



SCHWEIZ
ALLRAD
MAGAZIN

#BEST-OF 4x4SCHWEIZ.CH

#02/2019

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

// TITELSTORY:

SCHNEEWALZER

AM POLARKREIS



// NEWS: Piëch, VW Buggy, Lorinser Puch // FAHRBERICHT: im Audi Q8 vom Genfersee zum Bodensee // REPORT: 50 Jahre Range Rover // SPECIAL: Winterfahrtrainings mit Mercedes-Benz, Ferrari, Bridgestone, Ford, Volvo, Cupra // SPORT: WRC2 Pro

// INHALT

4x4SCHWEIZ / ALLRAD / eMAGAZIN / #02 / 2019



4-15

Vorserien-Erprobung am Polarkreis.

16 Viel Neues am Lac Lemman



89. Auto-Salon und Zubehör
7.-17. März 2019 Genf

20 Der Lorinser Super-Puch



28 Ohne Hände, ohne Knöpfe



36 e-Bull in der Mausefalle



40 Happy B-Day Range Rover!

44

Roadtrip: Orange is the new Black – mit dem Q8 von Genfersee zum Bodensee



64

Renault 4's überall



70

Neu: WRC2 PRO

04 TITELSTORY
Vorserien-Erprobung am Polarkreis

16 NEWS
Auto-Salon Genf 2019

28 REPORT
Megatrend Shy-Tech

36 ACTION
Audi E-Tron auf Mission Hahnenkamm

40 REPORT
50 Jahre Range Rover

44 ROADTRIP
Mit dem Audi Q8 durch die Schweiz

54 EVENT
4x4 freies Fahren im Kieswerk Reichenau

58 CLASSIC
VW Typ 147: die Mutter aller Baukasten

62 KNOWHOW
Crossover: SUV or not SUV

64 TRAVEL
Raid 4L Trophy

70 SPORT
WRC2 PRO

74 AUTOGRAMM

76 WINTERFAHRTRAINING-SPECIAL

98 VORSCHAU/IMPRESSUM



Acht Monate im Jahr ist hier tote Hose. Doch wenn es kalt wird in Arjeplog und Arvidsjaur, dann kommen die Ingenieure der Automobilhersteller und ihrer Zulieferer. Und im Gepäck haben sie hunderte von Erbkönigen, denen sie beim Schneewalzer am Polarkreis den letzten Schliff geben.

WO DIE
ERBKÖNIGE
DEN SCHNEEWALZER TANZEN

/// VORSERIENERPROBUNG
AM POLARKREIS



Michael Kelz stapft von einem Bein aufs andere und zieht den Reissverschluss seiner Jacke noch ein Stückchen weiter nach oben. Dem Chef der mittleren Mercedes-Baureihen ist es kalt und er wünscht sich nichts mehr als ein bisschen Sonne und Sommer. Doch er hat ein breites Grinsen auf dem Gesicht. Schliesslich hat er bis eben Pirouetten gedreht mit dem neuen Mercedes EQ C: Auf einem meterdick zugefrorenen See kurz vor dem Polarkreis hat er den Schneewalzer getanzt mit seinem Prototypen und den elektrischen Geländewagen im Drift um die Kreisbahn getrieben, als mache die Physik heute Pause und als habe der Reifen jeden Halt verloren. Aber wie sollte er den auch behalten, wenn der Untergrund spiegelblank und buchstäblich eisglatt ist.

„Ein bisschen Spass muss sein“, sagt Kelz über das heisse Treiben im Eis. Schliesslich ist das hier oben sonst harte Arbeit. Denn kaum wird es kalt in Schweden, zieht es die Entwickler mit ihren Prototypen an den Polarkreis, wo sie auf den tief verschneiten Landstrassen und den zugefrorenen Seen den Autos von morgen den letzten Schliff geben. In der immer gleichen Routine spulen sie Mess- und Testprogramme ab, fahren die immer gleichen Strecken ab und machen die immer gleichen Manöver auf den Handling-Parcours und in den Kreisbahnen, um so vor allem die elektronischen Regelsysteme abzustimmen.

WER ARJEPLOG AUF DER SCHWEDENKARTE sucht, muss schon einen sehr grossen Massstab nehmen. Zwar hat die Gemeinde über 13'000 Quadratkilometer, doch sonderlich gross ist das Städtchen ein paar Kilometer südlich des Polarkreises nicht. Dass es



zumindest in der Autoindustrie trotzdem jeder kennt, liegt an den fast schon mystischen Erbkönigen und unzähligen, streng geheimen Prototypen, die hier von Oktober bis März auf tief verschneiten Strassen und zugefrorenen Seen ihre Wintertests absolvieren. Zwar fährt die Industrie diese Versuche auch an anderen Orten in Skandinavien. Doch nirgends sind die Testfahrer und ihre Autos so präsent wie in Arjeplog.

„Die Bedingungen sind hier oben einfach ideal“, erläutert ein leitender BMW-Ingenieur: Die Temperatu-

ren knackig kalt, die Strassen von unterschiedlicher Qualität und mit jeder nur denkbaren Kombination von Eis und Schnee, und die Seen dick gefroren. „Es gibt deshalb kaum einen Hersteller, der nicht in der Region unterwegs ist,“ sagt der Bayer und die vielen bunten Plakate am überraschend umtriebigen Flughafen von Arvidsjaur geben im recht. Der Testertrubel ist so gross, dass es aus Deutschland eigens für die Autoindustrie sogar einen Linienflieger gibt, der die Entwickler aus München, Stuttgart und Hannover in die Eiszeit shuttelt.

WENN ALLE DA SIND, dann kommen im Mekka der Wintertester auf 2'000 Einwohner noch einmal so viele Fahrer, Ingenieure und Entwickler aus aller Herren Länder. Alles zusammengenommen bringt die Autoindustrie nach einer Schätzung des Bürgermeisters pro Winter rund 450 Millionen Kronen (rund 4.8 Mio. Franken) in die Stadt. Und jede Menge Leben: „Ohne die Tester wäre hier tote Hose“, sagt der Lokalpolitiker über das frostige Winterparadies. „Dann hätten wir nicht so viele Gäste, dann gäbe es auch nicht so viele Geschäfte, Restaurants und Kneipen.“

VIELE DER TESTER SIND LÄNGST STAMMGÄSTE und kommen mit ein und demselben Modell oft mehrere Winter hintereinander nach Schweden. „Im ersten Winter erproben unsere Entwickler die Systeme der Fahrzeuge und legen fest, wann und wie zum Beispiel die Fahrwerksregelsysteme eingreifen sollen“, erläutert einer aus der Opel-Mannschaft. „Und im Jahr darauf probieren wir aus, ob das Auto hält, was sich die Entwickler versprochen haben“. Kurz bevor die Serienproduktion beginnt, schlüpfen die Ingenieure dann wie jetzt Mercedes-Mann Kelz einmal in



die Rolle der „kritischen Erstkunden“, die mit einem empfindlichen Popometer, grossem Fingerspitzengefühl und Koffern voller Messtechnik nach jeder noch so kleinen Unstimmigkeit bei der Programmierung suchen und in den bis zur Unkenntlichkeit beplankten und beklebten Fahrzeugen dafür pro Tag oft mehr als 600 Testkilometer abspulen.

Mit dem EQC hat Kelz dabei ein bisschen mehr zu tun als üblich. Denn als erstes designedes Elektroauto der Schwabe wirft es Fragen auf, die nicht schon bei dutzenden von anderen Baureihen beantwortet wurden: Wie lassen sich das Kaltstartverhalten und der thermische Komfort in Einklang bringen, wenn man mit der Energie besonders haushalten muss und die Batterie komplett durchgekühlt ist? Wie funktioniert die Vorklimatisierung, wie lassen sich schon vor dem Losfahren der Innenraum, das Lenkrad, die Heckscheibe oder die Sitze vorheizen, ohne dafür zu viel Saft aus dem Akku zu ziehen? Und wie genau ist die Reichweiten-Berechnung, wenn die Bedingungen so richtig unwirtlich werden? Fragen über Fragen, auf die Kelz & Co bei endlosen Fahrten im sonnenlosen Dämmerlicht valide Antworten suchen.

WEIL NUN EINMAL WENIG KUNDEN tatsächlich auf dem Eissee unterwegs sind, müssen die Erlkönige raus auf die Strasse. „Alles, was wir hier drinnen machen ist wichtig. Doch was für den Kunden am Ende zählt, ist das Fahrverhalten im Alltag“, sagt ein BMW-Testfahrer, der ein fürs andere Mal die „Mellanström-Runde“ fährt und seinen getarnten SUV auf-



Nasser Al-Attiyah und Matthias Baumel im Toyota-Hilf
des Toyota Gazoo Racing während der 4. Etappe am 20.
Januar 2019 zwischen Arequipa und Lake Titicaca



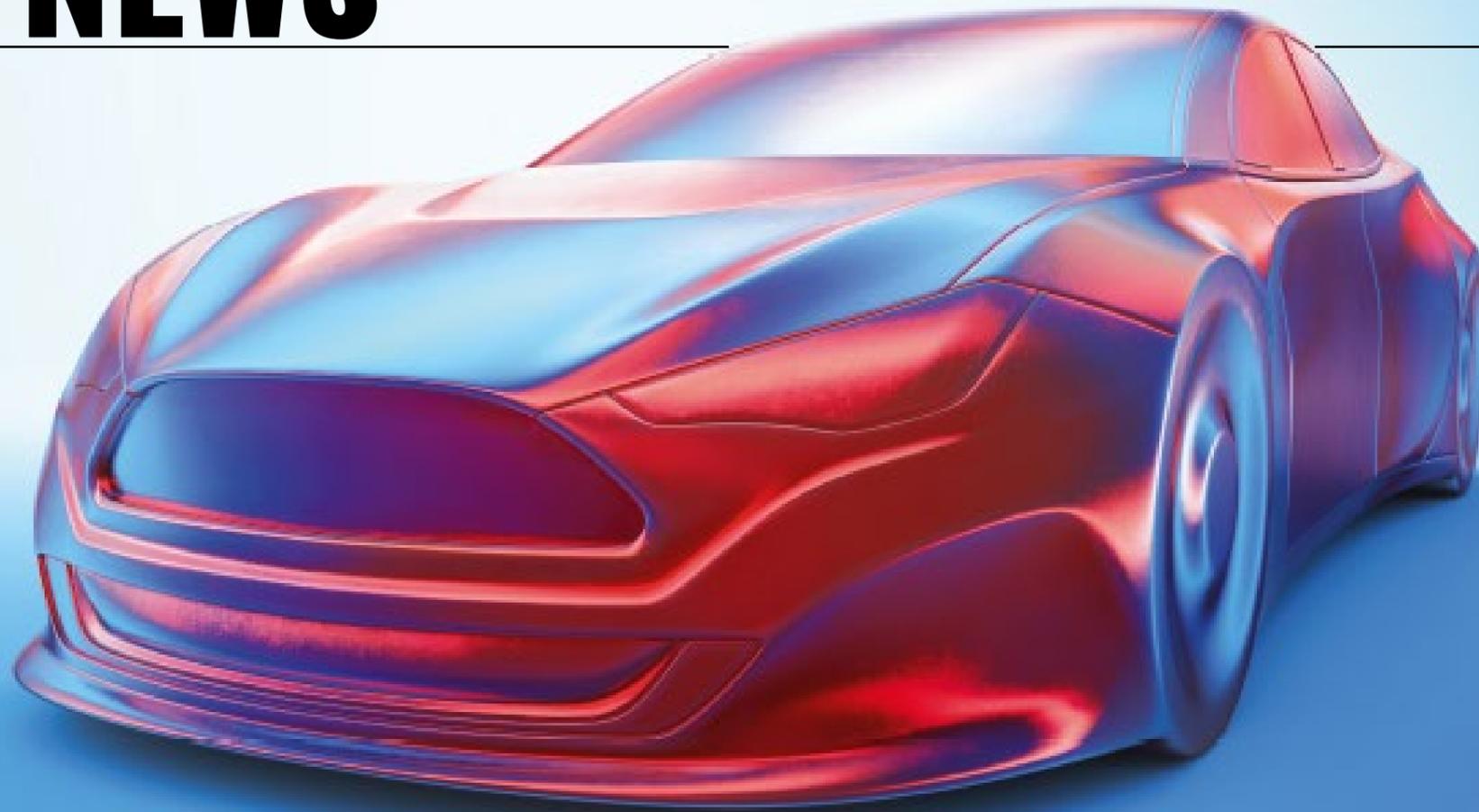
merksam über geräumte Durchgangsstrassen, verschneite Nebenstrecken und glatte Eispisten steuert. Die Fahrten in Arjeplog sind aber nur ein Teil des aufwändigen Testprogramms, für das Hersteller wie Mercedes oft hunderte verschiedene Autos pro Saison in den Schnee schickt. Nach digitalen Tests und Erprobungen auf dem Prüfstand legen etwa beim EQ C rund 200 Prototypen und Vorserienfahrzeuge mehrere Millionen Kilometer auf vier Kontinenten zurück. Zum Versuchsprogramm gehören über 500 Einzeltests in Europa, Nordamerika, Asien und Afrika. Der EQC wird über drei Winter und drei Sommer Temperaturen von minus 35° bis hin zu über plus 50° Celsius ausgesetzt. Diese Tests dienen der letzten

Absicherung, bevor der EQC schliesslich in Kundenhand übergeht.

