



SCHWEIZ
ALLRAD
MAGAZIN

#07/2018

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

// TITELSTORY:
**DER
WRANGLER**



// TRAVEL: Skoda Euro Trek 2018 // NEWS: Porsche Macan // FAHRBERICHT:
Mitsubishi Outlander PHEV // FAHRBERICHT: SsangYong Rexton // REKORD: der
VW I.D.R. am Pikes Peak // TUNING: Nissan Navara Arctic Truck

// INHALT

4x4SCHWEIZ / ALLRAD / eMAGAZIN / #07 / 2018

4-15

Wenn die Natur ruft:
der neue Jeep Wrangler.



18

Ein Stromer
im Gelände?

20

Die flotte Biene
im Kodiaq RS.



30

Weldrekord am Pikes Peak
im VW I.D. R



40

Mitsubishi's Kraft-
werk auf Rädern.

36

Quo vadis Opel?



44

Mann, ist der gross man.

48

Die Isländer wissen,
wie es geht.



50

Skoda Euro Trek 2018

06 TITELSTORY

Der neue Jeep Wrangler JL

18 NEWS

Jaguar I-Pace, Skoda Kodiaq RS,
Recycling-SUV von Volvo, Porsche Macan,
Mercedes-Benz EQ C, Suzuki Jimny, u.v.m.

30 MOTORSPORT

Volkswagen I.D. R Weltrekord am Pikes Peak

36 HINTERGRUND

Blitz-Resultaten von Franzosen

40 FAHRBERICHT

Mitsubishi Outlander PHEV
SsangYong Rexton

48 TUNING

Nissan Navara AT32

50 TRAVEL

Skoda Euro Trek 2018 von Sofia nach Skopje

64 AUTOGRAMM

68 VORSCHAU/IMPRESSUM

✘ TITELSTORY

DER LETZTE MOHIKANER

Jeep Wrangler JL

Man glaubt es kaum angesichts der Fülle von SUV, aber es gibt immer noch echte Offroader, für die keine Prüfung abseits der Strasse zu hart, kein Weg zu steinig, kein Fluss zu tief und kein Berg zu hoch ist. Einer der letzten seiner Art ist die vierte Generation des Jeep Wrangler.



Moment, erst die vierte Wrangler? Auch das ist schwer zu glauben, doch die sieben Modellreihen zuvor hiessen eben nicht Wrangler, sondern einfach Jeep, gekennzeichnet nur durch die Werksbezeichnung CJ für Civilian Jeep – im Gegensatz zum Militärfahrzeug Willy's Jeep, mit dem 1942 alles begann. Optisch ist der neue Wrangler sich und seinen Vorfahren treu geblieben, so wie es die Fans haben wollen. Trotzdem sind, fast im Vorbeigehen, wichtige technische Änderungen eingebaut worden.

DIE KANTIGE UND HOCHBEINIGE Karosserie gibt beim ersten Anblick das Versprechen auf maximale Geländegängigkeit – und auf viel mehr kommt es den eingefleischten Jeepern gar nicht an. Uns auch nicht und deshalb suchen wir nicht den Teufel im Detail, sondern erfreuen uns am neuen Wrangler JL, der einem City Slicker gerade noch genug Komfort bietet, sich aber erst abseits der befestigten Strassen so richtig wohl fühlt und Männlein wie Weiblein hinter dem Steuer zu echten Kerlen mutieren lässt.

So ist auch das neueste Modell weit entfernt davon, auf der Strasse einen souveränen und komfortablen Eindruck zu machen. Ganz gleich, ob man die

klassische kurze Variante probiert (hoppelt auf der Strasse) oder den um 55 Zentimeter längeren Viertürer (hoppelt etwas weniger), der Jeep fährt überall hin, nur nicht geradeaus. Fast jeder Rille laufen die Reifen nach, und die Lenkung tut nicht viel dagegen – sie wirkt, als hätte sie Spiel (was aber natürlich nicht so ist), und wenn man mal scharf abbiegt, stellt sie sich nur widerwillig zurück. Das hat aber auch Vorteile, die man im Gelände sofort erfährt.

EIN JEEP WRANGLER nimmt Strecken unter die Räder, die ein SUV nicht mal für 50 Meter überleben würde. Bei den ersten Testfahrten ging es dann auch gleich ordentlich zur Sache und wir haben auf unseren roten Rubicon vertraut und ihn einfach mal machen lassen. Dank dem im Rubicon verbauten Rock-Trac System (2-stufiges Verteilergetriebe mit Untersetzung 4:1), den beiden Sperren auf Vorder- und Hinterachse sowie den heavy-duty Dana 44 Achsen kann uns fast nichts aufhalten. In der Untersetzung stehen die 450 Newtonmetern des neuen 2,2-Liter-Dieselmotors (200 PS) schon bei Schrittempo zur Verfügung. Langsam, aber sehr selbstbewusst schiebt sich der Wrangler voran. Tiefe Rillen tun sich links auf, rechts ragen dicke Baumwurzeln aus dem Waldboden, aber nichts von dem beeindruckt den Wrangler. Mit 25



//Dank dem im Rubicon verbauten Rock-Trac System, **den beiden Sperren auf Vorder- und Hinterachse** sowie den heavy-duty Dana 44 Achsen kann uns fast nichts aufhalten.//

Zentimetern Bodenfreiheit fährt er buchstäblich über Stock und Stein. An einer Stelle ist der Schlamm so tief und zäh, dass er mit schmatzendem Ton die Räder umschliesst: dank den Differenzialsperren für die Vorder- und Hinterachse befreit sich unser Rubicon scheinbar mühelos aus dieser misslichen Lage.

IN SOLCHEN SITUATIONEN zeigt sich dann auch der Wert der etwas indifferenten Lenkung: Sie darf hier nicht millimetergenau die Spur wie auf einer Rennstrecke halten wollen. Vielmehr muss sie zulassen, dass das Auto sich seine Spuren suchen kann, und sie darf die Vorderräder auch nicht zu zackig einschlagen – auf matschigem Untergrund gibt es wenig Grip und da nützen schnelle Lenkbewegungen überhaupt nichts.

SO LANGSAM WIE MÖGLICH, so schnell wie nötig, das ist das Leitmotiv im Gelände, gerade im unbekanntem. Auch wenn die Stollen unserer Mud-Terrain-Bereifung immer mal wieder zu einem Extra-Gasstoss verleiten, weil man sie so vom Matsch befreien kann und es so herrlich dreckig spritzt. Besser ist es allerdings, vor allem für alle Mitreisenden, wenn Fahrer und Auto sich langsam voran tasten.



WIEDER ZURÜCK AUF FESTER STRASSE stellt sich die Frage: Werden die Menschen den neuen Jeep Wrangler auf Anhieb als neuen Jeep Wrangler erkennen? Das wird schwierig, auch wenn es natürlich Hinweise gibt. So sind die beiden Rundscheinwerfer nicht nur serienmässig mit LED-Lampen bestückt, was der ganzen Front ein seltsam modernes Aussehen verleiht, sondern sie ragen auch ein kleines Stück in den typischen Jeep-Grill mit seinen sieben senkrechten Streben hinein. Der wahre Jeeper weiss: Das hat es schon mal gegeben, nämlich bei einigen Generationen des 1944–1986 gebauten Jeep CJ.

UND WER NEUGIERIG DIE TÜREN ÖFFNET, erkennt auch, dass tatsächlich das 21. Jahrhundert Einzug gehalten hat. Ein digitales Cockpit erwartet den Fahrer, dazu der grösste Zentralbildschirm (8,4 Zoll), den es je bei Jeep gab – und der neue Wrangler kann sowohl mit Apple Carplay als auch mit Android Auto etwas anfangen, also die Apps der Smartphones während der Fahrt ins eigene Infotainmentsystem integrieren. Da überrascht die serienmässige Rückfahrkamera mit hochauflösendem Bild kaum noch und den Tausch des Zündschlosses gegen einen Startknopf nimmt man ebenfalls hin.

ANGESICHTS DER GANZEN MODERNITÄTEN wandert der Blick misstrauisch hinunter zu den Schaltehebeln – allein um zu prüfen, ob der zweite Hebel, der den ganzen Charakter des Jeep Wrangler ausmacht, noch da ist. Don't panic, das technische Herz des Autos hat zwar eine Art Schrittmacher bekommen, ist aber im Charakter unverändert geblieben.

NACH WIE VOR FÄHRT MAN den Jeep Wrangler normalerweise mit Hinterradantrieb – 2H heisst die entsprechende Schalterstellung. Wer die Vorteile des Allradantriebs nutzen will, hat nun zwei Möglichkeiten dazu statt nur eine: Früher konnte man auf 4H umschalten, und dann gelangten je 50 Prozent der



// **4L deaktiviert automatisch ESP und die Traktionskontrolle,** so dass man beim Klettern auf schlüpfrigem Grund nicht stehen bleibt. //





Motorkraft auf Hinter- und Vorderachse. Das geht heute auch noch (4H Part Time), aber schlauer ist es, den Hebel auf 4H Auto zu legen. Jetzt läuft der Jeep Wrangler auf der Strasse wie ein modernes Allradauto (man könnte auch sagen: wie ein Allrad-SUV), die Kraftverteilung ist variabel und die Vorderachse wird nur eingesetzt, wenn das auch wirklich geboten ist. Die letzte Schalterstellung lautet 4L und damit geht es dann über Stock und Stein. 4L deaktiviert auch automatisch ESP und die Traktionskontrolle, so dass man beim Klettern auf schlüpfrigem Grund nicht stehen bleibt, weil die Elektronik die Motorkraft immer weiter herunterregelt. ✖

