



SCHWEIZ
ALLRAD
MAGAZIN

#BEST-OF 4x4SCHWEIZ.CH

#11/2018

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

// TITELSTORY:
**DER LANGE WEG
ZUM WM-TITEL**



JAN KOPECKY IM FABIA R5

// CLASSIC: Paris-Dakar im Rolls-Royce // NEWS: BMW X7, Aston Martin DBX, Audi R8, Rinspeed, Hennessey Jeep Trackhawk // FAHRBERICHT: Cupra Ateca // REPORT: 5 günstige Allradler // AUTONIS: die schönsten SUV // KNOW-HOW: Winterpneu

// INHALT

4x4SCHWEIZ / ALLRAD / eMAGAZIN / #11 / 2018

4-19

Der lange Weg: Skoda ist mit dem Fabia R5 wieder WRC2-Weltmeister.



20

007 hat einen neuen Dienst-SUV.

22

Rrrrrrr8.



38

Jules, der Rolls-Royce unter den Rallye-Autos.



42

Klein aber fein. Die günstigsten Allradler der Schweiz.

46

eSport: MudRunner American Wilds

50

Fahrbericht: Cupra Ateca



56

Der neue 911er ist fast fertig.

62

TCS Winterreifentest



04 TITELSTORY

Der lange Weg von Jan Kopecky zum WRC2-Weltmeister auf Skoda Fabia R5

20 NEWS

Aston Martin DBX, Audi R8, Rinspeed Microsnap, BMW X7, Jeep Trackhawk by Hennessey, Autonis 2018: die schönsten SUV, BMW 3er, Audi SQ2, Subaru Mild-Hybrid, Mazda e-Wankel, Steve McQueens Willys, Opel Insignia, Roboterautos als Stundenhotel

38 CLASSIC

Mit einem Rolls-Royce auf der Paris-Dakar

42 REPORT

Die 5 günstigsten 4x4 der Schweiz

46 eSPORT

Sauber durch den Schlamm

50 FAHRBERICHT

Cupra Ateca

56 REPORT

Der neue Porsche 911 auf Erprobungsfahrt

62 KNOWHOW

Winterreifen-Extra: TCS Winterreifentest 2018 und Online-Pneu-Kauf Tipps von Comparis

70 TRAVEL

34 Jahre auf Weltreise im Toyota LandCruiser

76 AUTOGRAMM

80 VORSCHAU/IMPRESSUM

DER FLIEGENDE // TSCHECHE

Škoda dominiert die WRC2 mit dem Fabia R5 und gewinnt den Titel als Marke zum vierten Mal in Folge. Der Škoda Werksfahrer Jan Kopecký krönt seine Laufbahn mit dem Weltmeistertitel in der Fahrerwertung.





Škoda Motorsport dominiert die WRC2 aktuell wie keine zweite Marke und gewinnt den Titel als Team zum vierten Mal und den WM-Titel in der Fahrerwertung zum dritten Mal in Folge. Nach Esapekka Lappi (2016) und Pontus Tidemand (2017) gewinnen 2018 Jan Kopecký und Pavel Dresler die WRC2.

Bereits sechs Mal hat der tschechische Škoda Werksfahrer Jan Kopecký die Meisterschaft in seiner Heimat gewonnen. Jetzt hat es auch endlich mit dem WRC2 Titel geklappt. Wir fassen hier die spannende Saison 2018 und damit den langen Weg von Jan Kopecký zum Weltmeistertitel zusammen.

RALLYE MONTE CARLO: das schönste Geburtstagsgeschenk für Kopecký. Für Jan Kopecký beginnt die Saison 2018 planmässig. Der Škoda-Werkspilot und Beifahrer Pavel Dresler gewinnen bei der berühmten Rallye Monte Carlo die WRC2-Wertung. Sie übernehmen die Führung nach der vierten von 17 Wertungsprüfungen und verteidigen sie unter



schwierigsten Strassen- und Wetterbedingungen bis ins Ziel. An seinem 36. Geburtstag macht sich Kopecký damit selbst das schönste Geschenk. Teamkollege Ole Christian "OC" Veiby muss dagegen nach einem Fahrfehler aufgeben.

RALLYE SCHWEDEN: Pontus Tidemand vergibt Heimsieg. Zur Rallye Schweden schickt Škoda die



// **Rallye Schweden,**
der Titelverteidiger Pontus
Tidemann leider ohne
Heimsieg. //



Teams Pontus Tidemand/Jonas Andersson, die WRC2-Champions des Jahres 2017, und die norwegischen Junioren Ole Christian Veiby/Stig Rune Skjærmoen ins Rennen. Tidemand verliert während der ersten Etappe Zeit, weil er als Erster in die Wertungsprüfungen starten muss – auf den verschneiten Pisten ein Nachteil, weil mit jedem Auto die Ideallinie griffiger und damit schneller wird. So muss sich der Schwede ausgerechnet beim Heimspiel Ford-Pilot Takamoto Katsuta geschlagen geben. Der Japaner fügt der Marke Škoda sogar die einzige Niederlage der gesamten WRC2-Saison zu. Veiby wird hinter Teamkollege Tidemand Dritter.

RALLYE GUANAJUATO: Viva Mexico. Schon beim nächsten WM-Lauf in Mexiko schlägt Tidemand zurück. Er gewinnt überlegen die WRC2-Kategorie, erreicht ausserdem den starken siebten Rang in der Gesamtwertung und übernimmt die WRC2-Tabelleführung. Der noch 17 Jahre alte Kalle Rovanperä startet erstmals offiziell für Škoda Motorsport. Ein Stein sorgt während der ersten Etappe für einen Ausfall. Doch die sogenannten Rally2-Regeln erlauben in solchen Fällen einen Neustart am nächsten Tag, belastet mit einer Strafzeit. Mit repariertem Fabia R5

// Jan Kopecký und Pavel Dresler
im Fabia R5 **auf der Rallye der
10'000 Kurven:** Tour de Corse. //



erzielt der junge Finne noch fünf WRC2-Bestzeiten und wird schliesslich als Fünfter gewertet.

RALLYE TOUR DE CORSE: die Rallye der 10'000 Kurven. Beim französischen WM-Lauf auf der Insel Korsika stellt Jan Kopecký wieder einmal seine Asphalt-Klasse unter Beweis. Der Tscheche fährt einen souveränen Start-Ziel-Sieg in der WRC2 heraus. Teamkollege OC Veiby wird durch ein defektes Schaltgestänge gebremst und muss den zweiten Rang dem Franzosen Yoann Bonato (Citroën) überlassen.



RALLY ARGENTINIEN: Tidemand übernimmt die Führung. Bei der Rallye Argentinien liefern sich die beiden Škoda-Werksteams Pontus Tidemand/Jonas Andersson und Kalle Rovanperä/Jonne Halttunen vor hunderten begeisterten Fans ein nervenaufreibendes Duell um den Sieg in der Kategorie WRC2. Der erst 17 Jahre alte Rovanperä ist bereits nationaler Meister in Lettland und fährt WM-Läufe in den Ländern, in denen es die Regeln zulassen. Der Finne führt lange, rollt seinen Fabia R5 allerdings kurz vor dem Ziel der vorletzten Wertungsprüfung, die den schönen Namen "El Condor" trägt, von der Strecke und muss aufgeben. Der Sieg geht so an Pontus Tidemand, der damit auch wieder die WRC2-Tabelleführung übernimmt.



RALLY DE PORTUGAL: Tidemand fliegt zum dritten Saisonsieg. Bei der folgenden Rallye Portugal legt Pontus Tidemand nach und gewinnt zum dritten



Mal innerhalb von drei Jahren im Škoda Fabia R5 die WRC 2-Kategorie. Nach Pech mit zwei Reifenschäden während der ersten Etappe startet der WRC2-Titelverteidiger eine Aufholjagd und schafft es tatsächlich zurück an die Spitze der Kategorie. Die finnischen Škoda-Junioren Juuso Nordgren/Tapio Suominen landen bei ihrer Portugal-Premiere trotz insgesamt fünf Reifenschäden auf dem sechsten Rang in der WRC 2-Kategorie.

RALLY ITALIA SARDINIEN: der Asphalt-Spezialist Kopecký gewinnt auf Schotter. Asphalt-Spezialist? Von wegen! Auf dem besonders rauen und staubigen Schotter der Mittelmeerinsel Sardinien gewinnt Jan Kopecký die Rallye Italien, sein dritter Saisonsieg. Škoda feiert sogar einen Doppelerfolg. Junior OC Veiby, der früh Zeit durch ein Problem mit einer Radaufhängung verliert, krönt eine beeindruckende Aufholjagd mit dem zweiten Platz.

ADAC RALLYE DEUTSCHLAND: ready for Take-off, Kopecký zündet den Nachbrenner. Bei der Rallye Deutschland sind Jan Kopecký/Pavel Dresler an der Reihe, eine Aufholjagd zu starten. Während der zweiten Etappe wirft die beiden Tschechen ein Reifen-

// Ready for Take-off?
Jan Kopecký zündet den Nachbrenner. Die Prüfungen auf dem Truppenübungsplatz Baumholder und der berühmten Panzerplatte sind legendär. //

schaden auf WRC2-Rang zurück. Mit einer Reihe von Bestzeiten kämpfen sie sich zurück an die Spitze und überholen auf dem Weg dorthin auch ihre jungen Teamkollegen Kalle Rovanperä/Jonne Halttunen. Gerade einmal 3,8 Sekunden beträgt der Abstand zwischen den beiden Škoda-Werksteams im Ziel – nach 18 Wertungsprüfungen mit einer Gesamtlänge von 326 Kilometer.



// **Mit Pech** verpasst Kalle Rovannerä den Heimsieg bei der Rallye Finnland. //

RALLYE FINNLAND: der überraschende Sieger heisst diesmal Eerik Pietarinen. Die Rallye Finnland ist mit unzähligen Sprungkuppen und enorm hohen Geschwindigkeiten eine der schwierigsten Rallyes des Jahres. Das halbe Land ist auf den Beinen, um den "Grand Prix auf Schotter" zu verfolgen. Škoda setzt auf die Junioren Kalle Rovannerä und OC Veiby. Beide haben Pech, allerdings mit unterschiedlichen Folgen. Lange sieht Rovannerä, den vor allem die jungen Fans wie einen Popstar feiern, wie der sichere Sieger der WRC2-Kategorie aus. Aber gegen Ende der zweiten Etappe trifft er beim Anbremsen einer Kurve einen in einer Spurrinne verborgenen Stein, eine gebrochene vordere linke Radaufhängung ist die Folge. Nach erfolgter Notreparatur am Strassenrand kann Rovannerä weiterfahren. Am Sonntag fährt er alle WRC2-Bestzeiten und verbessert sich auf Schlussrang vier. Teamkollege Veiby muss dagegen nach einem Unfall aufgeben. So geht der Sieg an das einheimische Škoda-Privatteam Eerik Pietarinen/Juhana Raitanen.

RALLYE TÜRKEI: Škoda wird in Marmaris bereits Team-Weltmeister. Michal Hrabánek, Direktor Škoda Motorsport, hat seinen beiden Toppiloten Jan Kopecký und Pontus Tidemand jeweils sechs WM-Rallyes zugesagt. Bei insgesamt 13 Läufen treffen sie nur ein einziges Mal direkt aufeinander – bei der Rallye Türkei. Das Ergebnis wird sich als Omen für die Meisterschaftsentscheidung erweisen. Während nämlich Kopecký eine weitere Schotter-Rallye seiner Siegessammlung hinzufügt, muss Tidemand nach einem Unfall aufgeben. Kopecký und Beifahrer Pavel Dresler kommen aber auch nicht ungeschoren davon – auf ihrem Weg zum Sieg müssen sie unter anderem zwei Reifenschäden überstehen. Durch den Sieg von Kopecký ist Škoda Motorsport vorzeitig Gewinner der Team-Meisterschaft der WRC2 – zum vierten Mal in Folge.





// Trotz 2 Reifenschäden gewinnen Kopecký/Dresler die spektakuläre **Rallye Türkei**, die 2018 zum ersten Mal im WRC-Rennkalender stand. //



Der junge Finne Kalle Rovanperä feiert auf der Rally Wales seinen 18 (!!!) Geburtstag und macht sich das schönste Geschenk selbst: eine Sieg.

WALES RALLY GB: der gerade mal 18-jährige Kalle Rovanperä lässt den Weltmeister eiskalt hinter sich. Bei der folgenden Rallye Grossbritannien müsste Pontus Tidemand gewinnen, wollte er Teamkollege Kopecký noch abfangen. Aber der Schwede hat die Rechnung ohne seinen jungen Teamkollegen Kalle Rovanperä gemacht. Nachdem er am Montag vor dem Start seinen 18. Geburtstag gefeiert hat, übernimmt der Škoda-Junior schon auf der ersten Wertungsprüfung die Führung und gibt sie bis ins Ziel nicht mehr ab. Auf dem Weg dorthin gewinnt er 15 der 23 Wertungsprüfungen und feiert seinen ersten WRC2-Sieg in Diensten von Škoda. Tidemand wird Zweiter, was ihn nicht tröstet, aber der tschechischen Marke einen weiteren WRC2-Doppelsieg beschert.

