



SCHWEIZ  
ALLRAD  
MAGAZIN

**#12/2018**

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



// TITELSTORY:  
45 JAHRE LANG  
VERGESSENE  
ZELL AM SEE  
GP ICE RACE

// NEWS: Jeep Gladiator, Mitsubishi L200, Audi e-Tron GT // FAHRBERICHT:  
Mercedes G 350d, Seat Tarraco, Renault Kadjar // PEOPLE: Carsten Breitfeld von  
Byton // u.v.m. // SPECIAL: Škoda - die unglaubliche Geschichte einer Automarke

# // INHALT

4x4SCHWEIZ / ALLRAD / eMAGAZIN / #12 / 2018



**4-19**

Die letzte Eiszeit in Zell am See ist 45 Jahre her, jetzt wurde das Mamutrace reaktiviert.



**76**

Škoda  
Die un-  
glaubliche  
Geschichte  
einer Marke

**20**

Jimny: Little-D



**32**

Interview:  
Mitarbeiter Nr. 1  
bei Byton:



**42-59**



Fahrberichte: Mercedes-Benz G350d, Seat Tarraco, Renault Kadjar, Ford Edge

**66**

Adventure Guide



## 04 TITELSTORY

GP IceRace 2019 Zell am See

## 14 NEWS

Audi eTron GT Concept, JEEP Gladiator, Lamborghini Urus ST-X Concept, mehr Unfälle mit autonomen Autos, Mitsubishi L200 Pick-up, Range Rover Evoque, Roboter-Quad von Honda, Suzuki Jimny Bodykit, fehlerhafte Verkehrszeichen-erkennung,

## 28 CLASSIC

Monza auf Sand

## 32 PEOPLE

Carsten Breiffeld

## 42 FAHRBERICHT

Mercedes-Benz G350d, Seat Tarraco, Renault Kadjar und Ford Edge

## 60 REPORT

E-Pick-Ups auf dem Vormarsch  
BMW baut Monza in Wüste

## 64 KNOWHOW

Wie transportiere ich den Christbaum richtig.

## 66 TRAVEL

Mit VW Amarok offroad durch Europa und die Schweiz

## 76 ŠKODA-SPECIAL

## 96 AUTOGRAMM

## 100 VORSCHAU/IMPRESSUM

# EIN KLASSIKER KEHRT // ZURÜCK

Eisrennen Zell am See: 45 Jahre war es vergessen, jetzt ist das Traditionsrennen in Zell am See zurück.



ZELL AM SEE



ns Leben gerufen wurde die coole Neuauf-  
lage von Vinzenz Greger und Ferdinand Por-  
sche, dem Urenkel des Firmengründers. Der  
Höhepunkt: Das Porsche-Skijöring und das  
grosse Zusammentreffen von acht Jahrzehn-  
ten Audi-Motorsport.

**VON 1937 BIS 1973** waren Eisrennen in Zell am See ein Publikumsmagnet. Unweit der Heimat der Familie Porsche im Schüttgut in Zell am See findet nach 45 Jahren endlich wieder das spektakuläre Rennen statt. Unter anderem startet beim Eisrennen ein Porsche 550 Spyder, der einst Ferry Porsche gehörte und schon vor rund 60 Jahren vom Rennfahrer Kurt Ahrens über die Eispiste gejagt wurde.

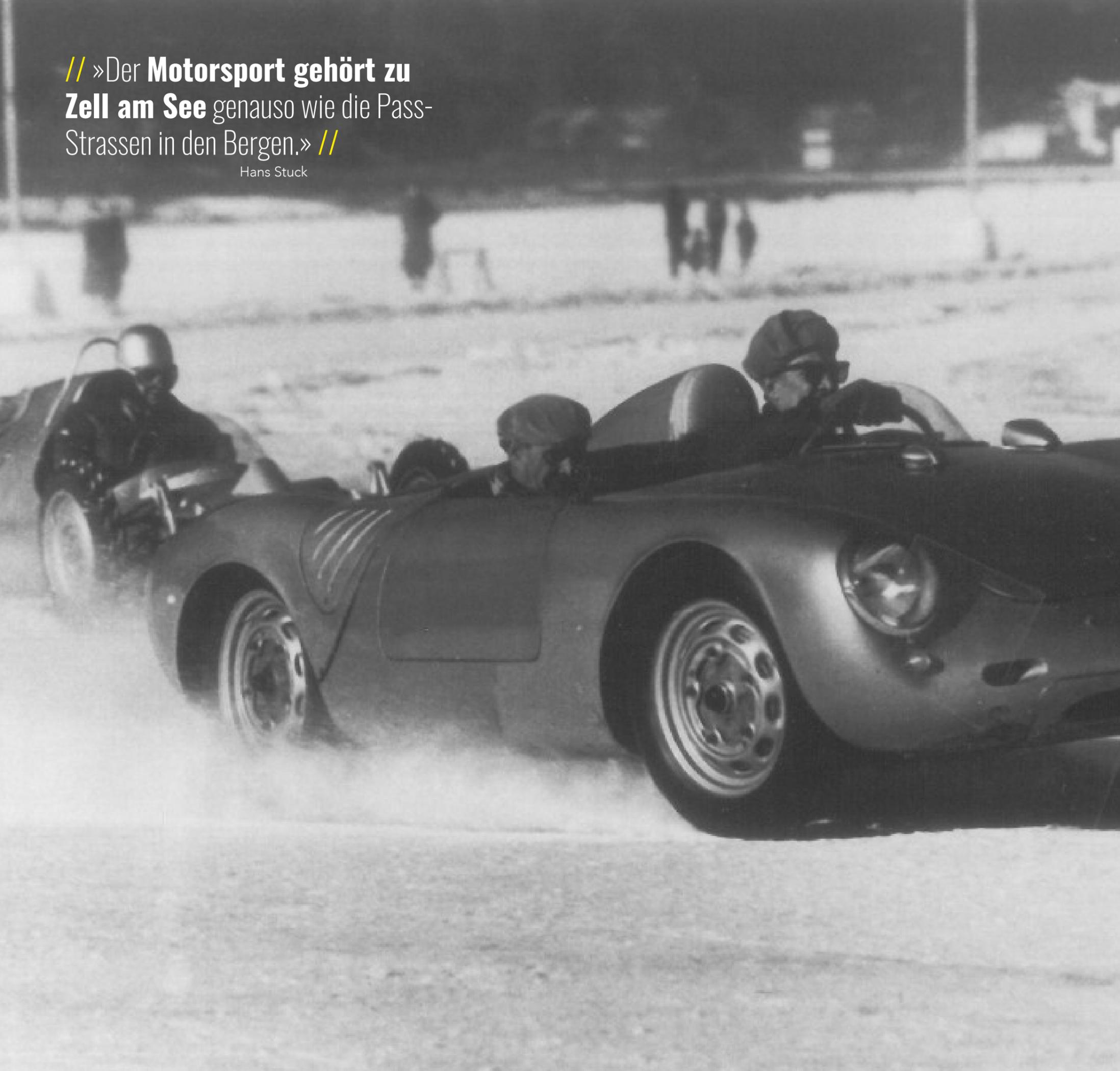


// Zwei Tage Motorsport  
**unter extremen  
Bedingungen** mit  
ausserwöhnlicher  
Atmosphäre. //

**DAS ERSTMALS WIEDER** veranstaltete GP Ice Race in Zell am See versammelt am 19. und 20. Januar 2019 Menschen und Maschinen zu einer beeindruckenden Zeitreise durch den Motorsport. Zwei Tage Motorsport unter extremen Bedingungen mit aussergewöhnlicher Atmosphäre: Amateur- und Profirennfahrer, Teams und Hersteller verschiedener Klassen konkurrieren in Eis und Kälte um die beste Performance. Botschafter Hans-Joachim "Strietzel" Stück betont: "Beim GP Ice Race gibt es keine VIP-Karten für betuchte und privilegierte Besucher. Bei unserer

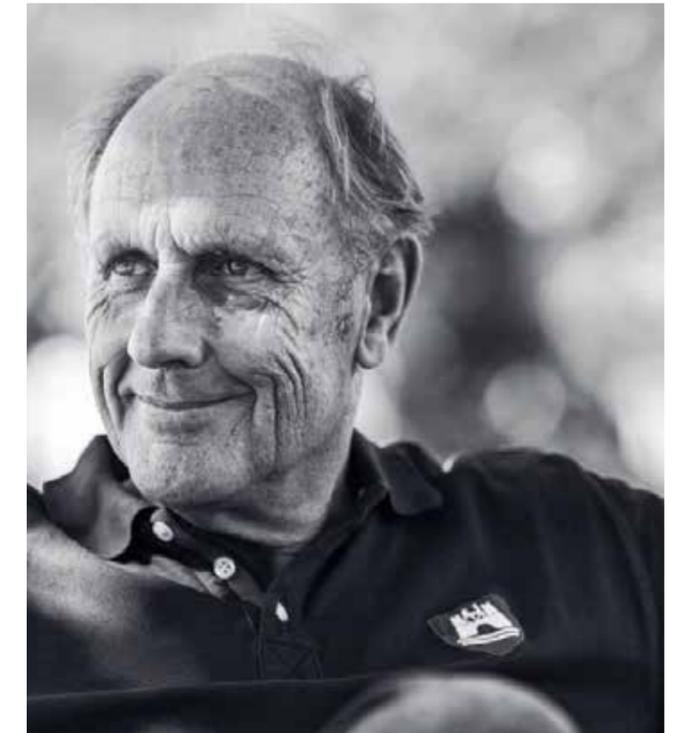
// »Der **Motorsport** gehört zu **Zell am See** genauso wie die Pass-Strassen in den Bergen.« //

Hans Stuck



Veranstaltung kommt man mit der Eintrittskarte auch wirklich ganz nahe ans Geschehen und die Stars heran.“

**INS LEBEN GERUFEN** wurde die eiskalte Neuauflage von Vinzenz Greger und Ferdinand Porsche, dem Urenkel des Firmengründers: “Der Motorsport gehört zu Zell am See genauso wie die Pass-Strassen in den Bergen“. So ist auch ein Bergrennwagen Auto Union Typ C mit dabei. Hans Stuck, Strietzels be-



rühmter Vater, gewann damit 1938 ganz in der Nähe von Zell am See das Grossglockner-Bergrennen. Das Fahrzeug ist als Teil der historischen Ausstellung von Audi-Motorsport zu sehen.





**// Es wird definitiv  
laut und schnell. Und  
wir können es kaum erwarten:  
GP Ice Race, Zell am See,  
19. und 20. Januar 2019 //**

Dazu gehört auch der spektakuläre Rallye-Racer, der Audi Sport Quattro S1, der von Walter Röhrl gefahren wurde. Der 2017er DTM-Champion René Rast präsentiert seinen Audi RS5 DTM erstmals mit Spikes-Reifen. Ganz besonders heiss auf Eis: Formel-E-Pilot Daniel Abt fährt das Weltmeister-Auto Audi e-tron FE04 auf dem Eis. ✨



// NEWS



## Audi E-Tron GT Concept

Mit dem E-Tron GT will Audi künftig dem Tesla Model S Konkurrenz machen. Wie genau, zeigen erste Bilder des Konzeptfahrzeugs. Auf der Los Angeles Auto Show präsentierten die Ingolstädter die Studie E-Tron GT Concept, die 2020 in Serie gehen dürfte. Erste Bilder zeigen einen Viertürer im Stil der coupéhaften Limousine A7, jedoch etwas flacher und um einiges breiter. Anders als der Anfang 2019 startende E-Tron und der E-Tron Sportback, basiert der E-Tron GT erstmals auf einer neuen E-Auto-Plattform, die Audi gemeinsam mit Porsche entwickelt hat. Technische Daten werden noch nicht genannt, der GT dürfte sich jedoch am Schwestermodell Porsche Taycan orientieren, der über 600 PS leisten und über eine Reichweite von 500 Kilometern verfügen soll.





Eigentlich sollte der neue Jeep Wrangler Pick-up "Scrambler" heissen. Ganz nach seinem Vorfahr, dem Jeep CJ 8 Scrambler, der zwischen 1981 und 1987 angeboten wurde.

## Yihaa: Jeep Gladiator

Eigentlich leitet sich der Name Gladiator vom römischen Kurzsword Gladius ab, Jeep bezeichnet damit aber sein mit Abstand längstes Modell. Auf der Los Angeles Auto Show schickt Jeep mit dem Gladiator eine neue Pick-up-Version auf Basis des Wrangler in die Arena. 2019 kommt der auf 5,54 Meter gestreckte Allradler mit grosser, offener Ladefläche zunächst in den USA auf den Markt. Später soll die neue Baureihe auch in Europa antreten. Fahrzeugbasis für die Pick-up-Version ist der viertürige Wrangler, dessen Radstand allerdings um fast einen halben Meter verlängert wurde. Dank eines zudem gestreckten Hecks überragt der Gladiator den Standard-JLU-Wrangler um 79 Zentimeter. Hinter der Fahrgastkabine bietet er eine 1,5 Meter lange Ladefläche. Auch 725 Kilogramm

Nutzlast und 3,47 Tonnen Anhängelast versprechen Transportkompetenz auf gehobenem Niveau. Die Standardversion des Gladiator ist mit dem Rock-Trac-Allradsystem, Unterfahrschutz, Geländebereifung und 76 Zentimeter Wadentiefe für Offroad-Einsätze gerüstet. Wer mit dem Wrangler-Laster besonders anspruchsvolle Passagen meistern will, kann alternativ eine Rubicon-Variante bekommen, die zusätzlich ein Offroad-Kamera-System, Reduktionsgetriebe und Sperrdifferenziale bietet. Zunächst wird der Gladiator in den USA mit 3,6-Liter-V6-Benziner (285 PS) an den Start gehen, der sich wahlweise mit Achtgang-Automatik oder Sechsgang-Handschaltung kombinieren lässt. 2020 soll ein Dreiliter-V6-Dieselmotor mit Achtgang-Automatik folgen, der 260 PS leistet.



Wie beim Wrangler üblich, lassen sich auch beim Gladiator die Seitentüren ausbauen.



## Verkehrszeichenerkennung: unzuverlässig

Die EU will kamerabasierte Geschwindigkeitswarner zur Pflichtausstattung von Neuwagen machen. Keine gute Idee, finden die Autohersteller und gestehen Schwächen des Systems ein. Tempolimit-Warner mit Verkehrszeichenerkennung funktionieren heute noch nicht zuverlässig. Das hat nun der europäische Autoherstellerverband ACEA eingeräumt. Die Systeme zeigten in der Praxis zu häufig falsche Warnungen, heisst es in einer Mitteilung. Die Kamera- und Bilderkennungstechnik hinter den Tempowarnern spielt nicht für aktuelle Assistenzsysteme eine Rolle, sondern ist auch

für künftige autonome Autos entscheidend. Die kamerabasierte Verkehrszeichenerkennung leidet dem Verband zufolge unter anderem darunter, dass Verkehrszeichen innerhalb Europas nicht einheitlich gestaltet seien. Schwierigkeiten gebe es auch dabei, verdeckte Schilder zu identifizieren oder bei widersprüchlicher Beschilderung das gültige Limit zu erkennen. Bei den Systemen, die zusätzlich zum Kamera-Bild Navigationsdaten nutzen, führten zudem veraltete oder falsche Karteninformationen zu Fehlmeldungen. Die ACEA reagiert mit dem ungewöhnlichen Eingeständnis auf Pläne der EU, die

Verkehrszeichenerkennung künftig zur Pflichtausstattung von Neuwagen zu machen. Insgesamt 19 Assistenten für PW und Nutzfahrzeuge sollen demnach Anfang des kommenden Jahrzehnts obligatorisch werden, darunter etwa der Spurhalte Helfer und der Müdigkeitswarner.

Jetzt  
Probe  
fahren



4x4 & NACHHALTIG

## NEW MITSUBISHI OUTLANDER PHEV



MITSUBISHI MOTORS

Drive your Ambition

40 g/km CO<sub>2</sub> | 1.8 l/100km | 5 Jahre Garantie | 8 Jahre Batterie-Garantie

[mitsubishi-motors.ch](http://mitsubishi-motors.ch)

UPE CHF 39'900.- netto inkl. MWST. PHEV Value 4x4, Frontmotor Benzin 135 PS, Front E-Motor: 82 PS, Heck E-Motor: 95 PS, Abb. PHEV Style 4x4, Frontmotor Benzin 135 PS, Front E-Motor: 82 PS, Heck E-Motor: 95 PS. CHF 45'900.- inkl. MWST, NEDC Labor Norm-Energieverbrauch Strom 13.4 kWh/100km (Benzinäquivalent 3.31/100km), NEDC Labor Normverbrauch Benzin bei voller Batterie (67% Elektro, 33% Benzin) 1,8l/100km, CO<sub>2</sub> 40g/km, Kat. B, Hybrid-Normverbrauch bei leerer Batterie 5,0l/100km, CO<sub>2</sub>-Emissionen aus der Treibstoffbereitstellung: 19g/km, CO<sub>2</sub>-Durchschnitt aller verkauften Neuwagen CH: 133g/km. 54km rein elektrische Reichweite oder mehr als 800km Gesamtreichweite (unter optimalen Fahrbedingungen).



Little D: Jimny auch als Defender.

## Body-Kits: Suzuki Jimny

Der neue Suzuki Jimny ist jetzt schon kult. Kaum auf dem Markt, stehen schon die ersten Tuning-Kits für die kleine Kiste parat. Eine kleine G-Klasse? Ein neuer Defender? Unverkennbar, welche Fahrzeuge bei diesen Umbausets Pate standen. Es handelt sich dabei um Body-Kits für den Suzuki Jimny. Der japanische Tuner DAMD verwandelt den Suzuki mit ein paar Eingriffen in einen "Little G" oder "Little D". Die Parallelen sind verblüf-

fend. Die Variante "Little G" erhält einen neuen Grill mit Querstrebe - wie bei der echten G-Klasse. Allerdings findet sich kein Stern in der Mitte sondern das Tuner-Logo. Wie beim Original AMG gibt es auch hier eine untere Luftöffnung. Mit den breiteren Kotflügel, den Trittbretter, den AMG-Sidepipes und dem äusseren Reserverad sieht der Suzuki dem Mercedes G 55 AMG sehr ähnlich. Der japanische Tuner

**Little G: Das Offensichtliche wird so noch offensichtlicher.**

"Dream Automotive Design And Development" (DAMD) hat auch eine Body-Kit-Variante «Land Rover Defender» im Angebot. Auf der Motorhaube steht statt dem Schriftzug "Defender" "Little D". Das Kit enthält einen Kühlergrill, eine Stossstange und einen Unterfahrschutz ganz im Stil des grossen Vorbilds. Ein hinterer Stossfänger und Schmutzmatten vervollständigen das Bild, das dem Defender von weitem zum verwechseln ähn-

lich sieht. Nicht so gelungen ist das G-Klasse Body-Kit von Tuner "Liberty Way". Der "G-Mini", wie er wortspielig heisst, wirkt zu verbastelt. Bestimmt geht es nicht mehr lange, bis auch die ersten Hummer-Kits rauskommen. Oder wer weiss: vielleicht sogar ein Retro-Jeep. Schliesslich bietet die quadratische Form jede verspielte Art der optischen Veränderung an.

Nicht so gelungen: Jimny Body-Kit von Liberty Way.





