



SCHWEIZ
ALLRAD
e MAGAZIN

WWW.4X4SCHWEIZ.CH

- // HIMMEL ÜBER JAMAICA: Bob Marleys Landy wird rasta-riert
- // GENERATION OHNE KONFLIKTE: Subaru Outback, 5. Auflage
- // GRÜSSE AUS LE MANS: Bentley Continental GT3-R
- // HANDARBEIT: 2'000'000 Land Rover Defender
- // ALLRAD-DRIFTKÖNIG: Interview mit Ken Block
- // GEZÄHMTER GOZILLA: Nissan GT-R 2015
- // SCHLAMMBAD: Jeep Camp Lyon
- // ROADTRIP: BMW M135i xDrive
- // VORSCHAU: IAA Frankfurt

AUF ALLEN VIEREN.

Der neue Audi Q7. Quattro und Allradlenkung.



AUSGABE JULI/AUGUST 2015

// EDITORIAL

Liebe Leserinnen, liebe Leser

4x4Schweiz gibt es nun seit genau einem Jahr und wir freuen uns sehr, dass Sie unser neuestes Projekt - das erste Allrad-eMagazin der Schweiz - in den Händen halten.

Für die einen bedeutet 4x4 schlicht sicheres Vorwärtskommen. Für die anderen heisst 4x4 hinkommen, wo man hin will. Ohne Grenzen. Frei, Freiheit, Individualismus.

Ganz egal, ob Sie zu der einen oder anderen 4x4-Spezies gehören, ganz gleich ob Sie in einem Geländefahrzeug oder einem Personenwagen mit AWD, 4WD, 4MATIC, 4MOTION, Quattro, xDrive oder All4 unterwegs sind.

Wir von 4x4Schweiz stellen Ihnen in dieser und allen folgenden Ausgaben spannende Geschichten rund um das Thema 4x4 vor.

Sollte Ihnen einmal eine Information fehlen, schauen Sie doch in unserem Online-Magazin 4x4SCHWEIZ.CH vorbei. Dort liefern wir Ihnen noch viel mehr Hintergrundinformationen zu den einzelnen Marken, ihrem spezifischen Allradantrieb und den verfügbaren 4x4-Modellen.

Ihr Sascha Knauer



Wir lieben 4x4. Sie auch?

ABONNIEREN SIE UNS

Sie wollen nicht bis zum nächsten eMagazin warten und gerne 1x pro Monat unseren Newsletter erhalten? Dann melden Sie sich hier kostenlos an:

www.4x4schweiz.ch

FOLGEN SIE UNS

Wir lieben 4x4! Sie auch? Werden Sie auch auf Facebook unser Fan und folgen Sie uns. Ab und an gibt es hier sogar etwas zu gewinnen:

[Facebook/ilove4x4](https://www.facebook.com/ilove4x4)

EMPFEHLEN SIE UNS

Gefällt Ihnen unser eMagazin? Dann empfehlen Sie uns doch Ihren Freunden und Kollegen weiter, wir freuen uns über jeden neuen Leser

Jeep mit



SUMMER IS OUT THERE.



Für **limitierte Zeit** erhalten Sie auf die gesamte **Jeep® Range** einen **Summer-Bonus** von **CHF 3 500.– bis CHF 10 000.–** und ein **Leasing ab 3,9%**. Details und Angebote bei Ihrem Jeep® Partner. Jetzt Probe fahren!

Jeep®

SWISS FREE SERVICE

Jeep® Grand Cherokee Summit 3,0-l-CRD inkl. DPF, 250 PS/184 kW, Energieeffizienz-Kategorie F, Verbrauch gesamt: 7,5 l/100 km, CO₂-Emissionen gesamt: 198 g/km, Listenpreis CHF 83 200.–, minus Summer-Bonus CHF 10 000.–, Barzahlungspreis (Nettopreis) CHF 73 200.–. Jeep® Renegade Limited 1,4 MultiAir, man., 4x2, 140 PS/103 kW, Energieeffizienz-Kategorie D, Verbrauch gesamt: 6,0 l/100 km, CO₂-Emissionen gesamt: 140 g/km, Listenpreis CHF 31 350.–, minus Summer-Bonus CHF 3 500.–, Barzahlungspreis (Nettopreis) CHF 27 850.–. Für die Leasingberechnung gilt: Leasingrate pro Monat ab CHF 269.–, Sonderzahlung CHF 6 317.–, 48 Monate Laufzeit, 10 000 km/Jahr, eff. Jahreszins 3,9% mit obligatorischer Vollkaskoversicherung und optionaler «Comfort»-Ratenversicherung nicht inbegriffen. Unverbindliche Preisempfehlung. FCA Capital Suisse SA. Eine Kreditvergabe ist verboten, falls sie zur Überschuldung des Konsumenten führt. Jeep® Cherokee Limited 2,2-l-DSL AWD 9ATX, 200 PS/147 kW, Energieeffizienz-Kategorie C, Verbrauch gesamt: 5,7 l/100 km, CO₂-Emissionen gesamt: 150 g/km, Listenpreis CHF 58 550.–. Jeep® Wrangler Unlimited Sahara 2,8-l-CRD, 200 PS/147 kW, Energieeffizienz-Kategorie G, Verbrauch gesamt: 7,9 l/100 km, CO₂-Emissionen gesamt: 230 g/km, Listenpreis CHF 59 950.–. CO₂-Emissionsdurchschnitt aller Neuwagenmarken und -modelle in der Schweiz: 144 g/km. Preisänderungen vorbehalten. Angebot gültig auf Erstzulassungen und bis auf Widerruf. Alle Preisangaben inkl. 8% MWST. Swiss Free Service: Renegade bis 3 Jahre oder 100 000 km; Grand Cherokee, Cherokee und Wrangler bis 10 Jahre oder 100 000 km. Es gilt das zuerst Erreichte. Jeep. ist eine eingetragene Marke der FCA US LLC

// NEUER HYUNDAI TUCSON: Ein alter Bekannter.



DAS GESCHÄFT MIT DEN SOFTEN GELÄNDEWAGEN BOOMT UND HYUNDAI IST MITTENDRIN. DER NACHFOLGER DES IX35 ERHÄLT JETZT WIEDER EINEN NAMEN STATT EINER BUCHSTABEN-ZAHLEN-KOMBINATION. EINIGEN DÜRFTE DER NOCH BEKANNT VORKOMMEN.

Dabei setzten die Koreaner nicht nur auf einen neuen, nun ja zumindest neu entdeckten Namen, sondern vor allem auf eine völlig neue Plattform. So wird der wie vormals der ix35 in tschechischen Nosovice gebaute Tucson 7 Zentimeter länger, hat 3 Zentimeter mehr Radstand und geht 3 Zentimeter in die Breite. Das schafft Platz. Mindestens so deutlich wie beim Design wird der Generationswechsel beim Ambiente, bei der Ausstattung und mehr noch bei der Fahrkultur. Denn dass Hyundai schmucke Interieurs bauen kann und bei Details wie etwa den Displays nicht spart, weiss man mittlerweile. Doch dass man plötzlich wie auf Wolken gebettet über Kopfsteinpflaster gleitet und die Motoren wie in Watte gepackt erscheinen, das ist in dieser Klasse neu bei den Koreanern.

Und es ist ja auch nicht so, als hätte man beim Tucson sonst keine Wahl. Im Gegenteil: Mit drei Dieseln von 85 kW/115 bis 136 kW/185 PS und zwei Benzinern mit 97 kW/132 und 129 kW/175 PS, mit Front- oder Allradantrieb und Schaltung, Doppelkupplung oder Automatik bieten die Koreaner schliesslich eine breite Antriebspalette.

Mehr Hyundai auf www.4x4schweiz.ch

// MERCEDES C-KLASSE COUPÉ: Schönheitskönig im Tarnanzug

MERCEDES MACHT SICH BEREIT FÜR DAS SCHAULAUFEN IN DER MITTELKLASSE. DENN ALS DRITTE VARIANTE, NACH LIMOUSINE UND T-MODELL, BEREITEN DIE SCHWABEN FÜR DIE C-KLASSE GERADE WIEDER EIN COUPÉ VOR. DER ZWEITÜRER FEIERT SEINE WELTPREMIERE IM SEPTEMBER AUF DER IAA IN FRANKFURT UND GEHT ZUM JAHRESWECHSEL AN DEN START. RECHTZEITIG VOR DEM FACELIFT FÜR DEN BMW VIERER UND DEUTLICH, BEVOR AUDI DAS TUCH VOM NEUEN A5 ZIEHT.

Noch kann man die schmucke Linie nur erahnen, die Gordon Wagener der C-Klasse ins Blech gedrückt hat. Doch selbst wenn der schönste Hintern der C-Klasse bis zur Enthüllung in Frankfurt in dicker Tarnfolie steckt, sieht man bereits die für ein Coupé ungewöhnlich steile Silhouette, das stark abfallende Dach und das deutlich eingezogene Passagierabteil und erkennt, was für eine scharfe Silhouette da künftig um Aufmerksamkeit buhlt. Ausserdem will das Coupé nicht nur ein Augenschmaus sein, sondern versucht sich auch als Fest für die Ohren. Nicht umsonst bekommt der Zweitürer einen Klappen-auspuff mit betont sportlicher Note. Und aus gutem Grund hat der Baureihenchef Christian Fröh die Basismotoren lieber nicht übernommen und startet deshalb mit den 156 PS des C 180. Nach oben markiert der 510 PS starke C 63S aus dem AMG-Programm die Spitze.



Mehr Mercedes auf www.4x4schweiz.ch

// NISSAN GT-R 2015: der Godzilla wird sanfter.

AN KAUM EINEM AUTO WIRD SO KONTINUIERLICH GEFEILT WIE AM NISSAN GT-R. AUCH 2015 WURDE DER SUPERSPORTWAGEN WIEDER VERBESSERT – DIESMAL GING ES ABER NICHT UM MEHR LEISTUNG.



Zum neuen Modelljahr will der Nissan GT-R mehr Fahrkomfort bieten.

Der japanische Supersportwagen erhält zu diesem Zweck neu eingestellte Stossdämpfer und eine veränderte Motorsteuerung, verbesserte Reifen, überarbeitete Bremsen und eine stärker von den Motorvibrationen entkoppelte Lenkung. Darüber hinaus wurden Antriebswelle und Getriebe neu abgestimmt, neue Lager im Schwungradgehäuse und dickere Teppiche im Innenraum sollen das Geräuschniveau senken. Unverändert bleiben der 404 kW/550 PS starke V6-Turbobenziner sowie der Allradantrieb.

Der Listenpreis für das Coupé beträgt 116'900 Franken, aber dank den aktuellen Promotionspreisen ist der GT-R bereits für 114'550 Franken zu haben. Neu im Programm ist zudem eine rennstreckenoptimierte Track-Edition mit besonders steifer Karosserie, optimierter Aerodynamik und angepasstem Fahrwerk.

Mehr Nissan auf www.4x4schweiz.ch



DER NEUE
MAZDA CX-3.
LEIDENSCHAFTLICH ANDERS.

MEHR ▶
ERFAHREN



// MERCEDES G 500 4x4²: Die Quadratur geht in Serie.

WÄHREND SUV IMMER SOFTER WERDEN, FÄHRT DIE MERCEDES G-KLASSE IN DIE GEGENRICHTUNG – SOWOHL AUF ALS AUCH ABSEITS DER STRASSE MIT VOLLGAS.

Der Extrem-Offroader, den die Stuttgarter zunächst nur als Studie gezeigt hatten, geht in Serie und rollt ab Dezember auf und abseits der Strassen. Auffälligstes Merkmal des Über-G sind seine Portalachsen, die ihm nicht nur mehr Bodenfreiheit, sondern auch einen martialischen Auftritt geben.

Die Serienmodelle der G-Klasse liefern Karosserie und Leiterrahmen. Den permanenten Allradantriebsstrang inklusive Portalachsen erbt der Mercedes-Benz G 500 4x4² vom Modellbruder AMG G 63 6x6. Im Gegensatz zu konventionellen Starrachsen befinden sich die Portalachsen nicht auf Höhe der Radmitte, sondern liegen wesentlich weiter oben. Damit steigt die Bodenfreiheit des G 500 4x4² auf 45 Zentimeter und die Wattiefe auf einen Meter. Zudem sorgen die Geländereduktion im Verteilergetriebe und drei während der Fahrt sperrbare Differenziale für Souveränität auch abseits der Strasse.

Der neue 4,0-Liter-V8-Biturbo unter der Haube leistet 310 kW/422 PS und lässt den Extrem-G in 7,4 Sekunden von 0 auf 100 km/h schnellen. Das Aggregat basiert auf der neuen, von Mercedes-AMG entwickelten V8-Motorengegeneration, die

Mehr Mercedes auf www.4x4schweiz.ch

beispielsweise auch im Sportwagen Mercedes-AMG GT eingesetzt wird. Neu ist auch das Fahrwerk mit doppelten Feder-Dämpferbeinen und Verstelldämpfung mit Sport-Modus. Der soll, im Zusammenspiel mit der durch die Portalachsen deutlich breiten Spur, 22-Zoll-Felgen und Reifen der Dimension 325/55 R 22, dafür sorgen, dass die Luxus-G-Klasse trotz höherem Schwerpunkt dynamisch zu fahren ist.



// LAMBORGHINI: Jetzt mit SUV.

FÜR SEIN NEUES LUXUS-SUV HAT SICH LAMBORGHINI HOHE ZIELE GESTECKT. UNTER ANDEREM EINE VERDOPPELUNG DER HEUTIGEN VERKAUFSZAHLEN.



Wenn 2018 das neue Luxus-SUV von Lamborghini auf den Markt kommt, soll die neue Baureihe Schwung in die Traditionsmarke bringen. Mit dem Luxus-SUV will sich der Sportwagenhersteller neue Zielgruppen erschliessen. Neben bestehenden Kunden, die bisher SUV anderer Marken gefahren sind, haben die Italiener auch Familien und andere neue Kundengruppen im Auge. Hauptmärkte für das SUV sind die USA, China, der Mittlere Osten, Grossbritannien, Deutschland und Russland. Lamborghini rechnet mit einem jährlichen Absatz von rund 3'000 Einheiten. Damit würde die neue Baureihe die aktuellen Verkaufszahlen in etwa verdoppeln (Weltweiter Absatz 2014: 2'530 Einheiten).

Die Gesamtinvestitionen für die dritte Baureihe beziffert das Unternehmen auf einen hohen dreistelligen Millionenbetrag. Unter anderem wird das Werk am Stammsitz in Sant'Agata Bolognese in Italien mit einer neuen Montagelinie, neuen Lagerhäusern und mehr Forschungskapazitäten ausgebaut: Die bebaute Fläche vergrössert sich von aktuell 80'000 Quadratmeter auf rund 150'000 Quadratmeter. Das neue SUV schafft rund 500 neue Arbeitsplätze bei Lamborghini.

Mehr Lamborghini auf www.4x4schweiz.ch



// KINDERSITZ-STUDIE VON VOLVO: Das Baby hat alles im Blick.

SÄUGLINGS IN DER BABYSCHALE HABEN DEN SCHLECHTESTEN PLATZ IM AUTO: SIE SCHAUEN IMMER NUR VOR DIE ÖDE LEHNE IHRES SITZES. EINEN BESSEREN AUSBLICK KÖNNTEN DIE KLEINEN KÜNFTIG AN BORD DES VOLVO XC90 HABEN.

Die Studie eines neuartigen Kindersitzes hat Volvo vorgestellt. Die Babyschale befindet sich an Stelle des Beifahrersitzes auf einer Konsole. Dort ist sie drehbar gelagert und kann zur leichteren Sicherung des Säuglings Richtung Tür geschwenkt werden. Während der Fahrt rastet die Schale entgegen der Fahrtrichtung ein. Weil auf die Lehne des Beifahrersitzes verzichtet wird, kann Mutter oder Vater von der Rücksitzbank aus Augenkontakt halten. Die Studie denkt das Konzept der sogenannten „Lounge Console“ des XC90 weiter, die Volvo im Frühjahr auf der Motor Show in Shanghai als Idee vorgestellt hatte. Dabei wird in der viersitzigen Chauffeurs-Variante des Luxus-SUV der Beifahrersitz aufgegeben und durch eine Art Mehrzweck-Konsole ersetzt, die dem Fondpassagier als Fussablage oder Arbeitstisch dient. Ob das Konzept umgesetzt wird, ist noch unklar. Gleiches gilt auch für die Kindersitz-Anwendung. Aktuell handelt es sich lediglich um eine Fingerübung.



Mehr Volvo auf www.4x4schweiz.ch

// NEUER JAGUAR F-PACE: Schotter und Kies.

WENN UNTER DEN RÄDERN DES JAGUAR F-PACE IN DEN VERGANGENEN MONATEN ETWAS GEKNIRSCHT HAT, WAR DAS NICHT DER KIES DER SCHLOSSAUFFAHRT.

Denkt man an Abstimmungsfahrten in einem Jaguar, liegt die Assoziation von „unter den Rädern knirschendem Kies vor einem Herrenhaus“ nahe. Weil die britische Traditionsmarke mit dem SUV F-Pace neues Terrain erobern will, müssen die Entwickler auch abseits der Wege gehen, beziehungsweise fahren, und zwar im Wortsinn: Erstmals wurde ein Jaguar-Modell auch auf geschotterten Bergpässen getestet. Bei den Limousinen, Cabrios oder Sportwagen, die das Unternehmen bisher hergestellt hat, war der Tausch von Schotter gegen Kies nicht notwendig.

Wenn das neue Jaguar-SUV im September auf der IAA Premiere feiert, wird es also nicht nur die üblichen Tests, beispielsweise unter sehr kalten und sehr heissen Bedingungen im nordschwedischen Arjeplog oder der Wüstenstadt Dubai absolviert haben. Laut Jaguar war es eines der „härtesten Testprogramme in der Geschichte des Unternehmens“. Der Allrader, der 2016 auf den Markt kommt, soll gegen Modelle wie Porsche Macan oder BMW X3 antreten und setzt dabei auf Leichtbau und dynamisches Design.



Mehr Jaguar auf www.4x4schweiz.ch

// DER NEUE TOYOTA HILUX: Pick me up!

DIE KOLLEGEN VON TOPGEAR HABEN IHN IM MEER VERSENKT, MIT EINER ABRISSEBIRNE MALTRÄTIERT, ANGEZÜNDET UND AM ENDE MIT EINEM HOCHHAUS IN DIE LUFT GESPRENGT – DOCH DER HILUX HAT ALL DAS ÜBERLEBT. NUN GEHT DER MEISTVERKAUFTE PICK-UP DER WELT IN DIE NÄCHSTE RUNDE.

Toyota hat in Bangkok die achte Generation des Pick-up-Modells Hilux vorgestellt. Die Neuauflage des Pritschenwagen-Bestsellers wird kantiger, moderner und wohnlicher. Der Verkauf in Südostasien startet sofort, nach Europa könnte der seit 1968 gebaute Allrader im nächsten Jahr kommen.

Die Neuauflage des Toyota Hilux will hart bleiben, aber komfortabler werden.

Die zuletzt rundliche Formgebung macht wieder Platz für eine kernige Formensprache mit schmaleren Scheinwerfern und einem flacheren Kühlergrill. Drei Karosserieversionen mit Einzelkabine, Doppelkabine und der Zwischenform Extra Cab mit gegenläufigen Fondtüren stehen zur Wahl. Der Innenraum orientiert sich nun stärker am Pkw, die Materialien sind hochwertiger, das Ambiente wohnlicher.

Mehr Toyota auf www.4x4schweiz.ch



TOYOTA

ALWAYS A
BETTER WAY

// BMW X1: Ab Herbst die 2. Generation.

NACH SECHS JAHREN ERSCHEINT IM HERBST DIE 2. GENERATION DES BMW X1. NEU BEIM KLEINSTEN BAYERISCHEN SUV IST NICHT NUR DAS FRONTANTRIEBSKONZEPT, DAS MEHR PLATZ FÜR INSASSEN UND GEPÄCK BEDEUTET. AUCH OPTISCH DRÄNGT ER IN DIE NÄCHSTHÖHERE KLASSE.

Der X1 hat eine neue technische Basis, die er sich mit dem Familien-BMW 2er Active Tourer teilt. Die hat von Haus aus Frontantrieb und quer eingebaute Triebwerke unter einer deutlich kürzeren Haube. Der erste X1 hatte als Genspender das Vormodell des heutigen 3er-Touring, also einen platzraubend längs platzierten Motor und natürlich Heckantrieb.

Wichtig bei der Neuauflage des X1 ist das enorm gewachsene Raumangebot. Obwohl der X1 um kaum sichtbare 1,5 Zentimeter kürzer geraten ist, wuchs die Kniefreiheit im Fond bei zurückgeschobener Rückbank um stolze 6,6 Zentimeter. Das Dach wurde um 5,3 Zentimeter höher, die Insassen haben vorne um 3,7 Zentimeter und hinten sogar um 6,4 Zentimeter mehr Abstand von der Strassenoberfläche. Der Kofferraum legte um 85 Liter auf nunmehr 505 Liter zu.



Zum Start im Herbst bietet BMW zunächst Zweiliter-Vierzylinder, zwei Benziner und drei Diesel. Ihre Kraftentfaltung reicht von 110 kW/150 PS bis 170 kW/231 PS, bis auf den sDrive18d alle mit Allradantrieb. Neu entwickelt wurde auch die 8-Gang-Automatik, die bei den stärkeren Versionen serienmässig verbaut sind. Nicht zu vergessen der weiterentwickelte Allradantrieb, der bei normalem Fahrbetrieb die Vorderräder bevorzugt. Bei Bedarf aber schickt die Elektronik die Kraft an die Achse, wo sie gerade gebraucht wird. Im Extremfall sogar komplett an die Hinterräder.

Mehr BMW auf www.4x4schweiz.ch

// VW T6: Sondermodell Generation SIX.



WÄHREND DER BULLI ALS LEGENDÄRER URAHN MIT 65 JAHREN LÄNGST IM RUHESTAND IST UND SICH HEUTE EHER BEI KLASSIKER-EVENTS HERUMTREIBT, SCHICKT SICH DIE NÄCHSTE ERBEN-GENERATION AN, DIE ERFOLGSGESCHICHTE MIT ÜBER ZWÖLF MILLIONEN VERKAUFTEN FAHRZEUGEN WEITERZUSCHREIBEN.

Die sechste Auflage von Volkswagens Transporter-Baureihe muss ihren Nutzwert zwischen Alltag und Gewerbe, Freizeit und Emotion spreizen. Der VW T6 startet in den klassischen drei Grundvarianten Transporter, Caravelle und Multivan, das Campingmodell California kommt etwas später in diesem Jahr.