// FAZIT

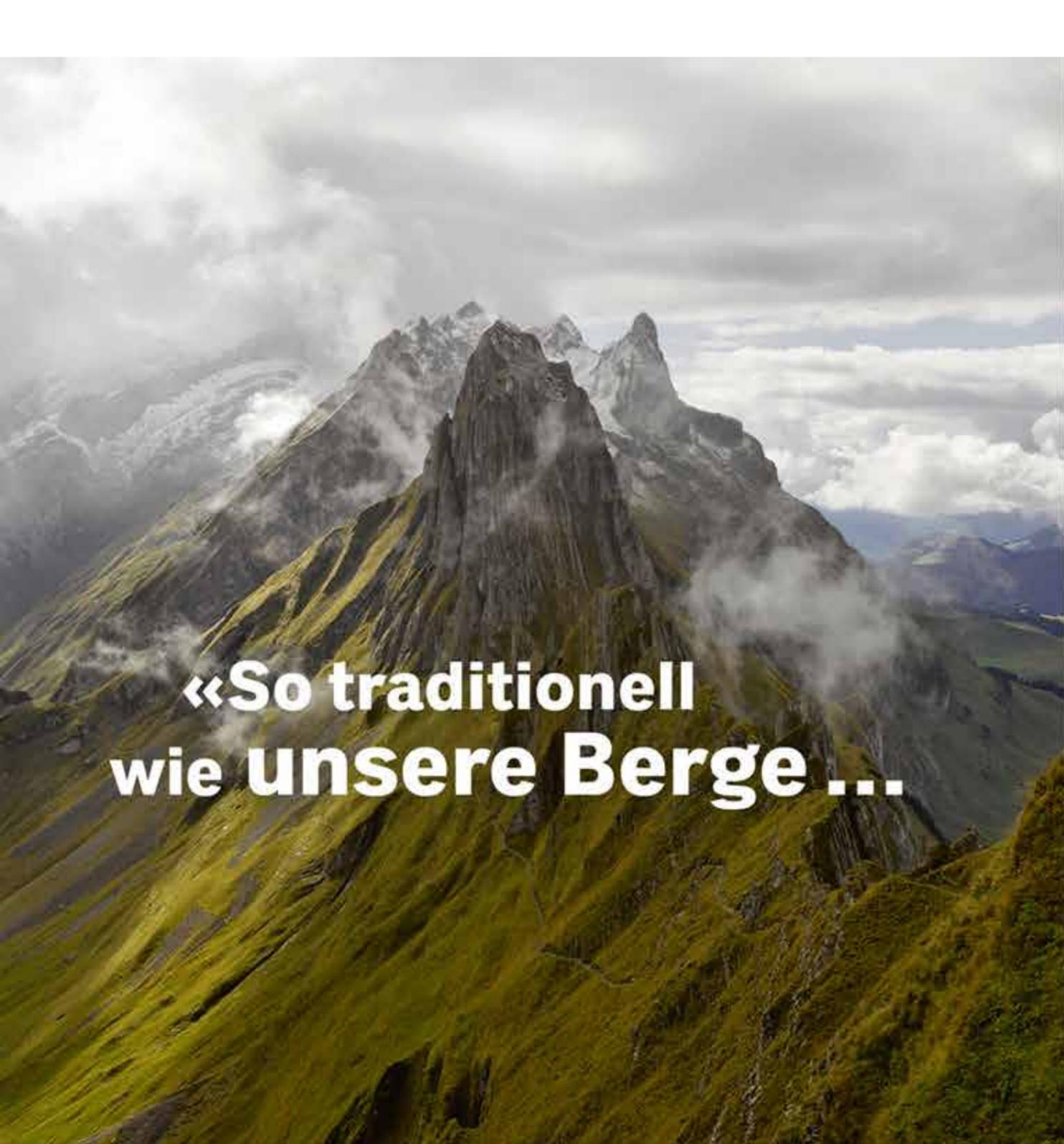
DER JEEP WRANGLER IST nach wie vor kein Auto für jedermann. Wer mit ihm reisen oder auch nur täglich zur Arbeit fahren will, wird bald erkennen, dass es für diese Zwecke bessere Autos gibt. Wer ihn als Begleiter für Fahr-Abenteuer einsetzt, wird Blutsbrüderschaft mit ihm schliessen wollen.

- // **WARUM:** weil er einer der ganz wenigen echten Geländewagen ist.
- // **WARUM NICHT:** weil es für die Fahrt in die Badi oder ins Einkaufszentrum SUVs gibt.
- // **WAS SONST:** Mercedes G-Klasse (viel teurer), Land Rover Defender (wenn er denn 2019 neu herauskommt)

// TECHNISCHE DATEN

Zweitüriger/viertüriger Geländewagen, Länge: **4,33/4,88 Meter**, Breite: **1,89 Meter**, Höhe: **1,88 Meter**. Radstand: **2,46/3,01 Meter**, Kofferraumvolumen: **192–587/533– 1044 Liter**, Bodenfreiheit: **25 cm**, Watt-Tiefe: **76 cm**.

// **Jeep Wrangler Rubicon 2.2 ATX:** 2,2-Liter-Vierzylinder-Diesel, **147 kW/200 PS**, maximales Drehmoment: **450 Nm** bei 2000 U/min, Achtgang-Automatik, Allradantrieb, **Vmax: 160 km/h**, 0–100 km/h: **9,6/10,6 s**, Durchschnittsverbrauch: **7,4/7,9 l/100 km**, CO2-Ausstoss: **195/209 g/km**, Abgasnorm: Euro 6



«So traditionell
wie unsere Berge ...»



... sind auch die Rezepte
für meine Mostbröckli.»

Markus, Pro Montagna Fleischproduzent

Markus produziert im Appenzellerland Mostbröckli nach Rezepten, die seit Generationen in seiner Familie weitergegeben wurden. So entsteht aus feinstem Fleisch aus den Bergzonen, sorgfältiger Metzgerskunst und den Traditionen der Berge ein typisches Pro Montagna Produkt. Damit dies so weitergeht, fließt auch in Zukunft bei jedem Kauf ein Solidarbeitrag an die Coop Patenschaft für Berggebiete.
coop.ch/promontagna



Von den Bergen.
Von den Bauern.

coop
Für mich und dich.

// NEWS



Wasser und Storm, kein Problem: **Jaguar I-Pace**

Vor vier Jahren begann Jaguar mit einem weissen Blatt Papier, der Traum eines jeden Entwicklers und Designers. Weil die Vorgabe „kompromissloses Elektroauto“ hiess, musste keine Rücksicht auf bestehende Plattformen genommen werden. Daher steht der I-Pace heute perfekt ausgewogen auf seinen grossen Rädern, hat bei nur 4,68 Metern Gesamtlänge einen üppigen Radstand von drei Metern (üblich ist dieser bei Limousinen der Oberklasse), verfügt über zwei unabhängig voneinander arbeitende Elektromotoren an Vorder- und Hinterachse und weist eine vorbildliche Gewichtsverteilung von 50:50 auf. Doch damit nicht genug. Zugleich schafften es die Ingenieure, dem I-Pace die steifste Aluminium-Karosserie aller Jaguar- und Land-Rover-Modelle mit auf den Weg zu geben, eine wichtige Voraussetzung für eine präzise Fahrdynamik. Und weil die über 600 Kilogramm schwere Batterie im Fahrzeugboden den Schwerpunkt des I-Pace massiv nach unten bringt, wirkt sich dies natürlich positiv auf das Fahrverhalten

in Kurven aus – zumindest theoretisch. Wie gut dies auch in der Praxis funktioniert, zeigte die erste Testfahrt mit dem I-Pace in einem etwas eigenwilligen Smart-Cone-Parcours auf dem Zürcher Dolder Sport Gelände. Es ist schier unglaublich, wie spurtreu und handlich der über zwei Tonnen schwere Jaguar den anspruchsvollen und permanent wechselnden Slalomkurs meistert und wie leichtfüssig er sich dennoch anfühlt, wie nachdrücklich und kräftig er aus jeder Kurve herausbeschleunigt, souverän, geräuschlos, geschmeidig. Die obligatorische Frage neugieriger Passanten nach der Reichweite kann der I-Pace-Fahrer mit 480 Kilometern beantworten, was allgemeines Staunen hervorruft. Im Wagenboden steckt eine Batteriekapazität von immerhin 90 kWh. Und wer sparsam mit dem Strom umgeht kann diese Strecke auch im Alltag annähernd schaffen. Der Einstiegspreis von 82'800 Franken ist zwar happig, relativiert sich allerdings im Vergleich zu etwa leistungsgleichen konventionellen SUVs.





Der glorreiche Siebner: Skoda Kodiaq RS

Liebe Daddys von siebenköpfigen Familien: Bitte nicht nachmachen! Auch wenn der Skoda Kodiaq RS auf dem legendären Nürburgring einen neuen Rekord aufgestellt hat. Mit 9.29,84 Minuten hetzte die als Königin der Nordschleife bekannte Rennfahrerin Sa-

bine Schmitz am Steuer des Kodiaq RS über den 20,832 km langen Kurs durch die grüne Hölle. Der Kodiaq RS ist nun offiziell der schnellste Siebensitzer. Das muss ihm erst einmal nachgemacht werden; aber bitte nicht mit sechs Kindern an Board!

Die Sportversion des

erfolgreichen SUVs feiert im Oktober Weltpremiere. Soviel Power sei schon mal verraten: Der neue 2,0 Bi-turbo-Dieselmotor bringt bis zu 500 Newtonmeter auf die Kurbelwelle. Also mehr als genug Kraft, um die ganze Grossfamilie in die Sport-Sitze zu drücken.



Jeder zweite Schweizer fährt auf allen Vieren: Die Schweiz ist Allrad-Weltmeister

Der Marktanteil von Allrad-PW hat sich in Westeuropa seit Anfang des Jahrtausends mehr als verdreifacht. Verfügten im Jahr 2000 nur 4,5 Prozent aller neu zugelassenen Autos über zwei angetriebene Achsen, waren es 2017 bereits 14,8 Prozent. Zu den Gründen dürfte der europaweite Boom von SUV-Modellen zählen; aber auch in immer mehr

klassischen Limousinen und Kombis ist längst 4x4-Technik zu bekommen. Den höchsten Allrad-Anteil gibt es in der Schweiz, wo zuletzt 48,4 Prozent aller Neuwagen mit dem traktionsfördernden Antrieb ausgerüstet waren (2000: 17,4 Prozent). Es folgen Norwegen mit 39,3 Prozent (11,1 Prozent) und als erstes EU-Land Schweden mit 34,2 Prozent (7,3

48,4 %: fast die Hälfte aller Neuwagen in der Schweiz sind mit 4x4-Antrieb ausgerüstet.

Prozent). Deutschland landet mit 19,8 Prozent hinter Luxemburg und Österreich auf Rang sechs. Kaum eine Rolle spielen 4x4-Autos in Portugal und Dänemark, wo ihr Anteil bei knapp über drei Prozent liegt.



Honda CR-V: ab 2019 mit Hybrid

Der Honda CR-V zählt zu den weltweit beliebtesten SUV. Anfang 2019 kommt die Hybridversion des neuen CR-V auf den Markt. Die konventionelle Variante mit Turbobenziner startet bereits im Herbst dieses Jahres. In den USA ist die fünfte Generation des Kompakt-SUV bereits seit 2017 auf dem Markt. Der Hybridantrieb kombiniert einen 2,0-Li-

ter-Vierzylinder-Benziner mit einem elektrischen Antriebsmotor und einem separaten Generator. Darüber hinaus wird auch ein 1,5-Liter-Turbobenziner angeboten. Beide Triebwerke sind jeweils mit Front- und Allradantrieb kombinierbar. Bei einer unveränderten Länge von 4,61 Metern bietet die Neuauflage dank längerem Radstand und breiterer Spur deutlich

Optional ist eine dritte Sitzreihe erhältlich.

mehr Platz als der Vorgänger. Ausserdem ist der CR-V mit dem jüngst beim Civic eingeführten Sensoren-System Sensing ausgestattet. Die Kombination von Radar und Kamera ermöglicht eine Reihe von Assistenzsystemen wie etwa Notbremsung oder Abstandstempomat. Keine Angaben macht Honda bislang zum Preis.