NACH ÜBER DREI JAHREN hat Kelz das mit dem ersten Stromeer aus Stuttgart so langsam durch, schliesslich soll im Sommer die lang erwartete Markteinführung beginnen. Doch als Baureihenleiter für C- und E-Klasse, für den GLC und alle davon abgeleiteten Derivate jongliert er noch ein paar mehr Bälle und muss noch zu ein paar mehr Testeinsätzen. Und spätestens, wenn er im Sommer wieder in Arizona schwitzt, in Südspanien oder im Glutofen des Death Valley, dann wird er sich nach Arjeplog zurücksehen – und kann den nächsten Winter kaum erwarten. ❄️

GENEVA
INTERNATIONAL
MOTOR
SHOW

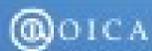
// **NEWS**



89. Auto-Salon und Zubehör
7.–17. März 2019 Genf

www.gims.swiss

#GimsSwiss



Genfer Salon 2019: Gut, dass es die Exoten gibt

Die grosse Krise der Automessen hat auch den traditionsreichen Genfer Automobilsalon erreicht. Doch auch wenn in diesem Jahr (7. bis 17. März) viele wichtige PW-Hersteller fehlen, ist die Frühjahrsmesse am Lac Lemman noch immer eine Reise wert.

Von der Flaute bei den grossen Herstellern profitieren die exklusiven Sportwagenmanufakturen, die den schweizerischen Salon und sein tendenziell solventes Publikum traditionell als Auslaufläche nutzen. So dürfte Koenigsegg eine seiner seltenen Premie-

renfeiern abhalten und mit dem Supersportwagen Ragnarok ein neues Flaggschiff präsentieren. Italiens Design-Legende Pininfarina zeigt mit dem Elektro-Renner Battista, wie man sich die Zukunft als exklusive E-Automarke vorstellt und das Giugiaro-Studio GFG Style kombiniert mit E-Antrieb und SUV-Design gleich zwei aktuelle Mega-Trends. Dass dort Marktpotenzial schlummert, vermutet auch Aston Martin, die die traditionsreiche Marke Lagonda mit einem ebensolchen E-SUV wiederbeleben wollen.

Apropos E-Antrieb: Auch dabei setzen in Genf eher die Aussenseiter Akzente. Beispielsweise Volvo-Ableger Polestar mit seinem ersten Massenmarktmodell, das kurz nach der Online-Weltpremiere auf der Messe stehen wird. Aber auch Honda, die einen seriennahen Prototypen ihres kommenden E-Kleinwagens zeigen. Die Japaner hatten sich zuletzt modellpolitisch stark auf andere Weltregionen konzentriert, könnten mit dem retro-futuristischen Stadtfliker aber auch wieder ein Erfolgsmodell für Europa im Köcher haben.

Abseits der Modellneuheiten könnte es für den geneigten Messe-Besucher jedoch auch interessant sein, wie die kleine und kompakte Show die zahlreichen Absagen für die aktuelle Auflage verkraftet. Allein das Fernbleiben von Ford hinterlässt eine riesige Lücke auf der recht übersichtlichen Palexpo-Ausstellungsfläche. Dazu kommen weitere Leerstellen, die durch das Fernbleiben von Marken wie Opel, Volvo und Jaguar entstehen. Ob die Exoten diese Lücken dauerhaft füllen können, bleibt abzuwarten.



von Piëch Automotive ist ein modulares Konzept, welches erlaubt, Fahrzeuge über längere Zeiträume technisch aktuell zu halten. Neben Software sollen auch Hardware-Komponenten wie etwa die Batterie austauschbar sein. Der Mark Zero ist das erste Fahrzeug einer Piëch-Modellfamilie, die noch um einen Viersitzer und ein sportliches SUV wächst. In den kommenden Jahren will das Unternehmen ein erstes Fahrzeug der Produktfamilie auf den Markt bringen.

Piëch Automotive Zero: VW-Erbe startet in Genf durch

Um den Namen Piëch ist es in der Welt der Mobile lange ruhig geblieben, doch zum Genfer Autosalon kehrt der Auto-Clan zurück ins Rampenlicht: Piëch Automotive heisst ein noch junges Unternehmen aus der Schweiz, das den Autosalon als Bühne nutzt, um sein erstes rein elektrisch angetriebenes Konzeptauto, den zweitürigen Sportwagen Mark Zero, vorzustellen. Namensgeber für Piëch Automotive ist allerdings nicht der ehemalige VW-Patriarch Ferdinand, sondern sein Sohn Anton. Dieser hat bereits 2016 zu-

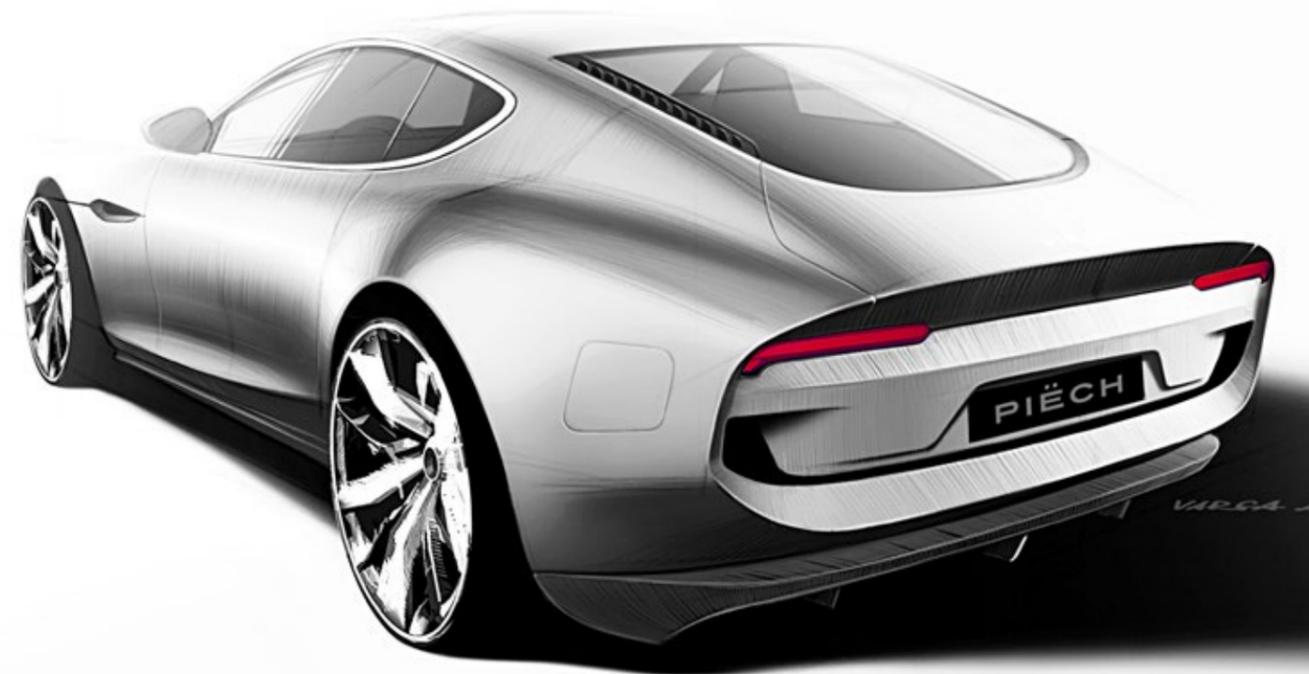
sammen mit Rea Stark Rajcic ein Unternehmen in Zürich gegründet, das mit Unterstützung von 200 externen Mitarbeitern zunächst eine flexible Fahrzeug-Architektur entwickelt hat. Diese Plattform soll sich für batterieelektrische Antrieb, Brennstoffzelle, Hybrid und auch Verbrenner eignen.

Beim ersten Auto, dem klassisch gezeichneten, zweitürigen GT Mark Zero, setzt Piëch Automotive auf einen E-Antrieb mit Batteriespeicher. Der soll dank eines neuen Zelltyps 500 Kilometer Reichweite nach WLTP-

Norm erlauben. Zudem verspricht Piëch eine einmalig kurze Ladedauer sowie eine geringe Wärmeentwicklung der Zellen, weshalb für das Thermomanagement der Batterie eine Luftkühlung reicht. Unter anderem dank des Verzichts auf eine bei Performance-Stromern sonst übliche Flüssigkühlung soll das Gesamtgewicht nur 1,8 Tonnen betragen. Fahrleistungen werden noch nicht genannt, doch der Mark Zero soll sich auf Sportwagenniveau bewegen.

Eine weitere Besonderheit der Fahrzeugtechnik

Eine Besonderheit der Fahrzeugtechnik von Piëch Automotive ist ein modulares Konzept, welches erlaubt, Fahrzeuge über längere Zeiträume technisch aktuell zu halten.





I.D. Buggy: VW bringt den Buggy zurück

Angelehnt an die populären US-Strandbuggys basiert die Studie auf dem Modularen E-Antriebsbaukasten (MEB), der Konzern-Plattform der Zukunft. Klaus Bischoff, Chefdesigner der Marke Volkswagen, erklärt das Phänomen: „Ein Buggy ist mehr als ein Auto. Es ist ein automobiles Lebensgefühl. Das spiegelt sich auch im neuen I.D. Buggy wider, der zeigt, wie die moderne Interpretation eines solchen Klassikers aussieht und vor allem, wie emotional Elektromobilität sein kann.“

Der konzeptionelle Ansatz des vollelektrischen Buggy orientiert sich an den historischen Vorbildern und verzichtet auf ein festes Dach und konventionelle Türen. Dazu: freistehende Räder mit Offroad-Reifen und offene

Seitenschweller. Die Studie feiert seine Premiere auf dem 89. Internationalen Automobil-Salon in Genf.

Erinnern Sie sich noch an den legendären Strandbuggy? Basierend auf den VW

Käfer-Chassis entstanden bis in die 1980er Jahre weltweit rund 250'000 individuelle Fahrzeuge in Kleinserien und Unikaten. Auch das Schweizer Unternehmen Albar baute sehr erfolgreich Buggys.



Basierend auf den Käfer-Chassis entstanden bis in die 1980er Jahre weltweit rund 250'000 individuelle Fahrzeuge in Kleinserien und Unikaten.



Audi Q4 E-Tron: die e-Alternative zum Q3

Auch Audi nutzt den Elektroauto-Baukasten von Konzernmutter VW. Einen ersten Ausblick auf das kommende Modell gibt die Studie Q4 E-Tron, die in Genf Premiere feiert. Damit wollen die Ingolstädter wohl auch ein Zeichen in Richtung des Wettbewerbers Tesla senden, der Mitte März sein Konkurrenz-

modell Model Y präsentieren will. Auf die Strasse dürfte das kompakte Audi-SUV aber frühestens 2020 rollen.

Erste Bilder zeigen ein SUV im Stil des konventionell angetriebenen Q3. Trotz der ungeraden Zahl in der Modellbezeichnung, die bei den SUV der Marke üblicherweise auf ein Coupé hinweist,

dürfte der Serien-Q4 eher mit klassischer Silhouette aufwarten. Zur Technik sagt Audi bislang noch nichts, wahrscheinlich sind unterschiedliche Antriebsvarianten mit mindestens 200 PS und Reichweiten jenseits der 300 Kilometer.



Skoda Vision iV: e-Crossover

Neben der Kernmarke VW sollen künftig auch die Konzernschwestern das neue

Baukastensystem MEB für Elektroautos nutzen. Wie das aussehen könnte, zeigt Skoda

auf dem Genfer Salon mit der Studie Vision iV. Der kompakte, viertürige Crossover mit coupéhaftem Dachverlauf soll einen konkreten Ausblick auf den ersten tschechischen Ableger der VW-ID-Familie geben. Auf den Markt kommen könnte das E-Mobil kurz nach dem für Anfang 2020 angekündigten VW Neo. Bereits in diesem Jahr bringt Skoda eine Elektrovariante des Kleinwagens Citigo sowie die Mittelklasselimousine Superb mit Plug-in-Hybridantrieb auf den Markt.