Zum Marktstart warten als Allradversion (4Motion) zunächst vier 2,0-Liter-Vierzylinder-Dieselaggregate zwischen 103 kW/140 PS und dem TDI-Bi-Turbo-Topmodell mit 150 kW/204 PS sowie ein 2,0-Liter-Vierzylinder-Benziner mit 150 kW/204 PS.

Die unterschiedlichen Motorisierungen werden mit manueller Schaltung respektive einem Doppelkupplungs-Automatikgetriebe (DSG) angeboten. Ein Start-Stopp-System ist serienmässig.

Mehr Volkswagen auf www.4x4schweiz.ch



Jetzt mit DSG 4MOTION.

Der neue Golf Alltrack. Kraft auf allen vieren. Jetzt Probe fahren.

Er kennt keine Grenzen. Der Trendsetter vereint Offroad-Qualitäten mit Alltagstauglichkeit und Komfort. Der serienmässige 4MOTION-Antrieb mit optionalem DSG-Getriebe sorgt für ordentlich Traktion. Egal, in welchem Gelände. Abseits der Strasse bieten das Schlechtwegefahrwerk mit erhöhter Bodenfreiheit, das Offroad-Fahrprofil mit Bergabfunktion und die Anhängelast bis 2'000 kg beste Voraussetzungen für grenzenlosen Fahrspass. Mehr Informationen auf www.volkswagen.ch



Das Auto.

*Berechnungsbeispiel: Golf Alltrack 1.6 TDI 4MOTION, 110 PS, 6-Gang manuell, Energieverbrauch: 4.8 l/100 km, Benzinäquivalent: 5.4 l/100 km, CO₂-Emission: 124 g/km (Durchschnitt aller verkauften Neuwagen: 144 g/km), Energieeffizienzklasse: B. Abgebildetes Modell inkl. Mehrausstattung (Lackierung Tornadorot, Seitenscheiben abgedunkelt, Bi-Xenon, ParkPilot, 18" Leichtmetallfelge Canyon). Änderungen vorbehalten.

// MEHR OUTBACK: Die fünfte Generation.



WER ALLRAD-PKW SAGT, MUSS AUCH SUBARU SAGEN. DAS WEISS JEDER. DASS DIE JAPANER ABER ZWEI JAHRE VOR VOLVO MIT DEM V70 XC AWD UND GANZE VIER VOR AUDI MIT DEM A6 ALLROAD QUATTRO DAS CROSOVER-SEGMENT BEGRÜNDET HABEN, IST NICHT GANZ SO VERBREITET. GENAU 20 JAHRE IST ES HER, SEIT DIE MARKE MIT DEN SECHS STERNEN DEN OUTBACK DER ERSTEN GENERATION VORSTELLTE. DER ERFOLG VON KNAPP 5 MIO. VERKAUFTEN EXEMPLAREN SEITHER GIBT SUBARU RECHT. UND SO WURDE AM DIESJÄHRIGEN AUTOSALON IN GENÈVE DIE FÜNFTE GENERATION DES SUBARU OUTBACK PRÄSENTIERT.

4x4Schweiz durfte den Wagen in Slowenien bereits im Frühjahr unter die Lupe nehmen und ausgiebig testen. Erstmals wurde der 500 Hektar grosse Park des Brdo Castles zum Befahren mit Autos geöffnet. Er beherbergt nicht nur ein altes Schwanen-Pärchen, das ganz offensichtlich keine Subarus mag und sich entsprechend beschwerte, sondern auch das Kongresszentrum, welches anlässlich der EU-Ratspräsidentschaft Sloweniens 2008 erbaut wurde. Verschiedene Waldpassagen und verschlammte Forst- und Versorgungswege boten die idealen Bedingungen, dem Allradler etwas auf den Zahn zu fühlen. Dank der stattlichen 20 cm Bodenfreiheit liess sich der 1.6 Tonner Böschungen hoch und runter manövrieren. Die im Vergleich zum Vorgänger verbesserte und sehr präzise arbeitende Lenkung ermöglicht es uns, ganz ohne anzuecken, um die Bäume zu schlängeln. Auch steile, verschlammte Abfahrten stellen dank dem Offroad-Program X-Mode kein Problem dar. X-Mode bremst, unter Berücksichtigung von Drehzahl, Schlupf bzw. Blockieren der einzelnen Rädern sowie des Lenkwinkels und der Geschwindigkeit einzelne Räder selektiv ab. Ausserdem regelt es die Motordrehzahl und variiert die Kraftverteilung zwischen den Achsen. Vollautomatisch.

// Aussen draussen, innen daheim.

Bei der Wahl der verwendeten Materialien im Innenraum haben die Japaner mächtig zugelegt. Wir durften in edlem Ledergestühl Platz nehmen und die weiche Polsterung der Armlehnen haben uns nicht nur auf rasanten Autobahnkilometern gefreut. Bei der jüngsten Generation des Outback wurde viel Aufmerksamkeit auf Details gelegt. Schalter und Hebel lassen sich alle gut erreichen und fühlen sich wertig an. In der Mitte des Armaturenbretts ist Platz für einen optionalen Touchscreen, über den intuitiv Navigation und Entertainment bedient werden kann. Die leichte und logische Handhabung überzeugt ebenso, wie das angeschlossene Harman/Kardon Lautsprechersystem.

Dem Raumgefühl wurde durch die nach Aussen gewölbte Türverkleidung zusätzlich Rechnung getragen. Dass der Outback kein Zwerg ist, bestätigt ein Blick auf die Abmessungen: stattliche 4,81 m ist er lang und somit im Vergleich zum Vorgänger um 2 Zentimeter gewachsen. Mit 559 Litern steckt der Kofferraum das Gepäck für den Familienurlaub gut weg und mit umgeklappten Rücksitzlehnen meistert er mit 1'848 Litern auch den einen oder anderen Umzug.

Aussen versprühen nicht nur die Verkleidungen im unteren Karosseriebereich Outback-Feeling. Grosse Nebelscheinwerfer, nützliche Dachleisten und die erwähnte Bodenfreiheit unterstreichen die bereits von den Vorgängern bekannte Charakteristik und wirken richtig „offroadig“.

// Abenteuer im Outback.

Dass der Outback keine Mogelpackung ist und nicht nur so aussieht als ob, durften wir dank ausgiebigem Schneefall erfahren. Wie auf Schienen arbeitete sich der Subaru auch durch tief verschneite Forstwege und das erst bei einem fast halben Meter hohen, vom Schneepflug aufgeworfenen, Schneewall das Ende der Offroad-Fähigkeiten erreicht wird, ist mehr als beachtlich.



Aussen hui - innen auch.

// Abenteuer Autobahn:

Der Schein trügt. Auch auf Asphalt fühlt sich der Outback pudelwohl. Sei es mit dem 2.5 Liter, 4-Zylinder Boxer, der 175 PS leistet und sich mit 7 Litern (Werksangabe) Bleifrei zufrieden gibt, oder mit dem 150 PS starken 2.0 Liter Boxer Diesel, der sich so gar nicht wie ein Diesel anhört und anfühlt. Beide Aggregate beschleunigen den Subaru in rund 10 Sekunden auf 100 km/h. Um genau zu sein: 10.2 sind es



20cm: Erstaunliche Offroad-Fähigkeiten.

beim Benziner, 9.7 beim Diesel. So ausgerüstet lassen sich lange Autobahnpassagen sehr entspannt meistern. Und das im neuen Subaru Outback serienmässig verbaute Assistenzsysteme EyeSight tut ein übriges dazu, den Fahrer entspannt und sicher ans Ziel zu bringen. Das Subaru-eigene System

arbeitet mit zwei hochauflösenden Kameras, in Zusammenarbeit mit einem Pre-Collision-Bremssystem und Adaptive Cruise Control einen harmonischen Eindruck hinterlassen: So verlangsamt es beim Auffahren auf den Vordermann automatisch die Fahrt und hält den programmierbaren Abstand so lange bis man den Blinker nach links betätigt und das Überholmanöver einleitet. Wenn der Fahrer bei einer drohenden Kollision nicht eingreift und ohne zu reagieren auf ein Hindernis zufährt, greift das System rettend ein: erst warnend, dann verlangsamend und zum Schluss mit einer Vollbremsung bis zum Stillstand.

// Sicher ist sicher.

Sicherheit wurde bei Subaru schon immer gross geschrieben. Das hat sich auch beim neuen Subaru Outback nicht geändert. Der bewährte Allradantrieb „Symmetrical AWD“, eine leichtere aber steifere Karosserie und die elektronische Fahrdynamikregelung (Vehicle Dynamic Control System) machen den Outback zu einem der sichersten Fahrzeuge seiner Klasse. Der Subaru Outback erhält fünf Sterne beim Euro NCAP Crashtest.



EyeSight: Zwei hochauflösende Kameras überwachen die Strasse.

// Die Preisliste:

Der neue Subaru Outback AWD ist als 2.0 Liter Boxer Diesel mit manueller Schaltung in der Version „Advantage“ ab 34'500.- Franken erhältlich. Die Modelle mit dem Fahrsicherheitssystem EyeSight wechseln als 2.5i „Swiss“ mit Lineartronic ab 40'950.- Franken den Besitzer.

Mehr Subaru auf www.4x4schweiz.ch



// AUDI Q7: Allradler mit Allradlenkung.

BIS ZUR ABLÖSUNG DES ERSTEN GROSSEN AUDI-SUV HABEN SICH DIE INGOLSTÄDTER REICHLICH ZEIT GELASSEN. DAS HAT SICH GELOHNT. DER NEUE FÄHRT DER KONKURRENZ IN MANCHER HINSICHT DAVON.

Audi legt nach zehn Jahren einer Erfolgsgeschichte die zweite Generation des Q7 auf, im fast gewohnten Format von 5,05 Metern Länge (minus drei Zentimeter), mit bis zu sieben Sitzen und zunächst zwei Dreiliter-V6, einem Diesel und einem Benziner. Die Form ist gefällig, nicht zu weit entfernt von der des Vorgängers aber mit einer von Kanten und Linien geschärften Struktur an Bug und einem massvoll eingerahmten Kühlergrill, der die neue Designlinie der Marke vorgibt. Das stösst den angestammten Freund der Baureihe nicht vor den Kopf und kann neue Interessenten locken. Dennoch tritt der Q7 im Juni ein schweres Erbe an. Denn von der ersten Generation konnte Audi gut eine halbe Million Exemplare verkaufen.

// Zum Allradantrieb gibt es nun auch eine Allradlenkung für den neuen Audi Q7

Das soll der grundsätzlich mit dem permanenten Allradantrieb ausgestattete und im slowakischen Bratislava produzierte Q7 mindestens wiederholen. Vor allem die Option, den Audi vom Fünf- zum Siebensitzer aufzurüsten, macht ihn (mit bis zu 6 Kindersitzen) zum beliebten Kindergarten-Express der besseren Kreise. Und zum begehrten Partner aller Pferde- und Wassersportler, denn wird er mit der Luftfederung bestellt, darf er bis zu 3'500 Kilogramm auf den Haken nehmen. Wer den als Extra ordert, bekommt eine Rückfahrlilfe fürs Gespannfahren gleich mit dazu.



Rückfahrlilfe für Gespannfahrer gibt's zur Anhängerkupplung dazu.

Nach dem Einstieg stellt sich schnell wohlige Audi-Feeling ein. Alles da, alles drin, und vor allem dort, wo man es erwartet. Das Ambiente-Licht illuminiert den Innenraum in unterschiedlichen Farben. Die Schalttafel ist schmeichelnd eingekleidet, fasst sich gut an, und sieht mindestens ebenso gut aus. Hochwertig, perfekt verarbeitet und dank umfangreicher Gestaltungsoptionen sehr individuell herzurichten.

Auf Wunsch gibt es das digitale Cockpit mit frei wählbarer Anzeige der Daten und Wegweisungen, die zahlreich vorhandenen Assistenzsysteme lassen sich teils ohne Umwege über die Menüs auf dem Monitor oben auf dem Armaturenbrett steuern.

Neben den bekannten Helfern gibt es auf Wunsch einen Wächter, der beim Rückwärtsausparken vor Querverkehr oder beim Türöffnen vor Vorbeifahrern warnt und serienmässig den City-Notbrems- sowie den Effizienzassistenten. Der nutzt die

Daten des Navigationssystems um nützliche Hinweise für eine verbrauchsoptimierte Fahrweise zu geben. „Bitte Fuss vom Gas, Kurve“ zeigt er etwa an, wenn eine scharfe Kehre voraus oder die nahende Autobahnausfahrt ohnehin zur Temporeduzierung zwingt. In Verbindung mit dem adaptiven Geschwindigkeitsregler ACC bremsst und beschleunigt der Q7 sogar autonom. Die Serpentinestrecke aus dem Rhonetal hinauf in das walisische Skiessort Verbier liess sich so meistern, ohne dass jemals das Gas- oder Bremspedal berührt werden müssen.

Ausserdem ist auf Wunsch der Stauassistent mit von der Partie, der bis Tempo 85 den Q7 im stockenden Verkehr nicht nur bis zum Stillstand abbremst und wieder beschleunigt, sondern sich an den umgebenden Fahrzeugen sowie den Fahrbahnmarkierungen orientierend auch autonom die Spur hält. Erst nach Aufforderung, wenn sich Rechner und Sensoren überfordert fühlen, muss der Fahrer wieder die Hände ans Lenkrad nehmen und in die Pedale treten. Willkommen in der Zukunft.



Lenken nach Aufforderung: Der Stauassistent meldet, wenn manuell eingegriffen werden soll.

Dabei will man das kleine Lenkrad gar nicht loslassen, charmant schmiegt es sich in die Hände, die Position am Volant kann mit der optionalen elektrischen Verstellung der Sitze schnell und wunderbar passend eingestellt werden. Und dann überrascht der Q7 mit einer Übersichtlichkeit und Agilität, die man seiner Statur nicht zutraut. Leichtfüssig, überschaubar und wankstabil lässt er sich um die Kurven lenken, zumindest die Luftfederung (das Stahlfahrwerk stand für Probefahrten nicht bereit) bleibt dabei in allen Situationen überaus komfortabel. Kurskorrekturen sind kaum nötig, stur bleibt der Audi in der Spur. Dabei hilft gewiss die optionale Allradlenkung, die die hinteren Räder bei niedrigem Tempo im Gegensinn, bei höheren Geschwindigkeiten dagegen gleichsinnig zu den Vorderrädern bewegt. Dies verkleinert den Wendekreis von 12,4 auf 11,3 Meter, im Parkhaus und in engen Altstadtgassen bereut diese Investition keiner. Auch bei schnellen Spurwechseln auf der Autobahn gewinnt der Q7 aufgrund der verringerten Gierneigung der Karosserie an Stabilität.

Dies rührt allerdings auch von den konsequenten Bemühungen um Leichtbau her. Die clevere Kombination von hochfesten Stählen und Aluminium hat den Q7 um 325 Kilogramm

leichter gemacht, in seiner Klasse markiert er mit minimal 2'045 Kilogramm einen Bestwert. Das steigert die Spurtstärke beider Antriebe. Der 245 kW/333 PS starke Benziner schafft den Standardsprint in 6,1 Sekunden und erreicht 250 km/h Höchstgeschwindigkeit. 440 Nm Drehmomentspitze bietet er an, sein Verbrauch liegt bei 7,7 Liter auf 100 Kilometer.

Der Diesel kommt mit 200 kW/272 PS in 6,3 Sekunden von 0 auf 100 km/h und schafft 234 km/h Spitze. Nach Norm verlangt er 5,7 Liter Treibstoff je 100 Kilometer, sein Drehmoment von 600 Nm (schon ab 1'500/min) macht ihn subjektiv empfunden noch agiler. Die Versionen mit sieben Sitzen sind beim Beschleunigen 0,2 Sekunden langsamer, ihr Verbrauch fällt um bis zu 0,2 Liter Kraftstoff höher aus. Beide Maschinen werden mit der achtstufigen Automatik kombiniert, arbeiten lauffruhig und leise, manch einen würde ein etwas sportlicher Motorklang gewiss nicht stören.

Der neue Q7 mischt die Oberklasse der Premium-SUV auf. Mit durchzugsstarken, verbrauchsgünstigen Motoren, ansprechendem Fahrverhalten, eindrucksvollen Assistenzsystemen und einem vorzüglichen Raumangebot vereint er alle Tugenden, die von einem Premium-SUV der High-Tech-Klasse erwartet werden. Den Konkurrenten aus Stuttgart und München ist er mehr als eine Nasenlänge voraus. Zwar steigt der Grundpreis für den neuen Audi Q7 3.0 TDI auf 82'900 Franken, aber gemäss Audi Schweiz ist er mit der serienmässigen Mehrausstattung 3'000 Franken günstiger als das Vorgängermodell.

Ab Herbst debütieren zwei weitere Mitglieder der Q7-Familie: ein Effizienz-Diesel mit 218 PS/160 kW Leistung und nur 5,5 Liter Verbrauch sowie ein Zweiliter-TSI stehen in der Warteschleife. Die Technik-Speerspitze der Baureihe kommt dann Anfang 2016 auf die Strassen, der Q7 e-tron, ein Plug-in-Hybrid, dessen Batterie für mehr als 50 Kilometer Reichweite gut ist und dessen 373 PS Systemleistung bei einem Normverbrauch von 1.7 Liter Benzin für noch eindrucksvolleren Fahrleistungen sorgen werden. Die halbe Million zu knacken, das sollte dem neuen Q7 daher gar nicht schwer fallen.

// Kurzcharakteristik Audi Q7:

Warum?

Angenehmer Begleiter, Klassenbester, Technik-Primus.

Warum nicht?

Weil die Form dem Potenzial des Q7 nur in Grenzen gerecht wird.

Was sonst?

Mit Zugeständnissen den BMW X5 oder den Mercedes GL.

Was noch?

Kleiner Benziner und sparsamerer Diesel. Und der Plug-in-Hybrid e-tron.



Auf unserer Testfahrt durchs Wallis wird der neue Audi Q7 hinterrücks attackiert...



*... aber nicht mit dem Herrn der Ringe... der Querverkehrsassistent hat uns rechtzeitig gewarnt.
Wendig und agil (dank Allradlenkung) schlägt der Q7 zurück...*



...und den Angreifer erfolgreich in die Flucht.

// Audi Q7 – Technische Daten:

Oberklassen SUV mit fünf/sieben Sitzplätzen.

Länge: 5,05 Meter

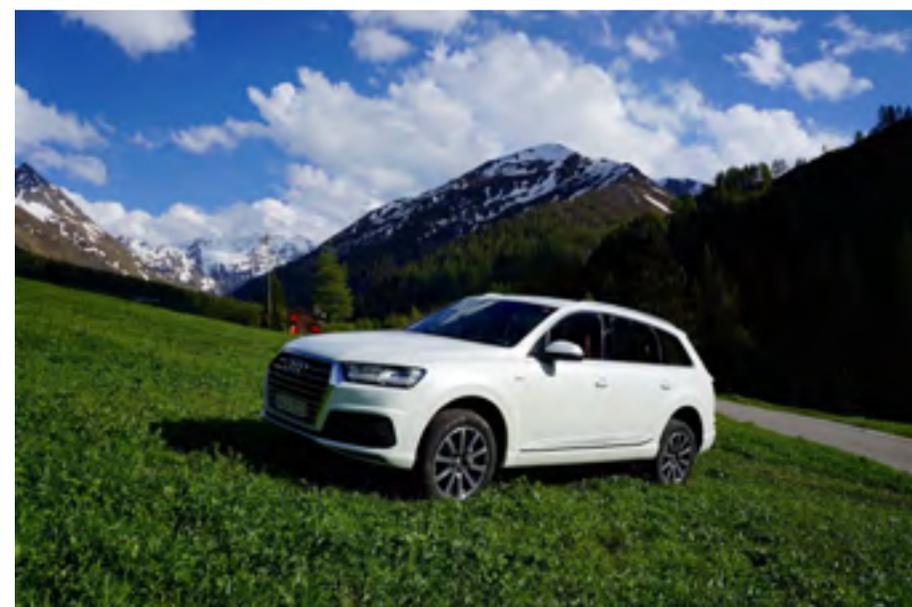
Breite: 1,97 Meter

Höhe: 1,74 Meter

Radstand: 2,99 Meter

Ladevolumen: 890 bis 2'075 Liter

Leergewicht: 2'045 kg



// Motoren:

Audi Q7 3.0 TSFI: V6-Zylinder-Benzinmotor mit Roots-Kompressor-Aufladung und Direkteinspritzung

Hubraum: 2'995 ccm, 245 kW/333 PS, 440 Nm bei 2'900 bis 5'500 1/min, achtstufiges Automatikgetriebe, permanenter Allradantrieb, Vmax: 250 km/h, 0-100 km/h in 6.1 s, Normverbrauch: 7.7 l/100 km, CO2-Ausstoss: 179 g/km, Effizienzklasse C, Euro 6.

Grundpreis: 86'900 Franken

Audi Q7 3.0 TDI: V6-Zylinder-Dieselmotor mit Turboaufladung und Direkteinspritzung

Hubraum: 2'967 ccm, 200 kW/272 PS, 600 Nm bei 1'500 bis 3'000/min, achtstufiges Automatikgetriebe, permanenter Allradantrieb, Vmax: 234 km/h, 0-100 km/h in 6.3 s, Normverbrauch: 5.7 l/100 km, CO2-Ausstoss: 149 g/km, Effizienzklasse A, Euro 6.

Grundpreis: 82'900 Franken

Mehr Audi auf www.4x4schweiz.ch

// DER NEUE RENAULT KADJAR: Nachzügler mit Erfolgsgarantie.

NACH LANGEM ZÖGERN BIETET NUN AUCH RENAULT ENDLICH EIN MODELL DER IN DER SCHWEIZ SEHR BEGEHRTEN GATTUNG MITTELGROSSER SUV AN. DER NEUE KADJAR IST ENG MIT DEM NISSAN QASHQAI VERWANDT, KOMMT MIT ERFREULICH SPARSAMEN MOTOREN, EINEM FRECHEN ÄUSSEREN UND MODERATEN PREISEN. ALLRAD GIBT ES ALLERDINGS NUR IM SPITZENMODELL, DAS WIR IN DER SPANISCHEN HALBWÜSTE BARDENAS REALES GETESTET HABEN.

// **Saragossa/Spanien.** Es ist schon erstaunlich: Da hat Nissan seit Jahren ein erfolgreiches SUV im Programm und verkauft es sehr erfolgreich. Der Qashqai, eine Mischung aus Geländewagen und Kombi, ist sogar das meistverkaufte Nissan-Modell in der Schweiz. Fehlanzeige dagegen bei der französischen Schwesterfirma. Während die Hochbeiner der 30'000-Franken-Klasse ringsum boomen, mussten die Renault-Händler die Interessenten bisher wieder heimschicken. Mit dem ab knapp CHF 35'000 erhältlichen 4x4-Kadjar wird das jetzt anders.

