

OFF-ROAD

Das ultimative Magazin für die Freiheit auf Rädern



MOPAR Jeep Trailcat

DIE URGEWALT

10/16



GEPIIMPT HOCH 3

FORD RANGER
MITSUBISHI L200
NISSAN NAVARA

KOMPAKT-TEST



MERCEDES GLS 500

FAHRBERICHT



INFINITI QX30

Hochglanz-Japanner

+116 SEITEN
JEEP-SPEZIAL

2 HEFTE
1 PREIS



TOYOTA 4RUNNER

WILD-WEST-TRIP

SERVICE



RZR-RETTUNG!

OFF-ROAD

SZENE

»» GORM 24-H-HÖLLE
»» SILK WAY RALLY

REPORTAGE WRC



VOLLGAS
DURCH FINNLAND



10



Wo ein Unimog ist, ist auch ein Weg.

Mercedes-Benz Classic gratuliert dem Allesköninger zum 70-jährigen Jubiläum.

Mercedes-Benz
Das Beste oder nichts.





12 24



16 22

ALLE OFFROADER in dieser Ausgabe

Audi SQ5 TDI+	22
Ford Ranger 2.2 TDCi	24
Infiniti QX30	16
Jeep Wrangler Trailcat	12
Mercedes GLS 500	21
Mitsubishi L200 2.4 DI-D+	24
Nissan Navara 2.3 dCi	24
Toyota 4Runner	76
Toyota Hilux 3.0 D4-D	34
SsangYong Korando e-XDi220	30
Suzuki Vitara S	32
Volkswagen T5 California 4Motion	52
Volkswagen Tiguan R-Line	20
Volkswagen Touareg	46



Report: WRC

38



68

Großes Finale

Das diesjährige 24-Stunden-Rennen der German Offroad Masters Serie (GORM) war an Spannung kaum zu überbieten. Bis zur letzten Runde trennten die beiden schnellsten SSV nur wenige Sekunden!

TEST UND TECHNIK

OFF ROAD-Auftakt	Jeep Wrangler Trailcat	12
Aus noblem Hause	Fahrbericht: Infiniti QX30	16
240 Argumente	Fahrbericht: VW Tiguan R-Line	20
Die Leitfigur	Kompakttest: Mercedes GLS 500	21
Zum Abschied ein lautes Grummeln	Test: Audi SQ5 TDI Plus	22
Alles dran!		
Tuning-Report:	Ford Ranger 2.2 TDCi, Mitsubishi L200 2.4 DI-D+, Nissan Navara 2.3 dCi	24
Mehr Hub	Kompakttest: SsangYong Korando e-XDi220	30
Mit dem großen Namen	Dauertest: Suzuki Vitara S	32
Ohne Fehl und Tadel	Dauertest-Abschluss: Toyota Hilux 3.0 D4-D	34

REPORTAGE

Absolute Lufthoheit	Report: World Rallye Championship	38
Weltrekord, die Vierte	Reportage: Magadan - Lisbon	46

SERVICE

Sommer der Neuheiten	Service: Neue SUV-Reifen	10
Auf Schleichfahrt	OFF ROAD-Projekt: Polaris RZR	42

SPORT & SZENE

Spannung im Staub	GORM 24-h-Rennen	68
Die bessere Dakar	Silk Way Rally 2016	72

REISE

Der Mythos lebt	Reise: Wilder Westen	76
-----------------	----------------------	----

RUBRIKEN

Editorial	4
Leserbriefe	5
News	6
Technik von morgen	8
Leserauto: Volkswagen T5 California 4Motion	52
Leserberatung	54
Termine	56
Börse	58
Impressum / Vorschau / Kolumne	82

ALLE SUV-NEUHEITEN
IM DETAIL:
Motoren
Ausstattungen
Preise

PROFI-CHECK:
Praxistests
Vergleichstests
Betriebskosten-
vergleich
Servicethemen

FASZINATION SUV:
Reiseberichte
Reportagen



Auch im Abo



Jetzt digital lesen



Bestellbar auf
www.off-road.de



Cornelia Czerny, Herausgeberin

Liebe Offroader,

Im August hat als letztes Bundesland auch Bayern seine Schulkinder endlich in die Sommerferien entlassen. Weil dadurch einige unserer Kollegen in den Familienurlaub verschwanden, war unsere Redaktion zeitweise ziemlich verwaist. Die verbliebenen legten sich aber umso stärker ins Zeug, um Ihnen dennoch eine informationsreiche und unterhaltsame Sommerausgabe präsentieren zu können. So entführt Sie zum Beispiel Julian Hoffmann an geschichtsträchtige Plätze des Wilden Westens – zwischen Dallas und dem legendären Las Vegas.

REKORDFAHRT IM TOUAREG

Für unseren Rekordfahrer Rainer Zietlow freilich wäre diese Reise bestenfalls ein kurzer Wochenendtrip. Er und sein Team fühlten sich zu Höherem berufen. Sie starteten ihr diesjähriges Rekordvorhaben an einem der entlegensten Orte: im russischen Magadan am Ochotskischen Meer.

Von dort aus führte sie ihr Wettlauf mit der Zeit über den gesamten eurasischen Kontinent bis nach Lissabon an der portugiesischen Atlantikküste. Diese gigantische Strecke von 15 145 Kilometern bewältigten sie in lediglich 6 Tagen und 9 Stunden. Ein neuer Weltrekord! Wie abenteuerlich es dabei zuging, lesen Sie ab Seite 46.

BEWÄHRUNGSPROBEN

Natürlich können Sie sich bei uns wie gewohnt auch über Neues auf dem SUV- und Geländewagenmarkt informieren. Und in unserem Dauertestfuhrpark tut sich ebenfalls einiges: Nach über 100 000 Testkilometern, die ihn bis aufs Letzte forderten, verlässt uns einer, den wir alle mochten – unser Toyota Hilux. Nicht ganz schadenfrei, aber völlig ohne Ausfälle hat der Japaner seinen Ruf als unzerstörbares Arbeitstier voll bestätigt (ab Seite 34). Und schon rollt ein neuer Dauerläufer zu

uns: Der Suzuki Vitara in der Topversion S mit 140-PS-Turbo-Benzinmotor soll nun zeigen, ob er dem großen Erbe des Ur-Vitara gerecht werden kann.

Auch Tuning-Fans kommen in dieser Ausgabe auf ihre Kosten: Wir vergleichen ab Seite 24 mit dem Ford Ranger, dem Nissan NP300 Navara und dem Mitsubishi L200 erneut jene Pick-ups, die schon in Ausgabe 9/16 gegeneinander antraten – allerdings ziehen sie diesmal von Taubenreuther hochgerüstet in den automobilen Dreikampf.

Viel Spaß beim Lesen wünscht Ihnen

Schreiben Sie uns: redaktion@off-road.de

LESERBRIEF DES MONATS + LESERBRIEF DES MONATS + LESERBRIEF DES MONATS



Entchen ist beim Logo vergessen worden. Rettung ist erwünscht.

lich komplizierter, zum Logo zu kommen. Es gibt auf der Strecke viele Baustellen, einige Wege wurden gesperrt und so kämpft man sich langsam voran. Letzten Endes hatten wir über 50 Kilometer viel Spaß auf der Schotterpiste, eine schöne Abwechslung zum sonstigen Strandleben in Kroatien.

OFF ROAD «Allgemein»

Hallo, liebes OFF ROAD-Team, das OFF ROAD-Logo, das Ihr für das Kroatien-Tourenheft gebaut habt, lebt noch, wie Ihr seht! Wir waren vor zwei Wochen das zweite Mal vor Ort, nachdem wir 2008 schon einmal dort waren! Die Bilder sind aktuell. Unsere Reiseente (siehe kleines Foto oben) haben wir leider dort vergessen. Vielleicht bringt der nächste Besucher aus Deutschland sie wieder mit nach Hause? Es ist mittlerweile allerdings deut-

In diesem Sinne:
Eine schöne Urlaubszeit. Gruß, Matthias

Hallo Matthias,
es ist immer wieder schön zu sehen, dass das Logo noch existiert, auch wenn es sich deutlich verändert hat. Auch schön, dass die Tour noch einigermaßen befahrbar zu sein scheint. Das ist ja auch nicht mehr selbstverständlich. Wir stellen dann wohl, wie im Tourenheft versprochen, eine kleine Überraschung für Sie zusammen

und freuen uns auf die nächsten Fotos vom OFF ROAD-Logo auf Krk, vielleicht ja dann mit der Gelände-Ente! Und wenn das Entlein in der Zwischenzeit jemand findet: Machen Sie ein Bild und schicken Sie es zusammen mit der Ente an uns. Wir begleiten die Kleine dann nach Hause!

Mit freundlichen Grüßen

Marc Ziegler



Ursprünglich war das Logo mal deutlich kleiner.



SO ERREICHEN SIE UNS:

Per E-Mail redaktion@off-road.de Per Fax +49 (0)89-608 21 200

Per Post Redaktion OFF ROAD | Alte Landstr. 21 | 85521 Ottobrunn Im Internet www.off-road.de

MOTORPROBLEM BEIM JK

OFF ROAD «allgemein»



Die JK Diesel haben Kühlprobleme.

Mein Name ist Horst Hack, ich besitze seit 12.09.2014 einen Jeep Wrangler Rubicon Unlimited 10th Anniversary 2.8 Diesel (Baujahr 2013) mit 37000 Kilometern.

Seit knapp 5 Monaten (34000 km) habe ich bei heißem Wetter, Autobahnfahrten, bergauf und im Anhängerbetrieb nach einigen Minuten Fahrzeit einen deutlichen Leistungsverlust.

Die Temperatur des Motors steigt über die Hälfte der Anzeige und sofort verliert der Motor an Leistung und ist nur mehr mit 90-100 km/h zu bewegen, bis die Temperatur wieder normal ist und er die Leistung wieder freigibt.

Dieses Spiel wiederholt sich, bis man aus dem Urlaub zurück ist.

Ich habe noch ein Jahr Garantie und machte mir daher keine Sorgen. Jeep Österreich wird das Problem sicher lösen – dachte ich.

Leider ist dem nicht so, denn in der Betriebsanleitung werden Fahrsituationen bei Stau oder großer Hitze einfach aus der Garantie herausgenommen.

Der Fehler im Kühlsystem ist Jeep augenscheinlich bekannt. Aber anstatt nach Wegen zu suchen, dieses Manko zu be-

heben, lässt man den Kunden damit einfach alleine.

Es wäre toll, wenn Ihr dieses Problem in Eurer Zeitschrift behandeln könntet, um den Konzern (vielleicht) aufzurütteln, so dass er dem Kunden beim Finden einer Lösung seine Hilfe anbietet.

Besten Dank und liebe Grüße aus der schönen Steiermark

Horst Hack

Hallo Herr Hack, tatsächlich ist das ein bekanntes Problem der Dieselmodelle des JK. Fahrzeuge, die baulich verändert wurden (Fahrwerk, größere Räder, Winde), viel mit Anhänger fahren oder die ohnehin sehr bescheidene Zuladung des Wrangler ausnutzen, überhitzen schnell. Laut ORZ haben fast 80 Prozent der Diesel-Modelle ein Kühlproblem, für das es in absehbarer Zeit aber eine Lösung geben soll. ORZ steht kurz vor der Einführung eines geänderten Kühlsystems, mit dem die Überhitzungen der Dieselmodelle Geschichte sein sollen. Der Umbau wird wohl rund 800 Euro kosten. Die Markteinführung soll noch im Laufe des September, vielleicht aber auch erst Anfang Oktober erfolgen. Sobald wir Neues wissen, berichten wir natürlich.

Mit freundlichen Grüßen

Marc Ziegler

REIFEN FÜR DEN SX4

OFF ROAD «Reifen»

Hallo OFF ROAD-Team, ich habe beim Suzuki SX4 meiner Frau vom örtlichen, freundlichen TÜV-Menschen problemlos geringfügig größere Reifen im Format 215/60 R16 auf den Originalfelgen eintragen lassen und den einzigen offroadtauglichen Reifen, den es in dieser Größe gibt, den Yokohama Geolandar AT/S, montiert. Der sieht super aus, ist sehr leise und auch noch

sehr gut für die Straße geeignet, bringt aber trotzdem noch ein paar zusätzliche Millimeter Bodenfreiheit.

Gruß, Hans



Geländeräder für den SX4 sind Mangelware.

Hallo Hans, vielen Dank für den Hinweis! In der Tat sind die von Dir gewählten Pneus die einzigen in der geänderten Größe. Geht man noch einen Schritt weiter und greift zu 215/65 R16, hat man mit einem Mal eine sehr große Auswahl an Markenreifen. Allerdings muss man dann schon Veränderungen am Fahrwerk vornehmen und das Fahrzeug etwas höherlegen, schließlich heben die Räder den SX4 ja um 1,1 Zentimeter an und sind noch einmal etwas mehr als 3 Prozent größer als die 215/60 R16. Soll also baulich nichts geändert werden, müssen es die Geolandar AT/S sein.

Mit freundlichen Grüßen

Marc Ziegler

EXOT IM EINSATZ

OFF ROAD 7/16 «Auftakt»



Der Toyota 4Runner im OFF ROAD-Auftakt.

Liebe OFF ROAD-Redaktion, was treibt denn so ein Protagonist aus einem eurer Artikel?

Er wird ein bisschen aufgerüstet, etwas durch den Dreck getrieben und fährt eine vierköpfige Familie herum. Hier ein paar Bilder aus dem Leben nach dem Artikel!

Im Sommerurlaub soll er sich dann auf Korsika etwas umschauen ...

Viele Grüße aus Nürnberg!

Euer Abonnent Constantin Alecu

Hallo Constantin, danke für die Bilder aus dem Alltag nach dem Test! Es freut uns natürlich immer, wenn ein Auto auch seinem eigentlichen Zweck zugeführt und artgerecht gehalten wird. Wir können da nur alles Gute und immer eine Handbreit Luft unterm Differenzial wünschen und hoffen bei Gelegenheit auf weitere Einblicke in den Alltag des Superexoten Toyota 4Runner TRD!

Viele Grüße, Marc Ziegler



Der 4Runner im Geländeinsatz ...



... und als Urlaubsauto für die ganze Familie.

Bawarrion®

ACTION TRUCK — PICK-UP KIT —



Eine Marke der:

ORZ® GmbH & Co. KG

Carl-von-Linde-Str. 10

85716 Unterschleißheim

Tel.: +49 (0)89/361 09 67-0

info@meinjeep.de • www.meinjeep.de



Stützpunkt händler:
Allrad-Center Peter Pauli e.K.
Schwanenstr. 8-10
86807 Buchloe
Tel.: +49 (0) 8241/30 28
allrad-pauli.de
info@allrad-pauli.de

Web-Fundstück

WASCHTAG



Auch die Einsatzfahrzeuge unserer Ordnungshüter brauchen hin und wieder etwas Pflege. Weil die Staatskasse schon arg geplündert wurde und Handwäschen teurer sind, wird der Uniformierte direkt komplett versenkt. Nach vier Tagen Trocknen glänzt das Schmuckstück fast wie neu, riecht leider aber etwas fischig. Ob das Schule macht?

OFF-ROAD Diesen Monat 10/16
DAS ROCKT UNS :

BORGWARD
IST ZURÜCK

Im Mai startete Borgward den Verkauf ihres ersten SUV seit der Insolvenz des Herstellers 1961. Vorerst nur auf dem chinesischen Markt wird der Borgward BX7 zu haben sein, der kompaktere BX5 soll noch in 2016 folgen. Vorstandschef Ulrich Walker hat für das laufende Jahr ein 5-stelliges Verkaufsziel ausgegeben, wie es aussieht, kann das nun erreicht werden. Bisher wurden nämlich bereits 4000 Fahrzeuge ausgeliefert und 6000 Bestellungen liegen noch vor.

Im kommenden Jahr sollen die ersten Modelle des wiedergekehrten deutschen Herstellers dann auch auf dem Heimatmarkt in den Verkauf gehen.

Info: www.borgward.com



RENAULT

HIGH-CLASS-SONDERMODELL

Mit dem Kadjar Crossborder bietet Renault ein Sondermodell über der Topausstattung Bose-Edition an. Von außen erkennt man das Modell an schwarz eloxierten 19-Zoll-Felgen. Im Innenraum gibt es rote Ziernähte und abgesteppte Türinnenverkleidungen, Türhaltegriffe und Mittelarmlehne. Neben elektrisch verstellbaren Ledersitzen, Sitzhei-

zung, beheizter Frontscheibe, einem Parkassistenten mit Rückfahrkamera und 360-Grad-Sensoren besitzt das Sondermodell Totwinkel- und Notbremsassistenten. Der Crossborder ist ab sofort, aber ausschließlich als 130 dCi, bestellbar, die Allradvariante kostet mindestens 35 790 Euro, ein Preisvorteil von 480 Euro.

INFO: www.renault.de

FORD

SPORTSKAMERAD



INFO: www.ford.de

Noch vor dem Ende des Jahres will Ford seinem SUV-Verkaufsschlager eine ordentliche Portion Sportlichkeit einhauchen und den Kuga ST-Line in den Handel bringen. Hauptmerkmale des Sport-Kuga werden eine Tieferlegung um 10 Millimeter, eine direktere Lenkung sowie

dezente Designänderungen sein. In Sachen Antrieb bildet der 1,5-Liter-EcoBoost-Benziner die sportliche Speerspitze und versorgt den Kuga ST mit 182 PS. Damit auch alle Pferdchen auf dem Asphalt ankommen, wird der ST natürlich mit Allradantrieb angeboten.

Neben dem Bi-Turbo-Diesel kann man ab sofort auch den aus dem Golf GTI bekannten 2,0-TSI-Benziner für den neuen Tiguan ordern. Er sorgt mit seinen 162 kW/220 PS für ein Plus an Fahrdynamik und beschleunigt das Fahrzeug in 6,5 Sekunden von 0 auf 100 km/h. Das maximale Drehmoment von 350 Nm liegt bei 1500 bis 4000 Umdrehungen pro Minute an. Die Höchstgeschwindigkeit beträgt laut VW-Angaben 220 km/h. Der TSI-Tiguan, serienmäßig mit 7-Gang-Doppelkupplungsgetriebe (DSG) und Allradantrieb 4Motion angeboten, ist in Verbindung mit der Ausstattungslinie „Highline“ bestellbar. Der Preis für den GTI-Tiguan beginnt bei 39 625 Euro.

INFO: www.volkswagen.de

VOLKSWAGEN

GTI-POWER





Ein **WIRKLICH** alter Bekannter!

Liebes OFF ROAD-Team, wir haben uns schon öfters gefragt, ob ihr euch noch an den T3 Syncro 16" mit Special Mobil-Ausbau aus eurer Zeitschrift erinnern könnt. Dieser Syncro existiert nämlich noch. Wir bereisen mit ihm seit November 2015 den südamerikanischen Kontinent und befinden uns aktuell in Bolivien.

Wir haben den Bus in leider ziemlich überholungsbedürftigem Zustand vor zwei Jahren gekauft und unter Eigenregie in unzähligen Arbeitsstunden saniert. Motor, Fahrwerk, im Prinzip fast der komplette Unterboden, sind nun fast neu, den Innenausbau haben wir gründlich aufgemöbelt und die Elektrik gänzlich neu gemacht. Der Bus wurde ja damals als Anschauungsobjekt für ein Expeditionsfahrzeug auf Basis eines VW-Transporters umgebaut. So haben wir ihn auch mit heutiger Technik fürs „wilde Campen“ ausgestattet, unter anderem mit Solarstromversorgung, Wechselrichter, neuem Wasserfiltersystem, Dusche und Heißwasserversorgung. Es gelang uns, mit sehr viel Liebe (und Zeit) aus dem in den vorherigen Jahren leider nicht sehr pfleglich behandelten Bus ein – wie wir finden – offroadtaugliches kleines Schmuckstück zu machen. Aktuell sind wir sehr glücklich mit unserem Bulli und hoffen, dass er noch einige Zeit weiterschnurrt, eventuell bis nach Alaska ... Wir fanden die Vorstellung toll, nicht nur irgendeinen Syncro gekauft zu haben, sondern eine kleine „Berühmtheit“, und dachten uns, wir teilen euch einfach mal mit, dass sich das Fahrzeug in guten Händen befindet und sich auch auf den rauen Pisten Südamerikas bewährt!

Falls ihr mehr über die Arbeit am Bus und unsere Reise erfahren wollt, hier unser Reiseblog: www.syncrox.de



Elektronischer Rostschutz

Das patentierte Rostschutz- System aus Down-Under

Downloaden oder bestellen Sie Ihren kostenlosen Katalog unter: www.taubenreuther.de

Oder informieren Sie sich direkt in unserem Shop:

www.offroad24.de



TAUBENREUTHER

TAUBENREUTHER GmbH
Am Schwimmbad 8
95326 Kulmbach
Tel. +49 92 21/95 62-0
verkauf@taubenreuther.de
www.taubenreuther.de

SUV SALON DÜSSELDORF

ÜBER 150 SUV in den Alten Schmiedehallen

Am 24. und 25. September öffnet zum dritten Mal der SUV Salon Düsseldorf seine Tore in den Alten Schmiedehallen auf dem Areal Böhler in Düsseldorf-Lörick. An beiden Ausstellungstagen präsentieren Hersteller und Händler von 30 Automobilmarken über 150 SUV, die anders als auf anderen Messen nicht nur bestaunt, sondern zum Teil auch Probe gefahren werden können. Als Highlight der diesjährigen Messe stellt Tesla ihr erstes SUV, das Model X, in Düsseldorf aus. Und die Marke Cadillac kehrt mit den aktuellen Modellen auf den SUV Salon zurück.

Viele der angereisten Händler haben zudem besondere Messeangebote im Gepäck. Die Messe ist an beiden Tagen von 10:00 Uhr bis 18:00 Uhr geöffnet. Das Tageticket kostet 10 Euro.

INFO: www.suv-salon.de

Über
150 SUVs!
Probefahrten möglich!

SUV SALON

DÜSSELDORF

AREAL BÖHLER

Hansaallee 321

Sa. 24. + so. 25. Sept. 2016

www.suv-salon.de

Veranstalter: RME-Rheinische Messe- und Tourismus GmbH
Eigener Platz 3, 41015 Grevenbroich



Coole Kolben

Der Dieselmotor hat es schwer in diesen Tagen. Immer aufwändigeren Technologien sind nötig, um die stetig strenger werdenden Emissionsvorschriften einzuhalten. Der Kolbenhersteller Federal-Mogul, der unter anderem VW, Mercedes und BMW beliefert, hat nun einen Kolben für Dieselmotoren entwickelt, der über ein integriertes Kühlungssystem verfügt, das zur Reduzierung des CO₂-Ausstoßes beiträgt.

Während bei herkömmlichen Dieseltriebwerken ausschließlich Motoröl zur Kühlung des Kolbenbodens verwendet wird, ist im neuen Kolben mit „EnviroKool-Technologie“ ein Kühlmittelkanal integriert. Dieser wird beim Herstellungsprozess einmalig mit Hochtemperaturöl und Edelgas gefüllt und anschließend dauerhaft verschlossen, sodass das Kühlmedium für die gesamte Lebensdauer des Kolbens in ihm eingeschlossen bleibt. Dadurch reduziert sich die Menge des für die Kolben-Kühlung nötigen Motoröls um die Hälfte, wodurch wiederum die Leistung der Ölpumpe reduziert werden kann – was letztlich den Wirkungsgrad des Motors erhöht. Gleichzeitig verhindert die

neue Kühlungstechnologie die Bildung von Ölkarke im Kühlkanal, sodass die Wärmeableitung über die gesamte Lebensdauer des Kolbens konstant bleibt.

„Mit den optimierten Hochtemperatureigenschaften unserer Enviro-Kool-Kühlungstechnologie können die steigenden Temperaturen im Kühlkanal zuverlässig reguliert werden. Enviro-

Kool ist eine unserer Schlüsseltechnologien, mit denen wir unsere Kunden dabei unterstützen, Motoren und Fahrzeuge mit einem reduzierten CO₂-Schadstoffausstoß zu fertigen, ohne dass sie dabei Kompromisse hinsichtlich Langlebigkeit, Haltbarkeit oder Leistung eingehen müssen“, röhmt Keri Westbrooke, Technik-Direktor von Federal-Mogul Powertrain, die



Das in den Kolben integrierte Kühlungssystem reduziert den CO₂-Ausstoß von Dieseln.

Vorteile seiner neuen Kolben. Der Kolbenhersteller hat bereits 1400 Teststunden mit der EnviroKool-Technologie durchgeführt. Außerdem laufen Entwicklungsprogramme mit verschiedenen Motorenherstellern, sodass ein Produktionsstart innerhalb der nächsten fünf Jahre angepeilt ist. ■

T | Theo Gerstl F | Federal-Mogul



NIKON

ACTION-NIKON

INFO: www.nikon.de

Der japanische Hersteller hochwertiger Kameras steigt im Herbst mit seiner neuesten Entwicklung in den Markt der Outdoor- und Actionkameras ein. „Keymission 360“ heißt das gute Stück und verspricht 360-Grad-Bilder in nie dagewesener 4K-UHD-Qualität. Sturzsicher bis 2 Meter und wasser-tight bis zu 30 Meter sind nur einige der Outdoor-werte, die Nikon bis jetzt dazu angegeben hat. Der 360-Grad-Rundumblick wird durch die spezielle Anordnung von gegenüberliegend platzierten Nikkor-Objektiven ermöglicht. Spezielle Sensoren sorgen mit Unterstützung einer App für wackelfreie Aufnahmen. Die Preise gibt Nikon noch bekannt.



OFFROAD-EXTREM

NEUE SPORTFAHRWERKE

Die **neueste Entwicklung** für den Offroad-Rennsport aus dem Hause Fox nennt sich „4.4 Piggyback“ und ist endlich auch bei Offroad-Extrem in Deutschland erhältlich. Diese massiven Dämpfer, aus hochwertigen Materialien perfekt verarbeitet, werden durch die Bypass-Systeme noch besser gekühlt und können auch unter extremsten Bedingungen gleichmäßig performen. Unzählige Einstellmöglichkeiten erlauben es dem Fahrer, das System an seinem Rennfahrzeug optimal an die Bedingungen anzupassen. Auch für den Wrangler JK gibt es ein neues Fahrwerk von King-Suspension, das Höherlegung und Performance in einem bietet.

Preise auf Anfrage.

INFO: www.offroad-extrem.de

BEASTY BOY.



POLARIS RZR TURBO

Mehr Adrenalin geht nicht. Der RZR Turbo – eine Klasse für sich.

Noch mehr Fahrspaß vom Weltmarktführer finden Sie auf

www.polarisgermany.de

AB 28.690 EUR



 **POLARIS®**



Der französische Reifenhersteller Kleber stellt die zweite Generation seines Ganzjahresreifens Quadraxer 2 vor, der ab sofort auf dem europäischen Ersatzmarkt erhältlich ist und in Dimensionen von 15 bis 18 Zoll erscheint. Darunter sind bereits zur Markteinführung spezielle SUV-Versionen in den Formaten 205/70 R16 97H SUV und

von 65 bis 35 Prozent und mit 16 bis 21 Zoll Durchmesser erhältlich, die erlaubten Geschwindigkeiten reichen von 210 km/h bis 300 km/h. Der reine Straßenreifen mit asymmetrischer Lauffläche und 3D-Lamellen verspricht einen „außergewöhnlich leisen Lauf und eine besonders präzise Lenkansprache“.

Speed-Symbol „H“ gekennzeichnet sind und damit auch 210 km/h erlauben. Sie weisen dann Querschnitte von 55, 50 und 45 Prozent auf und Durchmesser bis zu 20 Zoll. Dazu kommen weitere Dimensionen mit LT-Kennzeichnung.

Drei Sommer- beziehungsweise Ganzjahresreifen (alle speziell für SUV entwickelt)

Zoll mit Geschwindigkeitsfreigaben bis 300 km/h. Als „M+S“-markierter Ganzjahresreifen im SUV-Segment erfüllt der Conquerra 2 4x4 (MP 82) alle Sicherheits- und Komfortansprüche bei Geländefahrzeugen. Der zu 80 Prozent für den Straßeneinsatz konzipierte SUV-Reifen ist in Größen von 15 bis 18 Zoll mit Geschwindigkeitsfreigaben bis 240 km/h erhältlich. Der Izzarda 4x4 (MP 71) präsentiert sich dagegen als robuster 4x4-All-Terrain-Ganzjahresreifen mit M+S-Markierung. Sein computeroptimiertes Profil bietet – dank der vorhandenen Selbstreinigungs-Eigenschaften – neben Fahrkomfort und hoher Lebensdauer auch optimalen Grip abseits der Straße. Der Izzarda 4x4 ist in den Größen 15, 16 und 17 Zoll mit Geschwindigkeitsfreigaben bis 210 km/h verfügbar.

Das Segment der Winterreifen für Allradfahrzeuge deckt bei Matador der Sibir Snow SUV (MP 92) ab, der in Größen von 15 bis

20 Zoll und mit Geschwindigkeitsfreigaben bis 240 km/h zu haben ist.

Ebenfalls bereits an den Winter dachte Uniroyal beim MS plus 77, der auch in speziellen SUV-Größen mit erhöhter Tragfähigkeit und Felgenschutzrippe auf den Markt kommt. Dabei sind den Produktentwicklern in sicherheitsrelevanten Bereichen deutliche Fortschritte gegenüber dem Vorgängermodell MS plus 66 gelungen. So konnte beispielsweise die Gefahr von Aquaplaning um bis zu fünf Prozent verringert werden, während die Bremswege auf nasser Fahrbahn jetzt um zwei Prozent kürzer sind. Auf Schnee und Eis sorgen die verbesserten Griffkanten des neu konstruierten Lamellensystems für Traktion. ■

T | Theo Gerstl

F | Continental

SUV-REIFEN LIEGEN IM TREND

215/55 R18 99V SUV. Mit der M+S- sowie der „Three Peak Mountain Snow Flake“-Kennzeichnung (Schneeflocken-Symbol) ist der Quadraxer 2 auch voll wintertauglich. High-Performance-Reifen für SUV bringt die britische Marke Avon auf den Markt: Der neue ZX7, der erste jemals angebotene UHP SUV-Reifen dieser Marke, wird zunächst in 37 unterschiedlichen Ausführungen zu haben sein. Die Neuheit für mittelgroße bis schwere SUV ist in Querschnitten

Mit dem Discoverer A/T3 Sport führt Cooper Tire Europe aktuell einen speziell für den europäischen Markt entwickelten 4x4-Reifen ein. Der Pneu „mit guter Gelände-eignung“ ist ab sofort in für viele SUV und leichte Nutzfahrzeuge passenden Größen verfügbar – mit Durchmessern von 15 bis 18 Zoll, Querschnitten von 80 bis 60 Prozent und Reifenbreiten von 195 bis 265 mm. Im Laufe des Jahres sollen weitere Größen nachgereicht werden, die mit dem

bietet die Conti-Tochter Matador an. Der Hectorra 3 SUV (MP 47) ist ein asymmetrischer Hochgeschwindigkeits-Sommerreifen für SUV und 4x4-Pkw. Ausgestattet mit modernem Laufstreifen- und SUV-Seitenwand-Design gewährleistet der zu 100 Prozent für den Straßeneinsatz konzipierte Pneu kurze Bremswege und einen verbesserten Fahrkomfort auf nassen und trockenen Fahrbahnen. Geliefert wird der Hectorra 3 SUV in Größen von 17 bis 21

INDUSTRIE 4.0 IM REIFENBAU

Continental startet mit dem neuen High Performance Technology Center (HPTC) im Werk Korbach ins digitale Zeitalter. In einem rund 12000 qm großen Gebäude ist eine „Forschungsabteilung in der Fabrik“ entstanden, in der alle für die Reifenherstellung nötigen Bauteile auf neu entwickelten Maschinen mit höchster Präzision gefertigt werden. „Neben der Herstellung von Höchstleistungsreifen für besonders leistungsstarke und technologisch anspruchsvolle Fahrzeuge soll vor allem der Versuchsreifenbau zur Entwicklung und Erprobung neuer Fertigungsverfahren bei uns in Korbach stattfinden“, berichtet Werkleiter Lothar Salokat. „Dazu nutzen wir modernste Verfahren, um die Forschungs- und Entwicklungsvorhaben präzise zu dokumentieren und im Anschluss unsere Innovationen in den Reifewerken weltweit einführen zu können.“ Erstmals setzt Continental dabei mittels Sensorik und Software auf die vollständige Vernetzung aller Maschinen des HPTC untereinander. Dieses unter dem Stichwort „Industrie 4.0“ bekannte, alle Prozesse abbildende Verfahren erlaubt die lückenlose Dokumentation sämtlicher Produktionsschritte sowie des Verhaltens der Materialien während ihrer Verarbeitung.



WDW

ROAD LESER SPAREN BEIM WDW-LIFT 2

Endlich kann man bei „Welt der Werkzeuge“ den neu überarbeiteten WDW-Lift bestellen. Neben grundlegenden Verbesserungen in Sachen Material und Qualität weist die wendige Hebebühne viele interessante und innovative Funktionen auf. Wichtigste Neuerung: die Mobilität im beladenen Zustand. Durch den Einsatz von vier Schwerlast-Rollen, können zwei Personen die belegte Hebebühne bequem an einen anderen Platz manövrieren. Der neue WDW-Lift kann, mit dem richtigen Zubehör, simpel auf einem Anhänger verstaut werden und mit auf die Reise gehen. Benötigt man freien Platz in seiner Garage, lässt er sich platzsparend an der Wand verstauen. Alle schon bekannten und geschätzten Features des Vorgängers sind natürlich auch im neuen Modell vorhanden. Normalpreis: 2799 Euro. Für alle OFF ROAD-Leser, die bei der Bestellung das Kennwort „OFF ROAD-Hebebühne“ angeben, gibt es einen Einführungsrabatt (gültig bis zum 31.10.2016) von satten 15 %.

INFO: www.wdw-lift.de



BÖKER PLUS

MESSE-KLASSIKER

Das Böker Tech Tool City 3 ist ein klassisches Multi-funktionstaschenmesser in modernisierter Form. Der Aufbau aus verschraubten Stahlplatten und griffigen G-10-Schalen erleichtert die Reinigung und Pflege des Messers enorm, der Gürtelclip kann versetzt werden. An Werkzeugen gib es neben Messer, Schere, Flaschenöffner und Korkenzieher auch eine Bohrle, zwei Schraubendreher und ein Wellenschliffmesser. Als Besonderheit ist zudem ein Glasbrecher integriert. Die Verarbeitungsqualität ist enorm hoch, die aus Sandvik-Stahl gefertigten, hohlgeschliffenen Klingen überzeugen durch hervorragende Schnitthaltigkeit. Preis: 54,95 Euro

INFO: www.boker.de

NEW TECH PRODUCTS/TREVI

TOUGH PHONE

Mit dem Trevi Forte 80 bietet New Tech Products ein stoßfestes Telefon für Extremsportler an. Das nur 15 Millimeter dicke Gerät verfügt über ein 2-Zoll-Farbbildschirm, sein interner Speicher fasst bis zu 300 Adressbucheinträge sowie 100 SMS und kann per microSD-Karte um 32 GB erweitert werden, um Musik und Fotos zu archivieren. Dieses klassische Telefon richtet sich nicht an Smartphone-User, sondern an all jene, denen absolute Robustheit in Extremsituationen wichtig ist. So besitzt das Forte 80 neben der integrierten Kamera eine Taschenlampenfunktion, kann Sprachnachrichten aufzeichnen und mittels SOS-Knopf Anrufe oder SMS an bis zu fünf Notfallnummern gleichzeitig versenden, um bei Bedarf schnell Hilfe zu bekommen. Bestellen kann man den Robustling derzeit ausschließlich via Mail unter info@new-tech-products.com zum Preis von 69,90 Euro.

INFO: www.new-tech-products.com

TOYOTA

PRODUKTION IN RUSSLAND



Der Toyota RAV4 wird für die Märkte Russland, Kasachstan und Weißrussland ab sofort in St. Petersburg produziert. Das kompakte SUV erfreut sich bei den russischen Kunden so großer Beliebtheit, dass es mittlerweile zum Bestseller über alle Modellreihen avancierte. Im Hinblick auf die Produktion des zweiten Fahrzeugs neben dem Camry in St. Petersburg wurde bereits Ende 2015 die Kapazität der Bänder von jährlich 50 000 Einheiten auf nun 100 000 Fahrzeuge verdoppelt, was Investitionen von rund 1,32 Milliarden Euro erforderte und dabei 800 neue Arbeitsplätze schuf.

INFO: www.toyota.de

LKW-ALLRAD.DE

TRUCKS IN MUD



OFF ROAD
Gewinnt!

LKW-Allrad hat pünktlich das neue Video zur diesjährigen Poland Breslau fertig und nun kann man sich die besten Szenen der polnischen Schlamm- und Matschpassagen wieder ins eigene Wohnzimmer holen. Ein echtes Muss für alle Breslau-Fans. Die DVD kann wie immer über das Bestellportal auf der LKW-Allrad-Seite für 39 Euro geordert werden – oder ihr gewinnt eine von 3 DVDs bei uns! Schreibt eine Postkarte oder eine E-Mail mit dem Stichwort: „LKW-Allrad-DVD“ an schulz@off-road.de und verrätet uns, wer in diesem Jahr bei den großen Trucks in der Extrem-Klasse die Nase vorn hatte! Die Gewinner werden am 30.09 ausgelost und bekommen die DVD direkt zugeschickt.

INFO: www.lkw-allrad.de



OFF ROAD AUFTAKT

BÖSES MIEZCHEN!

Mopar ist immer wieder für ein aufregendes Konzeptfahrzeug auf Basis der Jeep Modellrange gut. Etwas ganz Besonderes ist zweifelsohne die Trailcat, ein Wrangler mit einem 6,2-Liter-Kompressor-V8 und über 700 PS Leistung.



Die US-Offroad-Szene ist schon eine sehr besondere. Ganz nach dem Motto „Viel hilft viel“ wird hier getunt und verstärkt. So hat etwa die Firma Mopar, dem Trend zur Mehrleistung folgend, eines ihrer bisher aufregendsten Konzeptfahrzeuge erschaffen, indem sie einem Wrangler JK den stärksten Serienmotor im FCA-Konzern implantierte: den 6,2-Liter-V8-Kom-

pressor aus dem Dodge Challenger Hellcat. Der leistet 257 kW, also sagenhafte 345 PS (707 bhp), und kommt auf ein Drehmoment von 881 Newtonmetern!

Um diese Urgewalt umsetzen zu können, bekam die Trailcat Dana-60-Heavy-Duty-Achsen und FOX-Dämpfer. Die Reifen sind monströse 39,5 Zoll große BFGoodrich Krawler T/A KX auf Beadlock-Fel-

gen. Weil Länge einfach besser läuft, wurde der Radstand um 30,5 Zentimeter verlängert. Den etwas gedrungenen Look erhält die Trailcat durch die verkürzte Frontscheibe und den neuen Käfig.



Mopar steuerte zudem LED-Haupt-scheinwerfer, die Motorhaube mit Power-Dome und massive Schwel-lerschutzrohre bei. Auf geschlos-sene Türen oder ein Dach verzich-tete man. Die Trailcat ist ein Gelän-degerät und kein Alltagsfahrzeug. Auch sonstigen Komfort sucht man vergeblich. Die Rennschalen-sitze stammen aus der Viper und Vierpunktgurte halten die Insassen erbarmungslos an Ort und Stelle. Weder elektrische Traktionshelfer noch eine Klimaanlage sind an Bord und geschaltet wird ganz un-amerikanisch ein Sechsgang-Schaltgetriebe mit superharter Kupplung. Beim ersten Drehen des Zündschlüssels zuckt man direkt zurück, denn der V8 ist unfassbar laut. Gleich zwei riesige Benzin-pumpen schaufeln Unmengen Sprit aus dem 90-Liter-Tank auf der Ladefläche zum ungehemmt saufenden Triebwerk. Ihr Pfeifen gesellt sich zum Crescendo aus bollerndem V8 und permanent singendem Kompressor.

SPRINGTEUFEL

Anfahren in der Trailcat gleicht ei-nem Abschuss aus einer Kanone. Die riesigen Räder beißen sich in den Untergrund, die Gewalt, mit der die Katze lospurtet, ist kaum in Worte zu fassen. Der Tacho geht nur bis 100 Meilen, das entspricht rund 160 km/h. Am Motor solls nicht liegen – der ist auch für Ge-schwindigkeiten jenseits der 300er-Marke gut –, allerdings wür-den weder die Geländereifen noch die nahezu ungeschützten Pas-sagiere diesem Tempo standhalten. Ohne Türen und nur mit einem leichten Bikini-Top über dem Kopf ist man der Umwelt schließlich so gut wie schutzlos ausgeliefert. Auf Trails und beim Rock-Crawling in Utah fühlt sich der Jeep da schon deutlich wohler. Dank nahezu perfekter Winkel und einem Übermaß an Leistung hält ihn dort nichts so schnell auf. Vielleicht machen Hellcat-Motor-Umbauten ja Schule in der groß-artistigen US-Jeep-Welt. Dass es funk-tioniert, ist ja nun erwiesen. ■

T | Marc Ziegler F | Jeep



- 1** **Volle Power:** Der 6,2-Liter-Kompressor-V8 bringt es auf sagenhafte 717 PS Leistung und ein maximales Drehmoment von 881 Newtonmetern.
- 2** **Laterachse:** Anstelle der serienmäßigen kleineren setzt Mopar bei der Trailcat auf Dana-60-Heavy-Duty-Achsen, die sonst bei großen Pick-ups benötigt werden.
- 3** **Pur:** Komfort gibt's nicht. Die Schalensitze stammen aus der Dodge Viper, geschaltet wird von Hand und eine Klimaanlage kann man sich in einem Gefährt ohne Türen und festes Dach auch sparen.
- 4** **Fahrmaschine:** Die Trailcat ist ein Extrem-Offroader, kein Alltagswagen. Der Tank nimmt die Ladefläche ein, das Dach schützt nur vor Sonne.



1 2



3



4



Technische Daten

→ Jeep Trailcat

Motor:	Otto-K, 8-Zylinder-V, HEMI, vorn längs, OHV
Hubraum:	6.166 ccm
Bohrung x Hub:	103,9 x 90,9 mm
Leistung:	527 kW/717 PS bei 6.000 U/min
max. Drehmoment:	881 Nm bei 4.000 U/min
Getriebe:	6-Gang-Schaltgetriebe
Verteilergetriebe:	2-stufig
Allradantrieb:	manuell zuschaltbar

Aus noblem Hause



Kaum eine Marke beherrscht die Kunst, aus der Masse herauszustechen, so gut wie Infiniti. Beim neuesten Modell QX30 gelingt das sogar mit einem Fahrzeug, das einen prominenten Halbbruder hat ...

In den letzten Jahren hatten Fans des Allradantriebs wirklich wenig Grund zum Jubeln. Immer mehr Modelle des wachsenden Kompakt-SUV-Segments rühmen sich optisch ihrer angeblichen Offroadtauglichkeit, verzichten in puncto Vortrieb aber – zu unserer großen Enttäuschung – immer häufiger auf den 4WD. Viele Automobilhersteller schieben die Verantwortung für diese Entwicklung auf die Kunden und begründen das langsame Sterben des 4WD-Kon-

zepts mit der mangelnden Nachfrage. Sichere Straßenlage und Schlechtwegetauglichkeit müssen daher einem niedrigeren Durchschnittsverbrauch weichen. Doch zum Glück ist dieser Trend noch nicht in alle Ecken der Branche vorgedrungen. Ein Beispiel gefällig? Infiniti. Die japanische Premiummarke greift mit dem neuesten Modell QX30 in den Kampf um die Kundschaft im Kompakt-SUV-Segment ein und beweist dabei trotz immensen Kon-

kurrenzdrucks erstaunliche Konsequenz. Denn anstatt viele verschiedene Antriebsvarianten in die Showrooms zu stellen, bietet sie lediglich eine Version des QX30. Mit 2,2-Liter-Turbodiesel, Allradantrieb und Automatikgetriebe.

VOLLE HÜTTE

Wer etwas anderes möchte, muss zur Konkurrenz gehen. Ähnlich kompromisslos gibt sich Infiniti bei der Gestaltung der Ausstattungsvarianten. Das Einstiegsmodell

trägt aufgrund des üppigen Umfangs zu Recht den Namen „Premium“, darüber gibt es nur noch die Vollausstattung „Premium Tech“. Hinter dieser Verkaufsstrategie steht folgende Erfahrung der Marktbeobachter: Wer sich für einen Infiniti entscheidet, tut dies meist wegen der edlen Ausstattung und Exklusivität der Marke. Gerade im Fall des QX30 sind das die gewichtigsten Gründe, den Japaner zu wählen. Schließlich teilt sich das kompakte Crossover-Modell viele technische Komponenten mit dem deutlich massentauglicheren Mercedes-Benz GLA. Wenn Sie jetzt schnell einen prüfenden Blick auf das große Bild über dem Text werfen mussten, ist das mehr als verständlich. Denn



Highlight: Im Cockpit des Edel-Japaners sorgen Holzapplikationen, Klavierlack und jede Menge Leder für ein gehobenes Ambiente.



Eigenständig: Das Navigationssystem lotst den Fahrer zuverlässig.



Bekannt: Die elektrische Sitzverstellung kommt aus dem GLA.

optisch ähneln sich GLA und QX30 wirklich nicht. Die Infiniti-Designer haben ihrer Kreativität an der Karosserie des kompakten Allradlers freien Lauf gelassen und damit ein Modell geschaffen, das den Halbbruder aus Stuttgart ganz schön

alt aussehen lässt. Gemeinsamkeiten lassen sich erst im Cockpit erkennen: Lenkrad, elektrische Sitzverstellung und das Kombiinstrument sind aus dem GLA bekannt, ebenso das Design des Zündschlüssels. So einfalllos das

auf den ersten Blick wirken mag, in der Praxis stört die Nähe zum Mercedes-Modell gar nicht. Schließlich gehören die genannten Komponenten zu den ausgemachten Stärken des Stuttgarters, die auch im Infiniti schon nach weni-

gen Kilometern Heimatgefühle aufkommen lassen.

NOBLER KOMFORT

Obwohl Infiniti den QX30 fahrdynamisch vollkommen losgelöst von Mercedes-Benz abgestimmt hat, lassen sich bei der ersten Probefahrt gewisse Parallelen nicht von der Hand weisen. Wiederum entsteht daraus aber keinerlei Grund zur Kritik. Der kurze Rad-



Konsequent

Ein SUV ohne Allrad? Infiniti findet das nicht sinnvoll und rüstet den QX30 stets mit einem automatisch zuschaltenden 4WD-System aus.



Weitblick: In der Ausstattung Premium Tech rollt der Infiniti mit eleganten LED-Scheinwerfern vor.



Geschwungen: LED-Heckleuchten runden das gelungene Design ab.



Pflicht: Ohne Allrad ist der QX30 schlachtweg nicht zu haben.

stand macht den QX30 ausgesprochen wendig, die Lenkung gibt in allen Geschwindigkeitsbereichen ein sehr gutes Feedback. Und auch mit der selbstbewussten Entscheidung, nur eine Motor-Getriebe-Kombination anzubieten, haben die Japaner voll ins Schwarze getroffen. Der 170-PS-Selbstzünder beschleunigt den QX30 souverän, das straffe Fahrwerk drückt den Exoten konsequent auf die Asphaltbahn, ohne dabei bockig zu

wirken. Wie es sich für eine Premiummarke gehört, zeigt sich das noble Cockpit auf der gesamten Fahrt von seiner ruhigen Seite. Kein Knarzen, kein Knacken. Die Fahrgeräusche gelangen nur stark gedämmt in den Innenraum und das eigens von Infiniti angefertigte Gestühlbettet den Fahrer hervorragend. Wer nach Gründen sucht, den QX30 nicht zu mögen, wird abgesehen von der etwas schlischen

Grafik des Navigationssystems nicht leicht fündig. Und selbst wer nichts für kompakte SUV und Crossover übrig hat, darf Infiniti dafür dankbar sein, dass sie in diesem Bereich den Allradantrieb aus dem Schatten der Bedeutungslosigkeit geholt haben. Denn wer sich mit dem Styling der Offroadwelt schmückt, sollte wissen, dass Allrad mehr ist als ein optionales Ausstattungs-Feature. ■

T | Bastian Hambalgo F | Infiniti



Incognito: Nur wenige Menschen würden beim Anblick des QX30 die technische Nähe zum Mercedes-Benz GLA erkennen.

Infiniti QX30

MOTOREN

Diesel, 4-Zylinder-Reihe, 4 Ventile pro Zyl., zwei oben liegende Nockenwellen, vorn quer
Hubraum: **2.143 cm³**
Leistung: **125 kW/170 PS ab 3.400 min⁻¹**
Drehmoment: **350 Nm ab 1.400 min⁻¹**
Gemischaufbereitung: **Common-Rail-DI**
Schadstoffklasse: **Euro 6**

KRAFTÜBERTRAGUNG

automatisch zuschaltender Allradantrieb, elektronisch gesteuerte Lamellenkupplung, Kraftverteilung variabel v/h: 100/0 bis 50/50, Siebengang-Doppelkupplungsgetriebe

FAHRZEUGAUFBAU

selbsttragende Kombikarosserie, 4 Türen, 5 Sitzplätze, Heckklappe

FAHRWERK

vorn: **Einzelradaufhängung, McPherson-Federbein**
hinten: **Einzelradaufhängung, Mehrlenkerachse**

BREMSANLAGE

ABS, EBV, ESP
vorn: **innenbelüftete Scheibe (Durchmesser: 320 mm)**
hinten: **massive Scheibe (Durchmesser: 295 mm)**

LENKUNG

Dual-Pinion, elektronisch unterstützt

RÄDER

235/50 R18

ABMESSUNGEN / GEWICHTE

L/B/H:	4.425/1.815/1.515 mm
Radstand:	2.700 mm
Spurbreite vorn:	1.572 mm
Spurbreite hinten:	1.573 mm
Wendekreis:	11,4 m
Bodenfreiheit:	202 mm
Kofferraumvolumen (VDA):	470 L
Tankinhalt:	56 L
Leergewicht:	1.610-1.634 kg
zul. Gesamtgewicht:	2075 kg
Anhängelast (gebremst):	1.800 kg

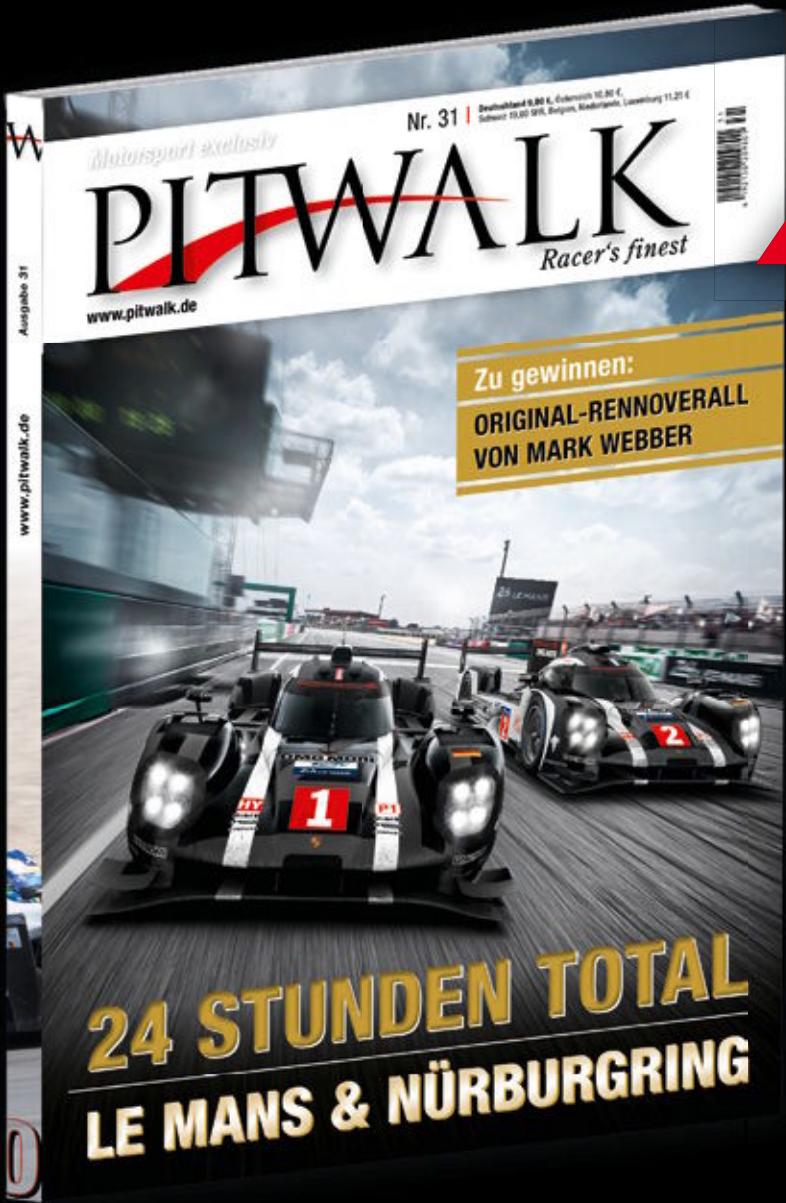
FAHREINSTLEUNGEN / VERBRAUCH

Beschleunigung 0-100 km/h:	8,5 s
Höchstgeschwindigkeit:	215 km/h
Verbrauch innerorts:	6,0 L/100 km
Verbrauch außerorts:	4,3 L/100 km
Verbrauch gesamt:	4,9 L/100 km
CO ₂ -Emissionen:	128 g/km

PREIS (VORLÄUFIG)

2.2d Premium:	ab 38.600 €
2.2d Premium Tech:	ab 43.170 €

Das Lese-Event für Racer mit Stil



Alle zwei Monate das Beste aus

Formel 1
Le Mans-Sportwagen
Rallye
Tourenwagen
Historischem Motorsport
Rennsport-Geschichte

Racer's finest
regelmäßig genießen!