## Lamborghini Urus ST-X: Lambo plant eigene Rennserie

Auf die Frage, wer 650 PS in einem Offroader braucht, hat Lamborghini nun die passende Antwort: um die markeneigene RallyeCross-Serie zu gewinnen, die ab 2020 geplant ist. Im Rahmen der „World Finals“ des Huracán-Markenpokals hat Lamborghini für die Saison 2020 diese neue Rennserie im RallyeCross-Format für den Urus angekündigt. Dafür muss der dicke Italiener aber erstmal mächtig abspecken. Der Urus ST-X Concept basiert auf dem Serienfahrzeug und wird mit verstärkter Mechanik, einem höher gelegten Fahrwerk sowie

sicherheitsrelevanten Teilen wie einem Überrollkäfig und einer Feuerlöschanlage zum Rennauto. Durch den spartanischen Innenraum sparen die Ingenieure rund 25 Prozent beim Gewicht ein. Zentralverschluss-Räder, seitliche Endrohre, ein Heckspoiler sowie eine Carbon-Motorhaube mit grösseren Lufteinlässen runden das Bild ab. Antriebsseitig vertraut der Urus ST-X auf den V8-Biturbo mit 650 PS. Sein Debüt wird der Urus ST-X bei den World Finals 2019 geben. Gekauft werden kann das Race-SUV wahrscheinlich nicht, Lam-

orghini spricht beim Konzept der Serie von einem „Arrive & Drive“-Format, bei dem Interessierte ihren Fahrerplatz inklusive technischer Betreuung mieten können.

**Urus ST-X Concept: mit verstärkter Mechanik und höher gelegten Fahrwerk ins RallyeCross.**



# 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.**



Kühl-eleganter Innenraum mit tollen neuen Features.

## Range Rover Evoque II: mehr Platz, mehr Technik

Acht Jahre ist es her, seit Land Rover mit dem Range Rover Evoque debütierte. Kaum ein anderes Design eines Fahrzeuges beeinflusste die Kompakt-SUV-Klasse so sehr. Auch nach sieben Jahren Bauzeit wirkt es frisch und modern. Darum sind die äusseren Renovationen behutsam durchgeführt worden. Nicht so bei der Technologie. Der kompakte Luxus-Allradler wird geräumiger, erhält mehr Technik, einen Dreizylindermotor sowie einen Benziner mit bis zu 300 PS. Kleiner Wermutstropfen: den Dreitürer gibt es in der Neuauflage erst einmal nicht. Schmalere Scheinwerfer, eingelassene Griffe und eine im Vergleich zum Vorgänger

geglättete Karosserieoberfläche. Kommt bekannt vor? Alle drei Merkmale kennt man vom SUV Velar. Der grosse Bruder stand auch Pate bei der Gestaltung des Innenraums. Kühle Eleganz statt opulentes Design-Feuerwerk. Innen gibt es mehr Platz: Zwar bleibt die Gesamtlänge des Evoques mit 4,37 Metern unverändert, aber der Radstand hat zugelegt – mehr Platz im Fond und im Kofferraum. Dieser wächst um zehn Prozent auf knapp 600 Liter bei voller Bestuhlung. Hingegen schrumpft das Maximalvolumen bei umgeklappter Rückbank leicht auf 1'383 Liter. Der Evoque basiert aber nicht auf der leichten



Aluminium-Plattform seiner Konzerngeschwister Velar und Jaguar F-Pace, sondern nutzt den schweren Stahl. Die grundlegend veränderte Architektur ermöglicht es neu, ein 48-Volt-Bordsystem für einen milden Hybridantrieb einzubauen. Die Elektro-Unterstützung wird mit allen Vierzylinder-Dieseln und -Benzinern mit Automatikgetriebe kombiniert. In Verbindung mit dem 110 kW/150 PS starken 2-Liter-Einstiegsdiesel und Allradantrieb ermöglicht er einen Normverbrauch von 5,6 Litern. Darüber hinaus gibt es zum Start zwei weitere 2-Liter-Diesel (132 kW/180 PS und 177 kW/240 PS) sowie drei 2-Liter-Ben-

ziner (147 kW/200 PS, 184 kW/250 PS und 221 kW/300 PS), allesamt mit Allradantrieb, Automatik und 48-Volt-Technik. Im kommenden Jahr ergänzen ein aufladbarer Plug-in-Hybridantrieb und ein brandneuer Dreizylinder-Benziner das Angebot. Land Rover legt ebenso grossen Wert auf die Geländefähigkeit des neuen Evoques. Die Bodenfreiheit beträgt 212 Millimeter, der Böschungswinkel vorne ist mit 25 und hinten mit 30,6 Grad angegeben. Die Wadtiefe beträgt 60 Zentimeter – 10 Zentimeter tiefer als bisher. Wer noch mehr baden gehen will: Gegen Aufpreis gibt es Ultraschallsensoren, welche die Tiefe des Was-

sers im zentralen Infotainment-Bildschirm anzeigen. Neu ist die „durchsichtige“ Motorhaube. Dank eines Kamerasystems sieht der Fahrer auf seinem Display den Bereich unter dem Vorderwagen, was bei schwierigen Geländepassagen ebenso hilfreich ist wie beim Einparken in engen Lücken. In das vernetzte Cockpit – unter anderem gibt es Wifi, Apple Car Play und Android Auto – zieht mit dem „Smart Settings“-System zudem eine Art virtueller Butler ein, der die Vorlieben des Fahrers lernt und Sitzposition, Klimaanlage und Audiosystem an diese anpasst.



## Mitsubishi L200: die fünfte Pick-Up-Generation

Es war vor genau 40 Jahren, als Mitsubishi mit dem L200 seinen ersten Pick-up raus brachte. Es ist eine einzige Erfolgsgeschichte. Im Laufe der Jahrzehnte erhielt der Mitsubishi L200 viele Auszeichnungen. So wurde er von den Lesern der Zeitschriften „Auto Bild“ und „Auto Bild Allrad“ dreizehnmal zum „Allrad-Pick-up des Jahres“ gekürt. Nun kommt die fünfte Mitsubishi Pick-up-Generation. Der L200 wird ab Mitte November zunächst in Thailand verkauft, bevor 150 Märkte inkl. die Schweiz bis Mitte nächsten Jahres mit dem

Arbeitsstier bedient werden. Optisch unterscheidet sich der neue L200 zum Vorgänger durch seinen wuchtigen Grill, messerscharfe Linien, der höheren Motorhaube mit den höher positionierten Scheinwerfern und breiteren Radhäusern. Es gibt ausserdem eine grössere Bremsanlage, verbesserte Stossdämpfer und zwei Offroad-Modi, bei denen sich zwischen „Super-Select 4WD“ und „Easy-Select 4WD“ wählen lässt. In den Fahrprogrammen Gravel, Mud/Snow, Sand und Rock werden Radschlupf, Motorleistung und Antrieb regu-

**Neue Mitsubishi L200: wuchtiger Grill, messerscharfe Linien, höher positionierte Scheinwerfer und breitere Radhäuser.**

liert. Ausserdem setzt der japanische Hersteller nun auf ein Automatikgetriebe mit sechs statt fünf Gängen. Neue Assistenzsysteme, die bereits aus den Mitsubishi-PWs bekannt sind – wie etwa Fussgängererkennung, Fernlicht-Automatik, Bergabfahrhilfe, Totwinkelwarner und eine 360-Grad-Kamera – werten nun auch den Pick-up sicherheitstechnisch auf. Gebaut wird der L200 als Zweisitzer sowie als Club Cab 2+2 und Doppelkabine mit vier Türen und fünf Sitzen.



## Honda baut Roboter-Quads

Die Strasse ist nicht der einzige Einsatzort für autonome Fahrzeuge. Honda stellt im Januar auf der Elektronikmesse CES in Las Vegas ein selbstfahrendes Offroad-Quad vor, das in Landwirtschaft oder Bergbau arbeiten soll. Oder in Katastrophenfällen Feuerwehr und

Rettungsdiensten zur Hand gehen könnte. Das kleine ATV nutzt Videosensoren und GPS-Daten zur Orientierung, dank Allradantrieb, grosser Bodenfreiheit und kompakter Abmessungen soll es auch in unwegsamem Gelände klar kommen. Für den Arbeitseinsatz kann der

kleine Offroader mit verschiedenen Zusatzkomponenten ausgerüstet werden, etwa mit einem Pflückaufsatz für die Obsternte oder einer Wasserspritze für Löscharbeiten. Honda sucht nun nach Partnern, um die Idee in der Serie umzusetzen.

**Der unter anderem auch im Geschäft mit Rasenmähern und Bootsmotoren engagierte Automobilhersteller sieht grosses Einsatzpotenzial für die autonomen Arbeitsroboter.**



## Autonome Autos: mehr Unfälle

Der US-Bundesstaat Kalifornien, weltweit einer der wichtigsten Test-Zentren für die neue Technologie, hat laut einem Bericht von „Automotive News“ nun die entsprechende Statistik für das laufende Jahr vorgelegt. Demnach sind mittlerweile 658 Roboterautos auf öffent-

lichen Strassen unterwegs, gut doppelt so viele wie zu Jahresbeginn. Die Zahl der Unfälle ist von 29 im Jahr 2017 in den ersten elf Monaten 2018 auf 67 Kollisionen gestiegen. 35 davon entfallen auf Fahrzeuge der General-Motors-Tochter Cruise Automation, 20 auf

**Mit der Zahl autonomer Fahrzeuge steigt auch die Zahl der Unfälle mit Roboterauto-Beteiligung.**

Google-Schwester Waymo, Apple meldet zwei. Alle Unternehmen, die in Kalifornien autonome Autos auf die Strasse bringen, müssen der Regierung Unfalldaten mitteilen. Insgesamt führen 65 Firmen Tests durch, vor einem Jahr waren es 46. Auch wenn die Unfallzahlen gestiegen sind, waren die Roboterautos nur in den wenigsten Fällen schuld. Bei allein 72 Prozent der seit 2016 registrierten Kollisionen handelte es sich um Auffahrunfälle durch unaufmerksame Fahrer im nachfolgenden Verkehr. Verbraucherschützer üben trotzdem Kritik. Die autonom fahrenden Autos würden sich anders verhalten als es die übrigen Verkehrsteilnehmer von menschlichen Fahrern erwarten könnten.

# MONZA // IN DER SAHARA

BMW baut für den Werbespot zum neuen BMW X5 die Rennstrecke von Monza in exakter Kopie in der Sahara nach.

**W**as die Chinesen können, kann BMW schon lange ... dachte man sich da wohl. Für die Werbekampagne rund um den neuen BMW X5 wurde in mühevoller Kleinarbeit die Rennstrecke von Monza als exakte Kopie in der Sahara nachgebaut.

**5,8 KILOMETER** ist der legendäre Rennkurs im italienischen Monza lang. Berühmte Kurvennamen wie „Ascari“ oder „Parabolica“ sind jedem Motorsportfan ein Begriff. Nun rührt BMW gerade die Werbetrommel für den neuen X5 und hat im Rahmen dieser Kampagne die Strecke von Monza in der Sahara kopiert. Über zwei Wochen lang haben mehr als 50 Menschen gebraucht, um den Kurs in den Wüstensand zu formen und dabei Details wie Krümmungsradien und exakte Distanzen einzuhalten. Am Ende stehen 3'500 Kubikmeter bewegte Erde und eine exakte Monza-Kopie aus Geröll, Sand und Staub. Der perfekte Offroad-Race-Track für den neuen BMW X5. ✨



Der perfekte Offroad-Race-Track für den neuen BMW X5.

Interview mit

# CARSTEN // BREITFELD

Bei BMW hat Carsten Breitfeld den Hybrid-Sportwagen i8 konzipiert – und wurde dann zum Chef und Gründer des Elektroauto-Startups Byton in China. Hier erzählt er die Geschichte wie er nach China gelockt wurde, über den möglichen Einstieg eines Tech-Riesen bei Byton – und das kommende Byton-Modell.



**C**arsten Breitfeld arbeitete mehr als 20 Jahre für BMW – zuletzt als Entwicklungsleiter des Hybrid-Sportwagens i8. Doch im März 2016 wurde er Mitgründer und CEO von Byton, einem chinesischem Elektroauto-Startup, das sich von „Bytes on Wheels“ ableitet. Das erste Auto von Byton ist für 2019 in China angekündigt und soll danach auch nach Europa und die USA kommen.

**Wie haben Sie reagiert, als Ihnen bei BMW der Job des Gründers und CEO eines chinesischen Autobauers angeboten wurde? Wurden Sie angerufen?**

Carsten Breitfeld: Das war in der Zeit, als ich mein i8-Projekt durchhatte. Ich wurde von einem chinesischen Headhunter angerufen. Er sagte mir, es gäbe da ein Konsortium von drei grossen chinesischen CEO, unter anderem Foxconn, die gerne mal darüber sprechen wollten, ein neues Unternehmen zu bauen. Ich war am Anfang etwas skeptisch. Und weil ich für die kommenden beiden Woche Urlaub mit meiner Familie auf meinem Boot am Gardasee geplant hatte, fragte ich ihn, ob wir uns hinterher unterhalten können. Dann fragte er mich, wo ich denn bin und ob es in Marina auch ein Restaurant gibt und ob er mich besuchen könnte.

**// Es ist ähnlich wie bei Apple: Da steht hinten drauf auch ‚Designed in California‘. Unsere Autos sind designed in Munich und engineered in California. //**

Carsten Breitfeld

**Der hatte offenbar Druck ...**

Dann ist er nach Peschiera, hat dort ein Restaurant gemietet und wir haben ein Gespräch gehabt. Die Vision fand ich ganz gut: Ein neues Unternehmen aus China heraus aufzubauen, das ein Global Player wird. Premium, weltweit technologisch vorne und nicht nur Elektroautos, sondern wirkliche Connected Cars, das erste wirkliche Smartcar. Und das alles zu einem relativ günstigen Preis. Also kein teures Produkt für wenige, sondern etwas, das wirklich das Potenzial hat, etwas Bedeutsames zu werden.

**Wie ging es dann weiter?**

Einige Diskussionen, einiges Hin und Her – weil die Vorstellungen der Herren am Anfang nicht so realistisch waren.

**Was war unrealistisch?**

Die Zielsetzung hat sich nicht verändert. Die Kollegen nahmen nur an – da es sich um ein elektrisches Internetauto handelt, bei dem wesentlich weniger Teile drin sind –, dass alles sehr viel schneller gehen würde. Die wollten das in anderthalb Jahren auf dem Markt haben. Da musste ich erstmal erklären, dass auch ein Connected Car immer noch ein Auto ist – und das zu entwickeln, ist eine schwierige Aufgabe. Nachdem

ich aber gemerkt habe, dass sie mir zuhören und akzeptieren, was notwendig ist, habe ich ihr Angebot angenommen, das Unternehmen aufzubauen.

**Sie waren also der Mitarbeiter Nummer 1?**

Genau, nicht nur Mitarbeiter, sondern auch Founder. Ich habe auch selbst Geld investiert.

**Wie viele Anteile halten Sie?**

Das sagen wir nicht öffentlich – aber es ist so viel, dass ich echter Unternehmer bin.

**Wie haben denn Ihre Kollegen bei BMW und insgesamt in der Autobranche reagiert, als Sie BMW aus einer hohen Position heraus verlassen haben?**

Vor zwei Jahren waren viele skeptisch. Ich war obere Führungskraft bei BMW – so hiess das da – und viele sagten: „Wie kannst du nur?“. Man hat da einen relativ starken Rahmen bis zum Lebensende. Viele konnten nicht verstehen, wie ich das aufgeben und mich auf so ein Abenteuer einlassen konnte. Sie haben aber vielleicht auch das Potenzial nicht gesehen. Heute ist das völlig anders. Nachdem klarer wird, was wir erreicht haben, haben wir eine völlig andere Wahrnehmung. Jetzt kommen schon viele und sagen: „Mensch, das war die richtige Entscheidung“ – und

es sind ja auch immer mehr Leute zu uns gestossen, die mitmachen.

**Sie haben ja auch ganz gut gewildert bei den deutschen Autokonzernen...**

Ich würde das nicht wildern nennen. Das ist mir ganz wichtig: Ich bin niemals irgendwo reingegangen und habe versucht, Leute zu überzeugen, zu uns zu kommen. Das brauchte ich gar nicht. Die Tatsache, dass wir so schnell ein Unternehmen aufgebaut haben und dass man gesehen hat, dass in relativ kurzer Zeit da was vorangeht, hat dafür gesorgt, dass ganze viele Menschen zu uns gekommen sind, die gefragt haben, ob sie mitmachen können.

**Bisher haben Sie ja nur ein Concept Car. Ob das als Massenprodukt funktioniert, müssen Sie ja noch beweisen.**

Na, ein bisschen mehr haben wir schon. Das Concept Car ist ja deutlich mehr als ein Concept Car. Es ist ein Full Runner, das heisst es fährt und ist voll funktional. Und es ist sehr nah an der Serie. Wenn Sie dieses Serienauto am Ende sehen, werden Sie keine grossen Unterschiede feststellen. Zudem fahren in Nanjing schon Prototypen auf der Strasse – etwa 15. Richtung Jahresende werden wir mit 100 Prototypen unterwegs sein.

**Ich habe Ihr Concept Car gesehen – in Las Vegas auf der CES Anfang Januar. Vorne ist ja ein einziges, riesiges Tablet statt Armatur. Ist so etwas überhaupt zulassungsfähig?**

Da gibt es überhaupt kein Problem. Es gibt keine Regulation der Welt, die einen Bildschirm dort verbietet. Es gibt bestimmte nationale Bestimmungen, was Sie dort zeigen dürfen. Bewegte Bilder sind immer so ein Thema – die dürfen in einigen Märkten nicht im Sichtfeld des Fahrers sein, während er fährt. Im Autom-Modus können Sie das machen.

**Wie komplex das Thema Massenproduktion selbst im Zeitalter des Elektroautos immer noch ist, sieht man ja jetzt auch bei Tesla. Wie bereiten Sie Byton darauf vor?**

Wenn die Automobilindustrie, vor allen Dingen die Premiumhersteller, in den letzten 130 Jahren etwas gelernt hat, dann, wie man Autos baut. Wie man Autos im Volumen baut, aus einem Prozess heraus eine



Qualität erzeugt, die Premium ist – zu Zielkosten. Das ist das, was die Automobilindustrie heute wirklich kann und wo unglaublich viel Erfahrung drinsteckt. Da darf man nicht den Fehler machen, zu glauben, dass man das besser kann oder versuchen, das neu zu erfinden – wie das funktioniert, ist vom Prinzip her bekannt. Deshalb haben wir ein starkes Team am Anfang gebaut, die wissen, wie man den ganz klassischen Prozess zur Produktion eines Autos aufbaut. Wir werden da nichts Neues machen.

**Haben Sie Ihr Büro in Nanjing, dem Hauptsitz von Byton – oder wo arbeiten Sie überwiegend?**

Das ist eine gute Frage. Ich habe hier in München ein Büro, eins im Silicon Valley und natürlich auch eins in unserem Headquarter in Nanjing. Oft werde ich gefragt, wo ich jetzt lebe, und die Frage ist nicht einfach zu beantworten. Meine Familie ist in Kalifornien und im Prinzip bin ich da im Moment zu Hause, wenn man so möchte. Aber ich bin da nur selten.