RALLYRACC CATALUNYA: trotz Rang 2 in Spanien feiert Kopecký den Weltmeistertitel. Wie schnell Rovanperä lernt, erfährt auch der frisch gebackene WRC2-Champion Jan Kopecký drei Wochen später. Bei der Rallye Spanien beendet der Finne die auf Schotter ausgetragene erste Etappe noch auf Rang zwei. Im Laufe der verregneten Samstagetappe auf Asphalt übernimmt er dann die Führung und verteidigt sie bis ins Ziel. Kopecký muss sich um die Win-

zigkeit von 8,5 Sekunden mit Rang zwei zufriedengeben. Angesichts des nun sicheren WRC2-Titels feiert er trotzdem ausgelassen auf dem Podium im Ferienort Salou.

ZU DEN ERSTEN GRATULANTEN gehört Christian Strube, Entwicklungsvorstand Škoda Auto. "Die Begeisterung für unsere Marke ist das, was die Motorsportler und die Mitarbeiter aus den verschiedenen Abteilungen rund um die Serienfahrzeuge von Škoda miteinander verbindet", sagt er. "Die Motorsport-Abteilung gehört bei uns zur Technischen Entwicklung. Dieselben Ingenieure, die den Rennmotor für den Fabia R5 entwickelt haben, arbeiten auch an den Triebwerken für unsere Serienmodelle."

KUNDENSORT hat bei Škoda einen grossen Stellenwert. Die Kategorie WRC2 ist nach Strubes Aussage das ideale Betätigungsfeld für Škoda. "Kundensport hat bei uns einen grossen Stellenwert", erklärt er. "In der WRC2 setzen viele Teams auf Škoda. Verbesserungen, die unser Werksteam im Wettbewerb erarbeitet, können wir so direkt an sie weitergeben." Für das Werksteam von Škoda stellt der WM-Lauf in Katalonien den Saisonabschluss dar, auf die verblei-



Trotz Rang 2 in Spanien feiert Jan Kopecký den Weltmeistertitel.

bende Rallye Australien verzichtet das Team planmäßig. "Nun haben wir allen Grund zu feiern. Das ganze Team hat es ermöglicht, dass wir das erfolgreichste Jahr in der Geschichte von Škoda Motorsport erleben dürfen", fasst Škoda Motorsport Direktor Michal Hrabánek zusammen.

JAN KOPECKÝ IST BEREITS DER DRITTE Škoda WRC2-Champion in Folge. Nach Esapekka Lappi (2016) und Pontus Tidemand (2017) ist er bereits der dritte WRC2-Champion aus dem Werksteam von Škoda. 1982 als Sohn eines Hobby-Rallyefahrers in Opočno (heutige Tschechische Republik) geboren, begann er als 13-Jähriger mit Kartsport. Nach dem Wechsel zu den Tourenwagen gewann er in der Heimat mehrere Markenpokale, darunter 2001 den Škoda Octavia Cup. Im Škoda Octavia S2000 startete er im selben Jahr erstmals bei einer Rallye und konzentrierte sich fortan auf diese Motorsport-Disziplin.

ERSTE ERFOLGE IM ŠKODA Octavia WRC in der Tschechischen Meisterschaft führten zur Verpflichtung durch das Werksteam. Prompt gewann Kopecký im Škoda Fabia WRC 2004 seinen ersten von heute sechs Titeln im heimischen Championat. Nach einem Abstecher mit Škoda in die Intercontinental Rally Challenge (IRC) gewann Kopecký 2013 mit der Rekordanzahl von sechs Siegen die Rallye-Europameisterschaft (ERC), jeweils mit seinem heutigen Beifahrer Pavel Dresler. Auf den anspruchsvollen Schotterpisten auf der anderen Seite des Globus holte er sich 2014 im Škoda Fabia S2000 den Titel in der FIA Asien-Pazifik Rallye-Meisterschaft (APRC). Mit der Premiere des Škoda Fabia R5 im Frühjahr 2015 begann eine beispiellose Siegesserie für Kopecký in der Tschechischen Meisterschaft – seitdem ist er in der Heimat ungeschlagen. ✨





Aston Martin DBX: Bond endlich auch im SUV?

Nach Rolls-Royce und Bentley steigt nun die dritte britische Nobelmarke ins SUV-Rennen. "DBX" soll der Luxus-Crossover heissen. Zwar noch im Tarnkleid, aber dank des Vantage-Haifischmauls unverkennbar ein Aston Martin. Zuerst Bentley (Bentayga), dann Rolls-Royce (Cullinan) und nun Aston Martin: Damit setzt die dritte britische Nobelmarke auf den boomenden SUV-Bereich. Die Weltpremiere für den DBX hat Aston Martin für das vierte Quartal 2019 angekündigt. Offiziell wurde der Luxus-Offroader auf den Namen „DBX“ getauft – nicht wie zuvor angekündigt Varekai. Nun wurde der Prototyp auf einer Rallye-Prüfung in Wales abgelichtet – allerdings im Tarnkleid. Und von Aston Martin selbst veröffentlicht. Immerhin sieht der DBX so viel besser aus als von einem Passanten mit wackliger Handy-Kamera fotografiert. Schon das Erlkönig-Bild lässt erkennen, dass sich die

Front unverkennbar am Sportwagen Vantage mit seinem grossen Haifischmaul orientiert. Die restliche Silhouette erinnert an den italienischen Konkurrenten des DBX, den Stelvio QV von Alfa Romeo. Der Aston Martin DBX dürfte allerdings noch ein bisschen mehr Wumms unter der Haube haben als der Alfa Stelvio QV. Am wahrscheinlichsten ist das Mercedes-AMG-V8-Aggregat, das auch im Vantage und in dessen grossem Bruder DB11 zu finden ist. Eine zusätzliche Motorisierung mit einem voluminösen V12 wäre typisch Aston Martin, würde die Ingenieure aber wohl auch vor Platzprobleme stellen – zumindest beim aktuellen Format.

Vier statt nur zwei Türen hat der DBX gegenüber dem Varekai-Concept.



Audi Plätze, fertig, los: **der neue Audi R8**

Audis schärfstes Modell wird noch schneller: Die Leistung der beiden aufgepeppten V10-Saugmotoren steigt auf 419 kW (570 PS) und 456 kW (620 PS). „Mit rund 50 Prozent Gleichteilen zum R8 LMS GT3 ist kein anderes Auto so nah am Rennsport wie der R8“, meint Oliver Hoffmann, Technischer Geschäftsführer der Audi Sport GmbH. Das Drehmoment wächst beim neuen Audi R8 V10 quattro um 10 Nm auf

550 Nm bei 6'500 Umdrehungen. Er beschleunigt in 3,4 Sekunden (Coupé) beziehungsweise 3,5 Sekunden (Spyder) von 0 auf 100 km/h. Bei 322 km/h ist Schluss. Im neuen Audi R8 V10 performance quattro leistet der 5.2 FSI 456 kW (620 PS) statt bisher 449 kW (610 PS). Sein Drehmoment gipfelt bei 580 statt 560 Nm. Das Coupé braucht 3,1 Sekunden auf 100 km/h, der Spyder 3,2 Sekunden. Höchstgeschwin-

digkeit: 331 (329) km/h.

„Born on the track, built for the road“: Seine Rennstall-Herkunft sieht man dem überarbeiteten Audi R8 an. Der Singleframe ist noch breiter und flacher. Die grossen Lufteinlässe und flachen Schlitze in der Fronthaube wecken Erinnerungen an den Ur-quattro. Das Luftauslassgitter läuft über die ganze Breite, der Diffusor wurde weiter nach

oben gezogen. Das lässt den neuen Audi R8 noch bulliger aussehen. Je nach Motorisierung lässt sich am Aussehen noch das eine oder andere drehen, zum Beispiel bei den Schwellerleisten, Frontsplitter oder Diffusor. Ab Werk gibt es 19 Zoll-Räder, optional 20 Zoll-Vollfräser im Fünf-V-Dynamik-Design. Amateur-Rennfahrer werden begeistert sein vom neuen Fahrwerk, das noch

mehr Stabilität und Präzision garantiert. Auch die Lenkansprache wurde zu Gunsten des Fahrspass' überarbeitet. Ausserdem wurden die Fahrdynamiksysteme – comfort, auto, dynamic und individual – noch schärfer voneinander getrennt und präzisiert. Beim R8 V10 performance quattro kommen serienmässig mit dem Performance-Modus drei zusätzliche

Programme dazu: dry, wet und snow. Das wirkt sich aufs Bremsverhalten aus. Der Audi R8 V10 performance bremsst aus 100 km/h bis zu 1,5 Meter früher in den Stillstand – aus 200 km/h sogar bis zu 5 Meter eher. Der Verkauf startet Anfang 2019, der Verkaufspreis noch nicht bekannt.



Mehr Muskeln für Audis Top-Athlet: Der überarbeitete Audi R8 erhält neben einem umfassenden Facelift auch mehr Dampf unter der Haube. Verkaufsstart des Quattros ist Anfang 2019.



Rinspeed Microsnap: eine Nummer kleiner

Die Schweizer Ideenschmiede Rinspeed hält an der Idee eines modularen Roboterautos fest. Und feilt weiter an ihr. Mit dem modularen Roboterauto Snap hat der Fahrzeugentwickler Rinspeed aus Zumikon Anfang des Jahres seine Vision für die Mobilität der Zukunft vorgestellt. Ein Jahr später zeigt die Ideenschmiede mit dem Microsnap eine weiterentwickelte Version. Wie schon der erste Entwurf soll sie auf der Elektronikmesse CES in Las Vegas präsentiert werden. Geblieben ist es beim modularen Konzept: Das Fahrzeug besteht aus einem elektrisch angetriebenen Fahrgestell und einer

austauschbaren Aufbau-Einheit. Je nach Einsatzzweck ist eine Passagierkabine oder ein Transporter-Kasten nutzbar. Die zweite Snap-Studie wird nun erstmals mit einer funktionstüchtigen Roboterstation gezeigt, die den Austausch der Module automatisch durchführt. Zudem wurden das Fahrgestell und das Gesamtfahrzeug deutlich geschrumpft, so dass die Grösse nun eher einem Kleinwagen als einem Kleinbus entspricht. Die Schrumpfkur soll praktische Vorteile bieten. So ist der Microsnap nun für die Just-in-time-Lieferung von online bestellten Waren direkt zum Endverbraucher geeignet.

KONKRETE PLÄNE für eine Umsetzung des Messeschaustücks gibt es nicht. Allerdings sind Studien modularer Roboter-Mobile aktuell im Trend. Daimler etwa hatte auf der IAA Nutzfahrzeuge in Form der Studie Urbanetic einen ähnlichen Ansatz vorgestellt.

Und auch ein Einsatz als Roboter-Taxi ist angedacht. Der erste Snap diente eher als Shuttle-Bus für Ridesharing-Dienste und als Warentransporter Geschäftskunden.



NEUE
WINTERRÄDER?
GESCHENKT!

MITSUBISHI ECLIPSE CROSS

Beim Kauf eines Mitsubishi Eclipse Cross erhalten Sie von uns die Winterräder geschenkt.

*Eclipse Cross Value 16" Stahlfelgen / Eclipse Cross Style & Diamond 18" Alufelgen

Gültig bis 31.12.2018



5 Jahre Garantie

MITSUBISHI MOTORS
Drive your Ambition



Made in USA: zu gross für Schweizer Parkplätze.



Von wegen billige Plätze! Hier hat es Platz für eine halbe Fussballmannschaft.

BMW XXL: der X7

Es geht noch grösser: Mit dem BMW X7 präsentiert BMW sein bisher grösstes SUV-Modell. 5,15 Meter lang ist der Siebensitzer, der im März 2019 auf den Markt kommen wird und preislich jenseits der 100'000 Franken Schallmauer liegen dürfte. Offenbar muss es BMW-Fahrer geben, die bei einer Umfrage sagten, der X5 sei ihnen zu klein. Kaum anzunehmen, dass es sich dabei um Schweizer handelte. Denn der mit 5,15 Meter lange Offroader ist zu gross

für herkömmliche Senkrecht-parkfelder. Sie sind in der Schweiz bloss 5 Meter lang und 2,35 Meter breit. Die bullige Optik mit der grössten Niere der BMW-Historie, Leichtmetallfelgen von 20 bis 22 Zoll und eine breite Chromspange am Heck betonen den massigen Auftritt. Der Grund für seine Überlänge sind die serienmässig sieben Sitze. Bei einem Radstand von 3,10 Metern verspricht BMW X7 ein üppiges Platzangebot. Auch Erwachsene sollen auf den Plätzen

Der X7 besetzt die Nische des grossen Luxus-SUV.

der dritten Reihe bequem reisen können. Selbst dort gibt es Armauflagen, Cupholder und USB-Anschlüsse zum Laden elektronischer Geräte. Ausserdem sind alle Sitze elektrisch verstellbar. Bis zu 2'120 Liter Gepäckvolumen lassen sich unterbringen. Wenn alle Plätze besetzt sind, können immerhin noch 326 Liter transportiert werden. Angetrieben werden stets alle vier Räder, die Kraftübertragung erfolgt über eine Achtgang-Automatik. Zum Marktstart des

im amerikanischen BMW-Werk Spartanburg gebauten SUV stehen drei Sechszylindermotoren zur Wahl, zwei Diesel und ein Benziner. Günstigste Variante des X7 ist der Sechszylinder-Diesel xDrive30d mit 195 kW/265 PS, als weiterer Selbstzünder ist der M50d (294 kW/400 PS) zu haben. Der Benziner xDrive40i leistet 250 kW/340 PS. Für Länder ausserhalb von Europa wird ein 340 kW/462 PS starker V8-Benziner (xDrive50i) angeboten.