- ✓ Jede Ausgabe direkt zu Ihnen nach Hause!
- ✓ Jetzt Deutschlands größtes Motorsport-Lifestyle-Magazin bestellen!
- ✓ Einen hochwertigen Kugelschreiber im Original-PITWALK-Design geschenkt!

Nur 60,00 Euro
für 6 Ausgaben in Deutschland
oder

87,00 Euro
für 6 Ausgabe im
europäischen Ausland.

IM KOHLEFASER-LOOK!

IHR ABO-GESCHENK!

**BESTELLEN SIE IHR PERSÖNLICHES
JAHRESABO VON PITWALK
AUF UNSERER WEBSITE.**

Kompetent. Stilvoll. Exklusiv. Modern. Einzigartig.

Motorsport exclusiv

PITWALK
Racer's finest

Jetzt im Handel!

Oder direkt bestellen unter shop@pitwalk.de.

<http://www.pitwalk.de>

<http://www.facebook.com/Pitwalkmedia>

<http://www.twitter.com/Pitwalkmedia>



VW Tiguan 2.0 TDI

MOTOREN

DIESEL-T, 4-ZYLINDER-R, vorn quer, vier Ventile pro Zylinder, zwei oben liegende Nockenwellen
Hubraum: 1.968 cm³
Leistung: 176 kW/240 PS bei 4.000 min⁻¹
max. Drehmoment: 500 Nm ab 1.750 min⁻¹

Schadstoffklasse: Euro 6
KRAFTÜBERTRAGUNG

automatisch zuschaltender Allradantrieb mit elektronisch gesteuerter Lamellenkupplung, Kraftverteilung v/h: 100/0 bis 50/50, Sieben Gang-Doppelkupplungsgetriebe

FAHRZEUGAUFBAU

selbsttragende Kombikarosserie, 4 Türen, Heckklappe, 5 Sitze

FAHRWERK

vorn: Einzelradaufhängung an unterem Dreiecksquerlenker, McPherson-Federbein
hinten: Einzelradaufhängung an Quer- und Längslenkern, Schraubenfeder

BREMSANLAGE

ABS, EBV, ESP
vorn: innenbelüftete Scheibe
hinten: massive Scheibe

RÄDER

7x17 Zoll, 215/65 bis 8,5x20 Zoll, 255/40

ABMESSUNGEN / GEWICHTE

L/B/H: 4.486/1.839/1.673 mm

Radstand: 2.677 mm

Leergewicht: 1.795 kg

zul. Gesamtgewicht: 2.340 kg

Anhängelast (ungebr./gebr. 8%): 750/2.500 kg

Kofferraumvolumen min.-max.: 615-1.655 L

FAHRLEISTUNGEN / VERBRAUCH

Beschleunigung 0-100 km/h: 6,5 s

Höchstgeschwindigkeit: 228 km/h

Verbrauch (gesamt): 6,4 L/100 km

PREIS

Tiguan 2.0 TDI (176 kW): 42.700 Euro

240 Argumente

Zusammen mit der R-Line zeigt Volkswagen auch das neue Topmodell des Tiguan: den 240 PS starken BiTurbo TDI.

Die Welt des neuen Tiguan ist eine vernetzte. Nicht nur das Auto weiß, wo es ist, der Besitzer tut es auch. Dank integrierter Online-Dienste kann man dem Auto Nachrichten senden und dem Navi neue Ziele und Termine programmieren oder dem Filius bei seinen ersten Alleinflügen ein Schutzengel sein. Das Auto sagt Bescheid, wenn es nach Hause kommt oder eine definierte Geschwindigkeit übertritt. Die Vor- und Nachteile liegen freilich extrem nah beieinander, schließlich wird aus freundlich gemeinter Wachsamkeit schnell auch Überwachung und aus Enter-

tainment allzubald auch gefährliche Ablenkung. Schöne neue Welt.

SPORTLICH SCHICK

Ganz neu im Tiguan-Programm ist neben der Vernetzung auch das sportlichere R-Line-Paket für innen und außen, das mit tiefer gezogener Front- und Heckschürze und neuen Rädern aufwartet. Zudem findet sich ein neues Spitzensaggregat im Wolfsburger: der 240 PS starke BiTurbo TDI. Eigentlich handelt es sich dabei eher um eine zweistufige Aufladung, die innerhalb eines Gehäuses einen kleinen VGT-Lader und einen gro-

ßen Lader zusammenbringt. So arbeiten beide Hand in Hand und ermöglichen es, immer Druck (bis zu 3,8 bar) bereitzustellen. Dadurch tritt der Tiguan harmonisch und ohne Leistungslöcher praktisch ab Leerlaufdrehzahl an. In 6,5 Sekunden erledigt der VW den Sprint von null auf einhundert km/h. Maximal wird er 228 km/h schnell.

Um so viel Power auch ordentlich übertragen zu können, ist der stärkste Diesel immer mit Sieben-Gang-DSG und automatisch zuschaltendem Allrad kombiniert. ■

T | Marc Ziegler F | Volkswagen



R-Line Interieur: Sportsitze und abgeflachtes Lenkrad.



Fetter Vierer: Der stärkste Zweiliter-Diesel kommt auf 240 PS.



Die Leitfigur

Der Mercedes GLS 500 ist kein halbstarker Provokateur. Erhaben, sanft und kraftvoll gibt sich die Krönung der SUV-Gattung.

Ruhe durchdringt den Raum. Mit 180 km/h lassen wir uns über die Autobahn gleiten. Irgendwo zwischen 1. Klasse im ICE und den weichen Ledersesseln im Privatjet ist das Reisen im GLS 500 anzusiedeln. In diesem riesigen 2,5-Tonner hat man die volle Kontrolle, ohne dabei jemals über Gebühr gefordert zu werden. Leichtgängig zirkeln wir den Koloss um die Kurven, der samtige, kultiviert laufende Achtzylinder gibt den Gentleman mit Sixpack. Erst wenn der Fahrer das Pedal unbarmherzig Richtung Bodenblech drückt, klingen bassige Töne an die Ohren der Passa-

giere. In Aufregung versetzen aber lässt sich der 4,7-Liter-Turbobenziner noch nicht einmal, wenn er die S-Klasse unter den Geländegängern aus dem Stand auf 100 Sachen beschleunigen muss.

ALLES IM EINKLANG

In sagenhaften 5,3 Sekunden hat das Kraftwerk diese Aufgabe erledigt. Luftwiderstand? Nebensache. Doch es ist nicht die Kraftentfaltung, die den 500er auszeichnet. Es ist seine Gelassenheit. Die Neungang-Automatik jongliert virtuos mit den Übersetzungen, kein Rucken geht durch die über fünf

Meter lange Karosserie. Obwohl 19-Zöller die Radhäuser des Über-SUV schmücken, schluckt das Luftfahrwerk zuverlässig jeden Gullydeckel. Bei größeren Unebenheiten gibt der Wagen nur leicht nach, nimmt dem Asphalt im gleichen Zuge aber jede Härte. Wir schweben über die Straßen, in sanfte Wogen gebettet schauen wir auf die anderen Verkehrsteilnehmer herunter. Nur eines kann uns im GLS 500 am Ende unserer Ausfahrt wieder auf den Boden der Tatsachen bringen: die nervenaufreibende Parkplatzsuche. ■

T | Julian Hoffmann F | Mercedes-Benz



Typisch Daimler: wohnlich-luxuriöses Ambiente.



Masse trifft Klasse: Im GLS sitzt man in jeder Reihe luftig und bequem.

Mercedes-Benz GLS 500

MOTOREN

Otto, 8-Zylinder-V, vorn längs	4.663 cm ³
Hubraum:	4.663 cm ³
Ventile pro Zyl./Nockenwellen:	4/je DOHC
Verdichtung/Aufladung/LLK:	10,5:1/Biturbo/1x
Leistung:	335 kW/455 PS bei 5.250 min ⁻¹
max. Drehmoment:	700 Nm ab 1.800 min ⁻¹
Schadstoffklasse:	Euro 6

KRAFTÜBERTRAGUNG

permanenter Allradantrieb, einstufiges Verteilergetriebe (optional: zweistufig), Standard-Kraftverteilung v/h: 50/50, Sperrfunktion v/M/h: -/ Lamelle/-, Neungang-Automatikgetriebe

FAHRZEUGAUFBAU

selbsttragende Kombikarosserie, 5 Türen, elektrische Heckklappe, 7 Sitzplätze

FAHRWERK

vorn:	Einzelradlaufhängung, Luftfeder
hinten:	Einzelradlaufhängung, Luftfeder

BREMSANLAGE

ABS, EBV, ESP	innenbelüftete Scheibe
hinten:	innenbelüftete Scheibe

ABMESSUNGEN / GEWICHTE

L/B/H:	5.130/1.934/1.850 mm
Radstand:	3.075 mm
Bodenfreiheit v/M/h:	20-27/19-29/19-28 cm
Karosseriewinkel v/M/h:	33/23/27 °
Leer-/zul. Gesamtgew.:	2.445/3.250 kg
Anhängelast ungebr./gebr.:	750/3.500 kg
Dachlast:	100 kg
Wendekreis:	12,4 m
Tankinhalt:	100 L
Kofferraumvolumen min.-max.:	680-2.300 L

FAHREINSTELLUNGEN / VERBRAUCH

Beschleunigung 0-100 km/h:	5,3 s
Höchstgeschwindigkeit:	250 km/h
Testverbrauch (gesamt, im Test):	14,2 L/100 km

PREIS

Mercedes-Benz GLS 500:	97.104 Euro
Offroad-Technik-Paket:	2.261 Euro



Zum Abschied ein LAUTES GRUMMELN

Kurz vor dem Ruhestand dreht der Audi SQ5 noch einmal auf: Dank eines erhöhten Einspritzdrucks stemmt sein Power-Diesel 340 PS.

Der Audi Q5 ist nicht gerade das, was man im Automobilsektor brandneu nennt. Seit knapp acht Jahren ist das SUV der Ingolstädter auf dem Markt – allein im Herbst 2012 wurde es durch ein Facelift aufgefrischt. Zum alten Eisen aber gehört der permanente Allradler damit keineswegs. Was ihm an neuen Designlinien samt dreidimensionaler Kühlergrill-Schnauze fehlt, macht er kurzerhand durch Leistung wett. 2013 führten die Ingolstädter das S-Modell ihres Mittelklasse-SUV ein. Doch es war nicht die reine Kraft, die überraschte. Es war die Kraftgewinnung: Unter der Haube des SQ5 sitzt nämlich kein aufgeladener Sechszylinder-Benziner, wie er in so manchem Pkw-Modell der Marke zum Einsatz kommt. Es

ist ein schnöder Selbstzünder, der dort seine Arbeit verrichtet. Im ersten Moment mag das nach einer Enttäuschung klingen. Doch auf den zweiten Blick kommt die Diesel-Power gerade in Deutschland gut an.

Kein Wunder, bleibt der SQ5 TDI doch auch bei schwerem Gas-Fuß an der Tanke ein echter Gentleman. Über zehn Liter Diesel wollen durch die Achtloch-Düsen nicht fließen – wer gelassen fährt, knackt sogar die 8-Liter-Marke. Der auf 2100 bar erhöhte Einspritzdruck des nagelneuen, noch einmal stärkeren SQ5 TDI plus ändert daran wenig: Aus 313 PS werden mit diesem technischen Kniff nur mal eben glatte 340. Leistung und Verbrauch also stimmen – nur der V6-Diesel-Klang sorgt kaum für

Gänsehaut. Doch dafür gibt's ja den sogenannten Sound-Aktuator.

UNPLUGGED? NEIN DANKE!

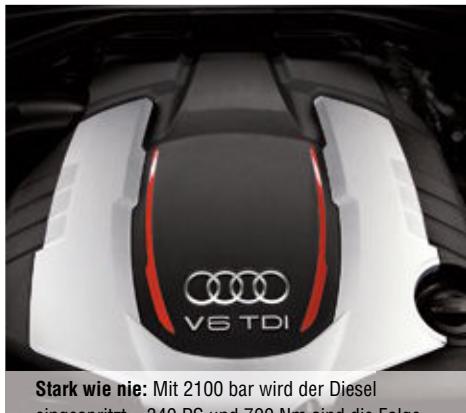
Die künstliche Stimme des sportlichen Audi-SUV ist es, die die Gemüter spaltet. Und das nicht wegen ihrer Tonart. Nein, das gleichermaßen dumpfe wie kräftige Grollen macht Eindruck – schon im Stand bringt der SQ5 damit seine Power zur Geltung, verschafft sich Respekt und Anerken-

nung. Doch die Entstehung dieses achtzylinderlichen Konzerts ist höchst umstritten, denn der Biturbo-V6 zeichnet sich dafür nicht verantwortlich. Vielmehr ist es ein Lautsprecher im Auspufftrakt, durch den der Diesel (auf Tastendruck) zum Benziner mutiert.





Sportliche Inszenierung: Gesteppte Sitze und ein abgeflachtes Lenkrad erwarten den Fahrer.



Stark wie nie: Mit 2100 bar wird der Diesel eingespritzt – 340 PS und 700 Nm sind die Folge



Vom Start weg: Der Biturbo-V6

Muss einem das aber peinlich sein? Das ist und bleibt Ansichtssache. Fest steht jedoch: Der SQ5 TDI plus ist weiß Gott kein Blender. In 5,1 Sekunden katapultiert der Hightech-Selbstzünder den Zwei-tonner auf 100 km/h. Und das mit einem Nachdruck, bei dem jeder bärig brüllende Sauger-V8 vor Neid erblasst. Mit ganzen 700

Newtonmetern muss die
Achtgang-Automatik
ab 1500 Touren
fertig werden

auf einen Gasstoß drückt das Drehmoment die Insassen in die perfekt gesteppten Ledersitze.

SCHNELL UND SPORTLICH

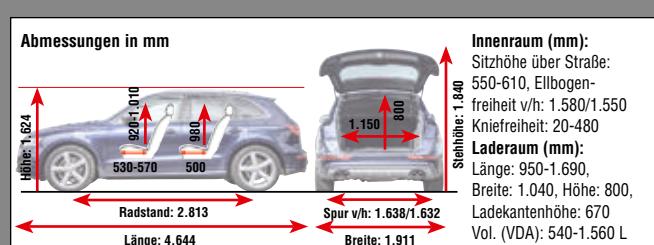
Auf der Autobahn rennt der stärkste Q5 250 Sachen – sein unbändiger Vortrieb wird nur von der Elektronik gestoppt. Sein sensationelles Sportfahrwerk lässt uns aber erst auf der Landstraße das Herz so richtig aufgehen: Dort kennt der Audi keine Wankbewegungen mehr, lenkt flink und unvermittelt ein, katapultiert die Passagiere mit einer ungeahnten Schubkraft nach vorn und fängt das Gewicht mit einer gut dosierbaren Leichtigkeit wieder ein. Altersschwäche also können wir diesem Audi ganz sicher nicht attestieren. ■

T | Julian Hoffmann F | Audi

◀◀

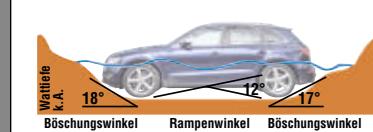
Bekannte Kehrseite:

Technik / Messwerte / Kosten		Audi SQ5 TDI plus
MOTOR / GETRIEBE		
Prinzip/Zylinderzahl-Bauart/Einbaulage	Diesel-6-V/vorn längs	
Ventile pro Zylinder/Nockenwellen	4/zwei oben liegende	
Verdichtung/Aufladung/LLK	15,5:1/2x1x	
Hubraum/Bohrung x Hub	cm ³ /mm	
Leistung	kW (PS)/min ⁻¹	2.967/83,0 x 91,4
Drehmoment	Nm/min ⁻¹	250 (340)/4.100-4.300
Gemischaufbereitung/Schadstoffklasse	Common-Rail-DI/Euro 6	
Getriebe	Achtgang-Automatikgetriebe	
Übersetzungen	1./2./3./4./5./6./7./8.	4,71/3,14/2,11/1,67/1,29/1,0/0,84/0,67
Gelände/Achse/Rückw.	-3,20/3,32	
KAROSSERIE / FAHRWERK		
Fahrzeugaufbau	selbsttragende Karosserie, 4 Türen, 5 Sitze	
Radführung	vorn hinten	Einzelradlafuhängung, Schraubenfeder Einzelradlafuhängung, Schraubenfeder
Bremsanlage	ABS, ESP, EBV	
Lenkung (Umdrehungen)	vorn/hinten	
Wendekreis	m	innenbelüftete/innenbelüftete Scheibe
Räder	Felgen; Reifen (Serie) Testwagenbereifung	8,5x21 Zoll; 255/40 R21 Continental WinterContact
MESSWERTE / GEWICHTE		
Höchstgeschwindigkeit	km/h	250
Beschleunigung		
0 - 80 km/h	s	4,2
0 - 100 km/h	s	5,1
0 - 160 km/h	s	13,4
0 - 200 km/h	s	22,0
Elastizität		
60 - 100 km/h (Kickdown)	s	4,6
80 - 120 km/h (Kickdown)	s	5,8
Verbrauch		Diesel
innerorts/außerorts/Mix/CO ₂	L/100 km	7,8-7,9/5,9-6,0/6,6-6,7/174-177 g/km
OFF ROAD-Testverbrauch	L/100 km	8,4
Tankinhalt Diesel/AdBlue	L	75/23
Gewichte	Leer/zul. Gesamtgew. kg	2.075/2.585
Anhängelast	ungebremst/gebremst kg	750/2.400
PREISE* / AUSTATTUNG		
Basispreis	68.200 (Audi SQ5 TDI plus)	
Testwagenpreis	85.800 (Audi SQ5 TDI plus)	
Airbags Fahrer/Beifahrer/Seite v/h/Kopf v/h	S/S/S/350/S/S	
Metalliclackierung/2-Zonen-Klima/Glasdach	890/S/1.450	
Sportfahrwerk/21-Zoll-Leichtmetallfelgen	S/S	
Leiderausstattung/elektr. Sitze inkl. Heizung	S/S	
Navigation/Freisprecheinrichtung	ab 2.100/300	
Xenon-Scheinwerfer/LED-Heckleuchten	S/S	
* Beträge in Euro inkl. MwSt.; S= Serienausstattung; - = nicht lieferbar		
FAHRZEUGUNTERHALT*		
Versicherungskosten**	Haftpflicht	386 Euro (TK 16)
	Teilkasko	269 Euro (TK 24)
	Vollkasko	921 Euro (TK 25)
Kfz-Steuer	443 Euro	
Werkstattintervalle	nach Service-Anzeige	
Garantie/Gewährleistung	2 Jahre ohne km-Begrenzung	



OFFROAD- PROFILE F

Permanenter Allradantrieb, einstufiges Verteilergetriebe mit selbstsperrendem Torsen-Mitteldifferenzial, Standard-Kraftverteilung 40/60, **Sperrfunktion v/M/h**: -/Torsen/-, Traktionskontrolle: **Stabilisatoren** vorn und hinten



Bodenfreiheit v/h: 150/190 mm
Bauchfreiheit: 160 mm
Diag. Achsverschränkung: k.A.
Steigungsfähigkeit: 31° (60%)
Gesamtuntersetzung (max.): 15,10:1
Kriechgeschw. (min.): 6,0 km/h

ALLES dran!



In der letzten Ausgabe haben wir für euch drei neue Serien-Pick-ups genau unter die Lupe genommen. Dieses Mal wollen wir euch zeigen, was es an Zubehör gibt – dank Taubenreuther.

Offroad-Urgestein und Zubehör-Spezialist Taubenreuther feiert heuer sein 50-jähriges Bestehen. Grund genug, mal etwas Außergewöhnliches auf die Beine zu stellen. Ein Pick-up-Vergleich, gefolgt von ei-

nem Super-Tune-up, ist da schon die richtige Idee zur Party! Eine Einladung, die wir nicht ausschlagen können. Hat es so auch noch nicht gegeben. Tuning und Fahrzeugoptimierung gehen, vor allem in der Offroad-Szene, schon seit

Anbeginn Hand in Hand. Man findet kaum ein 4x4, das noch im Original-Zustand über Straßen und Feldwege hoppelt. Der Hang und Drang, zu individualisieren, ist bei unserer Spezies besonders ausgeprägt. Mal geht es in Richtung Wahnsinn, mal in perfekte Nutzbarkeit für den speziellen Bedarf – ob privat oder beruflich. Bei Taubenreuther wird jeder fündig! Also schauen wir uns mal etwas genauer an, was es alles für die Pick-ups der neuen Generation zurzeit auf dem Markt gibt. Analog

zu unserem vorherigen Vergleich haben wir einen Ford Ranger Limited, einen Mitsubishi L200 und den neuen Nissan Navara ausgewählt.

DAS RICHTIGE ZUBEHÖR

Die Suche nach sinnvollem Zubehör kann sich durchaus schwierig gestalten. „Nicht alle Kunden haben von Anfang eine klare Vorstellung, was sie wirklich mit ihrem Fahrzeug anstellen wollen“, erklärt uns Bernd Taubenreuther. In der Tat stellt sich oft erst im Laufe



» Lade-Check



FORD

Länge:	5.354 mm
Breite:	1.860 mm
Höhe:	2.080 mm
Länge Ladefläche:	1.549 mm
Breite Ladefläche:	1.100-1.560 mm
Ladekantenhöhe:	920 mm
Zuladung:	1.033 kg



MITSUBISHI

Länge:	5.285 mm
Breite:	1.815 mm
Höhe:	1.960 mm
Länge Ladefläche:	1.520 mm
Breite Ladefläche:	1.050-1.470 mm
Ladekantenhöhe:	900 mm
Zuladung:	879 kg



NISSAN

Länge:	5.330 mm
Breite:	1.850 mm
Höhe:	1.900 mm
Länge Ladefläche:	1.530 mm
Breite Ladefläche:	1.115-1.535 mm
Ladekantenhöhe:	905 mm
Zuladung:	942 kg

der Beziehung zwischen Mensch und Pick-up heraus, wozu beide zusammen fähig sind. „Häufig kommt zuerst ein Ruf nach einer Höherlegung von eher kosmetischen als praktischem Charakter. Da nehmen wir uns Zeit und besprechen die Möglichkeiten mit unseren Kunden, um sie nicht ins Unglück zu stürzen.“ Fahrbar muss das gute Stück bleiben und alltagstauglich. Eine billige Höherlegung, nur um grobstollige Reifen zu montieren, ist nicht angebracht. Neukunden werden gut

beraten, alte Hasen auf den neusten Stand der Entwicklung gebracht. So soll es sein. An unseren drei Test-Pick-ups sind die beliebtesten Verbesserungen der letzten Jahre verbaut. Jeder hat ein individuell angepasstes Offroad-Fahrwerk und größere AT- oder MT-Bereifung, besitzt ein Top für die Ladefläche, einen Unterfahrschutz und eine Winde. Bei Ranger und L200 wurde außerdem die Luftansaugung mittels eines Schnorchels nach oben verlegt, um die Wattiefe zu erhöhen und

Flussdurchfahrten ohne Beschädigung zu überstehen. Die Dächer der Pick-ups wurden mit verschiedenen Roofracks und Gepäckträgern ausgestattet, um Ladefläche für Reisen oder im professionellen Alltag zu schaffen.

IM EINZELCHECK

Zuerst nehmen wir den Navara genauer unter die Lupe. Hier sticht sofort das Hardtop zur Ladeflächen-Abdeckung ins Auge. Es ist aus Edelstahl gefertigt und kommt aus dem Hause RSI. Schon durch

das Material wirkt es grundsolide und sehr wertig. Die Verriegelungen sind so konstruiert, dass sie auch bei härtestem Offroad-Einsatz nicht einfach mal aufpoppen können. Gefällt uns prima. Das rechte Fenster ist eine Durchreihe, das linke ein beleuchtetes Fach, für alles, was man schnell erreichen muss. Beim weiteren Rundgang entdecken wir noch die versteckte und schön intergrierte Seilwinde WARN XDC und ein neues Dach-Querträger-System von Rhino Rack. Es nennt sich Stealth,



FORD

weil es, ohne Höhe aufzubauen, fast zwischen der Reling verschwindet. 30-mm-Fahrwerk von Old Man Emu und 265/75 R16-Bereifung ergeben 5-6 cm Höhernlegung. Das Komplettfahrwerk hat Nitrocharger Sportstoßdämpfer. Untenrum werden alle wichtigen Teile von T-Protektor geschützt. Beim zweiten Blick entdecken wir die ARB-Sperren an Vorder- und Hinterachse. Der Navara will es wissen – und wir natürlich auch. Gut abgestimmt wühlen wir uns durch den Offroadpark. Alles wirkt

spielerisch und wir kommen gar nicht in die Verlegenheit, die Sperren einschalten zu müssen. Auch abseits des Geländes fährt sich der Nissan gut. Keine Einbußen in Sachen Komfort gegenüber seinem Serienbruder. Ein durchweg gelungener Umbau.

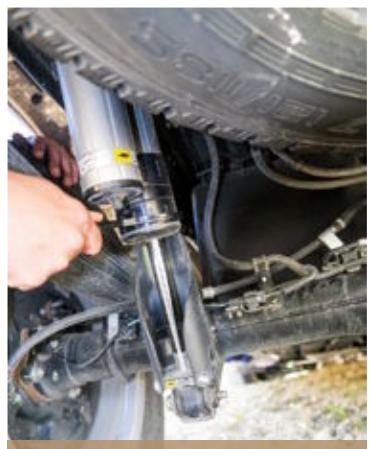
OFFROAD-KONZEPTE

Der L200 ist ähnlich aufgebaut wie der Nissan. Auch er hat das OME-Fahrwerk verbaut und größere Reifen spendiert bekommen.

» Fahrwerk



Hoch: Die Federn sorgen für 5 cm Luft.



Einstellbar: BP-51 passt sich an alles an.

Hauptunterschied ist das Hardtop aus Kunststoff. Es stammt hier von ARB und ist in Wagenfarbe lackiert und einfach gehalten. Klappfenster

und Schiebefenster befinden sich an den Seiten. Zusätzlich wurde der passende ARB-Träger auf dem Top verbaut und mit einer Markise versehen. Pfiffiges Detail und gu-



Sicher: Rettungshaken, Schutz und Rahmenstabilität durch Unterfahrschutz.



Mächtig: Die dicke Lippe von ARB baut auf und schafft offroad eine Pufferzone.



MITSUBISHI L200



MITSUBISHI

ter Schattenspender bei Pausen auf der Reise. Winde, Sperren, Unterfahrschutz sind auch hier mit an Bord. Auch für den L200 gibt es im Gelände kaum ein Hindernis in dieser Ausbaustufe. Auf der Straße merkt man unbeladen einen kleinen Unterschied zu dem sonst komfortableren Serienfahrwerk, aber kaum der Rede wert. So macht der Mitsubishi bestimmt auch auf längeren Touren richtig Laune und erweist sich als treuer und geländegängiger Begleiter. Sinnvoller und offroadorientierter

Umbau, ganz wie bei dem anderen Japaner im Test. Diese beiden sind ab Werk schon beileibe nicht schlecht im Gelände, aber Schutz und mehr Freiraum bewirken nochmals eine tolle Verbesserung.

ARB-FORD

Darf es noch ein bisschen mehr sein? Der Ford ist eine Nummer extremer aufgebaut und hat einige Features mehr als seine Testkameraden. Den Hauptunterschied, natürlich auch preislich, bilden das Fahrwerk mit 2 cm

mehr Höherlegung und die neu entwickelten BP-51-Stoßdämpfer von OME. Beginnen die Fahrwerke der Konkurrenten deutlich unter 1500 Euro, schlägt das BP-51 mit über 4000 Euro zu Buche. Merkt

man den Unterschied und was ist so besonders an den neuen Dämpfern? „Es sind eigentlich Racing-Dämpfer mit Bypass, die von OME speziell auch für die Straße abgestimmt wurden“, erklärt



Verschränkung: Auch mit dem 3 cm-Lift verschränkt der L200 noch ordentlich.



Nitrocharger: Nicht einstellbar, aber offroad können die Dämpfer punkten.



Fernbedienung: Die versteckten WARN-Winden werden per Knopfdruck gesteuert.

Arbeitsgerät:
Aus dieser Konfiguration, für den rauen Alltag erdacht, kann man durch sinnvolles Zubehör wie eine Markise einen Urlaubsbegleiter hervorzaubern.

**Starker Auftritt:**

Auf und abseits der Straße weiß der Nissan im Taubenreuther-Trim zu überzeugen. Clou: die versteckten Rigid-LED-Scheinwerfer im Stoßfänger.

NISSAN



Hidden: Sehen nicht nur gut aus, erhalten auch den geforderten Fußgängerschutz.

uns Technik-Chef Jürgen Teichert. „Man kann diese Dämpfer wirklich an jede Gegebenheit anpassen, von heftigem Offroad- bis zum Reiseeinsatz auf der Autobahn.“ Sagts und geht sofort ans Werk. Und im Park performen die neuen Dämpfer wie vom anderen Stern. Rallye-Feeling kommt auf. Diese Geschwindigkeiten in den tiefen Furchen kann die Konkurrenz nicht bieten. Ein paar Klicks später fahren wir entspannt und komfortabel auf der Straße zur Würstchenbude. Beeindruckend! Außer-

dem verfügt der Ford noch über einen 140-Liter-Zusatztank (elegant auf der Fahrerseite verbaut), eine ARB-Heckstoßstange und Rockslider. Auch am Ascent-Hardtop kann man gut sehen, was noch alles möglich ist. Zwei Auszüge für Kocher oder als Stauraum mit einer Kühlbox machen ihn zum idealen Reisebegleiter.

TUNING-FAZIT

Wer die Wahl hat, hat die Qual. Ein Pick-up ist das vielseitigst einsetzbare Fahrzeug und bestimmt nicht

nur ein Arbeitstier. Ist man sich im Klaren über seine eigenen Pläne und Absichten, kann man gezielt genau das Richtige für Abenteuer abseits der Straßen und des Alltags wählen. Genauso wichtig ist

ein gut beratender Partner, der mithilft, den Traumumbau zu realisieren. Taubenreuther hat mit Sicherheit die nötige Erfahrung und das Know-how. ■

T | Schulz F | Kollmannsberger



Solide: Nicht ganz leicht, aber dafür extrem belastbar ist das RSI-Crafters-Canopy-Top.



Tarnmodus: Die neuen Rhino Rack Stealth-Querträger bauen kaum auf.

**Technik
Messwerte
Kosten**



	Ford Ranger	Mitsubishi L200	Nissan Navara
Motor / Getriebe			
Prinzip/Zylinderzahl-Bauart/Einbaulage	Diesel/4-R/vorn längs	Diesel/4-R/vorn längs	Diesel/5-R/vorn längs
Ventile pro Zylinder/Nockenwellen	4/zwei oben liegende	4/zwei oben liegende	4/zwei oben liegende
Verdichtung/Aufladung/LLK	15,4:1/1x/1x	15,5:1/1x/1x	15,4:1/1x/1x
Hubraum/Bohrung x Hub	cm ³ /mm	2.198/84,6 x 100,8	2.442/86,0 x 105,0
Leistung	kW (PS)/min ⁻¹	118 (160)/3.200	133 (181)/3.500
Drehmoment	Nm/min ⁻¹	385/1.500	430/2.500
Gemischsaufbereitung/Schadstoffkl.	Common-Rail-DI/Euro 5	Common-Rail-DI/Euro 5	Common-Rail-DI/Euro 6
Getriebe	Sechsgang-Schaltgetriebe	Sechsgang-Schaltgetriebe	Sechsgang-Schaltgetriebe
Übersetzungen	1./2./3./4./5./6	5,44/2,84/1,72/1,22/1,00/0,79	4,28/2,30/1,44/1,00/0,78/0,65
Gelände/Achse/Rückw.	2,48/3,55/4,94	2,57/3,69/3,96	2,72/3,69/4,71
Ausstattung / Sonderausstattung Taubenreuther (T)			
Basispreis	39.686 (Limited)	29.890 (Plus)	29.345 (Acenta)
Testwagenpreis	43.345 (Limited)	31.245 (Plus)	32.045 (Acenta)
Einstiegsmodell	29.750 (XL)	26.290 (Basic)	25.095 (Visia)
ABS/ESP	S/S	S/S	S/S
Airbags Fahrer/Beifahrer/Seite v/h	S/S/S/-	S/S/S/-	S/S/S/-
Smartbar-Frontstoßstange ARB (T)	Preis auf Anfrage	-	-
Hidden-Seilwindenanbausatz und Winde (T)	-	3060	3190
OME Fahrwerk (T)	4250 (inkl. BP-51-Dämpfer)	ab 1.590	ab 1350
Delta-WP-Leichtmetallfelgen (5 Stück) (T)	auf Anfrage	1300 (8 x 17)	1300 (7,5 x 16))
Differenzialsperre ARB (vorne und hinten) (T)	auf Anfrage	auf Anfrage	auf Anfrage
Hardtop (wie im Test beschrieben) (T)	auf Anfrage (ARB Ascent)	2600 (ARB, in Wagenfarbe)	2600 (RSI, in Basisfarbe)
Unterfahrschutz (T)	590 (ARB, Vorderachse, Getriebe, VG)	610 (T-Protektor, Getriebe/VG, Tank, Alu)	980 (T-Protektor, Getriebe/VG, Tank, Alu)
ARB-Rocksider (T)	840	- auf Anfrage	- auf Anfrage
ARB-Dachgepäckträger (T)	1300	1100 (Trade)	- auf Anfrage
ARB-Markise (T)	300 (Touring)	300 (Touring)	-

Eine Offroad-bewegende Geschichte:

Bereits seit 1966 dreht sich in Kulmbach alles um Anbau- und Zubehörteile für jegliche Form von Fahrzeug. 4x4-Spezialfahrzeuge und Sonderfahrzeugbau sind die Stärken des gewachsenen Unternehmens. Als Zulieferer für verschiedene Hersteller hat sich Taubenreuther genauso etabliert wie als Handelspartner der bekannten australischen und amerikanischen Hersteller ARB und WARN. Stets im Vordergrund ist das Bestreben, immer das neueste und beste Material für die Kunden zu beschaffen. Wir gratulieren zum 50. Firmenjubiläum!



Kontakt:



Taubenreuther GmbH
Am Schwimmbad 8
95326 Kulmbach
0049-(0)9221-95620
www.taubenreuther.de





SsangYong Korando e-XDi220

MOTOREN

Diesel, 4-Zylinder-R, vorn quer	2.157 cm ³
Hubraum:	86,2 x 92,4 mm
Bohrung x Hub:	86,2 x 92,4 mm
Verdichtung/Aufladung/LLK:	15,5:1/Turbo/1x
Leistung:	131 kW/178 PS bei 4.000 min ⁻¹
max. Drehmoment:	400 Nm ab 1.400 min ⁻¹
Schadstoffklasse:	Euro 6

KRAFTÜBERTRAGUNG

automatisch zuschaltender Allradantrieb mit elektronisch geregelter Lamellenkupplung, Kraftverteilung v/h: 100/0 bis 50/50, Sechsgang-Automatikgetriebe

FAHRZEUGAUFBAU

selbsttragende Kombikarosserie, 5 Türen, Heckklappe, 5 Sitzplätze

FAHRWERK

vorn:	Einzelradaufhängung, McPherson
hinten:	Einzelradaufhängung, Schraubenf.

BREMSANLAGE

ABS, EBV, ESP

vorn:	innenbelüftete Scheibe
hinten:	massive Scheibe

ABMESSUNGEN / GEWICHTE

L/B/H:	4.410/1.830/1.675 mm
Radstand:	2.650 mm
Bodenfreiheit v/M/h:	170/220/220 mm
Karosseriewinkel v/M/h:	22,8/19/28,2 °
Leer-/zul. Gesamtgew.:	1.769/2.260 kg

Anhängelast ungebr./gebr.:	750/2.000 kg
Stützlast/Dachlast:	80/75 kg
Wendekreis:	10,6 m
Tankinhalt:	57 L
Kofferraumvolumen min.-max.:	486-1.312 L

FAHRLEISTUNGEN / VERBRAUCH

Beschleunigung 0-100 km/h:	k.A.
Höchstgeschwindigkeit:	185 km/h
Testverbrauch (gesamt, im Test):	8,1 L/100 km

PREIS

Korando e-XDi220 4WD:	28.490 Euro
Sechsgang-Automatik:	2.000 Euro

Mehr Hub

Neben dem subkompakten XLV gerät der SsangYong-Bestseller Korando fast in Vergessenheit. Dabei hat der einen neuen Motor.

Mehr Hub, mehr Schub. Was früher die Regel war, ist heute die Ausnahme. Die Motoren werden immer kleiner, schöpfen dank satter Aufladung aber immer mehr Kraft. Bei SsangYong läuft das noch etwas anders. Der Zweiliter-Dieselmotor im Rexton und Korando ist Geschichte – seit die Euro-6-Abgasnorm Pflicht ist, sorgen unter den Motorhauben der beiden koreanischen Allradler wieder größere Aggregate für Vortrieb. 2,2 Liter Hubraum stehen dem neuen Selbstzünder zur Verfügung, in Sachen Leistung bleibt er mit 178 PS aber nahezu auf dem Niveau sei-

nes Vorgängers. Und trotzdem: Der größere Brennraum fühlt sich souveräner an, locker und leicht animiert er den Korando zu Höchstleistungen. Kein Wunder, entfaltet er sein maximales Drehmoment doch schon ab 1400 Touren.

KOMFORTABLE KRAFT

Mit geradezu plötzlich auftretenden 400 Newtonmetern lässt sich der verkaufsstärkste SsangYong sportlich von der Ampel bewegen. Die Sechsgang-Automatik schaltet entspannt durch die Übersetzungen und legt den nächsten Gang zwar etwas zögerlich, aber nie

unter einem Ruck ein. Sanft und geschmeidig geht es im Korando zu. Dazu passt die Lenkung: Die Servo-Unterstützung fällt großzügig aus – komfortabel kann man den Allradler so im Stadtverkehr um die Kehren treiben, auf eine präzise, gefühlvolle Landstraßen-Hatz aber sollte man weniger Wert legen. Falls der Belag dann mal unbefestigt werden sollte, hilft ein Tastendruck unter dem Lenkrad: Dort versteckt sich weiterhin die Allrad-Lock-Taste, mit deren Hilfe die Kraft starr zu 50 Prozent an die Hinterachse wandert.

T | Julian Hoffmann F | Kehl / SsangYong



Solide: Hartes Plastik mit Alu-Look und Klavierlack.



Volle Kraft: Mit betätigter 4x4-Lock-Taste geht's durch den Dreck.



Stirnlampe Trekking

im 1-Jahres-Abo

Extrem helles Licht. Ideal für Trekkingtouren und beim Camping. 3 Schaltmodi: inkl. Blinkfunktion, Mit verstellbarem Stirnband. Verstellbarer Neigungswinkel. Betrieb mit 3 AAA Micro Batterien (nicht im Lieferumfang). Gewicht: 100g, Stärke: 60 Lumen, Spritzwassergeschütztes Gehäuse.

OFF ROAD

Vorteile

- exklusive 11% Preisvorteil
- keine Ausgabe mehr verpassen
- bequeme Lieferung frei Haus
- kostenlose Zustellung

Jetzt bestellen!

 1-Jahres-Abo

Ja, ich bestelle 12 Ausgaben der OFF ROAD ab der nächsterreichbaren Ausgabe zum Vorzugspreis von 40,80 EUR € (Österreich 46 EUR, Schweiz 73 sFr, weiteres Ausland auf Anfrage).

 2-Jahres-Abo

Ja, ich bestelle 24 Ausgaben der OFF ROAD ab der nächsterreichbaren Ausgabe zum Vorzugspreis von 81,60 EUR € (Österreich 92 EUR, Schweiz 146 sFr, weiteres Ausland auf Anfrage).

 Name, Vorname

 Straße, Hausnummer

 PLZ, Ort

 Telefon

 Ich zahle per Rechnung

 Ich zahle bequem per Bankeinzug (nur innerhalb EU möglich)

SEPA-Lastschriftmandat: Ich ermächtige die OFF ROAD Verlag AG, Zahlungen von meinem Konto mittels Lastschrift einzuziehen. Zugleich weise ich mein Kreditinstitut an, die von der OFF ROAD Verlag AG auf mein Konto gezogenen Lastschriften einzulösen. **Die Mandatsreferenz wird mir separat mitgeteilt.**
Hinweis: Ich kann innerhalb von acht Wochen, beginnend mit dem Belastungsdatum, die Erstattung des belasteten Betrags verlangen. Es gelten dabei die mit meinem Kreditinstitut vereinbarten Bedingungen.

 Kreditinstitut (Name und BIC)

 IBAN

 Datum, Ort und Unterschrift

Dry Sack 8L Ultra-Sil

im 1-Jahres-Abo

Toller Packsack, damit alles trocken bleibt. Das Gewicht ist revolutionär, der Rollenverschluss und das silikonisierte Material halten Nässe und Feuchtigkeit komplett vom Inhalt fern. Ideal für Trekkingtouren, Camping, Reisen und Wandern. Maße: Ø 17 x 46 cm, Fassungsvermögen: 8 L, Gewicht: 30g, Farbe: Orange



Edelstahl Filterkanne im 2-Jahres-Abo

Einfach Kaffee einfüllen, heißes Wasser aufgießen, Sieb nach unten drücken und genießen. Mit vielen Besonderheiten: kein Abfall mehr durch Edelstahl Filter, Warmhaltekanne, Vakuumisolierte Konstruktion, aus rostfreiem Stahl, kein Stecker, keine Leitung, unzerbrechlich. 5 Jahre Garantie auf die Isolierwirkung.



Jack Wolfskin Washbag im 1-Jahres-Abo

5 elastische und 3 mit Reißverschluss zu verschließende Taschen. Material: 100 % Polyester (600D). Maße: geschlossen: ca. 19 x 32 cm, geöffnet: ca. 53 x 32 cm. Gewicht: ca. 200 g

Schnell ausfüllen und Wunsch-Prämie kassieren!

 Ich möchte mit meinem Abo-Abschluss folgende Prämie* erhalten.

Bitte wählen Sie Ihre Prämie:

1-Jahres-Abo

- Stirnlampe Trekking
- Dry Sack 8 L
- Jack Wolfskin Washbag

2-Jahres-Abo

- Edelstahl Filterkanne



Das OFF ROAD-Abo verlängert sich jeweils um ein Jahr. Nach Ablauf der Mindestlaufzeit (1 Jahr bzw. 2 Jahre) kann das Abo jederzeit schriftlich gekündigt werden.

Der Prämienversand ist nur an eine Adresse in Deutschland möglich. Ihre Prämie erhalten Sie nach Eingang der Zahlung, solange der Vorrat reicht.

Die Bestellung kann ich innerhalb von 14 Tagen nach Bestelldatum ohne Begründung schriftlich widerrufen. OFF ROAD Verlag AG, Alte Landstr. 21, 85521 Ottobrunn

Mit dem großen Namen



» Dauertestmonat: 4
» Aktueller Kilometerstand: 15 332

Suzuki Vitara S

MOTOR
Otto-T, 4-Zyl.-R, vorn quer, vier Ventile pro Zylinder, zwei oben liegende Nockenwellen, variable Ventilsteuerung (VVT), Benzin-direkteinspritzung
Hubraum: 1.373 cm³
Leistung: 103 kW/140 PS bei 5.500 min⁻¹
max. Drehmom.: 220 Nm ab 1.500 min⁻¹

Schadstoffklasse: Euro 6

KRAFTÜBERTRAGUNG

automatisch zuschaltender Allradantrieb mit elektronisch gesteuerter Lamellenkupplung, Sechsgang-Schaltgetriebe

FAHRZEUGAUFBAU

selbsttragende Kombikarosserie, 4 Türen, Heckklappe; 5 Sitzplätze

FAHRWERK

vorn: Einzelradaufhängung, Schraubenfeder

hinten: Einzelradaufhängung, Schraubenfeder

BREMSANLAGE

ABS, EBV, ESP

vorn: innenbelüftete Scheibe

hinten: massive Scheibe

ABMESSUNGEN / GEWICHTE

L/B/H: 4.175/1.775/1.610 mm

Radstand: 2.500 mm

Leergewicht: 1.285 kg

zulässiges Gesamtgewicht: 1.730 kg

Anhängelast (gebr./ungebr.): 1.200/400 kg

FAHRLEISTUNGEN / VERBRAUCH

Beschleunigung 0-100 km/h: 9,7 s

Höchstgeschwindigkeit: 200 km/h

Verbr. ges./Testverbr.: 5,4/7,6 L/100 km

PREIS (TESTWAGEN)

Vitara S: 28.468 €

OFF ROAD
DAUERTEST

Der neue Suzuki Vitara hat ziemlich große Fußabdrücke zu füllen – nämlich die seines Vorgängers. Wie er als Variante S damit zuretkommt, beobachten wir im Dauertest.

Von 1988 bis 1998 wurde der erste Vitara, anfänglich neben dem SJ/Samurai, in Deutschland angeboten. Zunächst mit 1,6-Liter-Vierzylinder, später auch mit Zweiliter-V6 und ebenso großem Vierzylinder-Diesel. Den kultigen Offroader bekam man als Cabriolet oder mit geschlossener Karosserie, als Zwei- oder Viertürer. Noch heute erfreut sich der Wagen großer Beliebtheit, der spritzige Benziner konnte nämlich wirklich Freude bereiten.

Und genau das soll auch der neue Vitara schaffen. Als Vitara S verfügt er über einen 1,4-Liter-Turbobenziner, der verheißen vollen „Booster-Jet“ getauft wurde. Mit den 1285 Kilogramm Leergewicht unseres Testwagens hat der Motor keine Schwierigkeiten, in 9,7 Sekunden

beschleunigen wir auf einhundert km/h und messen eine Spitzen Geschwindigkeit von 200 Stundenkilometern.

SPASSMOBIL

Der fröhlich drehende Vierzylinder macht tatsächlich viel Freude. Wer möchte, kann den Vitara flink und behände um die Kurven fliegen lassen, aber auch ein gemütlicher Fahrstil bei niedrigen Drehzahlen und in hohen Gängen ist dank des früh anstehenden Drehmoments kein Problem. Beim Cruisen verbraucht der Vitara im Realbetrieb weniger als sieben Liter Superkraftstoff. Geht man es flotter an, wird der Japaner aber auch nicht direkt zum Säufer. 8,7 Liter sind bisheriger Dauertest-Höchstverbrauch.

Wie es sich für ein sportliches Topmodell gehört, muss man an Bord des Suzuki auf nichts verzichten. Schon ab Werk gibt es eine automatische Klimaanlage, Teilledersitze und einen Abstandsregeltempomat. Den sportlichen Look verstärken im Innenraum zudem rote Ziernähte und Blenden für die Lufteinströmer sowie die Analoguhr mit japanischen Schriftzeichen. Außen erhielt unser Testwagen eine zweifarbige Metalliclackierung mit abgesetztem Dach und Dachkantspoiler. Die schwarzen 17-Zoll-Alus sind bei der Topsausstattung wiederum Serie. Ebenfalls obligat ist selbstverständlich der automatisch zuschaltende Allradantrieb, Suzuki nennt ihn Allgrip. Er verteilt die Antriebskraft tendenziell zuerst an

TESTWAGEN-OPTIONEN

Suzuki Vitara S

- ✓ Sechsgang-Schaltgetriebe
- ✓ Zweifarben-Lackierung
- ✓ Dachspoiler



Sportlich übersichtlich präsentiert sich der Innenraum, rote Ziernähte und Einfassungen sorgen für Akzente.



Der BoosterJet getaufte Benziner bringt 140 Turbo-PS.



Vier Fahrmodi kann man im Vitara S auswählen.

die Vorderräder, beteiligt beim Anfahren und bei Traktionsverlust aber die Hinterräder mittels elektronisch gesteuerter Lamellenkupplung am Vortrieb.

HILFESTELLUNG

Über den Drive Mode Selector in der Mittelkonsole kann man auf die Funktionsweise Einfluss nehmen. Insgesamt vier Modi stehen zur Wahl. Während der Auto-Modus tendenziell für ökologisches

Fahren mit vornehmlichem Frontantrieb ausgelegt ist, wird bei Sport die ESP-Regelschwelle hochgesetzt und die Gaspedalkennlinie verändert. Zudem wird schneller Kraft an die Hinterräder geleitet. Der Schneemodus verstärkt die Regelung der Traktionskontrolle und verteilt ebenfalls bereitwilliger nach hinten. Im Modus Lock kann der Fahrer eine gleichmäßige Kraftverteilung zwischen den Achsen erzwingen. Snow und Lock

werden automatisch bei einer Geschwindigkeit von über 60 km/h deaktiviert.

REALISTISCH

Ein Topmodell für rund 30 000 Euro? Das kann sich sehen lassen. Der Vitara S ist praktisch ab Werk schon komplett ausgestattet, sogar Navi und ACC sind an Bord. Mehrkosten kommen nur durch optische Extras zusammen. ■

T/F | Marc Ziegler

DIE STRECKEN

Dauertest on Tour

Die weitesten Strecken im Vitara S:	
Wiek	924 km
Datteln	627 km
Schwenningen	228 km
Langenaltheim	142 km

Ausgangspunkt ist immer München, einfache Strecke, schnellste Route

DER VERBRAUCH

Unser Kraftstoffverbrauch

Durchschnitt über die gesamte Strecke:	7,6 L/100 km
Minimalverbrauch:	6,4 L/100 km
Maximalverbrauch:	8,7 L/100 km



DER ERSTE EINDRUCK



Auf den ersten 15 000 Kilometern kann sich der Vitara vor allem als guter Alltagsbegleiter in Szene setzen. Und auf langen Strecken

überzeugen die guten Sitze und Komfortfeatures wie der Abstandstempomat, der das Kilometerfressen deutlich angenehmer macht.



OFF ROAD
DAUERTEST

Ohne Fehl und Tadel

2,5 Jahre hat es gedauert, mit unserem Toyota Hilux die angepeilten 100 000 Testkilometer abzuspulen. Mit knapp 130 000 Kilometern auf der Uhr endet nun einer unserer extremsten Dauertests.

Als echtes Arbeitstier im OFF ROAD-Dauertest hat man es gewiss nicht leicht. Da muss permanent geschleppt, gewühlt und geackert werden, als gäbe es kein Morgen. Zahlreiche Rallyes hat der Hilux im Pressetross begleitet. Wer meint, das wäre keine Herausforderung, der irrt. Schließlich gilt es nicht nur viele verschiedene Fotostopps zu erreichen, die zum Großteil weitab von geteerten Straßen liegen und nicht selten große Umwege im Vergleich zum Teilnehmerfeld verlangen. Auch Bergungen und Hilfeleistungen stehen völlig selbstverständlich auf dem Programm. Zweimal führten die Rennen den Hilux an die bulgarische Schwarzmeerküste, unzählige Male nach Polen und in die Tagebaugebiete rund um Leipzig. Natürlich wurde er auch als

Service- und Zugfahrzeug bei unseren eigenen Rennaktivitäten eingesetzt. Zuerst zog er unseren OFF ROAD Renn-Suzuki von einer Veranstaltung zur nächsten, dann unser Polaris RZR.

IMMER WIEDER ZURÜCK

Eines hatte der Toyota den Rennern aber immer voraus: Während die nämlich das ein oder andere Mal liegen blieben, schaffte es der Hilux jedes mal wieder zuverlässig zurück nach Hause, wenn auch nicht immer unversehrt. So wurde der Unterfahrschutz schon früh auf der ersten von zwei Gradiscas in Norditalien bis zur schieren Unkenntlichkeit verbeult, die seitlichen Trittbretter bekamen einiges ab und auf der Rückfahrt von Bulgarien löste sich auf der Autobahn ein Hitzeblech vom Mittelkopf des



Etliche Rennveranstaltungen begleitete unser Hilux. Ob als Service-Wagen auf der Balkan-Breslau oder als Zugfahrzeug auf der GORM.



IM EINSATZ



Immer unter Last: Unser Lux schleppete auch unsere Rallyefahrzeuge.

Auspuffs. Etliche Kratzer und kleine Beulen zeugen von Steinschlägen und Kontakt mit der Botanik und mehr als einmal ließen wir nach ausgedehnten Geländefahrten die Spur neu einstellen, da der Lux nicht mehr recht geradeaus fahren wollte. Je zwei Sätze Winter- und Sommerreifen und einen

Satz MT-Räder haben wir im Testzeitraum verschlissen.

PERFEKTE KOMBINATION

Als echter Glücksgriff stellte sich die Motor-Getriebe-Kombination unseres Hilux heraus. Der Dreiliter-Vierzylinder-Diesel leistet ordentlich 171 PS und kommt auf ein

Drehmoment von 360 Newtonmetern, die bereits bei 1400 Umdrehungen anliegen. So packt der große Selbstzünder stets beherzt zu. Die Schaltarbeit erledigt bei unserem Dauertest ein Fünf-Gang-Automatikgetriebe. Das zeichnet sich zwar mehr durch absolute Robustheit als durch



Stets im Einsatz: Der Hilux im Pressetross der Breslau.

IM DETAIL



Die Chromeinfassungen der Tagfahrleuchten wurden von Steinschlägen schwer gezeichnet.



Die Ledersitze der Executive-Ausstattung mussten ebenfalls arg leiden. Ein vergessener Schraubenzieher gab dem Fahrersitz den Rest.



Das Hitzeschutzbüchel des Mitteltopfs löste sich auf der Heimfahrt aus Bulgarien.



Die Gummipuffer der Laderaumabdeckung nutzten sich durch die Belastung ab. Dadurch zerkratzte das Riffelblech die Ladeklappe.