Der neue Renault Kadjar hat 65% der Gene des Quashqai geerbt.

Der Renault ist zwar um sieben Zentimeter länger, rollt aber auf derselben Plattform. Verwechslungsgefahr besteht trotzdem nicht. Die Gemeinsamkeiten bleiben versteckt und für den Betrachter unsichtbar. Designer Laurens van den Acker hat den 4,45 Meter langen Fünftürer mit einer gewollten Prise Protzigkeit geschmückt, während der Qashqai eher zurückhaltend daherkommt.

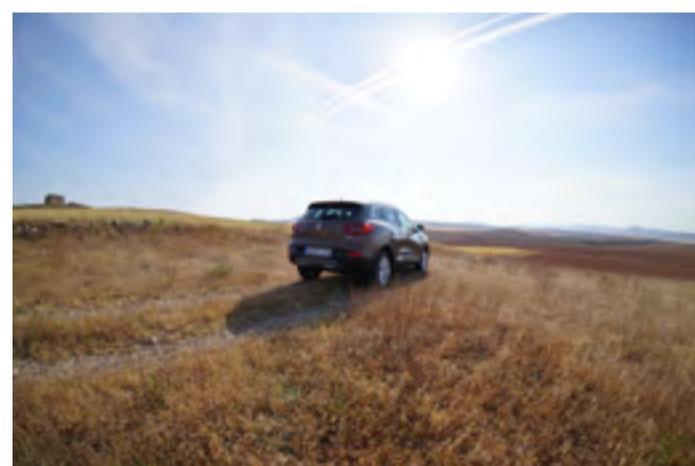
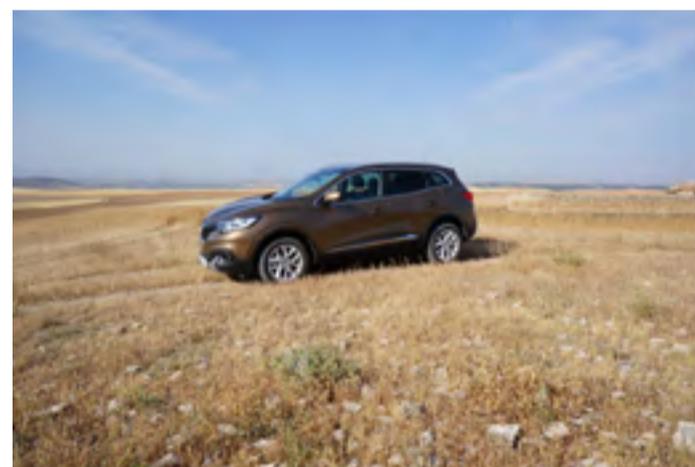
Wie schon der kleinere Captur trägt auch der Kadjar das neue Renault-Gesicht mit der dominanten Marken-Raute im Zentrum. Dazu schmale Scheinwerferaugen (gegen Aufpreis auch in LED-Technik), an den Seiten unter dem geschwungenen Stossfänger kreisrunde Zusatzleuchten. Die Motorhaube mit einem mittigen Wulst ist recht hoch und wird durch schmale Blechflanken begrenzt. An den Seiten macht der Kadjar dicke Backen über den Rädern, die ihn wuchtiger erscheinen lassen. Dagegen ist das gute Ende des Franzosen mit der weit nach oben schwingenden Hecktür optisch deutlich zurückhaltender.

Der 1,6-Liter-Diesel mit 96 kW/130 PS meldet sich mit dezentem Schnattern beim Druck des Startknopfes. Der aus anderen Renault-Modellen bekannte Motor erweist sich schon auf den ersten Metern als völlig ausreichend für den mit 1,6 Tonnen nicht übermässig schweren Kadjar. Unter dem Gasfuss lauert genügend Durchzugskraft (320 Newtonmeter), um das allradgetriebene Modell bei Laune zu halten.

// Geschmeidig und doch straff genug

Auf den verwaisten Landstrassen rund um die Expo-Stadt Saragossa wird schnell klar, dass der Kadjar keine sportlichen Ambitionen weckt. Bei ihm geht es nicht darum, in engen Kurven den Grenzbereich zu erforschen oder die linke Spur der Autobahn zu bevölkern. Er beherrscht dafür die wichtige Disziplin des souveränen Reisens mit guter Aus- und Übersicht für alle Insassen. Die Fünfer-Sitzgruppe bietet Komfort auf allen Plätzen, dank des recht hohen Dachs sogar mit viel Luft über dem Haupthaar. Bei der Auslegung des Fahrwerks gelang es den Franzosen, eine gute Mischung aus Geschmeidigkeit und für die Fahrsicherheit nötiger Straffheit zu bieten.

Sehr komfortabel steckt der Renault Kadjar alle Schlaglöcher auf unserer Testfahrt durch die Halbwüste von Bardenas Reales weg (die bereits für viele Spaghetti-Western als Kulisse herhalten musste) und zeigt sich auch bei kleineren Offroad-Ausritten dank der Bodenfreiheit von 20 Zentimeter von seiner besten Seite.





Die 130 Pferde lassen sich schnell zum Galoppieren animieren, wenn es ans Überholen geht. Den Spurt auf Tempo 100 schafft diese Version übrigens bei geübtem Umgang mit dem Sechsgang-Schaltgetriebe (ein Doppelkupplungsgetriebe für den 4WD ist in Planung) in knapp zehn Sekunden. Allerdings ist der angegebene Normverbrauch von 4,9 Litern selbst bei ruhiger Gangart nicht erreichbar. Aber die Sechs vor dem Komma ist durchaus machbar, wenn schnell hochgeschaltet und auf allzu rasante Spurts verzichtet wird.

Auch wenn der Kadjar von den Abmessungen her kein Riese ist, so dürfte er wohl bei vielen Familien zum neuen Mitglied werden. Auf den Rücksitzen ist das Platzangebot mehr als ausreichend, der Kofferraum mit seinem flexiblen Ladeboden bietet verblüffenden Stauraum von bis zu 1'478 Litern. Der zweigeteilte Ladeboden kann auch als Kofferraumteiler senkrecht gestellt werden und verhindert so ein Verrutschen des Gepäcks. Die Lehnen der Rücksitze können zudem von der Heckklappe aus mit dem optionalen "Easybrake-System" entriegelt werden.

Mühe gab sich Renault auch bei der Wahl der Materialien im Innenraum. Je nach Geldbeutel lenken Einfassungen in Matt-Chrom oder durchaus edel wirkenden Verkleidungen des unteren Teils der Mittelkonsole vom natürlich reichlich verbauten schwarzen Kunststoff ab.

Die Anzeigen im Kombiinstrument informieren in TFT-Technik und können je nach Geschmack gestaltet werden. Der 7-Zoll-Monitor bedient neben dem Navigationssystem auch einen Online-Zugang mit speziellen Apps. Die Rückbank lässt sich im Verhältnis 60:40 teilen, wobei das als Option lieferbare Easybreak-System hilfreich sein wird. Die ebenfalls umlegbare Beifahrersitzlehne macht aus dem Crossover einen Transporter für die Einkäufe im schwedischen Möbelhaus oder für ein Surfbrett.

Spät ist er dran, der Mittelklasse-SUV von Renault. Viel zu lange haben sich die Franzosen gegen die Übernahme der Nissan-Technik in ein eigenes Modell gewehrt. Aber die Aufholjagd hat begonnen.

Der getestete Renault Kadjar dCi 130 4WD kostet in der „Zen“-Ausstattung 35'400 Franken. Selbst die Topversion „Bose“ mit dem gleichen Motor und nahezu allen lieferbaren Feinheiten (z.B. Einparkautomatik, Heckkamera, LED-Licht oder diverse elektronische Assistenten) ist mit 39'900 Franken für viele noch erschwinglich.





Spät ist er dran, der Mittelklasse-SUV von Renault. Viel zu lange haben sich die Franzosen gegen die Übernahme der Nissan-Technik in ein eigenes Modell gewehrt. Aber die Aufholjagd hat begonnen.

// Renault Kadjar dCi 130 mit Allradantrieb – Technische Daten:

Fünftüriges SUV, Länge: 4,45 Meter, Breite: 1,84 Meter, Höhe: 1,60 Meter, Radstand: 2,65 Meter, Kofferraumvolumen: 472 – 1'478 Liter
1,6-Liter-Diesel, 96 kW/130 PS, maximales Drehmoment: 320 Nm bei 1'750 U/min, Vmax: 190 km/h, 0-100 km/h: 10.5 s, Anhängelast 1'800kg gebremst/750kg ungebremst, Normverbrauch: 4,9 l/100 km, CO₂-Ausstoss: 129 g/km, EU 6, Preis ab CHF 35'400

// Renault Kadjar – Kurzcharakteristik:

Warum? Weil er richtig gut aussieht, sparsam und praktisch ist

Warum nicht? weil man es schon immer albern fand, im Stadtverkehr mit einem Geländewagen-Klone unterwegs zu sein

Was sonst: Nissan Qashqai, VW Tiguan, Mazda CX-3

Mehr Renault auf www.4x4schweiz.ch

Renault KADJAR

Nicht warten. Starten.



Jetzt den neuen 4x4 von Renault Probe fahren.

Kadjar BOSE dCi 130 4WD, 4,9 l/100 km (Benzinaquivalent: 5,5 l/100 km), 129 g CO₂/km, Energieeffizienz-Kategorie B, durchschnittliche CO₂-Emissionen aller in der Schweiz verkauften Neuwagen 144 g/km.

// LOCKRUF AUS LE MANS: Bentley Continental GT3-R.



IN DEN ZWANZIGERN UND DREISSIGERN WAREN DIE BENTLEY BOYS DIE GRÖSSTEN DRAUFGÄNGER UND ABENTEURER HINTER DEM LENKRAD. UND WENN ES IRGENDWO EIN RENNEN GAB, WAREN SIE NICHT MEHR ZU HALTEN. JETZT BAUT DIE BRITISCHE VW-TOCHTER FÜR DIE ENKEL DER SCHNELLEN SNOBS WIEDER DAS PASSENDE AUTO: DEN BENTLEY CONTINENTAL GT3-R.

// Crewe/Grossbritannien. Heute gibt es nichts besseres, um zum 24-Stunden-Rennen nach Le Mans zu kommen, als einen Hubschrauber. Doch wer Stil hat, der reist auf eigener Achse an die Sarthe. So haben es die Rennsportfans schliesslich schon gemacht, als der Hubschrauber noch gar nicht erfunden war. Und so machen sie es noch heute, vor allem wenn sie aus England kommen. Dabei zeigen die Flotten von Ferrari, Rolls-Royce oder Bentley auf den Campingwiesen um die Rennstrecke, dass die Autos für dieses Abenteuer gar nicht teuer genug sein können.



Speziell für die Fans der FIA-Langstreckenmeisterschaft hat Bentley in einer Kleinserie von 300 Exemplaren den Continental GT3-R aufgelegt. Inspiriert vom ausgesprochen erfolgreichen Rundstrecken-Renner versteht er sich als die sportlichste und schärfste Variante des Coupés und mischt so ein bisschen Benzingeruch in den Duft von Lack und Leder. Damit beschwören die Briten den Geist der Bentley Boys herauf, die in den Zwanzigern mit ihren halsbrecherischen Rekordfahrten Geschichte geschrieben und den sportlichen Ruf der Marke begründet haben. Und natürlich zitieren sie in ein paar Details wie den Nüstern auf der Motorhaube, dem Flügel auf dem Heck und den Schriftzügen auf den Kotflügeln den echten Rennwagen.

Doch wer sich auf den GT3-R einlässt muss deshalb trotzdem nicht darben. Man sitzt noch immer auf klimatisierten Ledersesseln und bedient bleischwere Lüfter, die so nobel wirken wie die Register einer Kirchenorgel. Das Leder ist samtweich und aufwändig gesteppt, es gibt elektrische Helfer für jeden, aber auch wirklich jeden Handgriff. Und natürlich surrt beim Einsteigen von hinten der Gurtbringer heran. Erst beim Blick in den Spiegel stellt man fest, dass die Ingenieure dem Leichtbau zumindest die Rückbank geopfert haben. Aber das ist selbst bei einem Luxusauto dieser Couleur kein Verlust. Denn wer will schon im Fond mitfahren, wenn vorne

einer dem Lockruf aus Le Mans folgt. Da meutert selbst der stärkste Magen.

Beim Kickdown sind für 15 Sekunden sogar 600 PS und 750 Nm abrufbar.

Wie es sich für ein sportliches Sondermodell gehört, hat Bentley für den GT3-R auch noch einmal am Motor geschraubt. Weil sich der sechs Liter grosse Zwölfzylinder aus Gründen der Balance von selbst verbietet, fährt auch der zivile GT3 mit dem V8-Motor aus Ingolstadt. Leistet das Vierliter-Triebwerk im V8S schon 528 PS, kommt es im Rennlivrée dauerhaft auf 425 kW/580 PS und 700 Nm. Beim Kickdown sind für 15 Sekunden sogar 441 kW/600 PS und 750 Nm abrufbar.

Das klingt imposant und ist es natürlich auch. Aber mal ganz ehrlich: Schon der gewöhnliche V8S ist so potent, dass man den Unterschied selbst bei einem Dickschiff von knappen 2,5 Tonnen auf normaler Strecke nicht ernsthaft spüren kann. Und wer treibt so einen Luxusliner schon über die Nordschleife, bloss weil er den Smoking gegen einen Trainingsanzug getauscht hat.



Der GT3-R vertseht sich als die sportlichste Variante des Coupés.

Dabei würde sich der Wagen dort nicht einmal schlecht machen. Immerhin dämpft die Luftfederung jetzt ein bisschen bestimmter, der Allrad verteilt die Kraft etwas dynamischer und das Getriebe ist für schnellere Sprints ein wenig kürzer übersetzt. So wirkt der GT3-R fast schon behände, wenn man ihm tatsächlich mal die Sporen gibt und ein paar Kurven etwas schneller nimmt. Klar gibt es schneidigere Sportwagen und welche die leichter ums Eck gehen – aber für ein Auto mit dem Gewicht eines Elefanten und der Statur eines Nilpferds macht der eilige Engländer dabei eine überraschend gute Figur.

Die Zeiten der Bentley Boys sind ein für alle Mal vorbei, und selbst die Cannonball-Rennen als moderne Neuinterpretation der alten Wettfahrten sind mittlerweile Marketingshows von Selbstdarstellern geworden, mit denen man sich lieber nicht sehen lässt. Deshalb genießt man auch den GT3-R am besten als potenten Powercruiser, lässt den V8 leise im

Drehzahlkeller brabbeln und freut sich am Wissen, dass man ja könnte, wenn man nur wollte. Den Unterschied zum Serienmodell merkt man dann allerdings allenfalls beim Blick ins Datenblatt. Denn nicht nur Leistung und Drehmoment sind unerreicht. Auch ein Spitzentempo von 304 km/h ist nicht schlecht. Und mit seinen 3,7 Sekunden von 0 auf 100 ist der GT3-R der schnellste Sprinter in der Geschichte der Bentley-Serienmodelle. Und falls man sich doch mal rückvergewissern möchte, muss man nur mal kurz aufs Gaspedal steigen – zur Not sogar im Leerlauf. Denn sobald die Drehzahl über 3'000 Touren klettert, rotzt und sproxt der V8 so unflätig durch den neuen Titan-Auspuff wie es sich eben doch nur ein echter Sportwagen erlauben kann.

Ein bisschen leichter und ein wenig stärker als das Serienmodell, aussen und innen mit jeder Menge Karbon auf Krawall gebürstet aber trotzdem noch luxuriös und komfortabel ohne jede Einschränkung – damit ist der GT3-R genau das richtige Auto für die Bentley-Boys von heute. Zum Snobismus und zum Benzin im Blut braucht man für dieses Auto allerdings noch etwas anderes, was schon die Herren Barnato, d'Erlanger & Co einte: ein gewisses Vermögen. Denn wo schon der normale V8S für rund 225'000 Franken kein billiges Vergnügen ist, schlagen die Briten beim GT3-R noch einmal 50 Prozent auf.



Das Leder ist samtweich und aufwändig gesteppt.

Mehr Bentley auf www.4x4schweiz.ch

// SKODA SUPERB COMBI: „Hallooo, ist da Jemand?“ Kofferraum mit Aha-Effekt.

ENDE SEPTEMBER KOMMT BEWEGUNG IN DIE KOMBIWELT DER MITTELKLASSE. DER NEUE SKODA SUPERB COMBI TRITT MIT EINEM RIESIGEN KOFFERRAUMVOLUMEN AN, DAS DIE VOLUMINA DER MEISTEN WETTBEWERBER ZIEMLICH ÜBERSICHTLICH AUSSEHEN LÄSST. AUSSERDEM KANN DAS TSCHECHISCHE FLAGGSCHIFF NUN ENDLICH AUF DAS ANGEBOT DES KONZERNEIGENEN MODULAREN QUERBAUKASTEN ZURÜCKGREIFEN UND AKTUELLE INFOTAINMENT- UND ASSISTENZSYSTEME SOWIE MOTOREN ANBIETEN. WIE ZUM BEISPIEL DAS TOP-BENZINER-TRIEBWERK, DEN 2,0-TSI MIT 206 KW/280 PS.



Bis zu 1'950 Liter Ladevolumen stehen beim neuen Superb Combi zur Verfügung.

Fuss im Bereich des hinteren Stossfängers in der Luft getippt, schon geht die Klappe hoch.

Grosses Kino erleben auch die Fondnutzer. Sie können sich entspannt in die Polster lümmeln, Beine überschlagen und sich ein wenig wie Königs auf der Rückbank fühlen. Statt Champagner zu schlürfen und huldvoll zu winken, kann man über den im Infotainmentsystem integrierten Wlan-Hotspot surfen und/oder mit einem in einer speziellen Halterung befestigten Tablet-Computer beschäftigen. Und wer hinten keine Lust aufs WWW hat, der kann auch mit Knöpfchen spielen: Falls der Beifahrersitz zu weit nach hinten ragt, lässt er sich vom Fond aus per Tastendruck nach vorne fahren.

Wenn es schon hinten etwas mehr sein darf, könnte man ja bei der Wahl des Motors etwas grosszügiger sein. Das Motorenangebot besteht beim Allrad-Kombi genauso wie bei der Limousine ausschliesslich aus direkteinspritzenden Vierzylinder-Turbomotoren und stammt aus dem aktuellen Konzernportfolio. Es umfasst zwei Benziner (110 kW/150 PS und 206 kW/280 PS) und zwei Diesel (110 kW/150 PS und 140 kW/190 PS). Zwar werden sich die meisten Vielfahrer-Kunden wohl wieder ganz vernünftig für einen 110 kW/150 PS starken Diesel oder Benziner entscheiden, aber der Superb Combi lädt nicht nur zum Laden ein, sondern auch ein wenig zu Unvernunft. Der Top-Benziner mit permanenten Allradantrieb verwandelt den Kombi in ein rasantes Geschoss, das sowohl auf der Autobahn als auch auf kurvigen Strassen eine gute Figur macht. In 5,8 Sekunden gelingt der Standardspurt, die Höchstgeschwindigkeit ist bei Tempo 250 erreicht. Über den

Was für ein Kofferraum! Wer die weit nach oben schwingende Heckklappe des Superb Combi öffnet, blickt in einen riesigen Schlund. Man ist versucht, „Hallooo, ist da Jemand?“ zu rufen. Schon in Normalstellung fasst das Gepäckteil 650 Liter. Legt man die Fond-Rückenlehnen um, stehen 1'950 Liter zum Laden bereit. Damit liegt er auf dem Niveau des Mercedes E-Klasse-T-Modells. Seine direkten Wettbewerber – die Kombiversionen von VW Passat, Ford Mondeo oder Opel Insignia – überbietet der Tscheche zum Teil deutlich. Assoziationen mit einer kleinen Tanzfläche kommen auf, allerdings sollte man gegen einen kleinen Aufpreis von 171 Franken den variablen Ladeboden ordern, so dass beim Umklappen auch eine ebene Ladefläche entsteht. Für die kleinen Showeffekte beim Öffnen bietet sich der um eine Komfortöffnung erweiterte elektrische Heckklappenzugang an. Einmal mit dem



Normwert von 6,2 Litern muss man sich vermutlich keine Gedanken machen: Diesen schafft man nur unter Laborbedingungen. Realistisch dürften unter ansatzweiser Ausnutzung des Leistungspotentials des Motors Werte mit knapp neun Litern sein. 350 Nm stehen zwischen 1'700 und 5'600 Umdrehungen bereit, die Beschleunigungswünsche des Fahrers adäquat umzusetzen. Von entspannt Cruisen bis Kick-down für den schnellen Überholvorgang wird alles souverän erledigt, das Sechsgang-Doppelkupplungsgetriebe agiert dabei ruhig und gelassen.

Ruhig und gelassen können Fahrer auch bei Parkmanövern sein. Der automatische Parklenkassistent übernimmt auf Wunsch, das 4,86 lange Fahrzeug in Lücken ein- und ausparken. Andere Assistenten wie Stau-, Spurhalte- oder Abstandshelfer sowie Verkehrszeichen- und Müdigkeitserkennung stehen ebenfalls in der Preisliste. Diese ist übrigens sehr umfangreich. Zwar tritt der 2.0-TSI in der zweiten Ausstattungsstufe Ambition unter anderem bereits mit Klimaanlage, Lederlenkrad, hinterer Mittelarmlehne und 17-Zoll-Leichtmetallfelgen an, doch richtig komfortabel wird es im dritten beziehungsweise höchsten Komfortniveau. In der Top-Ausstattungsstufe L&K werden für den 280-PS-Motor mindestens 52'750 Franken fällig. Aber immerhin ein wenig Sparen kann man schon noch: Der Kofferraum nimmt ja locker die Einkäufe für mindestens zwei Wochen auf, man braucht also nicht so oft zum Supermarkt fahren.

// Skoda Superb Combi 2.0 TSI 4x4 – Technische Daten:
Fünftüriger, fünfsitziger Kombi der gehobenen Mittelklasse; Länge: 4,86 Meter, Breite: 1,86 Meter (2,03 Meter mit Aussenspiegeln), Höhe: 1,48 Meter, Radstand: 2,84 Meter, Kofferraumvolumen: 660 – 1'950 Liter

2,0-Liter-TSI, 206 kW/280 PS, Sechsgang-DSG, Allradantrieb, maximales Drehmoment: 350 Nm bei 1'700 – 5'600 U/min, 0-100 km/h: 5,8 s, Vmax: 250 km/h, Durchschnittsverbrauch: 6,2 Liter/100 Kilometer, CO₂-Ausstoss: 163 g/km, Abgasnorm: Euro 6, Effizienzklasse: C

Preis: ab 43'920 Franken (Ambition)

// Kurzcharakteristik Skoda Superb Combi:

Warum?