Hennessey Jeep Trackhawk: 1200 PS SUV-Monster

Ist der Hennessey Trackhawk der schnellste Strassen-Jeep aller Zeiten? 2,3 Sekunden von 0 auf 100km/h: So schnell war der Hennessey Jeep Trackhawk bei einem Drag Race. Natürlich könnte man mit diesem Jeep Trackhawk auch schnell zum einkaufen fahren. Sehr schnell! 1'200 PS holt der texanische Tuner John Hennessey aus einem handelsüblichen Jeep Grand Cherokee Trackhawk 6,2-Liter-Kompressor-Hellcat-V8 raus. Die Viertelmeile schafft das immerhin 2,5 Tonnen schwere SUV in 9,66 Sekunden. Oder anders ausgedrückt: In nur 2,3 Sekunden katapul-

tiert es den Fahrer von 0–96 km/h (0–60 mph). Es sei also empfohlen, den Einkauf gut festzubinden. Man holt nicht mal eben 1200 PS aus einem Motor, in dem man bloss den Ladedruck auf 1.5 Bar erhöht. Hennessey hat den Motor komplett auseinander genommen und Kolben, Pleuel, Zylinderköpfe, Fächerkrümmer sowie Kompressor überarbeitet. Um die ganze Kraft auf die Strasse zu bringen, hat Hennessey ein spezielles System, das die Vorderachse vom Antrieb befreit. So kann der Fahrer zum Aufwärmen eines Drag Race seine Hinterreifen für maximalen Grip durchdre-

Hennessey Jeep Trackhawk mit komplett überarbeitetem Motor. Hier schlummern 1200 PS.



hen lassen. Soviel Power hat natürlich auch seinen Preis: Hennessey verkauft den HPE1200 Trackhawk für 179'000 US-Dollar. Wer einen haben will, sollte sich beeilen. Denn vom HPE1200 Trackhawk werden nur 24 Exemplare gebaut.



MEHR AUSZEIT WAGEN.

DER NEUE VOLVO V90 CROSS COUNTRY.

JETZT ENTDECKEN AUF
VOLVOCARS.CH/V90CROSSCOUNTRY



+ VOLVO SWISS PREMIUM®

10 JAHRE/150 000 KM GRATIS-SERVICE
5 JAHRE/150 000 KM VOLL-GARANTIE

INNOVATION MADE BY SWEDEN.



Das schönste Auto in der Kategorie Kompakt-SUV ist der Jaguar E-Pace mit 24 Prozent:

- Platz 1: Jaguar E-Pace
- Platz 2: BMW X2
- Platz 3: XC40
- Platz 4: VW T-Roc
- Platz 5: Mazda CX-3



Schön schnell: der aktuelle Porsche GT3 RS leistet 520 PS.



Volvo V60: schöner kann Mittelklasse nicht sein.

Autonis 2018: die schönsten SUV

Wer ist der schönste im ganzen Land und gewinnt den "Autonis 2018"? Fast 12'000 LeserInnen der deutschen Fachzeitschrift "Auto, Motor und Sport" haben abgestimmt. Und die schönsten Autos des Jahres gewählt. Zur "Designmarke des Jahres" wurde Mercedes-Benz gekürt. 90 Fahrzeuge standen den 11'990 Abstimmenden in verschiedenen Kategorien zur Auswahl. Bei den Kleinwagen machte der VW Up GTI das Rennen. Erster Platz in der Kleinwagen-Kategorie ging an den Mini. BMW gewann

mit dem 2er Active/Gran Tourer die Van-Kategorie. In der Mittelklasse gewann Volvo mit dem Design des V60 den automobilen Beauty-Contest. Bei den Sportwagen gefiel der Porsche 911 GT3 RS den Leserinnen und Leser von "Auto, Motor und Sport" am meisten, bei den Cabrios war es der Aston Martin DB11 Volante. Audi gewann die Trophäe für das beste Innenraumdesign. Und wer machte das Rennen bei den SUVs? Den "Autonis" für das schönste Kompakt-SUV holte sich der Jaguar E-Pace.



Das schönste Auto in der Kategorie grosse-SUV ist die Mercedes G-Klasse:

- Platz 1: Mercedes G-Klasse
- Platz 2: VW Touareg
- Platz 3: Range Rover Sport
- Platz 4: Jaguar I-Pace
- Platz 5: BMW X3



BMW 3er: back in Business

Mit dem neuen 3er will BMW ab 2019 wieder einen Marktführer in der Mittelklasse an den Start bringen. Die siebte Generation der Limousine feierte auf dem Pariser Autosalon Premiere. Der BMW 3er ist vor allem in der Länge gewachsen. Mit 4,71 Meter misst er nun knapp acht Zentimeter mehr als der Vorgänger mit der internen Bezeichnung F30. Auch in der Breite (plus 1,6 Zentimeter) und beim Radstand (plus 4,1 Zentimeter) legt die Limousine zu. Gleichzeitig speckt der Münchner ab: Je nach Modell wiegt der neue

3er bis zu 55 Kilogramm weniger als die vorige Generation. Optisch stechen ausserdem die neuen Scheinwerfer (Voll-LED in Serie) sowie die L-förmigen Rückleuchten hervor. Die Frontscheibe mit Akustikverglasung gehört zum Serienumfang, optional gibt es eine elektrische Betätigung für die Kofferraumklappe. Das Gepäckfach fasst mindestens 480 Liter. Bei den Motoren setzt BMW vorerst auf einen ausgeglichenen Mix aus Otto- und Diesel-Aggregaten. Los geht es mit zwei Vierzylinder-Benzinern 320i (135 kW/184 PS)



Zum Infotainment gehört das bewährte iDrive-System, das nun auf einem 12,3 Zoll grossen Bildschirm dargestellt wird. Auch bei den Assistenten rüstet BMW auf.

und 330i (190 kW/258 PS) sowie zwei gleichgrossen Selbstzündern als 318d (110 kW/150 PS) und als 320d (140 kW/190 PS). Letztere ist optional ausserdem mit Allradantrieb zu haben. Den Topmotor markiert beim Marktstart der 330d mit sechs Zylindern und 195 kW/265 PS. Ein sportliches Topmodell in Form des 340i mit 275 kW/374 PS sowie eine Plug-in-Hybrid-Variante namens 330e sind ebenfalls bereits angekündigt. Letzterer soll 60 Kilometer rein elektrisch fahren können. Auch bei den Assistenten

rüstet BMW auf. Neben dem Spurverlassenswarner und den Auffahr-Assistenten mit City-Notbremsfunktion, die beide zum Serienumfang gehören, gibt es optional einen adaptiven Tempomaten mit Staupilot, einen Parkassistenten sowie den „Driving Assistant Professional“, der auch lenken und die Spur halten kann. Zum Infotainment gehört das bewährte iDrive-System, das nun auf einem 12,3 Zoll grossen Bildschirm dargestellt wird. Ein Tacho-Screen in rund zehn Zoll Grösse gehört ebenfalls dazu. Neu im 3er

ist ausserdem der Sprachassistent „Hey BMW“, dem man allerdings auch einen anderen Namen geben kann und der bei Fragen rund um das Auto oder die Navigation behilflich ist.



Audi SQ2: das kleinste S aus Ingolstadt

Audi legt eine Sportversion des Mini-SUVs Q2 auf. Der 300 PS starke Allrad-Crossover SQ2 feierte auf dem Pariser Salon Premiere und kommt wohl Anfang 2019 auf den Markt. Den Antrieb des kleinsten Ingolstädter S-Modell übernimmt der 2,0-Liter-Vierzylinder aus dem Audi S3, wo er jedoch 10 PS mehr leisten darf. Das maximale

Drehmoment von 400 Nm liegt zwischen 2'000 und 5'200 Umdrehungen an und wird von einem Siebengang-Doppelkupplungsgetriebe Richtung Räder geleitet. Der Spurt aus dem Stand auf Tempo 100 soll in 4,8 Sekunden gelingen, maximal sind 250 km/h drin, bevor die Elektronik den weiteren Vortrieb wegregelt. Zur Ausstattung des SQ2

Audi SQ2: 300 PS und 400 Nm.

zählen ein Sportfahrwerk, 18-Zoll-Räder und eine progressive Lenkung, der die Lenkübersetzung an die Fahrsituation anpasst. Dazu kommen Stoff-Ledersitze, Alu-Akzente im Cockpit und Edelstahl-Pedale. Einen Preis nennt der Hersteller noch nicht.



Subaru Hybrid: mild ins Elektrozeitalter

Für 2019 wird das erste Modell mit E-Motor an Bord erwartet. Subaru will im kommenden Jahr mit der Elektrifizierung seiner Modellpalette starten. Erstes Modell könnte die neue Generation des SUVs Forester sein, wie die Fachzeitschrift „kfz-betrieb“ unter Berufung

auf Subaru-Deutschland-Geschäftsführer Christian Amenda berichtet. Demnach setzen die Japaner in Europa als Übergangslösung auf ein Mildhybrid-System, bei dem der Elektromotor in erster Linie zur Unterstützung des Verbrenners und nicht als autonome Antriebsquelle zum

Einsatz kommt. Später sollen dann auch stärker elektrifizierte Fahrzeuge folgen, darunter möglicherweise der in den USA bereits im Crossover-Modell XV angebotene Plug-in-Hybridantrieb, der auch rein elektrisches Fahren über längere Strecken ermöglicht.

Subaru ab 2019 mit E-Motor unterwegs.



eMazda: weiter mit dem Wankel

Mazda konkretisiert seine Elektroauto-Pläne. Das erste E-Mobil der Marke soll 2020 auf den Markt kommen und über einen Wankelmotor als Reichweiten-Verlängerer verfügen, der bei Bedarf während der Fahrt die Batterie auflädt. Der Hersteller will so nach eigenen Angaben die Bedenken vieler

Kunden im Hinblick auf die begrenzte Reichweite ausräumen. Der Kreiskolbenmotor kann sowohl mit Benzin als auch mit gasförmigen Kraftstoffen, etwa Autogas, betrieben werden. Zu seinen konzeptbedingten Vorteilen gegenüber dem gängigeren Hubkolbenmotor zählen Laufruhe, niedriges Gewicht

Mazda ab 2020 mit E-Motor und Wankel Range-Extender unterwegs.

und geringer Platzbedarf. Nähere Angaben zu dem kommenden E-Auto macht Mazda noch nicht. Wahrscheinlich wird die Antriebstechnik jedoch in der Neuauflage des kompakten Mazda3 Premiere feiern. Der Ansatz mit der sogenannten Range-Extender-Technik ist mittlerweile eher ungewöhnlich. Zwar verfügen der mittlerweile eingestellte erste Opel Ampera und eine Variante des BMW i3 über eine ähnliche Technik, durchgesetzt hat sie sich jedoch nicht. Auch nicht bei Audi, die 2010 einen Elektro-A1 – sogar ebenfalls mit Wankelmotor – als Studie vorgestellt hatten. In die Serie schaffte es das Konzept aber nicht.



Steve McQueens Willys Jeep

Dieser Willys diente nicht nur im Zweiten Weltkrieg sondern hatte mit Steve McQueens eine Hollywood-Legende als Vorbesitzer. Der 73-jährige Willys Jeep war nur einer von vielen wunderbaren Autos, die der King of Cool in seinem Leben fuhr. Dazu gehören nicht nur der legendäre Ford Mustang 390 GT sondern auch ein Ferrari

275 GTB/4, ein Jaguar XKSS und einen Porsche 911, den man in den ersten Minuten von Steve McQueens Kultfilm "Le Mans" sieht. Gebaut wurde der Willys Jeep im Jahr 1945 und hatte in seinem ganzen Autoleben nur drei Besitzer. Einer davon war Steve McQueen, der ihn der US-Armee direkt abkaufte. Vier Jahre nach

Nicht schön, aber dafür echt. Steve McQueen kaufte ihn direkt der Armee ab. Das Auto hatte nur drei Besitzer.

McQueens Tod wurde der WW2-Veteran für nur 6'000 Dollar verkauft. Der Willys wurde zwischenzeitlich an der Silverstone Auctions in Birmingham UK für 84'375 Pfund Sterling (CHF 108'143.-) versteigert.