STRECKEN

Dauertest on Tour

Die weitesten Strecken im Toyota:	
Albena (Bulgarien)	1.774 km
Pescara (Italien)	884 km
Drawsko Pomorskie (Polen)	850 km
Hamburg	771 km
Datteln	627 km
Olszyna (Polen)	597 km

Ausgangspunkt ist immer München, einfache Strecke, schnellste Route.



Exponiert: Die Hängerkupplung hatte viel Bodenkontakt, zwei Steckdosen überlebten nicht.



Die Laderaumabdeckung von Ortech ist begehbar und schützt rundum.

WARTUNG & PREISE

km 49 504	Zwischencheck, AU und HU, Radwechsel, Schaltthebelmanschette befestigen	420,65 Euro
km 50 282	Steckdose und Verkabelung Anhängerkupplung tauschen	730,15 Euro
km 66 840	Service (alle Filter, Motor- und Hinterachsöl wechseln, Klimaanlage desinfizieren)	811,48 Euro
km 86 262	Service (alle Filter, Motor- und Hinterachsöl wechseln, Klimaanlage desinfizieren), Radwechsel, neue Winterräder, Spur einstellen, Hitzeschutzblech anbringen	811,48 Euro
km 88 171	Bremsbeläge vorne wechseln, Bremsen reinigen, Fehlersuche defekter Heckscheibenheizung	223,07 Euro
km 96 530	Fehlersuche Heckscheiben- und Spiegelheizung, Ersatz Messverstärker	878,73 Euro
km 96 972	Instandsetzung Frontschaden (Stoßfänger und Frontverkleidung, Scheinwerferreinigungsanlage)	2498,38 Euro
km 112 459	Service (Motoröl und Ölfilter wechseln) Sommerräder montieren, Wischgummis erneuern	515,51 Euro



Seine guten Geländeeigenschaften konnte der Lux auch im Winter beweisen.

geschmeidige Schaltvorgänge aus, aber genau das braucht unser Arbeitsgerät auch. Besonders im Hängerbetrieb genießt man die Drehmomentüberhöhung und das geschmeidige Anfahren mit schwerer Ladung. Lediglich bei Steigungen mit aktiviertem Tempomat schaltet das System in unseren Augen unnötig schnell zurück und röhrt dann im Wandler herum, was den Verbrauch zeit-

weise in die Höhe treibt. Entsprechend weit geht die Verbrauchsschere dann auch bei Hängerfahrten auseinander: Zwischen 11 und knapp 19 Liter Diesel benötigte der Hilux hier.

Ohne Anhang und vor allem mit Laderaumabdeckung war der Lux da schon genügsamer. 10,7 Liter über die Gesamtdistanz gehen absolut in Ordnung, vor allem wenn man den hohen Gelände- und An-

hängeranteil berücksichtigt. War man solo unterwegs, dann trank der Japaner sogar weniger als neun Liter.

DER MYTHOS – BESTÄTIGT!

Was uns wirklich begeisterte, war jedoch, dass wir ohne eine einzige Panne nahezu permanent unterwegs sein konnten. Außerplanmäßig mussten wir nur in die Werkstatt, wenn wir einen Unfall hatten

oder aber nach intensiven Geländetouren. Zweimal musste dann nämlich der Wasserabscheider des Spritfilters geleert werden, in dem sich entweder bei Wasserdurchfahrten oder aufgrund von schlechtem Sprit Flüssigkeit gesammelt hatte, oder die Spur war vom groben Umgang verstellt. Sonst sah uns die Werkstatt nur zum regelmäßigen Service und jedes Mal fiel dabei auf, dass der

5 TESTER MEINUNGEN



Julian Hoffmann

Auf langen Strecken ist der Hilux überraschend komfortabel. Auch unbeladen trampelt die Hinterachse nicht und die Sitze

sind ausreichend bequem, wenn man auf dem Leder auch stark schwitzt. Im Winter freute ich mich über die Standheizung. Wir mussten nie Eis kratzen.



Hannes Kollmannsberger

Als Doppelkabiner eignet sich der Toyota Hilux auch für Urlaubsreisen mit mehr als zwei Personen und seit die Laderaumab-

deckung drauf ist, kann man auch empfindlichere Güter transportieren und der Wagen wirkt nicht so klobig wie mit einem hohen Hardtop.



Björn Schulz

Die 2,5 Tonnen Anhängelast des Hilux sind im Vergleich zur Konkurrenz etwas wenig. Mehr als einmal waren wir an der Grenze

des Erlaubten, obgleich wir dem Wagen ohne Weiters auch eine Extratonne zutrauen würden. Im Zugbetrieb begeisterte der Hilux ein ums andere Mal.



Marc Ziegler

Die Geländeeigenschaften des Toyota sind aller Ehren Wert. 220 Millimeter Bodenfreiheit reichen bei etwas Vorsicht sehr

weit und 700 Millimeter Wattiefe muss man sich erst einmal trauen auszuloten. Für mich ist es erwiesen: Der Hilux hat den Ruf des Unsterblichen verdient.



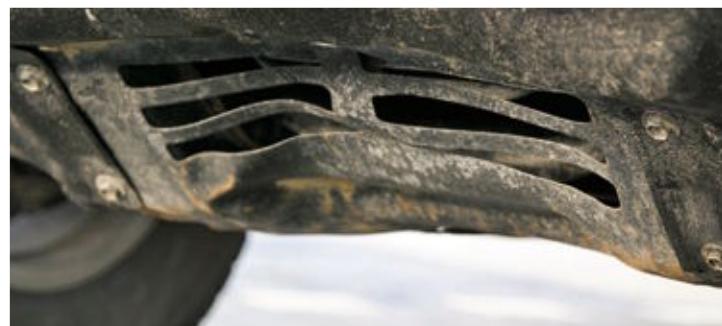
Bastian Hambalgo

Man darf den Hilux natürlich nicht als sportlichen Alltagsbegleiter sehen. Der 3-Liter-Diesel überzeugt aber mit früh

anliegendem Drehmoment und einem gut nutzbaren Drehzahlband. Die Automatik passt gut dazu, obwohl sie mit fünf Gängen nicht mehr zeitgemäß ist.



Zum Abschied nochmal auf die Gradisca: eine der letzten Dienstfahrten.



Mitgenommen: Die vielen Geländekilometer hinterlassen ihre Spuren.

große Motor nicht nur haltbar, sondern auch absolut dicht war. Keinen Tropfen Öl hat der Hilux verbraucht.

Obwohl wir ihn härter rangenommen haben als jeden anderen Dauertest vor ihm: Weitere 100 000 Kilometer hätte der Toyota unter den gleichen Bedingungen auch absolviert – das ist der Stoff, aus dem Legenden sind. ■

T | Marc Ziegler F | Marc Ziegler/OFF ROAD

VERBRAUCH

Unser Kraftstoffverbrauch

Durchschnitt über die Gesamtstrecke **10,7 L/100 km**
Minimalverbrauch **7,6 L/100 km**
Maximalverbrauch **14,9 L/100 km**
Zugbetrieb (ca. 2,5 Tonnen)
Minimalverbrauch **11,0 L/100 km**
Maximalverbrauch **18,7 L/100 km**

Der Toyota Hilux 3.0 D4-D in OFF ROAD:
OR 3/14 (Dauertest-Start); OR 12/14 (Dauertest-Zwischenstand); OR 4/15 (Vergleich)



Adieu Hilux! Du warst uns ein treuer und standhafter Begleiter!

Technik / Messwerte / Kosten

MOTOR / GETRIEBE		Toyota Hilux 3.0 D4-D
Prinzip/Zylinderzahl-Bauart/Einbaulage	Diesel/4-R/vorn längs	
Ventile pro Zylinder/Nockenwellen	4/zwei oben liegende	
Verdichtung/Aufladung/LLK	15,0:1/1x/1x	
Hubraum/Bohrung x Hub	cm ³ /mm	2.982/96,0 x 103,0
Leistung	kW (PS)/min ⁻¹	126 (171)/3.600
Drehmoment	Nm/min ⁻¹	360/1.400-3.200
Gemischsaufbereitung/Schadstoffklasse	Common-Rail-Direkteinspritzung/Euro 5	
Getriebe	Fünfgang-Automatikgetriebe	
Übersetzungen 1/2/3/4/5/Gelände/Achse/R.	3,52/2,04/1,40/1,00/0,72/2,57/3,73/3,22	

KAROSSE / FAHRWERK

Fahrzeugaufbau	Leiterrahmen, Karosse und Pritsche geschraubt, 4 Türen, 5 Sitze	
Radführung	vorn	Einzelradauflängung an Doppeltriecksquerlenker, Schraubenfeder
	hinten	Starrachse Federung und Führung durch Blattfeder
Bremsanlage		ABS, ESP, EBV innenbelüftete Scheibe/Trommel
Lenkung	vorn/hinten	Zahnstangen-Servolenkung (3,7)
Wendekreis	m	13,2
Räder	Felgen; Reifen (Basis) Felgen; Reifen (Testwagen)	7,0x15 Zoll; 255/70 R15 7,5x17 Zoll; 265/65 R17

MESSWERTE / GEWICHTE

Höchstgeschwindigkeit	km/h	175
Beschleunigung		
0 - 80 km/h	s	8,0
0 - 100 km/h	s	11,9
0 - 130 km/h	s	20,3
Zwischenpunkt	(Kickdown)	
60 - 100 km/h	s	7,4
80 - 120 km/h	s	9,6
Verbrauch		Diesel
innerorts/außerorts/Mix/CO ₂	L/100 km	10,9/7,3/8,6/227 g/km
Tankinhalt	L	80
Gewichte	Leer/zul. Gesamtgew. kg	2.055-2.115/2.730
Anhängelast	ungebremst/gebremst kg	750/2.500

PREISE* / AUSSTATTUNG

Einstiegspreis	25.169 (2,5 D4-D Single Cab)
Testwagenpreis	42.275 (3,0 D4-D DoKa Executive)
Anhängerkupplung (starr)	456
Automatikgetriebe	1.847
Lederausstattung mit Sitzheizung vorn	S (bei Executive)

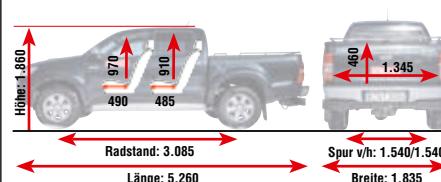
* Beträge in Euro inkl. Einbau und MwSt.; S= Serienausstattung; – = nicht lieferbar

FAHRZEUGUNTERHALT*

Versicherungskosten**	Haftpflicht	642 Euro (TK 23)
	Teilkasko	235 Euro (TK 23)
	Vollkasko	1.016 Euro (TK 26)
Kfz-Steuer	316 Euro	
Werkstattintervalle	15.000 km/1 Jahr	
Garantie/Gewährleistung	3 Jahre/100.000 km	

* Jahreskosten; ** Tarife der HUK-Coburg Allgemeine: Standort München, SF1, Neuwagen, private Nutzung; Haftpflicht mit 100 Mio pauschal, Teilkasko ohne SB, Vollkasko mit 300 SB inkl. Teilkasko mit 150 SB; SB=Selbstbeteiligung; TK=Typklasse; SF=Schadensfreiheitsklasse

Abmessungen in mm



Innenraum (mm):

Sitzhöhe über Straße: 760, Ellbogenfreiheit v/h: 1.465/1.460

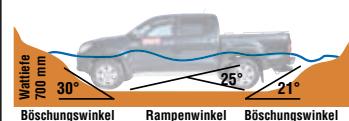
Kniefreiheit h: 220-440

Laderaum (mm):

Länge: 1.540, Breite: 1.135-1.515, Höhe: 470
Ladekantenhöhe: 850
Zuladung: 615-705 kg

OFFROAD- PROFILE

Manuell zuschaltbarer Allradantrieb, zweistufiges Verteilergetriebe, Klaenkupplung, Kraftverteilung: 0/100 oder 50/50; Sperrfunktion v/M/h: –/Klaue/LSD, Traktionskontrolle; Stabilisatoren vorn und hinten



Bodenfr. v/h: 220/220 mm

Bauchfreiheit: 310 mm

Diag. Achsverschränkung: 225 mm

Steigfähigkeit: 45° (100%)

Gesamtuntersetzung (max.): 33,74:1

Kriechgeschw. (min.): 3,8 km/h



Absolute LUFTHOHEIT

Egal ob Schlamm, Asphalt, Schotter, Eis oder Schnee – die Boliden der WRC geben auf allen Untergründen Vollgas. In Finnland lernten wir verstehen, warum die Rennserie als Königsdisziplin des Rallyesports gilt ...

Normalerweise verbinden wir Hyundai i20, Volkswagen Polo, Ford Fiesta und Citroen DS3 mit gemütlichen Fahrten zum nächsten Supermarkt oder mit erfolgreicher Parkplatzsuche in der Großstadt. Aber offroad? Was hat die Gattung der Kleinwagen bitte abseits des sicheren Asphalt verloren? Und wie schaffen es die Fronttriebler ohne Bodenfreiheit überhaupt sicher von A nach B? Mit diesen investigativen Fragen im Gepäck reise ich von München nach Jyväskylä, einer beschaulichen Universitätsstadt im Herzen

Finnlands, rund 280 Kilometer nördlich der Metropole Helsinki. Dort haben die Renntteams der World Rally Championship ihre Zelte aufgeschlagen und einen Teil der Stadt in ein gigantisches Fahrerlager verwandelt.

ZUSCHAUERMAGNET WRC

Für Touristen, die sich Ende Juli zufällig nach Jyväskylä verlaufen haben, dürften der liebliche Duft von Rennsprit in der Luft und die brachiale Geräuschkulisse befreudlich sein. Für Abertausende WRC-Fans sind sie aber Anlass,

aus ganz Europa nach Finnland zu reisen. In den kommenden Tagen erwarten die Veranstalter über 500 000 Zuschauer an den Absperungen der 333 Rennkilometer. Doch wie schaffen es modifizierte Kleinwagen, eine solche Faszination heraufzubeschwören? Dieser Frage möchte ich mal auf den Grund gehen und wage mich an die Strecke. Wenige Kilometer vom Servicepark in Jyväskylä entfernt findet die 14,95 Kilometer lange (auch Special Stage genannte) Wertungsprüfung Surkee statt. Für den Rallye-Einsteiger gibt es wohl

keinen besseren Ort, seine WRC-Jungfräulichkeit zu verlieren. Ein unscheinbarer Feldweg, der kurvenreich einem malerischen See und einem kolossalen Waldstück ausweicht, soll in wenigen Minuten zu einer vielbefahrenen Rennstrecke werden. Zumindest, wenn man den unzähligen Einheimischen glaubt, die entspannt auf improvisierten Sitzgelegenheiten ausharren und der Rallyeberichterstattung im Radio lauschen. Rennaction sieht ja eigentlich anders aus ... Aber so viele Motorsport-Enthusiasten können sich ja nicht irren. Nachdem sich zwei Safety Cars von der Sicherheit der staubigen Piste überzeugt haben, steigt die Anspannung unter den Fans. Warum, kann ich im ersten Moment



Zuschauermagnet: Mehr als 500 000 Menschen wollten sich das Spektakel nicht entgehen lassen.



Winkel spielen: Auf der Suche nach den Bestzeiten treiben die Piloten ihre Renngeräte quer über den Schotter.

nicht ganz nachvollziehen. Schließlich ist das einzige Geräusch, das ich wahrnehme, ein entferntes Pfeifen. Bevor ich mir Gedanken über seine Quelle machen kann, wird es jedoch schon von einem gigantischen Klangteppich niederge-

gewalzt. Das laute Brüllen des aufgeladenen Vierzylinders mit gerade einmal 1,6 Litern Hubraum wird nur von den brachialen Schaltvorgängen des sequenziellen Getriebes unterbrochen. Gefolgt von einem infernalischen Knallen aus

dem vergleichsweise kleinen Endrohr. Als der Polo R WRC über die 800 Meter von den Zuschauern entfernte Kuppe schießt, ist die Show perfekt.

MUT ZUM WINKEL

Denn wie es sich für einen amtierenden Weltmeister gehört, nimmt Sébastien Ogier die Passage bei rund 120 km/h natürlich in einem ordentlichen Driftwinkel jenseits der 15 Grad. Blind. Einzig die Kom-

mandos seines Beifahrers bewahren den Franzosen davor, vom Kurs abzukommen. Bei nahezu jedem Richtungswechsel auf dem losen Schotter nötigen die 320 Pferde dem mutierten Kleinwagen spektakuläre Drifteinlagen ab. Ohne Rücksicht auf Verluste schrappt Ogier knapp an der nächsten Wand aus Bäumen vorbei und beschleunigt immer weiter. Unerbitterlich bleibt der Weltmeister auf dem Gas stehen und hüllt die jubelnden Fans in eine dicke Staubwand. Wer falsch steht, bekommt zur atemberaubenden Sensation des vorbeirauschenden Champions noch eine ordentliche Portion Kies ins Gesicht geschossen. Ein Peeling à la WRC.

Als der Adrenalinspiegel wieder den gewohnten Pegel erreicht hat,



Knappe Kiste

Volkswagen-Teamchef Jost Capito gratuliert Lokalmatador Jari-Matti Latvala zum zweiten Platz im Gesamtklassement der Rally Finland.



Blindes Vertrauen: Nur wenn das Zusammenspiel zwischen Copilot und Fahrer klappt, lassen sich schwierige Passagen mit Topspeed meistern.



wird eine Frage immer drängender: „Wie um alles in der Welt können die kompakten Boliden das wegstecken und solche Einlagen präsentieren, ohne abzufliegen?“ Noch am Abend bekomme ich die Antwort auf dem Silbertablett präsentiert. Oder besser gesagt auf zwei überdimensionierten Wagenhebern. Als die Mechaniker während des 45-minütigen Service am Ende des zweiten Renntages den blauen WRC-Boliden in die Höhe heben, wird klar, dass der Polo R WRC mit dem Serien-Polo ungefähr so viel zu tun hat wie eine

Fertigpizza mit italienischer Küche. Als die grobstolligen Michelin-Pneus die Erde der improvisierten Garage verlassen, offenbart das Fahrwerk den sympathischen Federweg von bis zu 275 Millimeter, die ZF-Dämpfer haben die gefühlte Dicke eines Feuerwehrschaubes.

Als die grobstolligen Michelin-Pneus die Erde der improvisierten Garage verlassen, offenbart das Fahrwerk den sympathischen Federweg von bis zu 275 Millimeter, die ZF-Dämpfer haben die gefühlte Dicke eines Feuerwehrschaubes.

Allradsystem ausgestattet. Ein Feature, das man im Konfigurator der Hersteller vergeblich sucht. Auch der Wunsch nach einem Überrollkäfig und dem sequenziellen Getriebe würde im Gespräch mit dem Verkäufer des örtlichen

geräte, die auch abseits befestigter Wege nur wenig Konkurrenz kennen. Egal ob auf Schotter, Schlamm oder Eisflächen.

„Der Polo R WRC hat mit der Serie so viel zu tun wie eine Fertigpizza mit italienischer Küche“

Und ein weiteres ganz entscheidendes Bauteil der WRC-Boliden widerspricht dem Seriencharakter der Stadtfilzter: Im Vergleich zu den Modellen von der Stange sind die WRC-Ableger von i20, Fiesta und Co. mit einem permanenten

Vertragshändlers eher skeptische Blicke denn Zustimmung hervorrufen. Sehr schade eigentlich. Denn genau diese Ausstattungsmerkmale verwandeln die biederer Alltagsmobile in kompromisslose Sport-

IN DER LUFT
Eine ganz besondere Fähigkeit der WRC-Racer kann man nirgendwo sonst so schön erleben wie in Finnland. Die unzähligen Kuppen der

Kieswege verwandeln weite Teile der Special Stages in ein wahres Fest für Vielflieger. Denn was bei der Kombination aus Geschwindigkeiten über 130 km/h und dem spontanen Verlust des Untergrunds passiert, können sich nicht



Ideallinie: Wer auf losem Untergrund schnell sein möchte, muss driften.



Präzision: Nur wenige Minuten bleiben den Mechanikern, die Racer auf Vordermann zu bringen.



Abgehoben: In Finnland verlieren die Piloten regelmäßig den Bodenkontakt.

nur studierte Physiker ausmalen. Auf einigen Teilstrecken der berühmten Wertungsprüfung Ouninpohja sind Sprünge, nein Flüge von 50 Metern und mehr drin. Welche Kräfte bei der Landung auf die Wirbelsäulen der Piloten wirken, will man sich lieber nicht vorstellen. Dass sich die WM-Topfavoriten darüber offenbar keine Sorgen machen, lässt sich live hervorragend beobachten und hören. Wer seinen Job ernst nimmt, bleibt trotz des kompletten Verlusts der Traktion voll auf dem Gas stehen und schickt den Motor in den Drehzahlbegrenzer. Nur wer diese Regel beherzigt, hat die Chance, ganz vorne mitzuspielen ... ■

T | Bastian Hambalgo F | Red Bull, VW



World Rally Championship – Rally Finland

DAS RENNEN

AUSTRAGUNGSSORT:	Jyväskylä
RENNDISTANZ:	333,60 km
ANZAHL WERTUNGSPRÜFUNGEN:	24
	verteilt auf vier Tage
LÄNGSTE SPECIAL STAGE:	Ouninpohja (33 km)
KÜRZESTE SPECIAL STAGE:	Harju (2,31 km)
ZUSCHAUERZAHL:	circa 500 000

FASZINATION FINNLAND

Seit 1951 gastiert die Rallyeweltmeisterschaft im hohen Norden Finlands. Aufgrund der unzähligen Gewässer in der Region ging das PS-starke Gastspiel als „1000-Seen-Rallye“ in die Geschichte des Motorsports ein. Traditionell dominieren Skandinavier dieses prestigereiche Event. Doch auch für alle anderen Piloten ist der Zwischenstop in Finnland eines der Highlights des Jahres. Mit einer unfassbaren Durchschnittsgeschwindigkeit von 125,44 km/h haben die Vorjahressieger Jari-Matti Latvala und sein Copilot Mikkä Anttila einen neuen Rekord aufgestellt und die schnellste Rallye der WRC-Historie in den Schotter gebrannt. In den engen Passagen durch die finnischen Wälder erreichen die Boliden Geschwindigkeiten von weit mehr als 150 km/h.



Auf Schleichfahrt ...

Der Sieg in Oschersleben als Auftakt in die Saison war ge-nial! Auf der Breslau wollten wir auch vorne mitfahren – aber leider kam alles ganz anders. Es war der Wurm drin. Einmal Getriebe-schaden und einmal versenkt ist

die traurige Bilanz unseres Polen-Ausflugs für die beiden SSV.

AUF FEHLERSUCHE

Wir mussten feststellen, dass auch das treueste und beste RZR leider kein U-Boot ist. Hadern hilft

nicht, jetzt heißt es Ärmel hoch-krempe und der Sache auf den Grund gehen! Wir wollen schließ-lich in ein paar Tagen auf der Bal-kan Breslau starten. Direkt nach unserer Rückkehr kommen beide Polaris sofort auf den OP-Tisch.

Schadensaufnahme und Entker-nung stehen an. Ich schaue nach, wie schlimm es ist und ob noch was zu retten ist. Alleine ist das langweilig, also nehm ich euch mal mit in meine Werkstatt. ■

T | Dr. Björn Schulz F | Actiongraphers

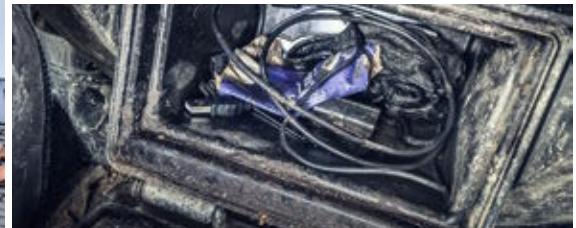
1 EINLIEFERUNG



Nach dem Badeausflug sitzt der Motor fest und schon vor Ort konnten wir von einem kapitalen Schaden ausgehen. Neun Liter Wasser auf 4 Liter Öl sind ein tödliches Mischungverhältnis.



Ein paar Bilder aus Polen, die das Ausmaß einmal etwas verdeutlichen sollen – hier der Luftfilterkasten und das Handschuhfach.



Freie Sicht auf das vordere Differenzial. Jetzt muss noch der Bum-per runter und wir können endlich mit der Aufrüstung loslegen!

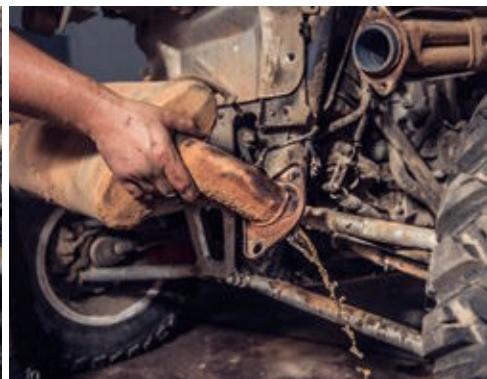
2 DEMONTAGE TEIL 1



Das Gesicht, zur Faust geballt, und der beherzte Griff in der Werkzeugkiste deuten schon auf große Taten hin!



Ich entscheide mich nach erfolgter Austrocknung erst einmal für die Demontage und werde die Teile einzeln reinigen.



Ein Liter Drawsko für daheim. Es rieselt und fließt in vielen der geschlossenen Systeme. Trockenlegen!

3 BESCHERUNG



Weihnachten im August!
Der neue Motor ist eingetroffen und wird gefeiert.

ROAD Unsere Helfer



Ralf und Steffi Berlit: Hier im Herrator-V8, beim 24-h-Rennen auch mal im RZR unterwegs.

Ralf Berlit: Unser Helfer in Fahrwerksangelegenheiten
Kaum habe ich ihm mein Leid beim 24-Stunden-Rennen der GORM geklagt, kommt Ralf schon mit einer aufmunternden Idee daher: „Wenn du eh schon das ganze Ding zerlegt hast, können wir ja mal schauen, wie es den Fahrwerken ergangen ist!“ Guter Vorschlag, Ralf! Wir werden uns im Rahmen der Rettungsmission auf den Weg zu dir begeben und eine komplette Revision unserer beiden Fahrwerke dokumentieren. Ist sicher spannend zu sehen, was das FOX- und das King-Fahrwerk im Laufe der letzten Saison abgekriegt haben!

Kontakt:
offroadextrem
Friedrichrodaerstr. 13 a
98593 Floh-Seligenthal
036849-20693
www.offroadextrem.de



Er ist da! Die Zeit bis zum nächsten Rennen fliegt und es gibt noch so viel zu tun!



Da gehen einem die Augen auf! Der neue 999-ccm-Longblock ... für unseren illegalen Tauchgang. Mit fast 6000 Euro schlägt das entkleidet sich langsam vor mir, ist aber ein hoher Preis ...



... für unseren illegalen Tauchgang. Mit fast 6000 Euro schlägt das gute Stück eine heftige Kerbe in den diesjährigen Budget-Kuchen.

4

DEMONTAGE TEIL 2



Wir trennen Wasser- und Kabelverbindungen, um endlich ans gebrochene Herz zu gelangen. Ein langwieriger Prozess.

Nur Sprit, kein Wasser. Die Ansaugbrücke mit Stellmotor erweist sich auch nach dem Durchmessen als brauchbar.

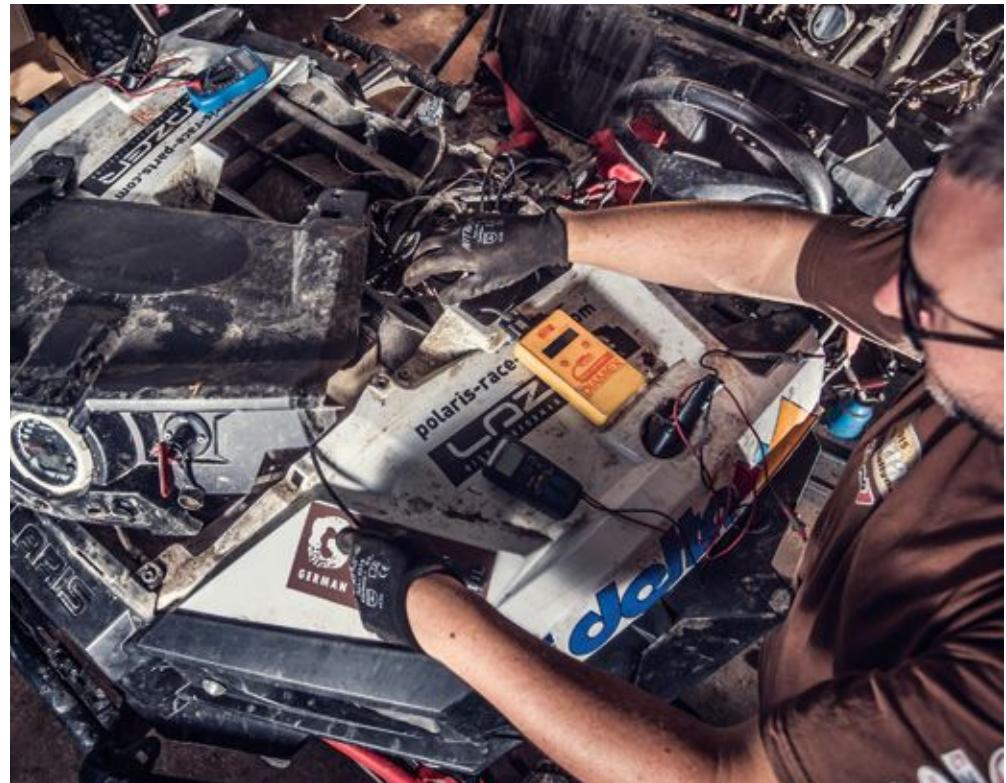
Weg mit dem nächsten Luft-, nein in unserem Fall, wassergefüllten Kasten. Jetzt haben wir freie Sicht.



Sie füllt sich so langsam, die Halle. Anbau- und Verkleidungssteile deuten das Ausmaß der Operation an.

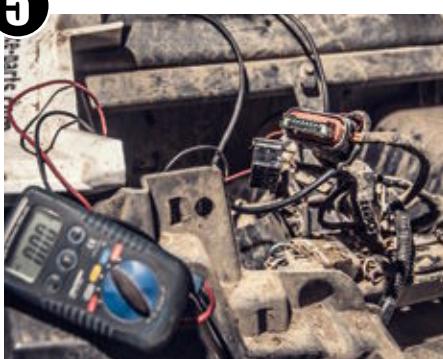
Zu wenig Platz für die Entnahme. Ich entschließe mich, auch den Käfig und die Heckverkleidung wegzubauen.

Eigentlich wollten wir die Bresalu nutzen, um unsere neueste Errungenschaft ausgiebig zu testen. Nach vielen Reifenschäden setzen wir in diesem Jahr auf TIREBALLS.



5

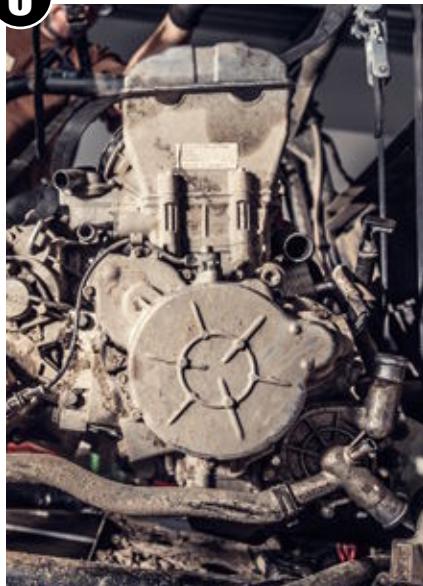
ELEKTRO-CHECK



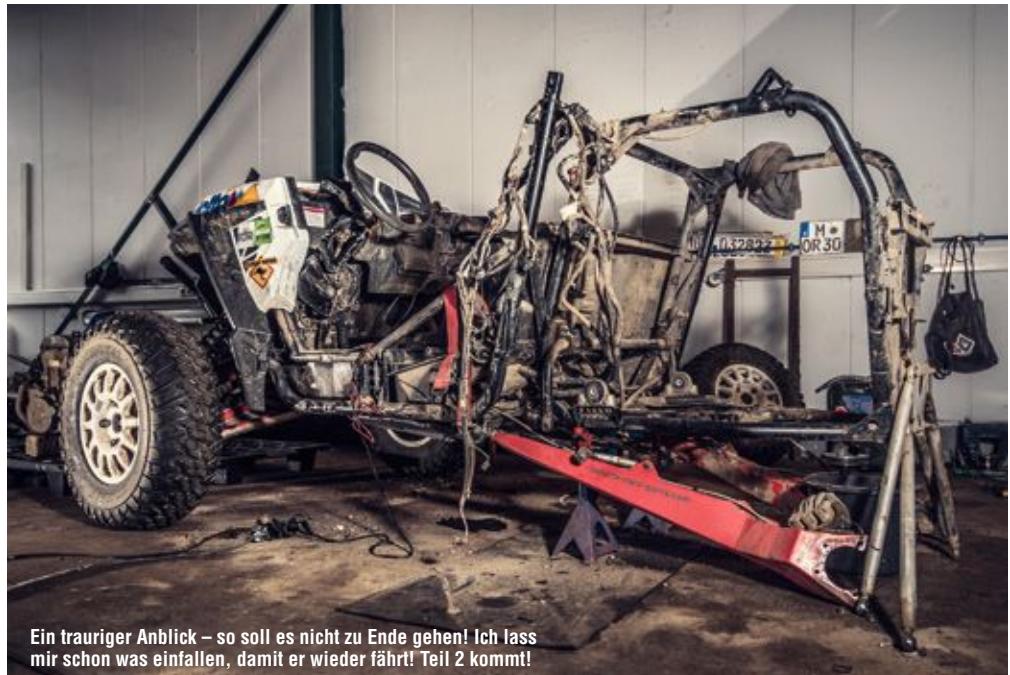
Hier jagt eine Hiobsbotschaft die andere. Viele Kabel sind verschmort und auch der Blick auf ...

... die einzelnen Abnehmer verheißt nichts Gutes. Unser Multifunktionsstacho ist ohne Funktion, genau wie die Servolenkung und die Diff-Schaltung. Auch unser Hauptsteuergerät gibt nach Trocknung keinen Mucks von sich. Scheißtag!

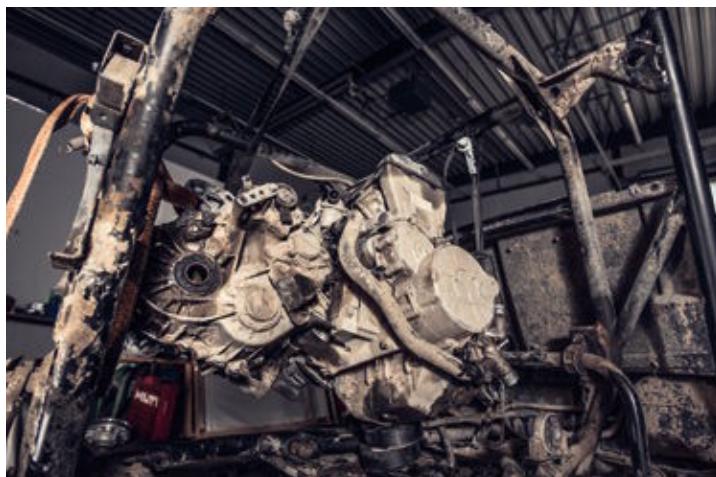
6 DEMONTAGE TEIL 3



Endlich ist er frei! Der Motor wird mittels Spanngurten von mir langsam nach oben geführt.



Ein trauriger Anblick – so soll es nicht zu Ende gehen! Ich lass mir schon was einfallen, damit er wieder fährt! Teil 2 kommt!



Nur noch ein wenig nach vorn kippen und vernünftig abstützen, Ausschau halten ...



... nach ein paar „Freiwilligen“ und endlich raus damit. Dankeschön an die Jungs!



Spülgang. Noch in Polen hatte ich das Wasser aus Motor und Getriebe abgelassen, mehrfach mit billigem Öl gespült ...



... und gehofft, dass ich zumindest das Getriebe noch retten kann. Aber der entweichende „Milkshake“ lässt auch hier Schlimmes erahnen. Da hilft selbst der böse Blick nicht! Aufmachen und reparieren!



Das strahlende Weltrekord-Team am Ziel:
Peter Bakanov, Marius Biela und Rainer Zietlow.



Magadan – Lisbon

WELTREKORD, die Vierte

Langstreckenfahrer Rainer Zietlow und sein Team haben abermals ihren VW Touareg vollgepackt und eine neue Strecke in Angriff genommen – in nur sechs Tagen und neun Stunden ging es von der ostrussischen Stadt Magadan quer über die eurasische Landmasse bis ins portugiesische Lissabon ...





Auch für mein Auto ist Magadan der Startpunkt zur vierten Weltrekordfahrt: Mit genau diesem Touareg habe ich bereits die Panamericana von Feuerland bis Alaska bewältigt, bin auf der Russtralia-Tour von Melbourne nach St. Petersburg gebrettert und im September vom Cape Agulhas (Südafrika) bis zum Nordkap in Norwegen gefahren. Die Ersatzteilliste ist lang, aber es ist immer noch daselbe Auto. Ob auch das ein Weltrekord ist? Egal, Zeit zur Nachforschung bleibt mir nicht. Von der

am weitesten östlich gelegenen Stadt Russlands, die auf öffentlichen Straßen erreichbar ist, soll es so schnell als möglich gen Westen gehen. Am Ochotskischen Meer hebt sich die Startflagge unserer

wir an unserem Startpunkt auch sind – mein Co-Driver Marius Biela und ich fühlen uns im Weltrekord-Touareg schon wie zu Hause. Auch unser dritter Mann, der russische Journalist und Autotester Peter

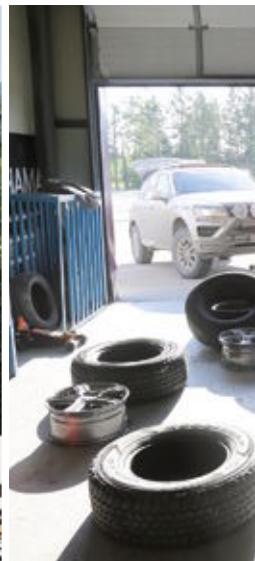
wurde er an die Anforderungen angepasst: Überrollkäfig, Zusatztanks, Kevlar-Reifen und stärkere Scheinwerfer sind Pflicht.

Am 1. Juli um 6.20 Uhr drückt der Leiter der Öffentlichkeitsarbeit der Stadt Magadan endlich auf die Stoppuhr – die Zeit läuft! Gleich zu Beginn wartet die „Road of Bones“, der Kolyma Highway, auf uns. Die nicht enden wollende Schotterpiste aus scharfkantigem Granit wurde von den 30er bis 50er Jahren von Häftlingen russischer Straflager gebaut. Im Winter ist sie tief-

„Der Kolyma ist eine nicht enden wollende Schotterpiste aus scharfkantigem Granit.“

Touareg-Eurasia-Tour. Unser Ziel ist es, den eurasischen Kontinent in weniger als sieben Tagen und zwölf Stunden (das ist der alte Rekord) zu durchqueren. So fremd

Bakanov, der sich bestens auskennt auf den Matsch- und Buckelpisten, ist von unserem Gefährt begeistert. Obwohl der Touareg ein serienmäßiges Fahrzeug ist,



Kalte Dusche: Diese Körperpflege härtet ab.



Willkommene Atempause: Die Überquerung des Aldan River im Morgengrauen.



gefroren, im Sommer staubig und bei Regen eine Matsch- und Schlammwüste. Man ist nie vor Überraschungen sicher, Erdrutsche sind an der Tagesordnung. Die Gegend ist wie ausgestorben, Minen-Geisterstädte liegen auf unserem Weg. Trotzdem begegnen wir hartgesottenen Bikern, die vor allem Probleme mit der Reichweite haben. Tankstellen gibt es hier kaum, auch die Spritqualität ist nicht die beste. Schlamm, Staub, Schlaglöcher und überflutete Abschnitte, von denen man nie weiß, wie tief sie wirklich sind, überwinden wir. Glücklicherweise bleiben

wir von Katastrophen verschont und fahren noch nicht am Limit: 25 Stunden brauchen wir für die knapp 2000 Kilometer bis Jakutsk inklusive der halbstündigen Querung des Aldan River mit einer altersschwachen Fähre.

SPANNENDE BEGEGNUNGEN

Kaum in Jakutsk angekommen, werden die Goodyear Wrangler AT, ohne die die Road of Bones nicht

machbar gewesen wäre, abmontiert. Der Lena-Highway Richtung Tschita hat asphaltierte Abschnitte zu bieten, da sind schnellere Wrangler HP unsere Wahl – auch wenn wir keine Spazierfahrt vor uns haben. Die geschotterten Strecken haben es in sich, auch hier sind eine Menge Biker unterwegs. Wir treffen auf eine Gruppe chinesischer Rocker auf fetten Harleys, auch unmotorisierte

Abenteurer kreuzen unseren Weg: Zum Beispiel der britische Ex-Soldat Bushby, der vor 16 Jahren in Chile gestartet ist und mit einem Handkarren zurück nach England wandert. Oder ein Russe, der auf dem Fahrrad von Murmansk zum Baikalsee unterwegs ist – das sind ja nur schlappe 6500 Kilometer. Nach kurzen Gesprächen fahren wir weiter nach Tschita, kommen zeitweise richtiggehend komforta-



Immer der Nase nach: Auf scharfem Schotter geht es gen Westen.



In bestem Licht: Der Touareg vor dem Kreml in Moskau.



Harte Tour: Von Murmansk bis zum Baikalsee – auf dem Fahrrad.



An der Tagesordnung: Langsame Pferdekutschen.

bel voran: Die Straßen sind leer, es gibt Fast Food und frische Erdbeeren! Für die süße Versuchung halten wir gleich an und kaufen einem Großmütterchen ein paar Schälchen ab. Ansonsten leben von dem, was die Tankstellenshops so hergeben: Brot, Wurst, Kekse. Zwischen all der Knabberei aber kostet uns ein ärgerlicher Stau Zeit: In Kansk ist ein Zug der Transsibirischen Eisenbahn liegen geblieben, der Bahnübergang ist gesperrt. Zum Glück zeigen uns ein paar Ortskundige, wie wir den defekten

Zug auf Feldwegen umfahren können. Auch wenn Sibirien nicht wirklich dicht besiedelt ist, ist die Straße voll und oft in einem weltenartig ausgefahrenen Zustand.

le und auf der Strecke gebliebene Fahrzeuge. Omsk, Kurgan, Tscheljabinsk – und endlich erreichen wir den Ural, das Gebirge, das die natürliche Grenze zwischen dem

und-Wach-Rhythmus, den eine solche Non-Stop-Fahrt erfordert. Die GPS-synchronisierte Uhr ist unser Bezugspunkt zur Realität: Unbestechlich zeigt sie uns an, welche

Stunde geschlagen hat. Den Verkehr aber sieht sie nicht voraus: Richtung Moskau wird er immer dichter, mehr und mehr Baustellen bremsen uns aus. Uns schwant Übles, schließlich ist die Hauptstadt Russlands für ihren Rundum-die-Uhr-Stau bekannt. Überraschenderweise aber ist die Verkehrssituation weitaus weniger

„Ein Zug der Transsibirischen Eisenbahn ist liegen geblieben, der Übergang ist gesperrt.“

Die Winter sind streng und repariert wird natürlich im Sommer. Ausweichstrecken? Fehlanzeige. Neben diversen Baustellen, an denen wir vorbeikriechen müssen, sehen wir leider auch einige Unfälle

asiatischen und dem europäischen Teil Russlands markiert. Wie viel Uhr ist es, welchen Tag haben wir? Alles verschwimmt beim ständigen Wechsel der Zeitzone und dem unnatürlichen Schlaf-



Nur noch wenige Meter: In der Altstadt von Lissabon zählen wir die Sekunden.

MAGADAN – LISBON: DIE FAHRT IN STICHPUNKTEN

- » **Startpunkt:** Magadan, Russland
- » **Endpunkt:** Lissabon, Portugal
- » **Durchquerte Länder (Anzahl):** 7
- » **Gefahrene Kilometer:** 15 145 km
- » **Dauer:** 6 Tage, 9 Stunden

Mystische Stimmung: Die Überquerung des Urals ist mehr als eindrucksvoll.



dramatisch als erwartet – genau zwischen 14 und 16 Uhr umrunden wir die Stadt. Erleichtert nehmen wir Kurs auf Smolensk und erleben ein faszinierendes Naturschauspiel auf wunderschön leeren Straßen: Rechts nehmen wir dunkle Gewitterwolken ins Visier, links scheint die Sonne unter blauem Himmel – und direkt über uns erstrahlt ein in allen Farben leuchtender Regenbogen. Wenn das mal kein gutes Omen ist!

EU IM SCHNELLDURCHLAUF

Am Abend des 5. Juli dann stehen wir um 21 Uhr an der Grenze zu

Weißrussland. Euphorie macht sich an Bord unseres Touareg breit: Wir haben tatsächlich das größte Land der Erde in weniger als fünf Tagen durchquert, über zehntausend Kilometer liegen bereits hinter uns! Und es kommt noch besser: Auf der anderen Seite der Grenze nämlich wartet ein Begleitfahrzeug der weißrussischen VW-Vertretung schon auf uns. Gemeinsam düsen wir durch die einbrechende Nacht, bis wir nach vierinhalb Stunden Polen und damit die EU erreichen. Die Zöllner erwarten uns schon, wir müssen uns in ihr Gästebuch ein-

tragen und Autogramme geben. Trotzdem durchqueren wir auch Polen noch im Dunkel der Nacht. Am 6. Juli um sieben Uhr morgens erreichen wir dann endlich die Heimat, um 14.15 Uhr bereits Frankreich. Herrliches Wetter begleitet uns, und in etwas mehr als neun Stunden stehen wir um Mitternacht an der Atlantikküste an der Grenze zu Spanien. Kaum zu glauben, dass sich unsere Weltrekordtour schon dem Ende nähert! Die Zeit geht jetzt rasend schnell vorbei, es kommt uns vor, als ob wir erst ein paar Stunden im Auto sitzen. Spanien ist nur noch vier-

einhalb Stunden entfernt, dann trennen uns nur noch zweieinhalb Stunden von Lissabon: Aufgeregt erreichen wir im Morgengrauen, genau um 6 Uhr Ortszeit, die portugiesische Hauptstadt. Wir fahren zur vereinbarten Polizeistation am ehemaligen Expo-Gelände, wo uns Wachtmeister Antonio Amaro mit seiner Unterschrift und einem Stempel offiziell unseren Rekord bescheinigt: Sechs Tage, neun Stunden und 38 Minuten haben wir für die 15 145 Kilometer von Magadan bis Lissabon gebraucht.

■ T | Rainer Zietlow F | Marius Biela



Stau – glücklicherweise in der Gegenrichtung.



Kurzer Stop: Die Zusatztanks wollen gefüllt werden.



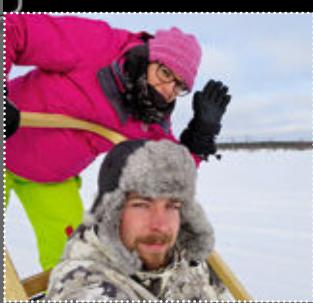
Am Ziel: Vor der Hängebrücke über den Tejo geht die Weltrekord-Tour zu Ende.

LESERAUTO



WELTENBUMMLER

ANJA UND JONAS



Wer sind wir?

Anja Schmid und Jonas Rehm

Was machen wir?

Geschäftsführerin, Diensthundeführer

Wo kommen wir her?

München

Unser erstes Auto?

Jeep Cherokee XJ, Bj 1997

Lieblings-Fahrzeug?

Entspannte Reisemusik

Längste Reise?

7 Monate: Indien, Tibet, Thailand u.v.m.

Mein Lieblingsort?

Das australische Outback

Was fahre ich?

VW T5 4Motion „Rocky“

Würdest du ihn wieder kaufen?

Sofort! Und zwar genau so!

Offroad- und reiseaffin waren meine Frau und ich schon immer. Unser erstes gemeinsames Auto war ein Cherokee mit dem 4,0-L-Benziner. Für uns geht es darum, Plätze abseits des Massentourismus zu entdecken und echte Abenteuer in „Zweisamkeit“ zu erleben. 2014 haben wir uns vom Jeep getrennt und eine dicke Auszeit genommen. Wir sind 7 Monate durch die ganze Welt gereist. Unterwegs in einem Hilux mit Absetzkabine im australischen Outback, wurde uns klar: Auch daheim in Deutschland brauchen wir unbedingt so was. Eine Kabine war uns jedoch zu umständlich und deshalb

fahndeten wir nach einem Fahrzeug, das man nicht verlassen muss, wenn man ins „Schlafabteil“ will. Zu groß sollte das Ganze aber auch nicht geraten. Nach langer Suche entschieden wir uns für den Allrad-T5.

DER ALLESKÖNNER

Als California Comfortline hatte er ab Werk schon die Innenausstattung mit Bett und Aufstelldach, was uns bis heute vollkommen reicht. Hier wollten wir auf keinen Fall Hand anlegen. In Sachen Offroad mussten wir nachbessern, um uns auf Reisen nicht einschränken zu müssen. Also gaben wir unseren Rocky in erfahre-

ne Hände – in die der T5-Spezialisten von Seikel. Dank Höherlegung passen die grobstolligen 235/65 R17-Reifen perfekt, das Getriebe wurde entsprechend angepasst und die Übersetzungen 10 - 25 Prozent gekürzt. Unterbodenschutz und hohe Luftansaugung machen ihn mehr als offroadtauglich. Unsere Hochzeitsreise ging direkt zum Nordkap – im März. Echtes Hardcore-Wintercamping (Malediven macht ja jeder)! Urlaub beginnt, wenn wir in unseren „Rocky“ einsteigen ...



Menschenleer: Der Rocky hat nur eine Aufgabe – solche Plätze finden!

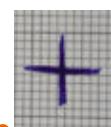
- ✓ Fahrwerk + Reifen
- ✓ Getriebeumbau
- ✓ Luftansaugerhöhung
- ✓ Unterfahrschutz
- ✓ Frontbügel delta4x4
- ✓ Lightbar
- ✓ u.v.m.



Technische Daten	
Motor:	Turbodiesel, R-4
Hubraum:	1.968 ccm
Leistung:	103 kW/140 PS bei 3.500 U/min
Drehmoment:	340 Nm bei 2.500 U/min
Getriebe:	Sechsgang-Getriebe
Radstand:	3.000
L/B/H:	4.991/1.904/2.100 mm
Bodenfreiheit v/h:	279/284 mm
Radaufhängung v/h:	Einzelradaufhängung
Wendekreis:	11,6 m
Leergewicht:	2.548 kg
Alltagsverbrauch:	9 L
Böschungswinkel v/h:	25/21
Höchstgeschwindigkeit:	167 km/h

DIE EIERLEGENDE WOLLMILCHSAU

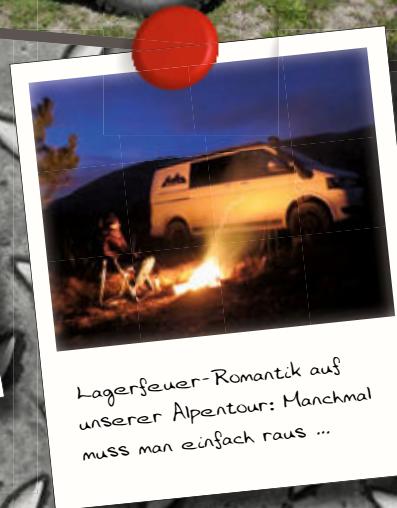
PREPARATION



SCHUTZ



FERTIGER ROCKY



Soll Ihr Fahrzeug auch in die OFF ROAD?

Schreiben Sie eine E-Mail an redaktion@off-road.de

► Frage des Monats: Verschwundenes Reifenformat

REIFEN DER VERZWEIFLUNG

■ Sehr geehrtes OFF ROAD-Team, nach vielen Jahren des stummen Lesens hat mich nun doch auch einmal eine Problematik ereilt, die mich in die Verzweiflung treibt und bei der ich Euch um Eure Unterstützung bitten möchte. Da sich Eure Informationsfäden weiter verstricken, als meine dies jemals könnten, konfrontiere ich Euch heute mal mit meinem Reifenproblem und hoffe, Ihr könnt da ein wenig Licht ins Dunkel bringen. Ich fahre einen Ford F150 (Bj. 2009). Als ich ihn vor rund drei Jahren erstanden habe, konnte ich Toyo Open Country AT der Dimension 285/75 R 18 er-gattern – ja, richtig gelesen: 285/75 R 18. Da ich mich jetzt um Ersatz bemühe, kommen die Probleme: Während dieses Format in „Amiland“ eine gängige Größe ist, bekomme ich bei uns aufgrund der EU-Verordnung zur Geräuschemission den Reifen nicht. Er erfüllt zwar in allen anderen Größen die Norm, aber eben nicht in 285/75 R 18. Und ich finde auch kein anderes Fabrikat in dieser Größe. Nun meine Frage: Gibt es Bestrebungen seitens Toyo oder anderer Hersteller, diese Reifengröße in Zukunft auf dem deutschen Markt zu bedienen?

Wenn nicht: Ist es rechtlich zulässig, aus USA als Privatperson solche Reifen nach Deutschland zu importieren? Vielleicht habt Ihr Tipps und Anregungen, oder könnt Ihr mir ein paar „Notwendige-Übel-Vergleichs-Reifen-Größen“ nennen?