**Wo sind Sie stattdessen?**

Die vergangenen zwei, drei Monate habe ich zu 70 bis 80 Prozent in China verbracht. In Nanjing, aber auch in Peking und Schanghai. In Schanghai ist un-

**// Ich war obere Führungskraft bei BMW – so hiess das da – und viele sagten: Wie kannst du nur? //**

ser Brand-Office, in Peking haben wir die Government-Relations und die PR. Und dann bin ich auch noch ab und zu in München. Im Moment überwiegt klar China – aber es kommt auch immer darauf an, was anliegt. Als CEO und Chairman habe ich natürlich gewisse repräsentative Aufgaben. Aufgaben wie mit Investoren zu verhandeln und Geld reinzuholen. Wenn Funding ansteht, ist das ein starker Fokus. Wenn dann eine Phase kommt, in der es wieder mehr um Technologie geht, bin ich mehr im Silicon Valley. Für mich hat die Frage, wo ich zu Hause bin, überhaupt keine Bedeutung mehr. Ich fühle mich als Weltbürger, die Welt ist mein Zuhause und ich fühle mich in China genauso wohl wie in Kalifornien oder hier in München.

**Wie eng müssen Sie sich mit der chinesischen Regierung abstimmen?**

Wir müssen uns gar nicht abstimmen, wir sind ein eigenständiges Unternehmen. Wir sind ja in Nanjing zu Hause und die Regionalregierung von Nanjing ist Investor bei uns. Das heisst, sie sitzen mit im Board und da ist natürlich Abstimmung notwendig – so wie mit jedem anderen Investor. Davon profitieren wir, weil wir als Byton-Unternehmen in der Jiangsu-Provinz, einer der grössten Provinzen in China, als Hyperproject eingestuft werden. Da hat man ein extremes Interesse daran, dass das funktioniert, denn die Provinz soll für das Thema Mobilität führend werden. Wenn es um die Produktionslizenz geht, wenn es um Finanzierung geht, wenn es um Garantien und Rahmenbedingungen geht, dass man zum Beispiel autonomes Fahren testen darf – überall dort, wo wir Unterstützung bei Polycys brauchen –, können wir darauf zählen.

**Wie funktioniert die Steuerung eines chinesischen Unternehmens in der Praxis? Reicht Englisch oder haben Sie immer einen Dolmetscher dabei?**

Wir haben im Unternehmen die klare Regel, nach der die Unternehmenssprache Englisch ist. Wir erwarten von jedem Mitarbeiter, dass er Englisch spricht und

**// Das eigentliche Thema der Zukunft sind nicht Elektroautos, sondern Smartcars. //**



versteht – das ist nur in wenigen Ausnahmefällen nicht so. Auf der Board-Ebene und der Regierungsebene spricht nicht jeder Englisch und bin ich mit Dolmetschern unterwegs.

**Was hat Sie an der chinesischen Kultur überrascht?**

Ich habe nicht viel erwartet, denn ich kannte sie vorher kaum. Was auffällig ist: Chinesische Partner sind – ich sage mal – flexibler als in Mitteleuropa. Hier gibt es eine Vereinbarung und an die hält man sich und die ist für alle Zeiten manifestiert. In China wird so eine Vereinbarung gerne auch noch mal aufgemacht und diskutiert. Am Anfang denkt man sich: „Oh Gott“ – aber man lernt auch relativ schnell, dass das nicht nur eine Herausforderung, sondern auch eine Chance ist. Denn im Grunde genommen bedeutet das, dass Dinge flexibler sind und ich Dinge schneller ändern kann.

**Auf der anderen Seite klingt das nach wenig Verlässlichkeit und Unsicherheit.**

Ja klar, das hat Vor- und Nachteile. Für die relevanten Vereinbarungen muss man sich natürlich entspre-

chend absichern. Die andere Erkenntnis für mich: Es gibt einen relativ grossen Unterschied zwischen der jungen Generation und den etwas Älteren. In der älteren Generation ist das „Gesicht wahren“ eines der wichtigsten Worte. Schwierigkeiten und Meinungsverschiedenheiten ganz offen zu diskutieren, wie wir das hier so machen – völlig undenkbar für sie. Das ist bei der jüngeren Generation ganz anders, die sind schon als Weltbürger geboren – da sieht man nur noch relativ wenige Unterschiede zu den USA oder Europa. Kulturell passen Chinesen und Deutsche gut zusammen – wesentlich besser als zum Teil mit anderen Asiaten. Und Deutsche sind auch sehr respektiert in China, wenn es um Technologie und Ingenieurwesen geht.

**Sie starten mit dem ersten SUV von Byton laut Plan ja 2019 in China. Wie wollen Sie es schaffen, dass Sie als Premium-Hersteller wahrgenommen werden?**

Die Chinesen kaufen ja gerne gerade deutsche Autos – wegen des angesprochenen Rufs bei der Ingenieursleistung. Wir sind zwar in China gegründet und

**// Für mich hat die Frage, wo ich zu Hause bin, überhaupt keine Bedeutung mehr. //**



verwurzelt, aber trotzdem ein Global Player. Unser Design und das Fahrzeugkonzept kommen aus München. Wir haben hier in München 70 Leute, die sind für Design und Konzept und damit die DNA des Autos verantwortlich. Die gesamte Technologie, wenn es also um High-Speed-Konnektivität, autonomes Fahren, die Bildschirme, die Elektronikarchitektur und so weiter geht – das kommt alles aus dem Silicon Valley. Das sind zum Beispiel Leute von Apple, Google und Qualcomm, die das machen. Einkauf und Produktion sitzt in Nanjing. Es ist ähnlich wie bei Apple: Da steht hinten drauf auch ‚Designed in California‘. Unsere Autos sind designed in Munich und engineered in California.

**Und der Zeitplan mit Start 2019 in China und 2020 in Europa und den USA steht?**

Ja, daran halten wir fest im Moment.

**Das heisst, es könnte nicht klappen?**

Es sieht so aus, als könnte es funktionieren.

**Und bleibt Byton ein privat gehaltenes Unternehmen oder steht dann auch ein Börsengang an?**

Dazu gibt es noch keine finale Entscheidung. Natürlich ist bei einem Unternehmen, das so kapitalintensiv ist wie unseres und bei dem auch eine entsprechende Expansion stattfinden muss, irgendwann der Zeitpunkt gekommen, an dem man sich aller Voraussicht nach am freien Kapitalmarkt finanziert. Aber damit haben wir keine Eile, wir sind noch über Private Equity finanziert und das wird auch in der kommenden Finanzierungsrunde nächstes Jahr noch so bleiben.

**Wird es neue Investoren geben? Schiessen die Altinvestoren nach?**

Wir suchen neue Investoren. Wir versuchen eine Investorenstruktur zu finden, die gut trägt. In der A-Runde haben wir die Regionalregierung reinbekommen – damit sind wir vernetzt auf der politischen Ebene. In der B-Runde ist First Automotive Works (FAW) reingekommen, ein chinesischer Autokonzern in Staatsbesitz. Sehr gut vernetzt und extrem mächtig am Markt. Für die C-Runde kommendes Jahr suchen wir jetzt ein echtes grosses Tech-Unternehmen als Lead-Investor.

**Und da gibt es schon Gespräche?**

Da haben wir die ersten Gespräche begonnen.

**Auch mit einem Vertreter der GAFÄ-Ökonomie?**

Google, Apple, Facebook oder Amazon? Da haben wir auch Kandidaten mit auf der Liste, ja.

**Wann ist die Runde abgeschlossen?**

Im ersten Quartal 2019, wir haben ja gerade unsere B-Runde hinter uns mit 500 Millionen US-Dollar.

*Glauben Sie, dass durch die Tatsache, dass eine chinesische Regionalregierung und ein Staatskonzern bei Ihnen investiert sind und Sie Ihren Hauptsitz in China haben, Ihnen politisch Steine in den Weg gelegt werden in den USA und Europa?*

China ist unser wichtigster und erster Markt – und da hilft es uns natürlich. Weltweit positionieren wir Byton als globales Produkt, das in den USA entwickelt und in Deutschland konzipiert wird. Der Plan ist, dass wir die Autos, die wir für Europa und Amerika bauen, in unserem Werk in Nanjing bauen. Das hat eine Kapazität von 300.000 Einheiten, was für die ersten drei, vier Jahre ausreichend sein sollte. Wie wir mit möglichen weiteren Handelshemmnissen umgehen werden, müssen wir in Zukunft sehen.

*Was halten Sie von den derzeitigen E-Auto-Plänen deutscher Hersteller?*

Ich will jetzt nicht auf einzelne Player eingehen – aber wenn man sich die Industrie insgesamt anschaut, kümmert man sich dort um Elektroautos, aber das eigentliche Thema der Zukunft sind nicht Elektroautos, sondern Smartcars. Ich bin zutiefst davon überzeugt, dass das Geschäftsmodell, Autos zu verkaufen, in Zukunft nicht mehr sonderlich nachhaltig sein wird. Weil erstens die Margen klein sind und immer kleiner werden und zweitens weil die Volumen, die wir im aufkommenden Zeitalter der Shared Mobility produzieren werden, kleiner werden. Es geht im Kern also darum, andere Geschäftsmodelle zu etablieren. Das Auto ist also eine Plattform, wir werden zum Anbieter von Mobilität. Das erfordert eine völlig neue Denkweise und die haben die Hersteller aktuell noch nicht. Die müssen jetzt Organisationen mit Hunderttausenden Leuten umdrehen bei Qualifikationen und Mindset. Das ist extrem aufwendig bis unmöglich.

*Was muss sich am Mindset ändern?*

Ein Automobilunternehmen geht davon aus, dass ein Auto fertig ist, wenn es ausgeliefert wird. Und bevor es fertig ist, müssen Software und digitale Inhalte zwei Jahre vorher stehen. Das heisst, wenn ich damit auf dem Markt bin, ist es alt. Die Innovationszyklen bei Software verlaufen in Wochen, nicht in Jahren. Das heisst, dass die Branche ein völlig anderes Modell adaptieren muss. Jedes ausgelieferte Produkt ist immer nur ein „Snapshot“ – und sobald der Kunde das Produkt bekommt, wird er als allerstes den Update-Button drücken und die aktuelle Software herunterladen. Und dann wird er regelmässige Updates bekommen, auch wenn die Hardware-Basis gleich bleibt. Das ist weniger ein technisches Problem als ein Mindset-Problem. Ein Unternehmen zu bauen, das dieses Mindset hat, kommt eher aus der Ecke Consumer-Elektronik als aus der Autoecke.

*Hier wandeln sich aber auch die deutschen Hersteller: An Software-Updates „over the air“ arbeiten*

## // Für die nächste Runde suchen wir jetzt ein echtes, **grosses Tech-Unternehmen als Lead-Investor.** //

*alle, bei den neuen Modellen der deutschen Hersteller ist das oft schon umgesetzt. Da hat vor allem Tesla aufgeschreckt. Vom Wandel der Mobilität reden wir ja schon seit vielen Jahren – aber zumindest aktuell werden jedes Jahr immer noch mehr Autos verkauft, allein wegen China. Wann kommt denn der Wandel zur Shared Mobility Ihrer Meinung nach?*

Ich glaube, dass sich das in den kommenden fünf Jahren massiv verändern wird. Und ich glaube, das Thema Statussymbol ist kein Treiber mehr. Die Leute wollen heute vor allem Zugriff auf individuelle Mobilität. Und wenn Sie heute Didi oder Uber verwenden, haben sie so ein Ding in drei bis fünf Minuten vor der Tür stehen. Das ist also kein Grund mehr für ein eigenes Auto. Dann gibt es noch das Bedürfnis nach Sicherheit – das bekommen Sie ebenfalls von Didi und Uber. Nur eines kann heute noch kein Mobilitätsdienst leisten: Sie wollen auch das Gefühl haben, dass es Ihr Fahrzeug ist. Es soll mit dem eigenen Smartphone verbunden sein, die Musik soll drauf sein und so weiter. Das kann heute keiner. Wir adaptieren hier die Smartphone-Technologie: Wir haben eine Gesichtserkennung, die den Fahrer identifiziert und die gesamte User-Experience ist per Software konfigurierbar. Und weil alles aus Bildschirmen besteht, gibt es keine mechanischen Schaltelemente mehr und wir könne die Konfiguration exakt vom Telefon übertragen – seine Musik, seine Videos, seine Kontakte. Alles, was wir über die Vorlieben des Fahrers wissen, speichern wir in der Cloud. Und egal, in welchen Byton er sich auf der Welt setzt, wird sich das Auto wie sein eigenes anfühlen. Und das ist aus meiner Sicht der Durchbruch für Shared Mobility. Ich habe schnellen Zugriff auf ein Produkt einer bestimmten Marke, die gut aussieht und gewisse Eigenschaften hat, die ich bei einer Marke haben will. Und es ist meins, wenn ich mich reinsetze. In den nächsten fünf Jahre erwarte ich daher einen grossen Umbruch in Ballungsgebieten – ich rede jetzt nicht vom Voralpenland. Shared Mobility wird der Kern unseres Geschäftsmodells. In zehn Jahren werden wir mehr als die Hälfte unseres Geschäfts damit machen. Noch sind die Autos, die wir heute sehen, bezogen auf Shared Mobility immer noch ein Kompromiss.

*Wie meinen Sie das?*

Die Autos sind ja immer noch für Menschen gebaut, die noch kaufen. Da sind ja fünf Sitze drin. Die Leute



kaufen ein Auto mit fünf Sitzen, obwohl sie 80 Prozent der Zeit alleine drinsitzen – damit sie die dann haben für die seltenen Fälle, wenn sie sie mal brauchen. Ein Auto, speziell für den Zweck Shared Mobility gebaut, sieht anders aus. Bei 65 bis 70 Prozent der Fahrten bei Uber und Didi sitzt eine Person im Auto. Da ist es völliger Nonsense, mit einem Fünfsitzer durch die Gegend zu fahren.

*Aber Ihr erstes Byton-Modell hat doch fünf Sitze!*

Ja, genau – das ist sozusagen ein Hybrid, ein Übergangsmodell. Wir werden das Ding verkaufen an Leute, die fünf Sitze brauchen. Aber wir sind dabei, eine zweite Plattform zu konzipieren in unserem Future Lab in Los Angeles –, und das wird ein reines B2B-Modell. Das werden wir gar nicht mehr an individuelle Kunden verkaufen, sondern nur noch als Flotte betreiben – gegebenenfalls mit einem Partnerunternehmen als Joint Venture.

*Also wollen Sie selbst zum Shared-Mobility-Betreiber werden?*

Ja klar, denn da ist ja das Business. Und diese Autos sehen dann völlig anders aus. Die sind kleiner, es gibt ein Modul für den Fahrer, das optional ist – je nachdem, ob ein Computer steuert. Und für den Passagier haben Sie eine First-Class-Experience wie im Flugzeug. Und über einen Konfigurationswechsel kann man jemand zweiten reinnehmen. Die beiden sitzen dann nicht ganz so komfortabel wie einer alleine aber immer noch ganz anders als in heutigen Autos. Wir werden so ein Konzept wahrscheinlich bald bei einer grossen Ausstellung zeigen. ✨



Danke an t3n.de, die uns diese spannende Interview zur Verfügung stellten. t3n ist das Magazin und Netzwerk für digitale Pioniere, Early Adopter und Zukunftsmacher.

Mercedes-Benz G 350d // DIE EINZIG

# WAHRE G-KLASSE

Das ist die einzig wahre neue G-Klasse! Nicht die übermotorisierte AMG-Version und auch nicht der G 500 mit viel zu vielen Pferdestärken, mit denen beide nichts anfangen können. Weder im Gelände, noch auf Schweizer Strassen oder auf einer CO<sub>2</sub>-Bilanz. Wir sind die neue Sechszylinder-Diesel-G-Klasse gefahren.



// **Arnold Schwarzenegger** fuhr den ersten Puch G in Amerika. Seither ist der G einen langen Weg gereist. //

**D**ie wahren G-Klasse-Fans waren schon ein bisschen enttäuscht, als im Sommer zuerst die Spitzenversionen AMG 63 und G 500 präsentiert wurden. Marketingstrategisch sicher ein kluger Schachzug, aber ein Affront gegenüber den treuen G-Klasse-Kunden, die die inneren Werte des Offroad-Altmeisters zu schätzen wissen. Und vom Bling-Bling genauso wenig halten wie die Mercedes-Ingenieure, die die G-Klasse konzipiert haben.

**SPÄTESTENS SEIT** den "Kardashians" spinnen die Celebrities und Mächtigen dieser Welt auf die Offroad-Ikone, die ihre Karriere vor ziemlich genau 40 Jahren bei Steyr in Graz/Österreich begann – auf Drängen des damaligen Schahs von Persien, Mohammed Reza Pahlavi, dem anfangs der 70er Jahre bis zu 18 Prozent der Daimler-Benz-Aktien gehörten. Der Schah wollte einen Wagen für die iranische Grenzpatrouille und ein Jagd-Fahrzeug für sich selbst. Just zur Premiere des Daimler-Puchs

wurde der Schah gestürzt. Vater des Promi-Hypes in den USA ist übrigens Arnold Schwarzenegger himself: Er fuhr den ersten Puch G in Amerika.

**DAMALS WIE HEUTE** ist die G-Klasse aber ein 100-prozentiges Offroad-Fahrzeug, das sich vom Glanz und Glamour der Prominenten nicht verführen lässt, sondern im Kern ein Naturbursche ist, der Wüsten, Flüsse, ja sogar Berge bezwingen kann. Aber immerhin ist die G-Klasse mittlerweile so kultiviert, dass heute auch feine Damen damit zurechtkommen.

**WAS VON AUSSEN AUSSIEHT** wie ein Ferienhaus auf Rädern, fühlt sich drinnen eher an wie eine Luxus-Mansardenwohnung. Den traditionell eher kleinen Fahrer- und Beifahrerraum trennt der breite Mittelkanaltunnel. Auch hinten wird kein Platz verschwendet, kein Wunder steuert sogar Vladimir Putin seine gepanzerte G-Klasse selbst. Wie das wohl Kim Kardashian mit ihrem XXL-Fudi macht?



// Alle für die **Emissionsminderungen** relevanten Komponenten sind direkt am Motor verbaut. //

**AUCH WENN DIE G-KLASSE** bei den grünen Politikern das Image eines Kohlekraftwerks in Simbabwe hat, ist der neue G 350 d effizienter denn je und verbraucht kombiniert gerade mal 9,6 Liter auf 100 Kilometer. 2,4 Tonnen unter 10 Liter? Ein High-Five auf die Ingenieure. Und grad noch eins für die Leistung des neuen Rei-

hen-Sechszylinder-Diesel: 286 PS mit einem maximalen Drehmoment von 600 Newtonmetern: das ist der stärkste "G" aller Zeiten.

**WIE ES DEN INGENIEUREN** gelungen ist, noch mehr Leistung bei geringerem Verbrauch herauszuholen? Okay, jetzt wird es technisch: Alle für die effiziente Emissionsminderung relevanten Komponenten sind direkt am Motor verbaut. Dies trägt zu einer schnelleren Funktionsfähigkeit des Katalysators und des Dieselpartikelfilters bei. Dank des integrierten Technologieansatzes aus dem neuem Stufenmulden-Brennverfahren, dynamischer Mehrwege-Abgasrückführung und motornaher Abgasnachbehandlung ist ein nochmals reduzierter Verbrauch bei niedrigen Emissionen möglich. Denn durch die motornah isolierte Anordnung hat die Abgasnachbehandlung einen geringen Wärmeverlust und damit günstigste Arbeitsbedingungen.