Fast 2'000 Liter Ladevolumen

Warum nicht?

auch die Limousine bietet viel Platz und Kofferraumvolumen

Was sonst?

Die Kombis von Ford Mondeo, Opel Insignia, Mazda6, VW Passat ... und warum nicht Mercedes E-Klasse?

Mehr Skoda auf www.4x4schweiz.ch



// FAMILIENFEIER: Suzuki Eljot 1980 vs. Suzuki Jimny 2015



OB MATSCH ODER MODDER, WÄLDER UND WIESEN ODER EINFACH ZUR NÄCHSTEN BEACHPARTY, DIE BONSAI-GELÄNDEWAGEN VON SUZUKI SIND SICH SEIT 35 JAHREN FÜR NICHTS ZU SCHADE – NICHT EINMAL IM REIFEN RENTENALTER. EIN GENERATIONENTREFFEN DER MINI-DINOS UNTER DEN KLETTERKÜNSTLERN.

Eigentlich kennt man das ja. Die Jahrzehnte vergehen und erst die Begegnungen bei Familienfesten machen klar, dass die Zeit ihre rostigen Zeichen oder grauen Haare hinterlassen hat. Genau diese Erwartung hatten wir vor dem Aufeinandertreffen: Suzuki Eljot (offiziell LJ 80), Stand 1980, versus Suzuki Jimny, Modell 2015, also. Um es vorwegzunehmen: Unsere Vorurteile zum Fazit dieses Vergleichs erfüllten sich nicht! Warum? Weil der LJ 80 nichts von seinem einstigen Fun-Faktor verloren hat und seine überlegenen Kletterkünste wie eh und je ausspielen kann. Vor allem aber, weil auch der aktuelle Jimny bereits ein Veteran ist, ein Oldie, der seit 17 Jahren gebaut wird. Statt „hochbetagter Grossvater trifft jungen Enkel“ erlebten wir also gleich zwei überaus vitale automobile Dinosaurier. Mit dem besonderen Reiz, dass der Jimny als 62 kW/84 PS-Benziner zu Preisen ab 17'990 Franken weiterhin beim Suzuki-Händler im Angebot steht. Und ausserdem als 3,70 Meter kurzer Offroader eine Alleinstellung am Markt besitzt.

// Suzuki "Eljot" LJ 80

Eine Einzigartigkeit, die übrigens bereits den winzige 3,20 Meter messenden Eljot von 1980 auszeichnete, der mit seinem Namen nicht zufällig an Walt Disneys damals populären Film-Drachen „Elliot, das Schmunzelmonster“ erinnerte. Grund für Eljots Zwergenwuchs waren seine Wurzeln in der steuerbegünstigten japanischen Kei-Car-Klasse. Was das Platzangebot betrifft, präsentiert sich der einen halben Meter längere Jimny im Vergleich zum Vorfahren fast als Raumriese, mit zwei vollwertigen Sitzplätzen auch hinten und Gepäckabteil von bis zu 816 Litern. Natürlich können das neue SUV à

la Jeep Renegade alles noch viel besser – dafür fehlt es ihnen an den gemenglichen Klettertalenten des Japan-Duos mit robusten Leiterrahmen-Konstruktionen.

Und genau das ist die Kernkompetenz der Suzuki. Bevor wir die Motoren starten, noch ein Wort zur Karosserie: Der Eljot machte nicht nur 4x4-Fahrzeuge für alle erschwinglich, er stand auch für die Wiederentdeckung des Frischluft-Fahrvergnügens. Mit zwar umständlich zu bedienender, dafür billiger Plane revitalisierte der Suzuki die zwischenzeitlich ausgestorbene Zunft kleiner Sonnenanbeter. Auch den Jimny gab es vorübergehend als Cabrio, aber das ist Geschichte.

Los geht's – bei Eljot wie Jimny über angetriebene Hinterräder. Einmal auf flotte Fahrt gebracht, beim 29 kW/40 PS „starken“ Eljot ein Vorgang, der sich im Zeitlupentempo vollzieht, legen sich die Geländegänger grundsätzlich in atemberaubenden Schräglagen in alle Kurven. Vorausschauendes Navigieren ist also angesagt, zumal auch die gefühllose, klassische Kugelumlaufsteuerung klar macht: Hier sind automobiler Urgesteine unterwegs. Immerhin gibt es im Jimny eine Servounterstützung, nützlich nicht nur auf städtischem Terrain, wo sich der kurze und übersichtliche Kasten bequem in auch in kleine Lücken zirkeln lässt. Nach kurzer Gewöhnung machen die Gelände-Dinosaurier durchaus auch auf Landstrassen Freude – wobei die soundgewaltige Fahrgeräuschkulisse in den kaum gedämmten Karosserien ebenfalls zu mässigem Tempo animiert.

Wirklich autobahn-tauglich ist übrigens nur der Jimny, der sogar bei Tempo 120 gut mitschwimmt, während der Eljot



an Steigungen manchmal sogar Lkw ausbremst. Stichwort Bremsen: Hier ist der 35 Jahre alte Urtyp mit Tommelbremsen rundum komplett von gestern. Beim aktuellen Jimny gibt es ABS und immerhin vorne Scheiben.

Gleich ob über matschige Wiesen und moddrige Waldwege oder durch das Dickicht des Unterholzes, mit zugeschaltetem Allrad und aktivierter Gelände-Untersetzung kämpfen sich Eljot und Jimny auch dort noch durch, wo ein ausgewachsener Jeep bereits hängenbleibt. Davon kündigt beim Eljot bereits der Typencode LJ, der „Light Jeep“ bedeutet. Eljot und Jimny sind meist erst dort am Ende, wo ihre Fahrer der Mut verlässt. Andererseits: So wie bei den Dinosauriern Land Rover Defender und Lada Niva kaufen den Jimny heute vor allem Förster, Freizeitjäger und Offroadfreaks, die Grenzen ausloten wollen oder müssen. Das war 1980 anders, da machte der Eljot auch als schrilles Lifestylegefährt eine gute Figur. Wer dagegen einen Jimny will, freut sich vor allem darüber, dass der unverwüsthliche Suzuki überhaupt noch neu zu ordern ist.

Nicht nur, dass er bereits nach zwei Jahren vom geringfügig grösseren SJ 410 abgelöst wurde, es mangelte dem „Suzi“ auch an Korrosionsresistenz. Da nützte es dem Eljot auch wenig, dass er innert kürzester Zeit zum Marktführer im Allradsegment aufstieg. Trotz der damit verbundenen Stückzahlen ist der Nippon-4x4 heute gesuchter und rarer als ein Rolls-Royce jener Jahre. Längst erzielen gut erhaltene LJ 80 das Doppelte des ehemaligen Neupreises. Auch der Jimny könnte bald als Klassiker zu Kultpreisen gehandelt werden – die Schatten seiner Produktionseinstellung stehen schon an der Wand.

// Kurzcharakteristik Suzuki Jimny, Modell 2015:

Warum?

Einzigtartiger Kletterkünstler & charakterstarker Grossstadtcowboy

Warum nicht?

Dieser Neuwagen ist fast ein Oldtimer

Was sonst?

Eigentlich konkurrenzlos, ansonsten Lada Niva (Taiga 4x4) oder Jeep Renegade



Unverwüsthlich war der Eljot vor 35 Jahren übrigens keineswegs. Was Sammler heute den doppelten Neuwagenpreis zahlen lässt.

// Suzuki LJ 80 bzw. Eljot, 1980 – Technische Daten:

Länge: 3,20 Meter, Breite: 1,40 Meter, Höhe: 1,85 Meter, Radstand: 1,93 Meter, Ladevolumen: k.A., Leergewicht: 800 kg, 0,8-Liter-Benzinmotor, Hubraum: 797 ccm, 30 kW/41 PS, 61 Nm bei 3'500 U/min, Viergang-Schaltgetriebe, Hinterradantrieb, Vorderradantrieb über Zwischengetriebe zuschaltbar, Geländeuntersetzung, Vmax: 107 km/h, 0-100 km/h: 44,0 s, Normverbrauch: 5,0 l/100 km bei 90 km/h bzw. 10,0 l/100 km im Stadtzyklus.



// Suzuki Jimny, 2015 – Technische Daten:

Länge: 3,70 Meter, Breite: 1,60 Meter, Höhe: 1,71 Meter, Radstand: 2,25 Meter, Ladevolumen: 113 (mit umgeklappter Lehne 324) bis 816 Liter, Leergewicht: 1'135 bis 1'165 kg, 1,3-Liter-Benzinmotor, Hubraum: 1'328 ccm, 62 kW/84 PS, 110 Nm bei 4'100 U/min, Fünfgang-Schaltgetriebe (optional 4-Gang-Automatik), Hinterradantrieb, Vorderradantrieb über Zwischengetriebe zuschaltbar, Geländeuntersetzung, Vmax: 140 (Automatik: 135) km/h, 0-100 km/h: 14,1 (Automatik: 17,2) s, Normverbrauch: 7,1 (Automatik: 7,3) l/100 km, CO₂-Ausstoss: 162 (Automatik: 167) g/km, Effizienzklasse F (Automatik: G), Euro 5.

Mehr Suzuki auf www.4x4schweiz.ch



4x4 MADE FOR SWITZERLAND



www.skoda.ch oder auf 

13x PREIS-LEISTUNGS SIEGER  ŠKODA. MADE FOR SWITZERLAND

ŠKODA 4x4: Die Schweiz intelligent im Griff

Perfekt für jedes Gelände, jede Witterung, jede Bedingung – und somit wie gemacht für die Schweiz! Das ist die 4x4-Modellpalette von ŠKODA. Intelligente Allradtechnologien übertragen die Motorenleistung optimal auf den Boden. Das Resultat: hohe Stabilität und Sicherheit, auch auf schwierigem Terrain. Entdecken Sie jetzt mit den ŠKODA Modellen Octavia, Yeti und Superb die attraktivste 4x4-Palette mit dem besten Preis-Leistungs-Verhältnis der Schweiz.



// MODELLPFLEGE: Mercedes GLC 250d 4Matic.

IM ZUGE DER NEUEN NAMENSGBUNG UND EINER BEI MERCEDES SOGENANTEN "MODELLPFLEGE" WURDE DER GLK DURCH DEN GLC ERSETZT. WAR DER GLK NOCH SCHROFF UND KANTIG GEFORMT, SCHMIEGT SICH DER GLC MIT WEICHEN RUNDUNGEN UND EINER SANFTEN DACHWÖLBUNG RICHTUNG HECK SEHR ARTIG IN DIE DESIGNSPRACHE DER MARKE EIN. AUCH WENN DER GLC REIN OPTISCH WENIGER OFF-ROAD-GENE ALS SEIN VORGÄNGER VERMUTEN LÄSST, ÜBERZEUGT ER UNS MIT SEINER AUSGEPRÄGTEN GELÄNDETAUGLICHKEIT VOM GEGENTEIL.

Der GLC macht alles besser als sein Vorgänger. Lange Distanzen liegen ihm, ohne dass er auf der Kurzstrecke schwächelt. Hilfreich für jene, die es mögen, sind die vielzähligen Assistenzsysteme, die auf Wunsch an Bord sind. Der Staupilot mit Stop-and-Go-Funktion sind dabei, der Seitenwind-Assistent und ein Kollisions-Warnsystem mit blinkenden Bremsleuchten für unaufmerksame Hintermänner. Auch die Tot-Winkel-Überwachung ist zu haben, ausserdem der aktive Spurhalte-Assistent, Verkehrszeichen- und Fussgängererkennung für die Pre-Safe-Bremse und der Kreuzungs-Wächter, der querenden Verkehr vorausschauend entdeckt. Da Ensemble gibt es für rund 2'800 Franken und rückt den GLC schon fast ans autonome Fahren.

// Der GLC beweist ausgeprägte Geländetauglichkeit

Und obwohl es der optische Anspruch nicht fordert, beweist der GLC ausgeprägte Geländetauglichkeit. Der permanente Allradantrieb 4matic, der auf Wunsch mit fünf unterschiedlichen Off-Road-Fahrprogrammen an Potenzial gewinnt, bezwingt knifflige Aufgaben bei Traktion und Wendigkeit. 70 Prozent Steigfähigkeit lässt den GLC die Anhöhen erklimmen, die Wattiefe von 30 Zentimetern erlaubt das Durchqueren

mancher Furt. Was häufiger als Kaufentscheidungen taugen dürfte, ist die erlaubte Anhängelast. 2'500 Kilogramm dürfen die beiden Diesel auf den Haken nehmen, der Benziner immerhin 2'400 Kilogramm schleppen. Das sind keine Spitzenwerte aber dennoch genug für so manches Boot oder auch das stämmige Kaltblut im Pferdetrailer. Und für die gängigen Caravans reicht diese Anhängelast allemal.

// Der GLC macht auch auf engen kurvenreichen Strassen eine gute Figur

Die serienmässige aktive Wankkontrolle der Federung macht den GLC zu einem sehr agilen Partner auf kurvenreichen Strecken. Er fährt sich stets höchst kontrolliert und willig. Noch besser werden die Fahreigenschaften bei Ausstattung mit der Luftfederung Air Body Control, die allerdings auch gleich 2'565 Franken Aufpreis kostet. Damit fläzt sich der GLC auf die Strasse als hätte es niemals Schlaglöcher oder Wellen im Belag gegeben, glättet den Asphalt mit grösster Hingabe. Die Lenkung ist präzise und rückmeldungsfreudig.

Nicht nur aussen gewinnt der GLC durch Längenwachstum. Karosserie und Radstand haben um jeweils knapp

12 Zentimeter zugelegt. Das führt zu einer ruhigen aber nicht langweiligen Form, die Mercedes-Chefdesigner Gorden Wagener als sinnliche Klarheit bezeichnet. Die Überhänge vorne und hinten fallen klein aus, das macht das Mittelklasse-SUV stämmig und vermittelt Robustheit. Die Stossfänger werden in drei verschiedenen Versionen angeboten, neben der Basisversion gibt es eine Off-Road-Variante, die einen grösseren Böschungswinkel zulässt und die AMG-Version mit besonders sportlichem Anspruch.

Innen gewinnt der GLC durch die um 5 Zentimeter gewachsene Breite. Ellbogenfreiheit ist auch im Fond gegeben, lange Beine finden dort nun mühelos Platz. Dazu kommt eine sehr ansprechende Architektur. Das Mobiliar des Cockpits scheint zu schweben, die einzelnen Ausstattungselemente sind luftig positioniert, auch die kühn geformte Mittelkonsole und der freistehende Bildschirm stützen diesen Eindruck. Dazu zaubert die perfekte Verarbeitung auf höchstem Niveau Oberklasse-Attitüden in den GLC. Matt schimmernde Lederbezüge, sanft blinkender, gebürsteter Edelstahl schaffen eine Atmosphäre, die üblicherweise nur weit oberhalb der Mittelklasse erwartet wird. Dass die Funktionalität dabei nicht zu kurz kommt, ist mehr als zu begrüssen. Der Kofferraum fasst wenigsten 550 Liter, das sind 80 Liter mehr als bisher. Wer die Rückbanklehnen mit einem einfachen Handgriff umlegt, steigert das Ladevolumen auf 1'600 Liter, auch hier konnte das SUV um 50 Liter zulegen.

// Wenig variantenreich ist das Motorenangebot zum Start.

Zwei Diesel, beide mit 2,2 Litern Hubraum und ein Zweiliter-Benziner sind im Angebot. 125 kW/170 PS und 150 kW/204 PS liefern die Selbstzünder, ihr Drehmoment rangiert auf 400 und 500 Nm Drehmoment. Auf 155 kW/211 PS bringt es der Turbo-Benziner, allesamt übertragen sie ihre Antriebskräfte über ein Automatikgetriebe mit neuen Übersetzungsstufen auf alle vier Räder. Leise und vibrationsarm arbeiten alle Aggregate. Sparsamer sind sie obendrein geworden. Bis zu 19 Prozent sind ihre Durchschnittsverbräuche gesunken. 5 Liter Treibstoff genügen den Dieselmotoren für 100 Kilometer, der Benziner verlangt 6,5 Liter Sprit für die Standarddistanz. Die Motorleistung genügt dem 1'735 bis 1'845 Kilogramm wiegenden GLC in nahezu allen Lebenslagen. Nur selten wünscht man sich – etwa beim Überholen auf der Landstrasse – eine Spur mehr an Muskelkraft. Besonders das Atemholen der Automatik steigert den Adrenalinausstoss des Fahrers, wenn Eile geboten ist.

// Ab 2017 gibt es den GLC als Plug-In-Hybrid mit 320 PS

Die Artenvielfalt des Mittelklasse-SUV wird erst im kommenden Jahr ihren Höhepunkt erleben. Dann gesellt sich der GLC 350 e zur Modellpalette, ein Plug-In-Hybrid mit 320 PS Systemleistung, der dank der elektrischen Reichweite von bis zu 34 Kilometer auf einen Normverbrauch von 2,6 Liter Treibstoff auf 100 Kilometer kommt. In weniger als 6 Sekunden soll dieser GLC dank der Kraft zweier Herzen von 0 auf 100 km/h beschleunigen. 2016 sollen ausserdem die AMG-Versionen mit Sechszylindermotoren folgen, auch im konventionellen Modellangebot ist dann mit einem V6 zu rechnen.



// Mercedes-Benz GLC – Technische Daten:

Viertüriges Premium-SUV mit fünf Sitzplätzen; Länge: 4,66 Meter, Breite: 1,89 Meter, Höhe: 1,64 Meter, Radstand: 2,87 Meter, Kofferraumvolumen: 550 bis 1'600 Liter

GLC 250 4MATIC

2-Liter-Vierzylinder-Turbobenziner, Allradantrieb, 9stufiges Automatikgetriebe; 155 kW/211 PS, maximales Drehmoment: 350 Nm zwischen 1'200 – 4'000 U/min, 0-100 km/h: 7,3 s, Vmax: 223 km/h, Durchschnittsverbrauch: 6,5 Liter Benzin, CO₂-Ausstoss: 152 g/km, Abgasnorm: Euro 6, Effizienzklasse: B, Preis: ab 53'900 Franken

GLC 220d 4MATIC

2,2-Liter-Vierzylinderdiesel, Allradantrieb, 9stufiges Automatikgetriebe; 125 kW/175 PS, maximales Drehmoment: 400 Nm zwischen 1'400 – 2'800 U/min, 0-100 km/h: 8,3 s, Vmax: 210 km/h, Durchschnittsverbrauch: 5 Liter Diesel, CO₂-Ausstoss: 129 g/km, Abgasnorm: Euro 6, Effizienzklasse: A, Preis: ab 51'700 Franken

GLC 250d 4MATIC

2,2-Liter-Vierzylinderdiesel, Allradantrieb, 9stufiges Automatikgetriebe; 150 kW/204 PS, maximales Drehmoment: 500 Nm zwischen 1'600 – 1'800 U/min, 0-100 km/h: 7,6 s, Vmax: 223 km/h, Durchschnittsverbrauch: 5 Liter Diesel, CO₂-Ausstoss: 129 g/km, Abgasnorm: Euro 6, Effizienzklasse: A, Preis: ab 52'400 Franken

// Kurzcharakteristik Mercedes-Benz GLC:

Warum?

Weil er mehr kann, als wonach er aussieht

Warum nicht?

Weil man nur das braucht, wonach er aussieht

Was noch?

AMG-Variante, Sechszylinder-Motoren, Hybridantrieb

Was sonst?

C-Klasse T-Modell, oder BMW X3, Audi Q5

// 2'000'000 LAND ROVER DEFENDER: Lebenshilfe für eine Legende.

DAS ENDE IST ZWAR SCHON ABSEHBAR. ABER NOCH IST DER LEGENDÄRE LAND ROVER DEFENDER LEBENDIGER DENN JE. GERADE IST IN SOLIHULL DAS EXEMPLAR MIT DER NUMMER 2'000'000 VOM BAND GELAUFEN. UND WIR HABEN MITGEHOLFEN.

// **Solihull/Grossbritannien:** Halt, Stopp, Moment, so einfach geht das nicht! Hier geht es nur mit Schutzkleidung weiter: Ein Plüsch-Kondom für Uhr und Gürtelschnalle, der Ehering muss ins Schliessfach und ohne Jacke oder Handschuhe ist der Spass vorbei, bevor er überhaupt erst begonnen hat. Wir sind schliesslich keine normalen Werksbesucher. Sondern zumindest für ein paar Minuten gehören wir heute zu den knapp 500 Land-Rover-Mitarbeitern, die im Stammwerk in der Lod Lane in Solihull den Defender zusammenschrauben. Denn kurz bevor diese Legende nach bald 70 Jahren tatsächlich zu Ende geht, bieten die Briten ein paar ausgewählten Gästen die Gelegenheit zur aktiven Überlebenshilfe für den Klassiker.

Diese Aktion kommt nicht von ungefähr. Der Do-it-Yourself-Defender, der da vom Roboterband gerade in Zeitlupe auf uns zu geschoben wird, ist vielmehr ein ganz besonderes Auto: Der silberne Station Wagon mit der Fahrgestellnummer SALLDWBP7FA473395 ist exakt das zweimillionste Exemplar, das die Briten seit der Premiere am 30. April 1948 auf der Motorshow in Amsterdam auf die Strasse gebracht haben. Und natürlich haben sie sich für diesen Wagen etwas Besonderes ausgedacht. Während überall sonst schon Aufkleber mit den Bestimmungsländern an den Scheiben pappen und man Defender für Deutschland (nach England mittlerweile

der grösste Markt), der Schweiz, für Belgien und Frankreich oder auch für Afrika sieht, bleibt der hier in Solihull und wird demnächst für einen guten Zweck versteigert.