Im Voraus vielen Dank! Mit einem vierradgetriebenen Gruß

■ Torsten, per E-Mail

■ Hallo Torsten, da hast Du tatsächlich ein Problem, das zukünftig auch viele Geländewagenfahrer bekommen werden, die auf ein großes Räderformat umgerüstet haben. Zu Deiner ersten Frage: Nach Einschätzung der Reifenspezialisten, die ich befragt habe, ist es sehr unwahrscheinlich, dass die Reifenhersteller den Tausende Euro teuren Aufwand für das EU-Labeling von Rädergrößen betreiben werden, die nur in geringen Stückzahlen auf Europas Straßen rollen. Zur zweiten Frage: Ja, es ist prinzipiell möglich, die Wunschreifen aus den USA zu importieren und auch bei uns zu fahren. Das EU-Reifenlabel ist nämlich nur für den Verkauf von Reifen vorgeschrieben, nicht fürs Fahren. Das Problem



ist hier ein anderes, nämlich die Kosten: Durch Fracht- und Zollgebühren verdoppelt sich der Preis der Pneus, wenn Du diese aus den USA holst. Da macht es vermutlich mehr Sinn, auf ein anderes Reifenformat umzurüsten. Einen vergleichbaren Abrollumfang wie die 285/75 R 18er haben folgende 18-Zoll-Formate: 295/70 R 18 (-1,4 %), 325/65 R 18 (-0,6 %), 305/70 R 18 (identisch) und 35 x 12,5 R 18 (+06 %). Auf welches Format Du am einfachsten umrüsten kannst, hängt von der Felgenbreite ab, die Du montiert hast. Setze Dich diesbezüglich am besten mit dem Hersteller Deines Wunschreifens oder dem Importeur Deines Ford F150 in Verbindung, die sollten über entsprechende Reifenfreigaben verfügen. Nachsatz: Wir bleiben an dem Thema dran, Stellungnahmen von TÜV & Co. sind bereits angefordert, aber die konkreten Aussagen lassen bislang noch auf sich warten.

UMWELTPLAKETTE FÜR BUNDESWEHR-G-MODELL

GRÜNER SAUBERMANN

■ Sehr geehrtes OFF ROAD-Team, seit Jahren bin ich begeisterter Leser Eurer Zeitschrift und kann die jeweils nächste Ausgabe kaum erwarten. Nun habe ich eine Frage zu meinem Fahrzeug: Ich suche eine Möglichkeit, den Mercedes 250 GD „Wolf“, Baujahr 1993, auf eine gelbe oder – falls möglich – grüne Umweltplakette umrüsten zu lassen. Die Netzrecherche hat wenig ergeben, Mercedes-Werkstätten winken bei der Frage nur ab. Könnt Ihr mir hier weiterhelfen?

Vielen Dank im Voraus!

Viele Grüße

■ Stefan Jungfleisch, per E-Mail

■ Sehr geehrter Herr Jungfleisch, natürlich können wir Ihnen weiterhelfen: Kramen Sie doch einfach in Ihrem OFF ROAD-Fundus die Dezember-Ausgabe von 2014 (OFF ROAD 12/14) aus und schlagen

Sie dort Seite 14 auf. Hier finden Sie einen Fahrbericht über den 250 GD „Wolf“, der von der Firma Daum Fahrzeuge (www.daum-fahrzeuge.de) auf die „grüne Umweltplakette“ umgerüstet worden ist. Dazu implantiert der Rohrberger Spezialist für G-Modelle aus Bundeswehr-Beständen einen Nachrüst-Partikelfilter sowie einen neuen Diesel-Kat in den Wirbelkammer-Selbstzünder. Darüber hinaus muss fortan ein Additiv in den Tank gekippt werden, das die Partikelminderung unterstützt – eine Halbliter-Flasche reicht nach Herstellerangaben für 20 bis 25 Tankfüllungen. In der Summe ergibt sich durch alle Maßnahmen zusammen eine Reduzierung des Partikelaustrittes um über 50 Prozent – was wiederum dem Gesetzgeber genügt, um dem „Wolf“ die begehrte Umweltplakette zu erteilen. Doch ganz billig ist die Umrüstung nicht: Bei Daum Fahrzeuge steht der komplette Umbau für 3340 Euro in der Preisliste. Eine vergleichbare DPF-Aufrüstung bieten jedoch auch andere Mercedes G-Spezialisten an – wie beispielsweise die GFG mbH – Gesellschaft für Geländewagen – in Leinetal (www.g-raid.de oder www.gfg-shop.de).



Umrüstsätze, um Vorkammer-Diesel auf EU-5 zu bekommen, gibt es.

OFF ROAD-SPRECHSTUNDE:

Jeden Mittwoch von 16-17 Uhr Hotline 089/60 821-0

Fragen Sie Ihre OFF ROAD-Redaktion direkt.

Theo Gerstl

Redakteur, Buchautor und Technikspezialist

beantwortet Ihre Fragen zu Technik, Reifen und Zubehör.



GEBRAUCHTKAUF TEST-VITARA

NIX WIE WEG!

■ Liebes OFF ROAD-Team,

im Februar 2014 habe ich einen dreitürigen Suzuki Grand Vitara mit dem 2.4-Liter-Benziner (NGV) aus dem Baujahr 2010, mit 4700 km beim Suzuki-Händler gekauft. Das Fahrzeug war auf Suzuki zugelassen und wurde zuvor als Testwagen genutzt.

Die äußerlichen Macken an der Karosserie haben mich nicht gestört, da mir der Kilometerstand und der Händler technische Einwandfreiheit bescheinigten. Auch der Innenraum war tadellos gepflegt und wie neu. Wie sich aber langsam herausstellte, muss der Test in rauem Gelände gewesen sein, denn: der Tank ist eingedellt, der Unterboden links ebenso, der Achsschenkel hinten links hat eine dicke Schramme, der Querträger für das Zwischengetriebe war nagelneu, musste, also wegen Feindkontakt wohl gänzlich ersetzt worden sein. Front- und Heckstoßstange sind mit den Spaltmaßen nicht einwandfrei, da wurde vermutlich auch nachgearbeitet oder ersetzt. Motor und Getriebe waren und sind bisher einwandfrei – äh, die Kupplung musste ich bei km-Stand 10000 erneuern lassen. Inzwischen habe ich 15000 km auf dem Tacho. Doch bis heute macht mich ein Poltern an der Vorderachse fast wahnsinnig. Wenn kurze Stöße ans Fahrwerk kommen, hat man das Gefühl, die Aufhängung fällt gleich weg.

Haben Sie einen Rat für mich? Oder muss ich das Ding loswerden?

Im Voraus vielen Dank.

■ Rolf Zöller, per E-Mail

■ Lieber Herr Zöller,

beim Gebrauchtwagen-Kauf gibt es ja einige Grundsätze, und der allererste lautet: „Kauf dir nie ein Auto, das zuvor ein Testfahrzeug war.“ Okay, das ist ein wenig übertrieben, aber einen ehemaligen Testwagen sollte man zumindest ganz genau unter die Lupe nehmen, ehe man sich zu dessen Kauf entschließt. Vom ersten Kilometer an werden die Autos im 14-Tage-Rhythmus von einer Redaktion an die nächste weitergereicht. Jeder Tester beginnt nun sein eigenes Programm abzuspulen – vom Messen der Beschleunigungs-werte (Thema Kupplung) bis hin zum Messen der Höchstgeschwindigkeit. Bei Geländewagen kommt noch dazu, dass jede Redaktion auch die Fähigkeiten des Fahrzeugs abseits des Asphalt ausloten möchte – doch für die meisten Tester ist dies absolutes Neuland, weil sie es normalerweise mit Pkw zu tun haben. Da passiert natürlich so manches Missgeschick, dessen Spuren dann wieder ausgemerzt werden müssen.

Bei Ihrem Grand Vitara scheint es sich um eine besonders stark hergenom-mene „Testkrücke“ zu handeln, allein die Schäden unter dem Fahrzeug und die ungleichen Spaltmaße deuten darauf hin und hätten Sie misstrauisch machen müssen.

Deshalb mein ernst gemeinter Rat: Sehen Sie zu, dass Sie diesen Grand Vitara schnell wieder loswerden – am besten an einen Bastler, der sich selbst weiterhelfen kann und nicht wegen jedes Schadens teure Werkstattstunden bezahlen muss.

VERTRÄGLICHKEIT VON BIO-SPRIT

Diesel-Alternative

■ Liebe Redaktion,

bisher war für mich als Geländewagen-Fahrer klar, ein Diesel musste unter der Haube nageln – Drehmoment und Verbrauch sprachen klar für den Selbstzünder. Nun steht bei mir wieder einmal die Neuanschaffung eines SUV an, und ich komme ins Grübeln: Die gesamte Abgasdiskussion und die daraus resultierenden Folgen lassen mich doch mit einem Benziner liebäugeln. Die haben inzwischen ja ebenfalls ein anständiges Drehmoment und vernünftige Verbrauchswerte.

Doch da hätte ich – als bisheriger Diesel-Fan – eine Frage: Vom Preis her würde ich natürlich am liebsten das günstige Super E10 tanken, aber das sollen nicht alle Motoren vertragen. Haben Sie Erfahrungen zu diesem Thema, die „Spezialisten“ in meinem Bekanntenkreis haben diesbezüglich Bedenken.

Viele Grüße

■ Ulrich Kehling, per E-Mail

■ Lieber Herr Kehling,

über die Unverträglichkeit von E10-Sprit in Otto-motoren von Neufahrzeugen sollten Sie sich keine Gedanken machen. Seit Anfang 2011 wird nun bereits an deutschen Tankstellen Super E10 angeboten – ein Ottokraftstoff mit einem Ethanol-Anteil von bis zu zehn Prozent. Und alle Motoren, die in den aktuellen Modellreihen der Fahrzeughersteller verbaut werden, sind so konstruiert, dass sie diese Benzinsorten klaglos vertragen. So ist dann auch nach Angaben des ADAC bis heute kein einziger Fall von Schäden im Kraftstoffsys-tem eines Fahrzeugs bekannt geworden, das explizit für E10 zugelassen war. Zudem ist kaum bekannt, dass auch herkömmliches Super bis zu fünf Prozent Bioethanol enthält.

Durchgesetzt hat sich E10 trotz seiner Umwelt- und Preisvorteile bis heute nicht, der Anteil des Bio-Sprits am gesamten Benzinabsatz beträgt gegenwärtig nur rund 14 Prozent. Schuld an den



Die allermeisten Benziner vertragen Super E10.

vielen unbegründeten Bedenken gegenüber Su-per E10 ist dessen unglücklich verlaufene Markteinführung mit unzureichenden Informationen über den neuen Kraftstoff, was dazu führte, dass viele Autofahrer dem Biokraftstoff nach wie vor skeptisch gegenüberstehen – und das aus tech-nischer Sicht vollkommen unbegründet. Selbst ältere Fahrzeuge mit Ottomotor verkraften den Biosprit oft problemlos – Voraussetzung ist aber, dass das Fahrzeug beziehungsweise der in ihm verbaute Motor vom Hersteller für Super E 10 freigegeben ist. Eine entsprechende Liste mit Freigaben findet sich auf der Website der Deut-schen Automobil Treuhand DAT (www.dat.de) sowie im Fundus der Automobil-Hersteller.

KONTAKT:

OFF ROAD Verlag AG, Alte Landstraße 21, 85521 Ottobrunn

redaktion@off-road.de



TERMINE & VERANSTALTUNGEN 2016

SEPTEMBER

10.09.-17.09. Balkan Offroad Rallye

Sofia, Bulgarien

www.rallye-breslau.com

16.09.-18.09. Baja 300 Bohemia

(4. Lauf GORM)

Milovice nad Labem, Tschechien

www.baja-bohemia.com

17.09.

6. DGM Lauf des AC Helfenstein

Drackenstein

www.vdgv.de

24.09.-25.10. SUV Salon Düsseldorf

Areal Böhler, Hansaallee 321

www.suv-salon.de

29.09.-03.10. Baja Deutschland

beim 4x4 Club Leipzig,

Tagebau Profen

www.baja-deutschland.de

30.09.-03.10. RUND UM BERLIN -

Roadbook-Tour

Tel.: 089 60821-204

www.off-road.de

OKTOBER

01.10.-02.10. 5. Lauf zur GORM

im Zuge der Baja Deutschland

(29.-30.09.10.) beim 4x4 Club Leipzig

im Tagebau Profen

www.GORM-open.de

01.10.-03.10. Saisonabschluss

des Jeep Club Deutschland

in Seitz

www.jeep-club.de

01.10.-07.10. Rallye du Maroc Oilibya

Marokko

www.rallyemaroc.npo.fr

02.10.

7. DGM Lauf

des ORC Nighthunter

Offroadpark Langenaltheim

www.vdgv.de

21.10.-04.11. Sahara Rallye de Tunisie/

El Chott, Tunis, Tunisiens

www.elchott.com

27.10.-29.10. 30. Baja Portalegre 500

Portalegre, Portugal

www.bajaportalegre.com

NOVEMBER

05.11.-06.11. eb-NK Baja van Borger

Borger, Holland

www.nkoffroadracing.nl

OFF ROAD :: NEWSFLASH



Archaeopteryx-Tour

MEHR INFOS:

www.jeep-club.de

10. Jubiläum

Die Archaeopteryx-Tour des Jeep Club Deutschland Stammtisches München ist ein fester Termin im Jeeper-Kalender. Vor allem im 10. Jubiläumsjahr war der Andrang im Offroadpark Langenaltheim riesig. Mit über 60 Fahrzeugen rollten zwischen dem 29. und 31. Juli Jeep-Fans herbei, um gemeinsam zu feiern und knifflige Aufgaben zu erfüllen. Auf dem Programm standen neben einer GPS-Tour und einem Trial-Parcours auch eine Nachtwanderung und viele Geschicklichkeits- und Ausdauerspiele wie Maßkrugstemmen oder das beliebte Zwickerln auf dem Programm. Bei letzterem wird eine Karte am Fahrzeug befestigt, die man dann möglichst nah an die im Gelände versteckten Handstanzen rangieren muss. Wer nach dem eigentlichen Programm noch nicht genug hatte, konnte sich zusätzlich frei im Gelände bewegen, was wie immer ausgiebig genutzt wurde.



Hochbetrieb bei der Einschreibung.



Beim Trial mussten sich alle beweisen.



Über 60 Fahrzeuge fanden sich zum 10. Jubiläum im Gelände ein.



Knifflige Übung: das Zwickerln.

Termine bitte an:

Redaktion OFF ROAD, Alte Landstr. 21, D-85521 Ottobrunn oder per E-Mail an schulz@off-road.deOder tragen Sie sich in die Internet-Termindatenbank ein: www.off-road.de

Wir behalten uns vor, die Termine zu prüfen und freizugeben. Nächster Redaktionsschluss: 23.9.2016

Die Welt entdecken!



FÜR SUV!

ROADBOOK-TOUR Rund um Berlin

TERMINE:	30.09. - 03.10.2016 / 06.05. - 09.05.2017	
DAUER:	3 Tage	
UNTERKUNFT:	Mittelklassehotels und Pensionen	
LEISTUNGEN:	3 volle Fahrtage in Begleitung, Roadbook, 3 Ü mit HP	
PREIS:	499,- € (pro Person bei 2 Personen im DZ)	

Einmal die Bundeshauptstadt offroad umrunden - Roadbooktour mit Elementen einer Schnitzeljagd.

Tour besonders auch für SUV-Fahrzeuge geeignet. Geländewagen sind natürlich auch willkommen.



FÜR SUV!

MECK-POMM Entdeckungsreise

TERMIN:	06.11. - 13.11.2016 / 23.04. - 30.04.2017	
DAUER:	7 Tage	
LEISTUNGEN:	1 Tourguide im 4x4-Fahrzeug, 7 Übernachtungen	
PREIS:	1.099,- € (pro Person bei 2 Personen im DZ)	

Das Gesicht Mecklenburg-Vorpommerns sind die tiefblauen Augen der Seen und das Grün der Wiesen. Wir erkunden mit unseren SUVs auf vielen Sand- und Schotterpisten diese wunderschöne Landschaft.



MECK-POMM Winter-Safari

TERMIN:	22.01. - 29.01.2017	
DAUER:	7 Tage	
LEISTUNGEN:	1 Tourguide im 4x4-Fahrzeug, 7 Übernachtungen	
PREIS:	1.099,- € (pro Person bei 2 Personen im DZ)	

Endlich gibt es die Möglichkeit, an einer anspruchsvollen Geländewagentour im Winter teilzunehmen - und das Ganze in Mitten von Deutschland.



NAMIBIA & BOTSWANA Expedition

TERMINE:	25.01. - 18.02.2017 (Verläng. bis 19.03.17)	
DAUER:	21 Tage (ggf. + Verlängerungsetappe nach Kenia)	
UNTERKUNFT:	Camp / Lodges & Hotels (je nach Wunsch)	
LEISTUNGEN:	Reiseleitung, technischer Support, Verschiffungsorga	
ORGAPAUSCHALE:	2.500,- € pro Person	

Highlights: Fishriver-Canyon, Naukluft NP, Skelettküste, Etosha NP, Moremi Game Reserve, Chobe NP, Kalahari.
Auf Wunsch kann verlängert werden für die Afrikadurchquerung nach Kenia zu einem Charity Projekt. (Geübte Fahrer!)



PROVENCE Im Frühling

TERMINE:	23.04. - 29.04.2017 / 23.04. - 06.05.2017	
DAUER:	7 Tage	
UNTERKUNFT:	landestypisches Hotel	
LEISTUNGEN:	Mehrsprachige Reiseleitung, 6 Ü/F im DZ, Begrüßungsdinner	
PREIS:	1.099,- € (pro Person bei 2 Personen im DZ)	

Wir stoßen auf unserer Tour, beginnend in den franz. Voralpen, auf einsamen Pisten bis in die Provence vor und erleben alte Burgen, türkisblaue und tiefgrüne Bergseen und den bis zu 700m tiefen Grand Canyon Europas.



SÜDAMERIKA Expeditionsreise

TERMINE:	24.07. - 04.09.2017	
DAUER:	45 Tage	
UNTERKUNFT:	Hotels und Camps	
LEISTUNGEN:	Reiseleitung, technischer Support, Expeditionsarzt, Verschiffungsorganisation und Hilfe bei der Reisevorbereitung	

Start in Kolumbien (Cartagena) über Ecuador und Peru nach Bolivien und weiter geht es über Chile nach Argentinien. Die Reise endet in Buenos Aires. Die Highlights: Macchu Picchu - Death Road - Salar de Uyuni - Atacama Wüste - Iguazu Falls.



Wo buchen?

Jetzt ausführliche Reiseunterlagen anfordern:

OFF ROAD VERLAG AG – REISEN, TOUREN UND EVENTS

Anja Kellner | Alte Landstraße 21 | 85521 Ottobrunn

Telefon: +49 (0) 89 60821-204 | Fax: +49 (0) 89 60821-200 | Mail: reisen@off-road.de



www.off-road.de
► Touren

BÖRSE

Ihr Marktplatz für
Geländewagen, SUV,
Wohnmobile und Zubehör

Unsere nächsten Anzeigenschlusstermine:

OFF ROAD 11/16 11.10.2016
Anzeigenschluss: 19.09.2016

OFF ROAD 12/16 08.11.2016
Anzeigenschluss: 17.10.2016

OFF ROAD 01/17 12.12.2016
Anzeigenschluss: 21.11.2016

OFF ROAD 02/17 10.01.2017
Anzeigenschluss: 12.12.2016

Kleinanzeigen-Hotline: 089 / 608 21-241 oder anzeigen@off-road.de

BÖRSEN-NEWS
... September 2016

GFG
LENKUNGSTEILE



GFG hat ab sofort verstärkte Lenkungsteile für den Mercedes G im Angebot. Lenkstangen, Spurstangen und Panhardstäbe für Vorder- und Hinterachse der G-Modelle 460, 461 und 463 können für rund 200 Euro pro Bauteil und Achse bestellt werden. Verfügbar sind Teile für schmale und breite Achsen sowie für höhergelegte Fahrzeuge.

INFO: www.gfg-shop.de

GENESIS TRACKS
NOTREPARATUR



Mit dem T-Max Reifenreparatur-Set lassen sich punktuelle Schäden in den Reifenlauflächen (zum Beispiel durch Nägel, spitze Steine oder Schrauben) beheben, ohne den Reifen von der Felge abnehmen zu müssen. Mit einer Ahle wird die Schadstelle aufgeraut und danach ein Vulkanisationsstreifen eingesetzt, der das Loch zuverlässig verschließt. Generell handelt es sich aber um eine Notreparatur, nicht um eine dauerhafte Lösung. Das Set kostet 33 Euro.

INFO: www.genesis-tracks.de

OFF ROAD

ON TOUR



Wann:
16.08.2016

Wo:
TimeMax
GmbH & Co. KG
Albert-Schweitzer-Ring 39
D-22045 Hamburg
Tel: 040 - 460 93 91 0
Email:
info@timemax.de

Spezialist für:

- Rostschutz
- Karosseriebau
- Trockeneisstrahlen
- Restaurierung
- Endoskopie

Sollen wir Sie auch besuchen?

Schreiben Sie uns unter
"OFF ROAD on TOUR"
an ontour@off-road.de
oder per Post an
OFF ROAD Verlag AG,
Alte Landstr. 21,
85521 Ottobrunn



Gerd Cordes, TimeMAX Rostschutz

10 FRAGEN AN ...
GERD CORDES, TIMEMAX ROSTSCHUTZ

Was gibt es 2016 Neues?

Wir entwickeln gerade einen schwarzen Unterbodenschutz für Geländewagen. Die letzten Salzwasserbelastungstests finden gerade auf unserem eigenen Prüfstand auf Helgoland statt.

Das nächste Projekt?

Auf dem Plan steht ein zweiter Standort ganz im Süden.

Welches Produkt war bislang ein Renner, welches ein Penner?

Renner: Unser Unterbodenschutzwachs TimeMAX 300 Wax

Penner: Bisher nichts

Wann und wie hat Sie das Offroadfeuer gepackt?

Mit Anfang 20 habe ich Mitte der 80er mit meinem selbstrestaurierten Fiat 850 Spider eine echt krasse Tour durch die Alpen und Korsika gemacht. Danach war klar, ein Geländewagen muss her.

Welchen Offroader fahren Sie privat?

Toyota HJ 61 von 1989

Welcher war Ihr Erster?

Mit 16 mein frisiertes Kreidler Moped. Da ging es querfeldein.

Und welchen hätten Sie gerne?

Hier brauche ich nichts neues. Mein Toyota ist einfach großartig.

Wenn wir Sie jetzt auf Reisen schicken würden, würden Sie... nochmal nach Südafrika – tolle Offroadstrecken und guter Wein.

Warum soll der Kunde ausgerechnet zu Euch?

Datenbank mit Schwachstellen der meisten Geländewagen.

Ihr Unternehmen in drei Wörtern?

Wir „maximieren die Zeit“ von Autos.



AMC

www.amc-spurverbreiterungen.de

CHEVROLET

www.chevrolet-spurverbreiterungen.de

DODGE

www.dodge-spurverbreiterungen.de

FORD

FORD-HÄNDLER
stellen sich vor

Autohaus Gollek
Am Solarpark 9,
06667 Weißenfels OT Tagewerben
Telefon: 03443-29320
www.suzuki-gollek.de

PLZ 0
Ford Umbaupartner /
Spezialfahrzeuge

Ladeflächenabdeckungen
www.offroadtechnik.de

www.ford-spurverbreiterungen.de

MICHAELIS-TUNING.DE
ML+40mm BLS+80mm Umbauten...

Alles Gebrauchte für Explorer
www.ExplorerTeile.de
Telefon 040 / 742 12345

GAZ

GAZ 69 Rep., E-teile, Motorübh.
mit bleifr. Vent., Autohaus
Schell, Tel: (0651) 95 88 00

HYUNDAI

www.hyundai-spurverbreiterungen.de

ISUZU

ISUZU-HÄNDLER
stellen sich vor

Autohaus Gollek
Am Solarpark 9,
06667 Weißenfels OT Tagewerben
Telefon: 03443-29320
www.suzuki-gollek.de

PLZ 0

ISUZU Vertragshändler

MICHAELIS-TUNING.DE
ML+40mm BLS+80mm Umbauten...

JEEP

www.jeep-spurverbreiterungen.de



ALLRAD SCHMITT
... and you can go anywhere

TRADITION
Since 1961

Fahrzeugwelt
Umbauten
Werkstattservice
Ersatzteile &
Zubehör

NEW WEB-SHOP
www.allrad-schmitt.com

- Achsübersetzung bis 4.88
- Achsüberholung
- Verteilergetriebeübersetzung bis 4.1
- Getriebeüberholung
- Profilumbauten
- Gebraucht- u. Neuteile von A-Z
- Tuning u. Zubehör
- VM Motorententeile
- WARN Selbstwinden
- OME Fahrwerke
- ARB Airlocke

Ellner OFF Road
Tel.: 09227/ 22 55 Fax: 22 03
service@ellner-offroad.de
www.ellner-offroad.de

TESTJAHRBUCH 2016

**Die besten Tests
eines Jahres
aus OFF ROAD
und SUV Magazin
in einem Heft**



**Jetzt im
Handel!**

OFF ROAD

ODER HIER BESTELLEN:

www.off-road.de
bestellung@off-road.de
Fax.: 089-608 21200

KIA

www.kia-spurverbreiterungen.de

LAND ROVER

KAUAI Camper
Ideen für Entdecker

Camping im
Land Rover Defender



www.kauai-camper.de

www.rover-spurverbreiterungen.de

www.defender-versichern.de



90er Def. TD4 (2,4l), Bj. 2010,
ca. 7.600 km, Komplettumbau
nach Unfall, alles mit TÜV,
HU 05/17, weitere Infos
auf Anfrage, Preis VS, E-Mail:
Mi.Kummert@gmail.com

LAND ROVER

AUTOHOME

Die weltweit größte Auswahl der meist-verkauften Dachzelte – Made in Italy.
Unter allen Umgebungsbedingungen getestet, sind sie die ersten Originale seit 1958 - TÜV Qualität zertifiziert.

✓ Gratis Katalog anfordern!
0152 38946882
info@autohome-germany.de

AUTOHOME-OFFICIAL.COM



off-road-center gmbh

ersatzteile und zubehör für alle land rover • vertragsfreier händler

Riesiger Online-Shop!

daimlerstraße 41a • d-65197 wiesbaden • fcn +49 611-188 5016
fax +49 611-188 50 21 • info@off-road-center.de • www.off-road-center.de
geschäftsführer **günter schiebowski**, land rover spezialist seit 1987

Über 15.000 verschiedene Teile sofort verfügbar | Sowohl original Land Rover Teile als auch Artikel aus dem englischen und deutschen Zubehörmarkt | Günstige Versandkosten | Kompetente Beratung und mehr als 25 Jahre Erfahrung | Seit 1987

15.000 verschiedene Teile, nur einen Klick entfernt: www.land-rover-ersatzteile.de

BEST LAND ROVER RESTAURATION COMPANY SINCE 15 YEARS



www.landypoint.com
SERIE, DEFENDER, RANGE

WE BUILD YOUR DREAMS

Restaurationen / Umbauten / Werkstatt / Ersatzteile / Fahrzeuge



OFFROAD®
53°36'31" N * 10°00'26" E
MANUFAKTUR HAMBURG



LAND ROVER



MATZKER EMPFIEHLT MOTUL

GROSSE AUSWAHL AN NEU- UND GEBRAUCHFAHRZEUGEN
AKTUELLE FAHRZEUGLISTE UND ZUBEHÖR-KATALOG AUF WWW.MATZKER.DE

TECHNIK + ZUBEHÖR
MEHR SICHERHEIT, KOMFORT UND LEISTUNG FÜR ONROAD UND OFFROAD

Kraftstoffverbrauch kombiniert: 11,1-10,2 l/100 km; CO2-Emissionen kombiniert: 295-269 g/km; alle Angaben wurden nach dem Messverfahren RL80/1268/EWG ermittelt.



MATZKER KFZ-TECHNIK GMBH

Robert-Perthel-Str. 31, 50739 Köln, Tel. +49 221 5463236
ir@matzker.de, www.matzker.de

Kraftstoffverbrauch: innerorts 6,8-18,3 l/100 km; außerorts 5,9-9,8 l/100 km; kombiniert 6,2-12,8 l/100 km. CO2-Emission: 164-299 g/km. Effizienzklasse A+ bis F.

DEFENDER 90/110/130

DISCOVERY

RANGE ROVER

★ Since 1978 ★

FWD GMBH

LAND ROVER

Markwinkel 3 · D-37136 Waake · Tel.: 055 07/8 47 · Fax: 055 07/15 65
Mobilteil.: 0172/560 08 08 · mail: info@fwd-ebner.de · www.fwd-ebner.de



Land Rover Defender 110, AHK, EZ 01/10, 75.000 km, SF, schwarz-met., Teilleder schw., Gepäcktr. 2015, Reifen 2016, Ladefl. Aluriffel., Winterpakk., Trittbretter, Außenscheinw., E-Mail: 408597.635213@kabelbw.de, Preis VS



Land Rover Def. 130 Crew Cab Transporter mit Wechselaufbau, eingetr., zus. Sonder-KFZ WoMo eingetr., E-Rad auf Motorhaube, W-Pritsche einfach abnehmbar, Diesel, Bj. 1999, EZ 10/1999, 100.100 km, HU/AU 07/18, VB 13.800 €, E-Mail: wk_auto_w@t-online.de

MERCEDES

www.GFG-Shop.de

G-Modelle, Ersatz- und Zubehörteile, An- und Verkauf, Unfall etc., „Rufen Sie uns an, da werden Sie geholfen“, (0172) 5 10 08 05 od. (0173) 9 46 76 36, www.gw-gelaendewagen.de

G-Classics.com T. (0251) 1620-690.H

G-Ankauf.de T. (0251) 1620-690.H



Mercedes 240 GD Wolf Ex-Militär, TÜV 07/2018, Bj. 1988, 130.000 km, Wartungsbuch, VB 8.500 €, Tel: 0176 - 100 71 707

www.mercedes-spurverbreiterungen.de

MITLÄRFAHRZEUGE



MB / PUCH 230 GE, Auto, ab € 8.500,- Tel. (0172) 1 34 40 60

Mehrere **250 GD Militär-Wolf-neuwertig** u. Unimogs 1300 L, Tel. (0 94 52) 3 60 od. 6 58, www.gottswinter.de

Ihre Kleinanzeige in
OFFROAD
Email: anzeigen@off-road.de



BÖRSEN-NEWS
» September 2016

ENTDECKT BEI DÄRR

Für sieben Tage reicht ein Eimer Fertignahrung mit dem treffenden Namen Emergency Food. Die Gerichte sind dehydriert und gefriergetrocknet und sollen so fünf Jahre lang haltbar sein. Enthalten sind eine Anzahl von Haupt- und Nebenmahlzeiten mit insgesamt 10.642 Kilocalorien (1520 kcal/Tag). Die Gerichte müssen lediglich mit kochendem Wasser übergossen werden. Die Eimer sind leicht stapelbar und eignen sich so optimal um Nahrungsmittel zu bunkern. Verfügbar sind Varianten mit und ohne Fleisch zu je 89,95 Euro/Eimer ■

INFO: www.daerr.de

MITSUBISHI

MITSUBISHI-HÄNDLER
stellen sich vor

Autohaus Gollek
Am Solarpark 9,
06667 Weißenfels OT Tagewerben
Telefon: 03443-29320
www.suzuki-gollek.de

PLZ 0
Mitsubishi Umbaupartner /
Spezialfahrzeuge

www.4x4-spurverbreiterungen.de



Verkaufe L200 Dreiachser,
Sonderanfertigung, EZ 2007,
bei Interesse bitte E-Mail an:
mr.panglao@gmail.com

NISSAN

NISSAN-HÄNDLER
stellen sich vor

Autohaus Gollek
Am Solarpark 9,
06667 Weißenfels OT Tagewerben
Telefon: 03443-29320
www.suzuki-gollek.de

PLZ 0
Nissan Umbaupartner /
Spezialfahrzeuge

Ladeflächenabdeckungen
www.offroadtechnik.de



NISSAN

TUNED BY MICHAELIS

NAVARA D40



Offroad-Umbau & Zubehör Navara D40

MICHAELIS-TUNING.DE TEL. 06665-919040

[www.nissan-
spurverbreiterungen.de](http://www.nissan-spurverbreiterungen.de)

OPEL

[www.opel-
spurverbreiterungen.de](http://www.opel-spurverbreiterungen.de)

SSANGYONG

SSANGYONG-HÄNDLER
stellen sich vor

Autohaus Körbel GmbH
Friedberger Str. 84, 61130 Nidderau
Telefon: 06187-921410
Fax: 06187-9214119
www.koerbel.com
Geländewagen
SsangYong-Vertragshändler

PLZ 6

[www.ssangyong-
spurverbreiterungen.de](http://www.ssangyong-spurverbreiterungen.de)

SUBARU



SUZUKI

SUZUKI-HÄNDLER
stellen sich vor

Autohaus Gollek
Am Solarpark 9,
06667 Weißenfels OT Tagewerben
Telefon: 03443-29320
www.suzuki-gollek.de
Jimmy und Grand Vitara
EXTREME Series

PLZ 0

MAS Mische Auto-Service oHG
Hauptstr. 19, 28832 Achim
Telefon: 0 42 02 - 8 83 00
Suzuki- u. Arctic-Vertragshändler
Spezialumbauten, Lackiererei,
Karosseriebau

PLZ 2

Autohaus Vetten GmbH
Gladbacherstr. 146, 50189 Emsdorf
Telefon: 02274-81969
www.autohaus-vetten.de
Spezialumbauten für Land- und
Forstwirtschaft

PLZ 4

Autohaus E. Bispinghoff
Baaken 46, 59368 Werne
Telefon: 02389-6162
www.suzuki-werne.de
Service + Verkauf - seit 20 Jahren
Ihr Suzuki-Partner in Werne

PLZ 5

Autowelt Plütt GmbH
Kölner Str. 22-30, 51399 Burscheid
Telefon: 02174-767-0, www.pluett.de
Ihr Partner für Suzuki, Honda + Volvo

PLZ 6

Autohaus Körbel GmbH
Friedberger Str. 84, 61130 Nidderau
Telefon: 06187-921410
Fax: 06187-9214119
www.koerbel.com
Geländewagen
Suzuki-Vertragshändler

PLZ 7

Autohaus Hecker
Lindenstr. 29, 76479 Steinmauern
Telefon: 07222-22022
www.auto-hecker.de

**Große Auswahl an Neu- und Ge-
brauchtwagen - seit über 20 Jahren**
Suzuki-Vertragshändler

PLZ 8

Autohaus Schöttle
Hauptstr. 53, 73773 Aichwald
Telefon: 0711-9364980
autohaus-schoettle@t-online.de
Suzuki-Vertragshändler - seit über
40 Jahren Reparatur und Handel
aller Fabrikate

PLZ 9

Autohaus Nohl GmbH
Weissenbrunnerstr. 20
96317 Kronach
Telefon: 09261-3999, Fax: 950887
www.suzuki-handel.de/nohl
Suzuki Autohaus - Service + seit
über 30 Jahren Ihr Suzuki Partner,
Suzuki Gebrauchteile

SUZUKI-HÄNDLER
stellen sich vor

Autohaus Steindorf GmbH
Dillfeld 31, 35576 Wetzlar
Telefon: 06441-309850
www.allrad24.de
Umbauten für Jagd- und
Forstfahrzeuge

PLZ 3

Franz Rüschkamp GmbH & Co. KG
Viktoriastr. 73, 44532 Lünen
Telefon: 02306-202030
Suzuki-Vertragshändler
Service + Ersatzteilversand

PLZ 4

Gebr. Bäckmann & Sassert GmbH
Boltensternstr. 128, 50735 Köln
Telefon: 0221-763021, Fax 768979
www.baekmann-sassert.de
Suzuki- und Mazda-Vertragshändler
& Ford-Servicepartner

PLZ 5

[www.suzuki-
spurverbreiterungen.de](http://www.suzuki-spurverbreiterungen.de)

TOYOTA

TOYOTA-HÄNDLER
stellen sich vor

Autohaus Gollek
Am Solarpark 9,
06667 Weißenfels OT Tagewerben
Telefon: 03443-29320
www.suzuki-gollek.de

PLZ 0

Toyota Umbaupartner /
Spezialfahrzeuge

Online-Shop
www.Landcruiser24.de
Ersatzteile · Zubehör · Werkstatt
ALLRAD-KEBA · Tel. 0 71 35 / 96 48 00



Land Cruiser, Hilux und FJ Cruiser

- Räder, Reifen, Fahrwerke
- Winden, Sperren, Tanks
- Individuelle Umbauten
- Hilux: permanent Allrad

TOYOTA nestle
Gottlieb-Daimler-Str. 5 · 72280 Dornstetten
Telefon 0 74 43 / 96 77-0
www.offroad-nestle.de

BÖRSEN-NEWS
... September 2016

ENTDECKT BEI LARTE DESIGN

Larte Design ist für extravagantes Tuning bekannt – da macht auch das Stylingkit für den Lexus LX keine Ausnahme. Die Frontschürze des Veredlers ist mit einem riesigen Lufteinlass versehen, horizontale Vorsprünge führen die Leisten des Grills bis an die Scheinwerfer mit ihren bumerangförmigen LED-Tagfahrleuchten. Der Heckabschluss samt doppelflügeligem Auspuff ist im Vergleich fast schon dezent geraten, passt aber perfekt zum massiven Look mit den schmalen, kräftig-roten Rücklichtern. Die dezenten, schlicht gestalteten Alufelgen im Fünfspeichen-Design runden den Larte Lexus nach unten ab. ■

Info: www.larte-design.com

TOYOTA



extrem Fahrzeuge GmbH
Talstraße 10
72477 Schwenningen (Heuberg)
sales@extremfahrzeuge.com

Telefon 07579 33001-0 www.extremfahrzeuge.com

Lagerfahrzeuge sofort lieferbar.



Toyota Land Cruiser
HZJ78, HZJ76 und HZJ79

! Die letzten 1HZ-Dieselfahrzeuge mit Euro5, mit Tageszulassung ab € 49.990,00

Ladeflächenabdeckungen
www.offroadtechnik.de

MICHAELIS-TUNING.DE
ML+40mm BLS+80mm Umbauten..

www.toyota-spurverbreiterungen.de



LC Prado J95 in Tansania,
126.500 km, Bj. 1998, B, ZV, Autom., Klima, EFH, Bullbar, Schnorchel, Sicherheitssyst., 6x BFG AT, 3 Reservekanister, Handwinde, Stahlseil, Bleche, Kompr.-Kühlschrank WAEKO 40l, doppl. Batt.-System, VB 14.500 €, steht aktuell in Daressalaam, E-Mail: voelker.sina1@gmail.com

 LandCruiser Shop Schumacher

Tel. 09161-882 44 80

eMail: info@landcruisershopschumacher.de

Besuchen Sie unseren Onlineshop

www.landcruisershopschumacher.de

VW

VOLKSWAGEN-HÄNDLER
stellen sich vor

Autohaus Gollek

Am Solarpark 9,
06667 Weißenfels OT Tagewerben
Telefon: 03443-29320
www.suzuki-gollek.de

PLZ 0

Volkswagen Umlaupartner /
Spezialfahrzeuge

MICHAELIS-TUNING.DE
ML+40mm BLS+80mm Umbauten..

www.vw-spurverbreiterungen.de

Ladeflächenabdeckungen
www.offroadtechnik.de

Rostschutz für Geländewagen und Weltreisemobile



*siehe Oldtimer Markt 9/2013

TIME MAX®.de

040 - 460 9391 0

**Spurverbreiterungen für alle Geländewagen
SUV's und US Fahrzeuge**



- von 15 - 60 mm
- individuell auf das Fahrzeug angepasst
- TÜV Teilegutachten
- zertifizierter Hersteller
- in Stahl / Aluminium
- garantierter Rundlauf

← + 36 mm / Seite

← + 24 mm / Seite

Hofmann GmbH 67376 Harthausen Tel. +49 6344 96961-0 Fax 96961-20
mail info@hofmann-spurverbreiterungen.de www.4x4-spurverbreiterungen.de

KAUFGESUCHE

Barankauf Wrangler, Cherokee, CJ 5/7, in jedem Zustand, Tel: 09227/2255, www.ellner-shop.de

anzeigen@off-road.de

REIFEN

BRIDGESTONE-HÄNDLER
stellen sich vor

PLZ 7

Reifen Fehrenbacher
Kfz-Meister-Service
Döttingerstr. 8-10, 79761 Waldshut-Tiengen, Telefon: 0 77 51-8 39 00,
www.reifen-fehrenbacher.de
Reifen-Einzel-Großhandel, Kfz-Rep.

VERSCHIEDENES

 www.aignertrucks.com

www.off-road.de

www.fedima.de



VW Amarok Kompletträder,
4 LM "Korama", 6 1/2 Jx16,
Conti Cross Contact LX Sport,
M+S, 245/70 R16 111T, neu,
NP 2.472 €, VB 1.500 €, Tel:
0160 - 967 22 631



Dino
KRAFTPAKET

dino-kraftpaket.de



ADAC Online 01/2016
1. Stahl-PS-Booster
DINO
Starthilfe 136.102
Starstrom in Ampere: 300
gut (2,2) **Test**

12V 600 A 66,6 Wh

Starthilfegerät & Power Bank

Art.-Nr. 136102 · Erhältlich bei

CONRAD **kfzteile24**

Plus.de

Westfalia **WM**

ALL-Terrain/Mud-Terrain Reifen für SUV und Geländewagen



BÖRSEN-NEWS » September 2016

ENTDECKT BEI AUDI

Der einmillionste Audi Q5 des Audi-Stammwerks Ingolstadt ist vom Band gerollt. Das Jubiläumsauto, ein SQ5 in Sepangblau, geht an eine Familie in Deutschland. Der internationale Erfolg des Audi Q5 begann 2008, als Audi mit diesem Modell im Segment der Mittelklasse-SUV an den Start ging; seitdem wird er in mehr als 100 Ländern offeriert.

Weil Audi den Q5 für große asiatische Märkte außerdem im chinesischen Changchun und im indischen Aurangabad fertigt, summieren sich die weltweiten Auslieferungen auf knapp 1,6 Millionen. Audi Ingolstadt ist auch Patenwerk und Wegbereiter für das kommende Audi-Werk in Mexiko. In San José Chiapa wird ab Ende September 2016 der Audi Q5 für den Weltmarkt vom Band fahren.

INFO: www.audi.de



KASIMIR KARDANS FAHRTE JENSEITS VOM ALLTAG

**JETZT FÜR NUR
9,95 Euro (inkl. Mwst.)
zzgl. Versand**

www.off-road.de > OFF ROAD Shop

MOBILE HEBEBÜHNE WDW Lift Extended

www.wdw-lift.de
WDW
WELT DER WERKZEUGE

...FÜR PERFEKTIONISTEN

- ✓ Größte Bandbreite verschiedene Fahrzeugtypen
- ✓ Größte Bandbreite Einsatzzwecke
- ✓ Mobil, mit & ohne Last rangierbar
- ✓ Verladung/Transport auf Knopfdruck
- ✓ Maschinenbau-Qualität



0%
CHINA

Welt der Werkzeuge Paderborn • Von Kettelerstrasse 37 • 33106 Paderborn
Tel. 05254 9579317 | www.wdw-lift.de | kontakt@wdw-lift.de

REISE/RALLYE

OFF ROAD
Erlebnis-Touren



**Expeditionsreisen
Abenteuer
ORK**

Südamerika - auf den Spuren
der Rallye Dakar
Expedition Seidenstraße
Namibia/Botswana im Leih-4x4
Iran/Oman-Wüstenexpedition
Africa-Wildlife-Safari
Trans-Mongolia
Trans-Iberica
Trans-Afrika
Marokko

Marokko 29.09. - 17.10.16
Südamerika 19.03. - 14.05.17
Trans-Iberica 30.04. - 14.05.17
Seidenstraße 19.07. - 05.09.17
Africa-Wildlife 11.08. - 29.09.17

Tel. 040 - 52 67 96 34
www.offroadkangaroo.de



**MONGOLEI
KARAWANE**

**Wir fahren 2017: Mongolei -
Seidenstraße, 5.800,- € inkl.
Dolmetscher auf der ganzen
Tour, www.safaricar.de,
Claus Ruhe 05352 - 7654**

tc-offroad.de
Offroad-Reisen & Training

anzeigen@off-road.de

**Alpers
ADVENTURE
Tours**

SUV / 4x4 Reisen durch

- # Brandenburg
- # Mecklenburg-Vorpommern
- # Istrien
- # Piemont/Ligurien
- # Rumänien
- # Bosnien-Herzegowina
- # Montenegro
- # Albanien
- # Marokko

www.AlperTours.de

TUNESIEN
tropical-tours.de

Dünenmeer GRAND ERG ORIENTAL
Offroad im TEMBAIN - DEKANIS-Becken
22.10. - 5.11.16 Touren für Mit- & 4x4-Selbstfahrer

OFF ROAD
ABONNEMENT



Vorteile

- exklusive 11% Preisvorteil
- keine Ausgabe mehr verpassen
- bequeme Lieferung frei Haus
- kostenlose Zustellung

Jetzt bestellen!

www.off-road.de

Das Halbjahres-Abo

6x OFF ROAD für 20,40 € testen und Prämie kassieren!



Zippo Sturmfeuerzeug

Das Original – Made in USA.
Metallgehäuse mit OFF ROAD Logo,
nachfüllbarer Benzintank, zuverlässige
Reibradzündung.
Maße: ca. 3,7 x 5,5 x 1,2 cm

Das OFF ROAD-Halbjahres-Abo verlängert sich jeweils um ein halbes Jahr. Nach Ablauf des ersten halben Jahres kann das Abo jederzeit gekündigt werden. Ihre Prämie erhalten Sie nach Eingang der Zahlung. Das Prämienangebot gilt nur solange der Vorrat reicht. Die Bestellung kann innerhalb von 14 Tagen nach Bestelldatum widerrufen werden.
OFF ROAD Verlag AG, Alte Landstr. 21, 85521 Ottobrunn



BÖRSEN-NEWS

››› September 2016

ENTDECKT BEI CARRERA

Der Carrera RC Ford F-150 Raptor ist ein echter Kraftprotz. Wie sein großes Vorbild, das sportliche Flaggschiff der F-150-Baureihe von Ford, kann er richtig etwas wegstecken. Dank Digital-Proportional-Steuerung ist das Modell leicht zu steuern. Und das mit bis zu 18 Stundenkilometern Spitzengeschwindigkeit. Dank 2,4 GHz-Fernsteuerungstechnologie ist man frequenzunabhängig und kann mit einer Batterieladung rund 40 Minuten lang fahren. Die Frontscheinwerfer und Bremslichter sorgen auch bei Dunkelheit für gute Orientierung, die Vollfederung und die großen Lufttreifen ermöglichen sogar schwieriges Offroaden. Preis: 89,90 Euro. ■

INFO: www.shop.carrera-rc.com

ZUBEHÖR

www.bergegurte.org

4x4-Fahrwerke.de

Reisen erster Klasse

www.beduin-tents.de

www.off-road.de



Hardtops für fast alle Marken
www.beltop.de 06824/302930

OFF ROAD und SUV Magazin to go!



Einzelausgaben oder Abonnement

**Das interessiert
OFF ROAD Fans**



Die digitalen Ausgaben der OFF ROAD und des SUV Magazins erhalten Sie hier:



Ihre Vorteile

- ▶ Keine Ausgabe verpassen
- ▶ Schnell und bequem
- ▶ Preisvorteil
- ▶ Jederzeit verfügbar
- ▶ Auch ältere Ausgaben erhältlich
- ▶ Ideal für unterwegs...

SPANNUNG im Staub



Die Staub-Hölle von Olszyna 2015 ist legendär. Im letzten Jahr waren es fast 40 Grad und Windstille. Auch in diesem Jahr wird es heiß – und spannend bis zum Schluss!



Nicht ganz original: Die Strecke fordert ihren Tribut.

Die staubigen Erinnerungen halten die 50 Teams aber nicht davon ab, sich auch in diesem Jahr wieder an dem härtesten Rennen der Saison zu beteiligen. Die 24 Stunden im Rahmen der GORM haben eine ganz spezielle Anziehungskraft. Gerade weil sie unter so extremen Bedingungen ausgefahren werden. „Ich glaube, in diesem Jahr wird es etwas angenehmer“, erzählt mir Organisator Jörg Sand vor dem Start, „es hat im

Vorfeld geregnet und die Temperaturen bleiben erträglich!“ Und Recht hat er behalten. Bei angenehmen 26 Grad sammelt sich die Gemeinde ab Donnerstag im großen Fahrerlager. Viele aus dem Vorjahr bekannte Gesichter tummeln sich abseits der 11 Kilometer langen Strecke. Am Freitagmorgen laufen die letzten Vorbereitungen, bevor es zur technischen Abnahme geht. Hat man diese hinter sich gebracht, heißt es warten bis zur

Fahrerbesprechung mit anschließender Einführungsrunde. Um 14 Uhr folgt der Gänsemarsch über den Track.

DER STAUB

Alle blicken gebannt zur Strecke, um zu sehen, wie sich der „große Feind“ verhält. Aber schon beim freien Fahren gibt es so etwas wie eine leichte Entwarnung. Der Staub bleibt – anders als im Vorjahr – nicht auf der Stelle stehen. Es bewegt



Kontrolliert: Gratulation an Hartmut Möbus und sein Team zu einem perfekten Rennen!



Gute Laune: Die Stimmung an der Strecke und bei den Teams war trotz mancherlei Pech ausgelassen.



Aufholjagd: Das Yamaha wurde immer



Letzte Vorbereitungen: Die Teams stellen sich vor dem Start auf und fahren gemächlich im Gänsemarsch den Kurs ab.



Abendstimmung: Feiner Staub verwandelt die Strecke zur Mondlandschaft.



Rage-Bestzeit: Die schnellste Rennrunde für Quadrausch.

es allein schaffen wollen – die Ironman-Klasse. 24 Stunden ohne Fahrerwechsel. Das ist hart!

UND LOS GEHT'S

Um 19.00 Uhr fällt der Startschuss! Wer denkt, bei einem 24-Stunden-Rennen geht es gemütlich zu, der täuscht sich gewaltig. Das Team Quadrausch mit seinem neuen Rage-Buggy geht ab wie die Feuerwehr! Nach kurzer Zeit haben die Männer um Hans-Jürgen Rausch schon einen gewaltigen Vorsprung und brennen eine Bestzeit nach der anderen in den polnischen Staub. Unter 12 Minuten pro Runde! Da müssen die anderen noch nachle-

gen. Auch die Quads kommen nicht an diese Zeiten ran. Die Polaris RZR von RMX, Rallye HQ und von den Kollegen der AUTO BILD fahren im Schnitt 30 Sekunden langsamer, genau wie die Jungs um Florian Maier im Yamaha YXZ. Eine faustdicke Überraschung. Bei den Autos will GORM-Dauerbrenner Hartmut Möbus im Pajero nichts anbrennen lassen. Von Anfang an setzt er die die besten und konstantesten Rundenzeiten. Einzig das Team Bernsee, ebenfalls auf Mitsubishi Pajero, liegt noch in Schlagdistanz. Hatten die ersten Fahrer der Teams noch das Glück, im Restlicht des Tages ihre Runden drehen zu können,

wird es für die Nachfolger schwieriger. Der Wind legt sich, als die Sonne untergeht, und das bedeutet: schlechte Sicht.

SCHÄDEN IN DER NACHT

So häufen sich nach Sonnenuntergang auch langsam die ungeplanten Besuche in der Box. Zuerst erwischte es Gabi Bayersdorfer von Rallye HQ. Als sie selbst vor Ende ihres Stints zum Überholen ansetzt, wird es eng, weil auch noch das Yamaha vorbeiwill. Resultat: kleine Plastik-Quetschungen und ein Platten vorne links. Es folgt die komplette Umbereifung des RZR, da das eigentliche Ersatzrad schon

sich was und alle hoffen, dass es so bleibt. Gegen Abend wird es langsam ernst, die Teams machen sich klar für den Start und die ersten Fahrer schlüpfen in ihre Rennanzüge. „Wir fahren 2-Stunden-Stints“, erklärt mir Andreas Jezorrek von Rallye HQ, „das hat sich gut bewährt und gibt den 3 anderen Fahrern 6 Stunden Zeit zum Ruhen.“ Eine Taktik, die auch viele andere Teams teilen. Aber wie immer gibt es auch ein paar „Verrückte“, die



schneller! Tolles Finish und großartiger Sieg!



24-h-Rennen verlangen alles von den Schraubern.



Die Coolsten: Wie schon im letzten Jahr fuhr der Panda vom AZK-Team locker mit!



Die Überraschung: Der Rage-Buggy vom Team Quadrausch fährt die absolut beste Rundenzeit – bevor ihn ein massiver Einschlag bremst.



Technische Abnahme: Nicht immer zur Freude der Teams wird hart kontrolliert. Safety first!

voher beschlossen hat, sich vom Team zu trennen. Wertvolle Zeit geht verloren, man lag auf einem guten dritten Platz zu dem Zeitpunkt. Auch den Rage erwischte es schlimm. Er fädelt in einer engen Kurve ein und gerät in eine tiefe Auswaschung, dabei reißen Teile der Vorderachse ab. Doppelt Pech, da man ihn so nur zum Pflügen einsetzen, aber nicht bergen kann. Verzweifelt beschließt das Team, mit Ersatzteilen bewaffnet, die Reparatur auf der Strecke durchzuführen. Und schafft es, den Buggy auf eigener Achse ins Camp zu

bekommen. Bis alles wieder läuft, vergehen trotzdem über 3 Stunden. Schade!

WER KOMMT DURCH?

Auch bei der Wiederholungstäterin in Sachen 24 Stunden, Jutta Kleinschmidt, läuft es nicht gut. „Dieses Mal war von Anfang an der Wurm drin“, erzählt sie mir beim Frühstück, „wir haben unsere thermischen Probleme nicht in den Griff bekommen!“ Besser sieht es beim zweiten Team AUTO BILD mit den unerfahrenen Rookies aus. Aus der Nacht kommt Team RMX am bes-



Im Wald lässt es sich erahnen: Im Vorfeld hat es geschüttet – staubfreie Zone.