Opel Insignia: neues Infotainment fürs Flaggschiff

Den Opel Insignia gibt es jetzt in allen Versionen (Grand Sports, Sports Tourer und Country Tourer) mit zwei neuen Infotainment-Varianten. Die neue Generation der Systeme setzt dabei auf ein bis zu acht Zoll grosses Display, das dank einer neuen Menüanordnung wie ein Tablet per Wischbewe-

gung bedient werden kann. Sowohl das Basis-Produkt „Multimedia Radio“ als auch das teurere „Multimedia Navi Pro“ integrieren ausserdem eine Smartphone-gestützte Echtzeit-Verkehrsberechnung. Im „Navi Pro“ sind darüber hinaus vernetzte Live-Informationen zu Kraftstoffpreisen oder

freien Parkplätzen abrufbar. Weiterhin werden Navigationsrouten mit der Erfahrung bereits zurückgelegter Strecken berechnet, was die Zeit- und Verkehrsangaben realistischer machen soll. Optional ist nun ausserdem ein Head-up-Display für den Insignia zu haben.



Das Stundenhotel für die Strasse?

Das automatisierte Fahren dürfte das Aus für Stundenhotels bedeuten. Die selbstfahrenden Autos könnten von Prostituierten und ihren Freiern als bequeme und günstige Alternative zum Kurzzeit-Zimmer genutzt werden, prognostiziert eine Studie der Universitäten Oxford und Surrey. Die Forscher gehen davon aus, dass zu

diesem Zweck private Autos genutzt werden. In öffentlichen Robotertaxis dürfte Geschlechtsverkehr verboten sein, zudem wird es dort wohl eine Kameraüberwachung geben. Einen Einfluss erwartet die Studie auch auf das Reiseverhalten der Menschen. Das könnte sich durch die Verfügbarkeit autonomer Autos auf Kosten von Eisen-

bahn und Flugzeug wieder auf die Strasse verschieben. Attraktiv ist dabei vor allem das nächtliche Reisen im Schlaf, bei dem man ausgeruht direkt am Zielort ankommt. Ein entsprechendes Konzeptfahrzeug hat unter anderem Volvo bereits vorgestellt. Bis es soweit ist, dürfte es allerdings noch dauern. Die Forscher erwarten Roboterautos als Massenmarkt-Phänomen in den westlichen und asiatischen Industrieländern frühestens für 2025.



JULES

Der Rolls-Royce unter
den Rallye-Autos // //

Wie aus einer feuchtfröhlichen Wette das wohl verrückteste Fahrzeug für die Rallye Paris-Dakar entstand und was Modeschöpfer Christian Dior mit dem Rolls-Royce von Thierry de Montcorgé zu tun hat.



Mit einem Rolls-Royce Corniche die härteste Rallye der Welt absolvieren? Eine solche Idee kann man nur betrunken haben. So passiert Thierry de Montcorgé, der mit seinen Freunden gewettet haben soll, innert vier Monaten mit einem britischen Edel-Coupé die Rallye Paris-Dakar absolvieren zu können. Modeschöpfer Christian Dior hat das dafür benötigte Geld aufgebracht, unter der Voraussetzung, das Auto "Jules" zu nennen. Gesagt, gebaut.

THIERRY DE MONTCORGÉ nahm so viele Modifikationen am Rolls vor, um ihn wüstentauglich zu machen, dass am Ende nur noch wenig an das Original-Fahrzeug erinnert. Die Mini-Bar und anderen Schnick-Schnack liess er entfernen, die Karosserie wurde komplett geändert und wog am Ende nur noch 80 kg. Sogar ein anderer Motor wurde eingebaut, einen Chevy V8 Small-Block. Ausserdem verbaute de Montcorgé den Allradantrieb aus einem Land-Cruiser. Das Endgewicht betrug nur 1400 kg - allerdings trocken. In den Tank gingen 330 Liter Sprit rein. Der Umbau kostete insgesamt 170'000 britische Pfund. Der französische Paradiesvogel startete 1981 erfolgreich in die Rallye Paris-Dakar, wurde aber auf Platz 13 liegend disqualifiziert, als man ihn bei einer "illegalen" Reperatur erwischt hat. Nach dem Scheitern im Jahr 1981 kam Thierry de Montcorgé 1984 spektakulär an die Dakar zurück. Der Jules II Porto verfügte über sechs Räder, wurde von einem 3.5 Liter Chevy V8 befeuert, auf dem eine Porsche 935 Kupplung montiert war. Der Wagen startete erfolgreich in die ersten Etappen, blieb aber auf der dritten liegen, als das Chassis des Wagens brach. ✘



Der neue DACIA DUSTER ist mit 17'090 Franken das günstigste SUV der Schweiz.



GRIP GRIP HURRA //

Das sind die 5 günstigsten Allradler der Schweiz.

LADA 4x4: Der Klassiker – ab CHF 17'900

SUV, aber günstig? Ja, das geht. Und zwar besser als man im ersten Augenblick glaubt. Diese 5 4x4-Fahrzeuge sind nicht nur günstig sondern sehr beliebt im alltäglichen Einsatz, wo die Topographie den Alltag nicht einfach macht.

SEIT DIE BRITISCHE AUTO-TV-LEGENDE James May (Top Gear, The Grand Tour) seine Liebe zu Dacia öffentlich machte, gilt die rumänische Automarke als Kult. Aus der Automarke, die nach der antiken oströmischen Provinz Dacia benannt wurde, entwickelte sich mit der Übernahme durch Renault eine Erfolgsgeschichte mit günstigen Autos für einen globalen Markt. Mittlerweile sind fünf Millionen Dacias produziert worden. Am beliebtesten ist in der Schweiz der Dacia Duster, der hierzulande einen Marktanteil von 3 Prozent generierte und damit auf Rang 12 der Immatrikulationen (Stand Juni 2018, auto.swiss) steht. Tendenz steigend. Das liegt an der sinnvollen Motorisierung: In der 4WD-Variante gibt es im Moment noch einen 84 kW/114 PS starken Benzinmotor, eine neue Motorisierung ist angekündigt. Serienmässig gibt es beim 4,34 Meter langen Rumänen-Renault Extras wie Klimaanlage, Fensterheber, Tempomat, Lichtsensor, LED-Tagfahrlicht, Radio oder eine Dachreling. Auch die Fahrwerte lassen sich sehen: 12,9 Sekunden, 173 km/h und 6,9 Liter Verbrauch.



SEIT 1976 WIRD DER LADA 4x4 fast unverändert gebaut. Der Lada 4x4, vormals Niva, hat den kalten Krieg genauso überlebt wie viele Sowjet-Präsidenten. Der 1976 auf den Markt wird auch die Ära-Putin überstehen, obwohl dieser selbst ein bekennender WAS-2121 „Niwa“-Fan ist und privat ein Exemplar mit Camouflage-Muster besitzt. Bis jetzt wurden gegen zwei Millionen des Ost-Offroaders gebaut und ihn über 110 Länder exportiert. Ohne Zweifel, der Lada Niva 4x4 ist kult: seine spartanische Einrichtung, die sich mit Handschuhen bedienen lässt, die hervorragende Übersichtlichkeit dank seines fast unveränder-

FIAT PANDA 4X4: Der Italienische Gipfelstürmer, ab 18'890 Franken



tem Ostblock-Design, aber auch seine Nehmer-Fähigkeiten im Gelände, machen ihn bei Förstern und Jägern beliebt. So lassen sich als Zubehör unter anderem Gewehrhalter, Hundetrittschutz und Blutwanne für erlegtes Wild - oder feindliche Spione - ordern.

DER FIAT PANDA 4X4 ist nicht nur wegen seines Preises so beliebt. Was gut genug ist für die Carabinieri in den italienischen Alpen, passt auch für den zivilen Einsatz auf der Schweizer Seite. Der Fiat Panda 4x4, der ab 18'890.- Franken (0,9-Liter-Turbobenziner mit 85 PS) unter anderem mit Klimaautomatik und Leichtmetallfelgen gut ausgestattet in der Preisliste steht, fährt im Stadtverkehr wie es sich für einen 3,65 Meter kurzen Kleinwagen gehört. Dank Allrad und elektronischer Sperre wühlt er sich auch als Cityflitzer durch einen vom Winterdienst noch nicht freigeräumten Bereich. Man muss sich allerdings auf 225 Liter im Kofferraum beschränken. Für die grossen Koffer gibt es ja immer noch die Seilbahn.

DER KLEINSTE SUV ist nicht unbedingt der günstigste. Der erste Micro-SUV der Schweiz ist kein Verzichtsauto sondern eher das Gegenteil: Ein-Alles-in-Einem-Auto. Mit dem Suzuki Allgrip 4x4-System ist man im Winter genauso sicher in den Bergen unterwegs wie in leichtem Gelände im Sommer. Auch auf der Strasse geht's vergleichsweise flott vorwärts. So gibt es neben dem 66 kW/90 PS starken 1.2 Liter-Antrieb, der in 12 Sekunden auf 100 km/h sprintet so-

SUZUKI IGNIS: Klein, aber oho, ab 18'990 Franken



SUZUKI JIMNY: Kanten statt Rundungen, ab 23'490 Franken

wie eine Höchstgeschwindigkeit von 165 km/h hat, Annehmlichkeiten wie Sitzheizung vorn, Klimaanlage, Rückfahrkamera, Lichtsensor, Dachreling oder 16-Zoll-Aluräder an Bord. Darüber hinaus ist der Motor einigermaßen sparsam, im Schnitt sind es lediglich 5 Liter auf 100 Kilometer. Der 3,70 Meter kurze Stadtfloh für Waldwege kostet in der Basisversion mit Frontantrieb knapp unter CHF 15'000, für die Allradversion muss man mindestens CHF 18'990 investieren.

DIE VIERTE JIMNY-GENERATION ist leider auch die letzte. Der mit Spannung erwartete neue Suzuki Jimny ist seit Ende Oktober 2018 verfügbar. Mit 3,65 Metern Länge schrumpft der Dreitürer gegenüber dem Vorgänger leicht. Damit kommt der Suzuki Jimny nicht nur durch jeden Waldpfad, sondern in der City auch in jede Parklücke. Kleiner heisst aber nicht gleich weniger Platz. Der leicht abwaschbare Kofferraum wächst um 53 auf 377 Liter. Auch geht's flotter vorwärts als in der dritten Generation: Dafür sorgt ein 1,5-Liter Benziner mit 102 PS, der den deutlich schwächeren Motor des Vorgängers ersetzt. Optional zum manuellen Fünfganggetriebe ist auch eine Viergangautomatik zu haben. Neu gibt es auch eine breite Palette von Sicherheitsassistenten - sogar fürs Gelände. Keine Frage: Nach 20 Jahren erlebt der Suzuki ein starkes Revival in einem tollen Design, das von fern an die G-Klasse erinnert. Schade, das der legendäre Mini-SUV bald in den Ruhestand geht. ✘

Auch die bekannten russischen Offroad-Fahrzeuge sind wieder am Start.

eSport
MUDRUNNER
// AMERICAN WILDS

Rumdreackeln in der amerikanischen Wildnis – fast wie echt.

MUD★RUNNER
a Spintires Game



Sieht tricky aus? Ist es auch. Viel Spaß.



MudRunner ist kein normales Videospiel – es ist eine realistische Simulation mit Fahrzeugen, die man nie fahren wird; an Orten, wo man nie hingehen wird. Das Spiel bekommt nicht nur von Gamern Bestnoten, sondern auch von angefahrenen Offroad-Fahrer. Nach Sibirien erobert das beliebte Videospiel MudRunner nun die amerikanische Wildnis. Selbstverständlich gibt es auch hier matschiges Gelände, reissende Flüsse und scheinbar unüberwindbare Hindernisse. Zum Glück hilft einem da und dort ein virtueller Offroad-Experte weiter.

ES STEHEN 30 GELÄNDEFahrZEUGE zur Verfügung. Mit ihnen geht es querfeldein durch die Botanik. Dabei sind die Fahrzeuge sehr realistisch angelegt; also ihr Gewicht und die Bewegungsmöglichkeiten spürbar. Neben den bekannten russischen Steinefresser gibt es in der amerikanischen Wildnis ikonische US-Offroader von Ford, Hummer, Chevrolet oder Western Star. Es gibt 60 Zusatzausstattungen, 10 einzigartige Sandbox- und 11 Challenge-Karten. Sie sind inspiriert sind von den rauen Landschaften Montanas, North Dakotas und Minnesotas. Nur mit Landkarte, Kompass, Winde und seinen Fahrkünsten ausgerüstet, startet der Spieler entweder solo oder im Koop-Multiplayer von Spintires: Auf dem PC können Spieler zudem zahlreiche, von der enthusiastischen Community kreierte Mods herunterladen und so ihre MudRunner-Erfahrung mit Wagenladungen neuer Inhalte erweitern. ✖



MudRunner – American Wilds ist ab sofort für PC, PlayStation®4 und Xbox One erhältlich.