**FÜR DIE KRAFTÜBERTRAGUNG** wurde das Wandler-Automatikgetriebe 9G-Tronic speziell auf die Anforderungen des Urgesteins abgestimmt. Durch die eigenständige Software-Applikation konnten die Entwickler die Schalt- und Reaktionszeiten des 9-Gang-Getriebes verkürzen und effizienter machen. Für die G-Klasse wurde die neue Vorderachskonstruktion so robust ausgelegt, dass die Offroad-Performance und -Fähigkeiten des Vorgängers nochmals bei Weitem übertroffen werden. So sind die Komponenten der Doppelquerlenker-Vorderachse ohne Fahrschemel direkt am Leiterraahmen befestigt. Die Anbindungspunkte am Rahmen des unteren Querlenkers in Z-Richtung wurden so weit wie möglich oben positioniert.

**DIE G-KLASSE WOLLTE** immer nur eines sein: das beste Fahrzeug im harten Offroad-Einsatz, sonst nichts. Mittlerweile ist aber auch

der Komfort den Ansprüchen der Klientel gerecht geworden. Hier machte Mercedes-Benz im Vergleich zu den Ur-Modellen doch einige Kompromisse. Nicht aber bei der Offroad-Technologie und den so verbesserten Fahreigenschaften, dass man das Gefühl hat, man fahre einen Kleinwagen. Zwar merkt man bei ordentlicher Geschwindigkeit in den Kurven das Gewicht und die Dimensionen des Klotzes, staunt aber Bauklötze, wie die Mercedes-Ingenieure die On-Road-Performance der G-Klasse so gut hinbekommen konnten.

**DAMIT MAN** obsovielschwäbischsteirischer Effizienz und Kraft nicht aus den Sitzen geworfen wird, hat auch die neue G-Klasse dieses Multikontursitz-Seitenhalte-Dings, was sich beim Fahren automatisch aufbläst und nach dem Ablegen der „braucht-es-das-wirklich“-Skepsis als extrem angenehm erweist. Ebenso die im gefahrenen Modell

enthaltenen Massage-Sitze, die ihren Namen wirklich verdienen.

**BEREITS AB WERK** verfügt der G 350 d über eine umfassende Serienausstattung. Zum Beispiel das hochwertige Interieur mit Ledersitzen, mit Leder bezogene Instrumententafel und offeneren Holzapplikationen. Da die G-Klasse nahezu komplett in Handarbeit in Graz produziert wird, ergeben sich unzählige Optionen, um den G 350 d ganz nach eigenem Geschmack zu individualisieren. Die Produktion einer einzelnen G-Klasse dauert so auch mindestens 100 Stunden. Bei all dem neuen Luxus und Komfort in der Holz-G-Klasse darf man Eines nicht vergessen: es handelt sich beim Mercedes-G 350d um ein Fahrzeug, das auch von der besten Armee der Welt eingesetzt wird. Nein, nicht der iranischen, sondern der Schweizer Armee. ✖

// **WARUM:** der Diesel reicht völlig aus und ist so effizient wie noch nie.

// **WARUM NICHT:** zu wenig Platz, der hohe Preis.

// **WAS SONST:** für noch mehr Power halt doch den G 500.

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

**G 350d:** 3-Liter-V6-Diesel, **210 kW/286 PS**, maximales Drehmoment: **600 Nm** bei 1.200–3.200 U/min, 9-Gang-Automatikgetriebe, Allradantrieb, Vmax: **199 km/h**, 0–100 km/h: **7,4 s**, Durchschnittsverbrauch: **11,5 l/100 km**, CO<sub>2</sub>-Ausstoß: **253–259 g/km**, Abgasnorm: **Euro 6d-temp**, Effizienzklasse: E, Preis: k.A.

# TARRACO CARAMBA

// DAS NEUE  
SEAT-FLAGGSCHIFF  
Seat Tarraco



Seats SUV-Offensive Nummer 3 ist zugleich die neue Marken-Nummer 1. Hält der Seat Tarraco was er verspricht? Eine erste Ausfahrt in seiner Heimat, der Provinz von Barcelona, gibt Aufschluss.

**D**ie sanfte Herbst-Sonne Kataloniens funkelt im grünen Lack (Camouflage Green), während der Montserrat (Berg bei Barcelona) bizarre Schatten auf die wohl modellierte Motorhaube wirft: Das also ist das Flaggship der spanischen Marke. Auf den ersten Blick sieht der Seat Tarraco schon mal sehr gut aus.

**DAS DRITTE SUV** aus dem Hause Seat ist zugleich die Blaupause für die neue Designsprache der kommenden Seat Modelle. Und diese spricht deutsch. Zumindest sind viele Teile schon aus anderen Modellen aus der Volkswagengruppe bekannt. Der Seat Tarraco basiert auf dem Modularen-Quer-Baukasten(MQB)-A und Long-Wheel-Base (LWB)-Plattform und ist eng verwandt mit dem VW Tiguan Allspace sowie dem Skoda Kodiaq – unschwer auch an den vielen versteckten kleinen Konzern-Logos zu erkennen.

**AM ENDE IST DER** Seat Tarraco so spanisch wie Marc-André ter Stegen, der deutsche Torhüter vom FC Barcelona. Der Tarraco

wurde zwar von Seat entworfen, aber gebaut wird er in Good Old Wolfsburg. Der bis zu Siebenplätzer wirkt trotz seiner formalen Grösse von 4,74 Meter Länge, 1,84 Meter Breite und 1,66 Meter Höhe eher schnittig, denn klobig. Die langen Tür-Linien betonen die Eleganz, die zugespitzte Front die Sportlichkeit und die zackigen 100 Prozent LED-Leuchten zeugen von einer Entschlossenheit, die künftig auch in anderen Seat-Modellen zu sehen sein wird.

**DIE ENTSCHEIDUNG** für die Testfahrt zwischen dem 2,0-TDI (150 KW/190 PS) und dem 2,0-TSI (150 KW/190 PS) den Diesel zu wählen, stellt sich im Nachhinein als die schlechtere Variante dar. Zwar versprechen die 190 PS eine durchaus flotte Fahrt. Doch wenn die Grundeinstellung des Testfahrzeuges bereits auf Sport-Modus programmiert ist, sollte ein Auto-Journalist stutzig werden. Und wählt darum erstmal den "Eco"-Modus.

**// WARUM:** weil es ein SUV mit viel Platz und Variabilität ist.  
**// WARUM NICHT:** weil der Alhambra weiterhin das bessere Familienauto ist.  
**// WAS SONST:** Skoda Kodiaq, Nissan X-Trail, Hyundai Grand Santa Fe oder Mitsubishi Outlander



**AN DER TANKSTELLE** bedeutet das: weniger Diesel für mehr Kilometer. Auf der Strasse: Cruisen ohne Ambitionen. Beim Diesel fällt dieser Fahrmodus gar sparsam aus. Selbst wenn man will, kommt man im Eco-Modus nicht vom Fleck. Der Antrieb kommt erst mit so viel Verzögerung, dass man zwischen Gas geben und Tempo erhalten genug Zeit hat, über das Sein und Nicht-Sein des Lebens nachzudenken.

Dreht man den Modus-Schalter auf „Sport“, bringt der Tarraco das Blut zum kochen. Dann zieht der grosse Spanier ab wie seine kleineren sportlichen „Hermanos“. Es scheint, als fallen sämtliche Kilos und Zentimeter ab, wenn man „Gutzi“ gibt. Sogar in engen Kurven bockt der Tarraco nicht, sondern zieht elegant durch wie ein Flamenco-Tänzer. Natürlich merkt man das Eigengewicht, das vor allem beim Abwärtsfahren schiebt, aber vom Dynamic Chassis Control Vorbildlich aufgefangen wird.

**DER BENZINER HÄNGT** im Gegensatz zur Diesel-Variante schon im Normalmodus leidenschaftlicher am Gas oder zumindest so agil, dass man nicht zum Verkehrshindernis wird. Der 2-Liter-Benziner ist insgesamt nicht nur sehr viel lauffähiger als sein gedieselter Bruder sondern auch in der Akustik. Für ein am Premiumsegment kratzendes SUV sind die Motorengeräusche beim Diesel einen Tick zu laut.

Auch wenn der Tarraco erstaunlich leicht und kompakt wirkt, ist er dennoch ein ausgewachsenes SUV inklusive aller Vorteile. Und dazu gehört ganz klar die Möglichkeit, damit auch auf unbefestigten Pfaden fahren zu können. Zumindest in der grösseren Motorisierung. Beim ebenfalls angebotenen 1.5-Diesel mit 150 PS gibt es nur Vorderradantrieb.

**ENTSCHEIDET MAN SICH** aber für eine Version mit Allradantrieb, unterstützen im Gelände

**// TECHNISCHE DATEN**

Fünftüriges, fünf- bis siebensitziges SUV, Länge: **4,74 Meter**, Breite: **1,84 Meter**, Höhe: **1,66 Meter**, Radstand: **2,79 Meter**, Kofferraum: **700–1'920 Liter**

**2.0 TDI:** 2-Liter-Vierzylinder-Diesel, **140 kW/190 PS, 400 Nm**, 7-Gang DSG, Allradantrieb, 0–100 km/h: **8,0 s**, Vmax: **210 km/h** Normverbrauch: **7,0–7,9 l/100 km**, CO<sub>2</sub>-Ausstoss: **183–200 g/km**, Abgasnorm: **Euro 6**, Effizienzklasse: k.A., Preis: ab **CHF 47'550**

das Offroad-Fahrprogramm, inklusive Bergabfahrhilfe oder 360-Grad-Kameraübersicht mit Vogelperspektive und Detailansicht. Obwohl auch der Seat Tarraco im Normalfall wohl nie abseits der Strasse gefahren wird, schlägt er sich auch auf anspruchsvolleren Geländepassagen ziemlich wacker. Wacker geschlagen hat es aber auch uns auf der Testfahrt, nämlich nach vorne, als plötzlich – wie aus dem Nichts – der Tarraco ei-

nen auf störrischen Stier machte und eine Notbremsung hinlegte. Keine Ahnung warum. Es befand sich weder ein Velofahrer noch ein Fussgänger auf der freien Autobahn. Das darf natürlich nicht passieren und man erklärte uns, dass es sich bei den Testfahrzeugen noch um Vorserienmodelle handelt. Okay, aber zum Glück war keiner hinter uns. Neben diesem noch etwas aus der Reihe tanzenden Pre-Crash-Assist gibt es ausserdem serienmässig Spurhalteassistent, City-Notbremse mit Radfahrer- und Fussgänger-Erkennung. Optional erhältlich sind Totwinkelwarner, Verkehrszeichenerkennung, Stauassistent und Abstandstempomat.

**DER TARRACO IST** mit virtuellem Cockpit lieferbar, wo die fahrrelevanten Informationen auf einem 10,25-Zoll-Display hinter dem Lenkrad angezeigt werden. Der 8-Zoll-Bildschirm des Infotainmentsystems funktioniert auch

mittels Gestensteuerung. Allerdings erkennt die Gestensteuerung nicht einen gestreckten Mittelfinger bei einem schlechten Song – er will weggewischt werden.

**GEBAUT AUF DEM** langen Radstand des VW-Baukastens, bietet der Tarraco innen auf den ersten beiden Sitzreihen ein üppiges Platzangebot. Die 2. Sitzreihe lässt sich nicht nur um bis zu 23 Zentimeter nach hinten verschieben, sondern ist auch beheizt. Der Zustieg zur optionalen dritten Reihe sowie das Platzangebot dort sind allerdings recht beengend. Der Stauraum variiert von 700 bis 1'775 Liter, in der fünfsitzigen Ausführung sind es 760 bis 1'920 Liter. Dank der umklappbaren Lehne des Beifahrersitzes lassen sich in den Kofferraum bis zu 2,73 Meter lange Gegenstände einladen.

**ZUNÄCHST STEHEN** vier Motoren zur Wahl. Basisbenziner ist ein

1.5 TSI mit 110 kW/150 PS, Frontantrieb und Handschaltgetriebe. Alternativ gibt es den 2,0-Liter-Turbobenziner mit 150 kW/190 PS in Zwangskombination mit Allradantrieb und DSG. Ebenfalls nur in dieser Kombination ist der unsere gefahrene Topdiesel erhältlich. Sowohl mit Front- oder Allradantrieb, Handschaltgetriebe oder DSG ist der gleich grosse Basisdiesel mit 110 kW/150 PS zu haben. Zu haben ist der Tarraco in der Basisversion unter 40'000 Franken.

**ZUM MARKTSTART** im Februar 2019 steht ausserdem ein 2,0-Liter-Diesel mit 110 kW/150 PS und ein gleich grosser Turbobenziner mit 140 kW/190 PS zur Wahl. Während Allrad und DSG für den grossen Benziner obligatorisch sind, ist der 4x4 für den Basisdiesel eine Option. 2020 plant Seat zudem eine Plug-in-Hybridversion mit rund 210 PS, 400 Newtonmetern und 50 Kilometern elektrischer Reichweite. ❀

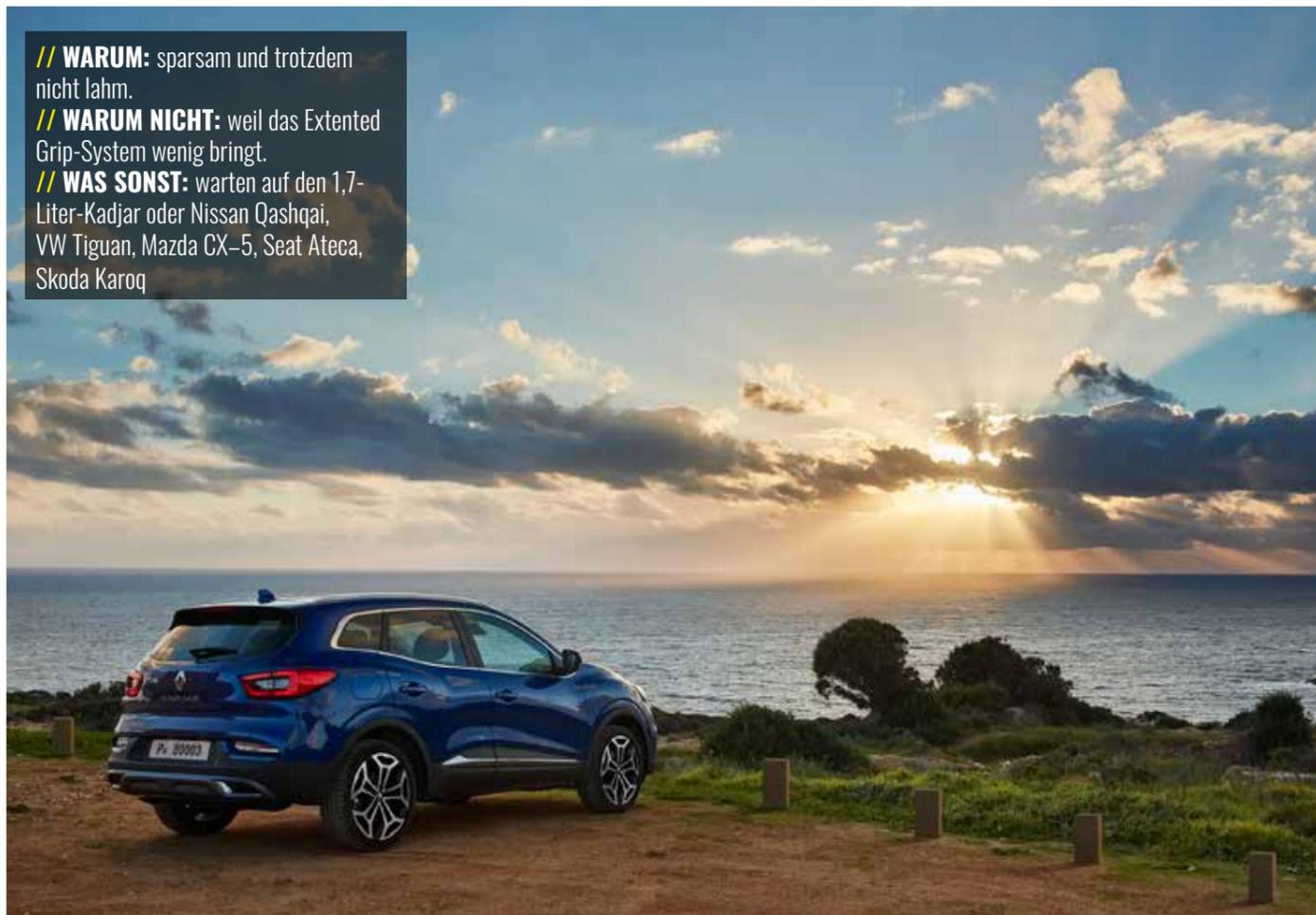
Renault Kadjar  
**FACELIFT**  
**FÜR DEN NEUEN**

Die besten Schönheitsoperationen sind diejenigen, die man auf den ersten Blick nicht sieht.



**N**ach weltweit über 450'000 verkauften Renault Kadjar kommt 2019 die überarbeitete Version auf den Markt. Wir haben das neue Renault-SUV bereits gefahren und sind erstaunt über die Entspannung, mit der die neuen Motoren arbeiten. Aber auch, wie laut der Blinker tickt. **DIE BESTEN** Schönheitsoperationen sind diejenigen, die man

**// WARUM:** sparsam und trotzdem nicht lahm.  
**// WARUM NICHT:** weil das Extended Grip-System wenig bringt.  
**// WAS SONST:** warten auf den 1,7-Liter-Kadjar oder Nissan Qashqai, VW Tiguan, Mazda CX-5, Seat Ateca, Skoda Karoq



auf den ersten Blick nicht sieht. Tatsächlich muss man beim neuen Renault Kadjar zweimal hinschauen, um die Änderungen der Aussenhaut zu sehen. Aber unter uns: Der Renault Kadjar sieht so gefällig aus, da muss nichts gross verändert werden. Ein bisschen Kosmetik hier, ein bisschen Make-up da: So wurde der Kühlergrill verbreitert und der Stossfänger hat mehr Lackanteile, was ihn eleganter wirken lässt. Das auffallendste ist der neue Voll-LED-Look vorne und hinten. Und auf dem Dach gibt es eine moderne Hai-fischantenne für besseren Radio- und GPS-Empfang. Was bleibt, ist der überlaut tickende Blinker. Warum?

**DIE ÄNDERUNGEN** im Innern sind auch nicht sehr gravierend. Es gibt neue Getränkehalter zwischen den Sitzen, eine überarbeitete Klimabedienung und ein in die Mittelkonsole eingelassenes 7-Zoll-Infotainment-Touchscreen.

Für die hinteren Plätze gibt es zusätzliche Lüftungsdüsen und zwei USB-Anschlüsse. Die Sitze lassen sich natürlich auch umklappen und machen aus dem 470 Liter Kofferraum einen Stauraum mit 1478 Liter Fassungsvermögen. Bei umgeklapptem Beifahrersitz lässt sich sogar sperrige Langware (bis 2,5 Meter) transportieren. Manchmal kommt es ja auf jeden Zentimeter an. Auch die Sitze wurden überarbeitet – sehr bequem – nichts zu meckern, ob mit oder ohne sichtbaren Nähten, wie bei der Top-Version "Black Edition", die zusätzliche schwarze Applikationen und schnittige 19-Zoll-Felgen hat.