Flaschen werden zu Fussmatten: Recycling-SUV von Volvo

Moderne Autos bestehen zu mehr als einem Zehntel aus Kunststoff. Volvo will den Anteil von Recycling-Materialien in seinen Neuwagen erhöhen. Ab 2025 sollen 25 Prozent des eingebauten Kunststoffs aus wiederverwertetem Plastik bestehen. Wie das in der Praxis aussehen könnte, zeigen die Schweden nun mit einem Prototypen auf Basis des

XC60. Das SUV verfügt unter anderem über einen Mitteltunnel aus ausrangierten Fischernetzen und Seilen sowie Fussmatten und Sitze aus PET-Flaschen. Zudem kommt Recycling-Kunststoff als Dämmmaterial unter der Motorhaube zum Einsatz. Vorgestellt wurde die Fahrzeugstudie im Rahmen der Segelregatta Volvo Ocean Race.





dafür eine neue App, die für mehr Offroad-Spass sorgen soll: Sie ermöglicht es dem Fahrer, seine Ausflüge abseits des Asphalts zu dokumentieren und analysieren. Für noch mehr Performance auf der Strasse hat Porsche das Fahrwerk optimiert und verspricht mehr Neutralität und verbesserten Komfort. Unverändert bleibt die im SUV-Bereich aussergewöhnliche Mischbereifung mit breiteren Pneus an der Hinterachse.

Zu den Motoren sagt Porsche noch nicht allzu viel, allerdings wird der Basisantrieb ein wenig Federn lassen müssen. Statt 252 PS leistet der Zweiliter-Vierzylinder zukünftig 245 PS. Grund ist der Einsatz eines Otto-Partikelfilter, den die neueste Abgasnorm nötig macht. Beim Macan S und Turbo bleibt es wie gehabt beim V6, die Zukunft des Diesels ist aber ungewiss.

Zwar hat Porsche den Selbstzünder aktuell noch eingeplant, ob er allerdings tatsächlich auf die Strasse kommt, hängt auch von der weiteren Entwicklung des Diesel-Markts ab. Was auf keinen Fall kommt ist eine Hybrid-Version – die ist in der Plattform nicht vorgesehen, schliesslich baut der Macan immer noch auf dem alten Audi-Q5-Unterbau auf. Elektrojünger müssen sich also mindestens bis zur Neuaufgabe in drei, vier Jahren gedulden.

MAXIMALEN

Fahrspass gibt es im neuen Macan per Tastendruck am Lenkrad: Mit dem Facelift zieht auch in das Sport-Utility-Vehicle der Fahrmodusschalter am Volant ein.

Porsche Macan: mit sexy Hintern

Während Chef-Designer Michael Mauer an der Front des SUV nur behutsam den Lidstrich nachgezogen hat, wurde hinten die komplette Heckklappe ersetzt. Das war nötig, um auch dem kleinen SUV das neue Porsche-Identitäts-Merkmal mit auf den Weg zu geben: die durchgehende Lichtleiste am Heck. Die tragen schliesslich schon Cayenne und Panamera zur Schau, und es müsste schon mit dem Teufel zu gehen, wenn die Zuffenhausener sie beim nächsten 911er weiterhin den Allradvarianten vorbehalten würden. Nein – der Lichtstreifen am Hintern ist

bei Porsche ab sofort gesetzt, und dem Macan bringt er noch etwas mehr Breite in der Rückansicht.

Ansonsten glänzt der 4,70 Meter lange Macan nach der Überarbeitung vor allem mit neuen Aussenfarben – darunter das strahlende Miami-Blau – und neuen 20- und 21-Zoll-Rädern. Auf Wunsch gibt es die Carbon-Anbauteile zukünftig auch silberfarben und die Xenon-Scheinwerfer wurden in den Ruhestand verabschiedet; ab Herbst leuchtet das SUV serienmässig mit LED-Lichtern. Für besseren Durchblick sorgt nicht

Was auf keinen Fall kommt, ist eine Hybrid-Version.

nur die neue, beheizbare Frontscheibe, sondern auch das aus anderen Modellen bekannte Infotainmentsystem, das sich jetzt auch im Macan mit 11 Zoll grossem Touchscreen in der Mittelkonsole breit macht – dafür mussten die Lüftungsdüsen umziehen. Den alten 7-Zoll-Bildschirm flankierten sie, jetzt sind sie unterhalb des Displays angeordnet.

Mit dem Elektronik-Update zieht unter anderem auch die neue Sprachsteuerung in den Macan ein und natürlich ist das System immer online. Eine induktive Ladeschale fürs Handy gibt es nicht,





Stern unter Strom: Mercedes EQ C

Der Jaguar I-Pace ist bereits präsentiert und der Audi e-tron steht zumindest in den Startlöchern. Da will Mercedes nicht länger hintanstellen und lenkt die Aufmerksamkeit auf den EQ C. Und als erstes designiertes Elektroauto aus Stuttgart ist der EQ C nicht nur sauber und mit seinen beiden E-Maschinen von zusammen 408 PS und 700 Nm ungeheuer schnell und spurtstark, sondern eben auch still. Das lautlose Fahren ist zwar neu für Mercedes-Kunden und die Dynamik des EQ C kennen bislang allenfalls AMG-Fahrer. Genau wie die satte Strassenlage, die auf dem im Wagenboden montierten Akku mit etwas mehr als 70 kWh für gute 400 Kilometer Reichweite basiert. Der EQ C erinnert verdächtig

an den GLC, selbst wenn der wohl ein paar Zentimeter länger wird, sich etwas flacher in den Wind duckt und ein wenig schräger abschliesst. Dazu gibt es neue Scheinwerfer und Rückleuchten sowie einen Black-Panel-Grill, wie man ihn schon bei den diversen EQ-Studien gesehen hat. Auch innen bleibt der EQ C ganz im hier und heute. Mit der Nähe zum GLC verschenkt Mercedes aber auch ein paar Vorzüge eines neu konzipierten Elektroautos. So gibt es vorn im Bug anders als etwa bei Jaguar oder Audi keinen zweiten Stauraum fürs Ladekabel, zwischen den vorderen Sitzen prangt eine riesige Mittelkonsole, unter der früher mal ein Getriebe war, und den ohnehin nicht gerade üppigen Fussraum

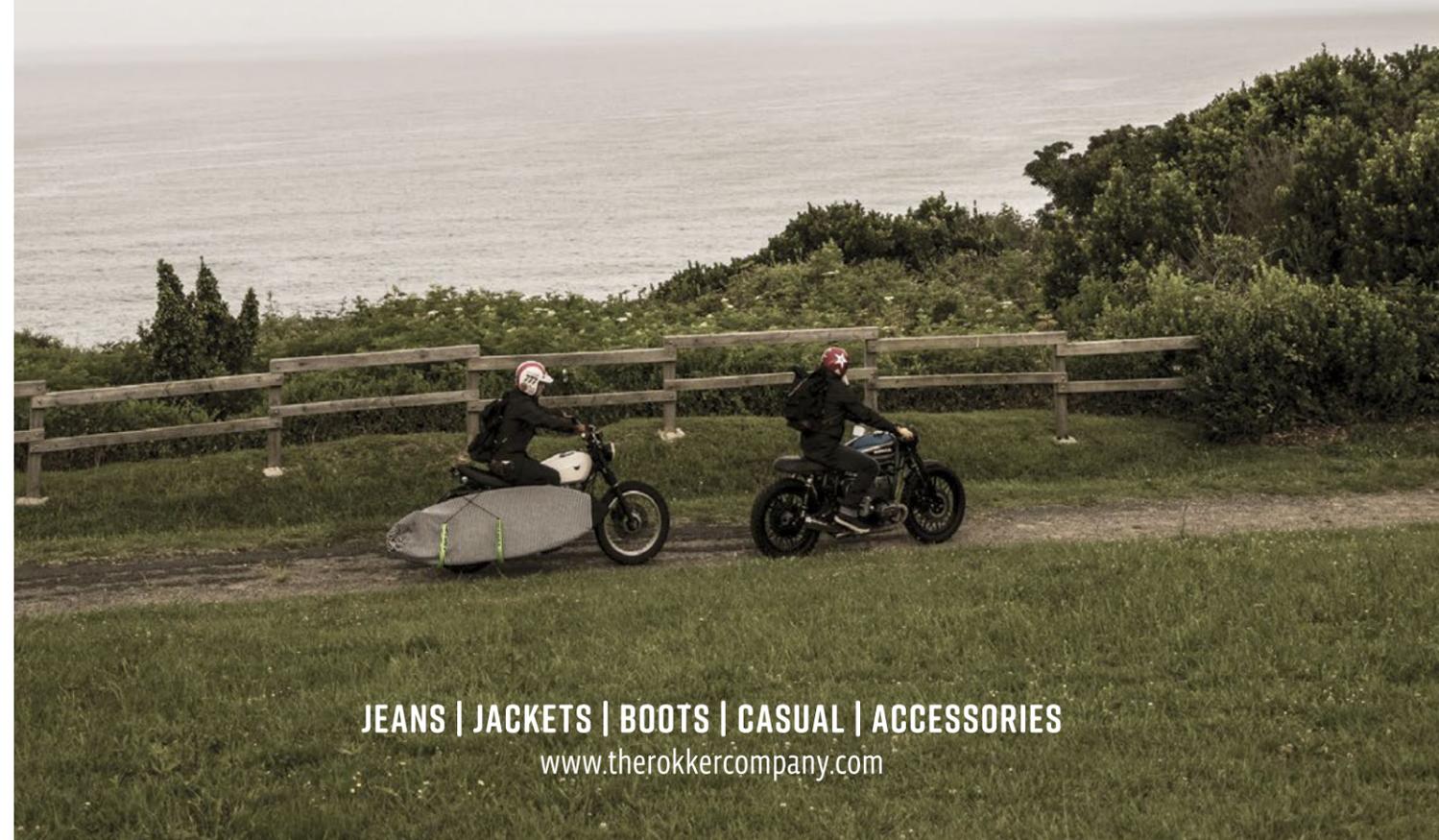
Wir wollen unsere Stammkunden mit auf die Reise nehmen“, rechtfertigt Mercedes die eher konventionelle Form und das gewöhnliche Format.

im Fond teilt ein eigentlich überflüssiger Kardantunnel, durch den jetzt nur noch ein paar Kabel laufen. Doch dafür versprechen sich die Schwaben ein paar handfeste Vorteile bei der Produktion, weil der EQ C in Bremen und in Peking über das gleiche Band laufen kann wie der GLC oder die C-Klasse und nur zur Batteriemontage eine Station mehr braucht. Das ermöglicht zum einen eine hohe Flexibilität, mit der man leichter auf die schwer kalkulierbare Nachfrage reagieren kann, soll aber zum anderen auch einen deutlichen Kostenvorteil bringen. Und spätestens wenn Mercedes den an die Kunden weitergibt, könnte sich der konventionelle Auftritt für die Schwaben als Glücksgriff erweisen.