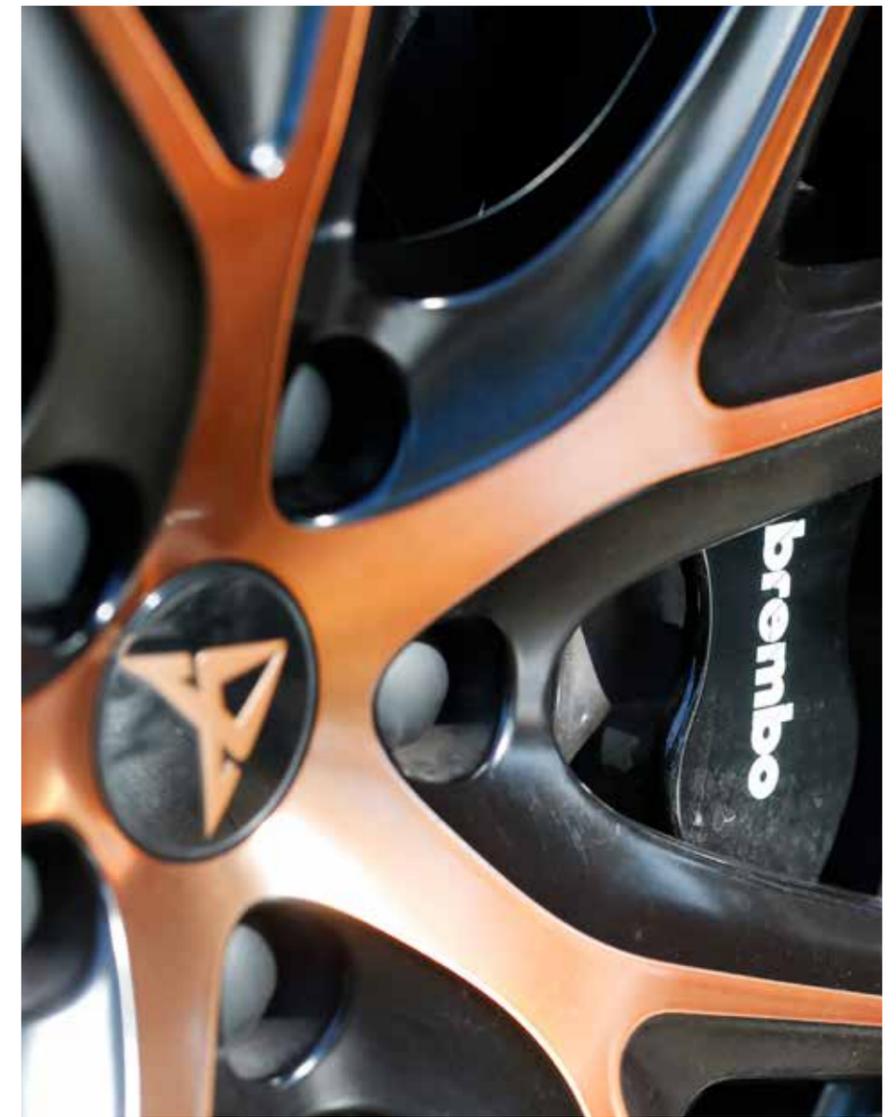
Cupra Ateca
// **PASSION** /

OLE!

Ist es ein Sportwagen?
Oder ist es ein SUV?



// Was bisher **Seat Ateca**
Cupra geheissen hätte,
wird zum Cupra Ateca. //



Ja! Der Cupra Ateca ist beides zusammen. Und nein: Das ist nicht bloss ein aufgemotzter Seat Ateca sondern der Cupra Ateca. Wo der Unterschied liegt? Cupra – ein Kofferwort aus den Begriff Cup und Racer – heisst die neue Performance orientierte Sub-Marke von Seat. Und der Ateca ist der Erstgeborene dieses neuen Familienzweiges, von dem es schon bald Nachwuchs geben wird.

BULLIGER SCHWARZER Waben-Grill, in der Mitte funkelt das Cupra-Emblem, das an zwei stilisierte Hörner erinnert, dazu infernalischer Sound: Nein, das ist nicht der Dienstwagen des Leibhaftigen sondern der neue Cupra Ateca, der auf einer abgesperrten Strasse ausserhalb Barcelonas darauf war-

Die 19-Zoll-Felgen, gibt es auf Wunsch auch in Kupfer-Optik. Brembo macht natürlich mit.

tet ans Limit getrieben zu werden. Wie es sich für eine echte Rennbolide gehört, verfügt auch der Cupra Ateca über eine Launch Control: Cupra-Fahrmodus ein, ESC-Sport ein, linker Fuss auf die Bremse, rechts Bleifuss – und ab geht "el Diabolino". Der spanische Allrädler hat 300 Pferdchen unter der Haube, die den Ateca in Fünfkomafracht von 0 auf 100 km/h beschleunigen. Schluss ist erst bei 247 km/h. Das 7-Gang-DSG-Getriebe schaltet im Cupra-Fahrmodus dabei so schnell wie präzise.

„EL CORAZON“ DES ATECAS ist gemäss Cupra-Ingenieuren der „technisch beste und modernste“



// Cupra Ateca hat **ein sehr gelungenes Heck**, das den sportlichen Charakter zusätzlich betont. //

Motor aus dem Konzern Baukasten: der 2-Liter-TSI-Benziner mit vier Zylindern, Turboaufladung und Direkteinspritzung erzeugt im Cupra Ateca satte 400 Nm Drehmoment. Gepaart mit dem cleveren Allradantrieb 4Drive wird die Kraft auch auf die Strasse gebracht. Das 4Drive-System gehört

zu den modernsten integrierten Antrieben. Dabei werden in Echtzeit Strassenbedingungen, Geschwindigkeit der einzelnen Räder, Lenkradposition sowie Fahrstil und -modus analysiert, um stufenlos die optimale Antriebskraft auf die einzelnen Räder zu übertragen. In der Kurve hält der Ateca selbst bei hoher Geschwindigkeit die Spur; dank progressiver Lenkung, niedrigem Schwerpunkt, der adaptiven Fahrwerksregelung DCC (Dynamic Chassis Control) und der Multilenker-Hinterachse. Gegen Aufpreis gibt es 19-Zoll-Felgen und Brembo-Bremsen, die dem Vortrieb noch abrupter ein Ende setzen.

VIELLEICHT IST ES ein Klischee, dass Latinos Feuer im Hintern haben. Tatsache ist, dieser spanische Bulle hat ordentlich "Fuego en el culito", wie Google-Translator übersetzt. Übersetzt auf Leistung heisst das, dass der Cupra Ateca zwischen 5'300 U/min und 6'500

U/min seine Maximalleistung von 221 kW (300 PS) erreicht. Seine Muskeln lässt der Cupra Ateca aber schon in der breiten Drehzahl-Range von 2'000 U/min und 5'200 U/min spielen. Der mit 1,6 Tonnen relativ leichte Cupra Ateca beschleunigt kraftvoll aus dem Drehzahlkeller heraus und zieht durch bis die virtuelle Tacho-Nadel die 250 kratzt. Man wird vom Cupra Ateca also vor allem "el culito" sehen – zum Glück ist es mit den vier Auspuffrohren und Heckdiffusor so hübsch geworden.

ABER TAUGT DER CUPRA Ateca auch als "fuera de carretera"? Naja: Es gibt zwar einen Offroad-Modus, mit dem man auch in leichtes Gelände kann sowie ein Schnee-Fahrmodus, der Sicherheit im Winter verspricht. Doch ein Cupra Ateca wird ebenso wie ein Porsche Cayenne Turbo nie den harten Offroad-Alltag eines Land Rover Defenders oder eines Suzuki Jimnys erleben.



INNEN GEHT ES SPORTLICH weiter. Grau-schwarzes Alcantara in den Türverkleidungen und an den Sportsitzen, Leder und einiger Zierrat im Carbon-Look im restlichen Cockpit. Alleine die Sitze signalisieren: "Es könnte schnell werden". Vom Layout entspricht das Armaturenbrett weitgehend dem Seat-Modell, allerdings sind der 8-Zoll-Touchscreen samt Navigation und Rückfahrkamera hier ebenso serienmässig an Bord wie das virtuelle Cockpit mit 10,25" TFT Display, das man aus anderen, eher hochwertigeren Modellen des VW-Konzerns kennt. Hier werden im Cupra Ateca auch Performance relevante Daten wie beispielsweise Öltemperatur und G-Kräfte angezeigt. An Bord sind auch Fahrassistenten wie zum Beispiel das Umfeldbeobachtungssystem mit City Notbremsfunktion

ENTWICKELT WURDE DER Cupra Ateca von einem leidenschaftlichen Team aus Technikern

und Designer, die das beste aus einem SUV herausgeholt haben. Das schafften zwar schon bereits andere Hersteller, die Power-SUVs im Angebot haben – aber keiner zu diesem unschlagbaren Preis ab 48'500 Franken. In diesem Preissegment ist der Cupra Ateca einfach eine Klasse für sich. Abschliessend die Frage: Wer braucht schon 300 PS in einem SUV? Die Antwort: Schon über 1200 Interessenten haben sich bei Seat Schweiz gemeldet. Ein guter Kick-Start für die neu lancierte Marke, die es bei 277 ausgewählten Seat-Partnern ab Mitte November zu kaufen gibt. ✨

// **WARUM:** Weil es nichts Vergleichbares zu diesem Preis gibt.

// **WARUM NICHT:** Weil es für verkappte Motorsportler sicher geeignetere Formate gibt als ein SUV.

// **WAS SONST:** Noch viele andere Cupras wie Leon, Leon ST

Viertüriges, fünfsitziges Kompakt-SUV, Länge: **4,38 Meter**, Breite: **1,84 Meter**, Höhe: **1,61 Meter**. Radstand: **2,63 Meter**, Kofferraumvolumen: **485-1604 Liter**.

Cupra Ateca 2.0 TSI 4Drive: 2-Liter-Vierzylinder-Benziner, **221 kW/300 PS**, maximales Drehmoment: **400 Nm** bei 2.000-5.200 U/min, 7-Gang-DSG mit Start-Stopp, Allradantrieb, Vmax: **247 km/h**, 0-100 km/h: **5,2 s**, Durchschnittsverbrauch: **7,4 l/100 km**, CO₂-Ausstoss: **168 g/km**, Abgasnorm: **Euro 6d-temp**, Effizienzklasse: D, Preis: ab **48'500 Franken**.

Auf Erprobungs-
fahrt mit dem
neuen Porsche 911

BOXER STATT BULLITT //

Nein, sie drehen hier kein Remake der legendären Verfolgungsjagd aus Bullitt mit deutscher Besetzung. Das halbe Dutzend dunkler Sportwagen, das es aus Stuttgart in die Strassen von San Francisco verschlagen hat, ist vielmehr in „geheimer Mission“ unterwegs. Kurz vor der Weltpremiere des neuen 911 geht Porsche hier auf letzte Testfahrten.



Für die Golden Gate Bridge hat Alex Ernst heute keinen Blick, die Muir Woods sind im herzlich egal und die Küstenstrasse runter nach Half Moon Bay kann ihm gestohlen bleiben. Ernst ist zwar auf den schönsten Routen unterwegs, die Kalifornien zu bieten hat, und sitzt dabei auch noch in einem faszinierenden Sportwagen. Doch gegen die Reize der Region ist der Mann immun. Denn Alex Ernst ist kein Tourist, sondern Entwicklungsleiter bei Porsche, und was für andere eine Traumtour ist, das ist für ihn harter Testalltag: Wenige Wochen vor der Weltpremiere Ende November der intern 992 genannten neuen Generation des Porsche 911 auf der Autoshow in Los Angeles ist er mit Dutzenden Kollegen kreuz und quer in Kalifornien unterwegs, um der Mutter aller Sportwagen den letzten Schliff zu geben.

DREI JAHRE ARBEIT liegen da schon hinter ihm. Drei Jahre, in denen Hundertschaften von Ingenieuren erst mit digitalen Prototypen im Simulator waren, bevor sie sich mit handgefertigten Einzelstücken auf Prüfstände und Teststrecken begaben. Im Winter in Schweden, im Sommer in Spanien oder gleich ganz in der Wüste, die Passstrassen in den Alpen und immer wieder die Stammstrecken in und um das Ent-

wicklungszentrum in Weissach. Ernst kann gar nicht sagen, wie viele Millionen Kilometer der neue Elfer schon abgespult hat, bevor der erste Kunde auf Jungfernfahrt geht.

MUSSTEN SICH SEINE KOLLEGEN anfangs noch um einzelne Fahrzeuge balgen, ist der Fuhrpark so kurz vor dem offiziellen Produktionsstart bereits deutlich grösser. In der Tiefgarage nahe Fishermans Wharf stehen deshalb über ein Dutzend verklebte Elfer. Diesmal sind so viele Autos und mit ihnen so viele Techniker im Tross, dass die Porsche-Mannschaft gleich zwei Hotels buchen musste. Wenn er im Morgenrauen mit den Elfern aus dem Hotel huscht und die Armada der Prototypen durch die Strassen von San Francisco jagt wie einst Lieutenant Frank Bullitt in seinem grünen Mustang, sind Kameras eher unerwünscht. Denn auch wenn die Premiere nah und die Tarnung dürftig ist, reagiert Ernst noch immer empfindlich auf jede Linse, die sich dem Elfer entgegenreckt. Und wenn einer mehr als sein Smartphone zückt, wird er ungemütlich.