**NATÜRLICH HAT** der Kadjar auch die neueste Generation von Fahrerassistenten an Bord. Zum Beispiel Easy Park Assist für das halbautomatische Parkieren, AEBS City und Inter-Urban (Automatische Notbremsung), Forward Collision Warning, Lane Departure Warning

#### // TECHNISCHE DATEN

Fünftüriges, fünfsitziges Kompakt-SUV, Länge: **4,49 Meter**, Breite: **1,84 Meter**, Höhe: **1,61 Meter**, Radstand: **2,56 Meter**, Kofferraum: **472 - 1'478 Liter**

**Blue dCi 170 AWD:** Der 1,7-Liter Dieselmotor mit 150 PS und einem Drehmoment von 340 Nm, der die 4x4-Version antreiben wird, folgt erst im Frühjahr. Details folgen sobald bekannt auf [4x4Schweiz.ch](http://4x4Schweiz.ch)

und Toterwinkelassistent. Dazu gibt es die Overspeed Prevention, die neu einen Abgleich mit GPS-Daten und den echten Verkehrsschilder macht, welche die Kamera in Echtzeit liest.

**DIE GRÖSSTEN** Neuerungen stecken aber unter der Haube. Der Fokus lag bei der Renovierung des beliebten Renault-SUV klar auf der neuen und effizienter-

en Motorenpalette, die Euro-6d-Temp-tauglich gemacht wurde. Die bisherigen Turbo-Benziner hat man durch einen aufgeladenen 1,3-Liter-Vierzylinder ersetzt, der 40'000 Stunden auf dem Motorenprüfstand getestet wurde. Die Leistung in der Basis-Version: 140 PS, in der Top-Version 160 PS. Dabei darf man keine Sprint-Rekorde erwarten, aber die neuen Motoren sind auch nicht auf Performance ausgelegt, sondern auf Effizienz. In beiden Varianten werden weniger als sechs Liter auf hundert Kilometer angegeben und beschleunigen trotzdem um die 10 Sekunden von 0 auf 100 km/h. Schluss ist knapp über 200 km/h. Der SCR-Kat-gereinigte Diesel ist vorerst nur mit einem 1,5-Liter-Vierzylinder mit 115 PS und 260 Newtonmeter Drehmoment, erhältlich. Der Normverbrauch hierfür: 4,4 Liter. Allez Gilet Jaune? Leider nicht. Der Renault Kadjar wird im spanischen Werk Palencia und in China gebaut.

**ABER BLEIBEN WIR** beim Kern des SUV. Die zusammen mit Daimler entwickelten Motoren gibt es mit Sechsgang-Handschriftung, die Benziner auch als Automatik mit siebenstufigem Doppelkupplungsgetriebe, das aber leider nicht so zackig schaltet, wie es ein ungeduldiger Zürcher erwartet. Auch der Durchzug ist verhalten er als beim Gänger. Aber wir brauchen sowieso nicht länger über diese Motorenvarianten zu sprechen, denn diese gibt es ohnehin nur mit 4x2-Antrieb und Extended Grip-System, die das Antriebsmoment an den Vorderrädern über Bremseingriffe regelt. Unter Experten: keine gute Lösung. Im weichen Gelände ist das auf der Strasse weiche Fahrwerk zu hart und scharft und schiebt wie ein normaler Frontriebler.

**DER STÄRKERE** 1,7-Liter Dieselmotor mit 150 PS und einem Drehmoment von 340 Nm folgt erst im Frühjahr. Und dieser wird dann

auch die 4x4-Variante antreiben. Wir haben ihn schon jetzt durch Matsch, Sand und Buckelpiste fahren können und sind überrascht, wie präzise und kräftig er ins "Gras beißt" und den Vorwärtstrieb sucht. Selbst mit Strassenbereifung wühlt er sich durch eine Watttiefe von bis zu 35 Zentimeter und kann dank seiner Bodenfreiheit von 20 Zentimeter auch den einen oder anderen Stein nehmen. Mit dem Böschungswinkel von 18° vorne und 28° wird es allerdings ein bisschen knapp für schweres Gelände. Den Offroader gibt es in zwei Offroad-Modi: Automatisch und "Lock". Bei "Lock" wird die Untersetzung aktiv, mit der man bis zu 40 km/h durchs Unterholz fräsen kann. Darüber schaltet sich die Untersetzung automatisch aus. Technische Details entnehme man dem Nissan Qashqai 4x4, der unterm Blechkleid baugleich ist und damit die ganze 4x4-Kompetenz von Nissan an Bord hat. Unter Experten: eine sehr gute Lösung. ✨



Ford Edge // **SCHÖNER  
LAUER  
NELLER**

Das grösste in Europa erhältliche SUV von Ford soll die Freunde der Hochbeiner ebenso begeistern wie Limousinen- und Van-Kunden. Nach seiner Runderneuerung kommt der 4,83 Meter lange Edge dem Ziel etwas näher – und verzichtet doch darauf, manch möglichen Premium-Konkurrenten anzugreifen.



**E**in Raumriese nach Van-Art ist der Edge auch weiterhin nicht. Aber im Inneren findet sich durchaus ausreichend Platz in Länge, Höhe und vor allem Breite für die Normalfamilie. Bis zu 1847 Liter Laderaum sind natürlich auch ein Wort. Substanziell begeistert der Edge durch seine sehr ausgewogene Federung, die mit den besten der Klasse mithalten kann. Und auch im Inneren zeigen sich nicht nur in der exklusiven Vignale-Version deutliche Material-Aufwertungen, die auch preissensiblere Premium-Käufer anlocken könnten.

#### DAS WOHLIGE UMSORGEN

auf langen Strecken ist nicht nur dank beheiztem, belüfteten und äusserst bequemen Gestühls oder einer aktiven Geräuschunterdrückung über die Lautsprecher (sogenanntes „noise canceling“) eine Domäne des Edge. Bei Sicherheits- und Assistenz-Systemen bietet der Ford nun so

ziemlich alles, was derzeit auch in deutlich teureren Top-Modellen der Konkurrenz möglich ist: Von LED-Scheinwerfern (auf Wunsch adaptiv) und Gurt-Airbag hinten, über den Staupilot, Ausweich-Helfer, Querverkehrswarner für das rückwärts Ausparken bis zur Multikollisionsbremse, die das Fahrzeug nach einem Unfall zum Stehen bringt, ist alles dabei.

**AUF VERSCHNEITEN** Strassen und im Gelände bietet der Edge dazu die Extra-Portion Souveränität, ein verbesserter Allradantrieb ist stets Standard. Das „Total Traction System“ misst permanent die Haftung der Reifen auf der Strassenoberfläche und sorgt dann variabel für den optimalen Drehmomentübergang zwischen den vier Rädern. Wird es nicht gebraucht, schaltet sich das gesamte System weitgehend ab, so dass fast gar keine dafür nötige Mechanik mehr mitläuft. Das soll das SUV noch mal sparsamer

#### // TECHNISCHE DATEN

SUV der Oberen Mittelklasse, Länge: **4,83 Meter**, Breite: **1,93 Meter**, Höhe: **1,74 Meter**, Radstand: **2,85 Meter**, Kofferraum: **602–1'847 Liter**

**2.0 TDCi 190 PS:** 2-Liter-Vierzylinder-Diesel, **140 kW/190 PS, 400 Nm** bei 2.000–3.000 U/min, 6-Gang-Handschaltung, Allradantrieb, 0–100 km/h: **10,4 s**, Vmax: **203 km/h** Durchschnittsverbrauch: **6,0 l/100 km**, CO<sub>2</sub>-Ausstoss: **156 g/km**, Abgasnorm: **Euro 6d-temp**, Effizienzklasse: A, Preis: ab **CHF 46'900**

**2.0 TDCi 238 PS:** 2-Liter-Vierzylinder-Biturbo-Diesel, **175 kW/238 PS, 500 Nm** bei 2.000 U/min, 8-Gang-Automat, Allradantrieb, 0–100 km/h: **9,6 s**, Vmax: **216 km/h** Durchschnittsverbrauch: **6,7 l/100 km**, CO<sub>2</sub>-Ausstoss: **175 g/km**, Abgasnorm: **Euro 6d-temp**, Effizienzklasse: B, Preis: ab **CHF 57'800**

machen. Durchschnittlich 6,7 Liter auf 100 Kilometer versprechen die Macher des grossen Diesel.

#### EINE GROSSE VERBESSERUNG

zum Vorgänger ist auch die neue Achtgang-Automatik des grossen Biturbo-Diesel. Sie schaltet wesentlich weicher als das bisher montierte Sechsgang-DSG und vermittelt so mehr Limousinen-Flair. Der Drehwahlschalter des Automaten schafft zudem Platz in der Mittelkonsole – etwa für den Zugriff auf das drahtlose Ladegerät. ✨

// **WARUM:** viel Komfort, Sicherheit und Platz.

// **WARUM NICHT:** weil Diesel nicht alles sind.

// **WAS SONST:** BMW X5, Peugeot 5008, Jaguar F-Pace oder Kia Sorento



Invasion der  
Elektro-Pick-Ups

// // DIE NEUE

# AUF LUST LASTER

Eine Ikone des American Way of Drive ist der Pick-up. In manchen Gegenden der USA ist er so allgegenwärtig wie bei uns normale Kleinwagen.



In Grösse und Spritverbrauch variieren diese von L bis XXL, was der Gattung nicht ganz zu Unrecht ein Image als Klimakiller eingebracht hat. Doch die Dinos können auch anders, zumindest wenn es nach dem Willen einiger Start-ups geht. Mittlerweile sind eine Reihe Newcomer angetreten, den Pick-up mit Hilfe von E-Antrieben bei Klimaschützern salonfähiger zu machen. Einige der angekündigten Modelle protzen dabei mit gigantischen Reichweiten und hohen Fahrleistungen.

**JÜNGSTES BEISPIEL IST DER** Ende November auf der Los Angeles Auto Show enthüllte Rivian R1T, der nicht nur mit elegantem Design, sondern gleich noch mit einer grossen 180-kWh-Batterie beeindruckt. Zum Vergleich: Im frisch gestarteten Kompakt-SUV e-Niro erlaubt ein 64-kWh-Akku über 450 Kilometer WLTP-Reichweite. Beim Rivian sollen trotz einer fast dreimal grösseren Batterie allerdings nur 650 Kilometer drin sein. Im Gegenzug bietet das Trumm atemberaubende Fahrleistungen dank vier jeweils 147 kW/200 PS starker Motoren, die eine Sprintzeit in rund drei Sekunden sowie 200 km/h Höchstgeschwindigkeit erlauben. Darüber hinaus bietet der 5,50 Meter lange Allradler in seiner Fahrgastkabine bis zu sieben Sitzplätze. 800 Kilogramm Zuladung, eine offene Ladefläche, fünf Tonnen Anhängelast und sogar zwei geschlossene Kofferräume sind weitere Eckdaten, die nicht nur Landeier beeindrucken dürften. Rund 70'000 Dollar dürfte der RT1 kosten, wenn er denn in zwei bis drei Jahren auf den Markt kommt.

Atlis Motor XT



**OFTMALS DAUERT ES DOCH** etwas länger, als bei der Präsentation eines Prototypen euphorisch angekündigt. Ein Beispiel hierfür bietet das US-Unternehmen Workhorse, die 2017 ihren W-15 vorgestellt haben, dessen Marktstart weiterhin auf sich warten lässt. Im Vergleich zum Rivian kommt er optisch eher hemdsärmelig statt elegant daher. Das über sechs Meter lange Arbeitstier bietet eine fünfsitzige Dop-

Sprint in unter sechs Sekunden erlauben. Da scheint der Preis von 48'000 Dollar durchaus günstig.

**WIEDERUM AUSSCHLIESSLICH** auf die Stromversorgung durch eine Batterie setzt das Start-up Bollinger mit seinem B2 Pick-up, von dem man meinen könnte, es handle sich um eine Neuauflage des Land Rover Defender. Als Besonderheit bietet das kauzige Arbeitstier eine offene Ladefläche, die sich in die Fahrgastkabine erweitern lässt. Die Zwischenwand ist den Transport auch längerer Gegenstände erleichtern kann. Zudem besteht die Möglichkeit, Gegenstände auf kompletter Fahrzeuglänge einzuladen, denn wo sonst bei Autos der Motor untergebracht wird, herrscht im B2 Pick-up gähnende Leere. Technische Daten zum Pick-up-Antrieb werden noch nicht verraten. Allerdings

hat Bollinger für die bereits vorgestellten SUV-Modelle B1 und B2 mehr als 600 PS und bis zu 120 kWh grosse Batterien für über 300 Kilometer Reichweite angekündigt. Angesichts der modularen Bauweise der Bollinger-Modelle dürfte auch der Pick-up mit ähnlich potenter E-Power antreten.

**DIE BISHER GENANNTEN START-UPS** haben jeweils schon echte Prototypen präsentiert, vom

Bollinger B2



// In die **nächsten Jahren** sollten mehrere E-Pick-Ups auf den Markt kommen. //

**EBENFALLS BIS 800 KILOMETER REICHWEITE** soll laut Elon Musk das Pick-up-Modell von Tesla bieten können. Ein konkretes Fahrzeug wurde bislang nicht vorgestellt, doch hat der Tesla-Chef via Twitter für kommendes Jahr einen Prototypen in Aussicht gestellt, der sich durch eine besonders futuristische Aussenoptik auszeichnen soll.

**WIEDERUM EINEN SCHRITT** weiter ist man beim kanadischen Unternehmen Havelaar aus Kanada. Das Start-up hat bereits 2017 einen Prototypen namens Bison vorgestellt, der mit eigenwillig gezeichneter, bulliger Front und einem Cockpit mit zwei riesigen Displays beeindruckt. Unter anderem soll sich Allradler durch gehobene Transporttalente und Geländekompetenz auszeichnen. Zwei Motoren mit zusammen 220 kW/299 PS erlauben eine Sprintzeit aus dem Stand auf Tempo 100 in rund sechs Sekunden. Drei Batteriepakete mit 40, 50 oder 90 kWh will man zur Wahl stellen. Der grosse Akku soll 300 Kilometer Reichweite ermöglichen. Bei Havelaar hofft man, bis 2020 eine serienreife Version entwickeln zu können, die dann 2021 zu einem Preis von rund 45'000 Dollar auf den Markt kommen könnte. ✨

geplanten Elektro-Pick-up der Firma Atlis Motor Vehicles gibt es hingegen bislang nur Computerzeichnungen. Anfang 2019 soll der XT genannte Stromer offiziell vorgestellt werden und bereits 2020 in den Markt kommen. Zunächst will man allerdings nur 100 Fahrzeuge für ausgewählte Kunden produzieren. Der Allradler soll bis zu 2,25 Tonnen Nutz- sowie eine hohe Anhängelast bieten. Der nicht näher spezifizierte Antrieb dürfte potent sein, denn der Sprint aus dem Stand auf 100 km/h soll weniger als fünf Sekunden dauern, maximal sind 190 km/h möglich. Geplant sind drei Batterieversionen für umgerechnet 480, 640 oder gar 800 Kilometer Reichweite. Die Preise sollen bei 45'000 Dollar starten.



Workhorse W-15

pelkabinen und eine üppig dimensionierte Ladefläche. Recht bescheiden fällt hingegen die Batterie aus, die nur 130 Kilometer Reichweite erlaubt. In den USA bräuchte man mit einer solchen Reichweite gar nicht antreten, wenn da nicht ein 1,5-Liter-BMW-Benziner als Range-Extender wäre, der im W-15 Strom für weitere 500 Kilometer generieren kann. Die Fahrleistungen wiederum sind ungewöhnlich für einen Pick-up, denn die 343 kW/466 PS sollen einen 100 km/h-



# OH DU SCHADENBRINGENDE WEIHNACHTZEIT

Wusstest du, dass bei einer Vollbremsung mit Tempo 50 ein 30 Kilogramm Christbaum schnell zum 750 Kilogramm schweren Wurfgegenstand wird?

// Wer Zeit sparen will, lässt sich den Baum **am besten nach Hause liefern.** //

**E**s ist jedes Jahr das Gleiche: Kaum ist der Samichlaus aus dem Haus, steht schon das Christchindli vor der Tür. Und inmitten der zahlreichen Firmenessen, Glühwein-Apéros und Wohltätigkeitsveranstaltungen, findet man fast keine Zeit für seine Weihnachtseinkäufe. Geschenke beschafft man sich deshalb in letzter Minute – genau wie den Weihnachtsbaum. Letzterer ist zwar meist schneller gefunden, werden beim Transport mit dem Auto aber gewisse Regeln missachtet, droht eine unerwartete Beschercung.

**DAS GRÖSSTE AUGENMERK** gilt einer guten Sicherung. Ein Gummiband zum Festzurren genügt deshalb nicht. Für die Befestigung am Dachträger braucht es deshalb robuste Spanngurten. Ragt die Ladung ausserdem mehr als einen Meter über das Heck, müssen Autofahrer das Baumende deutlich kennzeichnen. Daneben darf der Baum das Fahrzeug seitlich nicht überragen.

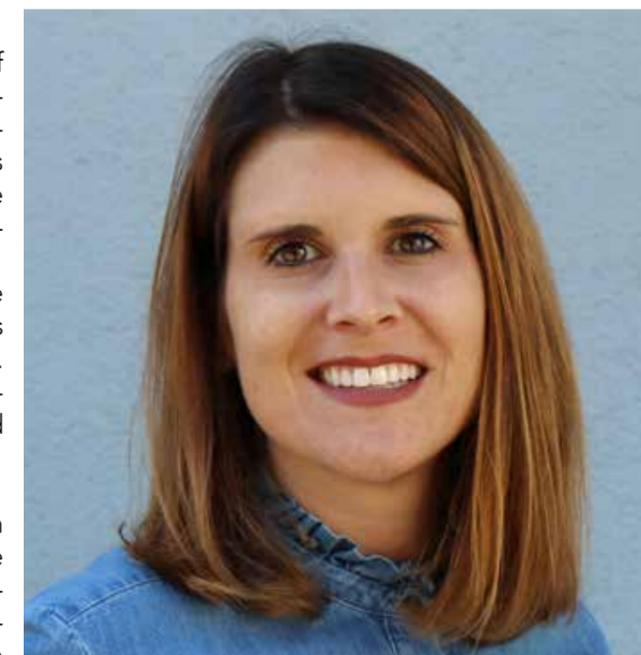
**BEFESTIGEN SOLLTE MAN DEN CHRISTBAUM** auf dem Dach mit der Spitze nach hinten. Ansonsten können Äste abreißen, oder der Baum kann herunterfallen. Und das hat Konsequenzen: Gemäss Art. 30 des Schweizer Strassenverkehrsgesetzes (SVG), muss die Ladung so angebracht werden, dass niemand gefährdet wird. Egal ob auf dem Dach oder im Fahrzeuginnern. Andernfalls beschäftigt sich das zuständige Statthalteramt mit der Sache und der Lenker muss mit einer hohen Busse oder einer Geldstrafe rechnen. Dasselbe gilt auch, wenn das mehr als ein Meter überhängenden Baumende nicht gekennzeichnet wird oder die Ladung die Sicht des Fahrers einschränkt.