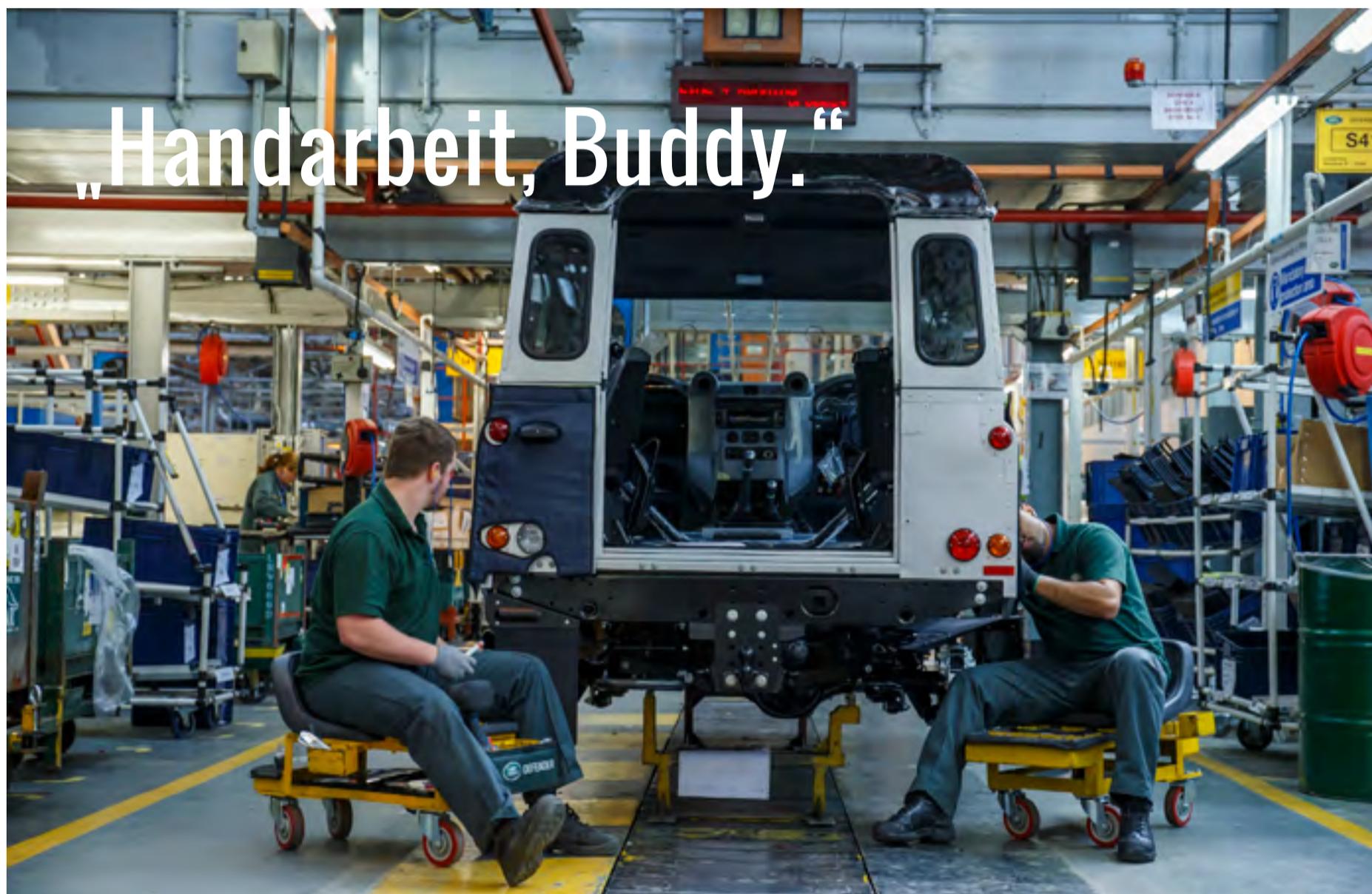
Aber viel Zeit für Andacht bleibt nicht und auch nicht für die Erinnerung an die endlos lange Geschichte des Gelände-Klassikers. Denn nur weil er eine besondere Nummer ist, läuft das Band auch nicht langsamer und Kollege James mahnt zur Eile – schliesslich schwebt von oben an einem kleinen Kran bereits das Kabinendach ein, das an unserer Station festgeschraubt werden muss. Und bei über 100 Arbeitstakten pro Schicht mag er sich keine Verzögerung erlauben.

Im Team bugsieren wir zu viert ganz, ganz vorsichtig die Alu-mütze in die richtige Position, fixieren sie mir riesigen Klemmen, greifen zu den Akkuschaubern und drehen eine Mutter nach der anderen fest. Bis wir irgendwann an die letzten zwei Schrauben hinter dem Rücklicht kommen und endlich das schelmische Grinsen James' Gesicht entschlüsseln. „Das passt kein Akkuschauber der Welt“, lacht er und reicht mit einer gewissen Schadenfreude einen 10er Maulschlüssel vom Werkzeugwagen: „Handarbeit, Buddy!“

Und das ist nur einer der vielen Anachronismen, die man in der Fertigung sieht. „Es gibt kein anderes Auto, bei dem

wir noch so viel von Hand machen müssen wie beim Defender," sagt Produktionschef Greg Nibblet. Der Defender ist ein Puzzle aus 8'953 Teilen, das in 4'190 Montageschritten zusammengefügt wird, erläutert Nibblet. „Und zwar vor allem von Hand: Während zum Beispiel in der Montage des Range Rovers 328 Roboter eingesetzt werden, sind es beim Defender nur sechs.“ Kein Wunder, dass die Durchlaufzeit bei 15,5 Stunden liegt, während der technisch um Lichtjahre komplexere Range Rover, der allerdings mit halb so vielen Montageschritten auskommt, gefühlt mit dem doppelten Tempo durchs Werk gepresst wird.

Die Konstruktion hätte einfacher nicht sein können: Zwei starke Achsen, ein gerade mal 50 PS starker 1,6-Liter-Vierzylinder aus dem Rover-Regal, Allradantrieb mit entkoppelbarer Vorderachse und eine unverwüstliche Karosserie, die ohne teure Werkzeuge aus Alublechen gedengelt wurde – mehr brauchte es nicht, um die Welt im Kriechgang zu erobern. Und das kann man durchaus wörtlich nehmen. Denn weil alles, was man nicht einbaut auch nicht kaputt gehen kann, ist der Land Rover das vielleicht spartanischste Auto der Welt. Gefederte Sitze, ein festes Dach oder eine Kurbel für die Seitenfenster – all das war für die Gebrüder Wilks lästiger



Der Defender ist ein Puzzle aus 8'953 Teilen, das in 4'190 Montageschritten zusammengefügt wird.

Dass Nibblet und seine Kollegen hier so gut zu tun haben, verdanken sie nur den Gebrüdern Wilk und ihrem Sommerurlaub am Strand von Anglesey. Denn dort haben die beiden 1947 mit den Testfahrten für den Defender begonnen. Die Idee dahinter war ganz einfach: Um die Exportquote zu erhöhen, Devisen einzunehmen und so bei der Rohstoffzuteilung in den Nachkriegsjahren etwas besser abzuschneiden, waren die Wilks auf der Suche nach einem Wagen, der sich in alle Welt verkaufen liess – und kamen dabei auf ein landwirtschaftliches Nutzfahrzeug: „Ein Rover für den Farmer, mit dem man überall hinkommt und alles machen kann, einen universellen Land Rover“, hatten sie im Sinn, als sie rund um das Strandhaus der Familie zum ersten Mal durch den Sand pflügten.

Luxus, den sie sich kurzerhand sparten.

Das Rezept ging auf und der Landy wurde aus dem Stand zu einem Exportschlager: Schon nach zwei Jahren wurde er in 70 Ländern verkauft und heute sind es über 160. Neben Bauern und Buschdoktoren kamen auch Militärs und Monarchen auf den Geschmack und der Land Rover wurde weltweit zum Inbegriff des Geländewagens. Allenfalls der Toyota Land-Cruiser, der Mercedes G und der Jeep Wrangler können da noch mithalten.

Immer wieder tot gesagt, hat der Dinosaurier alle Pessimisten Lügen gestraft und sich länger gehalten, als jeder in der Firma erwartet hat. „Manchmal kann ich es selbst kaum glauben, dass wir den noch immer bauen“, sagt Nibblet, der die Fertigung verantwortet. Nachdem die Briten in schlechten Zeiten auch mal nur ein paar Dutzend Defender in der Wo-

che gebaut haben, laufen sie jetzt mit 490 Fahrzeugen fast an der Kapazitätsgrenze. „Nur in den Siebzigern haben wir mal mehr Autos gebaut“, erinnert sich Niblett und erzählt von Wochen, in denen im Mehrschicht-Betrieb über 1'200 Autos aus der Fabrik gepresst wurden. Heute laufen aus dem Werk inklusive des neuen Jaguar XE sogar rund 1'000 Autos am Tag, und immerhin 100 bis 120 davon sind noch immer Defender – und dass, obwohl hier in der alten Backsteinhalle nur in einer Schicht gearbeitet wird und nicht wie sonst überall rund um die Uhr.

Dass im Augenblick alle Welt einen Defender haben möchte, liegt womöglich auch an einer gewissen Torschlusspanik. Denn mittlerweile haben die Briten schweren Herzens das Ende der Legende bestätigt: „Die Zulassungsvorschriften“, klagt Niblett und stöhnt über Schadstoff- und Craschnormen, die der alten Konstruktion partout nicht mehr abzurufen waren. Schliesslich geht nicht nur das Grundkonzept des Defender auf den Original Land Rover von 1948 zurück. Im Grunde bauen sie heute tatsächlich noch das alte Auto, das nur notgedrungen immer mal wieder ein bisschen modernisiert wurde. Um das zu beweisen, greift Roger Crathorne, Land Rover-Mann der ersten Stunde und heute im Unruhestand das lebende Archiv der Marke, beim Weg in die wohlverdiente Mittagspause scheinbar wahllos in eine Kiste mit Komponenten und zieht das Bauteil mit der Nummer 300658 hervor. Das ist eine Querstrebe über dem hinteren Kotflügel und genau wie der Haken für die Verdeckplane seit 1948 unverändert.

Zwar arbeitet Land Rover mit Hochdruck an einem Nachfolger. Doch erstens weiss noch keiner, ob der neue Defender tatsächlich im Geist von Gestern fahren wird. Und zweitens lassen die Briten keine Zweifel daran, dass man drauf noch zwei, vielleicht sogar drei Jahre warten müssen. Deshalb reisst die Nachfrage nicht ab und der Bestelleingang ist im ersten Halbjahr noch einmal um 30 Prozent gestiegen.

Lange wird das allerdings nicht mehr so weiter gehen. Denn nur noch bis zu den Sommerferien kann man individuelle Autos bestellen. Danach gibt es lediglich noch drei vorkonfigurierten Sondermodelle aus der Celebration-Series, mit denen Land Rover offiziell Abschied vom Defender nimmt. Und wenn man Niblett so reden hört, dann sind davon auch

nicht mehr viele übrig, so dass seine letzte Schicht für die Legende unausweichlich näher rückt.

Eine klitzekleine Verlängerung haben sie aber noch einmal herausgeschunden für den Klassiker. Denn ursprünglich sollte schon kurz vor Weihnachten endgültig Schluss sein. „Doch mittlerweile liegen so viele Bestellungen vor, dass wir wohl auch im Januar noch ein paar Autos bauen werden“, sagt Niblett. Danach ist aber tatsächlich Ende Legende – zumindest in Solihull. Denn während Niblett und seine Kollegen die letzten paar Tausend Defender zusammenschrauben, planen die Experten im Hintergrund schon den Umbau der Fabrik, in der künftig die neuen Aluminium-Modelle von Jaguar wie zum Beispiel der F-Pace gebaut werden soll. „Platz für den neuen Defender ist hier jedenfalls nicht mehr“, sagt Niblett mit einem lachenden und einem weinenden Auge. Denn zumindest muss sich hier keiner Sorgen um seinen Job machen: „Wir haben hier so viel zu tun, dass wir sogar kräftig neueinstellen.“

So ganz allerdings muss er auf die alten Linien nicht verzichten. Schliesslich gibt es seit ein paar Monaten Mitten im Werk die so genannte Celebration Line - einen etwa tennisfeldgrossen Bereich zwischen den 33 Defender-Montage-Stationen, auf dem Archivar Crathorne und seine Kollegen die Fertigungslinie der allerersten Stunde nachgebaut haben. Und wenn man da ein paar Minuten zwischen rostigen Rollwagen und hölzernen Werkbänken herum spaziert ist, dann hält man auch die aktuelle Defender-Fertigung nicht mehr für die Steinzeit der Automobil-Produktion – selbst wenn sich Männer wie meine Kurzzeit-Kollegen Paul und James an ihren Stationen bisweilen wie Dinosaurier-Pfleger fühlen.

Zwar werden die vier, fünf Rohkarossen im Celebration Room wohl nie mehr fertig, und selbst wenn draussen fast täglich die Stechuhr klickt, wird hier auch nicht mehr ernsthaft gearbeitet. Doch dafür hat diese Abteilung Bestandschutz, sagt Markenhistoriker Crathorne: Während die offizielle Defender-Strasse im Januar endgültig abgebaut wird und Platz für moderne Roboter macht, wird an der History Line nicht gerüttelt: „Dieses Stück Geschichte bleibt uns erhalten.“ Und auch wenn im Spind neben der Tür noch der braune Kittel von Maurice Wilks hängt, muss sich hier niemand umziehen, sondern darf auf Wunsch auch ganz ans zivil ans Band.



Die Motorhaube wird montiert.



Der Modellname wird aufgebracht.

// KEN BLOCK: Der King of drifts.



ER JAGT DURCH DIE STRASSEN VON SAN FRANCISCO UND IN DER RALLYE-WM GIBT ER VOLLGAS. UND JETZT DURFTE ER AUCH NOCH AN EINEM ZIVILEN RENNER MITWIRKEN. WAS BLEIBT DA NOCH ÜBRIG? EUROPA, ZUM BESPIEL.

GYMKHANA IN DEN ALPEN WÄRE MAL WAS!

// 4x4Schweiz: Mr. Block, sie sind ein „Hoonigan“, der in seinen Gymkhana-Videos den perfekten Drift inszeniert und im Auto Spass an Situationen hat, bei denen anderen schon beim Zuschauen Angst und Bange wird. Welche Fahrzeuge machen Sie an und taugen zum Driftcar?

Ken Block: Ein bisschen Leistung kann natürlich nicht schaden (lacht). Aber was ein schnelles und starkes Auto zum perfekten Hoon-Car macht, das ist der Allradantrieb. Klar, kann man auch mit Heckantrieb driften. Aber ich komme aus dem Rallyesport und liebe es einfach, das Auto mit allen vier Rädern kontrollieren zu können. Man hat ein besseres Gefühl für den Wagen und ihn stets im Griff. Das funktioniert einfach besser als alles andere – und es macht jetzt offenbar Schule.

// Wie meinen Sie das?

Ich habe in den letzten Jahren mit Ford zusammengearbeitet und die haben mich als Berater bei der Entwicklung des neuen Focus RS hinzu gezogen. Ich als Rallyefahrer und ein Front-Triebler? Leute, das wird schwierig, habe ich gesagt. Nicht umsonst hatte ich im letzten Video den ersten und einzigen High-Performance-Mustang mit Allradantrieb am Start. Die Fords haben bei meiner Bemerkung nur gelacht – schliesslich wussten sie da schon, dass der neue Focus RS

erstmal Allrad bekommt und wir eine Menge Spass haben werden. Von da an konnte ich ihnen bei der Abstimmung tatsächlich helfen.

// Wer so fährt wie Sie in Ihren Videos, kann der eigentlich nicht mehr ganz normal durch die Stadt zuckeln?

Wahrscheinlich besser als jeder andere Autofahrer. Während sich bei denen Lust und Frust aufstauen, kann ich mich bei meinem Sport austoben und es im echten Leben ganz entspannt angehen lassen. Ich bin deshalb auf der Strasse mittlerweile eher ein langweiliger Fahrer. Meine Stunts mache ich nur noch auf abgesperrten Strecken und in einer kontrollierten Umgebung.

// War das schon immer so?

Nun ja, früher habe ich schon ein bisschen öfter Gas gegeben. Und meine ersten Drifts habe ich mit 15, 16 Jahren im Auto meiner Eltern heimlich auf ein paar einsamen Landstrassen in Kalifornien trainiert. Aber heute kann ich sehr gelassen fahren.

// Und nichts kann Sie aus der Ruhe bringen?

Normalerweise nicht. Aber in einem Parkhaus, wenn jemand langsam vor Dir herzuckelt und sein Auto partout nicht in die Lücke bekommt, dann gibt es schon eine gewisse Versuchung, ihm mal zu zeigen, wie man es etwas besser macht.

// Hoonigans im Drift, Formel1-Fahrer auf der Ideal-linie oder der Taxifahrer mit der 12-Stunden-Schicht im Stadtverkehr – wer ist in ihren Augen der bessere Autofahrer?

Die Gymkhana-Videos sind professionelle Spielerei, Taxifahrer sind Helden des Alltags und Formel1-Piloten sind wahrscheinlich die besten Rundstreckenfahrer der Welt. Aber nirgends muss ein Fahrer so vielseitig sein wie bei der Rallye. Die unterschiedlichen Strecken, die verschiedenen Untergründe – dort sind für mich die wahren Champions zu Hause.

// Sie haben viele Rallyestrecken gesehen und schon die ungewöhnlichsten Gegenden mit Reifenqualm eingebelt. Was war die verrückteste Location, an der sie gefahren sind – und wo zieht es sie als nächstes hin?

Die Drehs in Los Angeles für Gymkhana waren spektakulär. Und Gymkhana 5 in San Francisco ist kaum mehr zu toppen. Es gibt fahrerisch wahrscheinlich weltweit keine so ambitionierte und attraktive Stadt; die vielen Hügel, die grossen Steigungen, das ist unvergleichlich.

Aber ausser bei ein paar Rallyes und bei einigen PR-Auftritten wie gerade meiner ausgesprochen unterhaltsamen Fahrt im Focus RS-Prototyp mitten durchs Ford-Werk in Köln bin ich noch nie in Europa gefahren. Da gibt es schon so einiges, was mich noch reizen würde. Gymkhana in den Alpen zum Beispiel, das wäre mal was.

// Der Focus RS, den sie mit entwickelt haben, kommt auf über 300 PS, ihr Gymkhana-Fiesta hat 600 und der Mustang aus dem letzten Video hat über 800 PS. Muss es immer Vollgas sein, und vor allem ein Verbrenner. Wie wär's denn mal mit Elektroantrieb?

Aus einer technischen Perspektive heraus finde ich das extrem spannend. Maximales Drehmoment von der ersten Millisekunde und jeder Motor einzeln ansteuerbar – ich würde schon gerne mal mit einem Elektroauto spielen gehen. Am besten natürlich mit einem mit gleich vier einzeln angetriebenen Rädern. Das gäbe ein paar spektakuläre Stunts. Aber so toll das auch sein mag: Nur quietschende Reifen ohne Motorengerüll, nur Gummiqualm ohne Benzinduft – mir würde da schon was fehlen.

Mehr Ford auf www.4x4schweiz.ch





// VERFAHREN: Bangladesch – Retour.



MARTIN UND URSULA HABEN GEMACHT, WOVON SO MANCHER TRÄUMT: 15 MONATE MIT DEM EIGENEN GELÄNDEWAGEN DIE WELT BEREIST. IN IHREM BUCH „VERFAHREN – BANGLADESCH RETOUR – EINE MOMENTAUFNAHME“ ERZÄHLEN SIE VOM GROSSEN ABENTEUER.

Verfahren kann man sich nur dann, wenn man weiss wohin man will. Oder muss. Und selbst dann ist das mit den modernen Navigationsgeräten fast nicht mehr möglich. Martin M. Novotny und Ursula K. Wunder wussten es nicht – und haben darüber ein Buch geschrieben. „Verfahren“ erzählt die Geschichte von zwei Globetrottern, die mit einem Toyota HJ61 von der Schweiz nach Bangladesch gefahren sind. Und zurück. Es ist bereits das zweite Buch der beiden Weltenbummler, das im Baeschlin Verlag erschienen ist. Sehr persönlich geschrieben gibt das Buch Einblicke in den Alltag des reisenden Paares. Doch aufgepasst! Reich bebildert weckt es Fernweh und lässt von unbekanntem Zielen träumen. Doch warum nur Träumen? „Es gibt nur einen einzigen Schritt den man machen muss: Es tun!“ Wir haben uns mit Martin und Ursula unterhalten und wollten mehr erfahren.

// 4x4Schweiz/ndp: Ihr habt eine grosse Reise hinter euch – eigentlich schon zwei – und darüber jeweils ein Buch geschrieben. „Verfahren“ ist der zweite Band und erzählt, reich bebildert, eindrücklich von euren Erlebnissen. Die Route liest sich, wie Geographieunterricht sich anhört: Von der Schweiz über Österreich, Ungarn, Ukraine, Moldavien, Bulgarien, Türkei, Iran, Pakistan, Indien und Bangladesch. Und das war nur der Hinweg. Afghanistan, Tadschikistan, Kirgisen, Usbekistan, Kasachstan, Russland, Estland, Lettland, Litauen, Polen, Tschechien und über Österreich zurück in die Schweiz. Im ganzen 65'000 km in 15 Monaten. Das braucht ganz schön Sitzfleisch! Was hat euch auf die Idee gebracht, diese Tour in Angriff zu nehmen? Was war eure Motivation?

Martin: Die Motivation war ganz einfach die Welt kennen zu lernen. Und zwar nicht so wie wir sie von den Medien in die Stube serviert bekommen, sondern mit den eigenen Sinnen. Ungefiltert sozusagen. Auf die Idee gebracht hat mich das eintönige Leben zu Hause. Jeden morgen aufstehen, Kaffee trinken, in die Arbeit, nach Hause kommen und vor den Fernseher hocken. Am Wochenende dann Schlange stehen beim

Einkaufen. Das war nicht meine Vorstellung vom Leben.

Ursula: ich war schon immer ein „Reisefüßli“ und da mir Martin so viel von Iran und Pakistan vorgeschwärmt hatte, war es klar, dass ich da unbedingt einmal hin wollte. Ausserdem liebe ich das Gefühl der Freiheit: Am Morgen nicht zu wissen, wo ich am Abend schlafe, heute nicht zu wissen, ob sich morgen nicht Weichen für mein zukünftiges Berufsleben, meinen Wohnort oder meine „Lebensaufgabe“ stellen werden. Diese Unsicherheit ist elektrisierend und erinnert an Kind sein, wo alles ständig neu war.

// Ich kann mir vorstellen, dass es einiges an Vorbereitung bedarf. Wie funktioniert das? Wie geht man vor wenn einem so ein Projekt im Kopf herumgeistert? Was sind die ersten – und welches die wichtigsten Schritte die man unternimmt, um den Traum Realität werden zu lassen?

Martin: Es gibt nur einen einzigen Schritt, den man machen muss: Es tun! Ich vergleiche das gerne mit einem Sprung vom zehn Meter Turm. Wenn man nicht abspringt, wird man den freien Fall nie erleben. Da nutzt das ganze Reden und

darüber nachdenken nichts. Augen zu und ab. Genau so habe ich das bei meiner ersten Reise gemacht. Eines Tages habe ich Job und Wohnung gekündigt, obwohl ich noch gar nicht wusste, was ich tun werde. Einzig reisen wollte ich. Alles andere ergab sich zufällig und war wenig geplant. Bei der darauf folgenden Reise war es dann noch einfacher. Da wusste ich ja schon, wie toll sich ein Sprung aus zehn Metern Höhe anfühlt und was man dabei alles gewinnt.