Nachtarbeit: Da geht nicht viel am G. Der 230er-Motor macht Probleme und verweigert.



Team HQ: Stefan Henken versucht alles, aber viele Probleme bringen Platz 4 am Ende.



Erfahrener Rookie: Kollege v. d. Marwitz startet in der Rookie-Klasse – fährt zwei mal 6 Stunden.



Pech beim Ironman: Markus Wartbiegel hätte gerne seinen Titel aus dem Vorjahr verteidigt, aber ein Schaden an der Lenkung verhindert es.



Hund-Pfanne-Verrückt: Ein irres Rennen!

ten, fast 2 Runden Vorsprung auf Team 42 im Yamaha. Möbus hält bei den Autos 3 Runden Abstand zum nächstbesten Pajero. Es scheint, die Führenden haben alles im Griff.

SPANNENDES DRAMA

Sicher ankommen heißt die Devise jetzt. Aber bei RMX hat sich ein Rechenfehler eingeschlichen. Die YXZ kommt ständig näher und der geglaubte Vorsprung ist 3 Runden vor Schluss aufgebraucht! In Panik versucht man, dem Fahrer mitzuteilen, dass er Gas machen soll.

Und so gibt es auf der letzten Runde einen Battle um 16 Sekunden! Mit diesem Vorsprung geht das Yamaha vorm RZR in die Endphase! Irre, man kann die Luft schneiden. Alle fieben mit – wer kommt als Erster auf die Schlussgerade? Es ist Team 42, sie verteidigen ihre Sekunden und RMX ist geschlagen. Was für ein Wahnsinn nach 24 Stunden hartem Kampf! So etwas hat es noch nicht gegeben! Jetzt lassen sich die Sieger natürlich ordentlich feiern. Ein unglaubliches Rennen!

T | Schulz F | Actiongraphers



Pechvögel: Team RMX fährt sicher – und verschätzt sich um eine Runde! 2. Platz.

PLATZIERUNGEN Cars T1		
01	Frankonia Rallye	Bowler Wildcat
02	Woodforce Racing	Defender
03	Team Spielvogel	Mercedes 230GE
PLATZIERUNGEN Cars T2		
01	Team Möbus	Mitsubishi Pajero
02	Team Bernsee	Mitsubishi Pajero
03	Stork Racing	Mitsubishi Pajero
PLATZIERUNGEN Side-by-Sides T3		
01	Team Yamaha Racing	Yamaha YXZ
02	RMX Racing	Polaris RZR
03	Team AUTO BILD-Rookies	Polaris RZR
Schnellste Runde		
09	Team Quadrausch	11:25:39 h



Siegerehrung: Zum Schluss konnten alle wieder lachen nach dem Wahnsinns-Finish. Gratulation!

Silk Way Rally 2016

Die bessere DAKAR



Die Silk Way ist das längste Cross-Country-Rennen in diesem Jahr und eine richtige Distanzrallye. Es geht ohne große Schnörkel und Umwege auf der Seidenstraße von Moskau nach Peking.

Die Navigation und die selektiven Strecken sind deutlich schwieriger als jene der Dakar-Rallye. Die Silk Way könnte damit nach und nach den Ruf als letztes Abenteuer der Welt an sich reißen. Die Organisation war in Russland und Kasachstan wie gewohnt hochprofessionell und tadellos. In China gab es hingegen noch einiges Verbesserungspotenzial. Die Strecken dort waren aber ein Traum. In der Wüste Gobi, nach

den Polkappen das am dünnsten besiedelte Gebiet der Erde, waren die landschaftlich einzigartigen Etappen lang und einsam. Die Teilnehmer erinnerten sich dort an die legendären Afrikaetappen der Rallye Dakar zurück.

Insgesamt standen 14 Wertungsprüfungen auf dem Programm. Allerdings mussten zwei davon wetterbedingt abgesagt werden: Die zweite Etappe von Kasan nach Ufa wegen der Folgen heftiger Re-

genfälle und die elfte Etappe von Dunhuang nach Jiayuguan, weil ein mächtiger Sandsturm durch die Region zog.

Extreme Fahrzeiten prägten die gesamte Rallye. Service und Renncrews legten lange Etappen zurück. Russland, Kasachstan und China boten den Teilnehmern die unterschiedlichsten Strecken- und Witterungsbedingungen: Von normalem, festem Untergrund bis hin zu Sand und Dünen und von Regen

bis Sonnenschein bei Temperaturen von über 40 Grad.

KAMPF DER TITANEN

Von Anfang an beherrschte ein sportlicher Zweikampf zwischen dem Peugeot-Werksteam mit drei Peugeot 2008 DKR und dem X-raid MINI-Team mit fünf MINI Countryman CC das Rennen. Die Karten waren schon vorher vergeben, das Ass von X-raid war die absolute Zuverlässigkeit der MINI Country-



Harry Hunt und Andreas Schulz bei der Aufholjagd.



Andy Schulz wollte vor der Rente unbedingt noch auf die Silk Way.



In die Jahre gekommen, aber in der Zuverlässigkeit nicht zu schlagen:
Die X-raid MINI halten fast alles aus.



Selfie mit Rallyecopilot Timo Gottschalk in Kasachstan.



Die Kamaz sind das Maß der Dinge bei den Lkw.

man CC. Peugeot jedoch konterte mit der Schnelligkeit seiner 2008 DKR-Buggys. Spätestens nach dem Dreifachsieg von Peugeot auf der neunten Etappe zeigte sich, dass die französischen Buggys in der Performance nicht zu schlagen waren. Peugeots Sport-Direktor Bruno Famin verkündete stolz: „Unsere Mannschaft zeigte enormen Teamgeist. Alle drei Crews halfen sich gegenseitig und jeder im Team packte mit an, um das

Auto von Stéphane Peterhansel nach seinem Unfall wieder aufzubauen. Wir freuen uns, dass wir diese wirklich extrem schwierige Rallye gewinnen konnten.“

BESSERES ENDE FÜR PEUGEOT

Die Peugeot-Piloten Cyril Despres und David Castera siegten nach über 10000 Kilometern von Moskau nach Peking. Damit knüpften die Franzosen an den Dakar-Sieg von Stéphane Peterhansel und Jean-Paul Cottret vom Januar an. Die Peugeot 2008 DKR gaben mit 9 Siegen auf den 12 Etappen erneut eine hervorragende Vorstellung. Doch für Cyril Despres und

David Castera gab es auf der letzten Etappe noch das große Zittern. Ihr Buggy blieb stehen und rührte sich nicht mehr. Erst der dritte Teamkollege, der zu Hilfe eilte, brachte die Rettung. Stéphane Peterhansels Copilot Jean-Paul Cottret fand den Wurm in der Elektrik und brachte den Boliden von Despres wieder zum Laufen. So erreichte das französische Duo noch die sechstbeste Zeit auf der Tagesetappe und sicherte sich beim vierten Einsatz in der Autowertung bereits den ersten Sieg. Nach nun zwei Jahren als Rallyepilot im Auto ist Cyril Despres sichtbar in seiner neuen Aufgabe aufgegangen und

bewies dies auch mit fünf Etappensiegen. „Hier zu siegen ist fantastisch, ich kann es noch nicht richtig glauben. David und ich haben seit dem Start in Moskau viel gelernt. Unser Selbstvertrauen ist gewachsen und wir hatten viel Spaß“, so Despres. Die Plätze zwei bis fünf gingen an die X-raid MINI. Erst auf Platz sieben findet sich Sébastien Loeb mit dem zweiten Peugeot, Peterhansel erreichte diesmal nur einen enttäuschenden 15. Platz.

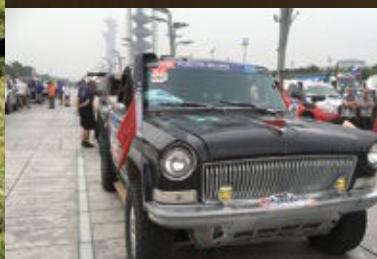
Mit Mühe und Ehrgeiz lernt der neunmalige Rallye-Weltmeister Sébastien Loeb, dass seine neue Karriere im Marathonrallye-Sport



Die Dünen der Wüste Gobi sind extrem hoch.



Al-Rajhi und Gottschalk jagten die Peugeot und fuhren im besten MINI auf Platz zwei vor.





In den Weiten der Steppe Mittelasiens sind Zuschauer eher selten anzutreffen – und wenn doch, sind sie mit „Allradlern“ aus Fleisch und Blut unterwegs.

eine große Herausforderung ist. Ein Navigationsfehler auf der drittletzten Etappe hatte Loeb und Elena auf den siebten Gesamtrang zurückgeworfen. Der WRC-Weltmeister konnte im Gegensatz zur Rallye Dakar keinen Etappensieg herausfahren und tat sich vor allem auf den schwierigen Etappen in China schwer. „Wir suchten gemeinsam den richtigen Weg, diskutierten über Reifenspuren, die wir sehen konnten, und halfen uns gegenseitig. Wir haben einander zugehört und das war für das gegenseitige Vertrauen wichtig. Wir

haben aus den Navigationsfehlern in den Dünen gelernt und werden sie nicht wieder machen“, resümiert der Franzose.

FAVORIT IM PECH

Auch für Peugeots Speerspitze Stéphane Peterhansel lief die Rallye nicht optimal. Nachdem ein kapitaler siebenfacher Überschlag ihre Träume vom Sieg beendet hatte, übernahmen die Dakar-Sieger Peterhansel und Co-Pilot Cottret die Rolle der schnellen Helfer für ihre Peugeot-Teamkollegen. Beide fügten sich als Teamplayer dieser

für sie ungewohnten Aufgabe und konnten so während der Woche als „Ersatzteiltransporter“ viele neue und lehrreiche Erfahrungen sammeln. Stéphane Peterhansel holte vier Etappensiege, er war begeistert von der anspruchsvollen Strecke und ärgerte sich über seinen Unfall: „Sowas ist mir schon über zehn Jahre nicht mehr passiert. Unser Auto war jeden Tag konkurrenzfähig. Die Strecken waren sehr abwechslungsreich, teilweise sehr hart. Dazu kam dann noch die Hitze. Wir sind wahnsinnig enttäuscht, dass wir

nicht weiter um den Sieg kämpfen konnten.“

Die schnellste MINI-Crew, Yazeed Al-Rajhi und Timo Gottschalk, beendete die Rallye in Peking mit einem Sieg auf der letzten Etappe. „Es war eine harte Rallye und einige Wertungsprüfungen waren extrem anstrengend. Die Silk Way ist vergleichbar mit einer Dakar und es war ein Abenteuer, von Moskau nach Peking zu fahren“, sagte der Araber am Ziel. Das saudisch-deutsche Team sicherte sich mit zwei Etappensiegen nach 14 Etappen den zweiten Platz. Dahinter reihen



Der neue Kamaz Hauber ist mit dem Mercedes Zetros verwandt (gleiche Haube und gleiches Führerhaus).



„Fahrschüler“ Despres demonstriert dem



Diesmal kein Sieg: Peterhansel zerstört seinen Peugeot durch Überschlag.



Piller, Behringer, Henken im MAN. Der Lkw war zu schnell, Fahrer Piller wurde seekrank.



Schröder/Schröder im Nissan zwischenzeitlich auf Platz 15, dann ging das Getriebe kaputt.



Lokalmatador Vasilyev holte einen Etappensieg.

sich drei weitere MINI in die Top 5 ein. Vladimir Vasilyev und Konstantin Zhiltsov glänzten mit einem Etappensieg: „Es war eine gute Rallye und ein spannender Kampf. Leider wurde die eine Wertungsprüfung zu Beginn abgesagt. Ich denke, die Strecke wäre uns und dem MINI entgegengekommen“, sagte Vasilyev später.

Ein tollen Fight lieferten auch Harry Hunt und Andreas Schulz, die sich nach einem hohen Zeitverlust zu Beginn der Rallye, als sie in einem Schlammloch 30 Minuten einbüßten, wieder nach vorne ar-

beiteten. „Ich bin sehr glücklich. Ich hätte nie damit gerechnet, dass wir uns noch den vierten Rang holen“, strahlt der junge Brite. „Die Silk Way war härter, als ich gedacht hätte. Auf jeden Fall härter als die Dakar! Die Prüfungen und Verbindungsetappen waren länger und es war oft sehr schwierig zu fahren. In China hat die Rallye nochmal einen Sprung nach oben gemacht: Die Prüfungen wurden härter, die Temperaturen höher und die Landschaft schöner.“ Der Bremer Unternehmer Jürgen Schröder war bei der Silk Way Ra-

ly mit seinem Sohn Max unterwegs. Die beiden waren nach der halben Renndistanz im Nissan V8 Pick-up auf Platz 15 vorgefahren, als sie durch einen Getriebefehler weit zurückgeworfen wurden. Leider hatten sie im weiteren Verlauf noch einen Ausfall der Elektrik zu beklagen. Ihr vom französischen Boucou-Team gemieteter T4-Truck ließ sie in der Wüste stehen. So erreichten sie das Ziel weit hinter ihren Möglichkeiten.

Andere Probleme hatten Daniel Piller, Mathias Behringer und Stefan Henken im MAN Rent-to-race-

Truck. Nach einer Woche extremer Seekrankheit war der Fahrer Daniel Piller k.o. Copilot und Teamchef Mathias Behringer musste den Lkw weiterfahren. Als dritter Mann ging der Mechaniker Matthias Kreppold an Bord. Der MAN und die Crew mussten zwar in der ersten Woche viel aushalten, doch ohne die 300 Stunden Zeitstrafe für den Austausch des Fahrers wären die Top 10 erreichbar gewesen. Der Racetruck und die zwei MAN-Begleitfahrzeuge erreichten Peking nämlich ohne Probleme. ■

T | Jörg Sand F | Teams



Gesamtwertung Silk Way Rallye 2016			
01	Cyril Despres/David Castera	Peugeot 2008 DKR	36:15.18 h
02	Yazeed Al-Rajhi/Timo Gottschalk	MINI	+25.51 min
03	Vladimir Vasilyev/Konst. Zhiltsov	MINI	+49.46 min
04	Harry Hunt/Andreas Schulz	MINI	+1:54.47 h
05	Aidyn Rakimbayev/Anton Nikolaev	MINI	+2:12.45 h
...			
07	Sébastien Loeb/Daniel Elena	Peugeot 2008 DKR	+4:02.01 h
...			
10	B. Issabayev/V. Demyanenko	MINI	+4:23.27 h
15	S. Peterhansel/J.-P. Cottret	Peugeot 2008 DKR	+9:27.03 h





— Roadtrip Wilder Westen —

DER MYTHOS LEBT

Nirgends ist die unendliche Weite der Vereinigten Staaten besser spürbar als im Südwesten. Trotz der wenigen dort lebenden Menschen ist die Route von Dallas nach Las Vegas aber äußerst geschichtsträchtig ...



Postkarten-Idylle: Das weltberühmte Monument Valley ist nicht weniger als der Inbegriff des Wilden Westens.

Alles beginnt mit Stille. An einem heißen Samstag Nachmittag fahren wir durch die Downtown von Dallas – völlig verlassen. In den tiefen Straßenschluchten der Millionenstadt scheint unser Toyota 4Runner das Einzige zu sein, was sich bewegt, die arbeitende Bevölkerung ist in die schön angelegten Vororte geflüchtet. In Ruhe können wir die in der Abendsonne glänzenden Wolkenkratzer und die sich in deren Schatten versteckenden Kirchen betrachten, problemlos mitten auf der Straße für Fotos stoppen. Die nächsten tausend Kilometer werden wir nicht mehr auf eine derart beeindruckende Architektur stoßen – unser Weg führt ins Nichts. Auf der Interstate 84 geht es gen Westen.

Wie mit dem Lineal gezogen, führt die Strecke über das Land, am Himmel ist keine Wolke zu entdecken. An einer Hand können wir die zu bewältigenden Kurven abzählen – und genau von einer solchen führt ein unscheinbarer Weg zu einem kleinen Friedhof. Ein mit

Gift-Shop macht sich vor dieser Pilgerstätte im Nirgendwo breit. Ganz anders sieht das im 300 Kilometer entfernten Santa Fe aus. Die Hauptstadt New Mexicos wird von nur 70000 Menschen bevölkert. Statt der amerikanischen Einweg-Domizile, die im Falle eines Um-

werden, die Touristen lassen es sich in liebevoll gestalteten Restaurants gut gehen. Nach einem saftigen Burger und einer langen Nacht macht sich der Bewegungsdrang spürbar: Wir fahren in das Bandelier National Monument und spazieren über in Sandstein eingelassene Wege zu einer Ruine der Pueblo. Pfeilspitzen liegen im Geestrüpp, in den Stein sind Gemälde geritzt. Die vielen Hinterlassenschaften der kaum erforschten indianischen Siedler machen Eindruck. Andächtig fahren wir auf dunkle Wolken zu, doch die Blitze zieren nur den Horizont.

In Taos Pueblo, der ältesten bewohnten Siedlung Amerikas, ist nicht mehr als ein laues Lüftchen zu spüren. Die Indianer lassen sich

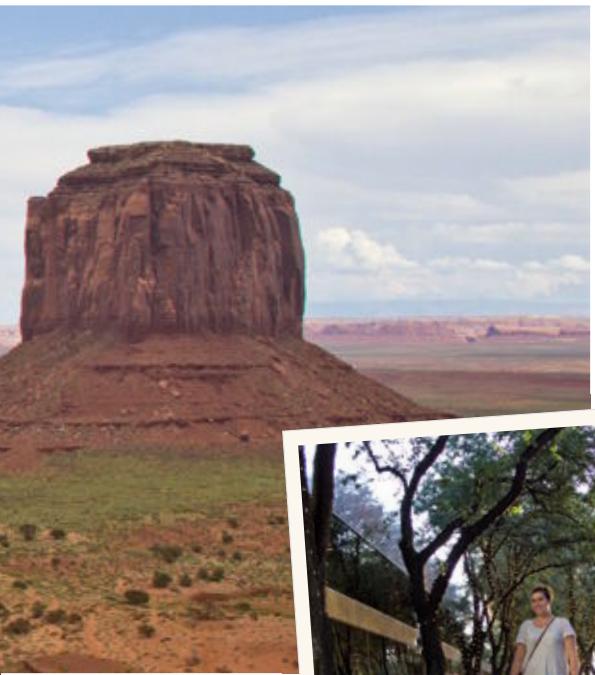
„In ein feuriges Rot taucht die Abendsonne den Mesa-Verde-Nationalpark.“

Zäunen geschütztes Grab ist mit Cent-Stücken gepflastert. Kein Geringerer als der berühmte Revolverheld „Billy the Kid“ liegt hier begraben. Im Jahre 1881 kam der vielleicht schnellste Schütze des Wilden Westens zu Tode – niedergestreckt von einem pflichtbewussten Sheriff. Nur ein kleiner

zugs unkompliziert in die neue Heimat übergesetzt werden, finden sich nur Bauten im traditionellen Pueblo-Stil. Die aus Lehmziegeln gefertigten und meist einstöckigen Häuser lassen die Altstadt wie aus einem Guss wirken. Indianerkunst kann in den verzweigten Gassen erworben



Triste Kulisse: Abgebrannte Bäume säumen die Straße zum Mesa-Verde-Nationalpark.



Matschige Abkürzung: Die Cottonwood Canyon Road führt zum Bryce Canyon.



die Besichtigung ihrer Behausungen verständlicherweise gut bezahlen. In den Lehmhütten gibt es kein fließendes Wasser, keinen Strom. Wir folgen dem sich durch den Komplex ziehenden Fluss in Richtung Rio Grande, passieren die einzige Brücke weit und breit und fahren in der Mittagshitze durch dichte Wälder. An heftigen Steigungen müssen wir den Vierliter-V6 unseres Toyota fordern, lassen uns im Anschluss leise gen Tal gleiten. Abends dann erblicken wir



Nichts los: In der gepflegten Downtown von Dallas sind wir völlig verlassen.

eine riesige Klippe, auf deren Rücken sich der Mesa-Verde-Nationalpark breitmacht. In ein feuriges Rot taucht die Sonne das Gestein.

VERGANGENE ZEITEN

Die Klippenhäuser der Anasazi ziehen uns in ihren Bann: Ganze Dör-

fer haben die Indianer unter den Felsvorsprüngen aufgebaut, wahre Kletterkünstler müssen dort gelebt haben. Doch vor knapp 1000 Jahren haben die Menschen das Gebiet schlagar-

tig verlassen. Waren es Auseinandersetzungen mit anderen Stämmen, die sie dazu bewegt haben? Vielleicht eine lange Dürre? Heute ist das nicht mehr nachzuvolzigen, kein Schriftstück kann uns aufklären. Doch gerade die mystische Ungewissheit macht den Reiz dieser Kulturstätte aus. Eben-

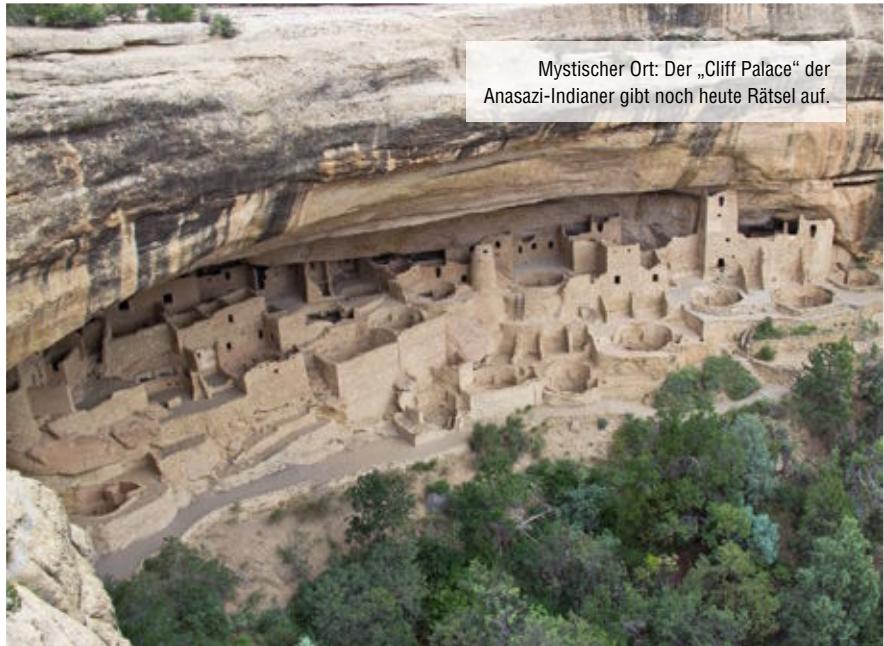
so geht es uns dann in der Heimat der Ute. Ihr heiliger Berg ragt aus der Steppe empor, später sticht ein auf einem großen Felsen balancierender, als Mexican Hat bekannter Stein ins Auge. Das Sinnbild der weiten Landschaft aber steht uns noch bevor: das Monument Valley.

Wahrlich monumental stehen diese weltberühmten Gesteinsformationen an der Grenze zwischen Utah und Arizona vor uns. Über einen sandigen Trail schlängeln wir uns mit gen Himmel greckten Köpfen an dem Naturschauspiel vorbei. Hinter jeder Kurve wird das Panorama nochmals malerischer,



Gegenwart: Blick auf den Reunion Tower in Dallas.

Vergangenheit: Die älteste Stadt der USA – Taos Pueblo.



Mystischer Ort: Der „Cliff Palace“ der Anasazi-Indianer gibt noch heute Rätsel auf.



Lichtblick: Der Antelope Canyon erstrahlt in Orange.



Kontrastprogramm: Das hell erleuchtete Bellagio in Las Vegas.



Stadt-Indianer: Lowrider sind keine Autos, sie sind ein Lebensgefühl.



alle Meter zücken wir beeindruckt die Kamera. Während wir dank manueller eingelegtem Allrad ohne Traktionsverlust wieder an unserem Ausgangspunkt ankommen, demonstriert die Natur ihre Macht: Tiefschwarze Wolken bedecken den Himmel, es blitzt und donnert. Plötzlich macht der Himmel alle Schleusen auf – dicke Tropfen prasseln auf unseren Toyota. Immer wieder müssen wir unser Tempo reduzieren, Sturzfluten rauschen über die Straße. Im Schlamm begrabene Pkw zieren den Highway. Sorgenvoll blicken wir in die Zukunft: Am nächsten Morgen möchten wir den rot schimmern-

den Antelope Canyon erkunden, doch in der Monsunzeit können die Führungen auch mal abgesagt werden. Wir aber haben Glück: Die höhergelegten Pick-up-Trucks der von Indianern geführten Tour-Unternehmen bringen uns zuverlässig vor den unscheinbaren Eingang dieser engen Gesteinsspalte.

GLITZERnde METropole

In einem satten Orange erstrahlen die geschliffenen Sandsteine, immer wieder huscht das Sonnenlicht durch kleine Ritzen. Die Enge der Klamm steht im Kontrast zur Weite der Landschaft: Über die unbefestigte, geradezu klebrige

Cottonwood Canyon Road fahren wir gen Westen. Im Bryce-Canyon-Nationalpark erwarten uns unzählige Gesteinstürmchen, die unwirklich in den Himmel ragen. Wir schauen in das weite Tal, fühlen uns klein und unwichtig. Doch dieser Overkill an Einsamkeit ist in Las Vegas schnell vergessen. Die glitzernde Wüsten-Metropole überfordert uns fast mit ihren lauten Casinos. Wir genießen die Zeit am belebten Strip, kühlten uns im fast 50 Grad heißen Death Valley ab und machen uns an der sagenum-

wobenen Area 51 entlang auf den Rückweg. Noch einmal werden wir die Größe des Wilden Westens zu spüren bekommen – am Grand Canyon. Der Besuch des gläsernen, hufeisenförmigen Skywalk, der über dem Abgrund zu schweben scheint, ist teuer, aber lohnenswert. Ein laues Lüftchen weht uns dort oben um die Nase. Seit Jahrmillionen gräbt sich der uns zu Füßen dahinziehende Colorado



Skurrile Natur: Zahllose Felsstürmchen reihen sich im Bryce Canyon aneinander.



Schießberei in Tombstone: Die Westernstadt ist weitestgehend original erhalten.





River in den Boden. Stilecht lassen wir diesen Anblick über die Route 66 hinter uns. Am „Hackberry General Store“ leben die glorreichen Zeiten der einst so wichtigen Verkehrsader wieder auf, rostige Straßenkreuzer und alte Zapfsäulen sind ihre stillen Zeugen. Die „Motherroad“ erzählt von den USA des 20. Jahrhunderts, doch wir sehnen uns nach einer Western-Kulisse – im Saguaro-Nationalpark nahe Tucson werden wir fündig.

KLEINE ZEITREISE

Die riesigen Saguaro-Kakteen stehen wie gemalt im Sonnenuntergang. Die tägliche Schießerei-Aufführung im originalen Tombstone ist eine kleine Zeitreise. Spätestens die Kontrollen der Border Patrol aber holen uns in die Gegen-

wart zurück. Mit aufgerüsteten Offroadern wird die Grenze zu Mexiko kontrolliert – doch immer wieder werden wir nett weitergewunken. Gut so, denn es gibt noch etwas zu entdecken: Das Chiricahua National Monument mit seinen abgefahrenen Felsskulpturen nämlich – und die darauf folgende unbefestigte Passstraße, die uns an Klapperschlangen vorbei auf die Interstate 10 führt.

Über 1300 km Autobahn trennen uns jetzt noch von unserem Ausgangspunkt Dallas. Der Besuch der Alien-Stadt Roswell und die Besichtigung der „Carlsbad Caverns“-Tropfsteinhöhlen aber können uns kaum darüber hinwegtrösten, dass wir schon bald wieder im Flieger gen Osten sitzen. ■

T | F Julian Hoffmann

Wie im Bilderbuch: Ein sandiger Trail führt an großen Saguaro-Kakteen vorbei.



Panorama für die Ewigkeit: Der weite Grand Canyon reicht bis zum Horizont.



Roadtrip Wilder Westen



TEXAS Reise-Know-how

EINWOHNER:	25,1 Millionen
HAUPTSTADT:	Austin
FLÄCHE:	695.621 km ²
BESICHTIGT:	Dallas

NEVADA Reise-Know-how

EINWOHNER:	2,7 Millionen
HAUPTSTADT:	Carson City
FLÄCHE:	286.351 km ²
BESICHTIGT:	Vegas, Death Valley

ARIZONA Reise-Know-how

EINWOHNER:	6,4 Millionen
HAUPTSTADT:	Phoenix
FLÄCHE:	295.254 km ²
BESICHTIGT:	Antelope Canyon, Grand Canyon, Route 66, Saguaro, Tombstone, Chiricahua

COLORADO Reise-Know-how

EINWOHNER:	5,0 Millionen
HAUPTSTADT:	Denver
FLÄCHE:	269.601 km ²
BESICHTIGT:	Mesa Verde

Für die Einreise in die USA benötigen deutsche Staatsbürger, die nicht länger als 90 Tage bleiben, kein Visum, eine Registrierung über ESTA reicht aus (www.estafotmular.org).



USA-begeistertes Reiseduo: Marie Handwerker und Julian Hoffmann.

UTAH Reise-Know-how

EINWOHNER:	2,8 Millionen
HAUPTSTADT:	Salt Lake City
FLÄCHE:	219.887 km ²
BESICHTIGT:	Monument Valley, Bryce Canyon, Zion



IM TEST: BMW X5M vs. Mercedes AMG GLE 63 S Coupé

JAGD-OPTIMIERT

Mit verschiedenen Spezialaufbauten lassen sich Pick-ups auf die Wünsche des jeweiligen Fahrers zuschneiden. Wir schauen uns die Jägervariante näher an.



HÖCHST-LEISTUNG

Deutlich über 500 PS bringen die Boliden BMW X5 M und Mercedes AMG GLE 63 S Coupé in den Doppeltest. Wir stellen die beiden Hochleistungsmodelle gegenüber und finden heraus: Welches Performance-SUV ist schneller?



DER BESTSELLER

Mit dem Mokka hat Opel einen echten Hit unter den subkompakten SUV im Programm. Für das nächste Jahr wurde der Mokka X nun einem Facelift unterzogen. Wir steigen schon mal ein.

Wir bitten um Verständnis, dass angekündigte Themen aus Aktualitätsgründen hin und wieder verschoben werden müssen.

ALLZEIT BEREIT

OFF ROAD | MEIN SENF

AUTOR:
Marc Ziegler



Man kanns auch
übertreiben

Also ich versteh das nicht. Warum so eine Aufregung um den aktualisierten Notfallplan der Bundesregierung? Pünktlich zum Ende des Sommers wird da wieder einmal eine Sau durchs Dorf getrieben, die eigentlich gemütlich im Stall hätte bleiben können. Lebensmittelvorräte für zehn und Trinkwasservorräte für fünf Tage sollen wir anlegen, empfiehlt der Plan. Na und, was spricht dagegen? Was ist daran so außergewöhnlich? Wo ist da ein Problem? Wir alle fahren doch ohnehin Woche für Woche zum Supermarkt, um unsere Vorräte wieder aufzufüllen. Dann holen wir uns jetzt halt ein paar Konserven, ein paar Wasserflaschen mehr ins Haus. um noch besser für eventuelle Versorgungsgänge gerüstet zu sein. Stromausfall? Da kommt bei mir der Campingkocher zum Einsatz – und vor Taschenlampen kann jedenfalls ich mich zu Hause kaum noch retten.

Niemand verlangt, dass wir im Garten Bombenschutzräume

buddeln oder geheime Nahrungslager anlegen (wie es zum Beispiel die wachsende Prepper-Gemeinde macht die jederzeit auf den Katastrophenfall vorbereitet sein will und ihre Freizeit damit verbringt, sich möglichst grausige Szenarien und wirksame Verteidigungen dagegen auszudenken).

Und außerdem: Jeder Fernreisende ist deutlich besser mit Filtersystemen und Notfallequipment ausgerüstet, als in diesem Papier der Bundesregierung empfohlen wird.

Ich kenne viele Globetrotter, die sich ganz dem autarken Leben auf ihren Reisen verschrieben und ihren Geländewagen für alle Eventualitäten mit Solarpaneelen, Wasserreinigungsanlagen und Sanitärsystemen ausgestattet haben, um möglichst lange komplett alleine klarzukommen. Das Aktualisieren der Reiseapotheke oder der Grundvorrat an Mehrtagesrationen und Wasser ist dabei so selbstverständlich wie das rechtzeitige Nachtanken.

Vielleicht macht uns einfach nur der Name nervös: Notfallplan. Nennen wir es doch Spontanreisebevorratung. Klingt doch gleich viel schöner und ist im Endeffekt dasselbe.

Womöglich sehe ich die Sache ja zu sehr mit den Augen eines Offroaders, der es ohnehin gewohnt ist, Eigenverantwortung zu übernehmen. Aber ich finde, wir sollten die Sau im Stall lassen und ganz entspannt einkaufen gehen.

KONTAKT

OFF ROAD Verlag AG, Alte Landstraße 21
85521 Ottobrunn, Telefon: 089/60 82 10

LESERBRIEFE redaktion@off-road.de

RATGEBER redaktion@off-road.de

EXPERTEN experten@off-road.de

ABO off-road@zenit-presse.de

Leserservice OFF ROAD
c/o ZENIT Pressevertrieb GmbH
Postfach 810580, 70522 Stuttgart
Tel.: 0711 / 72 52-241, Fax: 0711 / 72 52-399

Abonnementpreis: Deutschland: 40,80 €;
Schweiz: 73 sFr, sonstiges Ausland: 46,00 €

EINZELHEFTE bestellung@off-road.de

OFF ROAD Verlag AG, Alte Landstraße 21
85521 Ottobrunn, Fax: 089/60 82 12 00

Einzelverkaufspreise: Deutschland 3,80 €
Österreich 4,35 €, Schweiz 7,60 sFr, Benelux 4,50 €
Frankreich 4,90 €, Italien 5,50 €, Spanien 5,50 €
Griechenland 5,90 €, Finnland 6,10 €
Slowakei 6,00 €, Slowenien 5,50 €

IMPRESSUM

REDAKTION redaktion@off-road.de

Herausgeber Alfons Czerny (1938 – 2012)
Cornelia Czerny (V.i.S.d.P.)

CvD Hannes Kollmannsberger

Redaktionelle Leitung Cornelia Czerny

Redaktion Marc Ziegler (mz), Julian Hoffmann (jh),
Gerhard Bieber (gb), Bastian Hambalgo (bh),
Dr. Björn Schulz (bs),
Theo Gerstl (tg), Egbert Schwartz (es)

Art Direction DESIGNKONTOR communications

Grafik Michael Wepa

Fotos Markus Kehl, Tom Müller

Schlussredaktion Elisabeth Melachroinakes

Ständige Mitarbeiter Jörg Sand

ANZEIGEN

Cornelia Czerny mit Media-Team OFF ROAD

Marketing, Reisen & Events

Anja Kellner (-204) kellner@off-road.de

Anzeigen, Service Börse

Yvonne Kalbrunner (-241) kalbrunner@off-road.de

DRUCK

pv Druck- und Mediendienstleistungen GmbH,
Industriestraße 15, 76829 Landau/Pfalz

VERTRIEB

vertriebservice@axelspringer.de

Axel Springer Vertriebservice GmbH
Süderstraße 77, D-20097 Hamburg
www.as-vertriebservice.de

VERLAG

zentrale@off-road.de

OFF ROAD Verlag AG
Alte Landstraße 21, 85521 Ottobrunn
Tel.: 089/60 82 1-0, Fax: 089/60 82 1-200

Vorstand Cornelia Czerny

Aufsichtsratsvorsitzender Christian Czerny

Secretariat Renate Bischof (-202)

Namentlich bezeichnete Artikel geben nicht unbedingt die Meinung der Redaktion wieder. Copyright für alle Beiträge bei OFF ROAD Verlag AG. Nachdruck, auch auszugsweise, sowie Vervielfältigung jedweder Art mit schriftlicher Genehmigung des Verlages. Für unverlangt eingesandte Beiträge und Fotos keine Gewähr. Honorierung veröffentlichter Beiträge nur gemäß unseren Honorarrichtlinien. In Fällen höherer Gewalt kein Anspruch auf Lieferung oder Rückzahlung des Bezugspreises.

ISSN 0172-4185

Zurzeit ist die Anzeigenpreisliste Nr. 39

vom 1. Januar 2016 gültig.

Erstverkaufstag dieses Heftes: 13. September 2016



Erfüllungsort und Gerichtsstand: München



OFF ROAD 03/13

VERGLEICHSTEST

Die letzten ihrer Art
Dacia Duster dCi 110, Lada Niva 1.7i California, Suzuki 1.3 Comfort

WEITERE TESTS:
Opel Mokka 1.4 Turbo 4x4, Renault Koleos dCi 175, SsangYong Korando e-XDi 200



OFF ROAD 10/13

VERGLEICHSTEST

Preisbrecher
Dacia Duster dCi 110 4x4, Fiat Panda 4x4 Rock 1.3, Suzuki 1.3 Style

WEITERE TESTS:
Chevrolet Captiva 2.2, Mini Paceman Cooper D, Suzuki Grand Vitara 2.4, Dodge RAM 1500, Subaru XV, Volkswagen Amarok Canyon



OFF ROAD 06/14

VERGLEICHSTEST

Alle gegen Einen
Isuzu D-Max Doka 2.5 Twin-TD, Mitsubishi L200 Doka 2.5 DI-D+, VW Amarok Doka 2.0 BITDI

WEITERE TESTS:
Land Rover Discovery Supercharged, Porsche Macan, Can-Am Maverick XRS



OFF ROAD 06/15

DOPPELTEST

Dacia gegen Goliath
RAM 1500 Crew Cab 3.0 v. Amarok Doka 2.0 BITDI

WEITERE TESTS:
Subaru Forester 2.0 XT, VW Golf Alltrack, BMW x4 xDrive35i, Jeep Cherokee Trailhawk



OFF ROAD 07/13

MEGATEST

Asiatischer Preiskampf
Honda CR-V 2.2 i-DTEC, Hyundai Santa Fe 2.2 CRDi, Kia Sorento 2.2 CRDi, Nissan Murano 2.5 dCi

WEITERE TESTS:
Volkswagen Passat Alltrack 2.0 TDI 4Motion, Volvo v40 Cross Country 15 AWD



OFF ROAD 01/14

DOPPELTEST

Klein und Nutzig
Fiat Panda 4x4 1.3 Multijet Rock, Subaru XV 2.0D Active

WEITERE TESTS:
Discovery SCV6, Range Rover Diesel Hybrid, Range Rover Evoque 2014, Range Rover Sport SDV8



OFF ROAD 07/14

EINZELTEST

Wrangler ohne Grenzen
Jeep Wrangler Unlimited Rubicon

WEITERE TESTS:
Honda CR-V 2.2 i-DTEC, Mitsubishi Outlander 2.2 DI-D, Subaru Forester 2.0D, Toyota RAV4 2.2 D-4D



OFF ROAD 08/15

DOPPELTEST

Eine Frage des Kraftstoffs:
RAM 1500 EcoDiesel vs. LPG

WEITERE TESTS:
Ford Ranger, Lexus NX 300h, Mercedes GLE 350d, GLE AMG 63 Coupé, Mitsubishi L200, Nissan Navara, Nissan Pathfinder, Toyota Landcruiser



OFF ROAD 08/13

DOPPELTEST

Kopf an Kopf
Mitsubishi L200 2.5 DI-D Intense, VW Amarok 2.0 TDI 4Motion 123 KW

WEITERE TESTS:
Matzker Land Rover Defender 110 md4r, Subaru Forester 2.0D



OFF ROAD 03/14

HISTORIE

20 Jahre Mitsubishi L200
L200 KAOT, L200, L200 K60T

WEITERE TESTS:
BMW X5 xDrive50i, Toyota Hilux 3.0 D-4D, Dacia Duster dCi 110 4x4



OFF ROAD 12/14

FAHRBERICHT

Der Grüne RAM
Dodge RAM Ecodiesel

WEITERE TESTS:
Jeep Cherokee Trailhawk, BMW X5 xDrive 25d, Mercedes-Benz ML 250 BlueTec, Volvo XC60 Ocean Race



OFF ROAD 11/15

SERVICE

Sicher ist Sicher
Der große Winterreifentest

WEITERE TESTS:
Jeep Cherokee, Lada Taiga 4x4, Renault Kadjar, Suzuki Jimny 1.3



OFF ROAD 09/13

KOMPAKTTEST

Wunderville VG
Mercedes GLK 350 4matic

WEITERE TESTS:
Subaru Outback, Chevrolet Trax 1.4T, Range Rover Sport



OFF ROAD 05/14

VERGLEICHSTEST

Japanischer Dreikampf
Mitsubishi Pajero 3.2 DI-D, Nissan Pathfinder V6, Toyota Land Cruiser 3.0 D-4D

WEITERE TESTS:
Dodge Durango 3.6 V6 Pentastar, VW Trailer Assist



OFF ROAD 03/15

MEGATEST

Große Geländewagen
Toyota Land Cruiser 3.0 D-4D, Mercedes ML 350 BlueTec, VW Touareg V6 TDI, Range Rover Sport SDV6

WEITERE TESTS:
Michaels Ranger Wildtrak, Subaru Outback, Kia Sorento 2.2 CRDi



OFF ROAD 12/15

FAHRBERICHT

Saubere Legende
Der neue Toyota Land Cruiser

WEITERE TESTS:
Dacia Duster, Jeep Renegade, VW Tiguan, Audi Q7 3.0 TFSI, Cadillac Escalade ESV, SsangYong Tivoli e-XDi 160 AWD

► Alle Ausgaben der letzten Jahre bestellbar
im Shop auf www.off-road.de



Auch digital
verfügbar



UNSERE SPECIALS:



Allradkatalog 2016

Das einzigartige Nachschlagewerk für Allrad- und Offroad Fans: Alle in Deutschland erhältlichen SUV und Geländewagen im Überblick - mit Daten, Preisen und Adressen. Ein exklusiver Sonderteil stellt zudem 4x4-Fahrzeuge aus weltweiter Produktion vor. Der Katalog ist somit die wertvolle Informationshilfe vor jeder Kaufentscheidung.

Preis: 4,90 €
zzgl. Versand



Testjahrbuch 2016

Das traditionsreiche Testjahrbuch bietet einen perfekten Überblick über die wichtigsten Offroader des aktuellen Modelljahrgangs. Alle Fahrzeuge wurden von der OFF ROAD- Redaktion auf Herz und Nieren gecheckt - in Tests, Fahrberichten, Vorstellungen und im direkten Vergleich.

Preis: 9,80 €
zzgl. Versand



4x4 Oldtimer

30 Jahre und kein bisschen müde. Die Offroadszene ist in die Jahre gekommen, Grund genug, sich dieser Thematik mit dem Sonderheft 4x4-Oldtimer zu widmen: Kaufberatung, Restauration, Schraubertipps, Reportagen, Legenden und Vorstellung aller interessanten historischen Fahrzeuge. Ein Muss für Fans des stetig wachsenden Marktes historischer Allradfahrzeuge.

Sie können die einzelnen Hefte
wie folgt bestellen:

jeweilige Ausgabe markieren, Coupon ausfüllen und per Post an

OFF ROAD VERLAG AG
Stichwort: „Bestellung“

Alte Landstraße 21, 85521 Ottobrunn

per Fax: 089/ 608 21-200

per E-Mail: bestellung@off-road.de

Preise: Einzelheft OFF ROAD bis Ausgabe 12/93 € 3,50

Einzelheft OFF ROAD ab Ausgabe 1/94 € 3,80

Sonderhefte: siehe Preis bei Abbildung

zzgl. Versandkosten

Vor- und Zuname _____

Straße und Hausnummer _____

PLZ/Ort _____

Ich zahle:

mit beiliegendem Verrechnungsscheck

per Bankeinzug (nur innerhalb der EU möglich)

SEPA-Lastschriftmandat: Ich ermächtige die OFF ROAD Verlag AG, Zahlungen von meinem Konto mittels Lastschrift einzuziehen. Zugleich weise ich mein Kreditinstitut an, die von der OFF ROAD Verlag AG auf mein Konto gezogenen Lastschriften einzulösen. **Die Mandatsreferenz wird mir separat mitgeteilt.** Hinweis: Ich kann innerhalb von acht Wochen, beginnend mit dem Belastungsdatum, die Erstattung des belasteten Betrags verlangen. Es gelten dabei die mit meinem Kreditinstitut vereinbarten Bedingungen.

Kreditinstitut (Name und BIC) _____

IBAN

Datum, Ort und Unterschrift _____

Einfach insgesamt
6.000 EUR Elektrobonus¹
sichern



Er ist mit über 70.000 überzeugten Fahrern der meistverkaufte Plug-in Hybrid in Europa² und der erste Plug-in Hybrid SUV der Welt. Sichern Sie sich jetzt den Mitsubishi Elektromobilitätsbonus in Höhe von 4.500 EUR zusätzlich zum Bundesanteil am Umweltbonus in Höhe von 1.500 EUR.¹

Fahren Sie im Plug-in Hybrid Outlander bis zu 52 km rein elektrisch und bis zu 800 km insgesamt³. Aufladen können Sie ihn ganz einfach an jeder herkömmlichen, gesondert abgesicherten Haushaltssteckdose. Der Mitsubishi Plug-in Hybrid Outlander ist die ideale Kombination aus nachhaltiger Mobilität und hoher Alltagstauglichkeit. **Mehr Informationen bei Ihrem teilnehmenden Mitsubishi Green Mobility Center, unter www.elektro-bestseller.de oder bei der Mitsubishi Infoline: 0800 2121888**

*5 Jahre Herstellergarantie bis 100.000 km bzw. 8 Jahre Herstellergarantie auf die Fahrbatterie bis 160.000 km, Details unter www.mitsubishi-motors.de/garantie

1 | Der Elektrobonus setzt sich zusammen aus 1.500 EUR Bundesanteil am Umweltbonus plus 4.500 EUR Mitsubishi Elektromobilitätsbonus (letzterer nur im teilnehmenden Mitsubishi Green Mobility Center bei Kauf eines neuen Plug-in Hybrid Outlander). Genaue Bedingungen auf www.elektro-bestseller.de

2 | Quelle: European Alternative Fuels Observatory, www.eafo.eu

3 | Mit einer Tankfüllung und voller Ladung der Batterie. **NEFZ (Neuer Europäischer Fahrzyklus)**

Messverfahren ECE R 101, Gesamtverbrauch **Plug-in Hybrid Outlander**: Stromverbrauch (kombiniert) 13,4 kWh/100 km; Kraftstoffverbrauch (kombiniert) 1,8 l/100 km; CO₂-Emission (kombiniert) 42 g/km; Effizienzklasse A+. Die tatsächlichen Werte zum Verbrauch elektrischer Energie/Kraftstoff bzw. zur Reichweite hängen ab von individueller Fahrweise, Straßen- und Verkehrsbedingungen, Außentemperatur, Klimaanlageneinsatz etc., dadurch kann sich die Reichweite reduzieren.

5
Jahre
Garantie*

8 Jahre
Fahrbatterie-
Garantie*

75 JAHRE JEEP

Jubiläum einer amerikanischen Legende

19
41

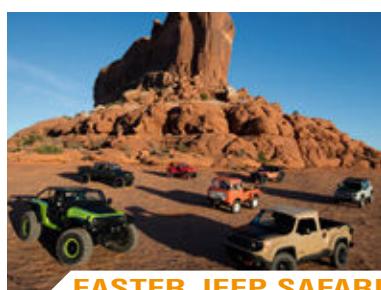
SPEZIAL

»»» Auf einen Blick
Alle Jeep-Modelle

»»» Zeitreise
Die coolsten
Jeep-Geschichten
aller Zeiten



RUBICON-TRAIL



EASTER JEEP SAFARI



JEEP-HISTORIE



SEIEN SIE NICHT IRGENDWER, SEIEN SIE SIE SELBST.



Der Jeep® Renegade.

Ein Auto, ein Statement. Der Jeep® Renegade. Der mehrfach ausgezeichnete SUV ist auch mit 9-Stufen-Automatikgetriebe, Jeep® Active Drive Allradsystem und dem modularen MySky® Schiebedach erhältlich.³ Er ist zu allem bereit. Und Sie?

Entdecken Sie den Jeep® Renegade jetzt bei einer Probefahrt.



¹ 2 Jahre Fahrzeuggarantie und 2 Jahre gleichwertige Jeep® Neuwagenanschlussgarantie inkl. europaweiter Mobilitätsgarantie der Allianz Versicherungs-AG gemäß deren Bedingungen.

² OFF ROAD, Heft 8/16 vom 12.07.2016: Platz 1 in der Kategorie „Subkompakt-SUV“.

³ Genannte Ausstattung teilweise aufpreispflichtig.

Jeep® ist eine eingetragene Marke der FCA US LLC.

Jeep®
DAS ORIGINAL



Anlasser

Liebe Leserinnen, liebe Leser.

Was schenkt man einem lieben Freund, der gerade 75 Jahre alt geworden ist und in dieser Zeit schon alles Erdenkliche erlebt hat?

Sicherlich mussten Sie sich mit dieser Frage und der anschließenden Suche nach dem passenden Geschenk auch schon einmal auseinandersetzen. Damit Sie das nächste Mal nicht wieder aufgeregzt und etwas ziellos durch die Onlineshops und Warenhäuser irren, habe ich einen heißen Tipp für Sie: Schenken Sie dem Jubilar einfach etwas, das es für kein Geld der Welt zu kaufen gibt: nämlich Ihre Zeit.

Nehmen Sie in aller Gemütlichkeit neben dem Geburtstagskind Platz und plaudern Sie mit ihm über all die tollen Abenteuer, die Sie gemeinsam erleben durften. Und sollte sich unter die vielen positiven Erinnerungen auch eine kleine negative mischen, spielt das wirklich keine Rolle. Wahre Freundschaft kann so was nicht trüben. Im Gegenteil: Nur Ecken und Kanten in der Historie lassen eine wirkliche Persönlichkeit entstehen - bei Menschen wie bei Autos.

Womit wir bei der Frage wären: Wie gratuliert man, wenn der gute Freund, der Geburtstag hat, eine Automarke ist? Völlig klar: Auf genau die gleiche Art und Weise.

Deshalb wollen wir Sie einladen, auf den kommenden 116 Seiten mit uns in Erinnerungen zu schwelgen und die glorreiche Geschichte der Traditionsmarke Jeep in aller Breite Revue passieren zu lassen. Von den Anfängen in den stürmischen Zeiten des Zweiten Weltkriegs über die Mitbegründung und nachhaltige Prägung der Offroad-Szene durch Jeep bis hin zu den modernen Modellen, die unseren Alltag angenehmer gestalten. Oder uns aus eben diesem Alltag reißen und zuverlässige Partner bei Abenteuern sind, die uns weit außerhalb unserer Komfortzone neue Sphären entdecken lassen.

Kurzum: Wir möchten Sie animieren, sich vom Lebensgefühl Jeep ergreifen zu lassen und somit einzutauchen in eine packende Welt, wo man auf vier Rädern komfortabel in die Freiheit jenseits vom Alltag fährt, Herausforderungen bewältigt und vom Know-how „alter Hasen“ profitiert. Nehmen Sie teil am Abenteuer Jeep und reihen Sie sich ein in die Riege jener Menschen, welche die legendäre Geländewagenmarke zu ihren Freunden zählen darf.

Viel Spaß bei dieser Reise.

Ihre

Cornelia Czerly



75 Jahre Jeep ist eine Spezialausgabe der Zeitschrift **ROAD**



Seite 16

Jeep-Modelle | Renegade 75th Anniversary

An 75 Jahre Jeep-Geschichte erinnert das jüngste Modell der U.S.-Traditionsmarke mit einer limitierten Edition: Das Sondermodell Renegade 75th Anniversary feiert das Jubiläum mit besonderer Ausstattung und exklusivem Look.



Extreme | Levi's CJ-6

Kunst auf Rädern: Der Jeepers Club Milano hat mit einem CJ-6 genau das gemacht, was in der Offroad-Szene ein Sakrileg ist. Roberto di Lanzarotta und seine Jungs legten den Klassiker tiefer. Der so erschaffene Hot Rod war diese Sünde aber wert.



Seite 98

Adventure | Istanbul

Vier Freunde wagen ein unvergessliches Abenteuer.



Seite 106

Adventure | Namibia

Erlebnis Afrika: Mit dem Grand Cherokee von Südafrika nach Namibia. Mit dabei: die heftigsten Niederschläge seit 120 Jahren ...

Seite 78





Adventure | Rubicon Trail

Offroader-Mekka: Jeder Jeeper sollte einmal im Leben die Legende Rubicon hautnah spüren. Patrick Schittko erfüllt sich diesen Traum und bezwingt die berüchtigten Felsbrocken mit seinem eigenen JK Unlimited.

Seite 90



Szene | Easter Jeep Safari

Alles, bloß nicht Serie: Die spektakulärsten Mopar-Umbauten der traditionellen Easter Jeep Safari in Moab.



Seite 66

Jenseits des Alltags | Jeep CJ-7

Es war Liebe auf den ersten Blick: Jeep-Kenner Kasimir Kardan und „sein“ CJ-7 finden endlich wieder zusammen.



Seite 74

Szene | Camp Jeep

Alle Jahre wieder: Die Jeep Owners Group lädt zum Camp Jeep.

