/148 PS)
- Ford Escort RS 2000** (ab 1973) mit 2,0-Liter-Vierzylinder-Benziner (74 kW/100 PS)
- Ford Escort II RS 2000** (ab 1975) mit 2,0-Liter-Vierzylinder-Benziner (81 kW/110 PS)
- Ford Escort RS 1600i** (3. Generation, ab 1982) mit 1,6-Liter-Vierzylinder-Benziner (85 kW/115 PS)
- Ford RS 200** (ab 1983/84) mit 1,8-Liter-Vierzylinder-Benziner (168 kW/230 PS bzw. 279 kW/374 PS in Rallyeversion) bzw. mit 2,1-Liter-Vierzylinder-Benziner (485 kW/650 PS in Rallyecrossversion)
- Ford Escort RS Turbo** (ab 1986) mit 1,6-Liter-Vierzylinder-Benziner (97 kW/132 PS)
- Ford Sierra RS Cosworth** (ab 1985) mit 2,0-Liter-Vierzylinder-Benziner (150 kW/204 PS)
- Ford Sierra RS 500 Cosworth** (ab 1987) mit 2,0-Liter-Vierzylinder-Benziner (162 kW/220 PS)
- Ford Sierra RS Cosworth 4x4** (ab 1990) mit 2,0-Liter-Vierzylinder-Benziner (162 kW/220 PS)
- Ford Fiesta RS 1800** (ab 1990) mit 1,8-Liter-Vierzylinder-Benziner (98 kW/133 PS)
- Ford Escort RS 2000** (4. Generation, ab 1991) mit 2,0-Liter-Vierzylinder-Benziner (110 kW/150 PS)
- Ford Fiesta RS Cosworth** (ab 1992) mit 2,0-Liter-Vierzylinder-Benziner (162 kW/220 PS)
- Ford Escort RS Cosworth** (4. Generation, ab 1992) mit 2,0-Liter-Vierzylinder-Benziner (162 kW/220 PS)
- Ford Focus RS** (1. Generation, 2002) mit 2,0-Liter-Vierzylinder-Benziner (158 kW/215 PS)
- Ford Focus RS** (2. Generation, ab 2009) mit 2,5-Liter-Fünfzylinder-Benziner (204 kW/305 PS)
- Ford Focus RS 500** (2. Generation, 2010) mit 2,5-Liter-Fünfzylinder-Benziner (257 kW/350 PS)
- Ford Focus RS 500** (3. Generation, ab 2016) mit 2,3-Liter-Vierzylinder-Benziner (257 kW/350 PS)



1990 kam der Fiesta RS Turbo

Gegen die kleinen Giftzwerge aus Italien und Frankreich blieb der Fiesta RS Turbo von 1990 chancenlos.

IM 21. JAHRHUNDERT LAG ES am Focus ein neues Kapitel in der RS-Geschichte aufzuschlagen. Zunächst als World-Rallye-Car-Hommage von 2002, dann als 204 kW/305 PS starker Fünfzylinder von 2009 und zuletzt als 257 kW/350 PS freisetzendes und 266 km/h



Mit Allrad: Ford Sierra RS Cosworth 4x4 von 1991

schnelles Muscle Car, das Anfang 2018 auslief. Heute zählen Leistungsträger mit Sportabzeichen wie AMG, M, quattro, Cupra oder R zum Markenportfolio vieler Automobilkonzerne, eine Bewegung, die Ford vor 50 Jahren lostrat. Auch wenn den RS-Rennern der ganz grosse Durchbruch zum Volumensportler verwehrt blieb, die Muttermarke Ford machten sie allemal begehrenswerter. ✨



Der bisher letzte Ford Focus RS kam 2015

1985: Im September feiert der Sierra RS Cosworth Premiere und im folgenden Juli 1986 Markteinführung. Homologationsmodell für den Tourenwagensport, gebaut im Genk. In den Folgejahren wird der Sierra RS 500 Seriensieger in der Tourenwagen-WM 1987 und 1988