Aston Martin Lagonda All-Terrain: erste Blick auf neue e-SUV

Aston Martins Tochtermarke Lagonda gibt auf dem Genfer Autosalon (7. bis 17. März) Ausblick auf ein kommendes Elektro-SUV. Ein erstes Bild des „All-Terrain Concepts“ zeigt eine breite, geduckte Frontansicht, die dem Showcar des letzten Jahres ähnelt.

2018 hatte Lagonda auf der Messe bereits eine futuristische Limousine mit Elektroantrieb präsentiert und die Fortführung der Traditionsmarke als Elektroauto-Hersteller angekündigt. Beide

Modelle basieren auf der gleichen E-Plattform, was gewisse Freiheiten im Design ermöglicht, wie den Verzicht auf eine lange Motorhaube zugunsten von mehr Platz im Innern. Mit technischen Details hält sich Lagonda bedeckt, aber auch in Sachen Antriebstechnik dürften die Modelle eng verwandt sein. Bei der Elektro-Limousine hiess es, eine Feststoff-Batterie mit etwa 640 Kilometern Reichweite solle die Stromversorgung der mindestens zwei E-Motoren überneh-

men. Beide Modelle könnten Spekulationen zufolge 2021 auf den Markt kommen.

Lagonda wurde 1899 gegründet und baute zunächst Marine-Motoren und Motorräder. 1947 wurde die Firma, mittlerweile längst Autohersteller, Teil von Aston Martin. Bekanntestes Modell mit dem Namen Lagonda ist der keilförmige Aston Martin Lagonda von 1976 mit seinen damals futuristisch anmutenden Digital-Instrumenten.



Cupra Formentor: scharfes aus Spanien

Cupra feiert auf dem Genfer Salon seine Unabhängigkeit von Seat mit der Studie eines eigenständigen Modells. Das Formentor genannte SUV-Coupé orientiert sich optisch am Mittelklasse-Crossover Seat Tarraco, kommt aber im Detail deutlich aggressiver

daher und soll mit seiner abfallenden Dachlinie mehr Dynamik ausstrahlen. Für den Antrieb sorgt ein Plug-in-Hybrid mit 180 kW/245 PS, der 50 Kilometer rein elektrische Fahrt ermöglichen soll.

Die Serienversion des sportlich ausgelegten SUV

könnte im kommenden Jahr starten. Der frisch gegründete Seat-Ableger Cupra hätte dann ein erstes eigenständiges Modell im Programm. Bisher einziges Angebot der Spanier ist der Cupra Ateca, eine scharf gemachte Variante des gleichnamigen Seat.



Mitsubishi ASX: Veteran-Lifting

Der ASX geht erneut in die Verlängerung. Das seit 2010 gebaute Kompakt-SUV erhält ein weiteres Lifting mit relativ umfassenden optischen Änderungen. Die augenfälligste Änderung betrifft die Front mit einem nun prä-

gnanter gezeichneten Kühlergrill, neuem Stossfänger mit Unterfahrschutz-Elementen und auffälligen Tagfahrleuchten im Glasbaustein-Stil. Am Heck gibt es neue LED-Lichter sowie ebenfalls einen angedeuteten Unterfahr-

schutz, das Lackangebot wird um Farben wie Orange und Braun erweitert.

Einzige Motor ist jetzt ein 2-Liter-Benziner mit noch nicht genannter Leistung. Diese dürfte allerdings etwas höher ausfallen als beim bisher angebotenen 1,6-Liter-Benziner mit 86 kW/117 PS.

Die Kraftübertragung erfolgt über ein manuelles Fünfganggetriebe oder eine CVT-Automatik. Ausserdem kann der Kunde zwischen Allrad- und Frontantrieb wählen. Bei Assistenten und Cockpit-Technik ändert sich wenig. Allerdings präsentiert sich das Infotainment-System leicht modernisiert und mit vergrössertem Bildschirm.



Subaru Levorg: ein Stück normaler

Auf dem Genfer Autosalon wird Subaru den in einigen Details überarbeiteten Kompakt-Kombi Levorg präsentieren. Wichtigste und augenscheinlichste Neuerung ist ein neuer 2,0-Liter-Saugboxer unter der künftig nicht mehr geschlitzten Haube. Im Sommer 2019 dürfte die neue Antriebsversion auf den Markt kommen. Der seit 2015 angebotene Japaner zeich-

nete sich bislang durch eine mächtige Hutze in der Motorhaube aus, welche den Ladeluftkühler des 1,6-Liter-Turbobenziners mit Frischluft versorgte. Der so zwangsbeatmete Boxer-Vierzylinder hat jedoch ausgedient. Künftig gibt es eine 2-Liter-Maschine ohne Aufladung. Dabei dürfte es sich um das in anderen Subaru-Modellen eingesetzte Triebwerk mit 110

kW/150 PS in Kombination mit CVT-Getriebe handeln. Details werden allerdings erst zur Genf-Premiere verraten. Parallel will Subaru hier auch zwei Modelle mit dem neuem E-Boxer-Antrieb vorstellen. Dabei handelt es sich um hybridisierte Boxermotoren, die dank einer im Antriebsstrang integrierten E-Maschine mehr Leistung bei weniger Verbrauch bieten.



VW T-Roc R: Sport-SUV auf Wolfsburg

VW macht das Kompakt-SUV T-Roc zum Extremsportler. In Genf feiert die „R“-Variante des kleinen Tiguan-Bruders Premiere, auf den Markt könnte er gegen Ende des Jahres kommen. Bislang zeigen die Wolfsburger lediglich eine Zeichnung, zu

erwarten sind die typischen, auch vom technisch verwandten VW Golf R bekannten, Sport-Insignien wie grosse Lufteinlässe, tiefer gelegte Karosserie und extra grosse Räder. Als Motor kommt ein 2,0-Liter-Turbobenziner mit mehr als 300 PS in Frage.

Das Sportmodell ist nicht die einzige Spassvariante, die VW von seinem erfolgreich gestarteten Lifestyle-SUV auf die Strasse bringt. Für 2020 ist bereits eine Cabrio-Variante des Modells angekündigt.



Ssangyong Korando: Neuauflage

Der koreanische Autohersteller Ssangyong legt sein Kompakt-SUV Korando neu auf. Die Premiere der vierten Generation findet auf dem Genfer statt, auf den Markt dürfte der

Tiguan-Konkurrent in der zweiten Jahreshälfte kommen. Mit technischen Details ist der Hersteller noch zurückhaltend, verspricht aber eine besonders hohe Kopffreiheit sowie einen

im Klassenvergleich geräumigen Fond. Allradantrieb dürfte zumindest optional zu haben sein. Preislich wird sich der Koreaner wohl wieder am unteren Ende des Segments ansiedeln.



Lorinser Restomod: neues Leben für Schweizer Militär-Puch

Jedes Schweizer Kind kennt die Puch G's vom Schweizer Militär – mittlerweile ein Klassiker. Nach mehr als 20 Jahren im aktiven Dienst haben die Kult-Geländewagen ausgedient und werden ausgemustert. Doch von Ruhestand kann keine Rede sein.

Die besterhaltenen Militär Puchs beginnen bei Lorinser Classic in Waiblingen eine neue Karriere. Die deutschen Oldtimer-Profis restaurieren die ehemaligen Militärfahrzeuge und bauen sie aus Restbeständen zusammen – weil sie eine gute Grundsubstanz haben.

So kam es dazu: Die G-Klasse wurde in der Schweiz bis

zum Jahr 2000 unter dem Namen Puch verkauft. Erst später wurde der Mercedes-Stern in alle Fahrzeuge aufgenommen.

Marcus Lorinser, Geschäftsführer von Lorinser, kennt die Fahrzeuge gut: „Es gibt viele originale Armeefahrzeuge – deshalb wollten wir die Fahrzeuge nicht nur in ihren ursprünglichen Zustand zurückversetzen, sondern etwas Neues schaffen.“

Die von Lorinser restaurierten Modelle der Schweizer Armee haben einen langen Radstand – eigentlich Pickups, die zum Personentransport benutzt wurden. Die längs angebrachten Sitz-

bänke bieten Platz für sechs Personen. Während die Karosserie komplett überarbeitet wurde, befindet sich die Antriebstechnik in hervorragendem Zustand. Lorinser: „Die robusten 230 GE-Fahrzeuge mit Benzinmotor (116 PS / 85 kW) verfügen über ein den Motor schonendes Automatikgetriebe, während die meisten die 100'000 Kilometer-Marke nur knapp überschritten haben.“

Von der ursprünglichen Farbe – dunkelgrün – ist bei diesen restaurierten Puch G's nichts übrig geblieben. Lorinser Classic lackiert die Puchs aus den frühen 90er Jahren in verschiedenen Far-

ben. Zum Beispiel wurde ein Fahrzeug mit einem mattschwarzen Finish und mit einem neuen Segeltuchdach in kontrastierender roter Farbe versehen. Damit dieses Gestaltungskonzept auch bei geöffnetem Dach erhalten bleibt, sind die Kunstleder-sitze dieses Fahrzeugs ebenfalls rot eingefärbt.

Das Ergebnis ist eine authentische Restaurierung im Stil eines Restomods, also eines modifizierten Klassiker. Dementsprechend umfasst seine Interpretation LED-Arbeitsleuchten an den Stossfängern, eine moderne Seilwinde und eine Anhängerkupplung.



Lexus UX by John Elliott: nicht nur mehr bei Rapper hipp

Reifen sind schwarz, maximal die Seitenwände gibt es auch mal in Weiss. Lexus hat nun gemeinsam mit dem Turnschuhdesigner John Elliott einen komplett weissen Pneu entwickelt. Gefahren wird das Quartett aus vier Einzelstücke vom neuen Kompakt-SUV Le-

xus UX, das sich am Rande der New York Fashion Week präsentiert hat. Als gestalterisches Vorbild für die Reifen diente Elliotts ikonischer Nike-Schuh Air Force 1. Zu kaufen gibt es die russlosen (leider) Gummis nicht, wäre sicher ein Hingucker.



WENN SICH DIE TECHNOLOGIE DEM MENSCHEN ANPASST

// MEGATREND SHY TECH

BMW iNext: Sogar das Gewebe wird zur unsichtbare Schaltfläche: die Bewegungen werden durch eingewebte, leuchtende LED-Lichtpunkte, sichtbar. Der herkömmliche Touchscreen hat in Zukunft ebenfalls ausgedient.

Weniger ist mehr: Ein Blick ins Innere der Autos von Morgen zeigt einen klaren Trend hin zum Minimalismus im Cockpit. Dahinter versteckt sich die Zukunft der Technologie, genannt "Shy Tech". Das sieht nicht nur stylisch aus, sondern bringt für die Fahrenden viele neue Optionen. Obwohl, selbst gefahren wird wohl schon sehr bald nicht mehr. Aber eins nach dem anderen.

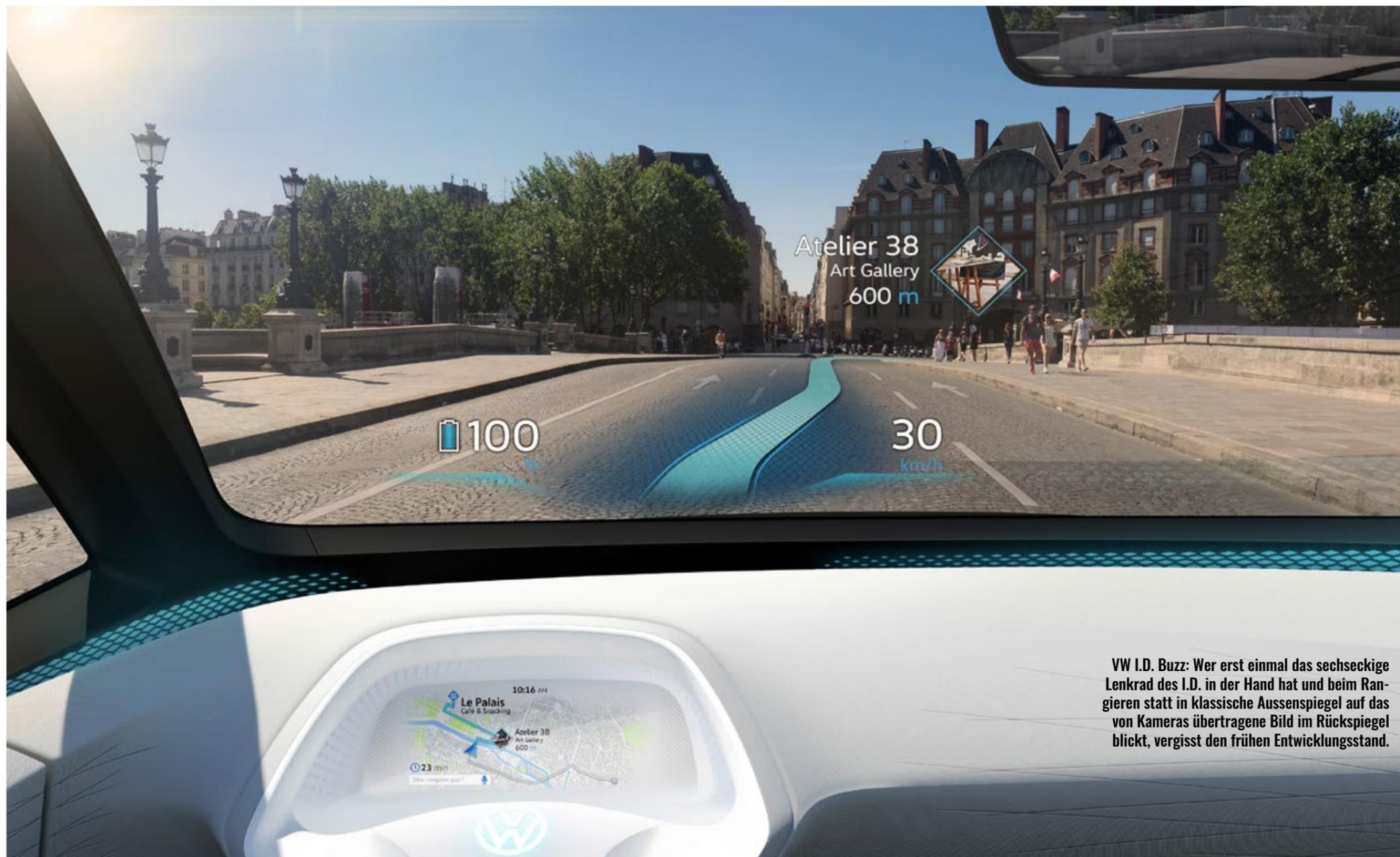
BMW iNext: Es gibt keine Knöpfe und Schalter mehr, stattdessen viel Luft, viel Licht, helle Stoffe und zwei freistehende Displays.