**EINE KLEINERE TANNE** lässt sich bei umgeklappen Rücksitzen bequem im Kofferraum transportieren, die anschliessende Reinigung kann gut in Kauf genommen werden. Ein Gratistipp: Eine Decke im Kofferraum schützt vor Harz und abfallenden Nadeln. Von Letzterem hat der beliebteste Weihnachtsbaum von

Herrn und Frau Schweizer, die Nordmann-Tanne, im Schnitt übrigens 178'333. Doch auch wenn die Ladung komplett im Innern verschwindet, sollte man sie mit Spanngurten befestigen. Ein Brett zwischen Baumstamm und Rücksitz des Beifahrers macht die Fracht zusätzlich sicherer.

**LÄSST SICH DIE HECKKLAPPE** nicht ganz schliessen, befestigt man diese am besten mit einem Gummiband. Aus dem Kofferraum ragende Äste dürfen dabei das Kontrollschild oder die Rücklichter nicht verdecken. Ansonsten drohen Ordnungsbussen von 60 Franken.

**EIN SICHERER CHRISTBAUMTRANSPORT** beansprucht Zeit. Wer sich lieber vermehrt mit anfänglich genannte Adventsaktivitäten beschäftigt, lässt sich den Baum am besten ganz bequem nach Hause liefern – so steht einer schadenfreien Beschercung nichts im Wege. ✘



Andrea Auer, Mobilitätsexpertin beim Vergleichsportal «Comparis»

# AMAROK // ADVENTURE GUIDE

Im VW Amarok offroad  
durch die Schweiz und  
Europa: 30'000 Kilometer,  
16 Offroad-Trails, 1 Amarok.





**D**ie Suche nach den schönsten Offroad-Pisten führte das Team über 16 Stationen quer durch ganz Europa. Das Ergebnis ist eine Sammlung von 16 Trails, die manchmal herausfordernd, häufig überraschend oder einfach nur faszinierend sind. Aber allesamt sind legal befahrbar. Einer dieser Trails führt auch durch die Schweiz, im Val Schons nahe Andeer (Graubünden).

**DIE IDEE FÜR DIESES BUCH** war so einfach wie aufregend: mit einem ganz besonderen Amarok und einem festen Team Europa erkunden. Immer auf der Suche nach Pisten, die man befahren darf, die man bewältigen kann und die Lust auf mehr machen. Solche Strecken gibt es nicht an jeder Ecke, aber doch öfter, als man vielleicht annimmt. Die Basis bildete ein in leuchtendem Grün folierter Amarok mit serienmäßiger V6-Motorisierung, aufgerüstet mit Beleuchtung, Unterfahrschutz und Seilwinde. Ebenfalls an Bord: Kameras! Auf der grossen Europafahrt sind nicht nur Tausende Bilder entstanden, sondern auch spannendes Filmmaterial, das einen weiteren tiefen Einblick in die Abenteuer der Crew ermöglicht.

**ABSEITS BEFESTIGTER STRASSEN UND WEGE** zu fahren, verlangt einiges an Können, manchmal etwas Überwindung und natürlich viel Übung. Grundsätzlich gelten aber 2 wichtige Regeln: nicht alles was gefahren werden kann, musst du fahren. Und wenn du fährst, dann immer so schnell wie nötig und so langsam wie möglich.





Beim Blick in die Runde breitet sich tiefe Entspannung aus. Hügel, so weit das Auge reicht.

**IM VIERTEN AKT VON »WILHELM TELL«** würde jetzt Landvogt Gessler durch die hohle Gasse kommen. Aber Friedrich Schillers Drama ist datiert auf 1804, nicht auf das 21. Jahrhundert. Außerdem führt der schmale Pfad nicht nach Küsnacht, wie im berühmten Theaterstück um den Freiheitskämpfer, sondern nach Sufers. Und deswegen reitet auch kein unbeliebter Tyrann durch den Wald im Schams-Tal. Stattdessen knirscht Kies unter den Rädern des VW Amarok, der – unbehelligt von Hinterhalten – auf drei unterschiedlichen Offroad-Strecken rund um Andeer unterwegs ist. Sie führen durch verwunschene Wälder, entlang saftiger Almwiesen oder in die hochalpine Zone jenseits der Baumgrenze. Die Bandbreite reicht von gemütlich bis herausfordernd.

**DIE BERGE RINGS UM ANDEER** sind von einem Netz unbefestigter Wege durchzogen, die zu privaten Hütten führen, auf Almen auslaufen oder einfach im Nichts enden.

**Trail 1: Durch den Wald ins Hochtal**  
 Start: N 46° 35' 58.0" / O 9° 25' 10.7"  
 Ziel: N 46° 34' 20.3" / O 9° 22' 04.3"  
 Länge: ca. 7 km

**Beschaffenheit: Naturweg, teilweise steinig**

Der erste Trail führt zwischen Andeer und Sufers durch den Wald in ein Hochtal, in dem sich ausgedehnte Weiden erstrecken. Auf knapp 2'000 Metern Höhe

// Wer die Hektik des Alltags hinter sich lassen will, folgt im Val Schons einem der vielen Seitenwege. Dort warten **atemberaubende Ausblicke** – und jede Menge Idylle. //





weidet das Vieh im Frühjahr, bevor es hinauf auf die richtigen Almen geht.

Darin eingebettet: ein kleiner See. Im Westen ragen weiß die Splügener Kalkberge auf, die mit Teurhorn, Steilerhorn und den Pizzas d'Anarosa knapp 3'000 Meter erreichen. Durch das Hochtal schlängelt sich der Trail Richtung Süden, kurz vor Sufers taucht er wieder in den Wald ein. Dem VW Amarok begegnet eine Gruppe Mountainbiker, die im kleinen Gang bergauf keuchen. Sie wollen noch bis zur Hütte am Cufercalhorn auf 2'385 Meter strampeln.

**Trail 2: Hinauf auf eine Hochebene**  
 Start: N 46° 28' 53.8" / O 9° 27' 26.5"  
 Ziel: N 46° 28' 34.4" / O 9° 28' 08.9"  
 Länge: ca. 3 km  
 Beschaffenheit: steinig, teilweise grob

Etwa 20 Kilometer südlich von Andeer, direkt an der Grenze zu Italien, windet sich ein ganz anders gearter Trail hinauf auf eine Hochebene. Die Piste ist anspruchsvoller als im Wald von Andeer. Der Weg ist steinig, dennoch ohne Vierradantrieb befahrbar. Die Kehren sind so eng, dass dem VW Amarok das Rangieren gerade noch erspart bleibt. Aus Baumstämmen gezimmerte Lawenschutzgitter lassen die Gefahren erahnen, die das steile Gelände im Winter birgt. Trotz der Barrieren ist von den Hängen abgebrochenes Geröll auf der Fahrbahn verstreut und lässt an einigen Stellen kaum eine schmale Spur frei.

**// Still ruht der See:**  
 Oberhalb des spiegelglatten Lago di Lei schraubt sich die Schotterpiste den steilen Hang hinauf. Das Befahren ist grundsätzlich möglich, bedarf aber vorheriger Genehmigung durch die Gemeinde. //

Nun kreuzt Schmelzwasser den Pfad und fordert Vierradantrieb und Bodenfreiheit des VW Amarok.

Gleich danach versperren kleinere Steinhaufen den Weg. Trotz Kriechgang und Vorsicht am Lenkrad kratzt es hin und wieder an einer der Metallplatten unter dem Motor, Getriebe und Differenzialen. Der Trail endet oberhalb der Baumgrenze auf 2'200 Metern Höhe in Form einer Furgga, eines Passes. Dichter Wald versperrt die Weiterfahrt ins Nachbartal. Dort

Die Hütten und Ställe der sogenannten Maiensässe werden nicht mehr alle von den Bauern genutzt, einige wurden inzwischen zu Wochenendhäusern umfunktioniert.



# 10 Tipps für Offroad-Fahrspass

Grundsätzlich gelten 2 wichtige Regeln: nicht alles was gefahren werden kann, musst du fahren. Und wenn du fährst, dann immer so schnell wie nötig – so langsam wie möglich. Wir haben hier für dich 10 Tipps für sicheren Offroad-Fahrspass aus dem "AMAROK ADVENTURE GUIDE – OFFROAD IN EUROPA" zusammengestellt.

**1. Allrad auch im Kopf einschalten**  
Nicht nur das Auto, auch der Fahrer sollte auf das Gelände vorbereitet sein. Gut ist es, vor der Fahrt eine kurze Checkliste abzuarbeiten: Stimmen die Einstellungen des Fahrzeugs? Ist die Ausrüstung vollständig? Sind alle Sicherheitsvorkehrungen getroffen?

**2. Kenne dein Fahrzeug**  
Bevor es ins Gelände geht, lerne dein Fahrzeug kennen: Welche Systeme stehen dir zur Verfügung? Wie arbeiten sie? Und in welcher Situation nutzt du sie? Das ist bei jedem Geländewagentyp unterschiedlich. Informationen kannst du dem Handbuch des Wagens entnehmen.

**3. Sicherheit geht vor**  
Sicherheit beginnt schon mit dem Anschnallen. Im schlimmsten Fall kann das Auto kippen oder sich sogar überschlagen. Grundsätzlich gilt: Du solltest jederzeit gut abwägen, ob ein Manöver zu bewältigen ist.

**4. Fahren, ohne Spuren zu hinterlassen**  
Offroader sind Naturliebhaber. Deshalb: nur ausgewiesene Strecken nutzen, die auch für Offroad-Fahrzeuge freigegeben sind. Und wenn du deine Fahrweise dem Gelände anpasst und dich so schonend wie möglich mit deinem Fahrzeug bewegst, kannst du viele Schäden vermeiden. So werden die wenigen



Gebiete, die noch offen erreichbar sind, in einem guten Zustand erhalten.

**5. Laufen gehört dazu**  
Wer beim Wort Offroad nur ans Fahren denkt, wird eines Besseren belehrt. Während einer Tour ist man auch schon mal zu Fuss unterwegs. Nicht selten ist eine Situation aus dem Auto heraus schwierig einzuschätzen. Generell solltest du immer wieder aussteigen, um die Beschaffenheit des Weges vor dem Befahren zu begutachten.

**6. Kartenlesen ist unerlässlich**  
Bei der Navigation solltest du dich nie ausschliesslich auf das GPS verlassen. Auch Landkarten bleiben ein wichtiger Begleiter für Geländefahrten. Sie schaffen einen Gesamtüberblick über die Gegend, in der man unterwegs ist. Und wenn die Technik streikt, ist das Kartenlesen überlebenswichtig.

**7. Gute Vorbereitung ist der Schlüssel zum Erfolg**  
Unangenehme Überraschungen möchte man vermeiden. Deshalb ist ein Check-up des Wagens vor der Fahrt Pflicht. Sollte es trotzdem mal nicht weitergehen, muss das Fahrzeug schnell und sicher geborgen werden – eine Grundfähigkeit, die jeder Offroader beherrschen sollte.

**8. Sei ehrlich zu dir selbst**  
Nicht alle Strecken, die befahren werden können, müssen auch gefahren werden. Du solltest dich langsam an schwieriges Gelände herantasten und dich nicht zu waghalsigen Fahrmanövern provozieren lassen. Überprüfe dich immer wieder selbst, und höre auf dein Gefühl. Im Zweifel lieber umdrehen.

**9. Schone dein Material**  
Ein Defekt an der Technik ist oft nicht mit Bordmitteln zu reparieren. Im Gelände kann ein Materialschaden daher zum grossen Problem werden – vor allem dann, wenn das Auto nicht geortet werden kann. Spätestens hier ist das GPS ein Segen. Damit es gar nicht erst so weit kommt, solltest du deine Fahrweise an das Gelände anpassen.

**10. Lerne von den Profis**  
Gespräche mit erfahrenen Offroad-Profis können dir bei der ersten Einschätzung des Geländes helfen. Zur Vorbereitung ist es zudem empfehlenswert, an einem professionellen Offroad-Training der Volkswagen Driving Experience teilzunehmen. Dort vermitteln dir Experten das nötige Know-how für dein nächstes Abenteuer.



führt eine Strasse nach Juf, eine der höchstgelegenen Siedlungen Europas (2'126 Meter). Vielleicht ein anderes Mal. Jetzt schweift der Blick zurück zur imposanten Staumauer und zur spiegelnden Wasseroberfläche des Lago di Lei.

Furgga und Piz sind zwei Begriffe, die auf die historischen Wurzeln dieses Teils der Schweiz verweisen. Im Val Schons ist Rätoromanisch die Ursprache. Davon zeugen in Andeer zahlreiche Inschriften auf Häusern, Ortsnamen oder Bezeichnungen auf Wegweisern

**Trail 3: Auch die Bergflanke im Osten Schams-Tals hält einen Trail bereit**

Start: N 46° 36' 55.5" / O 9° 26' 29.6"

Ziel: N 46° 36' 31.1" / O 9° 28' 00.8"

Länge: ca. 7 km

Beschaffenheit: Naturweg, teilweise steinig

Ausgehend vom Ort Pignia klettert er durch den Wald zunächst auf knapp 2'000 Meter bis zu den zwei Dutzend Häusern des Maiensässes Bavugls. Ausserhalb der Siedlung wechselt die Landschaft schlagartig. Statt Bäumen säumen nun Almwiesen den Weg. Dann versickert die Piste im Gras – um die Natur unberührt zu lassen, bleibt nur noch die Option Umdrehen. Nicht, ohne zuvor die Fernsicht zu geniessen: hinunter zum mehr als 1'000 Meter tiefer liegenden Andeer und den Hinterrhein entlang nach Norden, bei schönem Wetter bis Domleschg.

Auf dem Rückweg dämmert es langsam im Val

**// Trotz der Barrieren**  
ist von den Hängen abgebrochenes Geröll auf dem Weg verstreut und lässt an einigen Stellen kaum eine schmale Spur frei. //

Schons, die untergehende Sonne wirft Farbe auf die umliegenden Berge. Der beinahe schon dunkle Wald ist still und angenehm kühl. Boden und Steine bedeckt ein grüner Teppich aus Moos, die Nadelbäume rücken undurchdringlich dicht zusammen, der Pfad wird immer schmaler – wie in einem Märchenwald. Hinter der nächsten Biegung könnte Landvogt Gessler auf dem Pferd daher reiten. Rein theoretisch. ✨

Den Amarok Adventure Guide kann man entweder auf [4x4Schweiz.ch](http://4x4Schweiz.ch) gewinnen oder z.B. bei [OrellFüssli](http://OrellFüssli) unter der ISBN-Nr. 978-3-667-11524-9 bestellen.

Škoda-Special



Vaclav Klement und Vaclav Laurin, die beiden Unternehmensväter von Skoda.

# Die ŠKODA GESCHICHTE

Ein motorisiertes Velo oder ein Motorfahrrad?



## Von der Fahrradmanufaktur zum Motorrad-Champion



**K**eine Geschichte einer Automarke ist so bewegend wie die von Škoda. Zu Beginn des 20. Jahrhundert gehörte die Marke zu den innovativsten Autofabriken. Bis der Kommunismus das Zepter in Osteuropa übernahm. Doch hinter dem Eisernen Vorhang brummte der Pioniergeist weiter. Mit dem Volkswagen Konzern schreibt Škoda nun die erfolgreichste Ära der über 100-jährigen Geschichte.

### Am Anfang war das Rad

Alles begann mit einer Beschwerde des Buchhändlers Václav Klement im Jahr 1894. Er beschwerte sich ausführlich über die mangelhafte Haltbarkeit seines Fahrrads. Hochnäsiger wurde die Beschwerde vom Hersteller Seidel & Naumann zurückgewiesen, was ihn dazu bewegte, bessere Fahrräder zu bauen. Die zufällige Begegnung mit dem Schlosser Václav Laurin, der auf der Suche nach einer Velo-Werkstatt war, schuf den Grundstein für eine der erfolgreichsten Automobilfabriken Europas.

**AM 18. DEZEMBER 1895** gründeten Václav Laurin und Václav Klement in Mladá Boleslav (Böhmen) die Fahrradmanufaktur Laurin

& Klement. Ihr Velo – ganz im Zeichen der damals populären tschechischen Nationalbewegung "Slavia" genannt – verkaufte sich sehr gut. Nicht zuletzt wegen der hochwertigen Qualität. Schon nach kurzer Zeit beschäftigten Laurin & Klement 40 Mitarbeiter.

### Die schnellen Motorrad-Jahre

Wenn's läuft, dann läuft's: Angespornt vom Erfolg ihrer Fahrräder begannen Laurin & Klement 1899 mit der Herstellung von Motorrädern. Und zwar sehr erfolgreich, wie folgende Anekdote erzählt: 1901 schickten die Firmengründer den tschechischen Fahrer Narcis Podsedníček mit einem speziellen L&K-Motorrad ins Rennen Paris-Berlin. Sie hatten kaum das Geld für die Reifen und starteten klar als Underdog. Doch dann geschah das Unglaubliche: Podsedníček fuhr das 750 Meilen-Rennen so schnell, dass er Stunden früher ankam als seine Gegner. Zu früh, wie sich herausstellen sollte; in Berlin hatte man noch nicht mal die Ziellinie aufgestellt. Ironischerweise disqualifizierte sich der Fahrer, weil der Sieg von Podsedníček nicht gewertet werden konnte.

**ES WAR DER BEGINN** eines wahren Rennfiebers. Bei 34 Rennen im Jahr 1903 errangen

L&K-Motorräder 32 Siege. High-Performance liegt also in den Ur-Genen jedes Škodas. Während der Donaumonarchie wuchs Laurin & Klement zur bedeutendsten Motorradfabrik von Österreich-Ungarn. Bis 1908 wurden rund 3'000 Motorräder verkauft.

### Die rasante Entwicklung der ersten Autos

Ab 1905 wurden die ersten Automobile vom Typ A "Voiturette" gebaut. 44 Stück wurden im ersten Jahr verkauft. Schon vom Nachfolgemodell, Typ B wurden 250 Stück hergestellt. 1906 kam bereits das erste Nutzfahrzeug mit 4562 cm<sup>3</sup> grossen Motor mit 35 PS (26 kW) heraus. Der baugleiche Motor beschleunigte im offenen Viersitzer die Passagiere auf damals sagenhafte 85 km/h.



Otto Hieronimus – der Ur-Vater des Skoda-Rennens.

### Erste Auto-Rennerfolge mit Otto Hieronimus

Mit der Anstellung des Jungspunds Otto Hieronimus, der 1908 auf der ersten offiziellen Rennstrecke in England einen Geschwindigkeitsrekord aufstellte, wurde die erste Rennabteilung geschaffen. Laurin und Klement Fahrzeuge feierten ihre ersten Siege bei einem Rennen im März 1908, wo die Marke in sechs Kategorien gewann und in fünf anderen Klassen Zweiter wurde. Hieronimus' wichtigster Erfolg war 1908 der Klassensieg auf dem 16 PS starken Laurin & Klement FC bei der Rallye St. Petersburg-Moskau.

**DIESER MANN HATTE BENZIN** im Blut: Otto Hieronimus entwickelte für Laurin & Klement 1909 den Typ FCR, einen Rennwagen, der 130 km/h erreichte. Der FCR-Rennwagen hatten einen 5,7-Liter-Motor und eine stromlinienförmige Karosserie. Der zweifelhafte Spitzname "der Sarg" passte zwar optisch, zum Glück nicht wörtlich. Der FCR setzte den Siegestrend von L&K fort, wurde aber Opfer seines Erfolges, denn viele Renn-Organisationen änderten daraufhin ihr Reglement.