1986: Facelift und technische Weiterentwicklung des Escort RS Turbo

1987: Vorstellung des Sierra RS 500 Cosworth, der später auch den DTM-Titel gewinnt. Als Serienauto mit 220 PS Leistung für eine Vmax von fast 250 km/h

1988: Nach einer Modellüberarbeitung geht der Sierra RS Cosworth Stufenheck an den Start

1990: Einführung des Ford Fiesta RS Turbo als Basisfahrzeug für den Motorsport. Die Strassenversion kommt in Deutschland nicht in den Handel. Neu ist ausserdem der Sierra RS Cosworth 4x4

1992: Präsentation des Fiesta RSi 1800 Cosworth als Nachfolger des Fiesta RS Turbo. Nach seiner Weltpremiere auf der IAA 1991 wird im Juli eingeführt. Als Rallyefahrzeug feiert er 11 WRC-Siege

1994: Einführung des Escort RS 4x4 mit Allradantrieb

1999: Der Focus WRC gewinnt die legendäre Safari-Rallye

2002: Im Oktober geht der Focus RS als limitierte Sammleredition an den Start und reaktiviert so das RS-Kürzel für Strassenfahrzeuge

2006: Ford wird Rallye-Markenweltmeister

2007: Ford erringt den dritten Titel in der Rallye-WM

2008: Auf der London Motorshow debütiert in Giftgrün der Focus RS, zweiter Generation. Unter der Motorhaube arbeitet ein 2,5-Liter-Fünfzylinder-Motor aus dem Ford Focus ST, jetzt mit 305 PS

2009: Marktstart des erneuerten Focus RS

2010: Einen Schlusspunkt der zweiten Ford Focus RS-generation setzt der 350 PS starke, auf 500 Exemplare RS 500

2015: Auf dem Genfer Salon debütiert der Focus RS 3. Gen. mit 2,3-Liter-Vierzylinder mit 350 PS. Produziert wurde der Ford Focus RS wie seine beiden Vorgänger im Werk Saalouis/Saarland

2018: Im Zuge der Einführung der vierten Focus-Generation läuft die RS-Produktion im Frühjahr aus, allerdings hat Ford bereits weitere High-Performance-Modelle angekündigt



Kamera **Canon EOS-1D X**
Linse **Canon EF 24-105 mm f/4L IS USM**
Aktuell **28 mm**
Verschlusszeit **1/200 s**
Brennweite **f 11,0**
ISO **200**

Dolce far Camping

Reisen ist besonders schön, wenn man nicht weiss, wohin es geht. Aber am allerschönsten ist es, wenn man nicht mehr weiss, woher man kommt. Für alles dazwischen ist das richtige Gefährt mit der perfekten Ausrüstung unerlässlich. Wir waren mit

dem Toyota Proace mit einem Dangel-4x4-Antrieb auf einem Kurztrip durchs Zürcher Oberland und hatten für 4 Personen die unglaublich clevere QuQuq-Box an Bord, sowie ein "Simpson" Zelt auf dem Dach montiert. Mehr dazu demnächst hier.

**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...

Škoda Motorsport ist das dominierende Team in der "Zweiten Liga" der Rallye-Weltmeisterschaft. Mehr dazu demnächst bei uns...

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,
Daniel Stocker, OTA, Gabriel Grieben-
böck 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 übernom-
men.



4x4switzerland [Profil bearbeiten](#)

367 Beiträge 13k Abonnenten 1.429 abonniert

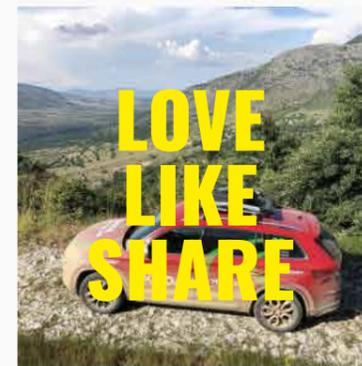
4x4Schweiz / Allrad / Magazin
Switzerland's leading 4x4 Magazine 🌲🏔️🚗 #4x4Schweiz ...
check out and register for our free Newsletter/Magazine:
www.4x4schweiz.ch

BEITRÄGE

IGTV

GESPEICHERT

MARKIERT





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.