Noch ist es nicht lange her, als das Credo war: "Je mehr Knöpfe am Armaturenbrett und Schalter im Mittelkanal desto besser." Das Blinken im Mäusekino war Ausdruck von Fortschritt, ja sogar Statussymbol. Diese Zeiten sind (zum Glück) vorbei. Glatte Oberflächen, aufgeräumte Schaltflächen, scheinbar unsichtbare Funktionsschalter aus fancy Materialien: So sieht die Zukunft aus.

UNTER DEM BEGRIFF "SHY TECH" versteht man allgemein die Reduktion von Knöpfchen und Schalter zugunsten neuer Bedienungsweisen wie Sprach- oder Gestensteuerung, aber auch vorausschauende Konnektivität mit dem Umfeld. Shy Tech vereinfacht komplizierte Funktionen durch intuitive Interaktionsflächen. Viele kennen das bereits von unsichtbaren Knöpfchen bei Haushaltsgeräten, die erst bei Berührung aktiv werden und sogar haptische Rückmeldungen geben.

Die unsichtbaren Funktionen integrieren sich langsam in unsere Alltagsgegenstände – genauso wie es einst die Touchscreens taten. Der unverkrampfte Umgang damit ist durchaus gewollt: Shy Tech soll die Technologie empathischer machen. Sie lernt die Vorlieben und Bedürfnisse der Nutzerinnen und Nutzer kennen.



VW I.D. Buzz: Wer erst einmal das sechseckige Lenkrad des I.D. in der Hand hat und beim Rangieren statt in klassische Aussenspiegel auf das von Kameras übertragene Bild im Rückspiegel blickt, vergisst den frühen Entwicklungsstand.

// **Shy Tech soll die Technologie empathischer machen.** Sie lernt die Vorlieben und Bedürfnisse der Nutzerinnen und Nutzer kennen. //



Der Autozulieferer Continental hat mit „Morphing Controls“ eine ganz neue Art von Bedienelementen entwickelt. Dabei handelt es sich um 3D-Tasten, die erst erscheinen, wenn sich der Nutzer mit der Hand nähert.

Das vereinfacht, den Alltag zu organisieren – auch im Auto oder vom Auto aus.

AUCH WENN DIE AKTUELLEN AUTOMOBILE am Genfer Automobilsalon (GIMS) noch mit sichtbaren Bedienelementen vollgepackt sind, zeichnet sich bei der nächsten Generation ein eindeutiger Trend ab: das Verschwinden des Cockpits. Zumindest optisch wird die Zukunft des Interieurs aufgeräumter werden – bis hin zum totalen Nihilismus. Was aber nicht heißt, dass es weniger Technologie geben wird: im Gegenteil.

Viele der neuen automobilen Errungenschaften feiern ihre Premieren schon gar nicht mehr an Motorshows, sondern auf Elektronik-Messen wie zum Beispiel der CES in Las Vegas. Dort stellte BMW jüngst die bayerische Sicht der automobilen Zukunft vor. So gibt es

im Cockpit des „Vision iNext“ nichts zu sehen außer einem Lenkrad und Fahrer-Displays. Keine Schalter, keine Hebel, keine Rädchen.

DIE BEDIENELEMENTE VERSTECKEN SICH hinter der Holzoberfläche der Mittelkonsole. Dabei wird einfach die Hand auf die Holzfläche gelegt - Lichtpunkte folgen dem Finger bei der Eingabe. Sogar das Gewebe wird zur unsichtbare Schaltfläche: Durch verschiedene Gesten auf dem Jacquard-Stoff kann man damit die Musikwiedergabe steuern; die Bewegungen werden durch eingewebte, leuchtende LED-Lichtpunkte, sichtbar. Der herkömmliche Touchscreen hat in Zukunft ebenfalls ausgedient. Projektionen machen jede Fläche zu interaktiven Bildschirmen.

Der Autozulieferer Continental hat zum Beispiel mit „Morphing Controls“ eine ganz neue Art von Bedie-

// **Zumindest optisch wird die Zukunft des Interieurs aufgeräumter werden.** //

nelementen entwickelt. Dabei handelt es sich um 3D-Tasten, die erst erscheinen, wenn sich der Nutzer mit der Hand nähert. Der Fahrer bekommt dabei ein haptisches Feedback, wenn er einen der Pop-up-Knöpfe gedrückt hat. Wenn er die Hand zurückzieht, werden die Knöpfe wieder unsichtbar. Im Normalzustand wirkt der Bereich glatt und funktionslos.

SO STELLE MAN SICH EINST AUSSERIRDISCHE vor, die alleine mit der Hand ein UFO steuern. Shy Tech ist aber echt, keine Fingerübung von Futurologen, sondern die Technologie in Autos, die schon in wenigen Jahren serienreif sein wird. Wie beispielsweise die Volkswagen I.D. Generation, die ab 2020 kommen wird. VW entwickelte dafür eine neue Plattform – den Modularen Elektro-Baukasten (MEB). Auf dieser Basis soll die erste komplette Elektroauto-Generation von VW entstehen. Im Mittelpunkt des Inte-

resses steht dabei vor allem die neue Interpretation des legendären VW-Bus. I.D. Buzz, so der Name des Microbus, wird nicht nur 600 Kilometer mit einer Batterieladung fahren können, sondern läutet eine neue Epoche der Mobilität ein. Der multivariable Elektro-Van verfügt über einen vollautomatisierten Fahrmodus.

Das wirkt sich optisch besonders auf das Innere aus. So verschwindet das klassische Cockpit. Auch das Lenkrad gibt es beim I.D. Buzz nicht mehr. Dafür hat er ein herausnehmbares Tablet integriert. Sämtliche Funktionen wie Klimaanlage, Infotainment und andere Systeme steuert man über das Lenkpad. Die wichtigsten Informationen werden virtuell mittels Head-up-Display in das Sichtfeld des Fahrers projiziert – und zwar in 3D.

// Der Mensch hat sich also nicht mehr der Technologie anzupassen, sondern umgekehrt. //

AUCH WENN DAS NOCH ZUKUNFTSMUSIK IST, haben heute schon "Shy Tech"-Varianten in den Autos Platz genommen. Mercedes-Benz, BMW, Seat, Audi und andere Hersteller haben bereits Sprachassistenten, die einem zuhören, Fragen beantworten oder praktische Hilfe leisten. Wie man es schon von Siri oder Alexa kennt. Im Audi Q8 braucht man zum Beispiel nur zu sagen: "Ich habe Hunger". Und schon liefert einem das Auto Vorschläge, was es wo zu futtern gibt.

Mit dem Kommando "Hey BMW" wird im neuen 3er ein selbstlernender Assistent aktiviert, der mit Smart Home verbunden werden kann und auf Sprachbefehl beispielsweise die Fenster im Haus schliessen kann. Mercedes-Benz hat mit MBUX bereits eine Software, die keine formulierten Kommandos mehr benötigt. Das System startet mit „Hey Mercedes“ und lernt von der Fahrerin und dem Fahrer neue Modewörter oder einen anderen Sprachgebrauch. Ausserdem stellt sich das System individuell auf die Benutzer ein, so dass es auch Nicht-Muttersprachler besser versteht. Der Mensch hat sich also nicht mehr der Technologie anzupassen, sondern umgekehrt.

Die totale Konnektivität ist die Zukunft – auch im Auto. Es verbindet sich intelligent mit der Umgebung, vernetzt sich mit Endgeräten und Sensoren, individuell auf den Nutzer zugeschnitten. Das alles soll das Leben einfacher machen und dem Menschen wieder mehr Zeit für die reale Welt geben. ✨



Das Cockpit der Mercedes-Benz B-Klasse mit Widescreen und demMultimediasystem MBUX, das unter anderem die mit „Hey Mercedes“ aktivierbare, intelligente Sprachsteuerung, Navigationsdarstellung mit Augmented-Reality oder diverse Online-Funktionen über „Mercedes me“ beinhaltet.

✖ ACTION

BULL RUN



Wo sonst die besten Ski-Athleten der Welt um den Sieg beim Hahnenkamm-Rennen kämpfen, schickte Audi Ende Januar einen Technikträger seines ersten vollelektrisch angetriebenen e-tron SUV auf die legendäre Streif.



Rallycross-Weltmeister Mattias Ekström am Steuer des vollelektrischen SUV.



1986 hat der Quattro schon einmal Werbegeschichte geschrieben. Ein Audi 100 quattro fährt eine schneebedeckte Skisprung-Schanze hoch. Rallyefahrer Harald Demuth sass damals im Auto und erinnert sich: Nach meiner Ankunft in Finnland bin ich zunächst mit dem Lift auf die Schanze gefahren, um das Ganze von oben in Augenschein zu nehmen. Als ich dort das erste Mal in 60 Meter Höhe stand, habe ich schon etwas Muffensausen bekommen.

Der speziell ausgerüstete Audi e-tron erklimmt die „Mausefalle“ auf der legendären Streif – mit 85 Prozent Steigung der steilste Teil der spektakulären Ski-Abfahrt.

„Bereits im vergangenen Jahr haben wir mit den Audi e-tron extreme Events gezeigt, wie sich der Elektro-SUV im Härtestest beweist. Ob am Pikes Peak, in der Salzebene Namibias oder im Berliner Hochspannungsprüfelfeld – der Audi e-tron Prototyp meisterte die grössten Herausforderungen“, sagt Peter Oberndorfer, Leiter Kommunikation Produkt und Technologie. „Mit der sensationellen Fahrt die ‚Mausefalle‘ hinauf haben wir den Grenzbereich weiter ausgelotet und gezeigt, was mit der quattro-Technologie in einem Elektroauto



technisch möglich ist.“

DIE „MAUSEFALLE“ ist mit bis zu 85 Prozent Steigung der steilste Abschnitt der renommierten Streif-Abfahrt in Kitzbühel. Um diese Passage zu erklimmen, nutzte der Audi e-tron Technikträger einen speziellen quattro-Antrieb mit zwei E-Maschinen an der Hinterachse und einer E-Maschine an der Vorderachse. In Summe erreichte der Technikträger eine Boost-Leistung von bis zu 370 kW und 8'920 Nm Rad Drehmoment. Damit war die volle Performance an der grossen Steigung gewährleistet. Für die speziellen Bedingungen auf der Streif hat Audi zudem die Software hinsichtlich der Antriebsdrehmomente und der Drehmomentverteilung angepasst. Den nötigen Grip auf Schnee und Eis lieferten 19-Zoll-Reifen mit

eigens für die Testfahrt angefertigten Spikes.

„85 Prozent Steigung zu bezwingen – das klingt zunächst unmöglich“, sagt Mattias Ekström, der am Steuer des Audi e-tron Technikträgers sass. „Wie dieses Auto solch schweres Gelände bewältigt, hat selbst mich beeindruckt“, erklärt der Rallycross-Weltmeister und zweifache DTM-Champion. Er zählt diese Aktion zu seinen aussergewöhnlichsten Erfahrungen.