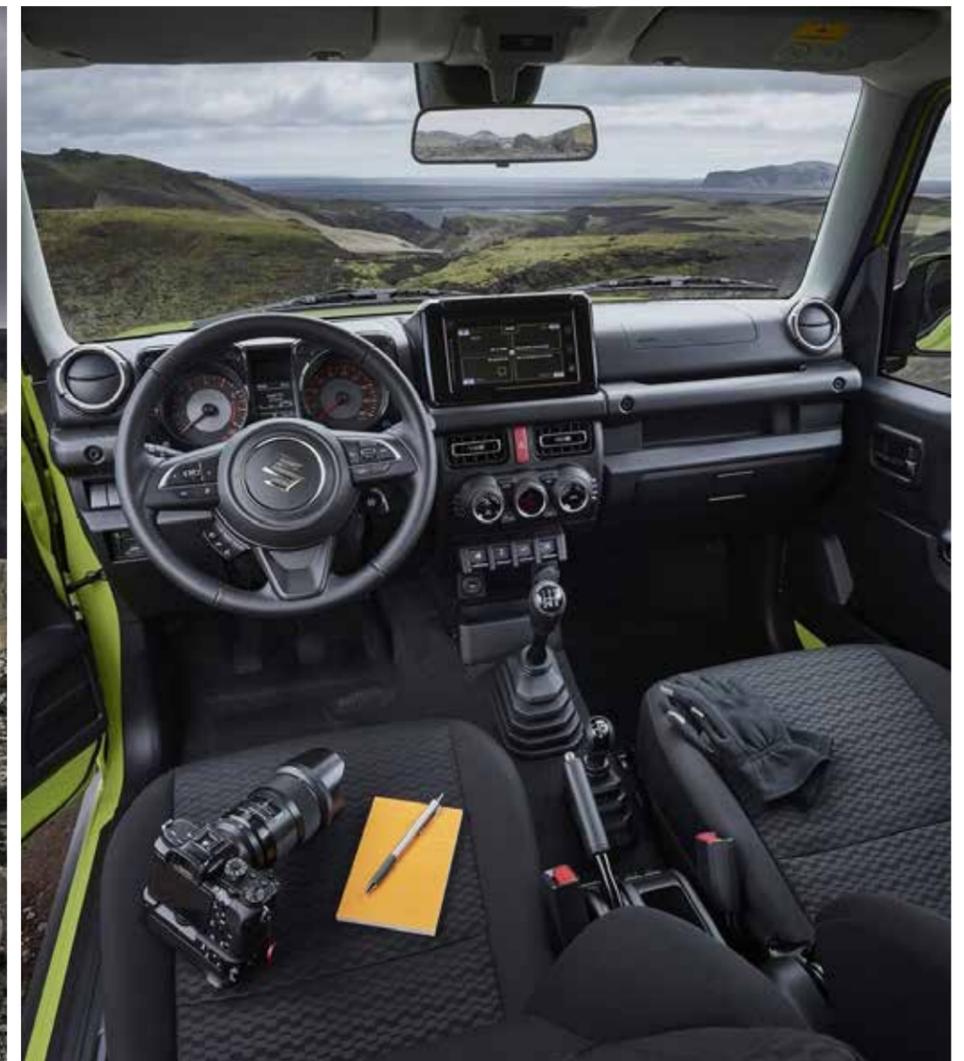
ROADS ARE MADE FOR JOURNEYS NOT DESTINATIONS

Protective clothing for bikers.
Designed in Switzerland. Handcrafted in Europe.



JEANS | JACKETS | BOOTS | CASUAL | ACCESSORIES

www.therokkercompany.com



Kantig, praktisch, gut: der neue Suzuki Jimny

Suzuki widersteht bei der Neuauflage des Jimny dem allgemeinen Trend zum rundgespülten SUV. Der kleine Offroader bleibt auch 20 Jahre nach seinem Debüt seiner Tradition treu und ein echter, kerniger Kraxler mit kantigen Formen, Allradantrieb und einem robusten Leiterrahmen. Danke Suzuki! Mit 3,65 Metern Länge schrumpft der Dreitürerer gegenüber dem Vorgänger leicht, soll aber beim Platzangebot innen zugelegt haben. Der Kofferraum etwa wächst um 53 auf 377 Liter, die Leh-

nen der Rückbank lassen sich eben im Boden versenken, Haken und Ösen erleichtern das Beladen des Gepäckabteils. Verpackt ist das alles unter einer nach wie vor klassisch eckigen Geländewagen-Karosserie, die in Sachen Rechtwinklichkeit gegenüber dem Vorgänger sogar noch einmal zulegt. Auffallend ist etwa die sehr steil stehende Windschutzscheibe. Auch technisch bleibt der neue Jimny dem hergebrachten Geländewagen-Konzept treu. Statt einer selbsttragenden Karosserie wie bei

Schaut aus wie eine Mini-G-Klasse und ist ein echter, kerniger Kraxler mit kantigen Formen, Allradantrieb und einem robusten Leiterrahmen.

normalen Mini-SUV gibt es einen soliden Leiterrahmen mit Starrachsen vorn und hinten. Dazu kommt ein serienmässiger Zuschalt-Allradantrieb mit Geländeuntersetzung, eine Offroad-Traktionskontrolle sowie elektronische Helfer für das Bergab- und Bergauffahren. Der Böschungswinkel liegt vorn bei 36 Grad, hinten bei 48 Grad, der Rampenwinkel ist mit 27 Grad angegeben. Für den Antrieb sorgt ein 1,5-Liter-Vierzylinderbenziner mit 102 PS, der den deutlich schwächeren Motor des Vorgängers ersetzt und

an ein manuelles Fünfganggetriebe gekoppelt ist. Optional ist eine Viergangautomatik zu haben. Aufgerüstet hat Suzuki bei den Assistenten. Erstmals bei der japanischen Marke ist im Jimny eine Verkehrszeichenerkennung an Bord, dazu kommen - ebenfalls serienmässig - Notbremsystem, Müdigkeitserkennung, Spurverlassenswarner und Fernlichtautomatik. Die übrige Standardausstattung fällt ähnlich grosszügig aus und umfasst unter anderem Klimaanlage, Tempomat und DAB-Radio.



HOCH- SPANNUNG AM PIKES PEAK INTER- NATIONAL HILL CLIMB 2018

Seit mehr als einhundert Jahren treffen sich im Frühsommer in Colorado unerschrockene Rennfahrer, um sich beim Pikes Peak International Hill Climb zu messen.



Der vom Tal aus so harmlos anmutende Gipfel verlangt Mensch und Maschine alles ab, und selbst mit der besten Technik und dem versiertesten Lenker ist einem der Sieg noch lange nicht sicher. Denn wenn der Berg nicht mitspielt, sich der Gipfel in Nebel hüllt oder plötzlicher Regen oder Schneefall die Strecke unbefahrbar machen, löst sich der Traum vom Titel ganz schnell Luft auf. Für Volkswagen allerdings ging 2018 ein Traum in Erfüllung.

DIE WOLFSBURGER sind ziemlich kurz entschlossen beim Pikes-Peak-Rennen angetreten und wollten nicht weniger als den Rekord für Elektro-Fahrzeuge einstellen. Das ist ihnen mit dem I.D. R und Romain Dumas hinter dem Steuer gelungen – und noch mehr: Der Franzose stellte in dem Allrad-Elektro-Renner eine neue Bestzeit über alle Klassen auf. 7 Minuten und 57,148 Sekunden nachdem Dumas unter Polizei-Sirenen-Geheul – das Reglement schreibt für E-Autos einen mindestens 120 Dezibel lauten Alarm vor, der Murmeltiere und Bären auf der Fahrbahn vertreiben soll – die Lichtschranke beim fliegenden Start durchpfeilt hatte, blieb die Stoppuhr am Gipfel wie-

der stehen. Fast eine Minute früher als bei Rhys Millen, der 2016 die bisherige Pikes-Peak-Bestzeit mit einem Elektro-Rennwagen aufgestellt hatte. Und obwohl die Bedingungen nicht perfekt und die Strasse in mancher Kurve ziemlich feucht war, gelang es dem Franzosen, nicht nur die Pflichtübung E-Rekord mit links zu absolvieren, sondern auch noch eine Kür par excellence hinzu legen. Mit der deklassierte Dumas seinen Landsmann Sébastien Loeb, der 2013 den bis dahin flottesten Hill Climb hingelegt und mit seinem 875 V6-PS starken Peugeot 208 T16 Pikes Peak die knapp 20 Kilometer lange Strecke in 8 Minuten und 13 Sekunden runtergerissen hatte.

DER STARTSCHUSS FÜR DAS PROJEKT fiel bei VW erst im September 2017, aber wer den nur für das Pikes-Peak-Rennen entwickelten VW I.D. R mit der Startnummer 94 vorbeiflitzen sah, dürfte schon kurz nach dem Start keine Zweifel an der Wolfsburger Titelmission gehabt haben: Die 5,20 Meter lange, aber nur 1,20 Meter flache Allrad-Flunder ist einfach nur unfassbar schnell. Und sie krallt sich förmlich in den Asphalt: Die aufwändige Verkleidung und der mächtige Heckspoiler sorgen für ungeahnten Abtrieb. So viel, dass der I.D. R ab Tempo 200 sogar kopfüber an der Deck fahren könnte.

Der Gipfel verlangt Mensch und Maschine alles ab, und selbst mit der besten Technik und dem versiertesten Lenker ist einem der Sieg noch lange nicht sicher.



Richtig beeindruckt von dem Erfolg ist man allerdings, wenn man sich die technischen Daten anschaut: Vergleichsweise geringe 680 PS und 650 Newtonmeter Drehmoment befeuern den mit Fahrer unter 1'100 Kilogramm schweren VW. Was der Renner genau wiegt, bleibt Betriebsgeheimnis, zieht man allerdings das Fliegengewicht Dumas ab wird der Wagen selbst wohl gut eine Tonne haben. Das Gros der Masse dürfte auch beim I.D. R aufs Konto der aus zwei Blöcken bestehende Batterie gehen, zu der sich Ingenieure aber ebenso ausschweigen.

LEDIGLICH, DASS DER AKKU mit 90 kW Ladeleistung in 30 Minuten vollgepumpt ist, lässt sich in Erfahrung bringen; den Strom dafür stellt auf dem Pikes Peak ein Glycerin-Generator bereit, den Volkswagen extra eingeflogen hat. Ansonsten verraten die Techniker nur, dass der gezielt auf das Rennen hin entwickelte Stromspeicher nach dem Hill Climb seine Schuldigkeit getan hat. Kein Wunder: Schliesslich müssen auf der Strecke zum Gipfel 156 Kurven genommen werden, und der Akku muss mehr oder weniger genau so viele Beschleunigungsphasen aushalten. Das jederzeit, also vor allem beim Herausheilen aus der Kehre, Gewehr bei Fuss stehende Drehmoment dürfte übrigens einer der grössten Vorteile des E-Wagens sein.