Einleitung

FREIHEIT AUF RÄDERN: Der Befreier 12

Jeep-Modelle im Überblick

UNERSCHROCKENER ABENTEURER: Renegade 16

URGESTein RELOADED: Cherokee 22

DAS FLAGGSCHIFF: Grand Cherokee 28

TRADITION HAT EINEN NAMEN: Wrangler 34

Historie

AUF EINEN BLICK: 75 Jahre Jeep 42

AUF ZEITREISE: Jeep im Rückblick 48

Szene

FROHE OSTERN: Easter Jeep Safari 56

UNTER FREUNDEN: Camp Jeep 74

Jenseits des Alltags

KASIMIR KARDANS ERSTE LIEBE: Jeep CJ-7 66

Adventure

ÜBER LAND – UND WASSER: Namibia 78

LEGENDE RUBICON: Rubicon Trail 88

OFF ROAD TO ISTANBUL: Südosteuropa 106

Extreme

ROCK‘N’ROLL: Levi’s CJ-6 98

RUBRIKEN

Editorial 3

Zahlen / Impressum 114





HAPPY BIRTHDAY

Wenn das Jeep-Oberhaupt
Willys MB Geburtstag feiert, darf
natürlich der Rest der stolzen
Offroader-Familie nicht fehlen.
Wenn sich die Partygesellschaft
dann zum feierlichen Familien-
porträt aufstellt, entsteht ein
Bild, das Jeep-Fans das Wasser
im Mund zusammenlaufen lässt.

THE AMERICAN WAY

Jeep ist mehr als nur ein Automobilhersteller – der Name steht für ein Lebensgefühl und gehört genauso zum American Way of Life wie Cowboys, ein saftiger Burger und ein Ritt durch die Prärie.









ELEGANTER KLASSIKER

Der Grand Wagoneer (SJ) ist zweifelsohne eines der schönsten Jeep-Modelle, die jemals das Werk in Toledo, Ohio verließen. Seine extravagante Wurzelholzverzierung an Heck und Seite brachte dem 4x4 den Spitznamen Woodie ein.

FREIHEIT — AUF RÄDERN





Text: Bastian Hambalgo | Fotos: Jeep

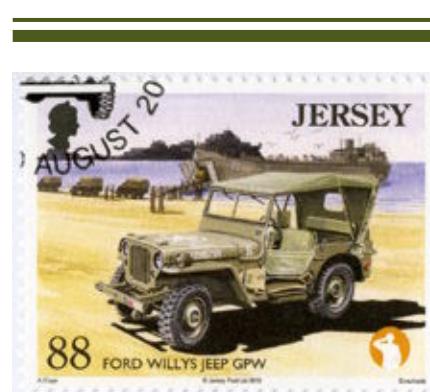
Das einzige Fahrzeug, das es jemals schaffte, Weltgeschichte mit zu schreiben ist der Willys MB. Dieser spartanische Offroader avancierte in Diensten der U.S. Army zu einem Symbol für die Befreiung Europas.



In den dunkelsten Jahren Europas feierte gleichzeitig eines der geschichtsträchtigsten Fahrzeuge auf diesem Planeten seine Geburt: der Willys MB.

Während in Europa der Krieg tobte und die deutsche Wehrmacht sich aufmachte, Frankreich zu besetzen, bereitete sich das amerikanische Militär auf einen möglichen Eingriff vor und wollte seine Soldaten zu diesem Zweck perfekt ausrüsten. Deshalb suchte die U.S. Army im Juni 1940 per Ausschreibung einen leichten, kostengünstig zu produzierenden Geländewagen. Den Zuschlag erhielt die Firma Willys-Overland, deren Prototyp MA (M=Military A=Model A) dann – nach den Vorgaben der Army nochmals überarbeitet – unter dem Kürzel MB in großen Stückzahlen gefertigt wurde.

Am 7. Dezember 1941 griffen japanische Streitkräfte Pearl Harbor an. Am 11. Dezember erklärte Hitler den USA, die den Kampf gegen die Achsenmächte Japan, Italien, Deutschland bis dahin nur mit der Entsendung von Material unterstützt hatten, den Krieg. Die mobilisier-



**Im Einsatz: Der
Willys MB ist ein Held
der US-Geschichte.**

ten US-Truppen rüsteten sich für eine Landung in Europa – erst im Süden Italiens, am 6. Juni 1944 (dem sogenannten D-Day) dann an den Stränden der Normandie. Mit dabei: der Willys MB.

FREIHEIT SERIENMÄSSIG

Er war das erste amerikanische Auto, das die Zivilbevölkerung in Frankreich, Belgien und Deutschland nach dem Rückzug der Wehrmacht zu sehen bekam und meist jubelnd begrüßte als ein Symbol für das Ende des Krieges. Die bis heute unverkennbare Front des 60-PS-Offroaders Willys MB wurde sozusagen zum Gesicht der Befreiung. „Endlich frei!“. Von diesem Gefühl, das damals Millionen Menschen ergriff, tragen auch die Nachfolger des Ur-Jeeps noch etwas in ihren Genen. Mögen auch noch so viele Autohersteller ihre Modelle mit dem Begriff „Freiheit“ bewerben: Im Gepäck hatte die Freiheit (trotz seiner vergleichsweise geringen Zuladung von einer Vierteltonne) wirklich nur das Original, der Willys MB.



Trügerische Idylle: An den Stränden der Normandie verloren unzählige Soldaten ihr Leben.



Das Original: Der Willys MB in Diensten der U.S. Army.

- 01.09.1939: Beginn des Zweiten Weltkriegs
- 14.06.1940: Besatzung von Paris
- 27.06.1940: Ausschreibung der U.S. Army:
Suche nach leichtem 4x4 Aufklärungsfahrzeug
- 05.06.1941: Erster Willys MA verlässt das Werk in Toledo, Ohio
- 07.12.1941: Angriff Japans auf US-Marine-Stützpunkt Pearl Harbor
- 03.09.1943: Beginn der Alliierten-Invasion in Sizilien
- 06.06.1944: D-Day – Invasion alliierter Truppen in der Normandie
- 08.05.1945: Bedingungslose Kapitulation des Deutschen Reiches



UNERSCHROCKENER ABENTEURER

Text: Julian Hoffmann | Fotos: Jeep

Im März 2014 überraschte Jeep die Geländewagen-Welt mit einem geradezu revolutionären subkompakten SUV. Der Renegade ist schon auf den ersten Blick ein typischer Vertreter seiner legendären Marke – und hebt die Klasse der Großstadt-Offroader mit seinem einzigartigen Freiheitsgefühl auf ein neues Niveau.



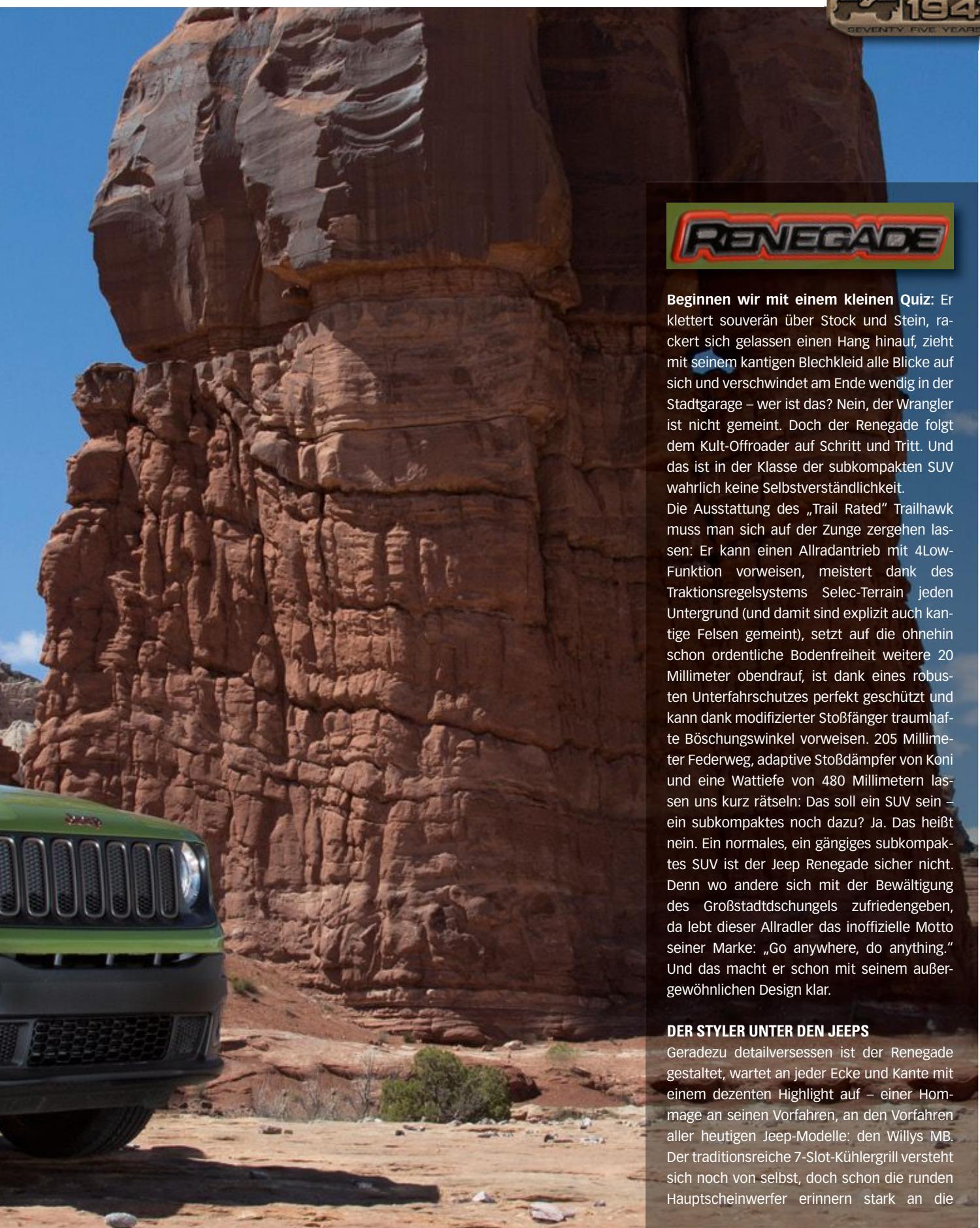
RENEGADE

Beginnen wir mit einem kleinen Quiz: Er klettert souverän über Stock und Stein, räckert sich gelassen einen Hang hinauf, zieht mit seinem kantigen Blechkleid alle Blicke auf sich und verschwindet am Ende wendig in der Stadtgarage – wer ist das? Nein, der Wrangler ist nicht gemeint. Doch der Renegade folgt dem Kult-Offroader auf Schritt und Tritt. Und das ist in der Klasse der subkompakten SUV wahrlich keine Selbstverständlichkeit.

Die Ausstattung des „Trail Rated“ Trailhawk muss man sich auf der Zunge zergehen lassen: Er kann einen Allradantrieb mit 4Low-Funktion vorweisen, meistert dank des Traktionsregelsystems Selec-Terrain jeden Untergrund (und damit sind explizit auch kantige Felsen gemeint), setzt auf die ohnehin schon ordentliche Bodenfreiheit weitere 20 Millimeter obendrauf, ist dank eines robusten Unterfahrschutzes perfekt geschützt und kann dank modifizierter Stoßfänger traumhafte Böschungswinkel vorweisen. 205 Millimeter Federweg, adaptive Stoßdämpfer von Koni und eine Wattiefe von 480 Millimetern lassen uns kurz rätseln: Das soll ein SUV sein ein subkompaktes noch dazu? Ja. Das heißt nein. Ein normales, ein gängiges subkompaktes SUV ist der Jeep Renegade sicher nicht. Denn wo andere sich mit der Bewältigung des Großstadtdschungels zufriedengeben, da lebt dieser Allradler das inoffizielle Motto seiner Marke: „Go anywhere, do anything.“ Und das macht er schon mit seinem außergewöhnlichen Design klar.

DER STYLER UNTER DEN JEEPS

Geradezu detailversessen ist der Renegade gestaltet, wartet an jeder Ecke und Kante mit einem dezenten Highlight auf – einer Hommage an seinen Vorfahren, an den Vorfahren aller heutigen Jeep-Modelle: den Willys MB. Der traditionsreiche 7-Slot-Kühlergrill versteht sich noch von selbst, doch schon die runden Hauptscheinwerfer erinnern stark an die



Abenteuer in Blech:
Die 75th Anniversary Edition erstrahlt auf Wunsch im exklusiven Metallicfarbton „Jungle Green“.



legendären Militärfahrzeuge. Ebenfalls an diese Zeit angelehnt sind die Rückleuchten mit ihrem stilisierten X – sie spielen auf die Metall-Benzinkanister an, die vor 75 Jahren das Heck eines jeden Willys MB zierten. Was den Komfort angeht, hat aber gerade die luxuriöse, auf dem Limited aufbauende 75th Anniversary Edition mit dieser lange zurückliegenden Vergangenheit wenig gemein. Mit bronzenfarbenen Akzenten an Kühlergrill, Nebelscheinwerfer, Heckschürze und Rückleuchten erstrahlt der Renegade in einer außergewöhnlichen Eleganz erstrahlen – die 18-Zoll-Leichtmetallräder, auf denen Reifen der Dimension 225/55 montiert sind, lassen den kleinsten Jeep stattlich auf der Straße stehen. Stolz trägt das Jubiläums-Modell die 75th-Anniversary-Edition-Plaketten zur Schau, auf Wunsch leuchtet es im exklusiven Metallicfarbton „Jungle Green“. Für 990 Euro können Renegade-Fans das Wagendach schwarz absetzen – oder es für 1490 Euro gleich ganz abnehmen. Denn wie der legendäre Willys MB kommt auch beim neuesten Jeep mit nur wenigen Handgriffen „Open Air Feeling“ auf.

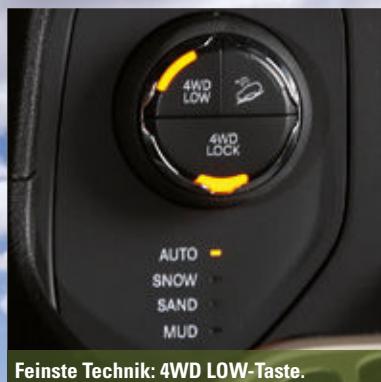


Mit nur wenigen Handgriffen scheint im Renegade die Sonne.

Das „MySky“ ist ein zweiteiliges System mit zwei herausnehmbaren Elementen: Mittels eines Griffes wird es entriegelt, dann ganz easy im Kofferraum verstaut – und schon sitzt man unter dem Sternenhimmel. Doch Renegade-Fahrer müssen das MySky-System nicht gleich komplett herausnehmen. Sein vorderer Teil fungiert auch als gängiges Schiebedach mit elektrischer Hub- und Schiebefunktion. Der Clou: Mit der 75th Anniversary Edition ist es serienmäßig. Ebenso wie weitere angenehme Komfort-Features: das Navigationsystem mit seinem sensiblen Touchscreen zum Beispiel oder das Lederlenkrad mit bronzenfarbenen Akzenten. Die Sitzbezüge mit zweifarbigem Stoffeinlage (in Leinen-Schwarz oder Orange-Sand) und orangefarbenen Ziernähten aber sind zweifelsohne das Highlight im liebevoll gestylten Renegade 75th Anniversary-Cockpit.

MODERNE TECHNIK

Doch der subkompakte Jeep kann mehr als nur schön. Er kann auch sicher: Das mit 690 Euro tatsächlich sehr günstige Technologie-



Feinste Technik: 4WD LOW-Taste.



Alles im Blick: Rückfahrkamera.



Starker Diesel: Das 2.0-MultiJet-Aggregat bringt es auf 140 PS.

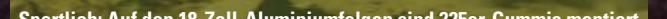


Exklusiv: Edle Sitzbezüge und bronzenfarbene Akzente gibt's nur im 75th Anniversary.



Exklusiv: Orangefarbene Ziernähte.

Edle Lösung: Das MySky-System.



Sportlich: Auf den 18-Zoll-Aluminiumfelgen sind 225er-Gummis montiert.

Paket nämlich umfasst neben einem Totwinkel-Assistenten auch eine Rückfahrkamera und einen Parkassistenten für das Längs- und Querparken. Nicht nur im harten Gelände weiß der Renegade seine Passagiere zu unterstützen, auch (oder gerade) im hektischen Gewusel der Großstadt erweist sich der kleine Jeep als umsichtiger Freund. Was auf beiden Terrains hilft: das Sichtpaket. Helle, moderne Bi-Xenon-Scheinwerfer samt Fernlichtassistent strahlen die Fahrbahn aus und erkennen automatisch entgegenkommende Fahrzeuge, Licht- und Regensensor kümmern sich bei Wind und Wetter um beste Sichtverhältnisse. Das konnte der Willys seiner Besatzung 1941 so noch nicht bieten – und über die modernen und kraftvollen Triebwerke des Renegade hätten sich die GI's sicher auch gefreut. Die 75th Anniversary kann mit dem 1,4-Liter-MultiAir-Benziner (170 PS) oder dem 2,0-Liter-MultiJet-Diesel (140 PS) geordert werden – der Fremdzünder ist serienmäßig an das effiziente Neungang-Automatikgetriebe gekoppelt, der Selbstzünder wird optional mit automatischer Gangwahl ausgeliefert.

Technische Daten	1.6 E-torQ	1.4 MultiAir	1.6 MultiJet	2.0 MultiJet
Zylinder/Hubraum	R4/1598 ccm	R4/1368 ccm	R4/1598 ccm	R4/1956 ccm
Leistung	110 PS	140/170 PS	120 PS	140/170 PS
Drehmoment	152 Nm	230 Nm/250 Nm	320 Nm	350 Nm
Getriebe	5-Gang-Schaltung	6-Gang-Schaltung / 6-Gang-Automatik / 9-Gang-Automatik	6-Gang-Schaltung	6-Gang-Schaltung / 9-Gang-Automatik
Antrieb	Frontantrieb	Frontantrieb / Allrad Active Drive	Frontantrieb	Allrad Active Drive / Allrad Active Drive Low
Länge/Breite/Höhe	4255/1805/1697 mm	4255/1805/1697 mm	4255/1805/1697 mm	4255/1805/1697 mm
Anhängelast gebremst/ungebremst	800/600 kg	bis zu 1200/600 kg	1000/400 kg	bis zu 1500/600 kg
Beschleunigung 0-100 km/h	11,8 s	8,8-11,0 s	10,2 s	8,9-10,0 s
Höchstgeschwindigkeit	177 km/h	181-196 km/h	178 km/h	182-196 km/h
Normverbrauch (kombiniert)	6,0 L S/100 km	5,9-6,9 L S/100 km	4,4 L D/100 km	5,1-5,9 L D/100 km
Preis	ab 19 900 Euro	ab 23 300 Euro	ab 24 300 Euro	ab 27 200 Euro





Im Renegade will ich auf zu neuen Ufern ...

... abseits befestigter Wege.

Eiskalte Tour

Julian Hoffmann
V8-Liebhaber, Spritspar-Fanatiker

Jeep ist Freiheit. Doch Freiheit ist nicht allein der amerikanische Kontinent. Im Renegade will ich auf zu neuen Ufern. In den Norden. In die Kälte ...

Das Thermometer misst 25 Grad. Unter null. Es ist kurz nach Mittag – und die flach stehende, hinter dunklen Wolken versteckte Sonne geht schon unter. Ein kräftiger Wind weht um den Renegade, die Scheibenwischer kämpfen gegen den Schneesturm an. So kurz vor dem Nordkap, dem nördlichsten Punkt des europäischen Festlands, ist die Straße nicht mehr geräumt. Es fehlt nicht mehr viel und ich werde schneebblind. Doch einen Fixpunkt habe ich noch – oben am Hang grast eine Herde Rentiere. Mit ihren dicken Nasen wühlen sie im Schnee nach essbarem Moos. Langsam bahne ich mir meinen Weg über die gefrorene Landzunge zu diesen faszinierenden Tieren. Dort bin ich angekommen. Am Ende meiner Träume.

Schnee statt Stein: Dem Renegade taugt jeder Untergrund.



URGESTEIN RELOADED



Text: Bastian Hambalgo | Fotos: Jeep

Unverwechselbare Optik, moderne Allradkompetenz und Traditionsbewusstsein: Der Cherokee ist seit mehr als 40 Jahren eine feste Größe in der Offroad-Szene. 2013 trat die jüngste Modellreihe in die Fußstapfen der legendären Vorfahren und führt seitdem deren spektakuläre Erfolgsgeschichte fort.



CHEROKEE

Kein anderes Modell der Jeep-Familie führt Vergangenheit und Moderne markanter zusammen als der Cherokee. Die neueste Version des Mittelklasse-Geländewagens wird seit 2013 produziert und zieht seit der ersten Präsentation die Blicke auf sich. Das innovative Design mit der unterteilten Leuchteinheit und dem nach hinten geknickten 7-Slot-Kühlergrill macht den Indianer mit der Typenbezeichnung KL ohne Frage zu dem futuristischsten Jeep-Modell, das derzeit im Handel ist. Und das, obwohl der Name „Cherokee“ wie kaum ein zweiter für die Tradition der Marke steht. Bereits 1974 begann die Geschichte dieses Offroaders. Erste große Erfolge feierte Jeep in Europa zunächst mit der zweiten Generation, dem XJ – wohl nicht zuletzt wegen dessen überschaubarer Länge von maximal 4,29 Metern. Als Mitbegründer des Offroad-Booms der 80er-Jahre galt er lange Zeit als einer der beliebtesten US-Geländewagen jenseits der Vereinigten Staaten. Obgleich Design und Technik moderner geworden sind – das Konzept Cherokee überzeugt auch 42 Jahre nach Einführung der ersten Baureihe immer noch SUV-Fans auf der ganzen Welt. Das Geheimnis hinter diesem Erfolg ist zweifelsohne die gelungene Kombination aus komfortabler Alltags- und Geländetauglichkeit. Zwei Merkmale, die natürlich auch im neuesten Modell, dem Cherokee 75th Anniversary, zu finden sind. Anlässlich des Firmenjubiläums verpasst Jeep seinem Mittelklasse-SUV jede Menge Extras und verwandelt ihn in eine limitierte Geburtstagsüberraschung.

HOCH SOLL ER LEBEN!

Schon ein erster Blick auf den Jubilar genügt, um zu merken, dass es sich hier nicht um einen gewöhnlichen Cherokee in der zweit-



Allrad und Automatikantrieb sind Serie.



Komfortabel: die elektrische Heckklappe.

Traditionsbewusst und doch auf der Höhe der Zeit: Die Exterieur-Akkzente verleihen dem Sondermodell ein besonders souveränes Auftreten.

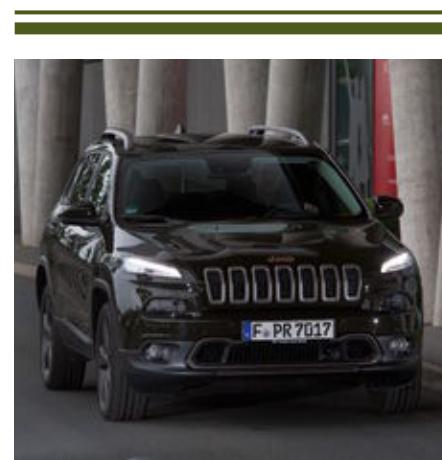


Verfeinert: Die bronzefarbenen Akzente verleihen dem Cockpit noch mehr Klasse.

höchsten Ausstattungsvariante Limited handelt. Kleine, aber feine Akzente am Exterieur verleihen dem futuristischen Look des Allrounders den letzten Schliff. Kühlergrill, Frontstoßfänger und Dachreling wurden mit einem eleganten Bronzeton verfeinert und auch die klassischen 18-Zoll-Fünfspeichen-Leichtmetallräder kommen in Bronze daher. Die drei verfügbaren Lackfarben Bright White, Brilliant Black und Recon Green (exklusiv für das Sondermodell) lassen die äußeren Merkmale des 75th-Anniversary-Cherokee besonders zur Geltung kommen. Serienmäßig abgedunkelte Seitenscheiben hinten sorgen für mehr Komfort der Passagiere und der Modellschriftzug mit orangefarbener Umrandung hebt sich stilvoll und dezent von der Metalliclackierung ab.

KONSEQUENTE VERFEINERUNG

Im Innenraum setzt sich das kontrastreiche Farbenspiel des Jubiläumsmodells fort. Die serienmäßige Nappaleder-Ausstattung in Morocco Black oder Nepal Beige wurde durch feine Ziernähte in Orange beziehungsweise Perlmutt aufgewertet, das bequeme Gestühl



Ob offroad oder in der Großstadt: Der Cherokee macht stets eine gute Figur.

schmückt ein Sondermodelllogo mit den Umrissen des legendären Willys und der Zahl 1941, die für sein Geburtsjahr steht.

FAMILIENTRADITION

Wie jeder Jeep kann der Cherokee freilich mehr als nur schick aussehen. Im Innenraum bietet das 75th Anniversary-Sondermodell allerhand Serienausstattung, die den Alltag versüßt. So kann das griffige Lederlenkrad per Knopfdruck beheizt werden, Allwetter-Fußmatten schützen die edle Verkleidung in jeder Jahreszeit und die partiell beheizbare Windschutzscheibe sorgt im Winter für vollen Durchblick. Damit die Sicht auch außerhalb des Cherokee tadellos ist, gehören moderne Bi-Xenonscheinwerfer samt LED-Tagfahrlicht zur Standardausrüstung. Ein Lichtsensor steuert dabei vollautomatisch, wann die Xenon-Scheinwerfer aktiviert werden. Um gegen alle Gefahren im Straßenalltag gewappnet zu sein, hält das optionale Technologie-Paket eine Vielzahl an Fahrer-Assistenzsystemen bereit. Gerade Spurhalte-, Totwinkelassistent inklusive hinterer Bewegungserkennung so-



Der Turbodiesel des 75th Anniversary liefert satte 200 Pferdestärken.



Ziernähte frischen das Cockpit auf. Auch hinten geht es bequem zu.



In seinem Element: Optional ist der Cherokee mit Untersetzung zu haben.

wie das Auffahrwarnsystem mit Aufprallvermeidung und City-Anbremsfunktion erhöhen das Sicherheitsniveau spürbar und helfen dem Fahrer dabei, Unfälle zu vermeiden.

Ihre Modernität beweist die traditionsreiche Cherokee-Baureihe auch in Sachen Infotainment: Ohne uconnect Smarttouch Navigation mit 8,4-Zoll-Touchscreen samt Rückfahrkamera ist der Jubiläums-Jeep nicht zu haben, die 506 Watt starke Alpine Surround-Sound-Anlage inklusive Subwoofer zaubert Musikliebhabern ein Lächeln auf die Lippen.

In Sachen Antrieb gibt sich der Cherokee 75th Anniversary ebenso souverän wie im Cockpit. Der 2,2-Liter-Multijet-II-Turbodiesel schickt 200 Pferde und ein maximales Drehmoment von 440 Newtonmeter über die moderne Neungang-Automatik an alle Räder und sorgt dadurch für kraftvolle Traktion auf allen Untergründen. Für Freunde anspruchsvoller Offroad-Touren ist das Sondermodell 75th Anniversary auf Wunsch auch mit einer Geländeuntersetzung erhältlich. So ausgestattet, fühlt sich der Cherokee, wie schon der legendäre XJ, auch abseits befestigter Wege wohl. ■

Technische Daten	2.0 MultiJet	2.2 MultiJet	3.2 V6 Pentastar
Zylinder/Hubraum	R4/1956	R4/2184	V6/3239
Leistung	140 PS	185/200 PS	272 PS
Drehmoment	350 Nm	440 Nm	315 Nm
Getriebe	6-Gang-Schaltgetriebe	9-Gang-Automatik	9-Gang-Automatik
Antrieb	Frontantrieb	Allrad Active Drive	Allrad Active Drive Lock
Länge/Breite/Höhe	4624/1859/1669	4624/1859/1697	4624/1859/1722
Anhängelast gebremst/ungebremst	1800/450	2495/450	2200/450
Beschleunigung 0-100 km/h	10,9 s	8,5-8,8 s	8,4 s
Höchstgeschwindigkeit	187 km/h	202-204 km/h	180 km/h
Normverbrauch (kombiniert)	5,3 L D/100 km	5,7-6,1 L D/100 km	9,6 L S/100 km
Preis	ab 33 900 Euro	ab 41 600 Euro	ab 48 000 Euro





Der Jeep Cherokee ist der ideale Begleiter ...

... auf allen Asphalt-Streifen.



Bastian Hambalgo
Freund des Fahrkomforts

Trip in die Vergangenheit

Wenngleich der Cherokee meist auf modernen Autobahnen und in den Vorstädten des Landes zu finden ist, gehört er eigentlich auf einen anderen, legendären Streifen Asphalt: die Route 66. Auf der Mother Road gemütlich durch die schier unendlichen Weiten der Vereinigten Staaten cruisen und ein wahres Stück amerikanischer Geschichte aufsaugen – genau hierfür wurde der Cherokee gebaut. Coast to Coast, im Namen der Tradition. Nach einem Zwischenstop am berühmten Hackberry General Store in Arizona geht es mit einer kühlen Coke und musikalisch begleitet vom Road-Trip-Song Nummer 1 „My Favorite Game“ (The Cardigans) weiter in Richtung Osten. So lange, bis Chicago und der gigantische Lake Michigan in Sicht sind. 2451 Meilen pure Geschichte.

On the road: Die endlose Weite der Route 66.



DAS FLAGGSCHIFF



Text: Bastian Hambalgo | Fotos: Jeep

Manchmal kommt es eben doch auf die Größe an. Seit 1993 verkörpert der Grand Cherokee wie kein zweites Jeep-Modell den gelungenen Spagat zwischen Geländetauglichkeit und Fahrkomfort. Ein Erfolgsrezept, das im exklusiven Sondermodell 75th Anniversary noch besser zur Geltung kommt.



Um das größte Modell der Jeep-Palette zu beschreiben, bedarf es nur eines einzigen Wortes: Souveränität. Die strahlt der Grand Cherokee mit seinem imposanten Erscheinungsbild jederzeit aus. Und dabei ist es egal, ob der über 4,80 Meter lange Amerikaner gerade im Eiltempo über die Autobahn rauscht oder sich vorsichtig durch großes Gelände tastet. Obwohl viele Fans besonders den Grand Cherokee mit der Marke Jeep verbinden, hat das Modell eine vergleichsweise kurze Tradition: Erst seit rund 23 Jahren erweitert dieses Flaggschiff das Jeep-Sortiment. Es setzte jedoch schon von Anfang an auf Power und Komfort. Bereits der Ur-Grand Cherokee mit der internen Bezeichnung ZJ vereinte die Kraft hubraumstarker Triebwerke mit einem bis dahin in dieser Fahrzeugklasse nicht bekannten Ausstattungsniveau. Der permanente Vierradantrieb sowie die kantige und übersichtliche Karosserieform des Grand Cherokee entsprechen den Jeep-Genen ebenso wie die Kombination aus kompromissloser Geländetauglichkeit und Luxus; all dies bis heute Garanten für den ungebrochenen Erfolg des souveränen Amerikaners.

KOMFORTABLER GEFÄHRTE

Selbstverständlich vergisst gerade das Sondermodell Grand Cherokee 75th Anniversary nicht seine Herkunft und kann daher ebenfalls mit gehobenem Komfort überzeugen. Aufbauend auf der Variante Limited wurde der serienmäßige Ausstattungsumfang spürbar erweitert, was den Grand Cherokee zu einem besonders exklusiven rollenden Wohnzimmer macht. Das bequeme Gestühl ist mit edlem Nappaleder in den Farben

Mit dem vollausgestatteten Wohnzimmer durchs Gelände: Selbst offroad ist der Komfort des Grand Cherokee kaum zu übertreffen.



Der Grand Cherokee ist die rollende Definition ...

... des Wortes Souveränität.

Tangerine Black oder Frost Beige überzogen, das eingeprägte Sondermodell-Logo erinnert im Cockpit an die Exklusivität des zahlenmäßig limitierten Geburtstagskindes. Neben einer Sitzheizung erhöht auch eine Sitzbelüftung das Wohlbefinden von Fahrer und Beifahrer, deren Augen in den orangefarbenen Kontrastnähten auf der belebten Armaturentafel sowie den Türverkleidungen einen hübschen Blickfang finden. Für ein Gefühl von Weite und eine ordentliche Portion Frischluft im luxuriösen Innenraum sorgt das elektrische Commando-View-Panoramadach.

SCHUTZENGEL AUF RÄDERN

Dass der Grand Cherokee so erhaben anmutet, liegt aber nicht nur an seiner gehobenen Ausstattung. Moderne Assistenzsysteme tragen zur fahrdynamischen Souveränität bei und helfen im Ernstfall, den modernen Offroader samt Passagieren sicher ans Ziel zu bringen. Serienmäßig können sich die Käufer der 75th Anniversary Edition auf einen Totwinkel-Assistenten, die Adaptive Cruise



Allrad und Luftfahrwerk machen den Grand Cherokee zu einem echten Offroader.

Control inklusive Auffahrwarnsystem und City-Anbremsfunktion sowie auf den hinteren Querverkehr-Assistenten verlassen. Wie schon im kleinen Bruder Cherokee darf natürlich auch im Luxus-Jeep das moderne Multimediasystem uconnect Smarttouch mit Navigation, digitalem Radioempfang und zahlreichen Anschlussmöglichkeiten nicht fehlen.

EDLES GEWAND

Seine exklusive Ausstattung sieht man dem Grand Cherokee auch von außen sofort an. Wie alle 75th-Anniversary-Modelle gibt sich auch der Große mit spezifischen Exterieur-Akzenten als solches zu erkennen. Bronzefarbene Details verfeinern den mächtigen Kühlergrill und Teile der Frontschürze sowie die Nebelscheinwerfer-Einfassungen und das Jeep-Markenemblem. Für ein kontrastreiches Auftreten des souveränen Luxusliners sorgt das Zusammenspiel zwischen Rädern und Lackierung. Gerade der exklusiv für die Anniversary-Serie entwickelte Farbton Recon Green harmoniert mit dem Mattbronze der mächtigen 20-Zoll-Leichtmetallräder.



Offroad: Untersetzung und Luftfahrwerk.



Deluxe: Belüftete Nappaledersitze.



Das Kraftpaket MultiJet II liefert bis zu 250 PS und 570 Nm Drehmoment.



Zeitloser Luxus: Im Grand Cherokee-Sondermodell wird geklotzt, nicht gekleckert.



Bi-Xenonscheinwerfer sind Serie.

Der Bronzeton steht den 20-Zöllern.



Hingucker: Das 75th-Anniversary-Sondermodell in Recon Green.

Abgerundet wird das Styling des Jubiläums-Jeeps von exklusiven Plaketten, die ihn als eines von wenigen Exemplaren ausweisen. Beim Grip haben nicht nur die auf den 20-Zöllern montierten 265er-Gummis ein Wörtchen mitzureden. Der permanente Allradantrieb Quadra-Trac II verteilt das üppige Drehmoment des 3,0-Liter-Turbodiesel-Sechszylinders (bis zu 570 Newtonmeter) auf alle vier Räder und garantiert auf allen Untergründen einen mühelosen Vortrieb. Damit der Fahrkomfort nicht zu kurz kommt, darf natürlich ein ganz besonderes Feature nicht fehlen: die Quadra-Lift-Luftfederung. Per Knopfdruck kann der Fahrer die Bodenfreiheit der edlen Gelände-Sänfte einstellen und seinen Grand Cherokee auf jedes noch so grobe Geläuf vorbereiten.

Luxuriöse Ausstattung, ein beeindruckendes Platzangebot und moderne Antriebe: Dieses Sondermodell lässt wirklich nichts zu wünschen übrig und beweist wieder einmal eindrucksvoll, dass der Jeep Grand Cherokee in der Klasse der modernen Luxus-Geländewagen ganz oben mitspielt. ■

Technische Daten	3.0 MultiJet II	3.6 V6 Pentastar	5.7 V8	6.4 V8 SRT
Zylinder/Hubraum	V6/2987	V6/3604	V8/5654	V8/6417
Leistung	190/250 PS	290 PS	352 PS	468 PS
Drehmoment	440 Nm/570 Nm	347 Nm	520 Nm	624 Nm
Getriebe	8-Gang-Automatik	8-Gang-Automatik	8-Gang-Automatik	8-Gang-Automatik
Antrieb	Allrad Quadra-Trac II / Quadra-Drive II	Allrad Quadra-Trac II	Allrad Quadra-Drive II	Allrad Quadra-Trac Active-on-Demand
Länge/Breite/Höhe	max. 4875/1943/1802	max. 4875/1943/1802	max. 4875/1943/1802	4846/1954/1749
Anhängelast gebremst/ungebremst	bis zu 750/3500 kg	750/2268 kg	bis zu 750/3500 kg	750/2949 kg
Beschleunigung 0-100 km/h	8,2-10,7 s	8,3 s	7,3 s	5,0 s
Höchstgeschwindigkeit	190-202 km/h	190-206 km/h	225 km/h	257 km/h
Normverbrauch (kombiniert)	7,0 L D/100 km	10,0 L S/100 km	13,0 L S/100 km	13,5 L S/100 km
Preis	ab 48 900 Euro	ab 49 900 Euro	ab 72 600 Euro	ab 85 000 Euro





Es gibt keinen besseren Wecker als die ...

... 6,4 Liter des HEMI-Motors

Start your Engines



Bastian Hambalgo
Freund des Saugmotors

Wer einmal die Ehre hatte, das Spitzenmodell der Grand Cherokee-Baureihe bewegen zu dürfen, möchte nie wieder etwas anderes fahren. Die drei Buchstaben SRT brennen sich ins Gedächtnis und der Klang des 6,4-Liter-V8-Triebwerks verfolgt Jeep-Fans bis in den Schlaf. Dieser Power-Riese verdient eine besondere Spielwiese. Schon frühmorgens stehe ich mit dem 468 PS starken Giganten vor der Großglockner Hochalpenstraße. Ich warte nervös, bis die Schranke endlich nach oben schnellt und ich den SRT von der Leine lassen kann. Um Punkt acht Uhr ist es so weit. Lautstark brüllt der Grand Cherokee los und eilt den Asphaltstreifen entlang. Völlig losgelöst vom Alltag und alleine auf der Passstraße. Eine Kurve jagt die nächste, die Zeit vergeht wie im Flug. Untermalt wird die traumhafte Szenerie vom unverkennbaren Sound der natürlich beatmeten acht Zylinder. Wer braucht da schon Musik?

Trackday: Der SRT giert nach Topspeed.



TRADITION HAT EINEN NAMEN



Text: Julian Hoffmann | Fotos: Jeep

Der Jeep Wrangler ist der legitime Nachfolger des Willys MB – in ihm stecken 75 Jahre Offroad-Erfahrung. Kein anderer Geländewagen kombiniert Tradition und Können so authentisch wie er. Und das kann man dem Starrachser der alten Schule nicht nur ansehen, man kann es auch erfahren.



Wrangler fahren ist Kult. Mit ihm kann man sich ein Stück Automobilgeschichte, einen der letzten lebenden Geländewagen-Klassiker der Moderne kaufen. Wo andere anecken, da erntet der Ur-Jeep nur freudestrahlende Gesichter. Dieser Wagen verkörpert Authentizität in Reinform. Und wirklich jeder hat zu ihm seine eigene Erinnerung.

Der ältere Teil der Bevölkerung hat seinen Vorgänger vor Augen – als das Auto, mit dem die U.S. Army Europa befreit hat. Die winkenden Soldaten, die den Frieden brachten – und mit ihm das ein oder andere Kaugummi, die erste Coca-Cola oder einfach ein Stück Schokolade. Später, Ende der 60er bis weit in die 80er, war der Jeep Wrangler das automobile Gesicht des Landes der unbegrenzten Möglichkeiten. Auf der zweiten Sitzreihe stehend, feierten Bikini-Schönheiten an den Stränden Kaliforniens Ihre Jugend, die Beach Boys trällerten dazu ihre unbeschwerteten Zeilen. Die damals aktuellen CJ-5 und CJ-7 waren mehr als nur Geländewagen. Sie waren ein Lebensgefühl. Und das lebt in der aktuellen Wrangler-Baureihe JK unvermindert weiter. Die klassische Optik ist geblieben, die Geländefähigkeiten wurden ausgebaut. Der Kult ist der gleiche.

KRAFTVOLLE DETAILS

Nach 75 Jahren ist es an der Zeit, diese Geschichte zu zelebrieren. Und wie würde das wohl besser gehen als mit einem eigens dafür hergerichteten Sondermodell? Der auf der Ausstattungslinie Sahara basierende 75th Anniversary weiß, wie er wahre Fans begeistern kann. Je nach Kundenwunsch trägt dieser ganz besondere Wrangler ein Kleid in Black, Bright White oder Sarge Green – letztere La-



ckierung ist gar exklusiv dem Sondermodell vorbehalten. Die Lufteinlässe des klassischen 7-Slot-Kühlergrills, die Einfassungen der runden Scheinwerfer und das Jeep-Emblem glänzen in einem mattierten Bronzeton. Besonders auffällig ist die Motorhaube: Sie weist kräftige Powerdomes und große Lufteinströmer auf. Kraftvoll wirkt der Wrangler damit schon im Stand. Für die passende Robustheit sorgen seitliche Schwellerschutzrohre, die auf den kernigen Namen „Rubicon Rock Rails“ hören. Warum also nicht den legendären Rubicon Trail unter die Räder nehmen? Durch verdunkelte Scheiben könnten die hinteren Passagiere ungestört die Szenerie genießen, während die auf den bronzenfarben lackierten 18-Zoll-Leichtmetallrädern montierten Reifen der Dimension 255/70 für einen standesgemäßen Auftritt sorgen würden. Die Jubiläumsplaketten mit den Umrissen des originalen Willys MB von 1941 aber sind sicher nicht nur in Amerika für anerkennende Blicke gut. Allein wegen dieser kleinen Auszeichnungen ist der 75th Anniversary das Wrangler-Modell der Wahl. Doch nicht nur in die ersten Jahre

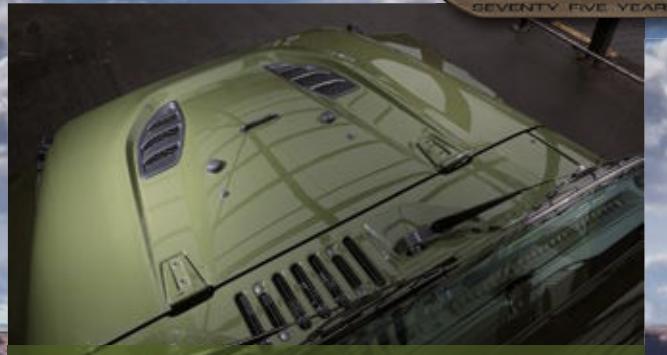


Der Jeep Wrangler verkörpert Authentizität in Reinform.

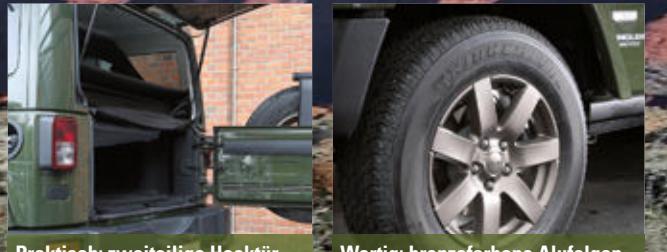
dieses legendären Geländewagens kann man sich so zurückversetzen lassen, mit dem zusätzlich zum dreiteiligen Hardtop gelieferten schwarzen Soft-Top lässt sich auch die eine oder andere Strand-Szene aus späteren Jahrzehnten perfekt nachstellen.

ALTE FORMEN, NEUER KOMFORT

Mit ebenfalls bronzenfarbenen Akzenten im Interieur (gemeint sind die Haltegriffe an den Türen und dem Armaturenbrett sowie die Umrandung der Lüftungsdüsen), Sitzheizung, Bluetooth-Freisprecheinrichtung und Uconnect-Navigationssystem geht's im Wrangler 75th Anniversary aber ungleich hochwertiger und moderner zu als in seinen Vorgängern. Auf den exklusiven, aus schwarzem Nappaleder gefertigten Sitzbezügen mit zweifarbigem Kontrastnähten und dem Einsatz aus Mesh-Stoffgewebe samt stylischem Farbverlauf von Leinen nach Schwarz sitzt man gemütlich und – dank Seitenairbags – auch sicher. Und das ist keine schlechte Sache – denn in puncto Fahrleistungen ist der aktuelle Wrangler seinen Vorgängern enteilt.



Kraftvolle Optik: Die Powerdome-Motorhaube kommt mit Lufteinlässen.



Praktisch: zweiteilige Hecktür.

Wertig: bronzerfarbene Alufelgen.



Luftig: Das Dach kann mit wenigen Handgriffen abgenommen werden.

MODERNE MOTOREN, STARKER ALLRAD

Je nach Wahl kommt unter der kraftvoll gezeichneten Motorhaube ein hubraumstarker 2,8-Liter-Vierzylinder-Dieselmotor oder ein moderner 3,6-Liter-Benziner zum Einsatz. Der Selbstzünder kann mit seinem hohen Drehmoment von 460 Nm auch in schwierigen Offroad-Passagen punkten, der Pentastar-Sechszylinder begeistert dank 284 PS mit seinem starken Antritt. So oder so wird die Kraft der Motoren mittels eines ausgereiften, rund abgestimmten Fünfgang-Automatikgetriebes verwaltet. Dank des Command-Trac-Allradsystems, das manuell zugeschaltet werden kann und mit einer außergewöhnlich kurz übersetzten Geländeunterersetzung punktet, ist die Geländeperformance ohnehin über jeden Zweifel erhaben. Gut gewappnet mit flexiblen Starrachsen und souveränen Karosseriewinkeln, stattlicher Wattiefe und enormer Bodenfreiheit ist dem Ur-Jeep kein Terrain zu verworfen, zu nass oder zu steil. Wie sein Vorfahr Willys MB beschreitet der Wrangler seinen eigenen Weg – und wird das auch noch viele Jahre tun. ■

Technische Daten	2.8 CRD	3.6 V6	2.8 CRD Unlimited	3.6 V6 Unlimited
Zylinder/Hubraum	R4/2776 ccm	V6/3604 ccm	R4/2776 ccm	V6/3604 ccm
Leistung in 1/min	200 PS	284 PS	200 PS	284 PS
Drehmoment in 1/min	460 Nm	347 Nm	460 Nm	347 Nm
Getriebe	5-Gang-Automatik	5-Gang-Automatik	5-Gang-Automatik	5-Gang-Automatik
Antrieb	zuschaltbarer Allrad mit Geländereduktion			
Länge/Breite/Höhe	4223/1873/1800 mm	4223/1873/1800 mm	4751/1877/1800 mm	4751/1877/1800 mm
Anhängelast gebremst/ungebremst	1500/750 kg	1000/450-750 kg	bis zu 2200/750	2000/750
Beschleunigung 0-100 km/h	10,7 s	8,1 s	11,7 s	8,9 s
Höchstgeschwindigkeit	172 km/h	180 km/h	172 km/h	180 km/h
Normverbrauch (kombiniert)	9,0 L D/100 km	11,0-11,6 L S/100 km	8,8 L D/100 km	11,7-11,9 L S/100 km
Preis	ab 35 900 Euro	ab 40 900 Euro	ab 38 900 Euro	ab 43 900 Euro





Der Wrangler ist der Inbegriff der Marke Jeep ...

... mit ihm kenne ich nur ein Ziel.



Julian Hoffmann
V8-Liebhaber, Spritspar-Fanatiker

Monumentale Reise

Der Wrangler ist der Inbegriff der Marke Jeep. Die Quintessenz. Mit diesem Offroader kenne ich nur ein Ziel ...

Leise pfeift der Wind um meine Ohren, vor mir breitet sich eine surreale Kulisse aus. Ich stehe mitten im Monument Valley, dem Inbegriff der Landschaft des amerikanischen Wilden Westens. Auf staubigen Pisten fahre ich um die weltberühmten Gesteinsformationen, das Softtop gibt den Blick in den wolkenlosen Himmel frei. Ich habe keine Worte, doch aus den Wrangler-Lautsprechern tönt Bon Jovi's „Wanted – Dead or Alive“. On my steel horse I ride – das Freiheitsgefühl hat mich in seinen Bann gezogen. Klein fühle ich mich, aber nicht schutzlos. Mit meinem Jeep scheint alles möglich. Das Land liegt mir zu Füßen, es will entdeckt, in vollen Zügen genossen werden. Nur der Augenblick zählt. Ich verliere mich in ihm.

Mit dem Jeep Wrangler scheint alles möglich.





FAHREN SIE NICHT IRG FAHREN SIE DAS ORIGI



Erleben Sie die Jeep® Offroad-Legenden jetzt bei einer Probefahrt.

Den legendären Jeep® Wrangler, den agilen Jeep® Renegade, den innovativen Jeep® Cherokee sowie den luxuriösen Jeep® Grand Cherokee erhalten Sie inklusive 4 Jahre Jeep® Garantie – ohne Kilometerbegrenzung.¹

ENDEINEN SUV, NAL.



¹ 2 Jahre Fahrzeuggarantie und 2 Jahre gleichwertige Jeep, Neuwagenanschlussgarantie inkl. europaweiter Mobilitätsgarantie der Allianz Versicherungs-AG gemäß deren Bedingungen.

² OFF ROAD, Heft 8/16 vom 12.07.2016: Platz 1 für den Jeep® Renegade in der Kategorie „Subkompakt-SUV“, Platz 1 für den Jeep® Wrangler in der Kategorie „Geländewagen“ und Platz 2 für den Jeep® Grand Cherokee in der Kategorie „Luxus-Geländewagen“.

Jeep ist eine eingetragene Marke der FCA US LLC.

Jeep
®

D A S O R I G I N A L

75 JAHRE JEEP



CJ-2A:

Der erste Jeep für Zivilisten basierte technisch auf dem Willys MB – lediglich das Getriebe wurde überarbeitet und die Position des Ersatzrades auf die Fahrzeugseite verlegt. Die größeren Scheinwerfer reduzierten die Zahl der Lüftungsschlitz von neun auf die heutigen sieben.

Marilyn Monroe dreht den Film „Das verflixte 7. Jahr“.

1941

1945

★ 1945 Ende des 2. Weltkrieges

1952

★ 1954



• M38-A1:

Das vielleicht bekannteste Jeep-Militärfahrzeug der Geschichte ist der M38-A1. Mit seinem Kühlergrill und seiner Zuverlässigkeit ist er der direkte Vorgänger des CJ-5.

WILLYS MB:

Der Startschuss für eine Legende: Das Militärfahrzeug aus dem Hause Willys-Overland Motors brachte nicht nur Freiheit nach Europa, sondern schrieb auch das erste Kapitel einer legendären Automobil-Geschichte.

1945

1950



DAS ORIGINAL.



GLADIATOR:

Er war der erste Allrad-Pick-up, der mit Automatikgetriebe angeboten wurde. Design und Name veränderten sich mit der Zeit, der große Jeep-Pickup der J-Serie blieb aber inklusive seiner technischen Basis bis 1987 in Produktion.

Die erste
Mond-
landung in der
Geschichte der
Menschheit.

1955

1962

1963

1969

CJ-5:

Mit mehr als 600 000 verkauften Exemplaren in mehr als 150 Ländern hat der CJ-5 das Bild der Marke Jeep maßgeblich mitgeprägt. Ein absoluter Klassiker.



WAGONEER (SJ):

Der wegweisende Wagoneer der SJ-Serie war das erste Premium-SUV der Welt. Neben seinem Allradsystem mit Automatikgetriebe bot der geräumige Amerikaner seinen Passagieren vor allem Fahrkomfort, auch wegen seiner vorderen Einzelradaufhängung.



1966



75 JAHRE JEEP



CJ-7:

Nach 30 Jahren Produktion modifizierte Jeep das Aussehen seines klassischen Offroaders und schickte den CJ-5 in Rente. Optional waren erstmals ein Hardtop und Stahltürnen erhältlich.

1974

1976

1978 Gründung **ROAD**

1984

CHEROKEE (SJ):

Kaum ein anderer verkörpert die Marke Jeep so wie der Cherokee. Seine sportliche Dreitürigkeit im Gegensatz zum viertürigen Wagoneer und viele frische Ausstattungsdetails lockten Mitte der 70er jüngere Kunden an.



1973



DAS ORIGINAL

Microsoft stellt der Öffentlichkeit das Programm Windows vor.

1985

1987



WRANGLER (YJ):

Geburt einer Legende. 1987 tauchte in der Jeep-Historie erstmals der Name Wrangler auf. Sein Kühlergrill mit den eckigen Scheinwerfern machte den kompakten Geländegänger unverkennbar.

• CHEROKEE (XJ):

Dieser Cherokee ist eines der beliebtesten Jeep-Modelle und das erste SUV mit selbsttragender Karosserie. Erst nach 17 Jahren Produktion wurde 2001 sein Nachfolger vorgestellt.

• GRAND WAGONEER (SJ):

Früher Luxus-Modell, heute Kultobjekt. Der Grand Wagoneer zeigte Käufern mit hohen Ansprüchen wie komfortabel ein SUV made by Jeep sein kann. Bis 1991 gebaut, wurde er zum Liebling der Schönen und Reichen zwischen Malibu und Manhattan und er ist es immer noch.



GRAND CHEROKEE (ZJ):

Kraft, Format und Luxus. Die Grundrezeptur für den Grand Cherokee ist noch heute die gleiche wie bei der ersten Präsentation des Modells auf der Detroit Auto Show.

1987



75 JAHRE JEEP



WRANGLER UNLIMITED:

Beim Unlimited gehört, wie schon beim Willys MB, Geländetauglichkeit ebenso zur Serienausstattung wie das kantige Design. Als erster viertüriger Wrangler bietet er seinen Passagieren mehr Platz – und vor allem Familientauglichkeit.

1997

2007

2006 WM Sommermärchen in Deutschland

2011

WRANGLER (TJ):

Back to the roots. Nach zehn Jahren wurden Technik und Design des Wrangler erneut modernisiert und er kehrte zu den Jeep-typischen runden Scheinwerfern zurück.



1997



DAS ORIGINAL



2014

GRAND CHEROKEE:

Der Nachfolger des Ur-Grand Cherokee meistert den Spagat zwischen Straßenperformance und Offroad-Kompetenz wie kein zweites Modell und spielt damit in der Welt der luxuriösen SUV eine gewichtige Rolle.