TROTZDEM WAGT SICH der Tross der Erbkönige in die Öffentlichkeit. Denn so kurz vor der Markteinführung im nächsten Frühjahr geht es nicht mehr darum,

// Wenige Wochen vor der Weltpremiere Ende November der intern 992 genannten neuen Generation des Porsche 911 auf der Autoshow in Los Angeles wird noch intensiv getestet. //

die Systeme abzustimmen und den Grenzbereich zu verschieben. „Wir wollen so fahren, wie es unsere Kunden tagein tagaus machen und testen hier zum letzten Mal, ob alles passt, was wir in den letzten Jahren entwickelt und entscheiden haben, und ob alle Systeme so funktionieren, wie wir uns das vorstellen“, erläutert Ernst, während es durch die kurvige Lombard Street geht und der Konvoi dann irgendwann

Richtung Golden Gate Bridge rollt und sich im Stau brav hintenanstellt. Auch das gehört schliesslich für die meisten Elfer-Fahrer zum Alltag. „Staus, Stadtverkehr, Parkhäuser- wenn wir von einem alltagstauglichen Sportwagen sprechen, dann meinen wir auch solche Situationen, in denen sich der neue bewähren muss“, sagt Ernst.

DOCH IRGENDWANN WIRD DIE LANDSCHAFT weiter, die Lücken im Verkehr werden grösser und die Strassen dafür kleiner. Nach unzähligen Testfahrten kennt Ernst hier jeden Schleichweg, wobei man das besser nicht wörtlich nimmt. Denn so alltagstauglich und komfortabel der Elfer sein will, ist er zuallererst immer noch ein Sportwagen mit reichlich Hummeln im Hintern, die endlich fliegen wollen. Und auf Strassen wie diesen kann man sie selbst in den USA mal fliegen lassen. Deshalb zieht Ernst das Tempo an, die Reifen quietschen, die Boxer-Motoren brüllen und spätestens jetzt hätte Lieutenant Frank Bullitt mit seinem Mustang keine Chance mehr. Selbst wenn auch er in die Moderne wechseln und den neuen Mustang Bullitt fahren würde. In den Testern reift die Erkenntnis derweil, dass sie wahrscheinlich den besten Job der Welt haben. Zumindest an Tagen wie diesen wollen sie mit nichts und niemandem tauschen.

// So alltagstauglich und komfortabel der Elfer sein will, ist er zuallererst immer noch ein Sportwagen mit **reichlich Hummeln im Hintern**, die endlich fliegen wollen. //

DAS WEIT GEFÄCHERTE STRECKENPROFIL passt gut zum neuen Elfer. „Es ging uns darum, die Fahrbarkeit des Autos in jeder Disziplin noch einmal zu verbessern“, sagt Baureihenchef August Achleitner. Im Stadtverkehr handlich und übersichtlich, auf dem Highway entspannt und jetzt sogar mit einer Minimalausstattung an Assistenzsystemen wie der Spurführungshilfe und der Abstandswarnung und auf der Landstrasse schärfer als je zuvor. Das liegt nicht zuletzt an der Mischbereifung, mit schmalen Rädern vorn fürs leichtere Lenken und dicken Schlappen hinten, die mehr Kraft übertragen können. Es dauert deshalb nur zwei, drei Kurven, schon stellt man den Sitz etwas steiler, greift fester ins Lenkrad, dreht an dem leider noch immer ziemlich popeligen Rändelrad neben der Lenkradnabe in den Sport-Modus und fährt den Elfer wie mit dem Messer zwischen den Zähnen. Und plötzlich geht es nicht mehr ums Ankommen, sondern jetzt ist der Weg das Ziel.

DIE MUSIK ZU DIESEM HEISSEN TANZ spielen die bekannten und nur im Detail optimierten Motoren. Bei allen anderen Herstellern würde es dafür Kritik hageln, weil man bei einer neuen Generation auch neue Triebwerke erwartet. Aber bei Porsche, wo die Fans auf Neuerungen meist etwas nervös reagieren, hört man das gerne. Erst recht, wenn vielerorts schon von einem Plug-in-Hybriden oder gar von Vierzylindern die Rede war.

GLAUBT MAN ACHLEITNER, dann ist das erst einmal kein Thema. So sei die Plattform zwar für Aufnahme eines Akkus vorbereitet. Doch solange die Batterie noch so schwer sei, komme sie ihm nicht in den Elfer, gibt der Baureihenchef Entwarnung. Zumindest bis zum Facelift in drei, vier Jahren haben die Porsche-Puristen deshalb noch Ruhe vor dem Sound of Silence. Stattdessen steckt im Heck der bekannte und bewährte Boxer mit 3,0 Litern Hubraum, der im Carrera S nun auf 450 PS und 530 Nm kommt. Neu ist nur die Doppelkupplung, die nun acht statt sieben Gänge hat und mit ihrem kürzeren Format schon mal für den Einbau eines E-Motors gerüstet. Damit be-



schleunigt der Carrera S in 3,7 Sekunden von 0 auf Tempo 100 und schafft deutlich mehr als 300 km/h, stellt Achleitner in Aussicht. Als zweite Motorvariante kommt dann noch der Basis-Elfer, der künftig 385 PS leisten wird. Danach kommen wie üblich GTS, Turbo & Co und natürlich auch die anderen Karosserievarianten wie das Cabrio und der Targa.

SELBST WENN DIE ELEKTRISCHE REVOLUTION noch ein bisschen auf sich warten lässt, kann sich der Elfer allerdings nicht ganz freimachen vom Zeitgeist. Die Motoren bekommen deshalb erstmals einen Partikelfilter. Im Cockpit flimmern rund um den nach wie vor analogen Drehzahlmesser digitale Instrumente, der Mittelunnel ist fast so futuristisch wie im Panamera, und der Touchscreen daneben ist deutlich grösser. Die aktualisierte Online-Navigation, die übrigens be-

reits Ladesäulen verzeichnet hat, kann Ernst dabei aber geflissentlich ignorieren. Schliesslich kennt der Entwicklungsleiter die Region wie seine Westentasche und führt den Tross der Prototypen von einer Prüfung zur nächsten. Nur ein System können sie hier partout nicht testen. Den neuen Wasserwarner, der mit einem Mikrophon im Radkasten am Spritzwasser erkennt, wenn die Strasse gefährlich feucht wird, und dann Alarm schlägt und die ESP-Programmierung ändert. Dafür ist das Wetter in Kalifornien einfach zu gut. Stattdessen probieren die Ingenieure irgendwann eben das Soundsystem aus und hören dort – was für ein Zufall – den passenden Titel zu ihrem Test: California Dreaming. Und auf dem Rückweg nach San Francisco erlaubt sich sogar Erprobungsleiter Ernst einen faszinierten Blick auf die Golden Gate Bridge. Ein bisschen Tourist ist er eben doch. ✨



„Es ging uns darum, die Fahrbarkeit des Autos in jeder Disziplin noch einmal zu verbessern“, sagt Baureihenchef August Achleitner.



vom Dunlop Winter Sport 5. In der Kleinwagenklasse erreichte das Dunlop Winter Response 2 die gleiche Gesamtnote wie der Conti-Reifen.

Premium muss aber nicht immer gut sein. So erreichte der relativ teure Pirelli Cinturato Winter in beiden Segmenten nur hintere Ränge, es reichte aber jeweils für ein „befriedigend“. Abgeschlagen am Tabellenende der Kompakten landete der Laufenn (Zweitmarke von Hankook) mit einer „mangelhaften“ Performance vor allem auf Nässe. Ebenfalls ein „mangelhaft“ kassierte der chinesisch-taiwanische Nankang bei den Kleinwagen aufgrund deutlicher Schwächen bei nasser und schneebedeckter Fahrbahn.

Generell warnen die Clubs zudem vor dem Kauf länger gelagerter Reifen. Es kann im Reifenhandel durchaus vorkommen, dass die Produktion eigentlich neuwertiger Reifen bereits einige Jahre zurückliegt. Da frischer Gummi am besten greift, sollten die Pneus nicht älter als drei Jahre sein. Der Zeitraum der Herstellung lässt sich auf der Seitenwand ablesen: Vier Ziffern in einem Oval zeigen Produktionswoche und -jahr. ✘

Dimension 175/65 R14 82T (bis 190 km/h)

Reifentyp	TCS-Empfehlung
Continental WinterContact TS860	★★★★★
Dunlop Winter Response 2	★★★★★
Firestone Winterhawk 3	★★★★★
Nokian WR D4	★★★★★
Goodyear UltraGrip 9	★★★★★
Debica Frigo 2	★★★★★
Esa+Tecar Super Grip 9	★★★★★
Sava Eskimo S3+	★★★★★
Vredestein Snowtrac 5	★★★★★
Pirelli Cinturato Winter	★★★★★
Semperit Master-Grip 2	★★★★★
Nankang Snow SV-3 ¹⁾	★★★★★

Dimension 205/55 R16 91T (bis 210 km/h)

Reifentyp	TCS-Empfehlung
Continental WinterContact TS860	★★★★★
Goodyear UltraGrip 9	★★★★★
Dunlop Winter Sport 5	★★★★★
Kleber Krisalp HP 3	★★★★★
Michelin Alpin 5 ¹⁾	★★★★★
Nexen Winguard SnowG WH2	★★★★★
Fulda Kristall Control HP 2	★★★★★
Vredestein Snowtrac 5	★★★★★
Bridgestone Blizzak LM 001 Evo	★★★★★
Nokian WR D4	★★★★★
Yokohama BluEarth Winter (V905)	★★★★★
Kumho WinterCraft WP51	★★★★★
Giti Winter W1	★★★★★
Pirelli Cinturato Winter	★★★★★
Semperit Speed-Grip 3	★★★★★
Laufenn I FIT LW31	★★★★★

Winterreifentest 2018 // KLARE GEWINNER // KLARE VERLIERER

Folgt man den Ergebnissen des neuen Winterreifentests des TCS und ADAC, müssen gute Reifen teuer sein. Doch im Umkehrschluss sind nicht alle teuren Reifen auch gut.

Wie jedes Jahr testen die grossen Automobilclubs aktuelle Winterreifen. Dieses Mal wurden 16 Pneus für Fahrzeuge der Kompaktklasse sowie 12 Reifen für Kleinwagen auf ihre praktischen Eigenschaften überprüft. Wie bei Vorjahrestests gibt es auch dieses Mal in beiden Kategorien ein breites Mittelfeld von „befriedigend“ benoteten Reifen. Die wenigen „gut“ benoteten Probanden bewegen sich auch preislich auf vergleichsweise hohem Niveau.

Der WinterContact TS 860 von Continental, jeweils zweitester Reifen in beiden Kategorien, konnte sowohl bei Kleinwagen- als auch Kompaktklasse Bestnoten einfahren. Er überzeugte mit Ausgewogenheit und den besten Eigenschaften bei Nässe und Verbrauch in der Kompakt- sowie auf Schnee in der Kleinwagenklasse. Im Golf-Segment gleich gut abschneiden konnte der Goodyear UltraGrip 9, dicht gefolgt