DASS DEM VW RELATIV WENIG Power reicht, um den Titel einzufahren, liegt allerdings nicht zuletzt auch an der Höhen-Unempfindlichkeit des Elektroautos. Schliesslich startet das Pikes Peak Rennen schon auf 2.862 Metern Höhe, und bis zum Ziel klettern die Fahrer nochmal 1.439 Meter nach oben. Wegen des deutlich geringeren Sauerstoffgehalts in der Luft, der einem Menschen selbst mitunter das Leben schwer macht, kommen herkömmliche Verbrennungsmotoren am 4.300 Meter hohen Gipfel nur noch auf knapp zwei Drittel ihrer ursprünglichen Leistung. Dem E-Motor dagegen macht das nichts aus, er braucht schliesslich keine Frischluft für die Verbrennung.

TROTZDEM: Ohne einen wagemutigen Fahrer hinterm Steuer, der die nichtmal durch eine Leitplanke geschützte Strecke – auf der er übrigens im Vorfeld so gut wie nicht trainieren kann – in halsbrecherischem Tempo nach oben rast, gewinnt man auch mit dem besten Auto keinen Blumentopf. Wie mutig Dumas war, zeigt ein Blick aufs Tempo: Mit mehr als 90 Meilen pro Stunde (144 km/h) Durchschnittsgeschwindigkeit ist Dumas förmlich nach oben geflogen; der Zweitplatzierte kam auf über sieben Meilen pro Stunde weniger, und erreichte „erst“ nach 8 Minuten und 37 Sekunden das Ziel. Erstaunlich schnell hat übrigens auch Sébastien Loeb reagiert: Nur kurz nach dem Rennen forderte er Dumas zur Revanche heraus. ✘



Das Rennen startet schon auf 2.862 Metern Höhe, und bis zum Ziel klettern die Fahrer nochmal 1.439 Meter nach oben.

IN RÜSSELSHEIM GEHTS WIEDER... AUFWÄRTS

Wohl keine Automobilmarke durchläuft derzeit einen so massiven Umbau wie Opel seit der Übernahme durch den französischen PSA-Konzern vergangenes Jahr.

Seit der Trennung von General Motors und Übernahme durch den französischen Autokonzern im vorigen Jahr herrscht geradezu eine befreiende Aufbruchstimmung in Rüsselsheim. Neue Verantwortlichkeiten, neue Plattformen, neue Modelle.

IN RÜSSELSHEIM BLEIBT KEIN STEIN auf dem anderen. Lange war unklar, welche Rolle Opel zukünftig im PSA-Konzern spielen würde. Nun ist klar: Auf Kernkompetenzen der Rüsselsheimer will auch Konzernchef Carlos Tavares nicht verzichten. Bei der Marke mit dem Blitz betreibe man auch in der neuen Konzernstruktur kein „Badge-Engineering“, betonte Opel-Chef Michael Lohscheller. Ein Opel werde also auch weiterhin stets in Rüsselsheim entwickelt und designt. Mehr noch: Mit der Besinnung auf alte Tugenden übernimmt Opel die Entwicklungskompetenz für leichte Nutzfahrzeuge im gesamten PSA-Konzern.



15 KOMPETENZZENTREN hat der Hersteller im Entwicklungszentrum nahe des Frankfurter Flughafens eingerichtet, dazu gehören unter anderem Themen wie die Brennstoffzelle oder das automatisierte Fahren aber auch klassische Opel-Stärken wie Sitze oder autobahngeprüfte Fahrwerke.

Es gilt, viel aufzuräumen und strukturelle Veränderungen auf den Weg zu bringen. Eine der Hauptaufgaben ist es, die technische Basis für zukünftige Modelle zu legen. Bislang jonglierte Opel mit neun Plattformen herum, auf denen 13 Modelle stehen. Man leistete sich zehn Motoren- und zwölf Getriebefamilien, die 47 Kombinationen erlaubten. Logistisch und kostenmässig ein Wahnsinn. Die neue Ausrichtung lautet: Sämtliche Modelle basieren auf nur noch zwei Plattformen. Sie wurden bereits von PSA entwickelt und nennen sich CMP (Compact Modular Platform) und EMP2 (Efficient Modular Platform). Dabei wird CMP für das Kompakt-Segment und EMP2 für die grösseren Klassen genutzt. Zusammen sollen darauf innerhalb der PSA-Gruppe jeweils 13 Modelle entstehen. CMP wiederum erlaubt den Einsatz von herkömmlichen Antrieben, dient aber auch als Träger von elektrischen Varianten.

WIE OPEL DAS VERTRAUEN von PSA-Chef Carlos Tavares in Zukunft umsetzen will? Die Zauberworte heissen Plattform und Skaleneffekte. Alle künftigen Opel-PW bis 2024 sollen auf nur noch zwei statt wie bisher auf neun Plattformen stehen. Dabei kommen die kleinere CMP-Plattform (B- und C-Segment) sowie die EMP2-Plattform (C-Segment und grösser) zum Einsatz. Das spart Kosten und vereinfacht die Fertigung. Letztere kennen Autofahrer beispielsweise vom Grandland X. Auch der neue Combo Life und der künftige Vivaro bauen auf der Plattform auf. Das erste Fahrzeug auf der CMP-Plattform wird der neue Corsa sein, der 2020 auf den Markt kommt – auch als vollelektrische Variante. Zusätzlich startet nächstes Jahr im Werk Eisenach die Produktion des

// Man leistete sich zehn Motoren- und zwölf Getriebefamilien, die 47 Kombinationen erlaubten. **Logistisch und kostenmässig ein Wahnsinn.** //

Grandland X mit Plug-in-Hybrid. Bis 2024 erhalten alle Opel-Modelle mindestens eine elektrifizierte Variante, die ersten vier Modellreihen sollen bis 2020 unter Strom stehen.

DOCH NICHT NUR KONVENTIONELLE Elektroautos stehen auf dem Zettel der Rüsselsheimer, auch das Thema Wasserstoff-Antrieb ist ein zentrales, für das Opel im PSA-Konzern ebenfalls die Entwicklungskompetenz erhält. Hier lassen sich grosse Reichweiten, kurze Tankzeiten und emissionsfreier Elektroantrieb verbinden und damit die Vorteile von konventionellen Verbrennern und batterieelektrischen Elektroautos bündeln.

Also alles gut in Rüsselsheim? „Wir sind uns bewusst, dass noch viel Arbeit vor uns liegt, um Opel wieder nachhaltig profitabel und erfolgreich zu machen“, sagt Michael Lohscheller. Aber Christian Müller fügt an: „Paris ist uns jetzt schon näher als Detroit – ganz abseits der Geografie“. ✖

// DER KANN SOGAR KAFFEE MACHEN!

Mitsubishi Outlander PHEV



Nein, das ist nicht der „alte“ sondern der neue Mitsubishi Outlander PHEV; besser gesagt der Erstgeborene der neuen Plug-in Hybrid-Technologie von Mitsubishi. Während äusserlich bis auf überarbeitete Details wie Frontgrill, Stossfänger, Leuchtgrafik, Heckspoiler und 18-Zoll-Felgen alles beim alten bleibt, ist unter der Karosserie fast alles neu. Das kennt man sonst nur von Klassikern wie der Mercedes G-Klasse oder dem Jeep Wrangler.



// **WARUM:** Weil der Outlander eine interessante Technik bietet
 // **WARUM NICHT:** Weil der Antriebsstrang gewöhnungsbedürftig ist
 // **WAS SONST:** Hybridantriebe findet man derzeit nur bei Lexus NX oder Volvo XC 60, die sind jedoch weiter oben positioniert.

// **TECHNISCHE DATEN**
 Mittelklasse-SUV, Länge: **4,70 Meter**, Breite: **1,80 Meter**, Höhe: **1,71 Meter**, Radstand: **2,67 Meter**, Kofferraumvolumen: **453–1584 Liter**.
 // **MOTOR:** 2,4-Liter grosser Vierzylinder-Benziner mit Atkinson-Betriebsmodus, **99 kW/135 PS**, maximales Drehmoment: **211 Nm** bei 4.500 U/min, eine Übersetzungsstufe, 2x Elektromotor mit **60 kW/82 PS** respektive 70 kW/95 PS, 0–100 km/h: **10,5 s**, Vmax: **170 km/h**, Durchschnittsverbrauch: **2,0 l/100 km** (WLTP), CO₂-Ausstoss: **45 g/km**, Abgasnorm: Euro 6, Effizienzklasse: A+, Preis: **ab 39'900 Franken**.

Unter der Haube steckt das "New". Im Modelljahr 2019 kommt der neue Plug-in Hybrid-Antriebsstrang "2.0" zum Einsatz. So wird neu ein 2.4l Atkinson-Benzinmotor verbaut, der die Generatorleistung um 10% erhöht. Der elektrische Heckmotor leistet fortan 95 kW und die Fahrbatterie-Kapazität (für den Antrieb) konnte um 10% bzw. die Batterie-Leistung (Speicherbatterie) gar um 15% gesteigert werden. Das stufenlose Getriebe wird ausserdem um zwei Fahrprogramme (SPORT, SNOW) erweitert. PS: Das Sportprogramm stammt aus dem Mitsubishi Lancer Evolution. Es stecken also nicht nur viele Jahre Plug-in Hybrid-Erfahrung sondern auch gute Rallye-Gene darin.

AUSSERDEM WURDE das Fahrzeug überarbeitet – für manch ein Testfahrer fast zu sänftig. Aber zum Rasen ist der Outlander sowieso

nicht gemacht, selbst wenn die beiden Elektromotoren das rund 1800 kg schwere Gefährt leichtfüssig vorwärtstreiben und die Familie in die Sitze drückt, wenn über den Pass ein holländisches Wohnmobil überholt werden muss. Schon klar, das drückt auf die Batterieleistung. Rein elektrisch fährt der Mitsubishi Outlander PHEV im Durchschnitt rund 45 Kilometer weit. Für die meisten täglichen Fahrten also ausreichend. So kann es allerdings sein, dass man wochenlang ohne Motor fährt. Nach 90 Tagen Nichtbrauchen schaltet sich der Benzinmotor automatisch ein, sodass es zu keinen Standschäden kommt.

ABER DIESES AUTO nur als Elektrofahrzeug zu brauchen, ist nicht Konzept der Sache. Der neue Mitsubishi Outlander PHEV kann nämlich mehr als andere E-Autos. Der Outlander ist auch ein Generator. So kann man zum Beispiel mit dem Allrad problemlos auf eine

Alp fahren. Danach liefert die 230V Outdoor-Steckdose den Strom für eine ganze Party: sowohl für die Musikanlage, als auch die Lichterkette, den Elektrogrill, inklusive Kühlschrank und Kaffeemaschine. Oder dramatischer formuliert: Die Energiekapazität des Fahrzeugs reicht aus, um bei voll geladener Batterie und vollem Kraftstofftank einen durchschnittlichen Haushalt maximal zehn Tage lang mit Strom zu versorgen. Das ist einzigartig und kann grade in Ländern, in denen es oft zu Naturkatastrophen kommt, Leben retten.