Ekström und sein Kumpel Aksel Lund Svindal versuchen auf allen Vieren die Mausefalle hochkraxeln. Für bestmögliche Sicherheit war der Audi e-tron Technikträger mit einem Überrollkäfig sowie einem Rennsitz mit Sechspunkt-Gurt ausgestattet. Das Fahrzeug selbst wurde mit einer Rücklaufsicherung versehen, durch die ein Sicherungsseil lief. Eine Zugvorrichtung war nicht vorhanden. ✘

// 50 JAHRE RANGE ROVER NOBLESSE VERPFLICHTET

Range Rover ist der Inbegriff für royalen Offroad-Luxus und wurde gar zum Gattungsnamen.



Der Velar ist ein direkter Vorbote des Serienmodells.



Was vor 50 Jahren mit dem simplen Konzept begann PKW-Komfort mit moderner Allradtechnik zu paaren, wurde zu einer der grössten Erfolgsgeschichten der Automobilgeschichte. Und ist bis heute so stilbewusst wie die Queen selbst.

BEVOR ES DEN RANGE ROVER GAB, hiess er Velar. Das erste Konzept der Land-Rover-Submarke entstand 1967 unter Leitung der legendären Rover-Entwickler Spen King und Gordon Bashford. Der Velar trug bereits den eleganten Design-Purismus des drei Jahre später eingeführten Range Rovers in sich.

Unter der Haube arbeitete ein neuer 3,5-Liter-Leichtmetall-V8 von Buick, der die magische 100 Meilen-Grenze schaffte. Im Vergleich: Traditionelle Offroader erreichten mit Mühe und Not die 70-Meilen-Grenze. Dazu kam die für damalige Verhältnisse rasante Beschleunigung. Während andere Offroader lethargisch wie ein Traktor auf den Strassen rumkrochen, hängte der Range Rover bei Sprintduellen sogar Sportcoupés ab.

HINZU KAM DAS SELBSTBEWUSSTE DESIGN – ein Shootingbrake mit zweigeteilter Heckklappe. Schon damals galt die Form als so spektakulär, dass der Louvre in Paris den Briten als gewerblich genutzte skulpturale Form ausstellte. Ohne Zweifel: Der Range Rover holte den Offroader aus der Steinzeit und brachte ihn auf die schicken Boulevards. Der Range Rover revolutionierte das Genre ebenso wie es zehn Jahre früher der Mini für Kleinwagen tat.

Vom schicken Design abgesehen, steckte darunter das ganze Allrad Know-how von Land Rover. Der Range Rover hatte ein robustes Leiter-



rahmen-Chassis und permanenter Allradantrieb mit sperrbarem Zentraldifferential.

UND DER RANGE ROVER KAM AN: Die Verkaufszahlen für das Flaggschiff von Land Rover war überwältigend. Um die endlosen Lieferzeiten zu verkürzen, wurden sogar Kaufverträge unter Enthusiasten verkauft – noch Jahre nach der Markteinführung.

Weder die erste Ölkrise noch die Probleme bei British-Leyland konnten den Erfolg des Range Rovers bremsen. Im Gegenteil: Erst zehn Jahre nach der Einführung kam die erste Überarbeitung des Äusseren. Und das erst noch made in Switzerland. Der Basel-



Der zweite Range Rover entstand unter BMW-Regie.

bieter Autobauer Monteverdi zeichnete und baute 1980 die ersten viertürigen Versionen in Eigenregie, bevor Range Rover 1982 dieses Konzept übernahm.

STOISCH HIELT LAND ROVER am Design fest – bis 1996 – also noch zwei Jahre nachdem BMW mit dem rundgeschliffenen Design die zweite Generation auf den Markt brachten.

Mit 165 kW/224 PS starker Spitzenmotorisierung avancierte der 200 km/h flotte Range Rover MK2 zum schnellsten Geländegänger überhaupt. Richtig Freude kam bei den Enthusiasten erst wieder bei der



Der Viertürer wurde später nachgereicht.



Aktuellen Generation vier.

majestätischen dritten Generation auf.

MIT DER VIERTEN, bis heute aktuellen Generation, festigte sich Range Rover den Platz an der Spitze der Nahrungskette. Selbst als ihm andere Modelle wie der BMW X5, Mercedes M-Klasse, Bentley Bentayga oder Rolls-Royce Cullinan die Spitzenposition streitig machen wollten.

Nur der Range Rover ist mehr als ein Statussymbol, er ist Staatskarosse und noch immer der einzige Automobilhersteller im Besitz aller drei „Royal Warrants“ – sprich Hoflieferant für die Queen, den Herzog von Edinburgh und den Prinzen von Wales. Aber auch der Papst zeigte sich schon in einem Papamobil von Range Rover. Dagegen lassen sich Scheichs und Präsidenten gerne in massgeschneiderten Jagdwagen auf die Pirsch fahren; nicht einmal Bentley und Rolls-Royce konnten Range Rover diese staatstragende Rolle streitig machen.

Dabei ist die britische Ikone schon längst nicht mehr britisch sondern gehört zum indischen Tata-Konzern. Die Inder erweiterten das Modellprogramm um drei kleinere Baureihen Evoque, Velar und Sport. Auch Umweltdiskussionen werden geschickt gekontert, etwa durch elektrifizierte Versionen, was die zum 50. Geburtstag des Range Rovers erwartete fünfte Generation besonders nachhaltig zeigen soll. ✨



2-türige Version, in Anlehnung an die ersten Modelle

Range Rover Generation 1 (1970–1996)

3,5-Liter-V8-Benziner (93 kW/126 PS bzw. 97 kW/132 PS bzw. 99 kW/135 PS bzw. 120 kW/163 PS) bzw. mit 4,0-Liter-V8-Benziner (134 kW/182 PS) bzw. mit 4,3-Liter-V8-Benziner (149 kW/202 PS) bzw. mit 2,4-Liter-Vierzylinder-Turbodiesel (78 kW/112 PS)

Range Rover Generation 2 (1994–2002)

4,0-Liter-V8-Benziner (137 kW/186 PS bzw. mit 140 kW/190 PS) bzw. mit 4,6-Liter-V8-Benziner (165 kW/224 PS) bzw. mit 2,5-Liter-Sechszylinder-Turbodiesel (100 kW/136 PS)

Range Rover Generation 3 (2002–2012)

4,4-Liter-V8-Benziner (210 kW/286 PS bzw. mit 225 kW/305 PS) bzw. mit 5,0-Liter-V8-Benziner (276 kW/375 PS) bzw. mit 4,2-Liter-V8-Kompressor-Benziner (291 kW/396 PS Leistung) bzw. mit 5,0-Liter-V8-Kompressor-Benziner (375 kW/510 PS) bzw. mit 3,0-Liter-Sechszylinder-Turbodiesel (130 kW/177 PS) bzw. mit 3,6-Liter-V8-Turbodiesel (200 kW/272 PS) bzw. mit 4,4-Liter-V8-Turbodiesel (230 kW/313 PS)

Range Rover Generation 4 (seit 2012)

2,0-Liter-Vierzylinder-Benziner und Elektromotor (Plug-in Hybrid mit 297 kW/404 PS Systemleistung) bzw. mit 5,0-Liter-Kompressor-V8-Benziner (375 kW/510 PS bzw. mit 386 kW/525 PS bzw. mit 416 kW/565 PS) bzw. mit 3,0-Liter-V6-Diesel (190 kW/258 PS bzw. mit 202 kW/275 PS) bzw. mit 4,4-Liter-V8-Diesel (250 kW/339 PS)



Auch eine treue Kunde: the Queen.



Ein, zwei, drei, vier – alle mehr als nur Statussymbole.

✘ ROADTRIP

// VOM
GENFERSEE
ZUM **BODENSEE**
mit Audi Q8 50 TDI quattro

Sich Zeit zu lassen, gehört vielleicht nicht gerade zu den Stärken von Audi-Fahrern. Lange mussten sie warten, bis auch ihre Hausmarke ein SUV-Coupé im Sortiment hat. Hat sich das Warten gelohnt?



Wir sind mit dem Audi Q8 einmal quer durch die Schweiz gefahren. Und haben ihn über schneebedeckte Pässe gejagt, sind auf Autobahnen gecruist, in der City-Rush-Hour gestaut, aber auch eisige Waldwege unter die Räder genommen. Und ja, es hat sich gelohnt.

Erstens: Der Audi Q8 ist ein Coupé. Und damit sieht er per se schon mal schicker aus als sein Plattform-Bruder Audi Q7. Der Q8 fällt flacher (4 Zentimeter) und kürzer (7 Zentimeter) aus als der Q7, da der hintere Überhang verkleinert wurde. Dagegen wuchs die Breite um gut 3 Zentimeter.

Zweitens: Der Audi Q8 ist ein Coupé, was das Ladevolumen natürlicherweise einschränkt. Ein Paar Ski, ein Snowboard und alles was dazu gehört, bringt den Audi Q8 gepäckmässig schon an



// An Schönheit kaum zu überbieten ist das UNESCO-Weltkulturerbe Lavaux. //

LOS GEHT DER ROADTRIP mit dem Audi Q8; noch ist es dunkel. Die HD-Matrix-LED Scheinwerfer mit je 24 Einzelleuchten erhellen jedoch jeden Zentimeter der Strecke und weit darüber hinaus. Aber die Entgegenkommenden werden trotz ultramässigem Volllicht nicht geblendet. An Schönheit kaum zu überbieten ist das UNESCO-Weltkulturerbe Lavaux, dessen Schönheit Prince im gleichnamigen Lied besang: "Take me to the vineyards of Lavaux, wanna see the mountains where the waters flow".

Zum Glück hat der Audi Q8 neben vielen anderen Assistenzsystemen nicht nur einen Spurhalte-Assistenten, sondern auch eine automatische Abstandsregelung (ACC adaptive Cruise Control mit Stop & Go-Funktion). So können wir auf der Autobahn unbesorgt ein paar Sekunden länger zum Fenster raus schauen und staunen, wie hinter den Walliser 4000er Berge die Sonne aufgeht.

Wenn sich nach Montreux die steilen Berghänge erheben und das Ufer beim Schloss Chillon enger wird, sprechen wir den Satz "Ich habe Hunger". Der Q8 empfiehlt uns den McDonalds an der nächsten Raststätte bei Yvorne; so vernetzt ist der Audi.

BEI AIGLE GEHEN WIR von der Autobahn und schalten die Fahrassistenzsysteme aus. Wer die Gegend kennt, weiss den Grund: Die kurvenreiche Strasse rauf nach Ormont-Dessus.

Eine wunderschöne Bergstrasse mit tollen Beschleunigungspassagen, engen aber auch weiten Kurven, stets übersichtlich und breit genug, dem Gegenverkehr nicht in die Quere zu kommen. Je weiter wir hochfahren, umso verschneiter wird die Strasse und umso mehr hat der Quattro-Antrieb unsere Aufmerksamkeit. Weil es mit der gegen Aufpreis erhältliche aktiven Luftfederung, dem Wankausgleich



und der Allradlenkung soviel Spass macht den Berg hoch zu donnern, gönnen wir uns einen Abstecher nach Leysin, wo noch mehr Schnee liegt. Dabei macht der perfekte Allradbetrieb keine Kompromisse – der Q8 ist ein Schneelöwe durch und durch.

WEITER GEHT DIE TOUR de Suisse nach Ormont-Dessus wo sich

allmählich das Hochtal öffnet und damit die Gelegenheit, dem 3-Liter-Sechszylinder-Dieselmotor und den 286 Pferden mit 600 Nm Schmackes zu geben. Man hat die Wahl zwischen sieben Fahrprogrammen, die unter anderem Lenkung, Antrieb und Aufhängung nach Wunsch konfigurieren. Das SUV-Coupé zieht in 6,3 Sekunden auf Tempo 100, theoretisch bis 245

// Je weiter wir hochfahren, umso **verschneiter wird die Strasse** und umso mehr hat der Quattro-Antrieb unsere Aufmerksamkeit. //



// Würde jetzt der **Audi im mystischen Drachenorange** von einer Drohne gefilmt werden, wäre das ein perfekter Werbespot. //



km/h durch. Die Achtgangautomatik schaltet dabei schnell; noch mehr Freude macht es aber, wenn man selbst Hand an die Schaltwippen legt. Würde jetzt der Audi im mystischen Drachenorange von einer Drohne gefilmt werden, wäre das ein perfekter Werbespot. Abrupt endet dieser allerdings mit einer schleichenden Spassbremse auf vier Rädern vor uns.