### Die verrückten Jahre mit Graf Kilowatt

Nebst Hieronimus fuhr eine weitere Lichtgestalt die L&K-Automobilen zu glorreichen Erfolgen: Graf Alexander Kolowrat, Spitzname Graf Kilowatt. Der junge Aristokrat aus den USA verfiel schon mit 18 Jahren dem Rennfieber. Seine Familie verbot ihm jedoch seine Leidenschaft und schickte ihn in die Schweiz, wo er sich auf die Verwaltung der väterlichen

Sein persönliches Übergewicht kompensierte Graf Kilowatt mit einem Leichtgewicht an Mitfahrer.



Die verrückte erste Rennzeit.

Grossgüter konzentrieren sollte. Doch der junge Mann fuhr lieber Rennen.

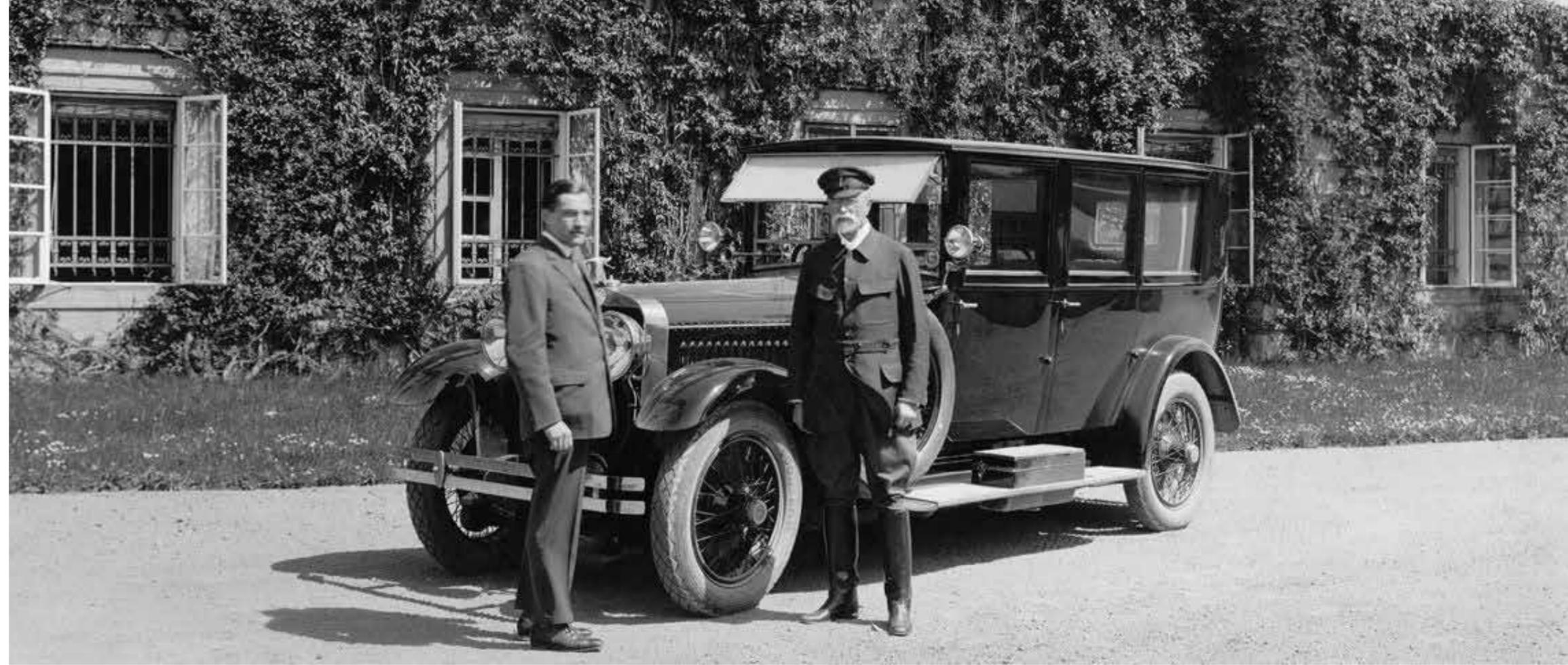
**EINER DER SPEKTAKULÄRSTEN** Siege errang Graf Kolowrat mit seinem zivilen L&K, weil sein FCS-Rennwagen von der Bahn zu spät angeliefert wurde. Aufgeben? Kein Thema. Über Nacht demonstrierte der mit seinem Mechaniker die Karosserie seines Laurin &

Klement Typs F und gewann zur Freude der Zuschauer auf einem rollenden Chassis das Bergrennen von Gaillon 1909. Es war der Anfang einer ganzen Reihe von grossartigen Siegen für den beliebten und beliebten Grafen Kilowatt auf einem L&K-Rennwagen. Dabei überraschte er immer wieder mit Ideen, um Gewicht einzusparen. Nicht bei sich selbst; zu sehr liebte er das Essen. Dafür demontierte er auch schon mal beide Sitze und montierte einen leichten Rattansessel oder nahm seinen kleinen, um Jahre jüngeren Bruder als Beifahrer mit, wenn das Reglement einen Beifahrer vorsah.

**1910 FUHREN DREI FAHRER KOLOWRAT,** Hieronimus und Draskovich bei der berühmten Alpenfahrt die Goldmedaille für das L&K Werksteam ein. Auch in den Folgejahren, zwischen 1910 bis 1914 holten L&K-Rennwagen regelmässig Gold heim. Im Jahr 1911 machte sich Graf Kolowrat als einer von fünf L&K Fahrern auf den Weg nach Russland, um dort am Langstrecken-Wettbewerb über 2'400 Kilometer teilzunehmen. Auch hier wartete am Ziel eine Goldmedaille. Beflügelt vom Erfolg fuhr er im Anschluss beim zweitägigen Rennen um den Kaukasischen Pokal, den er ebenfalls gewann.

**Vom getürkten Fliessband zum Filmpionier**  
Zum Leben von Graf Kolowrat gehörte nicht nur das Rennfieber, die Liebe zum guten Essen, sondern auch das Filmemachen. So gilt er als Begründer der österreichischen Filmindustrie und Entdecker von Marlene Dietrich. Als Freund des Hauses von Laurin & Klement, beschloss Kolowrat eine Dokumentation über die Fabrikation im L&K-Werk in Jungbunzlau (Mladá Boleslav) zu drehen.

**OBWOHL ES DORT NOCH** keine Fliessbandproduktion gab, fingierte er eine solche und liess ein rund 20 Meter lange Produktionsstrasse einrichten, auf dem die Autos an einer unsichtbaren Schnur gezogen wurden und von Arbeitern "montiert" wurden. Am Ende des getürkten Fliessbandes setzte sich der Graf selbst ins Auto und fuhr aus der Halle. Die erste goldene Ära endet mit dem Beginn des 1. Weltkriegs.



Der erste Hispano Suiza ging an den Präsidenten Tschechoslowakiens.

## Die Zwischenkriegsjahre mit Škoda, Glamour und Expeditionen

**N**ach dem 1. Weltkrieg brach auch die Donaumonarchie zusammen – Laurin & Klement wurden 1918 tschechoslowakisch. Zwar konnte die vom Krieg geschwächte L&K-Fabrik ihre Produktion von Automobilen schon 1919 wieder aufnehmen, doch die beiden Inhaber Václav Laurin und Václav Klement beschlossen 1925 mit den mächtigen Škoda Werken zu fusionieren.

**DER MASCHINENBAUER** aus Pilsen hatte zuvor eigene Pläne, in den Automobil-Markt einzusteigen – und zwar ganz gross. So sicherte sich Škoda eine Herstellerlizenz der spanischen Luxusmarke Hispano-Suiza. Laurin & Klement brachten ihrerseits das Know how zum Autobauen mit in die Beziehung; dazu gehörten auch die Pläne für den legendären L&K Škoda 110.

**DAS ŠKODA MODELL 110** stand exemplarisch für den Wandel in der Firmengeschichte. Es war auch der Beginn des bis heute bekannten Grundsatzes "Simply Clever". So liess das Leiterrahmen-Chassis mit 295 cm Radstand dem Kunden die Wahl zwischen vier Versionen der gleichen Plattform: von geschlossenen Karosserie-Varianten, einem Roadster und einem vier- bis sechssitzigen Phaeton mit dem Spitznamen "Badewanne".

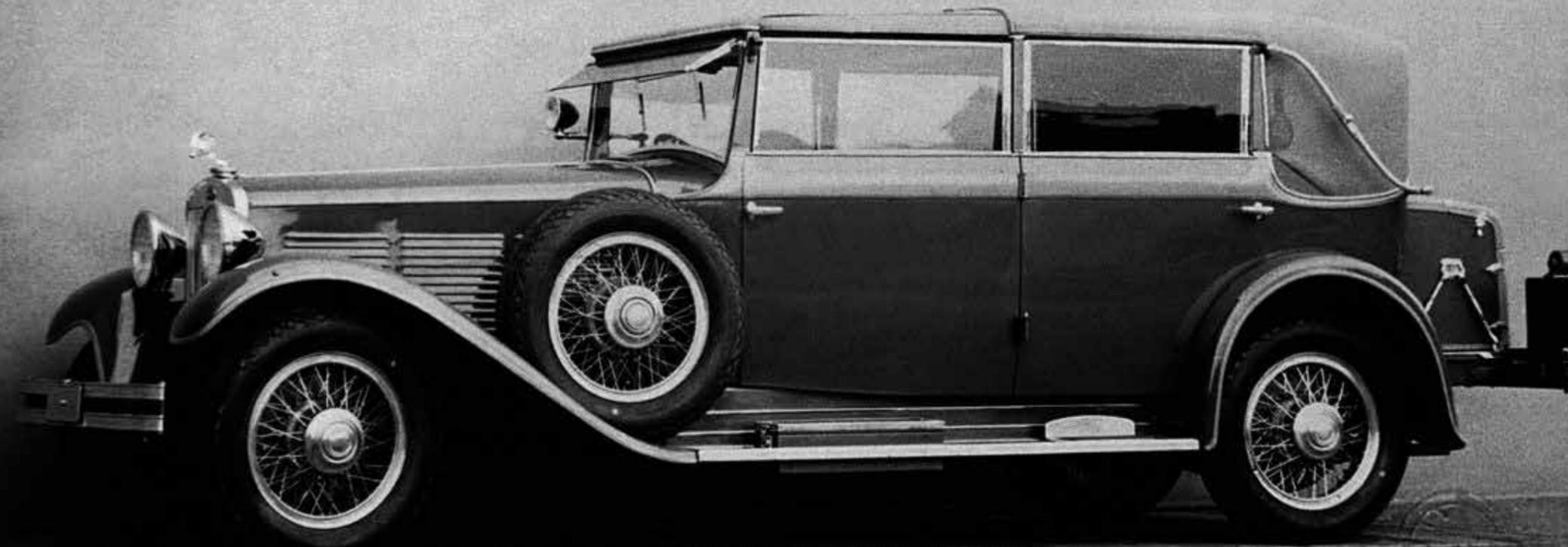
### Hispano-Suiza Škoda

Zwischen 1925 und 1930 baute Škoda mit dem neu erworbenen Know how insgesamt

**L&K Škoda 110**  
Die Fusion im Jahr 1925 zeigte sich als sehr fruchtbar: Vom Laurin & Klement – Škoda 110 wurden fast 3'000 Exemplare an Kunden ausgeliefert, mehr als von jedem Modell zuvor.



Vor dem globalen Wirtschaftscrash im Jahr 1929 wurden auch die Autos immer grösser und luxuriöser.



101 Exemplare der exklusiven Marke Hispano-Suiza. Die 1904 vom Schweizer Ingenieur Mark Birkigt in Barcelona mitbegründete Automobilfabrik stellte in den ersten Dekaden des 20. Jahrhunderts die atemberaubendsten Fahrzeuge der Welt her. Die bis zu 2700 Kilogramm schweren Luxuskreuzer, die mit einer Leistung von 100 PS bis 140 km/h schnell fahren konnten, kosteten rund das zehnfache eines normalen Autos.

**HISPANO-SUIZAS WAREN** das Statussymbol von Königen, Staatsoberhäuptern und Filmstars. Auch der tschechoslowakische Präsident Tomáš Garrigue Masaryk wollte einen

haben. Er bekam nicht nur den ersten Hispano-Suiza Made in Tschechien, sondern auch das erste Automobil mit dem geflügelten Pfeil im Logo – bis heute das Markenzeichen von Škoda. Nur noch 5 der insgesamt 101 produzierten Hispano-Suiza Škodas sind bis heute erhalten.

### Vom Fließband über den Börsencrash zur Einzelradaufhängung

1929 kam mit dem Škoda 430/422 das erste am Fließband gefertigte tschechoslowakische Auto auf den Markt. Es verkaufte sich in verschiedenen Versionen rund 3'600 Mal – ein

grosser Erfolg. Bevor der grosse Börsencrash den Traum vom Reichtum für Jedermann zerstörte, baute auch Škoda grosse Modelle für das grosse Portemonnaie, wie zum Beispiel den Škoda 860; die 8 stand für die Zylinderanzahl, die 60 für die Pferdestärken, die er leistete. Das majestätische Fahrzeug hatte eine fürstliche Länge von 5'424 Meter.

**VIEL MEHR DEM ZEITGEIST** der Wirtschaftskrise entsprach der Škoda 420 Standard, der 1933 als zweitürige Limousine, Roadster oder dreitüriger Kombi herauskam. Die Fahrzeuge waren nicht nur genial konstruiert und fuhren sich leicht, sondern galten

als äusserst zuverlässig – und das erst noch erschwinglich in Anschaffung und Unterhalt. So verbrauchte der Škoda 420 Standard lediglich 7 Liter auf 100 Kilometer.



Wirtschaftlich, pragmatisch und zuverlässig: der Škoda 420.

**DER KLEINWAGEN SAH** nicht nur hübsch aus, sondern war mit dem Zentralrohrrahmen und der Einzelaufhängung ein sehr fortschrittliches Auto. Er beschleunigte bis auf 85 km/h. 1934 kam das Modell Škoda 420 Rapid dazu. Die Höchstgeschwindigkeit stieg auf



Der Škoda Popular im Jahr 1934. Schon damals fuhr der Wagen 90 km/h schnell.

90 km/h.

**EIN WEITERES MODELL** dieses Jahres war der Škoda 420 Popular. Zum ersten Mal kamen die Motorbezeichnungen Favorit und Superb dazu. Der Superb gewann im Jahr 1935 den Preis als "elegantester Wagen". Mit dem 420er-Modell in allen Varianten gelang Škoda der Schritt zum Marktleader in der Tschechoslowakei – von 14 Prozent im Jahr 1933 zu 36 Prozent im Jahr 1938.

### Expeditionen und Gipfelstürmer

Den Erfolg des Škoda 420 Popular und Rapid ist unter anderem der bewiesenen Langlebigkeit der Fahrzeuge aus Mladá Boleslav zu verdanken. So brachen in den 1930er Jahren zahlreiche Expeditionen auf, die Welt mit einem Škoda 420 zu erobern. 1934 fuhr zum ersten Mal ein vierköpfiges Team mit einem Škoda 420 Popular von Prag über die Türkei,

Die Elstners in Südamerika mit ihrem Škoda 420.



Iran und Afghanistan nach Kalkutta. Sie spul-  
ten damit 15'000 Kilometer ab.

**FÜR GROSSES AUFSEHEN** sorgte 1936 die  
97-tägige Weltreise von Břetislav Jan Pro-  
cházka und Jindřich Kubias, die mit einem  
Škoda 420 Rapid 27'700 Kilometer zurückleg-  
ten – davon 44 Tage reine Fahrzeit durch 15  
Staaten und drei Kontinente. Břetislav Jan  
Procházka und Jindřich Kubias fuhrten also  
durchschnittlich 630 Kilometer am Tag.

**SPEKTAKULÄR WAREN AUCH** die Reisen  
von František Alexander Elstner und seiner  
Ehefrau Eva. Zwischen Februar und Mai 1936  
fuhr ihr 21 PS starker Škoda 420 Popular 1,0 l  
SV mehr als 25'000 Kilometer durch die USA,  
Mexiko und Spanien ab. Zwei Jahre später  
fuhr das Ehepaar mit einem Škoda 420 Popu-  
lar 1100 OHV, der über 30 PS verfügte, in nur

12 Tagen rund 6'000 Kilometer quer durch Ar-  
gentinien bis nach Buenos Aires.

**DEN WOHL LEGENDÄRSTEN** Rekord stell-  
te das Ehepaar Stanislav und Maria Škulina  
auf. Im Juni 1936 begaben sie sich in einer  
Škoda 420 Rapid Limousine auf eine zwei-  
jährige Afrikareise, die sie über insgesamt  
52'000 Kilometer von Dakar über den Äqua-  
tor bis nach Johannesburg in Südafrika führ-  
te. Mit nur einem Wartungsstopp bei einem  
lokalen Škoda Händler erreichten sie das Kap  
der Guten Hoffnung und kehrten via Ägypten  
und das Mittelmeer nach Prag zurück.

### Škoda 420: Erster "Skilift" und letzter König

Škoda baute mit dem Škoda 420 nicht nur  
sehr zuverlässige Autos, sondern auch sehr  
schöne Versionen. So wurde 1936 auf der Pa-  
ris Motor Show (Salon de l'Automobile 1936)  
ein atemberaubendes Coupé vorgestellt: der  
Škoda 420 Popular Monte Carlo. Begeistert  
vom aerodynamischen Design gehörte zur  
exklusiven Käuferschaft auch Peter II. Karad-  
jordjević, der letzte König von Jugoslawien.

**VOM ERFOLG DER EXPEDITIONEN** ins-  
piriert, wollten die Mladá-Boleslav-Techniker  
automobile Lösungen entwickeln, die auch

im Gebirge eingesetzt werden können, zum  
Beispiel von der Gendarmerie oder Grenzwa-  
che. Bis dahin standen den Gesetzeshüter in  
den Bergen gegen die Schmuggler nur die  
eigenen Skier oder langsame Pferdeschlitzen  
zur Verfügung.

**IM FEBRUAR 1935** testeten die Škoda-Inge-  
nieure im Skigebiet Nordböhmens neue Zu-  
ehörteile. Dazu gehörten Skiern an den ge-  
lenkten Vorderrädern, während hinten Ketten  
die Räder antrieben. Im ersten Gang konnte  
das Drehmoment von 20 PS voll ausgenutzt  
werden. Dabei kam der Skoda Škoda 420 Popu-  
lar so gut voran, dass er mehrere Skifahrer  
hinter sich herziehen konnte. Dank des "Sim-  
ply Clever"-Konzepts ersetzten die Autos die  
Skilifte.

### Škoda Popular und Superb: die letzten Vorkriegsmodelle

Der Škoda Popular war der Nachfolger des  
äusserst erfolgreichen Škoda 420 Popular.  
Und er war noch besser: Der neue, wasser-  
gekühlte OHV-Vierzylinder-Reihenmotor hat-  
te eine Leistung von 20 kW (27 PS). Er ver-

sprach eine Geschwindigkeit von bis zu 100  
km/h. Auch der Popular war ein Leichtge-  
wicht und wog je nach Ausführung zwischen  
470 – 800 kg. Neu war auch das Konzept der  
Transaxle-Bauweise. 1938 erschien parallel  
dazu der Škoda Popular 1100.