2015

RENEGADE:

Es kommt nicht immer auf die Größe an. Der jüngste Jeep vereint kompakte Ausmaße mit kraftvollem Design und Geländetauglichkeit. Moderne Features wie das 9-Gang-Automatikgetriebe weisen den Weg in die Zukunft.



2015



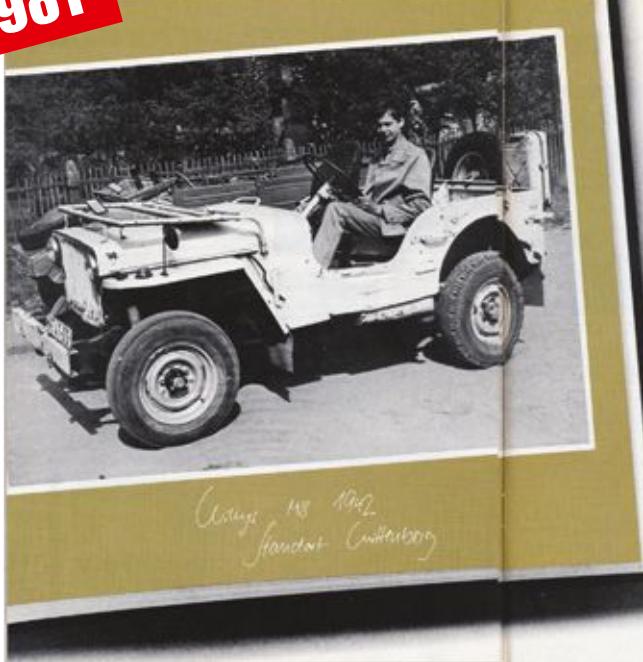
AUF ZEITREISE



Text: Bastian Hambalgo | Fotos: Jeep, OFF ROAD

Jeep und OFF ROAD – seit mehr als 37 Jahren gehören diese beiden Größen der Geländewagen-Szene einfach zusammen. Grund genug, einen ausgiebigen Blick ins OFF ROAD-Archiv zu werfen und die schönsten Jeep-Storys auszugraben ...

1981

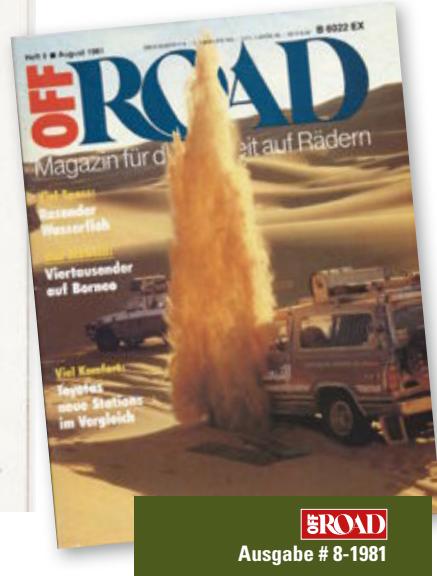


Die Willys

Nach unserer Reiseleitung durch die "Wolke", "Zyklone" und "die Tiefdruck-Zyklone" gehen es noch weiter mit einer heissen Mischung von Informationen, aber unserer Heilelei auch, um einen Einblick in die interessante Oldie-Apparatur zu geben und ebenso auf sie handfertige Tipps über Reiseleitung, Pflege und Wartung.

„Kultiviert“), so spezialisieren und dezentralisierten andere Arbeitsteile und wird ein höherer Output in die Fertigung integriert. Ein hoher Schub an Technikumswissen ist von Nutzen, das einen ganzheitlichen Wissens- und Technologietransfer ermöglicht. Wenn die Produktionstechnologie so sich verändert, so müssen die technischen und organisatorischen Methoden der Produktion, die Arbeitsabläufe, Arbeitsverteilungen, marktliche Anpassungen, erneute Verteilung von Ressourcen und so weiter angepasst werden.

so manchen erhält
sich mit dem
Schraubenschlüssel



Ausgabe # 6-1961

Ausgabe # 8-1981

Mythos Willys MB

Von Höhen und Tiefen der Faszination Willys MB berichtete Volker Lantelme vor 35 Jahren in seiner Oldie-Rubrik „Die Willys“. Er gab handfeste Tipps zur sinnvollen Restaurierung des Ur-Jeeps, themisierte aber auch die typischen Probleme mit dem deutschen TÜV und brachte amüsante Anekdoten aus dem Leben eines MB-Besitzers.

Denn bereits damals war der militärische Ableger der Jeep-Familie ein absoluter Exot auf deutschen Straßen. Für viele ein Grund, dem amerikanischen Geländewagen staunend hinterherzuschauen. Manche Ordnungshüter zeigten sich ob der originalen Lackierung weniger begeistert. Doch die Jeep-Gemeinde hat so etwas noch nie geschockt. Weder vor 35 Jahren noch heute. Als besonderes Goodie erhielten die US-affinen OFF ROAD-Leser seinerzeit auch noch Geschichtsunterricht in Sachen Willys MA: Von der Seriennummer des ersten Exemplares bis hin zum Verbleib der bis heute begehrten Oldtimer kamen alle interessanten Details zur Sprache. ■

Wer mit einem MB offen
durch die Stadt fährt, erregt
einfach Aufsehen ...

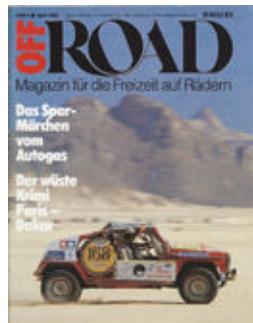
1982

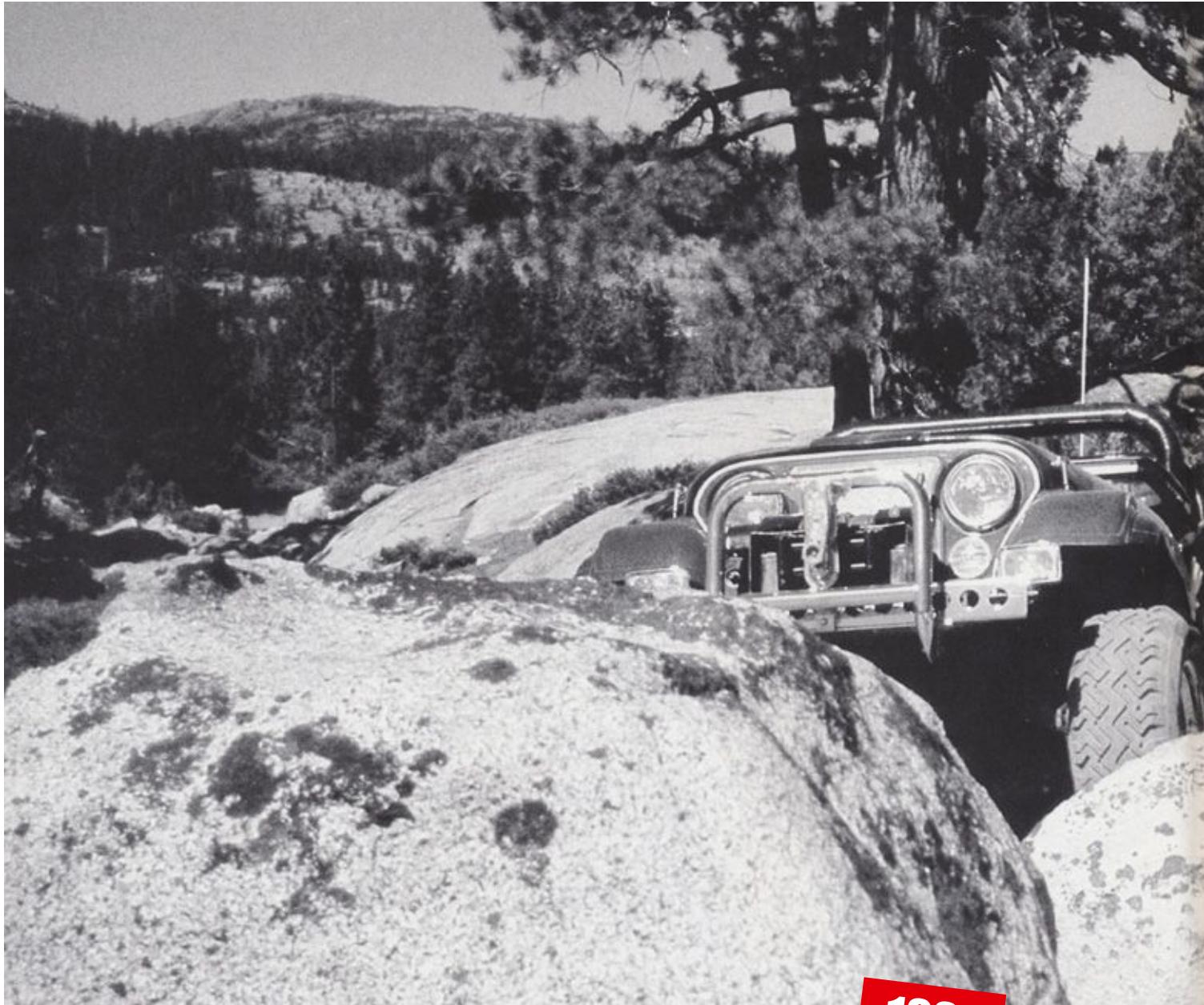


OFF ROAD
Ausgabe # 4-1982

Das erste Premium-SUV

Optisch vereint der in Europa seltene Wagoneer den Chic eines Kombis mit dem bulligen Auftreten eines Cherokee Chief. Kein Wunder, denn beide entstammen der legendären SJ-Baureihe, die 1962 mit dem Debüt des Wagoneer nichts weniger auf die Räder stellte als das erste Premium-SUV: Karosserie und Komfort eines großen Kombis mit 4x4 und Geländefähigkeiten. Diese Pionierleistung animierte OFF ROAD-Urgestein Kasimir Kardan 1982 zu einem ausgiebigen Gebrauchtfahrzeug-Test, in dem er vom günstigen Anschaffungspreis des Amerikaners und dessen luxuriöser Ausstattung schwärmt, den stattlichen Durst des 5,9 Liter-V8-Benziners aber ein wenig tadelte. Aus heutiger Sicht irritieren vor allem die 131 PS (!), die der Hubraumriese nur bereitstellt. Andere Zeiten, andere Literleistungen. Trotzdem weckte der einmalige Look des Jeep nicht nur damals Begehrlichkeiten. Der Wagoneer ist unleugbar ein Schmuckstück – und ein Original. ■





1981

Knallharte Zusammenkunft

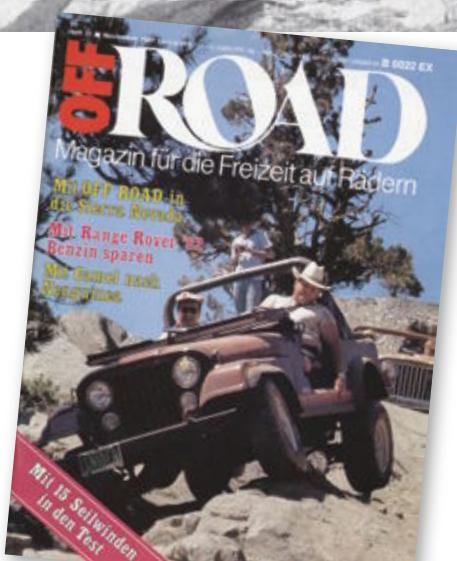
Wenn OFF ROAD-Redakteure eine Reiße über den Großen Teich unternehmen, steckt nicht selten Jeep dahinter. Genau wie im Sommer 1981. Da zog es nämlich Peter K. Hoffmann und Kasimir Kardan in die unendlichen Weiten der Vereinigten Staaten, zu einem besonderen Spektakel: dem Jeepers Jamboree.

Zusammen mit 1448 Gleichgesinnten in über 400 Jeeps nahmen die beiden 150 Kilometer des Rubicon Trails unter die Pneus eines fabrikneuen CJ-7. Das Gelände der Sierra Nevada war fahrtechnisch wesentlich schwieriger zu bewältigen, als sie erwartet hatten. Giganti-

150 Kilometer Geländeeinsatz hinterließen die eine oder andere Beule im CJ-7.

sche Felsen wollten erklimmen und Wasser- durchfahrten gemeistert werden – ohne sich von der eindrucksvollen Landschaft allzu sehr ablenken zu lassen. Ein schweißtreibendes Stück Arbeit. Und gleichzeitig doch ein Hochgenuss.

Zurück nach Deutschland kamen die zwei geländeerprobten OFF ROAD-Redakteure mit einer Vielzahl sensationeller Bilder, einem Koffer voller Heldenstorys und einer hartnäckigen Krankheit, mit der sie unverstehens auch andere Offroadfans ansteckten: dem Jeepers Jamboree-Bazillus. Heilungsaussicht schlecht.



OFF ROAD
Ausgabe # 11-1981



Der Traum vom Jeep-Pick-up



Ein Cherokee mit Ladefläche ... In den späten 80ern konnte man sich diesen Wunsch noch problemlos erfüllen. Einfach zum Händler und zuschlagen. Ein Vierliter-Reihensechszylinder-Sauger mit 173 PS garnierte den unschlagbaren Nutzwert und die ausgefallene Optik. Den American Way of Driving in ansehnlichem Rot gab es damals für 35 900 DM. Wo kriege ich denn jetzt nur eine Zeitmaschine her? ■

Ausgabe # 10-1987

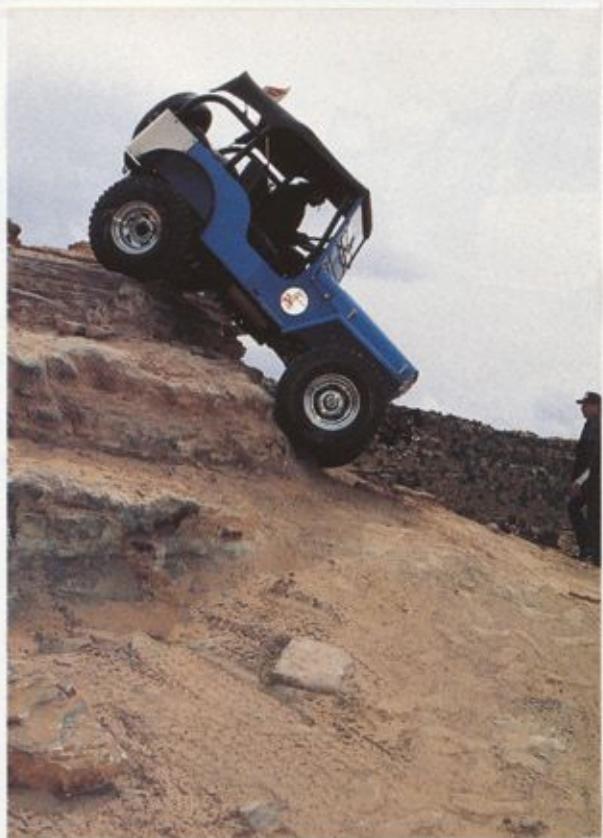
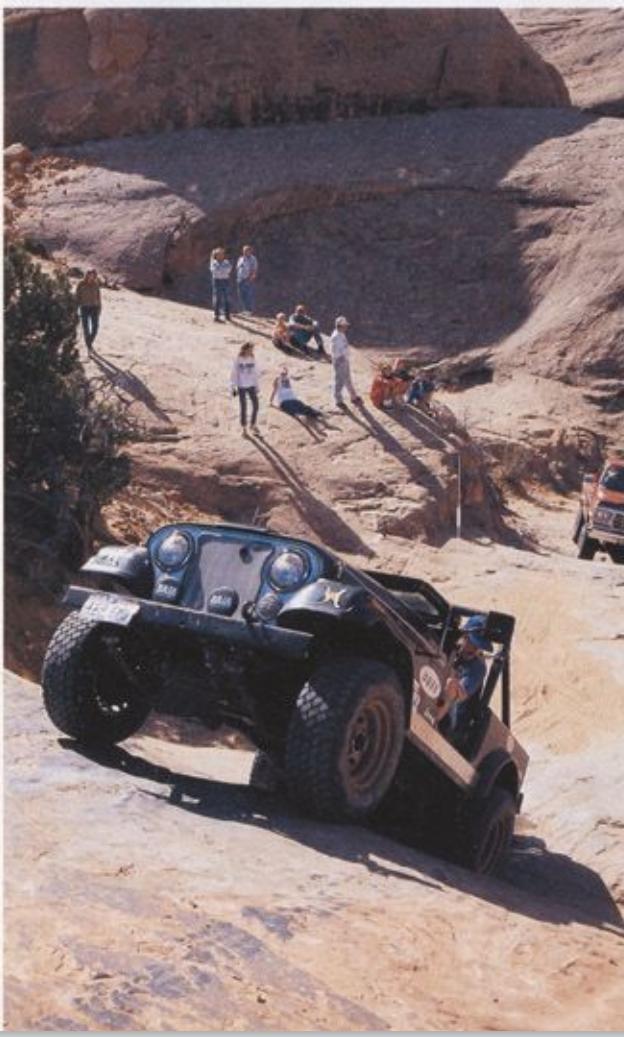


Der geringe Verbrauch
ist die Schokoladenseite
des CJ-Diesel.

Die neue Sparsamkeit

Heute Alltag, damals eine Rarität. Mitte des Jahres 1980 machte die OFF ROAD-Redaktion erstmals Bekanntschaft mit einem Jeep-Diesel. Um ganz genau zu sein: Es war ein Isuzu-Aggregat mit 2,4 Liter Hubraum, den der damalige Jeep-Hersteller AMC in die klassische Karosserie des CJ-7 einbaute.

Diese „Koalition“ erwies sich als gelungen. Der Vierzylinder-Selbstzünder mit dem erfreulich hohen Drehmoment bei niedrigen Touren fand von Anfang an Beifall. Auf der ersten Ausfahrt in gröberes Gelände konnte Kasimir Kardan die leichte Spurtschwäche des 60-PS-Motors alsbald vergessen und war angesichts seiner guten Fahrbarkeit jenseits des Asphalt voll des Lobes für den Jeep. Die größte Überraschung gab es dann bei der Ermittlung des Testverbrauchs. Mit 10,2 Litern Diesel auf 100 Kilometer gönnte sich das Isuzu-Triebwerk in Jeep-Diensten deutlich weniger Kraftstoff als die Vierzylinder-Benziner-Variante des CJ. Auch die direkte Konkurrenz von Toyota konnte da nicht mithalten. Der Beginn einer (europäischen) Erfolgsgeschichte. ■



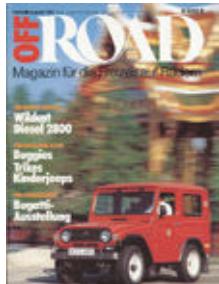
1993

ROAD

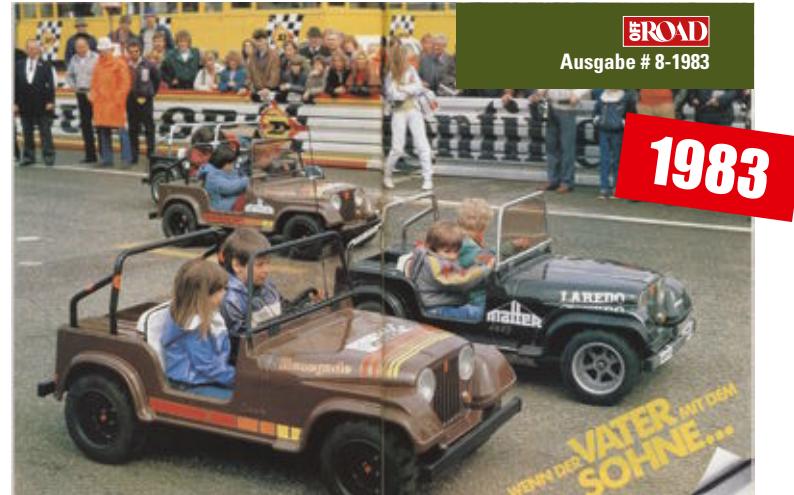
Ausgabe # 10-1993

Extravagante Nachwuchsförderung

Wer behauptet hier, Offroader seien nur etwas für große Jungs und Mädels? Vor mehr als 30 Jahren durften auch die ganz kleinen Jeep-Jünger ins Lenkrad greifen und den Mythos der amerikanischen Kultmarke hautnah spüren.



Die Firma Sila Telecomandi stellte sogenannte Bimbo-Racer in Jeep-Optik vor, enthusiastische Eltern organisierten Rennen im Rahmen vom Grand-Prix-Veranstaltungen. Zwar war der Untergrund noch asphaltiert, doch nicht wenige der heranwachsenden Jeep-Treiber verließen, durch die ersten Erfahrungen kühn geworden, später die geteerten Pfade. Der Antrieb der Mini-Jeeps war erstaunlich zukunftsorientiert: Ein 140-Watt-Elektromotor sorgte für 3,5 Stunden lokal emissionsfreien Vortrieb und jede Menge Fahrerfreude im 75 Kilogramm schweren Jeep. Höchstgeschwindigkeit: 10 km/h. ■



1983

Für Arbeiter und Sonnenanbeter

1992



OFF ROAD
Ausgabe # 7-1982

Im Laufe der 75-jährigen Jeep-Geschichte schafften nur wenige Exoten den Sprung aus dem Mutterland Amerika zu uns nach Europa. Einer dieser seltenen und dadurch besonders aufregenden Modelle war der CJ-8. Ein flüchtiger Blick allein in sein Gesicht genügt allerdings nicht, um die Besonderheit dieses raren Offroaders zu erkennen. Man muss sich dazu schon auch sein Hinterteil ansehen. Dort wartet nämlich statt einer zweiten Sitzreihe eine 1,5 Meter lange, in der Utility-Variante von einem Softtop gegen Wind und Wetter geschützte Pritsche auf diverses Ladegut. Für Gewerbetreibende, aber auch für Lifestyle-Orientierte war der Jeep CJ-8 Scrambler also ein wahrer Segen. ■

Ob mit Verdeck oder ohne –
der Jeep CJ-8 verdreht jedem
den Kopf.





Er gehört schon zu den Klassikern: Seit 1983 gibt es den Jeep Cherokee. Doch nicht jeder mag den mit einem Sechszylinder-Benziner mit vier Litern Hubraum unter der Haube haben. Zwei von drei Geländewagen in Deutschland fahren nun auch mit Diesel. Der 2,1-Liter-Turbo von Renault war im Jeep Cherokee aber eine ganze Nummer zu klein und fand daher nur wenig Abnehmer. Jetzt bietet Chrysler den Jeep Cherokee TD 2,5 mit 115 PS aus einem Vorkammer-Diesel an.

Rauchzeichen aus USA

Kantiger Sparfuchs

1995



Der Geländewagenmarkt unterliegt hierzulande ganz besonderen Regeln. Anstelle des in Amerika so beliebten hubraumstarken Benziners wünschen sich deutsche Offroader viel lieber einen Selbstzünder mit reichlich Drehmoment. Diese Entwicklung hat schon vor mehr als 20 Jahren ihren Anfang genommen und natürlich auch keinen Bogen um Jeep-Modelle gemacht. 1995 kam die Lösung für den kantigen Cherokee aus dem Hause Chrysler. Ein 2,5 Liter großer Vierzylinder-Vorkammer-Diesel sollte alle Wünsche der europäischen Jeep-Fans erfüllen. Und das tat er auch. Dank des üppigen Drehmoments von 280 Newtonmeter bewährte sich der Diesel-Cherokee mit Command Trac-Allradantrieb on- wie offroad. Obwohl er fahrdynamisch kaum Einbußen gegenüber seiner Modellbrüder mit Sechszylinder-Ottomotor zeigte, glänzte der 1,6 Tonnen-Cherokee mit einem angenehm niedrigen Verbrauch von rund elf Litern. Mit diesem Wert wäre der Cherokee auch heute noch gut dabei.

4x4 ROAD
Ausgabe # 6-1995

Weniger ist mehr: 115 PS

für mehr Effizienz.

FROHE OSTERN!

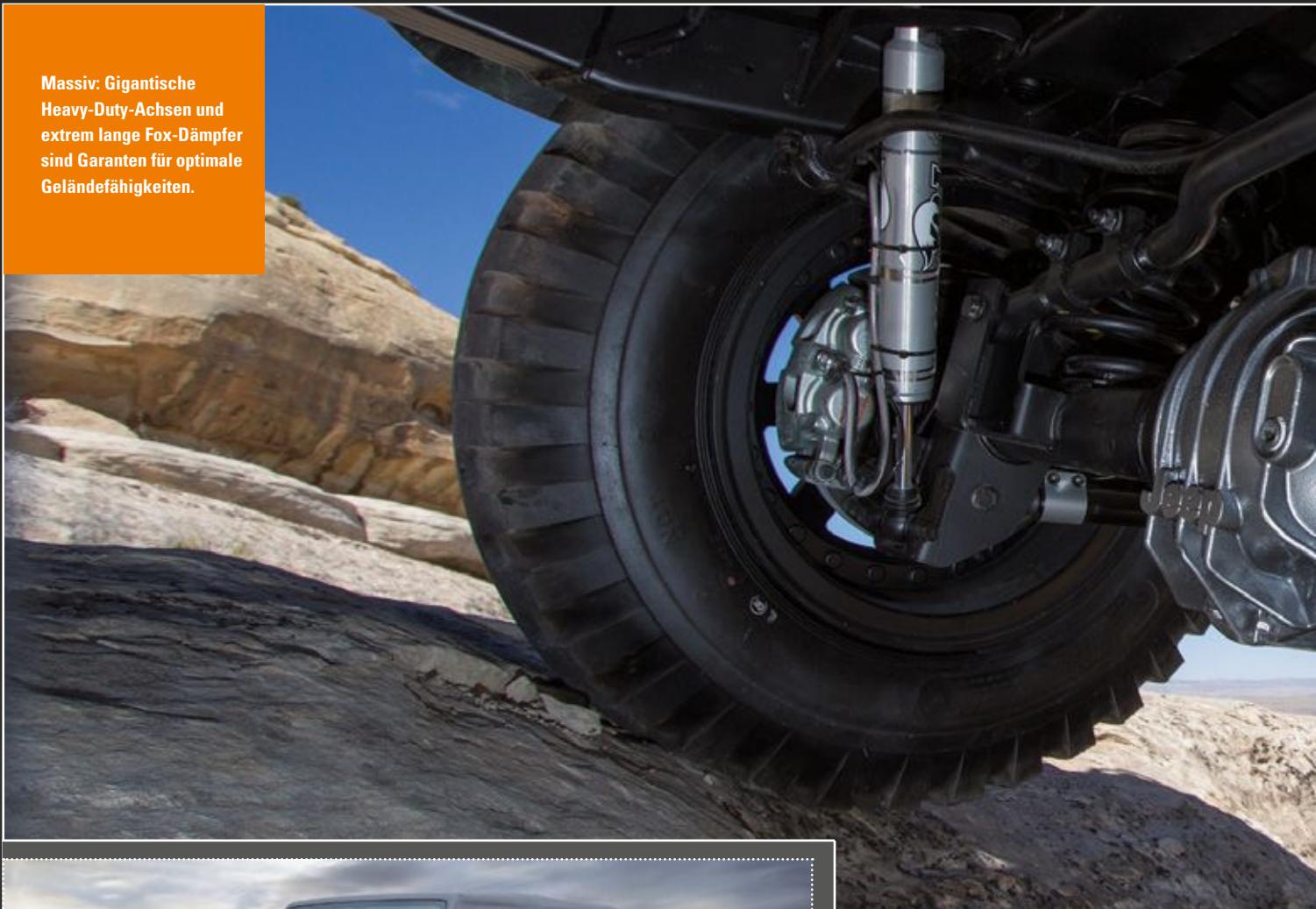




Text: Marc Ziegler/Julian Hoffmann | Fotos: Jeep

Auf der Easter Jeep Safari in Moab zeigt Jeep-Tuner Mopar traditionell seine neuesten und eindrucksvollsten Konzeptfahrzeuge – und die sind immer wieder derart genial, dass wir uns eine Serienproduktion wünschen würden. Eines dieser Meisterwerke ist ganz sicher der Crew Chief.

Massiv: Gigantische Heavy-Duty-Achsen und extrem lange Fox-Dämpfer sind Garanten für optimale Geländefähigkeiten.



Klassisch: Die Front erinnert stark an den Jeep Gladiator, der von 1963 bis 1970 gebaut wurde.



Brachial, maskulin und ein bisschen militärisch kommt der Crew Chief ja schon daher mit seinen riesigen Sandreifen, der klassischen Gladiator-Front und der massiven Höherlegung.

Aber genau so wünscht man sich doch einen großen Ami-Pick-up. Der Gigant aus der Tuningschmiede Mopar verkörpert auf der einen Seite den Wunsch der Käuferschaft nach den schönen alten Linien und andererseits zeigt die Häufung der Pick-up-Konzepte auch einen deutlichen Trend auf.

KEINER OHNE LASTER

Der Ruf nach Pick-ups ist in den Vereinigten Staaten von Amerika so laut wie eh und je. Bisher ist die Traditionsmarke Jeep dem Ruf nicht gefolgt. Vielleicht ändert sich das in naher Zukunft, denn der Crew Chief ist nicht der einzige Pick-up unter den neuesten Konzepten. Auch einen Kleinlaster auf Basis des Renegade gab es vor Kurzem zu bestaunen. Unter der aufregenden Karosserie des Doppelkabinen-Trucks steckt wie so oft ein Klassiker, der Jeep Wrangler Unlimited. Den



1941
SEVENTY-FIVE YEARS

verlängerten Rahmen hat man im letzten Jahr schon einmal beim Red Rock Responder gesehen – auch ein Pick-up. Gänzlich neu ist hingegen das kurze Stoffverdeck. Zwei sperrbare Achsen sorgen für maximale Geländegängigkeit, lange Fox-Dämpfer mit Ausgleichsbehältern halten die großen Dana-Heavy-Duty-Achsen sicher am Boden. Wenn das nicht mehr reicht, kann der Fahrer auf gleich zwei Seilwinden an Front und Heck zurückgreifen.

BLICK IN DIE ZUKUNFT?

Den direkten Weg in die Serienproduktion hat bislang noch kein Mopar-Konzept geschafft. Allerdings dienen die Kreationen der Offroad-Ideenfabrik nicht nur zu Show-Zwecken. Vielmehr loten sie die Grenzen des Machbaren aus und dienen als Inspiration für künftige Jeep-Modelle. Bei der vergleichsweise hohen Pick-up-Dichte der letzten Jahre dürfen Fans der offenen Ladefläche also hoffen, dass die Konzepte Red Rock Responder, Crew Chief und der Renegade-Pickup erste Vorboten einer frohen Kunde sind. ■

Crew Chief: Der Name ist schon mal gesetzt. Passender kann man einen großen Jeep Pick-up kaum taufen.



Die Easter Jeep Safari gehört zum ...

... amerikanischen Lebensgefühl.



Darf's noch ein bisschen mehr sein? Wer in das Archiv der Zusammenarbeit zwischen Jeep und Mopar blickt, gerät nicht nur beim Crew Chief ins Schwärmen.

Denn anlässlich des kultigen amerikanischen Offroader-Treffens sind in den letzten Jahren viele weitere (leider nicht für die Serie gedachte) Schmuckstücke präsentiert worden. Das Rezept ist allerdings jedes Jahr gleich: Teile- und Zubehörlieferant Mopar schnappt sich beliebte Serienmodelle der Offroad-Marke und garniert diese mit hochprofessionellen, aber vogelwilden Umrüstungen.

EIN MODERNER KLASSENIK

Grenzen scheint es dabei wirklich keine zu geben. Von vergleichsweise harmlos individualisierten Renegade- und Cherokee-Modellen reicht die geländegängige Kreativität der Mopar- und Jeep-Ingenieure bis zu hochmodernen Prototypen, die das Zeug dazu haben, unvergessliche Klassiker des Automobilbaus zu werden. Wie wäre es denn zum Beispiel mal mit einem Offroader in kräftigem Hellblau – genauer gesagt in „Ocean Blue“? Unter der perfekt gestylten Karosserie dieses Jeep

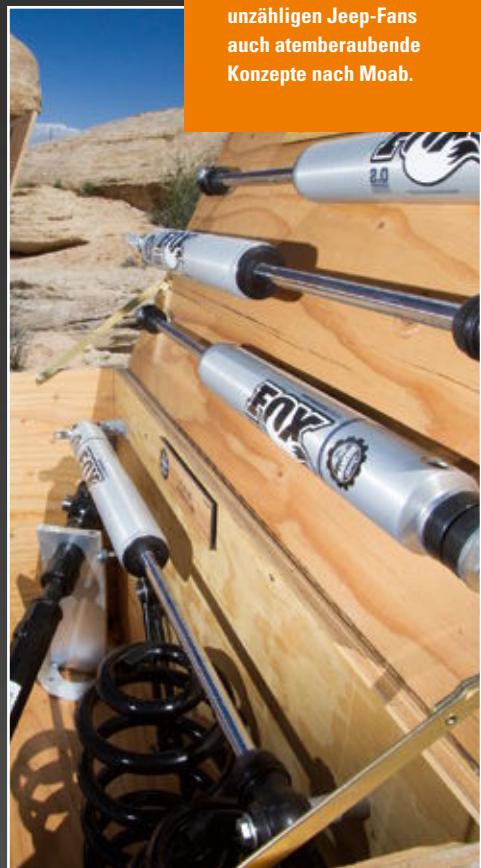
Chief genannten Concepts verrichtet ein Wrangler seine Dienste und trägt seinen Teil dazu bei, dass die Hommage an das Design der Cherokee- und Wagoneer-Baureihen der 70er Jahre vollends aufgeht. Aber da war ja noch was ...

EINMALIGE OFFROAD-GENE

Denn was wäre ein Mopar-Showcar ohne eine gehörige Portion Geländetauglichkeit? Genau: alles, aber kein Jeep. Und so rollt die blaue Schönheit mit dem Flair der 70er auf riesigen BFGoodrich Mud-Terrains daher, die stilecht auf 17-Zoll-Magnesiumfelgen montiert wurden. Natürlich dürfen eine stattliche Höherlegung und die besonders robusten Fox-Stoßdämpfer nicht fehlen. Mehr Gelände geht kaum. Überraschend soft geht es im Innenraum des Jeep Chief zu.

Denn getreu dem Ideen-Vorbild Cherokee SJ regiert im Chief jugendliche Sportlichkeit und Leichtigkeit in Form eines Blumenmeeres. Wie beim ersten Cherokee von 1974 ist das Interieur mehr für Beach Boys als für Schlammfetischisten gemacht. ■

In voller Pracht: Die Easter Jeep Safari lockt neben unzähligen Jeep-Fans auch atemberaubende Konzepte nach Moab.





Mut zur Farbe: Der Jeep Chief ist wie eine farbenfrohe Zeitreise zurück in Vereinigten Staaten der 70er-Jahre.



Die Canyons im US-Bundesstaat Utah ...

... sind das Mekka aller Jeeper.



Mythos Pick-up: Der Red Rock Responder wäre ein absoluter Bestseller.





Zu Befehl: Das Jeep Staff Car verwandelt einen Wrangler in ein Dienstfahrzeug der US-Army.



Stilecht: Auf Türen oder gar eine B-Säule wurde komplett verzichtet.



Scharfe Sache: Die Axt auf dem Armaturenbrett ist das Markenzeichen des Wrangler Porkchop.

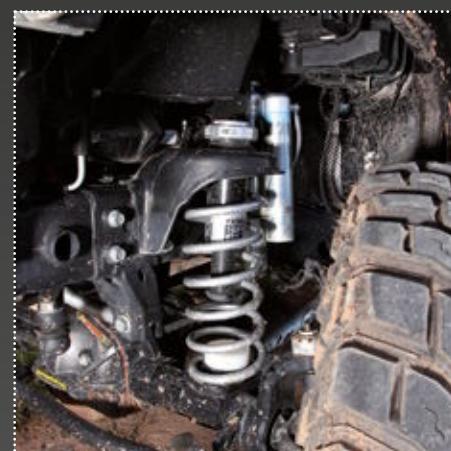
Ein Traum wird wahr:
Julian Hoffmann beim Testdrive in Utah.

DAS GELÄNDE-KOTELETT

Amerikaner sind für vieles bekannt. Purismus gehört eher nicht dazu. Vielmehr regiert im Land der unbegrenzten Möglichkeiten die Lust nach mehr. Mehr Show, mehr Power, mehr Hubraum. Dass es auch anders gehen kann, zeigt uns ausgerechnet die uramerikanische Verbindung aus Jeep und Mopar.

Das Konzept mit dem eingängigen Namen Wrangler Porkchop verzichtet nämlich auf beinahe alles, was im Gelände unnütz ist. Das beginnt beim Dach, geht über die Türen hin zur ebenfalls wegklassierten Heckklappe. Alles nur dekadentes Zubehör. Doch wer auf so viel verzichtet, kann sich natürlich auch ein paar sinnvolle Extras gönnen. Den knallrot lackierten Überrollkäfig zum Beispiel oder die Reserverad-Halterung direkt hinter den Sitzen des stilvollen Offroad-Cabrios.

Am Ende der radikalen Abspeckkur hat der als Wrangler geborene Pork Chop stattliche 385,5 Kilogramm Gewicht verloren. Auch dank eines unamerikanischen Motorenkonzepts. Denn wo sonst ein mächtiger V8 seine Dienste verrichtet, sitzt im Pork Chop ein 3,8-Liter-V6 mit gerade einmal 202 Pferdchen. Wer sich nun skeptisch abwenden will, dem sei versichert: Was die heiligen Mopar-Hallen verlässt, ist einfach unschlagbar. ■





Pure Fahrerfreude: Der V6 befeuert das Leichtgewicht souverän.



Amerikanischer Purismus – ...

... ein unvergessliches Erlebnis.

KASIMIR KARDANS ERSTE LIEBE



Text: Kasimir Kardan | Fotos: Peter Kasper

Kasimir Kardans erster Geländewagen wird am 1. Juni 1978 zugelassen und neun Jahre später von Joachim Kasper erworben. Der fährt ihn noch heute. Jetzt hat der Erstbesitzer seine erste Liebe besucht.



Die großen Zahlen nennen das Tempo in Meilen pro Stunde, die kleinen in km/h.



Wenn ein Mann seiner ersten Liebe wiederbegegnet, kann es heikel werden. Wie sieht sie denn heute aus?, fragt ein Freund. Wie eine Stradivari, ist die verlegene Antwort. Also wie 'ne alte Geige, höhnt der Freund.

Joachim Kaspers CJ-7 hat es sehr viel besser in seiner Rolle als erste Liebe. Kasimir Kardan liebt ihn immer noch. Und noch, und noch. Ja, diese Liebe währet ewiglich. Und dafür gibt es Gründe, die zu erleben sind. Steig ein in das gute Stück und lass den V8 brabbeln.

Wenn dir eine Glückswelle den Rücken rauft und runter kribbelt, sitzt du richtig. Wem es nicht kribbelt, der sitzt besser in einem Vierzylinder oder in einem Diesel oder auf einem Fahrrad. Alles prima Fahrzeuge, nur eben nicht geeignet für die heutige Demonstration. Wer immer einen CJ-7 sein Eigen nannte, fühlt sich hinter dem Lenkrad und all den vielen Schaltern sofort daheim. Die drei Zugknöpfe sind Beispiel für das direkte Gespräch mit dem Auto. Keine elektronische Kommunikation über drei Ecken. Zugknopf für die Heizung



Unterwegs mit Quadra-Trac, dem intelligenten Antriebssystem, das die Kraft an die Achse bringt, an der sie gebraucht wird.

Charakter: Die typische CJ-7-Front.

Drei Zugknöpfe für das direkte Gespräch...

... keine Kommunikation über drei Ecken.



(TEMP genannt): Ganz rausziehen = maximale Temperatur, ganz reindrücken = keine Heizung. Genauso geht es beim Zugknopf für den Frontscheiben-Defroster. Ganz raus = viel Wind, ganz rein = windstill.

Solange du verhalten fährst, bist du bei Tempo 70 leise umfächelt, 72 Dezibel sagt der Schalldruckmesser. Bei aufgestellter Frontscheibe und geschlossenen Halbtüren. Bei 80 km/h sind dann schon 82 Dezibel und bei Tempo 120 sind 100 Dezibel erreicht. Wir müssten schon längst einen Gehörschutz tragen, sagt die UVV Lärm, die Unfallverhütungs-Vorschrift Lärm der Berufsgenossenschaften. In Lärmbe reichen ab 90 Dezibel ist Gehörschutz Pflicht. Da überrascht der Forschungs-Bericht nicht, wonach bei Cabrio-Fahrern häufig Gehörschäden festgestellt werden. Was sie beim Offen-Fahren alles sehen und riechen, das lässt sie ihre Ohren vergessen. Sie hören nicht, was sie tun. Wer offen fährt, kennt diese Verlockung.

BESCHWIPSTES FAHRWERK

Bei zerschlissener Fahrbahn taumelt der jahrzehnte junge Geländewagen leicht hin und her. Nicht grad wie ein betrunkener Seemann, aber ein bisschen getrunken hat er schon. Du kannst ihn nicht einfach ohne Leine laufen lassen. Du musst ihn führen. Du spürst, dass du mit einem lebendigen Wesen unterwegs bist

Manchmal hilft nur

Gottvertrauen.

(was eine freundliche Beschreibung der unpräzisen Servolenkung aus US-Frühzeiten ist). Du guckst nach oben in den Rückblickspiegel. Doch da ist keiner, weil keine Scheibe da ist. Aber selbst mit Frontscheibe gibt's keinen zentralen Spiegel. Du musst in der Lage sein, dich mit den beiden nicht sehr hilfreichen Außenspiegeln zu orientieren. Solange du offen fährst, hilft Kopfdrehen um 250°. Bei geschlossenem Verdeck hilft nur Gottvertrauen.

Fort mit Verdeck und Scheibe. Wir fahren ins Weglose, wofür bereits der allererste Jeep, der MA von 1941, gebaut wurde. Jetzt wird's haariger und du nimmst besser die Gelände reduktion. Such' nicht lang nach einem Schalter bei den Armaturen. Find' einfach den Hebel ganz unten am Boden vor dem Fahrersitz. Bitte sage nicht: Das ist aber umständlich. Rufe besser juchhei! Und spring' in die Luft voller Freude und Dankbarkeit, weil in der Ge

ländereduktion das Zentral-Differenzial weiterfunktioniert und nicht wie bei den meisten permanenten Allradantrieben gesperrt wird (den Mercedes G mal wieder ausgenommen). Du rufst nochmals juchhei! und wieselst flink und wendig von hier nach dort, fährst enge Achten, wo die anderen ächzen.

Wird nämlich bei permanentem 4x4-Antrieb das Zentral-Differenzial gesperrt, dann gibt das einen starren Durchtrieb (so heißt das wirklich). Vorder- und Hinterräder sind zu gleicher Drehzahl verurteilt. Im Gelände nicht immer von Vorteil. In engeren Passagen brauchen die Räder mehr Schlupf als ihnen vom Untergrund zugesprochen wird. Es gibt deutlich spürbare Verspannungen im Antriebsstrang. Es klemmt vorn und hinten. Beim CJ-7 nicht.

KEIN VERKLEMMTER KERL

Da siehst du, was die Herren Ingenieure bei so vielen anderen Allradlern angerichtet haben mit ihrem Unfug, das Zentral-Differenzial zwangsläufig zu sperren, sobald in der Gelände reduktion gefahren wird. Sie wird übrigens auch auf Asphalt beim Rangieren mit schwerem Hänger gebraucht. Da klemmt sich der Starre dann unbeweglich fest (wie jeder weiß, der das schon mal probiert hat). Jetzt könnten wir, bevor es langweilig wird, das Technik-Kapitel getrost schließen, wenn,

ja wenn im Jeep ein ganz simples Differenzial eingebaut wäre, ein sogenanntes offenes. Das dürftest du auch als dumm bezeichnen, weil es die Kraft immer dorthin leitet, wo sie nicht gebraucht wird: an die durchdrehenden Räder. Die Räder mit besserer Traktion bekommen keine Antriebskraft und bleiben stehen, wo sie sind. Das Fahrzeug ist unbeweglich. Shit, sagt dann der Fahrer, der danebensteht. Joachim hat noch nie das schmutzige Wort in den Mund genommen, noch nie neben einem Unbeweglichen gestanden. Denn sein Civilian

Erst Scheibe runter, dann Mund zu. Damit die Fliegen draußen bleiben.

noch im Grand Cherokee. Der heißt Quadra-Trac II und hat mit Joachims System außer dem Namen überhaupt nichts gemein. Er ist – moderne Zeiten – „elektronisch bedarfs gesteuert“. Ein CJ-7 ist ein CJ-7 ist wie jeder CJ-7. Das ist falsch. Die Unterschiede in der elf Jahre lang gebauten Modell-Reihe (1976-86) sind wie Sonne und Mond. Von außen betrachtet gleichen sie sich wie ein Ei dem anderen. Doch wie schon bei Eiern kommt es auf das Innere an. Das Gelbe vom CJ-7 ist natürlich der Allradantrieb Quadra-Trac, den es



Jeep hat ein kluges Zentral-Differenzial, ein denkendes, ein selbstbremsendes. Das bringt die Kraft immer dorthin, wo sie gebraucht wird: an das Rad oder das Radpaar mit der besseren Traktion.

Im Amerika der 70er Jahre gibt es zwei permanente Allradsysteme: ein gutes und ein nicht so gutes. Das gute heißt Quadra-Trac, entwickelt von Borg-Warner und exklusiv nur in Jeep-Fahrzeugen (CJ-7, Cherokee, Wagoneer, J-10 Pick-up) zu haben. Das nicht so gute heißt NP203, hat ein offenes Zentral-Differenzial, das du soeben schon als dumm bezeichnen durftest. Das wird bei Chevrolet, Ford und Dodge eingebaut.

Dass das offene Differenzial dumm ist, ist nicht eine Sache des Glaubens, sondern des Wissens. Das zeigen Versuchsreihen, über die du in OFF ROAD 10/1979 mehr findest. Heut' nur so viel: Eine 13-prozentige Gelän

desteigung wird zweimal befahren. Bei den Quadra-Trac-Jeeps drehen die Vorderräder dreimal durch, bei den NP203-Fahrzeugen im Durchschnitt 102-mal. Merke: Durchdrehende Räder = null Traktion = kein Vortrieb.

Doch da kommt ein Zwischenruf: Wenn der permanente Allradantrieb nicht optimal funktioniert, dann können die Chevrolets, Fords und Dodges doch ihre offenen Differenziale sperren und auf starren Durchtrieb schalten. Keine Bange, das kann Joachims Quadra-Trac auch. Falls das mal weiterhilft.

NICHT LANGE ZU HABEN

Für Kasimir völlig unverständlich, warum ein solcher Allrad-Traum nur vier Jahre lang (1976-79) im Civilian Jeep zu haben ist. Wer danach kauft, wird in die Primitivität zurückgeworfen. In anderen Jeep-Modellreihen gibt es Quadra-Trac dagegen auch weiterhin. Selbst heute

nur in Verbindung mit dem Automatikgetriebe gibt, das ab 1980 nicht mehr das Turbo Hydramatic von General Motors ist, sondern das TorqueFlite von Chrysler.

Manche Mitglieder der CJ-7-Familie sind ein paar Zentimeter länger, andere etwas schmäler. Es gibt sie mit vier, sechs und eben acht Zylindern. Das Schaltgetriebe hat zunächst nur vier Gänge und später deren fünf. Wahrlich eine große Familie. Im Jahr 1978, als Kasimir Kardans Jeep gebaut wird, laufen 38274 CJ-7 im Werk Toledo (Ohio) vom Band.

60000 Mark hat Joachim in den ersten Jahren nach dem Kauf reingesteckt. Ich bin eben viel Gelände gefahren und habe viel kaputt gemacht. Vorderachse, Hinterachse, Getriebe, Quadra-Trac. Das ist alles sorgfältig gemacht worden, mit speziellen Buchsen und speziellen Gelenkwellen. 1988 wird der Glückskauf komplett zerpflückt. Karosserie runter, Motor,



Joachim gibt seinen CJ-7 nicht wieder her. Er weiß, der ist so selten wie ein Kleeblatt in der Wüste Gobi.





STECKBRIEF

KASIMIR KARDAN

Vom Sägewerksarbeiter zum Autoverkäufertrainer, vom Ford-Werbechef zum twen-Chefredakteur, vom Autotester zum Werbeagentur-Geschäftsführer, vom Marketingberater bis jenseits vom Alltag. Lieblingstier: 7 Hunde. Kasimir Kardan war eine Ikone des Automobil-Journalismus. Vorbild für viele – noch heute.

.....

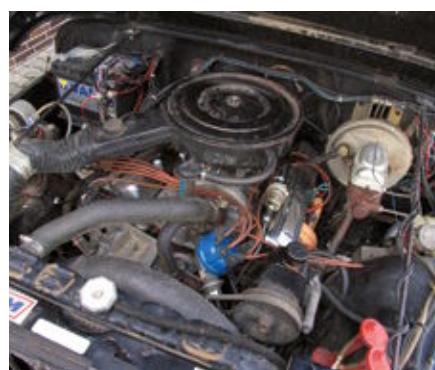


Getriebe, Chassis – alles auseinandergenommen. Ich habe, sagt Joachim, viel Lehrgeld gezahlt, denn manche guten Schrauber sind linke Kameraden.

Dann sprudelt er plötzlich los: Gut ist der Rainer Fungus von Heavy Duty in Mörfelden. Der hat den Quadra-Trac repariert, hat die ausgeschlagenen Buchsen rausgenommen, neue Buchsen gemacht und eingepresst. Er hat das Automatikgetriebe umgebaut. Statt der drei habe ich jetzt fünf Lamellen-Kupplungen drin. Die Gelenkwellen hinten sind aus Stahl vom Flugzeugbau. Der Rainer hat wirklich was drauf.

SCHWACH AUF DER BRUST

Den serienmäßigen Achtzylinder mit fünf (!) Litern Hubraum als schwach zu bezeichnen, ist Schmeichelei. Egal ob du die 112 oder die 133 PS für richtig hältst, sie sind in jedem Fall Katzendreck. Ein Jahr zuvor (noch ohne Katalysator) sind es immerhin 150 PS, was Mutter auch nicht aufs Fahrrad hilft. Aus einem Liter



Der Achtzylinder fällt nicht auf. Seine Leistung auch nicht so sehr.

Hubraum purzeln grad mal 30 Pferde. Ein schlichter VW Golf 1.1 desselben Jahres lässt 47 PS pro Hubraumliter sausen. So ist das damals mit Amerikas gedrosselften V8-Böllern. Dem Joachim ist das zu wenig. Zylinderköpfe runter, plan geschliffen (bringt höhere Kompression), andere Ventile rein, dazu andere Federn, eben all das, was die US-Tuningfirma Edelbrock als Special Performance Kit zusammenstellt. Mit 'nem großen Vierfach-Vergaser einschließlich. Die nunmehr 180 PS geben einen schönen kleinen Extra-Schubs. In der Beschleunigung von null auf hundert macht der Aufgeputzte zwei Sekunden gegenüber der Serie gut. In der Spitze kann es nichts extra geben. Die niedrige Nenndrehzahl sagt, wo Schluss ist. Weder große noch kleine Motoren vertragen es, wenn ihre Kurbelwellen längere Zeit drüber hinaus getrieben werden. Wozu auch?! Knapp 150 km/h sind für ein perfektes Geländegerät ohnehin artfremd. Zudem kommt der Jeep aus einem Land, in dem derartige Tempi von der Mehrheit als Raserei



empfunden werden. Dreh dich noch einmal um, eh wir auseinandergehen. Der Traum-CJ ist schlank und klein. 1,63 Meter schmal und 3,98 kurz. Daneben sieht ein aktueller Wrangler Unlimited wie ein Riese aus, 1,88 Meter breit und 4,75 lang. Na ja, der Unlimited als Viertürer, der gilt nicht. Na schön, auch der aktuelle Kurze ist einen Drittelmeter länger als der zierliche Ahnherr.

Der CJ-7 mit dem Kennzeichen LM-CJ3 H ist heute mit H-Nummer in einem besseren Zustand als vor 22 Jahren, als Joachim dem Kasimir den Jeep aus der Hand riss. Fragt Kasimir: Gibst du ihn mir wieder? Sagt Joachim: Nein.

Quadra-Trac, Automatik und V8: Bei einem Klassiker wie dem CJ-7 ist das eine ganz, ganz seltene Dreifaltigkeit. Aber die einzige richtige. Sie ist es wert, festgehalten zu werden. Gewiss, im Umgang mit der Vergangenheit ist „loslassen“ ein wichtiges Wort. Doch manchmal lohnt es sich aber wirklich, das eine oder andere festzuhalten. ■



Der kräftige Dämpfer ist gerade recht, um die eigenwillige Lenkung zu zügeln.



Was ist wo? Der Hebel für die Geländereduktion ist unter dem Fahrersitz angebracht. Das Zentral-Differenzial wird vom Handschuhfach aus gesteuert.

UNTER FREUNDEN





Text: Bastian Hambalgo | Fotos: Jeep

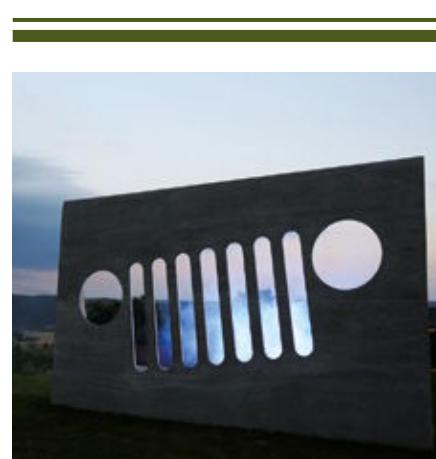
Einmal im Jahr findet in Europa ein Offroad-Spektakel der besonderen Art statt: Die Jeep Owners Group lud bereits zum dritten Camp Jeep ein. Nach Italien und Frankreich zog es die Geländewagen-Enthusiasten dieses Jahr in die kleine spanische Gemeinde Bassella.