MIT DER ELEKTRIFIZIERUNGSWELLE wurde auch eine neue Art von Autofahrer geboren: TechNerds, die eine steile Freude daran haben, mehr als bloss Gas zu geben. Sie wollen mit ihrem intelligenten Auto intelligente Dinge tun, wie durch Bremsen Energie gewinnen. Weitere Stromgewinnungsmöglichkeit beim Outlander

ist die Rekuperation, also Technologie, welche die Ausroll-Energie des Autos nutzt. Via Paddles stellt man die verschiedenen Rekuperationsstufen ein. Rekuperieren statt schalten – quasi. Man erwischt sich dabei, wie man versucht möglichst ohne Fussbremse auszukommen und die Ausrollenergie via Paddles so zu steuern, dass möglichst viel Strom generiert wird. Könnte Sheldon Cooper* Auto fahren, würde er den Mitsubishi Outlander PHEV fahren. Beliebt ist der Outlander nicht nur bei Wissenschaftler sondern vor allem auch bei Handwerkern, welche die Vorteile des mobilen Generators für ihre Elektrogeräte zu schätzen wissen. Das Platzangebot und die Robustheit des Outlanders sprechen ebenfalls für den Einsatz jenseits des Boulevards.

SEIT DER EINFÜHRUNG der ersten Generation des Outlander PHEV vor fünf Jahren wurden

Die Sache mit dem Kaffee rettet Leben, denn der Mitsubishi Outlander PHEV ist ein kleines Kraftwerk.

weltweit bereits über 150'000 Stück verkauft. Das macht den Outlander bestverkauften SUV mit Plug-in Hybrid-Technologie und Marktführer in einem "noch" Nischenmarkt. In der Schweiz kommt der Mitsubishi im Oktober 2018 auf den Markt. Die 4WD-Basis-Version gibt's bereits schon unter 40'000 Franken. ✨

*Der schrulliger Wissenschaftler in der Sitcom "The Big Bang Theory".

Ssangyong Rexton
// DER KOREANISCHE
SUMO-RINGER DER
EXTRAKLASSE





// **WARUM:** gutes Preis-Leistungsverhältnis und ein echtes Arbeitstier
 // **WARUM NICHT:** es steht lediglich ein Motor zur Wahl
 // **WAS SONST:** Land Rover Discovery, Hyundai Santa Fe

// **TECHNISCHE DATEN**
 Viertüriges, fünf- oder siebensitziges SUV mit Allradantrieb, Länge: **4,85 Meter**, Breite: **1,96 Meter**, Höhe: **1,83 Meter** (mit Dachreling), Radstand: **2,87 Meter**, Kofferraumvolumen: **820–1977 Liter**.
 // **MOTOR:** 2,2-Liter-Vierzylinder-Diesel, Sechsgang-Schaltgetriebe, **133 kW/181 PS** bei 4000 U/min, maximales Drehmoment: **420 Nm** bei 1600 U/min, Vmax: **185 km/h**, Durchschnittsverbrauch: **8,0 l/100km**, CO₂-Ausstoss: **211 g/km**, Abgasnorm: Euro 6, Effizienzklasse D, Preis: ab 35'990 Franken (Crystal), Testfahrzeug: 7-Gang-Automat, 7-Sitzer: **55'090** Franken (Saphire)

Wer schwere Anhängerlast (bis 3,5 Tonnen) transportieren will, muss eine Zugmaschine mit solch wuchtigen Dimensionen haben. Beim Ssangyong Rexton wird das Müssen aber auch zum Wollen. Ganz im Sinn von: Nur, weil man damit einen ganzen Pferdestall ziehen kann, darf man es trotzdem ein bisschen schön haben im Sattel! Und selbst für den, der keine Pferde besitzt, könnte der grösste Ssangyong das passende Auto sein. Vorausgesetzt, er hat einen Stall voll Kinder: Der Rexton ist nämlich auch als Sieben-Sitzer erhältlich.

DIMENSIONEN DER anderen Art. Zweifelsfrei: Dieses Auto ist mit einer Gesamtlänge von 4850 mm und einer Breite von 1960 mm nicht gebaut für den ökologischen City-Sprint zum Bio-Markt in der Altstadt. Ausser man hat einen Marktstand dort. Denn der Koffer-

raum des Ssangyong Rexton fasst in der Fünf-Sitzer-Version bis zu 1977 (!) Liter. Der Rexton vermag zusätzlich eine Anhängerlast von 3500 kg zu ziehen. Dank des zuschaltbaren Vierrad-Antriebs lässt sich dieses Gewicht auch sicher und stabil auf oder neben die Strasse bringen.

KEINE FRAGE: Zum High-End Schleppen ist der Rexton gemacht! Dabei genügen ihm in der 2,2 Liter-Diesel-Version 181 PS. Beim Benziner sind es 225 PS, die das rund 2800 kg schwere Teil vorwärts treiben. Dabei fährt sich der Ssangyong Rexton so leicht und easy wie ein Kleinwagen. Auch der Verbrauch hält sich in Grenzen, wenn man ihn nicht an seine Grenzen bringt.

ZWAR IST MAN sich auf unseren engen Strassen stets den Dimensionen bewusst, welche dieses SUV hat. Doch kleine elektronische Sys-

teme helfen diesen Kreuzer auch durch schwerste Gewässer zu navigieren. Dank der 360° Anzeige (vier Aussenkameras) und Piepsern aller Art (ARP, ESS, BAS und HSA*) sind sogar City-Parkhäuser zu meistern.

ES GEHT NOCH SICHERER... Und wem diese aktiven Fahrhilfen immer noch nicht genügend Schutz bieten: Der Rexton kann man mit bis zu neun Airbags haben; dazu gehören u.a. Knieairbag für den Fahrer und Seitenairbags in der zweiten Sitzreihe. Apropos Sitze: Die Sitzheizung hinten gehört ebenso zur Serienausstattung wie die Sitzkühlung vorne.

BEIM DESIGN für den Rexton hat sich der viertgrösste Autobauer Südkoreas grosse Mühe gegeben. Die Designlinien über den Kotflügel sowie die dynamische Frontpartie wirken selbstbewusst, auch wenn diese den eh schon riesigen

Mocken zusätzlich künstlich vergrössern. Stylisher Hingucker im Cockpit: Das gesteppte Kunstleder in der Saphire-Version sieht sehr schick aus – sowohl an den Sitzen wie auch als Cockpit-Interieur.

DAS MULTIMEDIASYSTEM des Rexton unterstützt Apple CarPlay sowie Google Android Auto und verfügt über einen 9,2" grossen Touchscreen. Zusätzlich informiert ein hochauflösendes 7-Zoll-Center-Cluster-Display über Assistenzsysteme, Navigationsanweisungen oder Daten des Bordcomputers.

EIN MAGISCHER TRICK zum Schluss: Die Heckklappe öffnet sich automatisch, wenn man mit dem Smart-Key in der Tasche drei Sekunden lang im Heckbereich des Fahrzeuges steht. Damit wird jeder Sechs-Kinder-Daddy zum Magier des Monats. ✨

FAZIT: Wenn nicht Status sondern Preis-Leistung im Vordergrund stehen und ein echtes 4x4-Arbeitstier mit 3.5 Tonnen Zugkraft gebraucht wird, sollte man den grossen Koreaner unbedingt in die engere Auswahl aufnehmen.

// HART IM NEHMEN



NISSAN NAVARA AT32



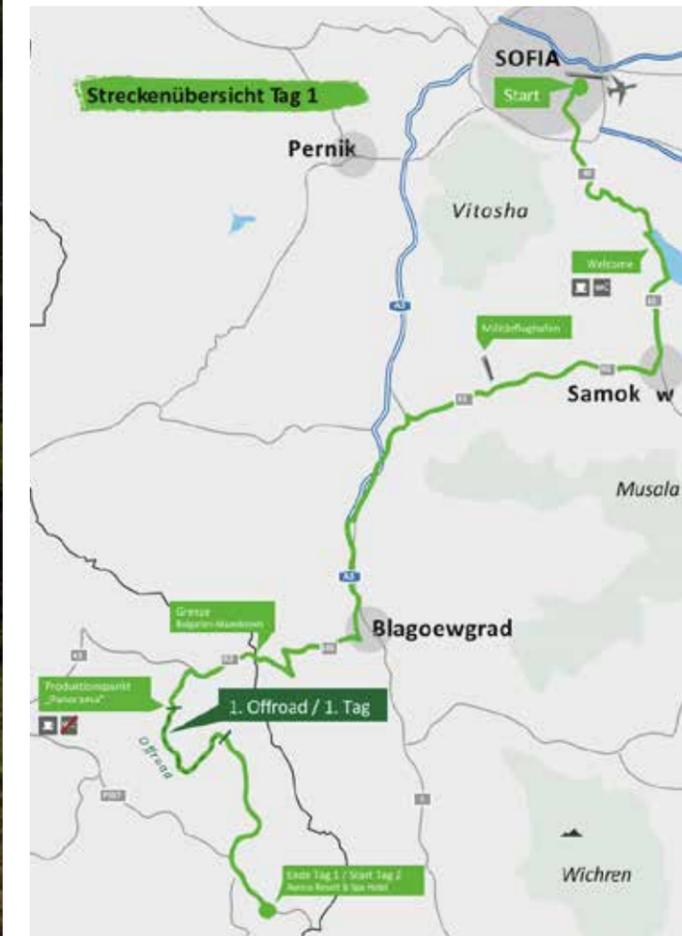
Ein Nissan Navara ist bereits ab Werk ein sehr robust gemachter Geländegänger. Doch es gibt immer irgendwo Optimierungspotenzial, wie ein von Artic Trucks umgebautes Sondermodell des Pick-ups zeigt.

Artic Trucks ist ein ursprünglich aus Island stammender Umbauspezialist, der die Offroadkapazitäten mit gezielten Modifikationen deutlich erweitert. Basis des Sondermodells ist der Navara mit dem 190 PS starken 2,3-Liter-Dieselmotor in Kombination mit Siebengang-Automatik in der Topausstattung Tekna. Diese bietet unter anderem Zwei-Zonen-Klimaautomatik, Ledersitze oder Navigation. Zusätzlich sind eine Anhängerkupplung sowie eine Differenzialsperre für hinten an Bord. Artic Trucks steuert Unterfahrschutz, Seitenschweller anstelle der Trittbretter, breite 32-Zoll-Reifen auf schwarzen 17-Zoll-Felgen sowie ein Bilstein-Fahrwerk bei. Letzteres erhöht die Bodenfreiheit auf über 24 Zentimeter. Wer einen Navara AT32 haben will, muss rund 48'000 Franken an Nissan sowie weitere 6'420 Euro an Artic Trucks für den Umbau überweisen. ✖

SKODA EURO TREK 2018



Der Skoda Eurotrek ist eine Serie von Offroad-Touren durch die Weiten Osteuropas. Wir waren 2015 bereits auf der ersten Tour von Belgrad durch die Karpaten nach Sibiu dabei und umso grösser war unsere Vorfreude auf diesen aussergewöhnlichen Trip.