ODER LIEGT ES DARAN, dass wir schon im Kanton Bern sind? Auf der Tafel steht Gsteig – bei Gstaad. Wir kommen dem natürlichen Habitat des Q8's also näher. Denn nur gut betuchte können sich den Q8 leisten. Los geht's bei 94'700 Franken, allerdings ohne die vielen tollen Features, die unseren Audi Q8 50 TDI quattro tiptronic, satte 126'257 Franken kos-



ten lassen. Er würde also perfekt in die Auffahrt eines der grosszügigen Chalets passen.

Aber noch besser passt der Audi Q8 auf die schnittigen Strassen des Saanenlandes und des Simmentals. Und das erst noch umweltfreundlich. Zwischen 55 und 160 km/h segelt das Schlachtschiff dank Mild-Hybrid MHEV ohne Motorantrieb. Der Verbrauch pendelt sich Überland bei knapp 8 Liter Diesel auf 100 Kilometer ein. Die vom Werk angegebenen 6,4 Liter scheinen nicht sehr realistisch.

BEI SPIEZ GEHT ES auf die A8, immer schön dem Thunersee entlang. Und mit schön ist wirklich schön gemeint. Die Aussicht wird nur noch getoppt vom Brienersee, vorbei am Instagram-Hotspot Iseltwald, weiter Richtung Haslital. Doch statt wie Sherlock Holmes hier zu enden, stechen wir links hoch auf den Brünigpass. Nicht nur ein Traum für Töfffahrern, son-

dern auch eine beliebte "Gib ihm"-Strecke für Autos.

Leider ist der Brünigpass aber auch eine stark frequentierte Transportverbindung, die ebenfalls von Sattelschlepper genützt wird und nur wenig Spielraum zum Überholen bietet. Und weil der lettische Chauffeur wohl auch keine Rückspiegel hat, schleichen wir in einer Endlosschlange bergauf- und auf der Obwaldner Seite wieder runter. Wenigstens können wir dank Abstandsregler wieder die schöne Aussicht auf den Lungern- und Sarnersee geniessen, bevor die Karawane bei Hergiswil zum Stoppen kommt.

LUZERN MAG FÜR TOURISTEN ein schöner Ort sein, aber zur Rush-Hour ist die Autobahn darunter eine Tortur. Und wenn es mal wieder vorwärts geht, machen die unzähligen Radargeräte die Fahrt auch nicht gerade spannender. Dafür bekommt man ein



// Die grösste
Touristenattraktion
des Appenzeller-
landes: **die Silves-
terchläuse beim
alten Silvester-
umzug.** //



hübsches Foto – auch eine Art Reisesouvenir.

Bei Sihlbrugg geht es rechts über den Hirzel, entlang am Zürichsee, über den Seedamm nach Rapperswil. Auch wenn der Verkehr vor dem historischen Städtchen immer staut, so ist dies wohl der

schönste Ort dafür. Links der Züri-see, rechts der Obersee und vor einem das Schloss Rapperswil. Der adaptive Abstandsregler hängt sich ans Heck vom Vordermann und nimmt damit den Stress im Stotterverkehr.

AUF DEM RICKEN BEGINNT

der Ostschweizer Winter – es hat im Toggenburg während mehrerer Tage geschneit. Die Schneemaden werden mit jedem Meter höher, was "mehr Fahrspass im Schnee" bedeutet. In den Kurven des Wasserfluh-Passes schwingt der 2,2 Tonnen schwere Audi Q8 sogar sein dickes Füdli, aber stets spurtreu und verkehrssicher. Bei den kleinen Ausreissern handelt sich um ein Plus von Fahrspass und nicht ein Minus an Sicherheit – das ist so gewollt. Und weil der Kurvenrausch nie enden sollte, geht's weiter nach Schönegrund und Urnäsch, wo zufälligerweise an diesem Tag die grösste Touristenattraktion des Appenzellerlandes stattfand: die Silvesterchläuse beim alten Silvesterumzug.

DIE SCHÖNSTE STRECKE an den Bodensee führt von Urnäsch via Hundwil nach Teufen, weiter Richtung Trogen. Spätestens hier würden sich sensible Mitfahrer ohne Wankausgleich übergeben

müssen: Es geht rauf und runter, unzählige Brücken, Täler, Hügel und noch mehr Kurven, bis man schliesslich ins Biedermeier-Dorf Heiden kommt. Hier, wo Henri Dunant seinen Lebensabend verbrachte, fahren wir von Wolfhalden via Lutzenberg nach Rorschach am Bodensee

DORT ANGEKOMMEN könnte man das Auto noch per App-Fernbedienung in die Parklücke steuern. Und sogar die Türen liessen sich per App öffnen. Ein weiteres Highlight ist der Fahrzeugschlüssel, auf dem sich bis zu 400 Lieblingseinstellungen speichern lassen. Aber das ist eine andere Geschichte.

Fazit: Nach gefühlten 100'000 Kurven gibt es kaum ein bequemeres Auto, das einem so freudig und sanft vorwärtsbringt wie der Audi Q8. Gut gemacht, dicker Brummer! ✨



Fünftüriges, fünfsitziges Oberklasse-SUV, Länge: **4,99 Meter**, Breite: **2,00 Meter**, Höhe: **1,71 Meter**, Radstand: **2,9 Meter**, Kofferraumvolumen: **605 Liter**

Motor: V6-Diesel, Turbo, Direkteinspritzung, Quattro-Allradantrieb, **210 kW/286 PS** bei 3500–4000 r/min, Drehmoment **600 Nm** bei 2250–3250 r/min, 0–100 km/h: **6,3 s**, Vmax: **245 km/h**, Preis: ab **94'700 Franken**

Gibt es einen schöneren Wochenendausflug? Unsere Freunde, die 4×4-Giganten aus dem Fürstentum, organisieren vom 22.–24.3.2019 bereits das 3. freie Fahren in der Kiesgrube Reichenau/GR. Der perfekt organisierte Event zieht immer mehr Neugierige an. Kein Wunder, wo sonst kann man seinem 4×4-Schätzchen noch artgerechten Auslauf bieten?



FREIES // 22.-24.3.2019
**OFFROADEN
IM
KIESWERK**



Die Teilnehmerzahl ist auf 90 Fahrzeuge begrenzt! Anmeldungen werden nach Eingangsdatum angenommen, deshalb jetzt schnell hier anmelden und dann den Freunden weiter-sagen: 4x4freiesfahren.ch
Wir sehen uns dort!

4X4GIGANTEN.LI ORGANISIEREN

4X4 FREIES FAHREN

IM KIESWERK CALANDA REICHENAU

SAMSTAG 23. MÄRZ 2019

AD OFFROAD CAMPING

CHF 30.- / EUR 25.- HELMPFLICHT FESTWIRTSCHAFT

ANMELDUNG 4X4FREIESFAHREN.CH

FR. 22. MÄRZ. AB 18.00 CAMPING SA. 23. MÄRZ. AB 09.00 FREIES FAHREN SO. ABREISE BIS 12.00

Garage Graf Trimis Jeep Club calanda Liechtenstein 4x4Giganten.li

WO: Kieswerk Calanda Reichenau, 7013 Domat/Ems
WANN: 22. – 24. März 2019
 Freitag: ab 18 Uhr Anreise, Bezug Camping, ab 19 Uhr ist die Festwirtschaft/Verpflegung geöffnet
 Samstag: 9-18 Uhr freies Fahren, Verpflegung ganztags, abends Lagerfeuer und Gemütlichkeit
 Sonntag: Abreise bis 11 Uhr vormittags (kein freies Fahren im Gelände)
WIEVIEL: Der CHF 30.- für das gesamte Wochenende (Stellplatz für die Übernachtung ist inklusive)
WICHTIG:
 Helm & Gurtpflicht (also Helm unbedingt mitbringen)
 Alle Geländewagen/Quads/SidebySide müssen eingelöst sein (Ausnahme Showfahrzeuge der Schweizermeisterschaft-Teilnehmer)
 Auf Zuschauer besondere Rücksicht nehmen (man sagt, die haben es nicht so gerne, wenn man sie über den Haufen fährt)

ZEITREISE //
DER FRIDOLIN
DAS ERSTE SUV AUS DEM
VW-BAUKASTEN

Was heute Konzept der Volkswagen-Gruppe ist,
nahm 1962 mit Typ 147 seinen Anfang.





Wer in den 1970er Jahren aufgewachsen ist, kennt den Fridolin, mit ihm fuhren damals in Deutschland und in der Schweiz die Pöstler rum.

Der Typ 147 wurde zwischen 1964 und 1974 gebaut.

VW WURDE IM FEBRUAR 1962 von der Deutschen Bundespost mit der Entwicklung eines Fahrzeugs beauftragt, da die bis dahin auf dem Markt befindlichen Automobiltypen ungeeignet waren. Nach dem unzufriedenen Test mit dem Goggomobil-Transporter,

klopfte man bei VW an, die ihrerseits auf die Westfalia-Werke verwies, die bereits Umbauten für Postfahrzeuge vorgenommen hatte. Volkswagen zeichnete sich daraufhin als Generalunternehmer verantwortlich und lieferte die Teile für den Typ 147, wie er offiziell hiess. Den Namen „Fridolin“ bekam das unförmige Ding von Westfalia-Mitarbeiter. Und er blieb.

Um die Kosten gering zu halten, wurde der geplante Wagen möglichst weitgehend aus Teilen anderer Fahrzeuge zusammengesetzt. Kommt bekannt vor? So stammten die Achsen, der Motor und das Getriebe vom Käfer, das Chassis vom Karmann-Ghia, Scheinwerfer vom VW Typ 3, Motorklappe und an-

dere Teile vom VW-Transporter, die Heckklappe war dem T1 entlehnt, aber kürzer.

1964 GING DER VW FRIDOLIN IN SERIE. Fahrbereitschaft wog der Fridolin 935 kg und war damit gut 200 Kilo schwerer als ein Export-Käfer. 6139 Fahrzeuge wurden gebaut, die meisten hat die Post gekauft – alleine 1203 Stück gingen an die schweizerische Post. Diese wurden allerdings im Vergleich zur deutschen Ausgabe gepimpt: Die Schweizer Fridolins hatten einen 1,3 Liter-44 PS-Motor (statt 1,2 Liter mit 38 PS), Scheibenbremsen vorne, Standheizung, Lüftungs-klappe im Dach, Aussenspiegel nicht an den

Türen sondern auf den vorderen Kotflügeln, eine spezielle Innenausstattung, und in den letzten Baujahren ein grösseres Fenster in der Rückwandklappe sowie Heckscheiben in den Ecken, um besser rangieren zu können.

1974 LIEF BEI WESTFALIA die Produktion des Fridolins aus, ein kleiner Reservebestand an Neufahrzeugen wurde von der PTT aber noch bis 1977 in Betrieb genommen. Heute existieren weltweit schätzungsweise nur noch um die 200 Exemplare. ✘



CROSSOVER = SUV?

SUV und Crossover liegen voll im Trend, aber gibt es eigentlich einen Unterschied zwischen Crossover und SUV?

Weder „Crossover“ noch „SUV“ ist klar definiert. Beides sind keine technischen Begriffe oder Gattungsbezeichnungen, sondern entstammen der Marketingfeder der Hersteller. Entsprechend lassen sich Unterschiede kaum festmachen – im Grunde handelt es sich zumindest bei uns mehr oder weniger um Synonyme. Dass es überhaupt zwei unterschiedliche Wörter für dieselbe Autoklasse gibt, hat jedoch seine Gründe.

Im Amerikanischen nämlich gibt es sehr wohl einen Unterschied zwischen SUV und Crossover. Ersteres bezeichnet dort die komfortablen oder gar luxuriösen Varianten echter, von Allrad-Nutzfahrzeugen abgeleiteter Geländewagen oder Pick-ups – Modelle wie der Toyota Landcruiser V8 oder der Cadillac Escalade, die in Europa keine allzu grosse Rolle gespielt haben. Somit war der Name im frei für gängigere Autos mit PW-Technik wie Toyota RAV4 und Co. Derartige Modelle, zu denen auch VW Tiguan, BMW X3 und Opel Mokka zählen. Solche Autos würden in den USA als „Crossover“ oder „Crossover SUV“ laufen.

Trotz des SUV-Begriffs hat sich Crossover hierzulande aber – zumindest gefühlt – als Oberbegriff für Autos eingebürgert, die aus unterschiedlichen Fahrzeuggattungen zusammengesetzt sind. Derartiges Mixen liegt aktuell schwer im Trend. Wer die zunehmend wilden Modell-Mischungen aus Coupé, Kombi, Geländewagen, Van oder Stadtauto auf einen einfachen Begriff bringen will, kann sich oft nur noch mit „Crossover“ behelfen. ✘

GRÖSSTE OFFROAD RALLYE FÜR STUDENTEN

6'000 Kilometer, 3'000 Studierende, 1'500 Renault 4 und das alles für einen guten Zweck.