Der Škoda  
Popular Monte  
Carlo – ein  
königliches Auto.

**URSPRÜNGLICH WAR DER** Begriff Superb  
lediglich ein Zusatz zur Typenbezeichnung.  
Das erste Modell hiess Škoda 640 Superb  
und wurde später nur Superb genannt. Lei-  
der sassen darin in den Folgejahren vor allem  
hochrangige Militärmitglieder rum – die Mo-  
dellreihe diente während des 2. Weltkriegs  
vor allem häufig als Kommandeurswagen.



"Ich bin auch ein Skilift" – Škoda Popular Ski 1935.

Škodas in Pa-  
kistan in 1934.



Der Škoda 903 wurde 1936 für die Armee gebaut.



**IM SCHRECKENSJAHR 1939** fand sich auch Škoda erneut in die Kriegswirren verwickelt. Nach dem Einmarsch der deutschen Truppen standen die Škoda-Werke in Mladá Boleslav unter deutscher Besatzung und wurde zum Rüstungskonzern.

### Der erste 4x4x2-Antrieb

Der Škoda 903 war eines der wenigen Fahrzeuge, die in den Kriegsjahren produziert wurden. Es handelte sich um die Produktion eines 1936 für die tschechoslowakische Armee gefertigten sechsrädrigen Prototypen. Der für den Feldeinsatz konzipierte Škoda 903 wurde mit drei Achsen ausgestattet, wobei die beiden Hinterachsen angetrieben wurden. Der Škoda 903 schaffte eine Steigung von bis zu 45 % und eine Höchstgeschwindigkeit von 100 km/h.

**WÄHREND DES 2. WELTKRIEGS** wurde die Entwicklung von 4x4-Fahrzeugen forciert. Entstanden sind Fahrzeuge wie der Škoda 956. Als Basis für das wuchtige Allradfahrzeug diente ein Dreiliter Superb OHV aus der Vorkriegsgeneration.



Das Allradfahrzeug baute auf dem Škoda Superb auf.



## Innovation in der Planwirtschaft

**D**er Zweite Weltkrieg war zu Ende, der Kalte Krieg hatte begonnen: 1945 wurden die Škoda-Werke verstaatlicht – es entstand "Automobilové závody, národní podnik" kurz AZNP. Der automobile Nationalbetrieb produzierte im Werk Mladá Boleslav nach dem Krieg auch tschechoslowakische Konkurrenzprodukte wie Tatra-Lastwagen des Typs 805.

**DER TATRA-LKW DIENTE** wiederum als Basis für den Škoda 971. Es wurde "Projekt Jarmila" genannt. Dabei handelte es sich um ein gepanzertes Auto, von dem mehrere martialisch aussehende Prototypen entstanden.

**PARALLEL DAZU ENTWICKELTE** Škoda mit dem Typ 972 ein bewaffnetes Amphibien-Fahrzeug, von denen zwischen 1951 und 1952 nur fünf Stück hergestellt wurden. Ausgestattet mit einem Schraubenpropeller erreichte das Auto im Wasser eine Geschwindigkeit von bis zu 10 km/h. Die Höchstgeschwindigkeit auf der Strasse betrug 85 km/h.

### Der Jeep des Ostens

Anfangs der 1950er Jahre brannten in den Škoda-Werken nachts die Lampen lang. Im Geheimen entwickelte man für die Armeen des Warschauer Pakts ein Allradfahrzeug

– den Škoda 973, das erste Fahrzeug mit deaktivierbarem Vorderradantrieb. Der 4x4 hatte sensationelle Fahreigenschaften – er bezwang Steigungen von bis zu 58 Prozent, kletterte über 25 Zentimeter hohe Hindernisse und konnte durch bis zu 60 Zentimeter tiefes Wasser fahren.

**DIE TRUPPEN DES WARSCHAUER** Paktes testeten verschiedene Fahrzeuge; das in Tschechien hergestellte Škoda Modell 973 erwies sich als das Beste. Dennoch entschieden sich die Armeespitzen der Ost-Staaten für die Produktion des in Russland hergestellten GAZ-49, der schliesslich in 56 Staaten exportiert wurde. Vom Škoda 973 entstanden nur 30 Testfahrzeuge.



Gepanzertes Fahrzeug: Škoda "Projekt Jarmila"

Autos wurden im Ausland abgesetzt.

**DER IM FRÜHLING 1952** vorgestellte Škoda 1200 war das erste Auto aus Mladá Boleslav mit Ganzstahlkarosserie. Der Škoda 1200 gab es als viertürige Limousine oder Kombi sowie als zweitüriger Lieferwagen. Erfolgreich war der Škoda 1200 auch im Rennsport.



Tudor kommt aus dem Englischen für two Doors.

**1959 WURDE DIE NUMERISCHE** Bezeichnung der Škoda Modelle durch Namen ersetzt – Weil der Škoda 440 das achte Modell in Škodas Nachkriegsgeschichte war, wurde er zum OCTAVIA (lateinisch octo = acht).



Den Škoda Felicia gab es in kleineren Versionen auch beim Karusell, war aber auch in Übersee sehr beliebt.



Neuseeländischer Škoda? Ja, das gibt's.

**FORTAN KONZENTRIERTE** sich Škoda auf den Bau von Geländefahrzeuge für den zivilen Einsatz, wie etwa für die Landwirtschaft. Entstanden sind in den frühen 1960er Jahren 13 Prototypen des Škodas 998 (später 990). Sie fanden zwar nicht den Weg in die Serie dafür in einen Film, dem 1964 erschienenen Fantasy-Musical "If a Thousand Clarinets (Kdyby tisíc klarinetů)".

### Trekka: Der Škoda, der aus Neuseeland kam

Mitte der 1960er Jahre kam es zur Partnerschaft zwischen dem Mutterwerk von Škoda und dem Importeur von Škoda Neuseeland. Der SUV basiert auf dem aus Mladá Boleslav

angelieferten Octavias. Zusammen mit dem neuseeländischen Designer George Taylor entwarf Škoda-Entwickler Josef Velebný die schlichte, aber praktische Karosserie. So entstand der Trekka, das erste Automobil, das in Neuseeland entworfen und gebaut wurde. Zwischen 1966 und 1972 wurden fast 3'000 Trekkas gebaut. Sie wurden auch nach Australien, Fidschi, Samoa und Vietnam exportiert.

**AUF WUNSCH GAB ES** den Trekka mit Sperrdifferenzial. Die Kunden hatten ausserdem die Wahl zwischen einem dreitürigen Pick-up mit zwei bis acht Sitzen, Planverdeck, festem Kunststoffdach, einem Kombi (Station Wagon) oder ganz im Sinne des Zeitgeistes als Strandmobil.

### Vom Tudor zur Pontonform

Nachdem sich der Kanonenrauch des Weltkrieges verflüchtigt hat, begann bei Škoda langsam wieder die Fertigung von Automobilen; zunächst mit der Produktion der Vorkriegsmodelle Rapid und Popular 995.

**SCHON 1946 KAM** das erste neue Nachkriegsmodell auf den Markt. Der Škoda 1101, wegen seinen zwei Türen auch Tudor (Two Door) genannt, hatte zwar den Zentralrohrrahmen des Populars, aber eine moderne Karosserie ganz im Stil der Zeit. 1949 kam der Škoda 1102 Tudor mit Lenkradschaltung auf den Markt. Von beiden Modellen zusammen wurden 67'000 Exemplare produziert und in 76 Staaten verkauft. Fast zwei Drittel dieser

**DER ŠKODA 450** wurde zum Škoda Felicia, einem auf dem Octavia basierenden Cabrio. Das hochwertige Auto wurde auch nach Westeuropa, Australien und Südamerika exportiert. Von Octavia und Felicia wurden zusammen 298'480 Einheiten produziert. Es sollten die vorerst letzten Škodas mit Frontmotoren sein.



### Škoda 1000 MB – Tschechoslowakischer Volkswagen

Und dann kam der Škoda 1000 MB: DER tschechische Volkswagen! Die siebenjährige Entwicklungszeit in Mladá Boleslav (hierfür steht das Kürzel MB) hat sich gelohnt. Es war nicht nur der erste Škoda mit Heckmotor und Heckantrieb, sondern der 1000 MB zeichnete sich als einer der Besten in der 1-Liter-Klasse aus. Beliebte machte ihn beim Verkaufsstart 1964 vor allem sein unschlagbar günstiger Preis für eine vollwertige Limousine mit Vier-Türen. Zweifelsfrei bekam man im Škoda 1000 MB mehr geboten als im preislich ähnlichen VW Käfer.

**DER ŠKODA 1000 MB** hatte viele clevere Ideen. Zum Beispiel gehörten Liegesitze zum Standard. Die Sitze liessen sich also zu einer schlafgerechten Liegefläche absenken. Der kleine Viertürer hatte auch zwei Kofferräume – vorne einen grossen und hinter der Rücksitzbank einen kleinen, der sich vergrössern liess.

**IN DEN FÜNF JAHREN** seiner Produktion verkaufte sich die erste Škoda-Heckmotor-Generation in allen Varianten rund 440'000 Mal. Besonders in Ostdeutschland war der Škoda beliebt. Jeder siebte Škoda wurde in die DDR verkauft. Auch der Nachfolger, der Š100 in der DDR sehr beliebt. 1975 waren 10,6 % aller in der DDR zugelassenen Personewagen Škodas. 1973 lief der millionste Škoda seit Eröffnung der neuen Produktionslinien im Stammwerk Mladá Boleslav vom Band.

### Škoda 105/120/130 – Legendärer Strassenfeger

Beim 1976 auf der Brünner Messe vorgestellten Škoda 105 war nicht nur die Karosserie neu, sondern auch der Motor, den es nun auch in einer 1,2 und 1,3 Liter-Version gab. Besonders letztere waren im Westen beliebt.

**DIE ŠKODA MODELLE 105, 120 und 130** waren echte Strassenfeger und verkauften sich zwischen 1975 bis 1990 insgesamt über zwei Millionen Mal. Nach dem Fall des Eisernen Vorhangs war noch lange nicht Schluss mit dem letzten Heckmotor-Fahrzeug von Škoda: In den Jahren 1991 bis 1994 wurden in Mladá Boleslav nämlich Ersatzteile in Handarbeit zu ganzen Autos zusammengebaut.

### Škoda Favorit – Der letzte Wurf des Ostens

Kurz bevor der eiserne Vorhang fiel, präsentierte Škoda ein neues Modell, das den Höhepunkt der bisherigen Firmengeschichte darstellen sollte: den Škoda Favorit. Das von Giuseppe Bertone designte Fahrzeug ist ein Meilenstein in der Geschichte von Škoda. Das moderne Konzept, einen kompakten Frontmotor-Frontantrieb mit variablem Innenraum und einer grossen Heckklappe zu kombinieren, war ein voller Erfolg. Insgesamt eine Million Škoda Favorit liefen zwischen 1987 und 1994 vom Band.

**DER ERFOLG DIESES MODELLS** bewies, dass innovative Ingenieure auch hinter dem Eisernen Vorhang moderne Auto bauen konnten. Der Favorit war mit ein Grund dafür, dass bei der Privatisierung die grössten Autohersteller des Westens um die Škoda-Werke buhlten. Das Rennen machte der Volkswagen Konzern.



Der 1976 vorgestellte Škoda 120 war ein grosser Erfolg.

Der Škoda MB war auch in westlichen Ländern sehr beliebt.



Insgesamt eine Million Škoda Favorit liefen vom Band.



## Die Ära Volkswagen

**B**egonnen hat die wohl fruchtbarste Zusammenarbeit in der Auto-Historie am 9. Dezember 1990, als sich die tschechoslowakische Regierung entschied, die damalige AZNP (Automobilové závody, národní podnik) zu verkaufen. So wurde Škoda am 16. April 1991 die vierte Marke der Volkswagen AG. Lustiges Detail: Ferdinand Porsches Geburtsort Vratislavice liegt nur unweit vom Skoda-Werk in Mladá Boleslav entfernt.

### ŠKODA FELICIA

Schon drei Jahre später, 1994, lief der erste Felicia vom Band - in den Grundzügen ein Favorit mit VW-Technik. Der Culture-Clash der ersten Jahre nach dem Fall des Eisernen Vorhangs zeigt sich sinnbildlich in der Werbung: 1994 schmückte der Škoda Felicia das Cover

der tschechischen Ausgabe des Männer-Magazins Playboy. Über Geschmack lässt sich streiten, über Zahlen nicht: Der erste Skoda der Volkswagen-Ära bedeutete auch absatzmässig ein Meilenstein in der Geschichte. Bis zum Jahr 2001 produzierten die Autobauer in den Werken Mladá Boleslav, Vrchlabí und Kvasiny rund 1,4 Millionen Felicia Fahrzeuge; als Kurzheck, Combi, Pick-up, Vanplus und Fun.

### ŠKODA OCTAVIA

Mitte der 1990er Jahre baute Škoda in Mladá Boleslav eines der modernsten Automobilwerke in ganz Europa. Mit Spannung wurde das neue Modell erwartet, gebannt schaute die Automobilwelt nach Osten - und wurde nicht enttäuscht: 1996 stellte Škoda erstmals die Octavia Limousine den internationalen Medienvertretern vor. Die Presse war begeis-

tert. Und auch die Käufer. Die erste gemeinsame Neuentwicklung von Škoda und Volkswagen wurde zu einer der erfolgreichsten Modellreihen überhaupt. In zwei Jahrzehnten haben sich die drei Generationen Octavias insgesamt fünf Millionen Mal verkauft. Das Kompaktmodell auf Golf-Basis ist bis heute der Bestseller des tschechischen Traditionsunternehmens. Und auch hierzulande ist er die Nummer 1: Im Jahr 2017 war der Škoda Octavia das Auto mit den meisten Neuzulassungen in der Schweiz. Die neueste Generation bekam 2018 übrigens den German Design Award.

### ŠKODA FABIA

Auch den kleinen Skoda haben die Kunden sofort ins Herz geschlossen und ihn mehrfach zum beliebtesten Kleinwagen gewählt. Vorgestellt wurde das dritte Modell der "neuen" Skoda-Familie auf der IAA 1999. Die Karosserie des Wagens wurde komplett bei Škoda entwickelt, ebenso der Dreizylinder-Benzin-Motor, der auch im Polo verwendet wurde. Schon nach einem Jahr nach seiner Premiere rollte im September 2000 der 100'000ste Fabia vom Band. Und sie laufen zum Teil bis heute. So gibt es viele Berichte von Škoda Fabias, die eine Million Kilometer auf dem Tacho haben und nimmermüde ihren Dienst tun. Belegt ist unter anderem die Kilometerleistung von 1'252'448,4 km eines blauen Škoda Fabias, Baujahr 2005. Damit hat der zuverlässige Wagen 31 Mal die Welt umrundet. Noch ein Rekord gefällig? 2011 schaffte es ein Škoda Fabia GreenLine mit nur einer Tankfüllung 2'006 Kilometer zu fahren.

### ŠKODA SUPERB

Der Name "Superb" leitet sich ab vom lateinischen Wort "superbus" und bedeutet schön, herausragend oder prächtig. Das Flaggschiff der Marke steht seit 2001 für Spitzenqualität und setzt neue Massstäbe in der oberen Mittelklasse. 2008 erschien die zweite Modellgeneration, 2009 gab es den Superb erstmals auch als Kombi und 2015 revolutionierte der Superb in der dritten Generation die Formensprache von Škoda. Seit kurzem ist das Spitzenklasse-Modell selbst Millionär. Anfang 2018 wurde der millionste Skoda Superb ausgeliefert.

### ŠKODA YETI

Die britische Auto-Show-Legende Jeremy Clarkson bezeichnete den Skoda Yeti einst

als "the best car in the world". Und er muss es wissen, schliesslich liess er für die TV-Show Top Gear auf dem Testwagen einen Helikopter landen. Andere Skoda Yeti-Fans haben bestimmt auch tolle Geschichten auf Lager. Denn mit dem Yeti kommt man überall hin. Mit diesem Modell stieg Skoda in die SUV-Klasse ein. Der kompakte Allradler überzeugte durchs Band; vom Design bis zu den hohen Sicherheitsstandards. Das spricht sich rum: So wurde der Yeti schnell zu einem der erfolgreichsten Fahrzeuge seiner Klasse. 2009 wurde der Yeti zum Auto des Jahres in der Tschechischen Republik gewählt. 2013 folgte die komplette Überarbeitung mit zwei Varianten für City und Outdoor, neuem Design und funktionalen Details wie der ersten Rückfahrkamera bei einem Škoda Modell. Nach 650'000 verkauften Modellen lief Ende 2017 der letzte Yeti vom Band.

### ŠKODA KAROQ

Der Yeti-Nachfolger heisst Karoq. Der Škoda Karoq ist ein völlig neuer Kompakt-SUV, der 2017 auf den Markt kam. Der Name und seine Schreibweise entstammen der Sprache eines Eingeborenenstamms einer Insel nahe der Südküste Alaskas. In dieser Sprache bedeutet KAROQ eine Kombination aus den Begriffen Auto und Pfeil. Gebaut wird der Karoq eigentlich im tschechischen Škoda-Werk Kvasiny. Wegen der grossen Nachfrage wurde die Produktion zusätzlich im Škoda-Werk Mladá Boleslav aufgenommen. Doch es reichte nicht. Weil die tschechischen Škoda-Werke ausgelastet sind, wird das Fahrzeug seit Mai 2018 auch bei Volkswagen Osnabrück produziert. Es ist damit der erste Skoda, der in Deutschland gebaut wird.

**ŠKODA IST NACH ÜBER 25 JAHREN** Zusammenarbeit mit Volkswagen zu einem Global-Player geworden, der in über 100 Märkten weltweit seine Verkaufszahlen seit 1991 sechsfach hat. Im Juni 2017 lief der 15 Millionste Skoda der Ära Volkswagen vom Band in Mladá Boleslav. Es ist der Höhepunkt einer unglaublichen Erfolgsgeschichte zwischen Volkswagen und Škoda.



Kamera **Canon EOS-1D X**  
Linse **Canon EF 24-105 f4L IS USM**  
Aktuell **100 mm**  
Verschlusszeit **1/125 s**  
Brennweite **f 10,0**  
ISO **250**

## **1001 Gründe für Abu Dhabi**

Wer die Glitzerfassaden von Abu Dhabi hinter sich lässt und einen Ausflug in die Rub al-Khali Wüste macht, erlebt die Natur in all ihrem Zauber. Lautlos wie mit einem Kamel reiten wir in unserem Audi e-tron über die Sandpisten und freuen uns über die

erstaunten Gesichter der Beduinen. Und die der Ölscheichs. Wobei Schadenfreude hier vollkommen fehl am Platz ist, denn die besagten Hüter der Ölfelder haben längst die Zukunft erkannt und investieren in grossem Stil in erneuerbare Energien.

## 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](mailto:redaktion@4x4schweiz.ch)





**Demnächst...**

So geht Tuning: Seilwinde, Stossfänger, Dachgepäckträger und 10 Scheinwerfer. Gibt es einen geileren Offroad-Porsche?

**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, Max Friedhoff, Mario  
Hommen, Holger Holzer 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](http://www.4x4schweiz.ch)

BEITRÄGE

IGTV

GESPEICHERT

MARKIERT