A

ussergewöhnlich auch, weil sich die westlichen Selbstfahrertouristen auf den Balkan-Touren meist mit schwerem Gerät bis an die Zähne bewaffnen: 3 Winden, 18 Sperren und so viele Sandbleche, das die für eine ganze Brücke über den Vierwaldstätter See reichen würden. Irgendwie kann man es ja auch übertreiben. Eine lustige Begegnung der dritten Art hatten wir nämlich auf unserer ersten Tour, als wir damals mit dem AT-bereiften Skoda Yeti auf einer ordentlich anspruchsvollen Offroadpiste unterwegs waren und plötzlich von einem alten Dacia mit 9-köpfiger Grossfamilie und 3 Ster karpatischem Fichtenholz im Kofferraum überholt wurden. Wir sind also gespannt auf das was uns erwartet. In diesem Jahr führt die 800 Kilometer lange Route von der bulgarischen Hauptstadt Sofia ins benachbarte Mazedonien, wo sie in der dortigen Hauptstadt Skopje endet und es nach drei Tagen heissen wird: Doviduvanye!

// 800 Kilometer von Sofia nach Skopje: **dazwischen ein wunderschönes Mazedonien mit unglaublich gastfreundlichen Menschen.** //





WIR FLIEGEN ÜBER MÜNCHEN nach Sofia, wo wir unseren Skoda Kodiaq Scout in Empfang nehmen. Lediglich ein Dachträger mit fest verzurtem Ersatzrad und eine etwas auffällige Beklebung heben uns vom Kodiaq aus dem Showroom ab. Sofia liegt gut geschützt in einem grossen Tal zwischen dem Vitoša-, dem Ljulin- und dem Losen-Gebirge. Konstantin der Grosse soll einmal voller Entzücken ausgerufen haben, „Seridika, das ist mein Rom“. Die bewegte Geschichte von Sofia, die als eine der ältesten Städte Europas gilt, begegnet einem überall. Man trifft auf Relikte aus römischer Zeit, z. B. die Rotunda des heiligen Georg aus dem 4. Jh. direkt im Hof des Hotels Sheraton oder die prachtvolle Alexander-Newski-Kathedrale, die zugleich das Wahrzeichen Sofias bildet. Heute ist Sofia mit seinen 1,2 Mio. Einwohnern eine aufstrebende Metropole mit hohem Lebensstandard.

Von Sofia aus geht es dann über die Landstrassen, vorbei an atemberaubenden Seenlandschaften und

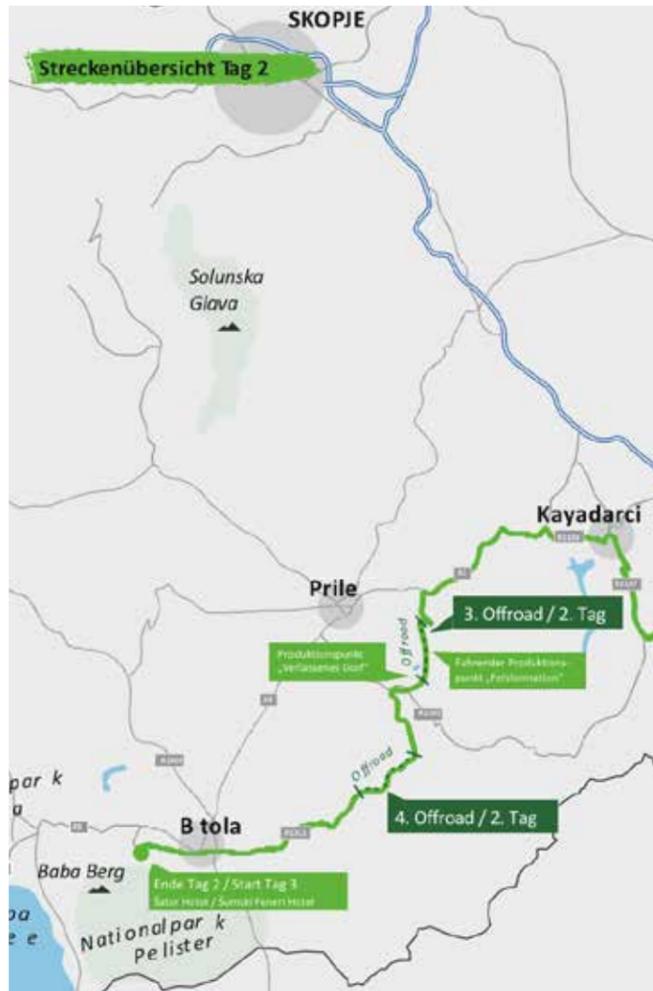
durch dunkle, dichte Wälder. Vor den südlichen Toren Sofias liegt die Wiege des bulgarischen Tourismus, das Vitoša-Gebirge. Steinerner Moränen, zahlreiche Quellen, ein dichtes Netz an gemütlichen Hütten und die atemberaubende Panoramansicht machen die Region nicht nur für die Hauptstädter, sondern auch für zahlreiche Wanderer und Touristen zu einem beliebten Ausflugsziel.

DER 190 DIESEL-PS STARKE Skoda Kodiaq Scout macht sich gut auf der weiten Reise. Das offenporige Holz strahlt jene Gediegenheit aus, die auch das Fahrwerk unterstützt, wenn das SUV mit sanftem Nachschwung über die frischen Verwerfungen der bulgarischen Überlandverbindungen rauscht. Ob einem die Alu-Akzentteile aussen nun gefallen oder nicht – der Unterfahrschutz jedenfalls ist ziemlich empfehlenswert, wenn man den Asphalt verlässt und über lose Steinpisten kraxelt. Wir passieren die bulgarische Stadt Dupniza (31'000 Einwohner), um

// Vor dem Grenzposten steigt die Spannung – immerhin reisen wir in ein Nicht-EU-Mitgliedsland mit einer **ausgeprägten sozialistisch-kommunistischen Vergangenheit ein.** //

von dort aus über den Maleševo-Grenzberg Mazedonien anzusteuern. Vor dem Grenzposten steigt die Spannung – immerhin reisen wir in ein Nicht-EU-Mitgliedsland mit einer ausgeprägten sozialistisch-kommunistischen Vergangenheit ein. Auch wenn es oft anders bekundet wird, scheinen die Zöllner gedanklich längst im Westen angekommen zu sein. Ein formaler Blick auf den Ausweis und die Fahrzeugpapiere reicht, der Mann in Uniform winkt durch. Die vermutete Kontrolle des Innen- oder gar Kofferraum bleibt aus, binnen weniger Minuten ist man also angekommen in Mazedonien.

Die heutige Republik Mazedonien ist noch sehr jung. Sie entstand 1991 mit dem Zerfall des ehemaligen Jugoslawiens, als sich die bis dato jugoslawische Teilrepublik Mazedonien für unabhängig erklärte. Der wohl wichtigste Aspekt bei der Gründung des Staates war und ist die Tatsache, dass die historische wie geographische Region Mazedonien flächenmässig mehr um-



fasst als die Republik Mazedonien. Dies gibt immer wieder Anlass zu Streitereien, da Nachbarländer wie Griechenland und Bulgarien sich ebenfalls in der Tradition eines historischen Mazedonien sehen, und ihrerseits Gebiete desselben Namens haben. Wenige Tage vor unserer Einreise hat Mazedonien eine wichtige Hürde im Namensstreit mit Griechenland genommen. Damit ist auch die Hoffnung auf einen EU-Beitritt in absehbarer Zeit verbunden.

DIE PURE EINSAMKEIT der Bergwelten Mazedoniens: So fühlt es sich an, wenn man vor den Gebirgsmassiven des mittleren Vardar-Gebietes steht. Hier trifft man auf den massiven Mokra-Berg mit den Teilgebieten Goleschnica und Jakupica, die Berge Babuna und Dren im Westen, Kozuf im Süden, die Konecka und Gradischtanska-Berge im Osten. Die Konecka-Berge zählen zu den wichtigsten Berglandschaften in Mazedonien. Eine kleine Gnadenfrist bekommt unser Kodiahq noch, denn bevor es über Schlagloch-Passagen in das 7'000-Seelen-Örtchen Berovo geht, muss er sich erst über zwar enge, aber gut fahrbare Asphaltwege in eine ordentliche Höhenlage schrauben, wo er seine Zugkraft von 400 Nm ausspielen kann. Und dann wird es ziemlich ernst. Schlammige Strecken mit Löchern, Steinen und grossen Quersperren erlauben oft kaum mehr als Schrittgeschwindigkeit. Manchmal federt der Kodiahq bis zum Anschlag ein und man ist froh, wenigstens eine elektronische Quersperre zu haben, wenn



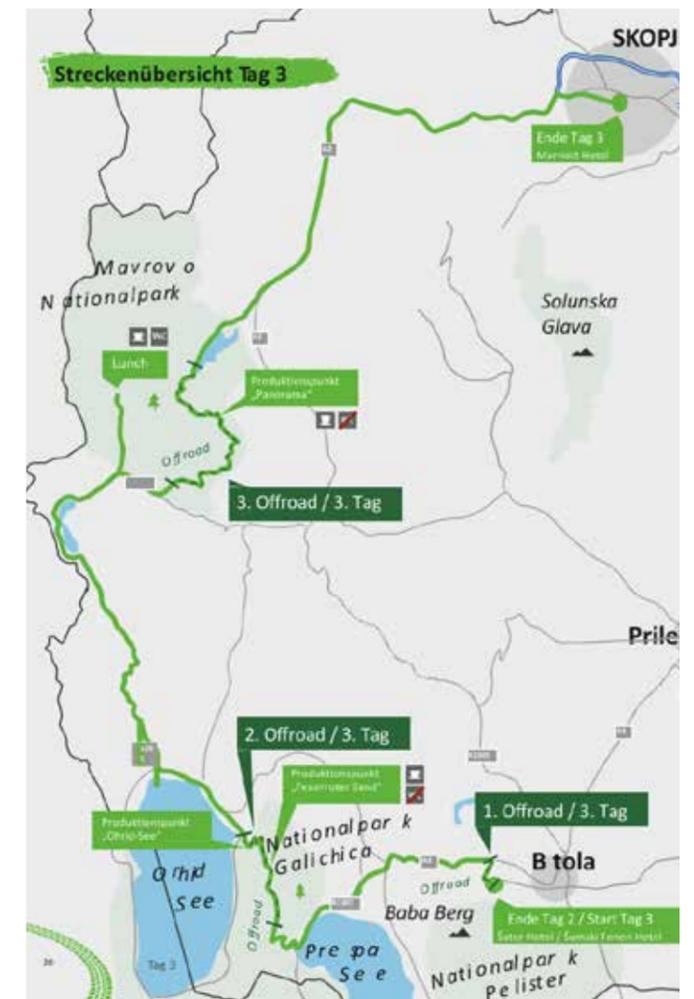
Skoda lässt den Bären in Mazedonien von der Leine. Hier darf man noch ungestört Offroad fahren, selbst in den Nationalparks, so lange man sich an ein paar einfache Regeln hält.



ein Rad in der Luft hängt. Die regelt zwar lediglich per Bremsengriff, aber doch effektiv. Eine harte Währung im Gelände sind grosse Böschungswinkel (19.1 Grad vorne und 15.7 Grad hinten) und Bodenfreiheit (194 mm). Damit keine Missverständnisse entstehen: Um wirklich unwegsames Terrain zu bezwingen, fehlt es dem Kodiaq natürlich an Rüstzeug, aber er schafft Wege, vor denen ein konventioneller PW längst kapituliert.