Winterreifentest 2018: 175/65 R14 82T

Reifenmarke Typ	Continental WinterContact TS860	Dunlop Winter Response 2	Firestone Winterhawk 3	Nokian WR D4	Goodyear UltraGrip 9	Debica Frigo 2	Esa+Tecar Super Grip 9	Sava Eskimo S3+	Vredestein Snowtrac 5	Pirelli Cinturato Winter	Semperit Master-Grip 2	Nankang Snow SV-3 ⁷⁾
Europäisches Reifenlabel	E/B/71 ⁶⁾	C/B/66	E/C/71	C/B/68	E/C/67	E/C/68	E/C/67	E/C/68	C/C/69	E/B/66	E/C/71	E/C/71
Trockene Fahrbahn	64%	62%	70%	58%	58%	52%	60%	52%	64%	48%	36%	60%
Nasse Fahrbahn	76% ⁴⁾	74%	58%	62%	66%	52%	62%	52%	52%	62%	60%	16%
Schnee	74%	72%	64%	56%	54%	66%	52%	66%	66%	66%	70%	0%
Eis	60%	60%	60%	62%	60%	60%	60%	60%	60%	60%	60%	60%
Komfort/Geräusche	40%	42%	44%	34%	40%	40%	44%	40%	32% ⁵⁾	46%	34%	40%
Treibstoffverbrauch ¹⁾	66%	76%	74%	66%	74%	66%	78%	68%	74%	70%	62%	56%
Verschleiss	70%	70%	70%	70%	80%	70%	70%	70%	60%	50%	60%	70%
Schnelllauf	best.	best.	best.	best.	best.	best.	best.	best.	best.	best.	best.	best.
Gesamtnote	68%	68%	58%	56%	54%	52%	52%	52%	52%	48%	36%	0%
Sternbewertung TCS Beurteilung ²⁾	★★★★ sehr empfehlenswert	★★★★ sehr empfehlenswert	★★★ empfehlenswert	★★★ empfehlenswert	★★★ empfehlenswert	★★★ empfehlenswert	★★★ empfehlenswert	★★★ empfehlenswert	★★★ empfehlenswert	★★★ empfehlenswert	★★ bedingt empfehlenswert	★ nicht empfehlenswert
+ Stärken - Schwächen	+ Sehr ausgewogener Reifen + Bestnote auf nasser Fahrbahn + Bestnote auf Schnee + Gut im Treibstoffverbrauch und im Verschleiss	+ Sehr ausgewogener Reifen + Gut auf trockener und nasser Fahrbahn + Gut auf Schnee und Eis + Gut im Treibstoffverbrauch und im Verschleiss	+ Bestnote auf trockener Fahrbahn + Gut auf Schnee und Eis + Gut im Treibstoffverbrauch und im Verschleiss - Leichte Schwächen auf nasser Fahrbahn ³⁾	+ Bestnote auf Eis + Gut auf nasser Fahrbahn + Gut im Treibstoffverbrauch und im Verschleiss - Leichte Schwächen auf trockener Fahrbahn - Leichte Schwächen auf Schnee ³⁾	+ Bestnote im Verschleiss + Gut auf nasser Fahrbahn + Gut im Treibstoffverbrauch und im Verschleiss + Gut auf Eis + Gut im Treibstoffverbrauch - Leichte Schwächen auf trockener Fahrbahn - Leichte Schwächen auf Schnee ³⁾	+ Gut auf Schnee und Eis + Gut im Treibstoffverbrauch und im Verschleiss - Leichte Schwächen auf trockener Fahrbahn - Leichte Schwächen auf nasser Fahrbahn ³⁾	+ Bestnote beim Treibstoffverbrauch + Gut auf trockener und nasser Fahrbahn + Gut auf Eis + Gut im Verschleiss - Leichte Schwächen auf Schnee ³⁾	+ Gut auf Schnee und Eis + Gut im Treibstoffverbrauch und im Verschleiss - Leichte Schwächen auf trockener Fahrbahn - Leichte Schwächen auf nasser Fahrbahn ³⁾	+ Gut auf trockener Fahrbahn + Gut auf Schnee und Eis + Gut im Treibstoffverbrauch und im Verschleiss - Leichte Schwächen auf nasser Fahrbahn ³⁾ - Leichte Schwächen im Verschleiss	+ Gut auf nasser Fahrbahn + Gut auf Schnee und Eis + Bestnote bei Geräusch + Gut im Treibstoffverbrauch - Leichte Schwächen auf trockener Fahrbahn ³⁾	+ Gut auf nasser Fahrbahn + Gut auf Schnee und Eis + Gut im Treibstoffverbrauch und im Verschleiss - Schwächen auf trockener Fahrbahn ³⁾	+ Gut auf trockener Fahrbahn + Gut auf Eis + Gut im Verschleiss - Schwach auf nasser Fahrbahn - Schwach auf Schnee ³⁾ - Leichte Schwächen im Treibstoffverbrauch

¹⁾ Rollwiderstand beeinflusst den Treibstoffverbrauch
²⁾ siehe Anforderungsgrenzen
³⁾ führt zur Abwertung

⁴⁾ Beste Note in diesem Kriterium (Schriftfarbe schwarz, fett und unterstrichen)

⁵⁾ Schlechteste Note in diesem Kriterium (Schriftfarbe rot, fett)

⁶⁾ Buchstabe 1: Note von A – G im Treibstoffverbrauch
 Buchstabe 2: Note von A – G bei Bremsen nass
 Zahl: Aussengeräusch in Dezibel (dB)

⁷⁾ Tragfähigkeitsindex (Lastindex 86)

TCS Bewertung

- «hervorragend»: Reifen zeichnen sich in allen Kriterien überdurchschnittlich gut aus.
 - «sehr empfehlenswert»: Reifen erfüllen alle Kriterien, die für Sicherheit und Umwelt entscheidend sind.
 - «empfehlenswert»: Reifen können bei einzelnen Kriterien leichte Schwächen aufweisen.
 - «bedingt empfehlenswert»: Reifen haben bei einzelnen Kriterien deutliche Schwächen.
 - «nicht empfehlenswert»: Reifen weisen insgesamt grosse Schwächen auf.
- Die Testresultate können in der Regel auf benachbarte Dimensionen derselben Serie übertragen werden. Da Beurteilungsmassstäbe

und Anforderungsprofile laufend angepasst werden, können die Reifenbewertungen von den Vorjahresergebnissen abweichen.

Gesamtnote bei Abwertung

Bei den Urteilen «empfehlenswert», «bedingt empfehlenswert» und «nicht empfehlenswert» wird die Gesamtnote ab 2012 nicht mehr über die Gewichtung berechnet. Ausschlaggebend für das Urteil ist die schlechteste Note (ausgenommen Komfort/Geräusche). Diese schlägt durch und wird als Gesamtnote verwendet. Bei gleicher Gesamtnote wird alphabetisch nach Herstellernamen sortiert.

Anforderungen für TCS Empfehlungen *	Trockene Fahrbahn	Nasse Fahrbahn	Treibstoffverbrauch	Verschleiss	Gesamtnote	Schnelllauf
hervorragend	80%	80%	80%	80%	80%	bestanden
sehr empfehlenswert	60%	60%	60%	60%	60%	bestanden
empfehlenswert	40%	40%	40%	40%	40%	bestanden
bedingt empfehlenswert	20%	20%	20%	20%	20%	m. E. best.**
nicht empfehlenswert	0%	0%	0%	0%	0%	nicht best.

* Die Reifen sind in den jeweiligen Beurteilungsgruppen nach Empfehlung geordnet. Bei gleicher Gesamtnote wird alphabetisch nach Herstellernamen sortiert. Produkteänderungen bleiben vorbehalten.

** mit Einschränkungen bestanden



Winterreifentest 2018: 205/55 R16 91H

Reifenmarke Typ	Continental WinterContact TS860	Goodyear UltraGrip 9	Dunlop Winter Sport 5	Kleber Krisalp HP 3	Michelin Alpin 5 ⁷⁾	Nexen Winguard SnowG WH2	Fulda Kristall Control HP 2	Vredestein Snowtrac 5	Bridgestone Blizzak LM 001 Evo	Nokian WR D4	Yokohama BluEarth Winter (V905)	Kumho WinterCraft WP51	Giti Winter W1	Pirelli Cinturato Winter	Semperit Speed-Grip 3	Laufenn I FIT LW31
Europäisches Reifenlabel	C/B/72	C/C/69	C/B/69	E/B/69	E/B/68	E/C/70	C/B/71	C/C/69	C/B/72	C/A/69	E/C/72	F/C/70	E/B/70	E/B/66	E/C/71	C/C/72
Trockene Fahrbahn	60%	64%	64%	62%	70%	64%	60%	64%	68%	60%	52%	46%	40%	40%	38%	66%
Nasse Fahrbahn	68% ⁴⁾	68%	64%	58%	62%	58%	56%	54%	62%	52%	60%	44%	44%	66%	64%	0%
Schnee	72%	70%	72%	72%	56%	56%	54%	72%	52%	74%	48%	66%	74%	68%	58%	66%
Eis	60%	60%	60%	64%	60%	60%	64%	60%	64%	60%	60%	60%	64%	64%	64%	60%
Komfort/Geräusche	50%	44%	44%	48%	38% ⁵⁾	46%	38%	38%	38%	42%	42%	48%	42%	46%	48%	40%
Treibstoffverbrauch ¹⁾	76%	74%	68%	70%	62%	60%	68%	74%	72%	76%	70%	58%	66%	66%	68%	76%
Verschleiss	70%	70%	70%	70%	90%	80%	70%	60%	90%	50%	70%	70%	60%	60%	60%	80%
Schnelllauf	best.	best.	best.	best.	best.	best.	best.	best.	best.	best.	best.	best.	best.	best.	best.	best.
Gesamtnote	66%	66%	64%	58%	56%	56%	54%	54%	52%	50%	48%	44%	40%	40%	38%	0%
Sternbewertung TCS Beurteilung ²⁾	★★★★ sehr empfehlens- wert	★★★★ sehr empfehlens- wert	★★★★ sehr empfehlens- wert	★★★ empfehlens- wert	★★★ empfehlens- wert	★★★ empfehlens- wert	★★★ empfehlens- wert	★★★ empfehlens- wert	★★★ empfehlens- wert	★★★ empfehlens- wert	★★★ empfehlens- wert	★★★ empfehlens- wert	★★★ empfehlens- wert	★★★ empfehlens- wert	★★ bedingt empfehlens- wert	★ nicht empfehlens- wert
+ Stärken - Schwächen	+ Sehr aus- gewogener Reifen + Bestnote auf nasser Fahrbahn + Bestnote beim Treibstoff- verbrauch + Bestnote bei Geräusch	+ Sehr aus- gewogener Reifen + Bestnote auf nasser Fahrbahn + Gut auf Schnee und Eis + Gut im Treibstoff- verbrauch und im Verschleiss	+ Sehr aus- gewogener Reifen + Gut auf trockener und nasser Fahrbahn + Gut auf Schnee und Eis + Gut im Treibstoff- verbrauch und im Verschleiss	+ Gut auf trockener Fahrbahn + Gut auf Schnee und Eis + Gut im Treibstoff- verbrauch und im Verschleiss - Leichte Schwächen auf nasser Fahrbahn ³⁾	+ Bestnote auf trockener Fahrbahn + Bestnote im Verschleiss + Gut auf nasser Fahrbahn + Gut im Treibstoff- verbrauch - Leichte Schwächen auf Schnee ³⁾	+ Sehr gut im Verschleiss + Gut auf trockener Fahrbahn + Gut auf Eis + Gut im Treibstoff- verbrauch - Leichte Schwächen auf nasser Fahrbahn - Leichte Schwächen auf Schnee ³⁾	+ Gut auf trockener Fahrbahn + Gut auf Eis + Gut im Treibstoff- verbrauch und im Verschleiss - Leichte Schwächen auf nasser Fahrbahn - Leichte Schwächen auf Schnee ³⁾	+ Gut auf trockener Fahrbahn + Gut auf Schnee und Eis + Gut im Treibstoff- verbrauch und im Verschleiss - Leichte Schwächen auf nasser Fahrbahn ³⁾	+ Bestnote im Verschleiss + Gut auf trockener und nasser Fahrbahn + Gut auf Eis + Gut im Treibstoff- verbrauch - Leichte Schwächen auf Schnee ³⁾	+ Bestnote auf Schnee + Bestnote im Treibstoff- verbrauch + Gut auf Eis + Gut im Treibstoff- verbrauch - Leichte Schwächen auf nasser Fahrbahn - Leichte Schwächen im Ver- schleiss ³⁾	+ Gut auf nasser Fahrbahn + Gut auf Eis + Gut im Treibstoff- verbrauch und im Verschleiss - Leichte Schwächen auf trocke- ner Fahrbahn - Leichte Schwächen auf Schnee ³⁾	+ Gut auf Schnee und Eis + Gut im Verschleiss - Leichte Schwächen auf nasser Fahrbahn ³⁾ - Leichte Schwächen auf trocke- ner Fahrbahn ³⁾ - Leichte Schwächen im Ver- brauch Treibstoff- verbrauch ³⁾	+ Bestnote auf Schnee + Gut auf Eis + Gut im Treibstoff- verbrauch und im Verschleiss - Leichte Schwächen auf nasser Fahrbahn - Leichte Schwächen auf trocke- ner Fahrbahn ³⁾	+ Gut auf nasser Fahrbahn + Gut auf Schnee und Eis + Gut im Treibstoff- verbrauch und im Verschleiss - Leichte Schwächen auf trocke- ner Fahrbahn ³⁾ - Leichte Schwächen auf Schnee	+ Gut auf nasser Fahrbahn + Gut auf Eis + Gut im Treibstoff- verbrauch und im Verschleiss + Gut auf Schnee und Eis - Schwach auf nasser Fahrbahn ³⁾	+ Bestnote im Treibstoff- verbrauch + Sehr gut im Verschleiss + Gut auf trockener Fahrbahn + Gut auf Schnee und Eis - Schwach auf nasser Fahrbahn ³⁾

¹⁾ Rollwiderstand beeinflusst den Treibstoffverbrauch
²⁾ siehe Anforderungsgrenzen
³⁾ führt zur Abwertung

⁴⁾ Beste Note in diesem Kriterium
(Schriftfarbe schwarz, fett und unterstrichen)

⁵⁾ Schlechteste Note in diesem Kriterium
(Schriftfarbe rot, fett)

⁶⁾ Buchstabe 1: Note von A – G im Treibstoffverbrauch
Buchstabe 2: Note von A – G bei Bremsen nass
Zahl: Aussengeräusch in Dezibel (dB)

⁷⁾ Nachfolger Michelin Alpin 6
verfügbar

TCS Bewertung

- «hervorragend»: Reifen zeichnen sich in allen Kriterien überdurchschnittlich gut aus.
- «sehr empfehlenswert»: Reifen erfüllen alle Kriterien, die für Sicherheit und Umwelt entscheidend sind.
- «empfehlenswert»: Reifen können bei einzelnen Kriterien leichte Schwächen aufweisen.
- «bedingt empfehlenswert»: Reifen haben bei einzelnen Kriterien deutliche Schwächen.
- «nicht empfehlenswert»: Reifen weisen insgesamt grosse Schwächen auf.