Am 21. Februar startete in Südfrankreich die wohl verrückteste Wüsten-Rallye zum 22. Mal. Und das ausschliesslich für 18- bis 28-jährige Abenteurer, die während 10 Tagen in einem R4 von Südfrankreich nach Marokko fahren. Im Gepäck: 50 kg Schulmaterialien und medizinisches Equipment für benachteiligte Kinder.

Der Renault 4 gehört zu den erfolgreichsten französischen Wagen aller Zeiten – über acht Millionen Mal wurde er gebaut. 1980 nahm der beliebte Kleinwagen auch bei der zweiten Rallye Paris – Dakar teil. Einer der eingesetzten R4 belegte den unglaublichen dritten Platz in der Wertung für Autos!

AN DER RAID 4L TROPHY GEHT ES nicht um Zeit sondern um den guten Zweck – und natürlich auch Spass. Denn das fast 3'000 grosse Teilnehmerfeld besteht nur aus Studierenden, die zwischen 18 Jahre und 28 Jahre alt sind.

Die Idee zu dieser Veranstaltung kam dem Franzosen Jean-Jacques Rey im Winter 1996. Der Franzose – selbst Teilnehmer der legendären Rallye Paris-Dakar suchte nach einer Möglichkeit, bei der junge Menschen mit minimalem finanziellem Aufwand maximalen Abenteuer-Spass erleben können und ganz nebenbei noch etwas Gutes tun. Das war die Geburtsstunde der Raid 4L Trophy.





DIE ERSTE AUFLAGE startete im Februar 1998 mit einer noch recht überschaubaren Teilnehmerzahl von fünf Teams. Drei Jahre später machten sich bereits 50 R4 auf die Reise in den Süden, 2005 war das Feld mit 460 Fahrzeugen auf eine stattliche R4-Karawane angewachsen. 2008 gingen erstmals mehr als 1'000 Renault 4 bei der Raid 4L Trophy an den Start. 2017 brachten die 1'450 quietschbunten R4 bei der 20. Ausgabe ordentlich Farbe in die Wüste.

Die Bilanz der Rallye-Helfer kann sich durchaus sehen lassen: Bislang transportierten die fast 20'000 Teilnehmer rund 60 Tonnen an Hilfsgüter nach Marokko, darunter zum Beispiel elf Beatmungsgeräte, 38 Paar Krücken, 50 Rollstühle, unzählige Schulbücher und vieles mehr. Dank der Initiative konnten vor Ort 13 zusätzliche Klassensäle geschaffen werden.

HEUTE IST DIE RAID 4L TROPHY die grösste Rallye der Welt für unter 28-Jährige! Die 22. Ausgabe startet am 21. Februar und endet am 3. März. Wer nächstes Jahr dabei sein will: Hier geht's zur Anmeldung: www.4ltrophy.com





// WRC2 PRO DIE NEUE KLASSE IM RALLYE CIRCUS

2019 ist in der Rallye-WM erstmals die Kategorie WRC2 Pro ausgeschrieben. Škoda schickt die Werksfahrer Jan Kopecký und Kalle Rovanperä sowie verschiedene Gastfahrer ins Rennen.

Kalle Rovanperä und Beifahrer Jonne Halttunen führen im Skoda Fabia R5 bei der Rallye Monte Carlo auf Rang zwei in der neuen Kategorie WRC2 Pro.

Bei der Rallye Monte Carlo Ende Januar feierte eine neue Kategorie innerhalb der Weltmeisterschaft Premiere: WRC2 Pro. Diese Klasse wird parallel zur weiterhin bestehenden Kategorie WRC2 mit R5-Fahrzeugen ausgefahren, ist allerdings Werksfahrern vorbehalten. Eingeschrieben haben sich neben Škoda auch Citroën und Ford.

ŠKODA BESTREITET DIE WRC 2 Pro-Meisterschaft mit einer flexiblen Strategie. Das Team besteht aus den Werksfahrern Jan Kopecký und Kalle Rovanperä, die sich die jetzt aus 14 Läufen – neu ist die Rallye Chile – bestehende Saison aufteilen. Sie erhalten bei einigen Rallyes Verstärkung durch starke Gastfahrer, bei der Rallye Schweden beispielsweise durch den amtierenden Finnischen Meister Eerik Pietarinen.



Erst 18 Jahre alt, aber schon einer der Schnellsten – das finnische Talent Kalle Rovanperä.

Škoda-Teammanager Pavel Horteck setzt grosse Hoffnungen in die Fahrerpaarung: «Wir haben einen sehr jungen und einen sehr erfahrenen Fahrer. Das ist die ideale Kombination. Jan ist bereits elf Jahre bei uns und er wird immer besser. 2018 war nicht nur wegen des Titelgewinns in der WRC2 und in der Tschechischen Meisterschaft vielleicht sein bestes Jahr.»

BEI KALLE ROVANPERÄ LIEGT DAS Rallyefahren praktisch im Blut. Sein Vater Harri war jahrelang Profi, fuhr für verschiedene Werksteams und gewann im Jahr 2001 den WM-Lauf in Schweden. Ein Video, wie Rovanperä Junior als Achtjähriger in den finnischen Wäldern wie ein Experte durch den Schnee driftet, kommt bei YouTube inzwischen auf mehr als eine Million Klicks.

Weil finnische Gesetze Starts bei Rallyes erst ab 18 Jahren erlauben, startete Rovanperä zunächst in Lettland. Auf Verbindungsetappen, die über öffentliche Strassen führten, musste Beifahrer Risto Pietiläinen, der frühere Copilot von Vater Harri, das Steuer übernehmen. Dieses kleine Handicap hinderte Rovanperä nicht daran, 2015 die Junior-Wertung in Lettland zu gewinnen. 2016 und 2017 gewann er dann die Meisterschaft, beide Male am Steuer eines Škoda Fabias. Kurz nach seinem 17. Geburtstag erhielt Rovanperä im Oktober 2017 mit einer Ausnahmegenehmigung der finnischen Regierung den Führerschein. Nur drei Wochen später feierte er bei der Rallye Grossbritannien seine WM-Premiere. Inzwischen gehört er zu den regelmässigen Besuchern auf dem Podium der Kategorie WRC2. 2018 gewann Rovanperä zweimal diese Unterkategorie der Weltmeisterschaft und be-

legte in der Jahresendwertung Rang drei hinter den Teamkollegen Jan Kopecký und Pontus Tidemand.

OBWOHL JAN KOPECKÝS VATER Hobby-Rallyefahrer war, begann er als 13-Jähriger mit dem Kartsport und wechselte später zu den Tourenwagen. Kopecký Junior gewann in der tschechischen Heimat mehrere Markenpokale, darunter 2001 den Škoda Octavia Cup. Im Škoda Octavia startete er im selben Jahr erstmals bei einer Rallye und konzentrierte sich fortan auf diese Motorsport-Disziplin. Erste Erfolge in der Tschechischen Meisterschaft (ČMR) führten zur Verpflichtung durch das Werksteam von Škoda. Im Škoda Fabia WRC gewann Kopecký 2004 seinen ersten, von bis heute sechs Titeln in der Tschechischen Meisterschaft.

Gemeinsam mit Beifahrer Pavel Dresler gewann er 2013 mit der Rekordzahl von sechs Siegen die Rallye-Europameisterschaft (ERC). Bis dahin hatte Kopecký vor allem auf Asphalt sein Können unter Beweis gestellt. Doch 2014 gewann er im Škoda Fabia S2000 auch auf den anspruchsvollen Schotterpisten der FIA Asien-Pazifik Rallye-Meisterschaft (APRC) den Titel. Im Sommer 2017 setzte er sich auf Sardinien erstmals auf WM-Ebene bei einer Schotter-Rallye durch und

liess er den WRC 2-Konkurrenten auch bei der Rallye Italien keine Chance.

Mit der Premiere des Škoda Fabia R5 begann für Kopecký eine beispiellose Siegesserie in der Tschechischen Meisterschaft: Seit Frühjahr 2015 ist er bei Meisterschaftsläufen in seiner Heimat ungeschlagen und holte von 2015 bis 2018 vier Titel in Folge. Sein bisher grösster Erfolg aber ist der Gewinn des WRC2-Titels der FIA Rallye-Weltmeisterschaft 2018, wiederum im Škoda Fabia R5.

VON DER ERSTEN GENERATION des Škoda Fabia R5 sind seit Frühjahr 2015 mehr als 250 Exemplare an Kunden verkauft worden. Zeit für eine gründliche Renovierung des Erfolgsmodells. Zum Juni 2019 soll der Nachfolger homologiert werden und somit die Zulassung zum Motorsport erhalten. Äusseres Kennzeichen ist die dem Facelift des Serienmodells angepasste Optik. Deutlich tiefgreifender sind allerdings die Verbesserungen unter der Karosserie. So hat der Fabia R5 Evo ein komplett neues Chassis, ein optimiertes Fahrwerk mit grösseren Federwegen, einen neuen Antriebsstrang sowie einen neuen Motor erhalten. ✨

Kamera **Canon EOS 1D-X**
Linse **Canon EF 24-105 mm F/4L IS USM**
Aktuell **50 mm**
Verschlusszeit **1/640 s**
Brennweite **f 9**
ISO **400**

Hallo Zukunft

Route 66, Mojave-Wüste, Kalifornien. Hier will man noch selbst fahren und die traumhafte Wüstenlandschaft im relaxten Cockpit des Cadillac CT6 Super Cruise genießen. Aber auch in Kalifornien gibt es viele Strassen, die überfüllt sind. bis zu vier Stunden verbringen viele Ka-

liforner täglich im Auto. Kein Wunder ist Autonomes Fahren ein heisses Thema. Um das so richtig zu erfahren, muss man verstehen, wozu Autonomes Fahren passt – und wozu nicht. Nach 3000 Kilometern Roadtrip überzeugt der Super Cruise: so fährt man in die Zukunft.



WINTER IST (DOCH NICHT) SO DOOF!

Ob hierzulande oder im Hohen Norden: Eine Teilnahme an einem Winterfahrtraining heisst auch, aus dem grauen Winteralltag in ein atemberaubendes Winterwunderland mit viel Sonnenschein zu entfliehen.



Winter ist doof! Es ist kalt. Die Tage sind noch immer kurz. Und die Sonne zeigt sich während dieser Monate viel zu selten. Das Aufstehen am Morgen entpuppt sich meist als eine der härtesten Aufgaben des Tages. Und hat es dazu auch noch geschneit, wird die Fahrt ins Büro zur nervlichen Achterbahnfahrt. In der kalten Jahreszeit verfallen wir oft in eine Art Winterdepression. Ein Grund dafür kann der Mangel an Licht sein. Dieser soll nämlich laut Forschern der State University of Michigan die Gehirnfunktion negativ beeinträchtigen. Was dagegen hilft? Eine grosse Portion Vitamin W – W wie Winterfahrtraining. Die fünf wichtigsten Fragen zum Thema beantworte ich in den folgenden Zeilen.

Wieso ein Fahrtraining eine gute Sache ist

Wussten Sie, dass die Haftung auf Schnee im Vergleich zu sommerlichen Verhältnissen um Faktor fünf abnimmt? Bei Eisglätte liegt die Haftung sogar zehn Mal tiefer. Autofahrer reagieren auf solche Strassenverhältnisse höchst unterschiedlich. Einige fühlen sich unsicher. Andere schenken den veränderten Bedingungen nur wenig Beachtung und sind dann überrascht, wenn das Auto plötzlich ins Rutschen gerät. Ein Winterfahrtraining bietet Autofahrern die Möglichkeit, sich mit solchen Verhältnissen in einem sicheren Rahmen auseinanderzusetzen.

Was man in einem Winterfahrtraining lernt

Ein Kurstag besteht in der Regel aus einem kompakten theoretischen und aus einem längeren praktischen Teil. Gegenstand des Kurses sind bestimmte Fahrtechniken im Schnee wie etwa schnelles Gegenlenken bei einem ausbrechenden Heck oder das Akzeptieren der physikalischen Grenzen beim Bremsen und Kurvenfahren. Wer solche Situationen schon selbst erfahren und bewältigt hat, entwickelt eine Sensibilität für kritische Gegebenheiten im täglichen Strassenverkehr. Daneben erfahren Kursteilnehmer auch, wie sich neue Fahrassistenzsysteme zum Fahren im Schnee beitragen. Das tönt alles sehr konservativ. In Wirklichkeit macht ein Fahrtraining auf Schnee einfach auch eine Menge Spass.