Ursula: Ich hatte es da einfacher. All die Probleme von Wohnung, Hausrat, Auto etc. loswerden/unterbringen hatte ich vor unserer Afrikareise gar nicht. Ich war gerade mit dem Studium fertig und da war kein Ballast, der hätte "entsorgt" werden müssen. Ausserdem hatte ich ja einen alten Hasen an meiner Seite...

Unimog getroffen. Die kamen gerade aus der Ukraine zurück und erzählten, dass während der Sommerferien keine Visa benötigt würden, was 2005 noch nicht selbstverständlich war. Also fuhren wir in die Ukraine und wurden neugieriger auf Osteuropa. Der Rest der Reise ergab sich irgendwie aus klimatischen Bedingungen, Visabestimmungen und Tagesverfassung. Was du konkret ansprichst ist die Durchquerung von Afghanistan. Wir wollten bei der Rückreise aus Bangladesch unbedingt noch Zentralasien bereisen. Da gab es zwei Möglichkeiten: Entweder über ganz Pakistan und Iran zurück und via Turkmenistan nach Usbekistan, ein Umweg von mehr als 3000 km, oder direkt via Afghanistan. Wir haben uns diese Entscheidung nicht leicht gemacht und uns für letztere Variante entschieden. Hier möchte ich aus unserem neuen Buch zitieren: „Es war eine rationale Abwägung zwischen Risiko



Verfahren? Auf der dreispurige Schneepiste haben Ursula und Martin die Qual der Wahl.

// **Habt ihr eure Route im Detail geplant? Es waren ja auch einige Krisenregionen darunter. Mit Empfehlungen wie "... möglichst schneller als 120 km/h zu fahren, da schnell bewegende Ziele schwerer zu treffen sind..." (Seite 207). Das sind Aussagen, denen man in unserem Kulturkreis wohl eher skeptisch gegenübersteht und sich fragt, was einen aus der sicheren Schweiz ausgerechnet dahin verschlägt. Warum diese Route?**

Martin: Bei der letzten Reise, die du ansprichst, war gar nichts geplant. Wir wollten eigentlich nach Südafrika und Zentralasien hat uns auch interessiert. In Ungarn haben wir in der dritten Reiseweche ein italienisches Paar mit einem

und Erfahrungsgewinn“.

Ursula: Bei Martins allererster Reise ging er schon geplanter an die Sache heran, sprich Karten, Reiseführer und Visa der ersten besuchten Länder organisieren, als er nun sagt. Bei der zweiten Reise war das dann aber wirklich schon viel lockerer – wir sind mit der schwarz-weiss-Kopie unseres Atlanten Richtung Afrika aufgebrochen.

Afghanistan und ein Gebiet in Pakistan waren aus meiner Sicht die einzigen Abschnitte der Reise, wofür die gängige Meinung, dass alles östliche von Österreich gefährliches Territorium sei, gilt. Und für diese beiden Regionen haben wir auch einige Vorsichtsantennen mehr ausgefahren und waren

nie leichtsinnig in unseren Entscheidungen. Bei all den Hormeldungen aus den Medien, die sicher zum Teil auch ihre Berechtigung haben, vergisst man leicht, dass das Bett statistisch gesehen der gefährlichste Ort ist, da dort am meisten Menschen sterben.

// Die Visa sind in eurem Buch immer wieder ein Thema. Habt ihr Tipps für andere Globetrotter, wie man das am besten angeht?

Martin: Bei der ersten Reise habe ich Visa bis Indien besorgt, bei der letzten gar keines. Mein Tipp ist diesbezüglich so wenig wie möglich zu planen. Sonst verbaut man sich vielleicht ganz viel Tolles. Man sammelt ja während der Reise Erfahrungen und trifft Menschen, die einen umdenken lassen. Visa kann man am besten im Grenzland besorgen. Da gibt es manchmal neben Botschaften und Konsulaten in der Hauptstadt auch solche in Grenznähe, die oftmals unkomplizierter sind. In manchen Ländern bekommt man die Visa auch direkt an der Grenze. Ich habe die Erfahrung gemacht, dass es immer irgend einen Weg gibt, wenn die Zeit nicht drängt. Im schlimmsten Fall muss man seine Route ändern und einen anderen Weg oder sogar ein anders Ziel anpeilen. Das ist doch das Tolle am Reisen. Die Freiheit und die Ungewissheit, was am nächsten Tag passieren wird. Dafür reise ich!

Ursula: Genug Zeit!!! Ausdauer und Gelassenheit helfen ebenfalls.



Der CH-läber muss sein. Siehe www.4x4schweiz.ch.

// Was unsere Leser natürlich sehr interessiert: Ihr wart mit einem schon etwas älteren Toyota unterwegs. Was genau hattet Ihr da für einen Wagen? Erzähl mal!

Martin: Das war ein Toyota Landcruiser HJ61 aus dem Jahre 1987, ein Turbodiesel also mit rund 100 kW und voll beladen mehr als 3.5 t. Ursula hatte einen fast baugleichen HJ60 von 1985, also ohne Turbo und auch ohne Ausrüstung. Sie wollte damit später einmal in die Mongolei fahren. Als sie mein Auto in Broome/Westaustralien an einem Campingplatz stehen sah, wurde sie neugierig und so haben wir uns schlussendlich kennen gelernt. Die ganze Geschichte haben wir in unserm ersten Buch „Erfahren. Mit dem Auto durch 30 Länder – Ein Reisebericht und eine Liebesgeschichte.“ veröf-

fentlicht. Ich hatte das Auto von einem Saharafahrer gekauft und es war für die Wüste ausgerüstet. Zum Beispiel hatte ich 360 Liter Treibstofftanks, Seilwinde, Dachzelt und Stosstangen aus 5 mm Stahlblechprofilen. Sehr breite (305 mm) All-Terrain Reifen, die den Treibstoffverbrauch unnötig in die Höhe kurbelten und ein OME-Fahrwerk, das gut für die grosse Last war. Die Treibstoffreserven habe ich nie benötigt, waren aber wegen der sehr unterschiedliche Dieselpreise äusserst praktisch. Ich konnte also beispielsweise 360l Diesel für drei (!) US-\$ aus dem Iran nach Pakistan exportieren. Wegen der Seilwinde bin ich ein paar unnötige Risiken eingegangen, die ich ohne selbige vermieden hätte. Aber wenn ich sie wirklich gebraucht hätte, wäre sie wegen fehlender Bäume eh unnütz gewesen. Beim schweren Erdbeben 2005 in Pakistan konnte ich mit der Seilwinde ein paar Hausdächer von der Strasse räumen und dabei ist dann auch ein Getriebezahnrad gebrochen. Einzig ein sehr stabiler Dachträger ist empfehlenswert, da war ich immer sehr froh darum. Allerdings sind grössere Schräglagen mit hoher Dachlast alles andere als lustig. Das mit den Geländefahrten überschätzt man auch ein wenig. Ich weiss, das will man in 4x4 Kreisen nicht hören, aber für eine solche Reise bräuchte es keinen Geländewagen. Für die Suche nach einem Nachtplatz ist er ganz praktisch. Voll beladen mit der ganzen Ausrüstung für eine Weltreise geht man aber eigentlich kein unnötiges Off-Road-Risiko ein.

Ursula: Bei mir hat alles mit einem Vortrag zur Wiederansiedlung der mongolischen Urpferde in der Mongolei während meines Biologiestudiums angefangen. Da setzte sich der Floh fest, mit einem Geländewagen reisen zu gehen... tja, und wie es weiterging hat Martin ja schon angedeutet. Abgesehen von den fixen Ausbauten hatten wir von der Schweizer Armee 5 schwarze, 20l Gummisäcke für den Wasservorrat dabei. Dieser war allerdings zum Duschen und Abwaschen, da das Wasser durchs Erwärmen im Gummisack einen ekligen Beigeschmack bekam. Ausserdem führten wir die berühmte "Reise-Waschmaschine" mit: Eine grosse, mit Schraubdeckel verschliessbare Plastiktonne, die auf dem Dach festgezurret und mit Wasser, Waschmittel und Schmutzwäsche gefüllt wird. Nach einer Tagesfahrt hat man halbwegs saubere Wäsche. Reserverad hatten wir nur eines dabei, dafür aber genügend Flickzeug für die schlauchlosen Reifen.

„Es gibt nur einen einzigen Schritt, den man machen muss: Es tun!“

// Hattet ihr den Wagen im Vorfeld zum Wohnen umgebaut? Was wurde gemacht?

Martin: Mit Ursulas Auto, gepaart mit meiner Ausrüstung, haben wir die letzte Reise unternommen. Wie immer mit Dachzelt. Der Vorteil davon ist die Kühle in heissen Regionen, der Nachteil die fehlende Privatsphäre. Trotzdem bin ich der Ansicht, dass ein Zelt besser ist als eine Wohneinheit. Die Gefahr ist zu gross, dass man sich in seinem Wohnmobil einsperrt. Wenn ich heute an meine Reisen zurückdenke, war eines der bleibendsten Erinnerungen die Verbundenheit mit der Natur und den Menschen. Das ist glaube ich nur gelungen, weil wir keinen Rückzugsort mitgeführt haben. Wenn wir uns mal erholen mussten, haben wir halt ein

Hotelzimmer gemietet. Gekocht, gegessen und gelesen haben wir auch immer draussen. Der Wagen war so ausgebaut, dass wir im Notfall auch drinnen schlafen konnten, was wir drei Mal wegen schlechten Wetters gemacht haben.

Ursula: Aus Erfahrungen von Afrika haben wir diesmal einen Notsitz für eine Drittperson im Toyota gelassen, da man hier und da jemanden mitnehmen möchte/muss (Schwiegermutter, Begleitsoldat, Führer, Anhalter, ...). Den Rest des Hecks bauten wir um zu Stauräumen, dessen Oberfläche als Notschlafstelle dienen konnte. Von hinten hatte man Zugang zur Küchenbox und einer langen Schublade, in der Geschirr und Kocher verstaut waren. Vorne zwischen den Sitzen baute Martin eine "Elektronik-Box" ein, in der Kamera, Musik, Handys etc. staubdicht versorgt wurden.

// Was muss man als Selbstfahrer auf einer solchen Tour beachten? Die Versicherung wird wohl keine Freude daran haben, wenn man mit Einschusslöchern aus Afghanistan zurück kehrt. Was gibt es da zu wissen?

Martin: Versicherung gibt es meines Wissens keine bezahlbare, die weltweit gültig ist. Wir lösten immer vor Ort – wenn überhaupt. Das eigene Leben kann man zwar auch versichern, es nutzt aber wenig, wenn man tot ist. Die grösste Gefahr auf Reisen ist der Strassenverkehr! Unsere wichtigste Regel war, nicht in der Nacht zu fahren. Kühe stehen beispielsweise in ganz Indien unbeleuchtet herum und viele LKW-Fahrer sparen scheinbar Strom und fahren in der Nacht ohne Licht! Schon die Dämmerung kann gefährlich sein, wenn der Rauch der vielen

Feuer am Strassenrand die Sicht zusätzlich vermindert. Auf aggressives Fahren sollte man gänzlich verzichten. Jedes Land hat seine eigenen Verkehrseigenheiten, die man zuerst verstehen lernen muss.

Ursula: Ich denke die Aussage "when in Rome, do it as the Romans do" trifft es recht gut. Das man nicht überall auf den hier gängigen Rechtsvortritt beharrt, ist klar, weniger hingegen, dass Rotlichter in vielen Ländern auch einfach als "Empfehlung" gelten, sich aber niemand daran hält und man sich dann in Gefahr begibt, wenn man es trotzdem tut. Wir haben auch da immer versucht Risiken möglichst gering zu halten. Zum Beispiel Einheimische, besonders nach Regenfällen etc., über Strassenzustände zu befragen, Bachdurchfahrten erst zu Fuss zu prüfen, sich evtl. auch schlau zu machen, was Einheimische im Falle eines Unfalls tun. In Indien ist das im Normalfall die Fahrerflucht, weil da der aufgebrachte Mob schnell gefährlich werden kann.

// Dass ihr mehr oder weniger regelmässig von ziemlich starkem Fernweh geplagt werdet, zeigt, dass ihr bereits zwei lange Reisen unternommen habt. Hattet ihr unterwegs denn auch mal so etwas wie Heimweh? In Indien zum Beispiel?

Martin: Ich würde es nicht als Heimweh bezeichnen, aber es gab Tage, da hatte ich einfach genug. Bei mir kommt so nach etwas über einem Jahr die Reisesättigung und dann muss ich unbedingt für mehrere Monate an einem Ort bleiben. Oft hat mir Kulinarisches von zu Hause gefehlt: Brot, Essig, Käse oder ähnliches fehlten mir nach sechs Monaten in Indien.



**Leichte und robuste
4x4 Reisemobil-Ausbauten**

Online Shop

www.nordwest-equipment.ch



Ursula: Bei mir war Heimweh eigentlich immer gekoppelt mit Kranksein. Fiebrig in einem versiften Hotelzimmer zu liegen, oder neben einer drei-Tage-24h-Beerdigungszeremonie mit Discolautstärke sich die Seele aus dem Leib zu würgen... da wollte ich nur noch heim.

// 15 Monate unterwegs. Das braucht ja auch ein Reisebudget – abgesehen von den laufenden Kosten die man Zuhause ja auch noch hat. Wie finanziert man ein solches Projekt?

Martin: Das ist eine einfache Rechnung. Zuerst einmal darf es keine laufenden Kosten zu Hause geben. Welche auch, wenn man die Wohnung gekündigt und die Sachen verkauft hat? Das wenige, von dem man sich (noch) nicht trennen kann, findet leicht Platz bei Freunden oder Familie. Die Reisekosten bestimmt dann das Land. In Indien kann man gut für 400 bis 600 Franken pro Monat zu zweit reisen. Ich habe ein wenig Buchhaltung geführt und für die letzte Reise Kosten von Fr. 1'800.- pro Monat errechnet. Darin ist alles enthalten: vom Autokauf (hier zählt die Differenz zwischen dem Kauf und dem Verkauf), dem Ausbau, Krankenversicherung, Dieselskosten, Essen, Visa, etc.; insgesamt waren es Fr. 27'000.- für uns beide in 15 Monaten, das lässt sich relativ einfach zusammensparen, wenn man will.

Ursula: Die Reisekosten sind stark abhängig vom Reiseland und den eigenen (Luxus-)Bedürfnissen. Generell gilt, Nordamerika, Australien, Neuseeland und Ost- bzw. Südafrika sind eher teurer, Hotelübernachtungen schlagen auch mehr zu Buche als das Übernachten im Fahrzeug und Nationalparkentritts können ganz schön teuer sein. Beim Kochen kommt es aufs Land an, in manchen Ländern ist das Essen im Restaurant sogar günstiger als selber zu kochen.

// Ein grosses Thema ist sicher auch das Heimkommen. Wie habt ihr euch hier wieder zurecht gefunden? Wie ist es, wenn man über ein Jahr frei seine Tage gestaltet hat und nun zurück in den Strukturen unserer Kultur ist? Habt ihr ein Rezept für Heimkehrer?

Martin: Wir hatten bei unseren Reisen nie einen zeitlichen Endpunkt gesetzt. Das würde ich auch niemanden empfehlen. Wenn man weiss, in einem Jahr wieder zu Hause sein zu müssen, um im gleichen Job weiter zu machen, dann ist

das für mich keine Freiheit und schon wieder Stress. Bei mir ist das Ende immer durch eine Sättigung gekommen. Ich hatte genug von Reisen und mich entsprechend auf die nächste Etappe in meinem Leben gefreut. Die Umstellung, wieder zu Hause zu sein, war sicher nicht einfach, aber die Freude auf Altbekanntes stand im Vordergrund.

Ursula: Mich erstaunte, wie schnell ich wieder eine Agenda brauchte. Hier geht wieder alles nach Plan, die wenigsten haben spontan Zeit etwas zu unternehmen, ich inzwischen auch kaum mehr, leider. In meinen Augen gibt es einen grossen Unterschied, ob man per Flieger oder Stück für Stück über den Landweg heimkommt. Von Afrika kamen wir aus Mauretanien mit dem Flugzeug nach Zürich. Der Kulturschock war gewaltig und langanhaltend. 8 Monate Wüste, optische Reizarmut, Einfachheit, Wassermangel, gelb/braun/grau Landschaften. Innert Stunden zurück in einer bunten, konsumüberladenen, verschwenderischen und hektischen Welt überforderte mich völlig. Aus Asien heimkehrend vollzog sich die Annäherung an das Bekannte schleichend. Die fremden Kulturen wurden der eigenen stetig ähnlicher.

// Und wo habt ihr zurück daheim gewohnt, wenn ihr vor der Abreise alles aufgegeben hattet? Habt ihr den Landcruiser auf den Campingplatz gestellt oder seid ihr bei Freunden untergekommen? Oder gar zurück ins Kinderzimmer daheim?

Martin: Wir haben die Übergangszeit tatsächlich im ehemaligen Kinderzimmer meiner Frau verbracht. Wäre das nicht möglich gewesen, so gibt es auch in der Schweiz Hotels, Campingplätze und leerstehende Wohnungen, die ganz schnell gemietet werden können. Es muss ja nicht gleich Downtown Zürich sein. In jedem Fall sind alle diese Varianten weniger teuer als eine leerstehende Wohnung weiter zu bezahlen, wenn man gar nicht weiss, wann und ob man wieder zurück kommt.

Ursula: Da meine Eltern ein Einfamilienhaus besaßen, konnten wir den Toyota dort "zwischenlagern". Das knappe halbe Jahr, das wir bei meinen Eltern verbringen durften, war auch eine sehr schöne Gelegenheit, ihnen noch einmal etwas nah zu sein im Erwachsenenalter. Das war für beide Seiten eine win-win-Situation, wenngleich die eigene Wohnung dann auch wieder toll war!



// Ihr habt mit „Verfahren“ bereits das zweite Buch veröffentlicht. Ich kann mir vorstellen das es nicht ganz leicht ist, einen Verlag zu finden. Wie seid ihr das angegangen?

Martin: Es ist sehr frustrierend einen Verlag zu suchen und eigentlich war das bei uns reiner Zufall. Baeschlin ist ein Glarner Verlagshaus, welches sich auf lokale Literatur spezialisiert hat. Wir haben zu dieser Zeit im Glarnerland gewohnt und dabei den Verleger kennen gelernt. Er hatte selber einmal ein Jahr in Indien gelebt und war gleich begeistert. Leider ist der Verlag nicht in der Lage Marketing zu betreiben. So sind unsere Bücher auch nicht im ganzen Land bekannt.

// Zum Schluss: Wie hat das Reisen euer Leben verändert?

Martin: Komplett! Im letzten Buch habe ich dazu einen anderen Autor zitiert, Klaus Brinkbäumer: „... Reisen gibt es, die den Reisenden verändern und zu einem anderen Menschen machen. Vielleicht wäre er hinterher, nach seiner Reise, gerne wieder wie vorher, aber es geht nicht. Jener Zustand ist verloren, und der Mensch, der er war, existiert nicht mehr, weil seine Welt durch seine Reise eine andere geworden ist. Das kann der Reiz des Reisens sein, und es ist das Risiko des Reisenden...“

Ursula: Ich sehe die Welt viel vernetzter und bin für vieles in meinem Leben so viel dankbarer geworden. Diese Auszeiten haben mir mehr Einblicke, Einsichten und Erfahrungen beschert, als vielen Menschen in ihrem ganzen Leben gewährt werden. Ich sehe dies als ein unglaubliches Privileg, das ich dazu nutzen möchte, von der Gastfreundschaft, der Offenheit und Hilfsbereitschaft in den bereisten Ländern zu berichten – auf dass die Welt eine bessere und gerechtere werde!

// Was macht ihr heute im Alltag? Was ist euer Beruf? Seid ihr zurück im alten Beruf? Im alten Betrieb? Oder hat sich auch in dem Bereich etwas verändert?

Martin: Ich habe mir nach einem zweiten Anlauf in der Industrie vorgenommen, maximal mit einem 60%-Pensum zu arbeiten. Das war leider in meinem angestammten Beruf als Kunststoffingenieur schwer möglich. Jetzt bin ich Physiklehrer für die technische Berufsmatura. Die restliche Zeit liege ich nicht auf der faulen Haut, sondern fülle sie mit für mich Sinnvollem: Familie, Haus, Sozialkontakte, Schreiben, Sport etc. Für mich ist es nicht mehr wichtig, wichtig zu sein. Ich definiere mich nicht mehr über meinen Beruf, sondern auch über alles drum herum. Wenn mir mein Beruf keinen Spass mehr machen sollte, dann werde ich nochmals umsatteln. Lieber Freude an der Arbeit und viel Freizeit, als mehr Einkommen und mehr, meist unsinnigen, Konsum.

Ursula: Ich bin ausgebildete Primarlehrerin und Zoologin. Gleich im Anschluss an unsere letzte Reise bekam ich durch eine ehemalige Lehrerin eine Anstellung an der Pädagogischen Hochschule St. Gallen, wo ich seither im Bereich Mensch und Umwelt zukünftige Lehrpersonen ausbilden darf. Das macht mir sehr viel Freude. Ich bin überzeugt, dass ich, dank den langen Reisen, meinen jungen Studierenden mehr mitgeben kann als reines Lehrbuchwissen. Seit drei Jahren bin ich stark im Bereich Bildung und nachhaltige Entwicklung

tätig. Auch das wurde sicher durch die Einsichten und Erfahrungen in den bereisten Entwicklungsländern gefördert.

Die Garage heute?

In der Garage von Martin und Ursula steht heute ein Renault Kangoo. Vor den Kindern gar ein kleiner Citroen C1. Der Toyota wurde gleich nach der letzten Reise an zwei junge Männer verkauft, die damit die damit via China nach Südostasien und zurück über die Mongolei und Sibirien gereist sind. Jetzt steht er mit gebrochener A-Säule irgendwo in einer Scheune, fährt aber immer noch einwandfrei. Die beiden jungen



Männer sind inzwischen zu Freunden geworden. Während der eine Familie gegründet hat und sesshaft geworden ist, hat sich der andere vor Kurzem einen rostfreien, baugleichen HJ60 zugelegt und campiert derzeit damit am Zürichsee auf einen Campingplatz. So ist er immer unter freiem Himmel und spart auch noch schneller Geld für die nächste Reise. Anscheinend geht der Reise-Virus vom guten, alten Toyota Landcruiser aus. Egal ob HJ oder HZJ. Also Vorsicht wenn Sie einen Landcruiser kaufen; das kann ihr Leben verändern!

Fragen an Martin und Ursula?

Haben Sie Fragen an Martin und Ursula? Brauchen Sie Tipps, wie Sie ihr Reiseprojekt realisieren können? Schreiben Sie uns und wir veröffentlichen nicht nur die Frage, sondern auch die Experten-Antwort von Martin und Ursula.



Bilder: M. Novotna und U. Wunder
Das Interview führte Nils Deparade.