MAZEDONIEN BESTEHT zu rund 80 Prozent aus bergigen Landschaften. Im Osten gleichen die Berge sanften Hügeln, im Westen, Südwesten und Süden ist das kleine Land geprägt von hohen Gebirgszügen mit zahlreichen steilen Berggipfeln über 2'000 Meter Höhe. Der Golem Korab ist der höchste Berg Mazedoniens, dessen 2'764 Meter hohe Spitze die Grenze zu Albanien markiert. Von Berovo aus geht es weiter über abenteuerliche Routen durch das Tikveštal, wo wir die 40'000-Einwohner-Stadt Kavadarci erreichen. Sie ist die Weinhauptstadt und umgeben von Weinbergen sowie der Sitz des grössten Weinproduzenten des Landes, des Tikveš-Weinguts. Das Traditionsunternehmen keltert seit 1885 bis zu 25 Rebsorten, von denen der Vranec besonders bekannt und beliebt ist. Der perfekte Ort, an dem Mensch und Maschine ein bisschen Rast machen können. Viel Zeit bleibt allerdings nicht und leider muss auch die Weindegustation bis zum Abend warten. Der Konvoi setzt sich wieder in Bewegung, passiert zunächst erholsame Landstrassen, bevor es allmählich wieder ordentlich zur Sache geht.





Langsam, aber sicher schlängelt sich der 190 PS-Scout wieder in Höhenlage – vorbei an duftenden Lavendel-Feldern mit der Aussicht auf herrliche Seen. Wir passieren Dunje, das einst ein reiches Dorf mit wohlhabenden Landwirten war. Heute ist es fast komplett verlassen. Häuser, die mehr und mehr von der Natur zurückerobert werden, lassen nur noch erahnen, welcher prächtiger Anblick uns damals in diesem Dorf erwartet hätte. So eigenartig es in solch einem kleinen Land wie Mazedonien auch scheint, die ländlichen Gemeinden sterben immer mehr aus. Die weitverbreitete Abwanderung, als Folge der erschwerten Lebensumstände auf dem Land, begann schon vor über 50 Jahren, ihre Konsequenz wird nun mehr und

mehr sichtbar. Wer nicht komplett auswanderte, zog in die grossen Städte, vor allem in die Hauptstadt nach Skopje. Zahlen des Statistischen Amtes Mazedoniens belegen, dass von 458 Dörfern über hundert Dörfer nicht mehr als zehn Einwohner haben. 147 Dörfer sind schon komplett verlassen. Nach über 300 Kilometern erreicht der 4x4-Konvoi, eine mit 80'000 Einwohnern florierende und lebendige Stadt.

AM 3. TAG MUSS SICH der grosse Skoda noch einmal beweisen. Unsere Route führt am letzten Tag des EuroTrek durch die Nationalparks Mazedoniens. Wie ein Pfadfinder kraxelt unser Kodiaq Scout durch den ältesten Nationalpark „Pelister“, 1948 gegrün-

det, umfasst er 171 km² des Landes. Das mit Quarz gefüllte Baba-Massiv hat 8 Gipfel über 2'000 m und wird mit dem 2'601 Meter hohen Berg gekrönt, der dem Park seinen Namen gab. Zwei Gletscherseen, bekannt als „Die Augen des Pelister“, liegen auf 900 und 700 Metern Höhe. Die Besteigung des Pelister mit seinen Seen ist eine der grössten Wanderattraktionen des Parks. Unter den 88 Baumarten des Pelister Nationalparks findet sich auch die seltene fünfblättrige Molika-Kiefer. Der Park beherbergt unter anderem auch endemische Pelagonien-Forellen, Hirsche, Wölfe, Gämsen, Wildschweine, Bären und Adler. Er verfügt über ausgezeichnete Gasthäuser und ist nur 30 Autominuten vom historischen Bitola entfernt. Mit

seiner frischen Bergluft und guten Tageswanderungen ist der Park ein beliebter Zwischenstopp.

KAUM ZU GLAUBEN ÜBRIGENS, dass einige der schwergängigen Pisten sogar als kleine Nebenstrecke auf der Navi-Karte auftauchen – ganz so, als könnte man sie normal befahren. Wir halten immer mal wieder nach dem rumänischen Dacia Ausschau, aber diesmal bleibt uns diese Schmach Gott sei dank erspart. Mazedoniens atemberaubende Landschaft ist auf dem Balkan ein echter Geheimtipp für Naturliebhaber. Wir fahren weiter in den Nationalpark Galičica. Er umfasst weite Teile des Galičica-Gebirges zwischen dem Ohridsee und dem Prespaee und verläuft

// Mazedonien, danke für deine **unglaubliche Gastfreundschaft**, wir kommen wieder. //

im Süden bis zur albanischen Grenze. Der Ohridsee, der zu den ältesten Seen der Welt gehört, betört vor allem durch sein kristallklares Wasser. Er ist 300 Meter tief und beherbergt Lebensformen, die anderswo schon lange ausgestorben sind und steht deshalb unter dem Schutz der UNESCO.

DER GALIČICA-NATIONALPARK teilt sich in drei Zonen. Streng geschützte Biotop mit einzigartigen und gefährdeten Tier- und Pflanzenarten sind für Besucher nicht zugänglich. Die Gebiete um den Ohrid- und Prespasee sind eingeschränkt für saisonalen Tourismus nutzbar. Um die Nationalparks Galičica und Pelister zu befahren, bedarf es keiner Genehmigung – ausser, man ist im Konvoi unterwegs. Wer also etwas Abenteuerurlaub braucht, ist hier an der richtigen Stelle. Nach einigen Zwangspausen, bedingt durch Reifenpannen (unser Konvoi mit 10 Kodias hatte insgesamt 15 Plattfüsse) erreicht der Kodiaq schliesslich die mazedonische Hauptstadt Skopje. Wie üblich auf solchen Offroad-Touren wird am Ende gefeiert, dass Mensch und Maschinen alle ohne grösseren Schaden heil ins Ziel gekommen sind. Welch schöneren Ort gäbe es dafür, als das älteste traditionelle Haus (1836 erbaut) in Mazedonien, das heute noch in Betrieb ist. Der nationale Reichtum und die Geschichte des „Old City House“ spiegeln sich hier in ihrer vollen Pracht wieder. Aus Holz und Stein gebaut, mit originalen geschnitzten Decken, war dieses Haus die Heimat von sechs Generationen der Familie Jovanovich. Heute ist es ein grosses Restaurant mit nationaltypischer Küche und exzellentem, warmem und vor allem traditionellen mazedonischen Ambiente. Mazedonien, danke für deine unglaubliche Gastfreundschaft, wir kommen wieder. ✨



MODERNSTE ALLRADTECHNIK

Alle aktuellen 4x4-Modelle der Marke verfügen über modernste Allradtechnik auf Basis einer elektronisch geregelten Lamellenkupplung der neuesten Generation. Das Allradsystem arbeitet elektronisch gesteuert, präzise und schnell. Das Steuergerät errechnet permanent die ideale Kraftverteilung zwischen Vorder- und Hinterachse. Der Traktionsverlust ist infolge der vom Fahrzustand abhängigen Vorsteuerung fast ausgeschlossen. Im Schubtrieb oder bei geringerer Last erfolgt der Antrieb verbrauchsschonend über die Vorderachse.

Die Lamellenkupplung ist an der Hinterachse angeordnet, zusammen mit dem Festrad und dem Hinterachsdifferenzial. Das System reagiert für die Insassen kaum spürbar innerhalb von Millisekunden und spricht damit trotz vereinfachtem Aufbau ebenso schnell an wie die Getriebe der Vorgängergeneration des Systems.

Technisches Detail: Die aktuelle, fünfte Generation der Lamellenkupplung benötigt keinen Drucktank und kein Steuerventil mehr. Durch die geringere minimale Ölmenge ist die Kupplung insgesamt kompakter und im Vergleich zur vorherigen Generation um 1,4 kg leichter.

✖ AUTOGRAMM

Kamera **Canon EOS-1D X**
Linse **Sigma EF 12–24 mm f/4.5–5.6
EX DG Aspherical HSM**
Aktuell **24 mm**
Verschlusszeit **1/125 s**
Brennweite **f 11**
ISO **800**

Yeeehaaa...

Der perfekte Moment: ein Jeep, ein grosses Schlammloch und der Fotograf steht direkt daneben. Der Job des Fahrers: möglichst spektakulär und mit viel Getöse durch das Loch zu brettern. Okay, vielleicht wäre es schlau gewesen, wenigstens das Verdeck

vorher zu schliessen. Egal. Der Job des Fotografen ist, diesen perfekten Moment einzufangen. Das Bild sollte dynamisch aber auch scharf sein. Am Ende ist es ein Spiel mit Verschlusszeit und Blende. Und die Hoffnung, dass wenigstens die Linse vom Dreck verschont bleibt.



Wir suchen spannende Overlander-Stories!

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



Demnächst...

Keine andere klassische Premiummarke lehnt sich derzeit in Sachen E-Mobility so weit aus dem Fenster wie Volvo und geht die Elektrifizierung so konsequent an.

IMPRESSUM

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



Herausgeber
4x4 Schweiz AG
Hegibachstrasse 36
8032 Zürich

Chefredaktion:
Sascha Knauer

Art-Direction:
Vesa Eskola

Mitarbeiter dieser Ausgabe:
Sascha Knauer, Vesa Eskola,
Martin Schmitt, Jürg Zentner,
u.v.m.

E-Mail Redaktion
redaktion@4x4schweiz.ch

Anzeigen/Mediadaten
booking@4x4schweiz.ch

Marktplatz
marktplatz@4x4schweiz.ch

Erscheinungsweise
12-mal jährlich

Für unverlangt eingesandte
Manuskripte und Bilder wird
keine Haftung übernommen.



4x4switzerland

Profil bearbeiten ⚙️

364 Beiträge 13,4k Abonnenten 1.373 abonniert

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

BEITRÄGE IGTV GESPEICHERT