Wie man das geeignete Training findet

Winterfahrtrainings bieten verschiedene Firmen und Verbände wie etwa das Driving Center Schweiz oder der TCS an. Daneben führen auch Autohersteller solche Veranstaltungen durch. Die Kursinhalte sind in der Regel bei allen sehr ähnlich. Bei den Marken-Events werden die Fahrzeuge in der Regel zur Verfügung gestellt. Freie Fahrtrainings absolviert

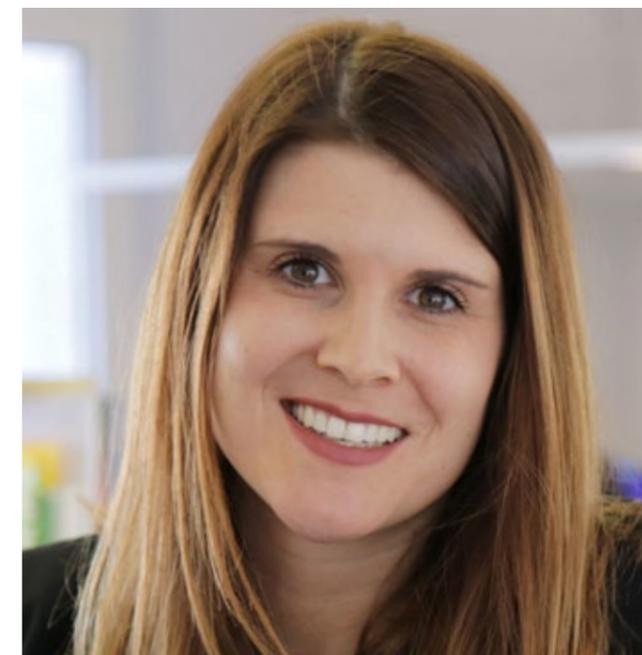
man meist mit dem eigenen Auto. Bevor man sich für einen Anbieter entscheidet, sollte man sich überlegen, wonach man genau sucht und was das Ziel ist. Will man sich lediglich mit den Fahrtechniken auseinandersetzen, eigenen sich die Basic-Fahrkurse von TCS & Co. gut. Will man nebenbei auch gleich noch die neusten Modelle einer Marke testen, sollte man sich auf die Markentrainings konzentrieren. Spass ist aber bei allen Anbietern garantiert.

Was ein Auto-Tag im Schnee kostet

Ein Winterfahrtraining kostet in der Regel je nach Anbieter zwischen 500 und 750 Franken. Die angebotenen Preise sollten Interessenten jedoch sorgfältig vergleichen. Je nach Veranstaltungsort reist man vielleicht bereits am Vorabend an. Das heisst die Übernachtung und das Abendessen sind dann meist im Preis inbegriffen. Markenveranstaltungen sind für gewöhnlich etwas teurer. Doch sollte man beachten, dass einem bei diesen Events stets die neusten Modelle zur Verfügung stehen.

Wo die Fahrkurse stattfinden

Ein Gelände für Winterfahrtrainings erfordert eine Menge Arbeit. Die Pisten werden täglich mehrmals präpariert, um den ganzen Winter die nötigen Strassenverhältnisse zu gewährleisten. Die Trainingscenter befinden sich deshalb meist in schneesicheren Gebieten. So reist man für ein Fahrkurs in der Regel nach Davos oder ins Engadin. Es gibt aber auch Trainings im Ausland wie etwa in Schweden oder Finnland. ✘



Andrea Auer, Mobilitätsexpertin beim Vergleichsportaal «Comparis»

Winterfahrtraining-Special





BRIDGESTONE



Mercedes-Benz Driving Experience in Samedan GR

Bereits 1970 sang Janis Joplin "Oh Lord, won't you buy me a Mercedes Benz? My friends all drive Porsches, I must make amends. Worked hard all my lifetime, no help from my friends. So Lord, won't you buy me a Mercedes Benz ...". Genau diese Frage haben wir in der Sonnenstube der Schweiz auch öfter mal gen Himmel gestellt. Wir hätten gerne den Mercedes-AMG GLC 63 4MATIC Coupé, oder den Mercedes-AMG GT 63 S 4MATIC+ 4-Türer Coupé. Oder den G500?

Puh, schwierige Wahl, denn Mercedes hat wirklich alles nach Samedan gekarrt, was neu und sexy ist. Hier kann der geneigte Kunde alle Modelle auf der perfekt präparierten Piste testen. Und immer, wenn ein 63er oder 43er AMG los röhrt hallt das Echo wie ein Rock-Klassiker von den Bergen. Die abschliessende Frage, welches denn nun der beste Benz im Schnee war, liess sich eigentlich gar nicht seriös beantworten, dazu ist der schwäbische Fuhrpark viel zu breit aufgestellt.



Volvo Winter-Drive-Experience in Seelisberg

Volvo sagt von sich, dass sie da Zuhause sind, wo andere nur testen. Dieses Know-how bringen die Schweden für ihre Kunden und die, die es noch werden wollen, nach Seelisberg UR zur Volvo Winter-Experience. Auch wenn der abgesteckte Kurs hier im alten Stein-

bruch des Eventcenter Seelisberg nichts mit der Weite Schwedens zu tun hat, kann Volvo seine Winterkompetenz eindrucksvoll demonstrieren und den Teilnehmern mit einigen Übungen mehr Sicherheit für das Fahren auf Eis und Schnee vermitteln.

Cupra Ateca on Ice in Andorra

Genau vor einem Jahr stellte Cupra das erste Auto der neuen Marke vor: der Ateca. Wir haben das Sport SUV auf den Eispisten des Ski-Resorts Pas de la Casa, hoch oben in den andorranischen Pyrenäen auf 2400 Meter über Meer, getestet. Eigentlich ist der Cupra Ateca ungeeignet für freudiges Driften. Die 4Drive Technologie ist darauf programmiert, sofort auf Veränderungen der Fahrbahnoberfläche zu reagieren und sich Traktion zu suchen. Erst im Cupra Modus - dem Sportprogramm - lässt sich

das Hochleistung-SUV quer über die Fahrbahn bewegen. Dabei liegt er stets sicher in der Hand. Die Elektronische Differenzialsperre (EDS) leitet ausserdem bei Bedarf die ganze Antriebsenergie auf das Rad mit der besten Bodenhaftung um. Mit dem zuschaltbaren 4Drive System ist es möglich, die Motorkraft variabel auf die Achsen zu übertragen. Das Verhältnis reicht von einer 50:50-Aufteilung bis hin zu einer hundertprozentigen Übertragung an die Hinterachse. Olé!





Bridgestone – Das kleine Schwarze für den Schnee

Frauen schwärmen ja bekanntlich für teure Taschen und schicke Schuhe – und können für die richtigen Wahl des „kleinen Schwarzen“ auch schon mal Stunden vor dem Kleiderschrank verbringen. Wie wichtig diese Wahl aber ist, zeigte sich kürzlich bei einem

Test auf knapp 2'000 Meter hinter dem Matterhorn in Breuil-Cervinia. Denn nicht nur Automarken bitten zum Tanz auf Eis und Schnee, sondern auch Reifenhersteller wie Bridgestone. Auch wenn es auf den ersten Blick wie ein kleines Schwarzes wie viele andere aussieht,

merkt man auf der Piste sehr schnell, wie anziehend oder abstossend es wirkt. Wir haben uns für das sexy Modell Blizzak LM005 entschieden – perfekt geschnitten und aus hoch silicahaltigen Bridgestone NanoPro-Tech™-Mischung. Die absolut richtige Wahl, wie

sich beim anschliessen den Ice-Race herausstellte. Wir haben die Jungs eiskalt stehen lassen und den Pylonentanz auf dem Eisparkett gewonnen. Danke Bridgestone für dieses tolle kleine Schwarze.

Ford Winterfahrtraining Gstaad

So bitterkalt dieser Januararmorgen in Gstaad ist, so heiss sind die Fahrzeuge, die Ford für das Winterfahrtraining bereitgestellt hat. Da stehen zum Beispiel zwei Ford Focus RS, zwei Ranger oder ein Ford Mustang. Aber wer hätte gedacht, dass ausgerechnet der Van, der Ford Galaxy, ein geiles Drift-Verhalten an den Tag legt. Zuerst stürzen sich alle Beteiligten natürlich auf den Ford Focus RS, den auch Rallye Legende und Hoonigan-Star Ken Block übers Eis jagt. Jetzt ist auch klar, warum die Rennsemmel Ken Blocks Lieblings-Driftmaschine ist. ESC "Aus", Sport-Modus "Ein" und los geht die Driftorgie um die schon vom Sound vor

Angst zitternden Pylonen. Zuerst vorsichtig, um sich dann in den Grenzbereich zu tasten. Hat man erst mal den Rhythmus raus, nutzt man die Physik, um wie ein Pendel durch den Parcours zu driften. Leichtes Einlenken, gefühlsvolles Gegenlenken, während das Gaspedal die Driftorgie orchestriert. Wer bremst, verliert. Schon ein bisschen schwerer wird's den heckgetriebenen Ford Mustang 5.0 GT ohne Fahrassistenten durch die Pylonen zu navigieren. Trotzdem macht es eine kindische Freude. Wenn der Mustang erst mal an Fahrt gewonnen – das klappt erst im vierten Gang – hat, will er sie auch nicht mehr verlieren und galoppiert durch den Parcours wie ein

betrunkener Cowboy auf einem wilden jungen Hengst. Für die Kür gibt's keine Bestnoten und die Pylonen stützen nur so davon. Umso besser im Handling ist – man staune – der Ford Galaxy, 2.0 EcoBlue, der sich durch den 2,85 Meter langen Radstand und gut verteiltem 2,65 Tonnen Gewicht herrlich kontrolliert quer auf dem Eis bewegen lässt. Dabei hätte wohl die ganze Familie grossen Spass. Selbst wenn man mit fast 80 km/h einem Hindernis sofort ausweichen muss, lässt sich der schwere Familien-Van ziemlich gäbig manövrieren.



Ferrari schickt sein 4x4 Pferdchen auf die Piste in Saalfelden in Österreich

Unter Normalbedingungen ist der GTC4Lusso kaum aus der Ruhe zu bringen und auch der Fahrer kriegt nur selten feuchte Hände. Die Souveränität des GTC4 ist auf Eis und Schnee für eine Südländer sehr beeindruckend. Für diese maximale Stabilität und Präzision sorgt bei dem V12-Boliden die dynamische Allradlenkung und der Allradantrieb 4RM. Ein kleiner Wermutstropfen: sobald das Siebengang-Doppelkupplungs-Getriebe im Heck in den fünften Gang schaltet, quittiert der Allrad den Dienst.

Bei 335 km/h Höchstgeschwindigkeit dürfte das dann allerdings erst nahe der 200er Grenze sein. Für den Vortrieb im aktuell einzigen Allrad-Ferrari sorgt ein monströser 6,3 Liter grosser Zwölfzylinder mit 690 PS. Dreht man am berühmten Manettino auf dem Lenkrad und senkt den rechten Fuss einen Hauch tiefer, wird der Ferrari zur Furie. Der Drehzahlmesser schnellert von jetzt auf gleich auf über 8'000 Touren und mit fast explosiver Kraft schleudert der Zwölfzylinder den roten Renner dem Horizont entgegen.





Das Alu-Hebelchen «Manettino» (rechts am Lenkrad) hat die Magie eines italienischen Zauberstabs. Mit seiner Hilfe können fünf fahrdynamische Charaktere abgerufen werden. Vorwählen lässt sich neben dem Programm für vereiste Strassen jeweils eine Stufe fürs Fahren bei Nässe, für schnelles Fahren auf trockenem Asphalt und für extremes Tempo auf der Rennstrecke. Rot umrandet ist einzig die Schalterstellung ESC Off. In dieser Stufe sind alle Assistenzsysteme abgeschaltet.

✘ OVERLANDER

Wir suchen spannende Overlander-Stories!

Bist du selbst unterwegs oder kennst jemanden, der gerade auf einer Reise ist? Wir suchen die schönsten Overlander-Stories aus nah und fern für ein Buchprojekt. Erzähle uns deine Geschichte, wir sind gespannt: redaktion@4x4schweiz.ch





Demnächst...

Der Toyota RAV4 ist so etwas wie der Urvater des SUV-Segments. Ob seine Geländewagen-Gene mit der Hybridisierung flöten gegangen sind, erzählen wir euch in der nächsten Ausgabe.

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

Redaktion:
Jürg Zentner, Martin Schmitt,
Sibylle Grossenbacher, Andrea
Auer, Vesa Eskola, Holger
Holzer, Benjamin Bessinger,
Mario Hommen u.v.m.

E-Mail Redaktion
redaktion@4x4schweiz.ch

Anzeigen/Mediadaten
booking@4x4schweiz.ch

Marktplatz
marktplatz@4x4schweiz.ch

Erscheinungsweise
12-mal jährlich

Für unverlangt eingesandte
Manuskripte und Bilder wird
keine Haftung übernommen.



4x4switzerland

Profil bearbeiten

367 Beiträge 13k Abonnenten 1.429 abonniert

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

BEITRÄGE

IGTV

GESPEICHERT

MARKIERT