Beide Bücher kann man hier im Set zum Aktionspreis von CHF 49.90 (portofrei) kaufen – oder einzeln: Verfahren Fr 39.90, Erfahren Fr 19.90. Die Bücher werden von den Martin und Ursula auf Wunsch gerne signiert: www.v-erfahren.ch

// SCHÖNER WOHNEN: Materialtrends im Auto-Innenraum.

RUND 300 STUNDEN VERBRINGT DER DURCHSCHNITTSEUROPÄER PRO JAHR HINTER DEM STEUER SEINES AUTOS. DAS AMBIENTE IM INNENRAUM SOLLTE DAHER STIMMEN. GLEICHZEITIG MÜSSEN COCKPITS ABER NOCH GANZ ANDERE ANFORDERUNGEN ERFÜLLEN.

Wer aus einem 20 Jahre alten Kleinwagen in ein aktuelles Modell des gleichen Segments umsteigt, muss sich vorkommen wie in einer Oberklasselimousine. Wo früher Hartplastik knarzte, gibt es heute weich hintergeschäumten Kunststoff, statt dünner Türpappen auf nacktem Blech finden sich schallschluckende Stoffmatten mit ergonomisch geformten Armauflagen. Und selbst Leder ist in einigen Modellen schon an Armaturenbrett und Sitzen zu sehen.

// Interior-Design: Slush-Haut statt Leder

„Der Trend geht schon seit geraumer Zeit zu höherwertigen Werkstoffen in sämtlichen Fahrzeugsegmenten“, weiss Oliver Becker, Innovations-Experte für PW-Innenräume beim Zulieferer Johnson Controls. Im Showroom der Firma im rheinischen Neuss steht er vor der Instrumententafel einer Mittelklasselimousine und streicht über die Oberfläche des Armaturenbretts. Weich ist sie, und das Material sieht aus wie Leder. In Wahrheit handelt es sich um sogenannte Slush-Haut, eine aufwendig gearbeitete Folie mit fühlbarer Struktur, hintergeschäumt von flexiblem Kunststoff. Mittlerweile ist sie sogar schon in kleinen Fahrzeugen zu finden, nicht ganz so ledernah wie in dem ausgestellten Premiummodell, aber ebenfalls weich und angenehm anzufassen. Kein Vergleich auf jeden Fall mit dem in diesem Segment immer noch vorherrschenden Hartplastik.

Dass ein PW-Cockpit eine weiche Oberfläche haben muss, hat keine konstruktiven Gründe. „Einen Sicherheitsvorteil bei einem Unfall haben Sie dadurch nicht“, sagt Becker. Aber die Kunden würden das nachgiebige Material mit Qualität und Wertigkeit assoziieren. Harte Plastik-Armaturenbretter werden heute in Europa nur noch im niedrigsten Preissegment akzeptiert. Für Becker und seine Kollegen führt die Innenraum-Aufwertung quer durch alle Klassen aber zu einem neuen Problem: Wenn Leder selbst in Kleinwagen schon zu

haben ist, wie soll man da eine Oberklasselimousine noch schicker ausstaffieren?

// Die Zulieferer müssen sich also Gedanken machen.

Aufwendiger Verarbeitungen mit gesteppten Nähten, Prägungen oder kleinen Perlen-Applikationen wären denkbar. Oder vielleicht Seide als neues Top-Material. Vor allem der chinesische Markt verlangt neue Ideen, sind die Fahrer von S-Klas-



Die Türverkleidung von hinten: ein leichtes Kunststoffskelett sorgt für Stabilität.

se und Co. dort doch jünger und anspruchsvoller als die gute alte Wurzelholz-und-Nappaleder-Kundschaft im Westen. Die Neuordnung in der Hierarchie der Innenausstattung ist aber nur eine Herausforderung. Denn zeitgleich zur immer stärkeren Aufwertung des Ambientes gibt es einen potenziell gegenläufigen Trend: Die Produktion muss immer preisgünstiger werden. Die Autohersteller verlangen bei jeder neuen Fahrzeuggeneration beim Ambiente einen Schritt vorwärts, während die Kosten einen Schritt zurück machen sollen.

Machbar ist das nur mit neuen Fertigungsverfahren. Johnson Controls hat dazu beispielsweise einen Weg gefunden, zweifarbige Türverkleidungen in nur einem Arbeitsschritt zu produzieren. Mussten bislang etwa das lederbraune Ober- und das beige Unterteil einzeln foliert und dann montiert werden, kann das gesamte Bauteil nun mit einer zweifarbigen Folie überzogen werden. Die Farbgrenze wird dabei in den Fugen nahezu unsichtbar versteckt. Nur ein kleiner Vorteil, auf den ersten Blick. Weil aber jedes Auto vier Türen hat und hunderttausende Einheiten gebaut werden, potenziert sich die Ersparnis.

Beim Ringen mit dem Kostendruck der Autohersteller hilft den Zulieferern aber in gewisser Weise auch der aktuelle Megatrend der Branche: die Reduzierung von Gewicht und damit von Kraftstoffverbrauch. Rund 70 Prozent der Kosten von Innenraumteilen wie Türverkleidungen oder Armaturenbrettern sind Materialkosten. Wer weniger Material benötigt, ist nicht nur billiger, sondern macht das Auto gleichzeitig auch leichter. Die Zulieferer versuchen daher vor allem, die Wanddicke der verwendeten Materialien zu reduzieren und nach Möglichkeit geschäumten Kunststoff zu verwenden.

Becker zeigt auf eine neuartige Türverkleidung, die statt 1,8 nur noch ein Kilogramm wiegt. Sie besteht aus einer dünnen Naturfasermatte und ist mit einem dahinter liegenden



Die Türkonsolle des BMW 3er ist ein Leichtbauteil.

Kunststoffskelett verstärkt. Alles kommt in einem Arbeitsschritt aus der Maschine, muss nicht verklebt oder sonst wie montiert werden. Denn auch das würde zu Mehrgewicht führen. Der spätere Käufer des Autos bekommt vom Feilen an Details im Mikrometerbereich nichts mit. Er freut sich im Idealfall nur über sein schickes fahrendes Wohnzimmer. Und über die möglichst geringe Kraftstoffrechnung.



// TURBO OHNE LOCH: Einfach den Lader schonen.

MEHR LEISTUNG BEI GERINGEREM KRAFTSTOFFVERBRAUCH: ANNÄHERND ALLE DIESELFahrzeuge sowie eine stark steigende Anzahl von Benzinfahrzeugen sind heute mit einem Abgasturbolader ausgestattet. Im täglichen Betrieb ist dieses Herzstück moderner Motoren extremen Belastungen ausgesetzt. Dabei kann der Fahrer die Beanspruchung des Abgasturboladers bereits durch beachten einfacher Regeln minimieren.

Leser fragen – Experten antworten. Heute mit Dr. Jochen Müller, Leiter Vorentwicklung bei Bosch Mahle Turbosystems

// Mein Auto hat einen Abgasturbolader. Ich habe mal gehört, dass es gut für einen Turbomotor ist, wenn man ihn nach der Fahrt noch ein paar Minuten im Stand laufen lässt, damit er sich abkühlen kann. Ist da was dran?

Dr. Jochen Müller: Die Abgasturboaufladung dient der Steigerung der spezifischen Motorleistung, was zum einen der Fahrdynamik zu Gute kommt, zum anderen bei gleichzeitiger Hubraumreduktion den Kraftstoffverbrauch und damit die CO₂-Emissionen reduziert.

Da der Turbolader Energie aus dem Abgas nutzt, die zum Teil sonst verloren ginge, ist er sehr hohen Temperaturen ausgesetzt. So wird bei Benzinmotoren die Turbinenseite mit Abgastemperaturen von bis zu 1.050°C beaufschlagt, während wenige Zentimeter daneben der Verdichter frische Umgebungsluft ansaugt und verdichtet. Hier ist die Temperatur mit maximal 250°C deutlich niedriger.

Zwischen Turbinen- und Verdichtergehäuse rotiert die Welle des Turboladers mit bis zu 320'000 Umdrehungen in einem ölgeschmierten Gleitlager. Stellt der Fahrer nach einer längeren Vollgasfahrt den Motor unmittelbar ab, kann sich aufgrund fehlenden Fahrtwinds ein Hitzestau im Motorraum bilden. Die Hitze der Abgasturbine heizt das Gehäuse mit der Turboladerwelle und den Ölkanälen auf. Bei zu starkem Wärmeeintrag kann das Öl verkoken und diese festen Rückstände die Lebensdauer der Lagerung verkürzen.

Insofern ist es richtig, dass nach einer längeren Vollastfahrt der Abgasturbolader wieder etwas herunter gekühlt werden sollte, um diese extremen Hitzestaus zu vermeiden. Dabei ist übrigens eine Teillastfahrt durch den Fahrtwind wesentlich effektiver als ein Abkühlen im Stand. Dennoch gibt es in der Praxis dieses Extremszenario selten. Zusätzlich sind moderne Lader durch Materialauswahl und Konstruktion entsprechend optimiert.

Wichtig sind aber auch andere Aspekte, um den Abgasturbolader zu schonen. Jeder Turbolader ist für eine bestimmte maximale Drehzahl und maximale Abgastemperatur ausgelegt, die er ohne Schaden auf Dauer erträgt. Wird er länger oberhalb der Maximalwerte betrieben, zum Beispiel aufgrund eines „Chiptunings“, fällt er je nach Grösse der unzulässigen Mehrbelastung deutlich früher aus.

Ein weiterer Aspekt für die Langlebigkeit des Abgasturboladers ist die Qualität des Motoröls. Mit der Zeit verändern sich seine Schmiereigenschaften durch Kraftstoffeintrag oder Verbrennungsrückstände. Werden die Ölwechselintervalle deutlich überschritten, steigt das Risiko teurer Schäden durch erhöhten Verschleiss sowohl im Verbrennungsmotor als auch in der Lagerung des Abgasturboladers.

Mehr Know-How auf www.4x4schweiz.ch

// HUND IN DER HITZEFALLE: Bello bitte nicht im Auto lassen!

SCHATTENPARKPLATZ UND EIN GEÖFFNETES FENSTER UND DANN KANN BELLO KURZ IM AUTO WARTEN? BITTE NICHT, SAGEN TIERSCHÜTZER. EIN PARKENDES AUTO KANN FÜR DEN HUND ZUR HITZEFALLE WERDEN.

Jedes Jahr sterben Hunde qualvoll in überhitzten Autos, weil Menschen sie gedankenlos zurücklassen. Bereits ab 20 Grad Celsius Aussentemperatur kann sich das Innere bei Sonne auf mehr als 50 Grad aufheizen, warnen Experten. Hundehalter sollten ihren Bello bei Sommertemperaturen nicht im Auto lassen.

Ein parkendes Auto kann für den Hund zur Hitzefalle werden

Da Hunde nur wenige Schweißdrüsen haben und sich hauptsächlich über Hecheln abkühlen, können sie im heissen Wageninneren ihre Körpertemperatur nicht mehr regulieren, erklärt die Tierschutzorganisation Peta. Sie erleiden irreparable Organschäden oder einen Herzstillstand. Das Auto im Schatten abzustellen oder das Fenster einen Spalt offen zu lassen bringt dabei keine Sicherheit.

Wer einen überhitzten, also stark hechelnden, erschöpften Hund im Auto entdeckt, sollte schnell versuchen den Halter ausfindig zu machen – ihn zum Beispiel im Supermarkt ausrufen lassen, oder die Polizei rufen, empfiehlt die Tierschutzorganisation Tasso.

Besteht für den Hund akute Lebensgefahr, ist es Sache des potenziellen Retters, das Leben des Tieres gegen eine mög-

liche Sachbeschädigung abzuwägen, so die Tierschutzorganisation Peta. Die Scheibe einzuschlagen und so den Hund zu befreien, kann rechtliche Konsequenzen nach sich ziehen.

Wenn der Hund sehr stark hechelt, taumelt, erbricht, eine dunkle Zunge und einen glasigen Blick hat, kann er bereits einen Hitzeschlag erlitten haben und in akuter Lebensgefahr schweben, so Peta. Ist das Tier gerettet, bringt man es in den Schatten und kühlt seinen Körper mit handwarmem oder leicht kühlem Wasser. Auch das dringend notwendige Trinkwasser darf nicht eiskalt sein! Anschliessend muss der Hund umgehend zum Tierarzt – auch wenn es ihm scheinbar schon besser geht.

Mehr zum Thema Hunde im Auto:

Tür auf, Hund rein und los? Besser nicht! Sitzt der tierische Begleiter ungesichert auf der Rückbank oder im Kofferraum, kann das bei einem Unfall böse enden. Ausserdem zieht das unter Umständen auch ein Bussgeld und Abschläge bei der Versicherung nach sich.

www.4x4schweiz.ch

// JANNO'S KOLUMNE: Der Nissan GT-R.



// Der Nissan GT-R ist ohne Zweifel ein wundervoller Wagen. Aus seinem 3,8 Liter V6 Biturbo holt er erstaunliche 550 PS. Und von 0 auf 100 km/h schafft er es in 2.7 Sekunden. Das ist eine Ansage für Porsche, Mercedes und Co. Vor allem hat er das seinem Doppelkupplungsgetriebe zu verdanken (serienmässig). Auf dem Dragstrip in Dubai oder Miami ist er sehr häufig vertreten. Denn mit Allrad-Antrieb, wenig Gewicht, einem Drehmoment von 632 NM und viel PS hat man gute Chancen, zu gewinnen. Ein Nachteil ist allerdings: Man kann ihn kaum tunen, denn die Karosserie besteht zu 85 Pro-

zent aus Karbon und er hat eines der besten Motorsteuergeräte der Welt. Man könnte nur die Aerodynamik ein wenig verbessern. In der Stadt ist er eigentlich recht gut zu handhaben. Der Kofferraum ist nicht für Grosseinkäufe gedacht (eigentlich passt höchstens mein Skateboard rein), aber es ist ja auch ein Rennwagen. Auf dem Nürburgring liegt er auf Platz 23 mit einer Zeit von 7 Minuten 26,70 Sekunden vor dem McLaren MP4-12C und dem Porsche 911 GT-3 RS 4.0 – und das sind zwei echt krasse Karren. Aber der Nissan GT-R Nismo ist mit einer Zeit von 7 Minuten 8,68 Sekunden noch schneller. Man kann den GT-R in drei verschiedenen Varianten kaufen: In der normalen Edition, als Nismo und in der Black Edition. Der Nismo hat 600 PS, die Black Edition und der normale haben nur 550 Pferdchen.

Janno, 11 Jahre:

Janno ist mit 11 Jahren zwar unser jüngstes Redaktionsmitglied, aber es gibt wohl kaum einen grösseren Autofan. „Ich liebe Autos und verpasse keine Autosendung.“ sagt er von sich selbst. Er ist mit ganzer Leidenschaft dabei. Er beurteilt Marken und deren Modelle aus der Sicht eines Elfjährigen. Er verurteilt aber auch wenn nötig. Für ihn zählen nur Emotionen und keine rationalen Überlegungen der Erwachsenen. Bis jetzt konnte er sich noch auf keine Marke oder Modell festlegen, dass er mit 18. Jahren dann mal fahren möchte.

Uns alten Zockern ist er natürlich bekannt durch Videospiele wie Real Racing 3 und Forza Motorsport 5 und 6 ... dürfen meine Eltern überhaupt wissen, dass ich solche Spiele zocke?

// Jannos Fazit: Der Nissan GT-R ist ein günstiger Allrad-Sportwagen, wenn man gerade mal 120'000 Franken unter dem Kopfkissen liegen hat. Aber Ausstattung und Spassfaktor sind das Geld sicher auf jeden Fall wert.



Mercedes-AMG GLE 63 S 4MATIC Coupé, 5461 cm³, 585 PS (430 kW), 11,9 l/100 km, 278 g CO₂/km
(Durchschnitt aller verkauften Neuwagen: 144 g/km), Energieeffizienz-Kategorie: G.

Trieb. Werk. Das neue Mercedes-AMG GLE 63 Coupé.

Jetzt erleben: www.mercedes-benz.ch/gle-coupe

AMG
DRIVING PERFORMANCE



// FREUDE AM FAHREN: Unterwegs mit dem BMW M135i xDrive.

// Klausenpass/Urnerboden.

Die Strecke vom Urnerboden über den Klausenpass gehört offensichtlich zum natürlichen Lebensraum des kleinsten M mit dem grossen V6. Er hat geschraubt und vor Freude gequietscht. Wir auch. Die Fahrfreude ist serienmässig.







// Kurvenstar.

Nicht nur Motorradfahrer lieben den Klausenpass wegen seinen zahlreichen Kurven.



// BMW M135i xDrive – Technische Daten:

Reihensechszylinder-Benzinmotor mit M Performance TwinPower Turbo Technologie, 8-Gang-Steptronic Sportgetriebe, Hubraum: 2'979 cm³, Leistung: 240 kW/326 PS bei 5'800-6'000 U/min, max. Drehmoment: 450 Nm bei 1'300-4'500 U/min, Beschleunigung 0-100 km/h: 4,7 Sekunden, Höchstgeschwindigkeit: 250 km/h, Durchschnittsverbrauch: 7,8 Liter/100 Kilometer, Leergewicht: 1'590 kg, Türen/Plätze: 3/5, CO₂-Emissionen: 182 g/km, Abgasnorm: EU6

// JEEP CAMP LYON: In Adventure We Trust.

DREI TAGE ABENTEUER. DREI TAGE ÜBER STOCK UND STEIN. DREI TAGE IN BESTER GESELLSCHAFT. ZUM ZWEITEN MAL LUD DIE JEEP OWNERS GROUP VOM 10. BIS 12. JULI ZUM CAMP, DIESES MAL IN DER NÄHE VON LYON IN FRANKREICH.

Wir sitzen in einem Cherokee Trailhawk auf einer schmalen Schotterpiste in der französischen Pampa. Der Weg bäumt sich vor uns auf, die Steigung beträgt vermutlich 100%, der Untergrund ist loses Geröll. Meine Beifahrerin schaut mich an. „Schafft der das?“ Ich kontrolliere nochmals ob die Geländeübersetzung zugeschaltet ist, sperre das hintere Differential und wähle mit dem Drehknopf das passende Geländeprogramm: Rock. „Das schafft der schon,“ sag ich mir und trete beherzt aufs Gas.

Nach dem letztjährigen Camp in Italien treffen wir uns dieses



Jahr in der Rhône-Alps Region, zirka eine Fahrstunde östlich von Lyon. Ein Tor in Form der Front eines Willys Jeep markiert den Eingang in die Jeep Welt. Die charakteristischen Kühler-schlitze werden von schmalen Wasserfällen aufgenommen, dies sich bei Annäherung deaktivieren. Fährt man jedoch zügig genug hindurch, sagen wir mal in einem offenen Wrangler, bietet das Wasserspiel eine angenehme und sehr willkommen Erfrischung.

Das Camp, zu dem übrigens nur Jeeps zugelassen sind, hat eine grosszügigen Flaniermeile, gesäumt von Zubehörläden, Souvenirläden und natürlich einer Jeep Vertretung. Es endet an einem zentralen Platz mit grosser Feuerstelle und einer Bühne, wo man am Abend gemütlich ums Feuer sitzt, der Band lauscht und Tipps und Tricks zur Bewältigung der Pisten austauscht.

Ausserhalb des Camps werden zahlreiche Freizeitaktivitäten, wie zum Beispiel Kayaking, Klettern oder Rafting, angeboten.

Doch gleich neben dem Camp breitet sich die Hauptattraktion aus: die Offroadpisten. Wie beim Skifahren sind diese in vier Kategorien unterteilt: Grün (Anfänger), Blau (Fortgeschrittene), Rot (nur für Wranglers) und Schwarz (nur für Crawlers). Die Strecken sind nicht strikt von Anfang bis Schluss getrennt, sondern führen immer wieder zusammen, sodass man sich seinen Weg bei jeder Tour neu zusammen-

stellen kann. So dauert es dann auch mehrere Stunden bis man alle Routen, Abkürzungen und Umwege befahren hat.

Langweilig wird es einem also nicht so schnell, auch da sich die Umgebung und der Untergrund ständig ändern. Mal holpert man über offenes Geröll, dann kämpft man sich in einem dicht bewachsenen Wald durch Schlamm und ab und an ist die Fahrbahn komplett unter Wasser. Aber das kümmert einen dann herzlich wenig, man sitzt ja in einem Jeep. Und wenn man sich mal übernimmt und stecken bleibt, kann man immer auf die Hilfsbereitschaft und die Zugkraft der Jeep Gemeinschaft und derer Seilwinden zählen.

Es ist erstaunt kaum, dass der Grossteil der angereisten Jeep Jünger auf den Wrangler setzen, ist dieser moderne Klassiker doch schon serienmässig bestens auf (fast) alles vorbereitet. Montiert man dann noch massivere Reifen, hebt die Karosserie ein paar Inches an und packt eine Seilwinde an die Stossstange, setzt nur noch das eigene fahrerische Können die Grenzen. Der grösste Unterschied zwischen dem Wrangler und seinen Brüdern ist jedoch das archaische Fahrgefühl. Er ist ungehobelter, direkter und ihn im Gelände zu bewegen ist physische Arbeit. Beim Cherokee spürt man schon langsam wie die Technik Oberhand gewinnt und im Grand Cherokee fühlt man sich





wie auf Wolken gebettet, egal wie das Terrain darunter aussieht. Die Lässigkeit, mit welcher sich die grossen Brüder des Wrangler auch schwierigen Passagen stellen ist bemerkenswert und beweist, dass Jeep auch seine luxuriöseren Modelle nicht ungeschoren davon kommen lässt. Wir freuen uns schon auf das nächste Jahr und sind gespannt, wohin es die Jeep Owners Group dann verschlägt. Im Jahr 2016 feiert Jeep auch noch seinen 75. Geburtstag. Als Jeeper kann man sich also auf ein aufregendes Jahr freuen!



Mehr Jeep auf www.4x4schweiz.ch

Jeep mit



SUMMER IS OUT THERE.



Erleben Sie zusammen mit **Jeep**, einen unvergesslichen Sommer. Den **Jeep Renegade** erhalten Sie jetzt mit einem **Summer-Bonus** von **CHF 3500.-, 3,9% Leasing** und **Swiss Free Service** während 3 Jahren oder 100 000 km. Jetzt Probe fahren!