Die Testresultate können in der Regel auf benachbarte Dimensionen derselben Serie übertragen werden. Da Beurteilungsmassstäbe

und Anforderungsprofile laufend angepasst werden, können die Reifenbewertungen von den Vorjahresergebnissen abweichen.

Gesamtnote bei Abwertung

Bei den Urteilen «empfehlenswert», «bedingt empfehlenswert» und «nicht empfehlenswert» wird die Gesamtnote ab 2012 nicht mehr über die Gewichtung berechnet. Ausschlaggebend für das Urteil ist die schlechteste Note (ausgenommen Komfort/Geräusche). Diese schlägt durch und wird als Gesamtnote verwendet. Bei gleicher Gesamtnote wird alphabetisch nach Herstellernamen sortiert.

Anforderungen für TCS Empfehlungen *	Trockene Fahrbahn	Nasse Fahrbahn	Treibstoff- verbrauch	Verschleiss	Gesamtnote	Schnelllauf
hervorragend	80%	80%	80%	80%	80%	bestanden
sehr empfehlenswert	60%	60%	60%	60%	60%	bestanden
empfehlenswert	40%	40%	40%	40%	40%	bestanden
bedingt empfehlenswert	20%	20%	20%	20%	20%	m. E. best.**
nicht empfehlenswert	0%	0%	0%	0%	0%	nicht best.

* Die Reifen sind in den jeweiligen Beurteilungsgruppen nach Empfehlung geordnet. Bei gleicher Gesamtnote wird alphabetisch nach Herstellernamen sortiert. Produkteänderungen bleiben vorbehalten.

** mit Einschränkungen bestanden



Darauf sollte man achten: DIE WAHL DES RICHTIGEN ONLINESHOPS

Das Revier eines jeden Schnäppchenjägers ist heute das Internet. Egal ob Schuhe, Elektroartikel oder Kontaktlinsen: Preisgünstige Angebote liegen nur wenige Klicks entfernt. Auch der Online-Reifenkauf boomt. Den passenden – und vor allem sicheren Pneu – finden Autobesitzer jedoch nicht so leicht wie Socken. Die Reifenwahl erfordert Fachwissen. Mit der richtigen Vorbereitung und etwas gesundem Menschenverstand wird der Pneukauf im Internet auch für Laien zum Erfolg.

// Mit preisgünstigeren Reifen spart man nicht zwingend am meisten Geld. //

Als erstes muss der richtige Anbieter gefunden werden. Ein Blick in die Allgemeinen Geschäftsbedingungen (AGB) verschiedener Olineshops lohnt sich. Denn Lieferfristen, Zahlungsbedingungen und Rückgabekonditionen variieren je nach Händler. Vor allem für Beginner ist letzteres besonders wichtig: Ist erst einmal ein unpassender Pneu im Hause, schnellen die Kosten in die Höhe. Viele Olineshops belasten die Rücksendegebühren bei fälschlich bestellter Ware dem Kunden. Diese Kosten können den Kaufpreis übersteigen – je nach Pneugrösse und Angebot. Achtung: Es gibt auch Anbieter, die nach der Warenrückgabe den Kaufpreis lediglich in Form einer Warengutschrift vergüten.

AUF DER SUCHE NACH PREISWERTEN Angeboten sollten Autohalter nicht nur die Pneupreise sondern auch die Montagekosten miteinbeziehen. Denn dafür braucht es zwingend den Fachmann. Deshalb überlegen sich Reifenkäufer am besten noch vor dem Kaufabschluss, wo sie die Reifen montieren lassen wollen. Wer sich nämlich auf die von den Shops publizierten Preise ihrer Montagepartner verlässt, muss unter Umständen mit Überraschungen rechnen. Die Servicepartner definieren die Kosten selbst. Abweichungen sind deshalb keine Seltenheit.

WER SICH NICHT AUF DIE SERVICEPARTNER der Reifenportale verlassen will, kontaktiert am besten den persönlichen Fachmann oder eine beliebige Garage in der Umgebung, klärt die Preise und vereinbart einen Termin. Egal ob Servicepartner oder Garagist: Ein Anruf noch vor dem Kauf lohnt sich auf jeden Fall. Qualität ist wichtiger als Kaufpreis

IST DIE ANBIETERWAHL GETROFFEN und die Montagemöglichkeiten geklärt, liegt der Kaufabschluss nur noch wenige Klicks entfernt. Dabei sollten sich Konsumenten jedoch nicht nur auf die günstigsten Preise fokussieren. Viel wichtiger ist die Reifenqualität. Denn diese beeinflusst die Sicherheit im Strassenverkehr enorm. Auskunft über alle sicherheitsrelevanten Merkmale verschiedener Pneus bieten das

EU Reifenlabel – das seit 2014 für alle Neureifen in der Schweiz obligatorisch ist – oder umfassendere Reifentests von Automagazinen oder vom TCS.

ÜBRIGENS: MIT PREISGÜNSTIGEREN Reifen spart man nicht zwingend am meisten Geld. Teurere und qualitativ hochwertigere Reifen bieten nicht selten eine höhere Laufleistung, so dass die tatsächlichen Gesamtkosten über die Laufzeit des Reifens letztlich nicht höher sind als bei Billigprodukten.

DER REIFENKAUF IM INTERNET erfordert für Herrn und Frau Normalverbraucher viel Zeit. Wer sich den Aufwand ersparen will oder sich bei der richtigen Reifenwahl unwohl fühlt, braucht andere Optionen. In dem Fall sucht man am besten im Internet zwei bis drei günstige Reifenangebote und nutzt diese als Verhandlungsgrundlage beim Garagisten. In der Regel lässt der nämlich mit sich verhandeln. So oder so gilt aber: Beim Reifenkauf sollten Autobesitzer stets das komplette Angebot inklusive Montage und weiteren anfallenden Kosten vergleichen. Ansonsten wird das vermeintliche Schnäppchen schnell zur bösen Überraschung. ✘



Andrea Auer, Mobilitätsexpertin beim Vergleichsportal «Comparis»



WELT // REKORD

**Seit 34 Jahren sind die beiden
Zürcher auf Weltreise**

Eigentlich wollte das Ehepaar Schmid aus Zürich im Jahr 1984 nur einen etwas längeren Kanada-Urlaub machen. 34 Jahre später sind sie mit ihrem Toyota LandCruiser immer noch unterwegs. Es wurde die längste Weltreise aller Zeiten – seit 1998 sind sie damit ununterbrochen im Guinnessbuch der Rekorde.

Jeden Kilometer der unendlichen Reise in mittlerweile 186 Länder haben Emil und Liliana Schmid in ihrem Toyota LandCruiser FJ60/1982 zurückgelegt. Mittlerweile sind es 753'000 km, die der treue Begleiter auf dem Tacho hat. Dabei sieht der LandCruiser FJ60/1982 nun wieder aus wie neu.

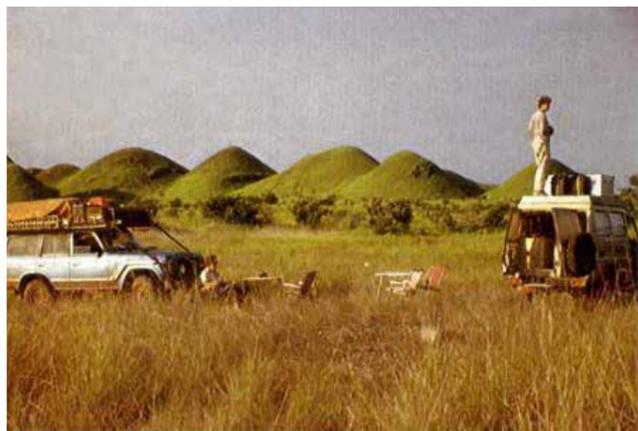
DER GRUND: Er hat gerade seine dritte Verjüngungskur hinter sich, welche die Schmidts beide Male (2006 und 2012) in Ost-Malaysia durchführen liessen. Dort ist ihr Garagist ihres Vertrauens. Seit Anfang 2017 sind sie jetzt in Südostasien unterwegs.



IM OKTOBER 1984 STARTETEN der ehemalige Buchprüfer Emil Schmid und seine Frau Liliana Schmid zum grössten Abenteuer ihres Lebens. Eigentlich wollten sie nur eins bis zwei Jahre in Nordamerika und Kanada unterwegs sein. Ein Jahr erwies sich sehr schnell als zu kurz, um Nordamerika und Zentralamerika zu entdecken. "Und nach zwei Jahren, 98'000 km und sieben Staaten konnten weder Begegnungen mit Guerillas noch mit Banditen ihren Entdecker-Geist mit ihrem treuen Gefährten hemmen", schreiben die Schmidts auf ihrer Website weltrekordreise.ch, wo sie seit Jahren re-



// **Jeder Kilometer ein Abenteuer** – und es geht immer mal was kaputt. Nach 2006 und 2012 gab es eine Verjüngungskur für den treuen Gefährten. //

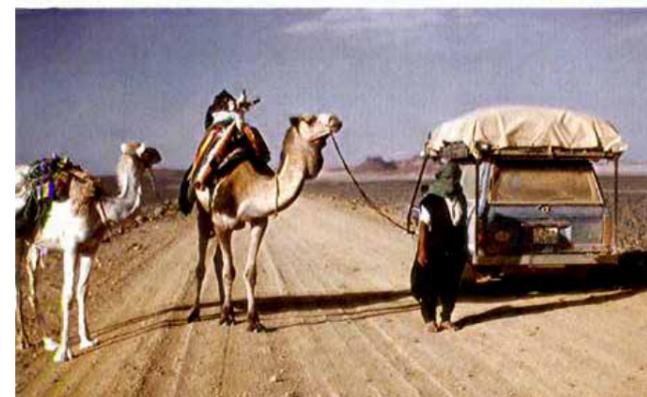


gelmässig Blogbeiträge machen, Bilder posten und von ihren Abenteuern berichten.

ANFANGS LEBTE DAS EHEPAAR von den Zinsen ihres Ersparnisses, dann schmolz auch dieses gegen den Nullpunkt. Obwohl sie sehr sparsam lebten und fast ausschliesslich im Auto schliefen und selbst kochten. Als sie nicht mehr wussten, ob sie heimreisen sollten oder nicht, kam überraschend eine Erbschaft, die sie über die Runden rettete. Heute sind die Schmidts offiziell pensioniert und haben damit Anspruch auf ihr Altersgeld, mit dem sie den Tank des LandCruisers weiterhin füllen können. Wer will, kann auf der Website übrigens auch spenden.

SEIT 1998 SIND DIE SCHMIDS im Guinness-Buch der Rekorde. Das öffnet ihnen heute manchmal Türen für ein vergünstigtes Hotelzimmer. Nicht selten berichten auch die Medien über die Schmidts auf ihrer niemals endenden Weltreise in ihrem LandCruiser. Bis heute sind es fast 300 Medien, die über sie berichteten. ✨

// Wer sich für die vielen Abenteuer der Schmidts interessiert, kann ihnen auf **weltrekordreise.ch** folgen. Inzwischen bereisten die Schmidts 186 Länder. Die meisten davon mehrmals. //





Kamera **Apple iPhone X**
Linse **iPhone X Back Dual Camera 4mm f1.8**
Aktuell **35 mm**
Verschlusszeit **1/200 s**
Brennweite **f 11,0**
ISO **40**

Bright like a Diamond

Das Cockpit des neuen VW Tourans scheint heller als der Times Square in New York und reagiert auf Wischbewegungen ohne, dass man das Display berührt. Okay, das schaut vielleicht etwas doof aus, wenn man im Stau steht und von einem Mit-im-Stau-

Steher beobachtet wird. Aber deshalb sitzen wir ja auch in einem Touran, hoch oben. Und wenn das noch nicht reicht, fahren wir halt das Luftfahrzeug in den Offroadmodus. Dann können uns höchstens noch LKW-Fahrer beim Dirigieren applaudieren.

**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...

Kaum eine Automarke hat eine interessantere Biographie als Škoda. Sie widerspiegelt die bewegende Geschichte Tschechiens - von der Donaumonarchie über die deutsche Besatzung, einem halben Jahrhundert Kommunismus bis hin zur Demokratie.

IMPRESSUM

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



Herausgeber
4x4 Schweiz AG
Hegibachstrasse 36
8032 Zürich

Chefredaktion:
Sascha Knauer
Art-Direction:
Vesa Eskola

Mitarbeiter dieser
Ausgabe: Jürg Zentner, Martin Schmitt, Andrea Auer, Vesa Eskola, Sascha Knauer, Benjamin Bessinger, Max Friedhoff, u.v.m.

E-Mail Redaktion
redaktion@4x4schweiz.ch

Anzeigen/Mediadaten
booking@4x4schweiz.ch

Marktplatz
marktplatz@4x4schweiz.ch

Erscheinungsweise
12-mal jährlich

Für unverlangt eingesandte
Manuskripte und Bilder wird
keine Haftung übernommen.



4x4switzerland [Profil bearbeiten](#)

367 Beiträge 13k Abonnenten 1.429 abonniert

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

BEITRÄGE

IGTV

GESPEICHERT

MARKIERT