Jeep



Jeep, Renegade Limited 1,4 MultiAir, man., 4x2, 140 PS/103 kW, Energieeffizienz-Kategorie D, Verbrauch gesamt: 6,0 l/100 km, CO₂-Emissionen gesamt: 140 g/km, Listenpreis CHF 31 350.-, minus Summer-Bonus CHF 3 500.-, Barzahlungspreis [Nettopreis] CHF 27 850.-, CO₂-Emissionsdurchschnitt aller Neuwagenmarken und -modelle in der Schweiz: 144 g/km. Preisänderungen vorbehalten. Privatkundenangebot für sofort verfügbare Neufahrzeuge. Angebot gültig bis auf Widerruf. Für die Leasingberechnung gilt: Leasingrate pro Monat ab CHF 269.-, Sonderzahlung CHF 6 317.-, 48 Monate Laufzeit, 10 000 km/Jahr, eff. Jahreszins 3,9% mit obligatorischer Vollkaskoversicherung und optionaler «Comfort»-Ratenversicherung nicht inbegriffen. Unverbindliche Preisempfehlung. FCA Capital Suisse SA. Eine Kreditvergabe ist verboten, falls sie zur Überschuldung des Konsumenten führt. Alle Preisangaben inkl. 8% MWST. Swiss Free Service: bis 3 Jahre oder 100 000 km. Es gilt das zuerst Erreichte. Jeep, ist eine eingetragene Marke der FCA US LLC



// BOB MARLEY'S LANDY: every little thing gonna be alright.

ÜBER DREISSIG JAHRE LANG STAND BOB MARLEYS 1977ER LAND ROVER SERIES III DEN ELEMENTEN AUSGESETZT AUF DESSEN ANWESEN IN KINGSTON. PÜNKTLICH ZU MARLEYS 70. GEBURTSTAG AM 6. FEBRUAR DIESES JAHRES WURDE DER MATT-HELLBLAUE PICK UP NACH EINER KOMPLETTRESTAURATION WIEDER AN SEINE FAMILIE ÜBERGEBEN UND BESTÄTIGT WIEDER EINMAL, DASS EVERY LITTLE THING GONNA BE ALRIGHT.

Die Reggae-Legende brauchte den Series III in den 70er Jahren hauptsächlich als Arbeitstier auf seiner Farm und als Schulbus für seine Kinder. Doch es war das Wetter und die Zeit die den Landy schlussendlich in die Knie zwangen. Bis der CEO von Sandals Resorts International vor ein paar Jahren auf seine Spur stiess und die automobiler Partnerfirma ATL mit der Komplettrestauration, oder besser gesagt der "Rasta-ration", beauftragte.



Die Rasta-Ration-Geschichte.

Zwei Jahre und rund 70'000 US-Dollar wurden investiert um den Series III metaphorisch wieder zum Glänzen zu bringen. Viele Ersatzteile mussten auf der ganzen Welt zusammengesucht werden. Unter den Teilen findet man Stücke aus Afrika, Nord- und Südamerika und natürlich auch aus England. Was nicht gefunden wurde, wurde kurzerhand gleich selbst nachgebaut. Immerhin etwa 20 Prozent der Karosserie wurde von den talentierten Händen vor Ort neu hergestellt. Und mit dem neuen, von Bob Marleys Tochter Cedella, gestalteten Interieur findet sich auch noch eine Prise jamaikanischer Gegenwart in der hellblauen Zeitmaschine.

Mit dem neuen, von Bob Marleys Tochter Cedella, gestalteten Interieur findet sich auch noch eine Prise jamaikanischer Gegenwart in der hellblauen Zeitmaschine.

Der Series III ist nun zurück auf Bob Marleys Anwesen, nun ein Museum, und wird wohl nicht mehr zum Transport von Ziegen und heilenden Kräutern verwendet. Aber hoffen wir doch mal, dass er doch ab und zu auf, oder neben, den Strassen Jamaikas die karibische Sonne geniessen darf.

Mehr Land Rover auf www.4x4schweiz.ch



// IAA 2015: Das erwartet uns.

DIE IAA VOM 17. BIS 27. SEPTEMBER 2015 IST EINE DER WICHTIGSTEN AUTOMESSEN WELTWEIT. INSBESONDERE DIE EUROPÄISCHEN HERSTELLER ROLLEN HIER MITTE SEPTEMBER EINE GANZE REIHE AUTOMOBILER STARS INS FRANKFURTER SCHEINWERFERLICHT. EINE ÜBERSICHT VON A-Z.



// Alfa Romeo

Mit der Limousine Giulia will Alfa ab dem kommenden Frühjahr Audi A4, BMW 3er und Mercedes C-Klasse Konkurrenz machen - mit italienischem Stil und rassistischer Sportlichkeit. Die Giulia gibt sich entsprechend extrovertiert: Mit langer, leicht nach oben gewölbter Motorhaube, kurzen Überhängen vorne und hinten und einem knackiges Heck mit kecker Spoilerlippe. Als Unterbau dient die neue und sehr flexibel einsetzbare Giorgio-Plattform, die sowohl Modelle mit Heck- wie Allradantrieb erlaubt. Weitere Karosserievarianten, darunter auch wieder ein eleganter Kombi, sind geplant. Im Top-Modell der Baureihe wird ein von Ferrari entwickeltes Sechszylindertriebwerk mit Doppelturbo und 375 kW/510 PS eingesetzt.

// Audi

Äusserlich hat sich bei der neuen Generation A4 bis auf den breiteren Kühlergrill auf den ersten Blick kaum etwas geändert. Dafür hat sich im Innenraum mit dem Generationswechsel richtig was getan. Unter anderem erhält der A4 ein digitales Cockpit. Zudem hat die Mittelklassen-Baureihe abgespeckt - um bis zu 120 Kilo. In Frankfurt zeigt Audi auch schon die Sportversion S4. Während sich die bürgerliche Mittelklasse mit maximal 272 PS begnügt, soll der S4 statt den bisherigen 333 mindestens 350 PS leisten, die ein neuer V6-Benziner generiert.

// Bentley

Einer der für den Bürger unerreichbaren Stars der Messe ist der neue Bentley Bentayga. Im Interieur soll das Luxus-SUV das Niveau eines Mulsanne erreichen, mit höchster Material- und Verarbeitungsqualität. Mit dem bekannten W12-Motor (mehr als 600 PS) dürfte der Brite zum stärksten Serien-SUV werden. Im Bentayga wird zudem später der erste Dieselmotor der Marke zum Einsatz kommen.



// BMW

Unangefochtener Mittelpunkt am BMW-Stand ist die neue 7er-Generation. Neben den üblichen Features einer Oberklasse-Limousine trotzts das Flaggschiff nur so vor modernen elektronischen Systemen wie Gestensteuerung, ferngesteuertes Einparken oder den um Kurven lenkenden Autobahnpiloten. Zudem hat die auch optisch sportlichste Interpretation einer Oberklasse-Limousine um rund 200 Kilo abgespeckt, dank eines Materialmixes aus Karbon, Stahl, Aluminium und Magnesium.

Ebenfalls ab Herbst auf der Strasse und vorher auf der IAA stehen zwei weitere Modelle: Zum einen die zweite Generation X1 (siehe News): Das neu entwickelte Kompakt-SUV basiert nun auf der Frontantriebs-Plattform (Allradantrieb ist weiter möglich) und bietet mehr Platz im Innern. Zum anderen die überarbeitete Version des 3er, dem die Münchner angesichts der neuen C-Klasse und des ebenfalls auf der IAA debütierenden A4 eine Frischzellenkur verpasst haben. Er wurde in der Optik und im Innenraum dezent modernisiert, mehr getan hat sich unter der Haube: Künftige Nutzer können beim Kauf unter vier Benzinern und sieben Dieseln wählen, sich für drei, vier oder sechs Zylinder entscheiden.

// Borgward

Angekündigt hat sich auch Borgward: Die altherwürdige Marke will auferstehen, in Frankfurt soll deshalb das erste Serienfahrzeug seit fast 50 Jahren stehen. Das Modell wird allerdings kaum mehr sein, als die aufgepeppte Variante eines China-SUV. Später will man - so zumindest die Ankündigung - auch in andere Segmenten ab der Kompaktklasse antreten.

// Mazda

Die Japaner werden in Frankfurt eine neue SUV-Studie präsentieren, die sich oberhalb des CX-5 ansiedeln dürfte.

// Hyundai

An den Tucson (siehe News) als Nachfolger des ix35 knüpft Hyundai grosse Hoffnungen. Etwas grösser und entsprechend geräumiger, innen viel komfortabler und aussen deutlich eleganter aber unter dem Strich auch ein bisschen teurer, soll er IAA-Publikum und Kunden begeistern. Eine Klasse höher bringt sich das Facelift des Mittelklasse-SUV Santa Fe in Position. Mit dezenter kosmetischer Retusche und neuer Ausstattung ist auf der IAA auch eine überarbeitete Version des Minivan ix20 zu sehen.

**// Infiniti**

Ausdrucksstark, im Design leicht verspielt aber sportlich: So will Infiniti mit dem auf der IAA stehenden Q30 zunächst in Europa auf Kundentrieb gehen. Auf den Markt kommt das Kompaktfahrzeug Ende 2015. Der Fünftürer ist im Rahmen der Kooperation von Renault-Nissan mit Daimler entstanden und nutzt Technik der aktuellen Mercedes-Benz A-Klasse. Später soll eine SUV-Variante mit Namen QX30 folgen.

// Jaguar

Lange hatten die Briten gehadert, ob sie ins SUV-Segment einsteigen und ihrer Schwestermarke Land Rover Konkurrenz machen sollten. Um Modellen wie Discovery Sport und Evoque nicht in die Quere zu kommen, wird das Mittelklassemodell F-Pace dezidiert sportlich positioniert. Die Leichtbautechnik der Limousinen XE und XF soll den erfolgreichen Porsche-Weg beschreiten und die Edelmarke endgültig aus der Nische führen. Start: Anfang 2016.

// Mercedes

Als dritte Variante nach Limousine und T-Modell gibt es die C-Klasse künftig auch als Coupé (siehe News). Nach der Messepremiere im September geht die Variante zum Jahreswechsel an den Start. Das Coupé soll sportlich orientiert sein, mit niedrigerer Sitzposition, tiefer gelegtem Fahrwerk und direkterer Lenkung. Hingucker auf dem Mercedes-Stand wird das S-Klasse Cabrio sein, mit dem Daimler seine S-Klasse-Familie erweitert. Technisch und optisch dürfte sich die Stoffdach-Version am schnittigen Coupé der Oberklasse orientieren. Neben den emotionalen Stars bringen die Stuttgarter zwei neue Modelle mit, die eine breitere Kundschaft ansprechen: Die geliftete A-Klasse, die neben einigen optischen Änderungen nun komfortabler abgestimmt ist. Sowie den GLC, der sich anders als sein kantiger Vorgänger GLK sehr artig in die Designsprache der Marke einschmiegt. Der Platz im Innenraum ist mit der Designänderung ebenso ge-

wachsen wie das Kofferraumvolumen, die Motoren sind bis zu 19 Prozent sparsamer.

**// Land Rover**

Im Rahmen des Genfer Salon angekündigt, dürfte das Range Rover Evoque Cabrio nun in der Serienversion auf der IAA zu sehen sein. 2016 kommt das offene SUV auf den Markt und begründet damit zumindest in Europa eine neue Fahrzeugklasse. Als Basis dient das dreitürige Coupé-Modell des Evoque, der Viersitzer hat ein Stoffdach keine sichtbaren Überrollbügel.

// Skoda

Im Herbst kommt er auf den Markt, im September ist er in Frankfurt zu sehen: Wie gewohnt bietet der Skoda Superb Combi (siehe Fahrbericht) viel Platz zum recht fairen Preis, Notbremsassistent, Klima- und einfache Multimediaanlage inklusive. Ein um 8 Zentimeter verlängerter Radstand verspricht mehr Platz im Fond, der Kofferraum setzt Massstäbe in der Mittelklasse. Verpackt wird das alles in eine mittlerweile sehr selbstbewusst gestaltete Karosserie, die sich nicht mehr verschämt dem Vergleich mit den Konzernbrüdern VW Passat und Audi A4 entziehen muss.

**// Subaru**

Mit seinem Marktstart wird der Levorg im September auch erstmals in Deutschland auf der IAA gezeigt. Den Allrad-Kombi mit Boxermotor (125 kW/170 PS) macht vor allem die auffällige Lufthutze auf der Motorhaube unverwechselbar.

// Nissan

Die Japaner bringen die neue Generation ihres Pick-up Navara mit nach Frankfurt, der seine Premiere in Thailand feierte.

// Toyota

Die Japaner werden ihrem Image als Hersteller alternativer Antriebe in diesem Jahr wahrscheinlich besonders gerecht. Noch 2015 soll das Brennstoffzellen-Fahrzeug Mirai hierzulande erhältlich sein, bestaunen kann man es in Frankfurt schon mal. Die Wasserstoff-Brennstoffzelle versorgt einen 113 kW/154 PS starken Elektromotor mit Strom und soll eine Reichweite von rund 500 Kilometer ermöglichen. Lokale Emissionen gibt es nicht, aus dem Auspuff wird lediglich Wasserdampf ausgestossen.

Sozusagen ideeller Vorreiter des Mirai ist der Prius, der schon seit 1997 den Hybridantrieb in Grossserie propagiert. Die vierte Generation steht als Vollhybrid und Plug-in-Hybrid in den Startlöchern und könnte in Frankfurt zum ersten Mal gezeigt werden. In diesem Umfeld dürfte sich die bereits im Frühjahr in den USA gezeigte Hybrid-Version des RAV4 ebenfalls gut machen. Daneben wäre auch denkbar, dass die Japaner einen Ausblick auf ein neues SUV unter dem RAV4 mitbringen, die Studie C-HR wies bereits in Paris 2014 auf ein solches Modell hin.

// VW

Obwohl er optisch alles andere als spektakulär ist, dürfte der Tiguan eine der wichtigsten Neuen auf der IAA sein. Der Bestseller unter den Kompakt-SUV wurde nun wie Golf oder Passat auch auf den Modularen-Querbaukasten umgestellt. Die zweite Generation wird daher mehr Platz bieten, bei weniger Gewicht und Verbrauch. Diverse Assistenzsysteme halten in das SUV Einzug, genauso wie aktuelle Konnektivitätsmerkmale.

Beim neuen T6 (siehe News) lassen ein paar markante Retuschen im Design sowie LED-Leuchten zusammen mit der klaren Linienführung den Bulli geschärfter wirken. Plattform und Masse bleiben im Vergleich zum Vorgänger gleich, es gibt aber neue Motoren. Mit bequemerer Bestuhlung und aufgewertetem Innenraum rücken Multivan und Caravelle deutlicher in Richtung Pkw.

Die IAA findet vom 17. bis zum 27. September 2015 in der Messe Frankfurt statt.

// LESEN SIE IN DER NÄCHSTEN AUSGABE:

// FAHRBERICHT: VW T6, Dacia Duster, BMW X6, Jeep Wrangler ...

// KNOW-HOW: Tanken, Tunneltest ...

// ROADTRIP: Tesla Model S

// EVENT: Overlander Weekend Ederwiler (JU)

// AUSSERDEM:

News, Janno's Kolumne, Travel ...

// EXKLUSIV AUF DEM TABLET:

Portrait: Allrad-Persönlichkeiten

// 4x4Schweiz.ch ist das erste Allrad-Online-Magazin der Schweiz. Erfahren Sie bei uns interessante 4x4-News zu allen Marken, spannende 4x4-Testberichte, aktuelle 4x4-Event und alles über 4x4-Clubs in der Schweiz.



// 4X4SCHWEIZ: ALLRAD / e MAGAZIN

Herausgeber:

4x4 Schweiz AG // Hegibachstrasse 36 // 8032 Zürich
redaktion@4x4schweiz.ch

Redaktion:

redaktion@4x4schweiz.ch

Anzeigen/Mediadaten:

booking@4x4schweiz.ch

Erscheinungsweise:

6-mal jährlich

Für unverlangt eingesandte Manuskripte und Bilder wird keine Haftung übernommen.

Rechtliche Hinweise:

Die 4x4Schweiz AG übernimmt keinerlei Gewähr hinsichtlich der inhaltlichen Richtigkeit, Genauigkeit, Aktualität, Zuverlässigkeit und Vollständigkeit der Informationen. Haftungsansprüche gegen den Autor wegen Schäden materieller oder immaterieller Art, welche aus dem Zugriff oder der Nutzung bzw. Nichtnutzung der veröffentlichten Informationen, durch Missbrauch der Verbindung oder durch technische Störungen entstanden sind, werden ausgeschlossen. Alle Angebote sind unverbindlich. Der Autor behält es sich ausdrücklich vor, Teile der Seiten oder das gesamte Angebot ohne gesonderte Ankündigung zu verändern, zu ergänzen, zu löschen oder die Veröffentlichung zeitweise oder endgültig einzustellen. Verweise und Links auf Webseiten Dritter liegen ausserhalb unseres Verantwortungsbereichs. Es wird jegliche Verantwortung für solche Webseiten abgelehnt. Der Zugriff und die Nutzung solcher Webseiten erfolgen auf eigene Gefahr des Nutzers oder der Nutzerin. Die Urheber- und alle anderen Rechte an Inhalten, Bildern, Fotos oder anderen Dateien auf der Website gehören ausschliesslich der 4x4Schweiz AG oder den speziell genannten Rechteinhabern. Für die Reproduktion jeglicher Elemente ist die schriftliche Zustimmung der Urheberrechtsträger im Voraus einzuholen. Gestützt auf Artikel 13 der schweizerischen Bundesverfassung und die datenschutzrechtlichen Bestimmungen des Bundes (Datenschutzgesetz, DSG) hat jede Person Anspruch auf Schutz ihrer Privatsphäre sowie auf Schutz vor Missbrauch ihrer persönlichen Daten. Wir halten diese Bestimmungen ein. Persönliche Daten werden streng vertraulich behandelt und nicht an Dritte verkauft. In enger Zusammenarbeit mit unseren Hosting-Providern bemühen wir uns, die Datenbanken so gut wie möglich vor fremden Zugriffen, Verlusten, Missbrauch oder vor Fälschung zu schützen. Beim Zugriff auf unsere Webseiten werden folgende Daten in Logfiles gespeichert: IP-Adresse, Datum, Uhrzeit, Browser-Anfrage und allg. übertragene Informationen zum Betriebssystem resp. Browser. Diese Nutzungsdaten bilden die Basis für statistische, anonyme Auswertungen, so dass Trends erkennbar sind, anhand derer wir unsere Angebote entsprechend verbessern können. Auf unseren Seiten sind Plugins des sozialen Netzwerks Facebook, 1601 South California Avenue, Palo Alto, CA 94304, USA integriert. Die Facebook-Plugins erkennen Sie an dem Facebook-Logo oder dem «Like-Button» («Gefällt mir») auf unserer Seite. Eine Übersicht über die Facebook-Plugins finden Sie hier: <http://developers.facebook.com/docs/plugins/>. Wenn Sie unsere Seiten besuchen, wird über das Plugin eine direkte Verbindung zwischen Ihrem Browser und dem Facebook-Server hergestellt. Facebook erhält dadurch die Information, dass Sie mit Ihrer IP-Adresse unsere Seite besucht haben. Wenn Sie den Facebook «Like-Button» anklicken während Sie in Ihrem Facebook-Account eingeloggt sind, können Sie die Inhalte unserer Seiten auf Ihrem Facebook-Profil verlinken. Dadurch kann Facebook den Besuch unserer Seiten Ihrem Benutzerkonto zuordnen. Wir weisen darauf hin, dass wir als Anbieter der Seiten keine Kenntnis vom Inhalt der übermittelten Daten sowie deren Nutzung durch Facebook erhalten. Weitere Informationen hierzu finden Sie in der Datenschutzerklärung von facebook unter <https://www.facebook.com/about/privacy/>. Wenn Sie nicht wünschen, dass Facebook den Besuch unserer Seiten Ihrem Facebook-Nutzerkonto zuordnen kann, loggen Sie sich bitte aus Ihrem Facebook-Benutzerkonto aus. Auf unseren Seiten sind Funktionen des Dienstes Twitter eingebunden. Diese Funktionen werden angeboten durch die Twitter Inc., 795 Folsom St., Suite 600, San Francisco, CA 94107, USA. Durch das Benutzen von Twitter und der Funktion «Re-Tweet» werden die von Ihnen besuchten Webseiten mit Ihrem Twitter-Account verknüpft und anderen Nutzern bekannt gegeben. Dabei werden u.a. Daten wie IP-Adresse, Browsertyp, aufgerufene Domains, besuchte Seiten, Mobilfunkanbieter, Geräte- und Applikations-IDs und Suchbegriffe an Twitter übertragen. Wir weisen darauf hin, dass wir als Anbieter der Seiten keine Kenntnis vom Inhalt der übermittelten Daten sowie deren Nutzung durch Twitter erhalten. Aufgrund laufender Aktualisierung der Datenschutzerklärung von Twitter, weisen wir auf die aktuellste Version unter (<http://twitter.com/privacy>) hin. Ihre Datenschutzeinstellungen bei Twitter können Sie in den Konto-Einstellungen unter <http://twitter.com/account/settings> ändern. Bei Fragen wenden Sie sich an privacy@twitter.com. Diese Website/Magazin benutzt Google Analytics, einen Webanalysedienst der Google Inc. («Google»). Google Analytics verwendet sog. «Cookies», Textdateien, die auf Ihrem Computer gespeichert werden und die eine Analyse der Benutzung der Website durch Sie ermöglichen. Die durch den Cookie erzeugten Informationen über Ihre Benutzung dieser Website werden in der Regel an einen Server von Google in den USA übertragen und dort gespeichert. Im Falle der Aktivierung der IP-Anonymisierung auf dieser Webseite wird Ihre IP-Adresse von Google jedoch innerhalb von Mitgliedstaaten der Europäischen Union oder in anderen Vertragsstaaten des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum zuvor gekürzt. Nur in Ausnahmefällen wird die volle IP-Adresse an einen Server von Google in den USA übertragen und dort gekürzt. Google wird diese Informationen benutzen, um Ihre Nutzung der Website auszuwerten, um Reports über die Websiteaktivitäten für die Websitebetreiber zusammenzustellen und um weitere mit der Websitenutzung und der Internetnutzung verbundene Dienstleistungen zu erbringen. Auch wird Google diese Informationen gegebenenfalls an Dritte übertragen, sofern dies gesetzlich vorgeschrieben oder soweit Dritte diese Daten im Auftrag von Google verarbeiten. Die im Rahmen von Google Analytics von Ihrem Browser übermittelte IP-Adresse wird nicht mit anderen Daten von Google zusammengeführt. Sie können die Installation der Cookies durch eine entsprechende Einstellung Ihrer Browser Software verhindern; wir weisen Sie jedoch darauf hin, dass Sie in diesem Fall gegebenenfalls nicht sämtliche Funktionen dieser Website voll umfänglich nutzen können. Durch die Nutzung dieser Website erklären Sie sich mit der Bearbeitung der über Sie erhobenen Daten durch Google in der zuvor beschriebenen Art und Weise und zu dem zuvor benannten Zweck einverstanden.