Jeep ist mehr als nur eine Marke. Mit dem Namen verbinden nicht nur die stolzen Jeep-Fahrer ein eigenes Lebensgefühl.

Genau dieses zelebriert die Jeep Owners Group, seit August 2014 der einzige offizielle Fanclub der Marke Jeep, Jahr für Jahr an wechselnden Orten in Europa. Anlässlich des 75-jährigen Jubiläums der Traditionsmarke lud die JOG vom 2. bis zum 5. Juni alle Jeep-Freunde zum dritten Camp Jeep ins sonnige Bassella im Norden Spaniens. Der Termin war sorgfältig gewählt. Genau 75 Jahre nachdem der erste Willys MA-Prototyp im Juni 1941 die Werkshallen in Toledo verließ, erreichte die Geburtstagsfeier ihren Höhepunkt. Mehr als 1000 Gäste rollten in über 300 Jeeps aus aller Welt an, um zu gratulieren. Nicht weiter verwunderlich, da die Jeep Owners Group mit mehr als 64000 Mitgliedern weltweit in 24 Ländern vertreten ist.

Für das Camp Jeep anlässlich des Jubiläums haben sich die Organisatoren ganz besondere Highlights einfallen lassen. Zwei Concept Cars der diesjährigen 50. Moab Easter Jeep Safari



**Kultobjekt: In Spanien
dreht sich alles um die un-
verkennbaren Offroader.**

überquerten den Atlantik und demonstrierten den weitgereisten Geburtstagsgästen, was mit einem Jeep alles möglich ist. Der Jeep Comanche auf Basis des Renegade erinnerte dabei an die militärischen Wurzeln der Marke, der Jeep Trailcat faszinierte die Jeeper mit seinem kompromisslosen Offroad-Design und dem 707 PS starken Kompressor-V8 aus dem Hause HEMI.

ATTRAKTIVES RAHMENPROGRAMM

Natürlich konnten die Besucher des Camp Jeep den Geist der Marke auch am eigenen Leib spüren. Auf über 50 Kilometern Trails unterschiedlichster Schwierigkeitsgrade nahmen 4x4-Freunde Kontakt mit dem Jeep-Lebensgefühl auf und profitierten von den hilfreichen Coachings der Jeep Academy. Wer ein Abenteuer fernab seines Fahrzeuges suchte, durfte sich beim Kanufahren austoben, bevor die Party mit einem Auftritt der schwedischen Band „The Hives“ ihren Höhepunkt erreichte. Jeeper wissen eben, wie man den 75sten gebührend feiert.



Kraftsport á la Jeep:
Mit dem richtigen Auto
in der Mitte macht das
Workout endlich Spaß.



Perfekte Show: Einmal im
Jahr präsentieren Jeeper
sich und ihre Fahrzeuge.



Willkommen im Club. Die **Jeep Owners Group (JOG)** ist als einziger offizieller Fanclub der Marke Jeep die perfekte Anlaufstelle für alle Fans, Besitzer und Sympathisanten der legendären Geländewagen. Egal für welche der drei Mitgliedschaften („Lifetime“, „Owner“ oder „Enthusiast“) Sie sich entscheiden: Näher werden Sie dem Jeep-Lebensgefühl sonst nirgends kommen. Denn die exklusive Mitgliedskarte garantiert pures Abenteuer ...





ÜBER LAND – UND WASSER

Text: Dieter Losskarn | Fotos: Dieter Losskarn

Die heftigsten Niederschläge seit 120 Jahren machten einen an sich bereits abenteuerlichen Offroad-Trip im Jeep Grand Cherokee Overland von Südafrika nach Namibia noch etwas „interessanter“.



Nach dem Weg fragen
braucht hier niemand:
Entweder nach vorne
oder zurück – mehr
Möglichkeiten gibt es
schlicht nicht.



Sarah Brightman's „Question of Honour“ schallt aus der Stereo-Anlage – und wir fliegen aus dem Dünengebiet von Sossusvlei. Unser Grand Cherokee pflügt durch Matsch, Dreck und Sand, egal wie tief. Ich musste vorher nicht einmal Luft aus den breiten Schlappen auf schicken 20-Zoll-Rädern lassen – sie surfen einwandfrei mit Straßendruck. Kurz zuvor haben wir den im Süden Afrikas obligatorischen Sonnenuntergangsdrink, den Sundowner, in der Mitte eines Sees am Fuße der Sanddünen von Sossusvlei genossen. Während die ersten 60 Kilometer vom Nationalpark-Eingangstor bis zu den Dünen aus einer perfekten Teeroberfläche bestehen, waren und sind die letzten drei Kilometer (tiefer, roter Sand) schon immer nur Allradlern vorbehalten. Nun, mit zusätzlich ordentlich Matsch und Lehm, verdoppelt sich der Offroad-Spaß sogleich.

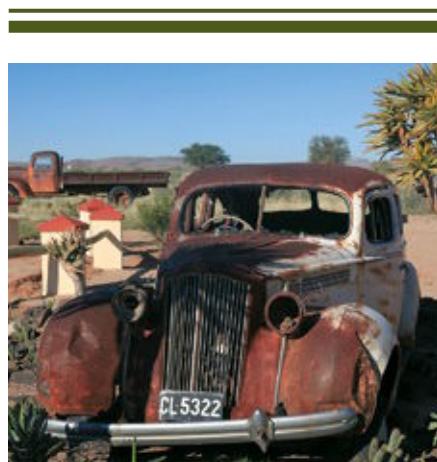
**Romantischer geht's nicht:
die Wolwedans Mountain Suite.**

Schock für Afrikas Hardcore-Offroader ...

... ein Cityslicker im Wüsten-Make-up.



Einfach den Selec-Terrain-Kontrollknopf in der Mittelkonsole auf „Sand/Matsch“ drehen – und ab ins Grobe. Die resultierende Traktion ist phänomenal. Ich habe hier in der Vergangenheit bereits mit einigen Geländewagen gekämpft – und da war es staubtrocken. Im Grand Cherokee mit seinem kräftigen 3,6-Liter-V6-Benzinmotor, kombiniert mit Luftfederung, Traktionskontrolle und dem elektronischen Limited-Slip-Differenzial, ist das alles eine geradezu mühelose Erfahrung. Ein paar Tage zuvor, im südafrikanischen Richtersveld Transfrontier National Park, kamen wir etwas näher an die Grenzen des Amerikaners. Das Gebiet kann nur mit Allrad erkundet werden, die Strecken sind teilweise recht haarig. Als wir nach ein paar Stunden den wunderbaren Campingplatz De Hoop, direkt am Orange River, erreichen, haben sich bereits einige südafrikanische Hardcore-Offroader eingefunden. Die Land Cruiser, Defender und Fortuner sind mit allem ausgerüstet, was der 4x4-Markt zu bieten hat, von Dachzelt über Seilwinde bis zum Notstrom-Aggregat. Riesige Lagerfeuer verstärken noch den



Permarost:

Pittoreske Schrott-Idylle

Abenteuer-Touch. Und nun das: ein Cityslicker im Wüsten-Make-up, ohne Dachgepäckträger und mit erfrischend wirkenden Passagieren. Das muss sich für die Khakishorts tragenden Hobby-Abenteurer anfühlen, als würde jemand in Stöckelschuhen mal eben ins Everest-Basecamp schneien.

Nach einer Campingnacht im wenig abenteuerlichen Minizelt entscheide ich mich für eine „Abkürzung“ am Fluss entlang und durch die Berge, um zurück auf die Hauptpiste zu gelangen. Ein paar Harte mit dampfenden Blechtaschen in der Hand schütteln ihre Köpfe, lachen. Nach einer Stunde haben wir zehn Kilometer geschafft – und sind noch nicht einmal in den Bergen. Dort angekommen verlangsamt sich das Reisetempo erheblich – aber es gibt kein Zurück. Ich kann den Land Cruiser und Defender diesen Triumph einfach nicht gönnen. Also weiter. Riesige, rutschige Felsen und tiefe, schlammige Wasserlöcher lassen die Räder entweder durchdrehen oder meterhoch in der Luft stehen, während der gegenüberliegende Reifen in den spitzen Granit gepresst wird. Oder wie sich meine Begleiterin aus-

drückt: „Der Gummi zwischen Fels und Felge hat jetzt kaum mehr Kondomdicke.“

Mein schlimmster Alptraum ist, hier einen Platten zu haben. Erstens wäre es unmöglich, diesen, so zwischen die Felsen geklemmt, zu wechseln. Zweitens: Wie weit würden wir in diesem Terrain mit einem Notrad kommen? Ich wusste tief im Innern, die Reifenpanne würde kommen, ich hatte bisher auf jedem meiner Namibia-Trips mindestens eine. Aber bitte, wenn es einen 4x4-Gott gibt, nicht hier und jetzt! Im Schritt-Tempo navigieren

120 km/h

Richtgeschwindigkeit – ein unverbindlicher Vorschlag

geheizt (prima nach einer feucht-kalten Zelt-nacht) oder belüftet (gut, wenn der Wagen in der Sonne geparkt war). Dank seiner Einzelradaufhängung vorn und hinten frisst der Luxus-Jeep samt Passagieren mühelos die gar nicht mehr so endlos erscheinenden Kilometer. Der Grand Cherokee ist – nomen est omen – ein großes und geräumiges Auto, aber er fühlt sich trotzdem nie schwerfällig an. Selbst bei der Anfahrt auf dem engen, kurvenreichen Bain's-Kloof-Pass, nördlich von Kapstadt, neutralisierte der Jeep nicht nur die zahlreichen



wir durch die natürlichen Hindernisse und erreichen schließlich, Stunden später, ein weites, sandiges Flussbett. Dummerweise ist aufgrund des Hochwassers am Orange die kleine, zwei Autos fassende Grenzfähre in Sendelingsdrift außer Betrieb. Für uns bedeutet das einen Umweg von ein paar Hundert Kilometern. Für den Jeep kein Problem. Auf Teer, den wir außerhalb von Alexander Bay wieder unter die Reifen bekommen, erreicht der Overland eine beträchtliche Reiseschwindigkeit.

Für Polizisten mit Radarpistolen ist die wüste Gegend definitiv zu einsam. Das Limit 120 km/h wird zu einem unverbindlichen Vorschlag. Unglaublich, wie ein Auto und Reifen, alles kurz zuvor aufs Äußerste gemartert, nun mit Autobahntempo über den Asphalt gleiten. Und egal ob nun Teer oder jeglicher andere Offroad-Untergrund: Der Fahrkomfort ist immer perfekt. Bequeme Ledersitze, entweder



Schlamm packung:
Der Grand Cherokee sieht aus
jeder Perspektive gut aus.

**Schlamm drüber: Die Reifen
packen trotzdem noch.**

Schlaglöcher und Wellen der historischen Bergstraße, er beeindruckte auch mit einer einwandfreien Straßenlage. Dank Sechszylinder-Power ist der Umweg schnell gemeistert. Wir queren den Orange und passieren die südafrikanisch-namibische Grenze zwischen Vioolsdrift und Noordoeuer. Da wir den Grand Cherokee Overland nach wie vor artgerecht einsetzen wollen, verlassen wir schnell die Hauptdurchgangsstrecke B1 und folgen dem Verlauf des Orange auf einer kleinen Piste, der C13, nach Außenkehr. Dort, wo der Gamkab in den großen Fluss mündet, wählen wir dessen Bett als Fahrstrecke Richtung Norden. Vorbei

Schnellstes Landtier
der Welt: Gepard-Ladies
leben allein – Männchen
im Rudel. Manchmal
treffen sie sich, dann
aber nur kurz.





an gewaltig hohen Felssteinwänden wühlen wir uns durch grobes Geröll und feinen Sand. Aber nach dem Richtersveld wirkt plötzlich alles andere eher unspektakulär.

Am Rande des Fish River Canyon ändert sich das wieder. Geografen streiten sich darüber, ob er nach dem Grand Canyon der zweitgrößte der Welt ist oder ob ihn der Copper Canyon in Mexiko noch übertrifft. Uns ist das völlig egal, denn so viel ist sicher: Es ist das größte Loch in Afrika.

EIN MEKKA FÜR PETROPHILE REISENDE

Passend zur Gegend übernachten wir in der Cañon Lodge, deren Natursteinhäuschen praktisch in der rötlichen Felsen-Landschaft verschwinden. Für petrophile Reisende ist das ein paar Kilometer weiter direkt an der Hauptpiste gelegene Cañon Roadhouse ein wahrhaftes Mekka. Dutzende von alten Autos, manche nur noch rostbraune Wracks, gruppieren sich vor und im Restaurant, das einer alten Lagerhalle nachempfunden ist. Im geräumigen Innern finden sich 1:1-Auto-Diora-



**Open Air Africain:
Fine Dining Qualität
nach oben offen**

men, unter anderem eine alte Werkstatt und eine Tankstelle, die natürlich zur Bar umfunktioniert wurde. Auf dem weiteren Weg nach Norden präsentiert sich Namibia von seiner grünen Seite. Bis zum Horizont überzieht grüner Flaum Berge und Täler. Springböcke und Oryx-Antilopen sind vollgefressen wie nie. Ein witziger Anblick. Das überschüssige Wasser fließt auf den niedrigsten Punkt zu – die anfangs erwähnte, normalerweise knochentrockene Tonpfanne von Sossusvlei am Fuße der gewaltigen, roten Dünengebirge. Nicht nur sind diese nun großflächig begrünt, auch das Schwimmen im See wirkt fast unwirklich.

TUMMELPLATZ FÜR ERLKÖNIGE

Wem Bier vom Fass, Bratwürste, Schweinshaxen und Kaffee mit Kuchen abgehen, der wird in Swakopmund, Deutschlands südlichstem Nordseebad, fündig. Oder in Namibias Hauptstadt Windhoek in Joe's Beer House. Aber das sollte ja ein möglichst naturnaher Trip werden. Zwischenzeitlich haben wir bereits zwei Wüsten „gepackt“ – Namib und Ka-



**Staufreie Fahrt, aber
Achtung: Die Erlkönigtest-
strecke erlaubt 250 km/h.**



**Einsame Spitze:
Die Wolwedans Dune
Lodge liegt malerisch.**



**Auftanken: Im Cañon
Roadhouse gibt es an
der alten Tankstelle statt
Benzin nur Alkohol.**



Düne 45: Jeder will nach oben im Sossusvlei.
Vlei – was so viel bedeutet wie „Ort, wo nichts ist“. Extrem schönes „nichts“, wie wir finden.

lahari –, die semiaride Karoo ist erreicht. Südlich des Kgalagadi Transfrontier Parks findet sich noch ein besonderes Stück Teer. Finanziert von der deutschen Autoindustrie darf hier, auf dieser öffentlichen Straße, die sich verkehrsberuhigt und pfeilgerade zwischen Askham und Upington bis zum Horizont erstreckt, richtig Stoff gegeben werden. Riesige gelbe Schilder warnen vor den automobilen Tieffliegern, die hier mit über 250 km/h vorbeidonnern – ein Tummelplatz für Erlkönige. Um das 120 km/h-Tempolimit legal zu ignorieren, bedarf es allerdings eines Permits. Südlich von Upington folgt dann wieder raue Schüttelpiste. Aber bisher noch immer ganz ohne Reifenpanne. Und als diese dann kommt, behandelt uns der Jeep mit Respekt, lässt uns nicht irgendwo in der Botanik mit dem Notrad hängen. Ich bin sicher, er hat uns aufgrund der gemeinsamen Erlebnisse als nette Reisegefährten zu schätzen gelernt. Beim Einfahren ins Winzkaff Carnarvon, nach endlosen Waschbrett-Kilometern, meldet



Kalte Füße?

Mitnichten!

Teambesprechung

sich der (sehr praktische) Reifenluftdruckmesser im Bord-Computer piepend zu Wort: Luftdruckverlust rechts hinten. Wir schaffen es bis zu einer Tankstelle, unglaublicherweise direkt gegenüber dem einzigen Reifen-Reparatur-Shop der „Stadt“. Natürlich ist der Laden am Sonntag geschlossen, aber nachdem wir den Besitzer auf seinem Handy erreicht haben, kommt er innerhalb von Minuten.

Das erste Mal, dass ich einen Typen in schneeweißen Schuhen, Socken und Hosen einen Reifen reparieren sehe, während er dabei makellos sauber bleibt. Wenn man sich das dick aufgetragene Wüsten-Make-up des Jeeps ansieht, ist das eine enorme Leistung.

SCHLAMMWICKEL FÜR DIE BESATZUNG

Im Grand spürt man noch immer die Gene seines Urahnen, des kriegserprobten Willys MB. Du kannst ihm jedes Hindernis in den Weg stellen, er meistert es. Und das in dekadentem Luxus: mit wunderbar abgenährten Ledersitzen, einem Lederlenkrad mit Echtholz-



einsätzen, die sich auch im Armaturenbrett wiederfinden, elektrischem Panoramadach, erstklassiger Audio-Video-Anlage und dem komfortabelsten und sportlichsten Fahrverhalten in seiner Klasse.

Nach einer Komplettwäsche wirkt der Jeep selbst vor dem Eingang des noblen Kapstädter One & Only-Hotels nicht mehr fehl am Platz. Dort haben sich seine Passagiere zu einer Wellness-Behandlung angemeldet. Selbstverständlich mit Schlammwickel. ■



Denn er weiß, was er tut: Dieter Losskarn hat unter anderem die Reise-Handbücher „Namibia“ und „Südafrika“ (je 24,99 Euro, erschienen bei DuMont) verfasst. Mehr Infos auf seiner Website: www.lossis.com

Reise Know-how

» OFFROAD

Südafrika und Namibia sind relativ sichere Offroad-Reiseziele. Für die in der Reportage empfohlenen Strecken, vor allem im Richtersveld, empfiehlt es sich allerdings, mit mindestens zwei SUV zu fahren, da die Routen weitab von der Zivilisation liegen.

» FAHRZEUGMiete

Kapstadt verfügt über zahlreiche Autovermietungen. Es ist empfehlenswert, bereits vor Reiseantritt von zu Hause aus eine Reservierung vorzunehmen. Achtung: Die meisten Autovermietner vermieten nur an Personen, die über 25 Jahre alt sind und einen internationalen Führerschein bei sich haben.

» INSIDER

Naankuse Lodge & Wildlife Sanctuary: zw. Windhoek Airport und City, www.naankuse.com. Stadtnahe Lodge, wo gerettete Tiere, wie Geparden, gestreichelt werden dürfen. Angelina Jolie und Brad Pitt übernachteten schon hier. Sie unterstützen Naankuses Ziel, gefährdete Tierarten im südlichen Afrika zu retten.

Naries Namakwa Retreat: Kleinzee Road, R 355, 27 km westlich von Springbok, www.naries.co.za. Die wie afrikanische Rundhütten gestylten, aussichtsreichen drei Mountain Suites sind die schönste Übernachtungsmöglichkeit im Namaqualand.

Cañon Lodge & Roadhouse: knapp 20 km vom Fish River Canyon entfernt, www.gondwana-collection.com. Geschickt in die felsige, rotbraune Landschaft integrierte Lodge mit Restaurant im historischen Farmhaus. Mit reichlich Automobilia dekoriert. Unbedingt den bereits legendären Amarula-Käsekuchen probieren.

Vogelstraußkluft Lodge: Zwischen Seeheim und Aus an der D 463, www.vogelstraußkluft.com. Ruhig und abseits gelegene Lodge mit privater Offroad-Zufahrt zum Fish River Canyon.



LEGENDE RUBICON

Text: Patrick Schittko | Fotos: Schittko, Racine, Hamilton

Patrick Schittko erfüllt sich einen lange gehegten Lebenstraum – er nimmt den legendären Rubicon Trail unter die Stollen seines eigenen Jeep.

Was für eine Aussicht:
Um diese unberührte
Natur genießen zu können,
braucht es einen Jeep mit
„Trail Rated“-Plakette –
und einen ausreichend
mutigen Fahrer hinter
dem Steuer.

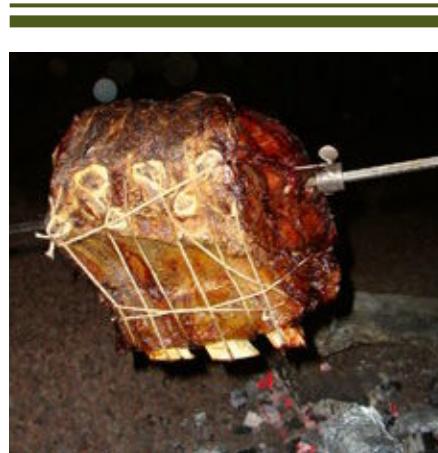


Wie haben die das nur hinbekommen?

... oder: Wie sah der Jeep danach aus?

Vermutlich sind die meisten Offroader auch Anhänger der 80er-Kultserie „Ein Colt für alle Fälle“ und waren wie ich enttäuscht, wenn Colt Seavers gerade mal nicht mit seinem GMC-Pick-up über die Hügel und Wiesen Hollywoods pflügte. Für mich war spätestens hier klar, dass auch ich das Abenteuer offroad angehen möchte – ja sogar muss. Auch wenn ein amerikanischer Geländewagen finanziell nicht leicht zu stemmen war, hörte die Träumerei, zumindest bei mir, nie auf. Und so träume ich seit jeher davon, mit MEINEM Jeep den weltbekannten Rubicon Trail am Lake Tahoe in Kalifornien unter die Stollen zu nehmen – Ein Traum der nach 18 Jahren Selbstständigkeit in Erfüllung geht.

Warum mit dem eigenen Fahrzeug? Weil es meinen Jeep nirgends zu mieten gibt. Es handelt sich um einen JK Unlimited mit 4,5-Zoll-AEV-Fahrwerk und einem 7,2er-HEMI-Motor, der fleißige 650 Pferdchen an den Getriebeausgang schickt. Nun ist es so, dass ich in der jüngsten Vergangenheit zu oft gehört und gelesen habe, ein Auto mit dieser Leistung sei in schwierigem Gelände nicht beherrsch-



**Ein echter amerikanischer
Snack gehört zum
Jeep-Lebensgefühl.**

bar. Oder das bekannte AEV-Fahrwerk sei zwar konkurrenzlos gut auf der Straße, tauge aber im Gelände nichts. Oder die montierten Cooper STT seien nur optisch MTs, hätten aber für echtes Gelände weder das passende Profil noch die Stabilität. Ich verbinde also die Erfüllung meines Traums mit einer Testfahrt. In Kalifornien soll genau dieses Auto auf der prominentesten Offroad-Strecke zeigen, was ein JK in dieser Ausbaustufe tatsächlich kann. Unfassbar, wie schwierig es ist, ein deutsches Fahrzeug temporär in die Staaten zu schaffen. Was ich mir so einfach vorgestellt hatte, wurde schon fast zu einem unlösbaren Problem – von wegen „Land der unbegrenzten Möglichkeiten“.

FREUDIGES WIEDERSEHEN

Ohne Unterstützung von Marcel Passarge und seiner Firma Hanseatisches Logistik Kontor GmbH in Bremerhaven hätte ich wohl kapituliert. Doch am 9. Juli war es so weit. Die Reise begann – zumindest für den Jeep. Werde ich meinen Wrangler JK wiedersehen?

Am 19. August kann ich mit meinem Sohn Ju-



lian unseren Jeep am Hafen in Port Hueneme bei Los Angeles abholen. Ein unbeschreibliches Gefühl, mit dem eigenen Auto und deutschen Kennzeichen auf amerikanischem Asphalt zu cruisen. Wir machen uns sofort auf nach Sacramento, wo wir am späten Abend den Rest unserer bunt zusammengewürfelten Offroader-Truppe treffen. Nach einer kurzen Einweisung in die Tücken des weltbekannten Trails geht es dann früh am Morgen des nächsten Tages endlich ins Gelände. Mit einem kleinen Konvoi von sieben Wranglern (allesamt ähnlich umgebaut, bis auf zwei extralange Brute Doublecabs, den Pick-up-Umbau, den AEV in den USA erfolgreich vertreibt).

Trail Rated: ORZ-Chef Patrick Schittko lebt seinen persönlichen „American Dream“ – mit dem eigenen Wrangler bezwingt er den Rubicon Trail.



AM ZIEL DER TRÄUME

Bereits zu Beginn lässt uns der Rubicon Trail spüren, wie sich die nächsten drei Tage für uns Greenhorns anfühlen werden. Ausweichmöglichkeiten? Fehlanzeige. Um die riesigen Steinplateaus zu überqueren, müssen oft bis zu 80 Zentimeter hohe Felsstufen überfahren werden. Die metallischen Geräusche vom Unterboden muss man einfach ausblenden. Wofür gibt es den Unterfahrschutz und die Rocker-Rails, wenn nicht genau für solche Situationen? „Trail Rated“. Das steht auf dem

Es ist unfassbar, wie
geschmeidig der Wrangler
über die Felsen klettert.

ihn auch. Es ist schier unfassbar, mit welcher Ruhe und Geschmeidigkeit der Wrangler die Felsen unter sich nimmt – auch wenn gelegentliches Aufsetzen mit dem Unterfahrschutz unvermeidlich ist. Aber grundsätzlich stellt dieses Extremgelände für keines unserer Fahrzeuge ein wirklich ernstes Problem dar. Der erste Tag vergeht extrem schnell. (An dieser Stelle besonderen Dank an Molly, die unser Team an allen drei Tagen mit dem besten Essen versorgte.) Bei Julian und mir macht sich bei Anbruch der Dunkelheit der Jetlag



kleinen Metallschild an der Seite eines jeden Jeep Wrangler Rubicon und bezeugt, dass der Jeep vor Produktionsbeginn im serienmäßigen Zustand genau diesen Weg bereits bezwungen haben muss. Wie haben die das nur geschafft und wo kann man sich als Testfahrer bewerben? Ich bin von der Härte der Strecke überrascht – habe schlichtweg nicht damit gerechnet, dass das Gelände technisch derart schwierig ist. Wir wollen unseren Wrangler möglichst unversehrt lassen und bewegen ihn daher langsam und mit aller erdenklichen Vorsicht über die kalifornischen Felsen.

Am Nachmittag wird es dann am Little Sluice noch kerniger. Der Big Sluice ist ein von großen Felsen übersäter, steiler Pfad gen Himmel. Eine der wenigen Stellen auf dem gesamten Trail, die man über einen entschärften Seitenweg umfahren kann. Diese Blöße aber wollen wir uns nicht geben. Wir sind hier, um den Rubicon Trail zu fahren, also fahren wir



Bestes Essen: Ob spätabends oder frühmorgens, die Verpflegung auf dem Rubicon Trail war ausgezeichnet – das hält die Jeep-Truppe bei bester Laune.

bemerkbar. So können wir – bereits in die Schlafsäcke eingemummelt – unserem Team beim Fachsimpeln zuhören.

MITTENDRIN IM NICHTS

Bei Sonnenaufgang packt uns gleich wieder die Offroad-Romantik unseres Camping-Platzes. Der Buck Island Lake, ein wunderschöner, weitestgehend unberührter Gebirgssee in North Shore, liegt vor uns. Das Wasser ist nicht allzu kalt – das heißt Morgentoilette à la Rubicon. Nach einem fürstlichen Frühstück

Langsam und vorsichtig:
Auf dem trockenen, meist
felsigen Untergrund des
Rubicon Trail sind griffige
und gleichzeitig robuste
All-Terrain-Reifen ein-
deutig die beste Wahl.





schwingen wir uns wieder in die Jeeps. Die steile Felsauffahrt vom Buck Island Lake zurück auf die eigentliche Route hat es in sich. Auf der rauen Steinoberfläche zeigen unsere – auf 0,8 bar abgelassenen – Cooper STT einen ungeheuer starken Grip. Steigungen von bis zu 50 Prozent bringen die Fahrzeuge fast an ihr Limit. Piano, piano ist das Motto. Zu viel Gas, und die Kiste steigt gen Himmel.

Wieder auf dem Track, geht's wie am Vortag weiter durchs kalifornische Outback, vorbei an Wäldern und Felsen, durch den Big Sluice zu den Rubicon Springs. Was uns sehr beeindruckt, ist die Sauberkeit der Amerikaner. Keine Zigarettenstummel, kein Kaugummipapier, nichts – trotz jährlich vieler Tausend Offroad-Touristen. Auch werden wir von unangenehmen Gerüchen und vom Anblick der Ergebnisse menschlicher Notdurften verschont.

Mittags klappen die Jungs von AEV dann ein Zelt vom Dach des Brute, worunter Molly sonnengeschützt ein kleines Buffet für die individuelle Sandwichzubereitung auftischt. Anschließend setzen wir unsere Tour fort und

kommen vor Einbruch der Dunkelheit an den Rubicon Springs an, wo wir unser improvisiertes Camp für die zweite und letzte Nacht im Trail aufschlagen.

Beängstigt stellen wir beim Blick in den Himmel fest, dass sich dieser gelb verfärbt. Wie schlimm es werden kann, realisieren wir erst, als das Wort „Tornado“ die Runde macht. Angesichts der Tatsache, dass auf der kompletten Strecke im Trail kein Mobiltelefon Empfang hat, ein nicht gerade beruhigendes Gefühl. Der bald einsetzende Niederschlag von Aschestaub lässt uns jedoch vermuten, dass es sich um einen Großflächenbrand und nicht um einen Tornado handelt. Doch wie weit ist der Brandherd entfernt? Sind wir womöglich in Gefahr? Entwarnung kommt über das Satellitentelefon von Chris, dem Verkaufsleiter von AEV: Der Waldbrand ist etwa 150 Meilen entfernt. Wir hätten wohl gar nichts davon mitbekommen, wenn der Wind nicht ungünstig gestanden hätte.

Molly serviert der erleichterten Gruppe Burritos mit frischem Salat, bei nicht allzu starkem

amerikanischem Light-Bier lassen wir den Abend stilecht ausklingen.

CADILLAC HILL SHOWDOWN

Der kommende Tag beginnt für uns mit einer Dusche unter einem der zahllosen kleinen Wasserfälle, welche die Rubicon Springs zu bieten haben. Anschließend starten wir in die letzten, teilweise aus Extremgelände bestehenden Kilometer zum Cadillac Hill, der seinen Namen in den 30er-Jahren erhalten hat, als einer unserer „Vorfahren“ seinen nicht mehr aus eigener Kraft fahrenden Cadillac kurzerhand den Hang hinunterstürzen ließ. Das alte Wrack soll angeblich immer noch am Grunde des Tales liegen. Bestätigen können wir das zum Glück nicht. Denn alle sieben Wrangler kamen ohne Blessuren, Abstürze und auch ohne Hilfe durch den Trail – unser Abenteuer ist somit perfekt. Nach zwei Stunden erreichen wir die Asphaltstraße und damit die Zivilisation. Auf dem nächsten Parkplatz bereiten wir jetzt unsere Offroader für die Highways vor: Wir pumpen die Reifen auf



Traumhafte Kulisse: Der Rubicon Trail ist nicht nur fahrerisch herausfordernd, er führt dazu durch wunderschöne Landschaften. In dieser Idylle sollte jeder Jeep-Fan einmal gepicknickt haben ...



Das ist der Rubicon Trail



➤ Fahren auf dem Rubicon Trail, wie geht's?

Der Rubicon Trail ist eine offizielle Mautstraße, die jedoch keinerlei Wartungs- und Instandhaltungsarbeiten unterliegt. Die Mautgebühr beträgt stattliche 15 Dollar, unabhängig von der Nutzungsdauer. Einzige Auflage: „Keep your car on the tracks“ – bitte auf den Trassen bleiben! Für einen Trip über den 46 Kilometer langen Trail sollte man sich mindestens zwei Tage Zeit nehmen.

➤ Verschiffung des eigenen Geländewagens

Nach wochenlanger Recherche war keine der großen Speditionen bereit, unseren Jeep nach Los Angeles zu verschiffen. Erst das Hanseatische Logistik Kontor in Bremerhaven konnte unseren Wunsch erfüllen. Marcel Passarge kümmert sich professionell um alle Belange – hier beginnt der Urlaub. OFF ROAD-Tipp: absolut empfehlenswert. Kontakt: Hanseatisches Logistik Kontor GmbH, Marcel Passarge, www.halok.de, passarge@halok.de, Tel.: +49/471/8062098-0

➤ Versicherung für deutsche Fahrzeuge in den Staaten

Versicherungsagentur vor Ort: RTIB Inc. Insurance, Lake Tahoe, Kathleen (Kathy) Lauritsen, kathy@rtibtahoe.com, Tel.: 001/530/5418511

Normaldruck auf. David Hamilton, Journalist eines amerikanischen Offroad-Magazins, hat hierfür einen leistungsstarken Kompressor dabei. Mehr ist tatsächlich nicht nötig. Keiner unserer umgebauten US-Offroader hat einen Defekt.

MEIN GANZ PERSÖNLICHES FAZIT

Ich kann nun mit absoluter Sicherheit behaupten, dass das AEV-Fahrwerk eindeutig zu den sinnvollen Umrüstungen an meinem Jeep Wrangler JK gehört. Auf der Straße sind die Qualitäten hinlänglich bekannt. Aber auch im Offroad-Einsatz kann die Kombination von perfekt aufeinander abgestimmten Stoßdämpfern und Federn punkten. Auch bei den Reifen war unsere Auswahl absolut top. Cooper baut in der angegebenen Größe den Reifen mit dem größten Durchmesser, der einzige Pneu in unserer Gruppe, der mit Felgenschutzlippe versehen war. Beide Eigenschaften haben sich sehr positiv bemerkbar gemacht.

Im Anschluss haben wir noch zwei Wochen Urlaub in den USA verbracht und sind über 3000 weitere Kilometer ohne Probleme gefahren, was mich außerdem in meiner Meinung bestärkt, dass sich auch ein nachgerüsterter Hemi-Motor im Jeep JK gut eignet. Er macht nicht nur auf der Straße riesigen Spaß. Er braucht auch nicht deutlich mehr Sprit als der serienmäßige Sechszylinder und der restliche Jeep ist bereits serienmäßig derart robust gebaut, dass man bei überlegter Fahrweise keine Defekte zu befürchten hat.

Ich bin unbeschreiblich glücklich, dass sich mir die Möglichkeit bot, meinen Lebenstraum zu verwirklichen, und ich diese Gelegenheit ergriff. Nun habe ich Blut geleckt und plane vor der Rückverschiffung meines Jeep nach Europa noch weitere Ausflüge ... ■



Entspannte Truppe: In Amerika gehört gemeinschaftliches Offroaden zum guten Ton. Vater und Sohn Schittko konnten das inmitten ihrer gastfreundlichen US-Connection am eigenen Leib erfahren.

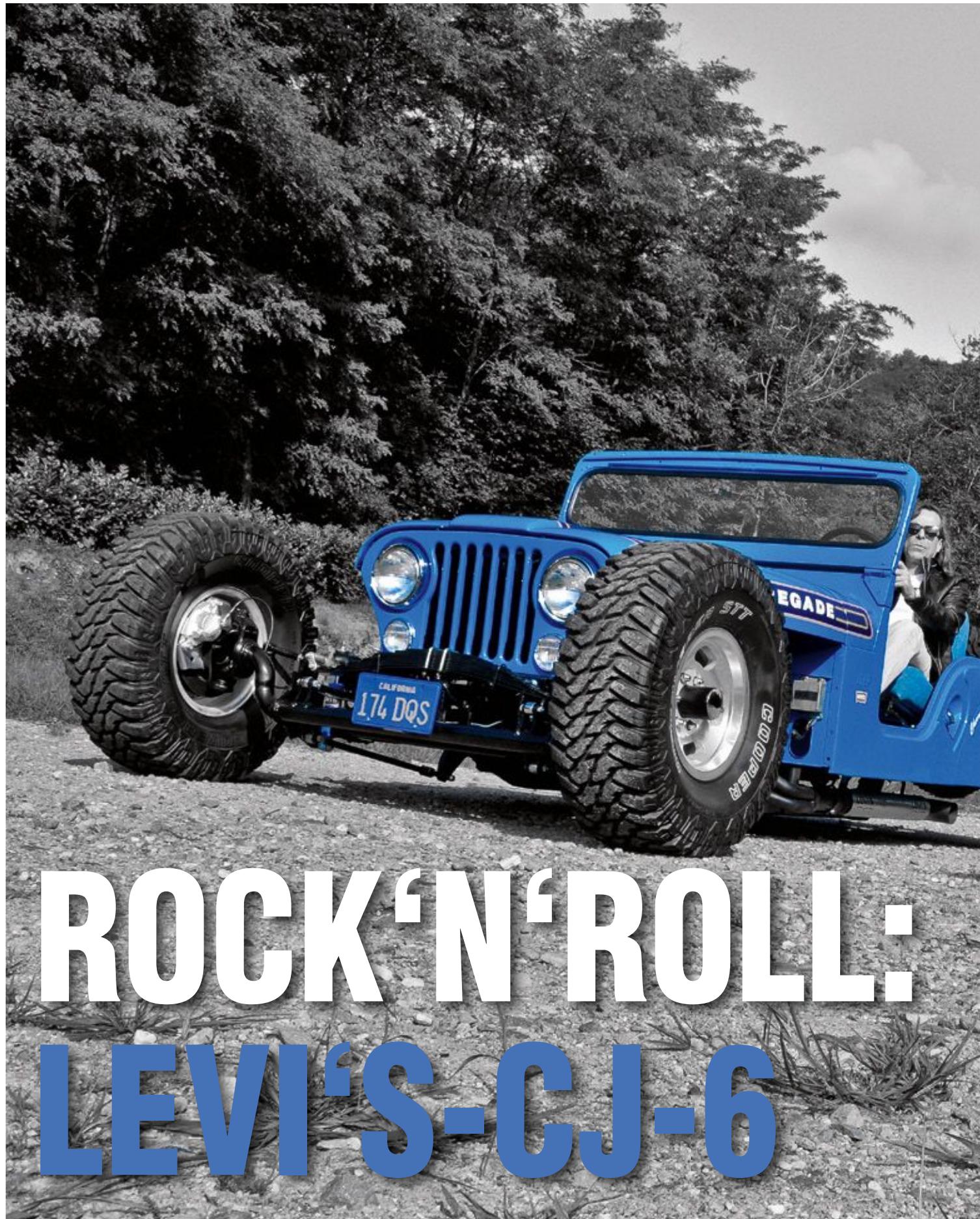




Rubicon Trail: I did it!

Jeep-Copilot Julian Schittko (9)

„Genau das Richtige für mich. Mit Papa und der ganzen coolen Truppe auf dem legendären Rubicon Trail. Es war ein Hammer-Erlebnis, von dem ich meinen Freunden in der Schule erzählen kann. Das ist auf jeden Fall das Beste, was ich bisher erlebt habe. Hoffentlich kommen wir bald wieder in die USA.“



ROCK 'N' ROLL: LEVI'S-CJ-6



Text: Björn Schulz | **Fotos:** Paolo Baraldi

Wenn du denkst, du hast schon alle Jeep-Umbauten gesehen, hast du noch nicht die Jungs vom Jeepers Club Milano kennengelernt. Assolute pazzo.

Technische Daten



➔ LEVI'S Jeep

Motor:	AMC-V8-Benziner
Hubraum:	5.886 ccm
Leistung:	114 kW/162 PS/2.500 U/min
Drehmoment:	350 Nm/2.250 U/min
Getriebe:	Viergang-Schaltgetriebe
Länge/Breite/Höhe:	4.330/2.200/1.460 mm
Radstand:	3.180 mm
Reifen:	35/12,5 R15

Die stolzen Erbauer des Hot Rod-Levi's-Jeep: Roberto di Lanzarotta (Mitte) und die Jungs von der Officina America präsentieren sich vor ihrem Kunstwerk.



Elf Monate Bauzeit, unzählige Einzelanfertigungen ...

... das Ergebnis ist italienische Kunst.



Die 50er treffen auf die 70er:
Ein Hot Rod der besonderen Art.

Eine einmalige Vorderachse:
Eigenkonstrukt mit Zentralblattfeder.

Die passen doch niemals:
Doch – es sind 35er-Räder.





Alle Jahre wieder lässt sich der Jeepers Club Milano etwas ganz Besonderes für seine Treffen einfallen. Aus einer kleinen Kooperation mit dem weltbekannten Jeans-Hersteller Levi Strauss & Co anno 1975 erschufen Jeep-Fanatiker ein blaues Hot-Rod-Kunstobjekt der etwas anderen Art. Tief und brutal schaut das Ergebnis aus. Nur noch die Karosserie gibt Aufschlüsse auf seine Wurzeln. In aufwendiger Handarbeit stellten Roberto di Lanzarotta und sein Team in aufwendiger Handarbeit die Mailänder-Levi's-Interpretation her. Der originale CJ-6-Rahmen wurde hinten gehoppt und mehrfach quer verstärkt, um die Anhebung der Hinterachse auf nahezu Sitzhöhen-Niveau zu ermöglichen. Die Karosserie-Spezialisten schufen Platz für den 5,9-Liter-V8, der einem Wagoneer entstammt, und verlängerten den Rahmen des CJ-6. Als letztes Puzzlestück suchte di Lanzarotta ein passendes Getriebe, das die Power des V8 an die groben Gummis weitergibt. Eine Herkulesaufgabe.

INTERESSANTE MISCHUNG

Die Erbauer entschieden sich für ein Viergang-Schaltgetriebe aus einem 1980er-Cherokee. Dessen Höhe und die Möglichkeit, es für den geplanten Heckantrieb anzupassen, qualifizierte den puristischen Schalter für den besonderen Dienst im modifizierten CJ-6. Jeep bleibt eben Jeep – nur einfach mal anders. Die Kraft wird so auf eine verbreiterte und verstärkte Tahoe-Hinterachse verteilt. In akribischer Einzelanfertigung hergestellte, fast unsichtbare Hydraulikdämpfer sorgen für ein überraschend angenehmes Fahrgefühl. Der Umbau auf innenbelüftete Scheibenbremsen ist Garant für die nötige Sicherheit auf der Viertelmeile. Äußerst stabil und extrem anspruchsvoll geht es auch am vorderen Ende des Jeep weiter.

KRASSE VORDERACHSE

Mit der Anpassung einer längeren CJ-7-Motorhaube haben die Erschaffer des blauen Hot-Rods die Verlängerung der Karosserie relativ einfach umgesetzt. Die Konstruktion der tiefen Vorderachse mit einer vernünftigen



Lenkung zu paaren, gestaltete sich da schon weitaus schwieriger. Basis, um die originalen Lochkreise zu erhalten, bildet eine Dana44-Achse aus einem 1978er-Wagoneer. Eine oben liegende Konstruktion ersetzt später Wellen und Zentralrohr, da das Differenzial im Hot-Rod überflüssig ist. Aus Platzgründen entschied sich das Team, eine Einzelquerblattfederung aus einem Nachrüst-Kit für einen Ford Modell A von 1934 einzupassen. Das muss man sich mal auf der Zunge zergehen lassen. Alles wurde hochdimensioniert verstärkt und an das neue System angepasst. Da versteht es sich von selbst, dass die vorderen Dämpfer natürlich auch Einzelanfertigungen sind.

REPLIKA-LOOK

Auch wenn Karosserie und Interieur nur mit Farbe und Jeans-Stoff an den originalen Levi's-Renegade erinnern, stellt sich auf den abgenährten Sitzen sofort ein nostalgisches

Nette Einblicke –

da steckt Power hinter.



Ein Hauch Originalität:
Cockpit und Sitze sind wie beim 75er-Levi's-Renegade.

Handwerkskunst bis ins Detail:
Hier wurde tolle Arbeit geleistet.

Feeling ein. Die wilden 70er treffen auf 50er-Jahre-Hot-Rod-Fahrgefühl, gepaart mit der Ingenieurskunst eines Mad Max. Der Blick durch die verkleinerte Windschutzscheibe und die unglaublich tiefe Straßenlage erzeugen, sobald man den Motor anlässt, ein starkes Verlangen, auf der Stelle irgendwo ein Viertelmeilen-Rennen zu fahren. Der 5,9-Liter-V8 bollert sofort und ohne Lärmschutz durch den Motorraum los und meißelt Grinsen ins Gesicht. Ein Wahnsinns-Sound. Und weil die Jungs ja sonst nichts zu tun hatten, bauten sie auch den Motor komplett neu und rennsporttauglich auf. Zwei neue, handgeschweiß-

Wer kan sich bei diesem Anblick schon auf die Frau konzentrieren? Flach, laut ist der Hot Rod und mit unglaublich viel Power gesegnet. Und er erreicht sein Ziel: Er fällt auf.





te 4-in-1-Krümmer geleiten in den begrenzten Platzverhältnissen die kurzen Auspuff-Töpfe elegant zur Seite. Hier kann man nicht einfach nur von Vortrieb sprechen, man hat vielmehr das Gefühl, der wurde in diesem Hot Rod erfunden. Der Custom-Umbau ballert einfach los, aus allen Lagen und Gängen. Die effektive und ausgeklügelte Federung, gepaart mit den Custom-Dämpfern, arbeitet erheblich angenehmer, als es von außen aussieht. Entsteht zu Beginn der Fahrt noch der Eindruck, die 35er-MT-Reifen seien größer als man selbst, und zweifelt, ob das Ganze funktioniert, kann sich der Pilot zusehends entspannen und dieses gut konzipierte Wunderwerk voll genießen. Die Lenkung arbeitet trotz der gewaltigen Kräfte ruhig und präzise. Die Reifen täuschen. Der Hot-Rod vermittelt das trügerische Gefühl, in einem italienischen Supersportwagen zu sitzen und nicht in einem Jeep. Es geht um die Kurven, dass einem Hören und Sehen vergehen. Wer einmal in diesem CJ-6 sitzt, will

ihn nicht mehr verlassen. Alles in allem: ein unbeschreibliches Fahrerlebnis.

MADE IN ITALY

Unglaublich gute Handarbeit, die zu einem absoluten Traum-Custom-Jeep geführt hat. Roberto di Lanzerotta hat die Grenzen des Machbaren ausgelotet. Allerdings haben die Umbauten der Jungs vom Jeepers Club Milano schon Tradition. Fast jedes Jahr fahren sie mit

einem automobilen Schatz vor und huldigen so ihrer Lieblingsmarke. Das Spektrum reicht von der aufwendigen Einzelanfertigung bis zur Unterstützung großer Filminszenierung der gesamten Modellpalette. Der Phantasie und der Begeisterung sind hier in Mailand keine Grenzen gesetzt. Und so dürfen wir uns sicherlich auch in den nächsten 75 Jahren auf spannende Jeep-Modifikationen made in Italy freuen. ■



Der Mann hinter der Kamera: Paolo Baraldi

Längst schon nicht mehr nur in Italien ein begehrter Offroad-Fotograf, kennen ihn viele auch von internationalen Rennveranstaltungen wie Breslau, King of the Hammers oder Baja Deutschland. In Italien arbeitet er schon lange im Printbereich, auch als gefragter Journalist, und hat sogar sein eigenes Online-Offroad-Magazin. Ein echter Tausendsassa mit Benzin im Blut, geschultem Auge und ausgeprägtem Sinn für Ästhetik.

www.offroadlifestyle.com



Gerettet und liebevoll restauriert: Der 5,9-Liter-V8 aus dem Wagoneer.



Schöner Rücken:
Die Reifen verdeutlichen die Größenverhältnisse.





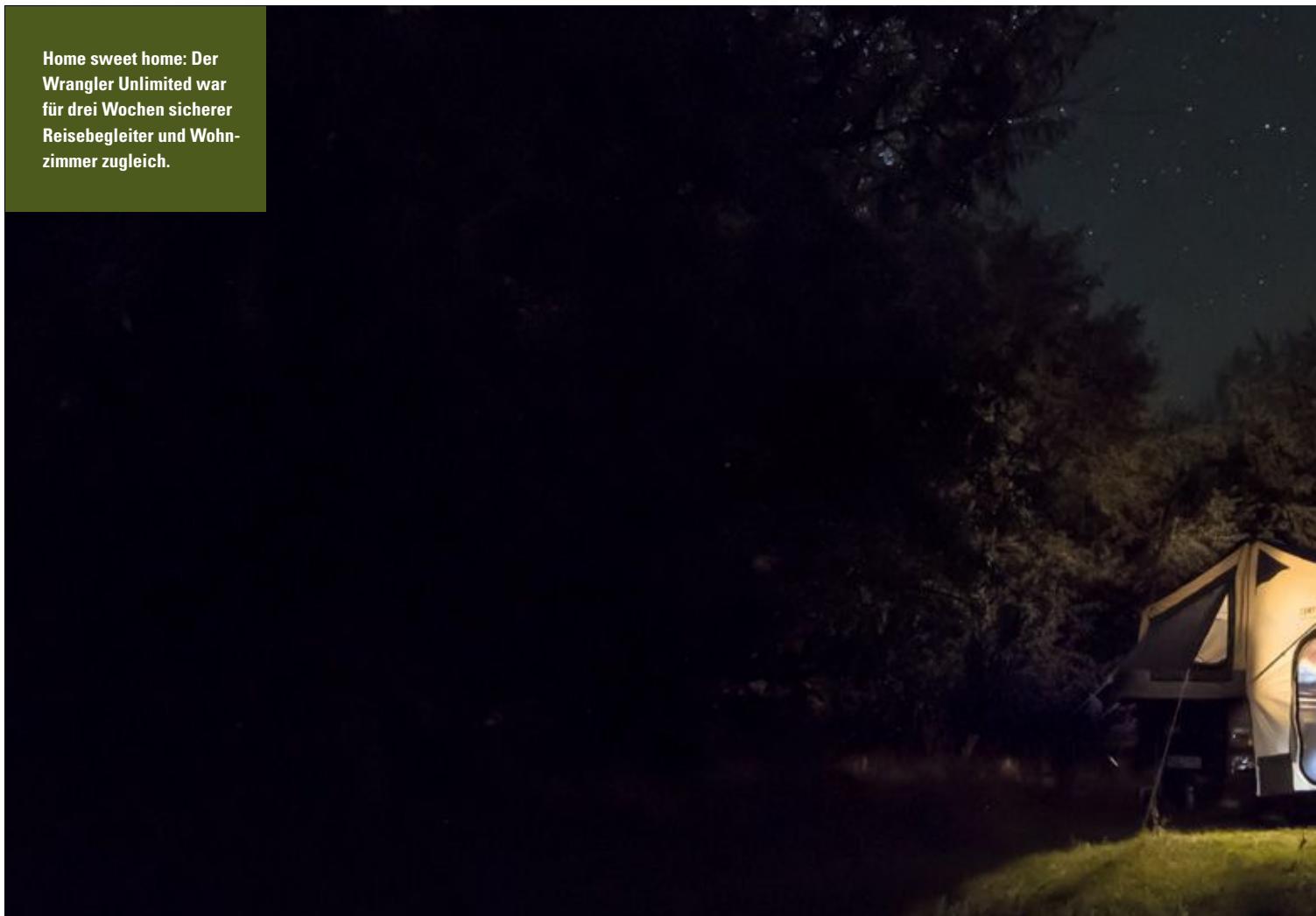
OFF ROAD TO ISTANBUL



Text | Fotos: Jonas Hermann

Jonas Hermann gehört zur jüngeren Generation der Jeep-Besitzer. Seinen Freunden und ihm ist der Wrangler Unlimited das Tor zum Abenteuer: Reisen.

Home sweet home: Der Wrangler Unlimited war für drei Wochen sicherer Reisebegleiter und Wohnzimmer zugleich.



Hej! Wir sind Jonas, Robin, Lucas und Peter und kennen uns noch aus der Schulzeit. Wir sind schon viel gereist – meist mit dem Rucksack. Wir reisen, um Länder und Menschen kennenzulernen und nicht nur, um Sehenswürdigkeiten zu sehen.

Zum Beispiel bei unserem Off Road-Trip quer durch Osteuropa. Unser Gefährt: Der Jeep Wrangler Unlimited. Unser Ziel: Istanbul. Ein großes Abenteuer vierer Freunde, in dem Freiheit und Ungewissheit nah beieinander lagen. Wir nehmen Dich jetzt mit auf unsere große Reise. Erzählen Dir Geschichten unseres Abenteuers und teilen besondere Momente auf unserem Weg nach Istanbul. An der kroatischen Landesgrenze konnte von Gastfreundlichkeit keine Rede sein, eher von Korruption und Betrug. In der Türkei hingegen trafen wir in einem Nationalpark auf ungeahnt freundliche Beamte, die nicht nur uns, sondern sogar unser Abendessen eskortierten. Und dann... Ankunft in Istanbul - das große Ziel.

Reisen ist viel mehr als die Summe von Orten, die man besucht. Es geht beim Reisen

nicht einmal um Orte, nicht um Sehenswürdigkeiten oder um wärmeres Klima. Reisen, wie wir es erleben, blendet das Rauschen des modernen Lebens aus: Einfach mal in den Sternenhimmel schauen und die Milchstraße sehen. Einfach mal den Vögeln zuhören oder frischen Tau riechen. Fernab von Lautsprecherdurchsagen, Fluglärm und Smartphone-Jingles klingt die natürliche Umgebung des Menschen ganz anders: Ruhig. Das Erstaunliche? Man hört sich plötzlich selbst und man ist frei: Wohin soll es heute gehen? Wir werden sehen.

Dazu brauchen wir ein verlässliches Gefährt. Eines, das die entlegensten Punkte der Landkarte erreichbar macht: einen Jeep Wrangler Unlimited mit einem Offroad-Zelt-Anhänger, den wir fünf Wochen lang unsere Heimat nennen. Fünf Wochen lang spendet er uns ein Dach über dem Kopf, ein windsicheres Plätzchen, eine geräumige Ladefläche und einen gemütlichen Schlafplatz.

Das ist die Geschichte unserer Reise nach Istanbul. Aber eigentlich spielt das Ziel keine Rolle. Es ist eine Geschichte über das Reisen,



Erhobenen Hauptes:

Lecker Kopfschmuck

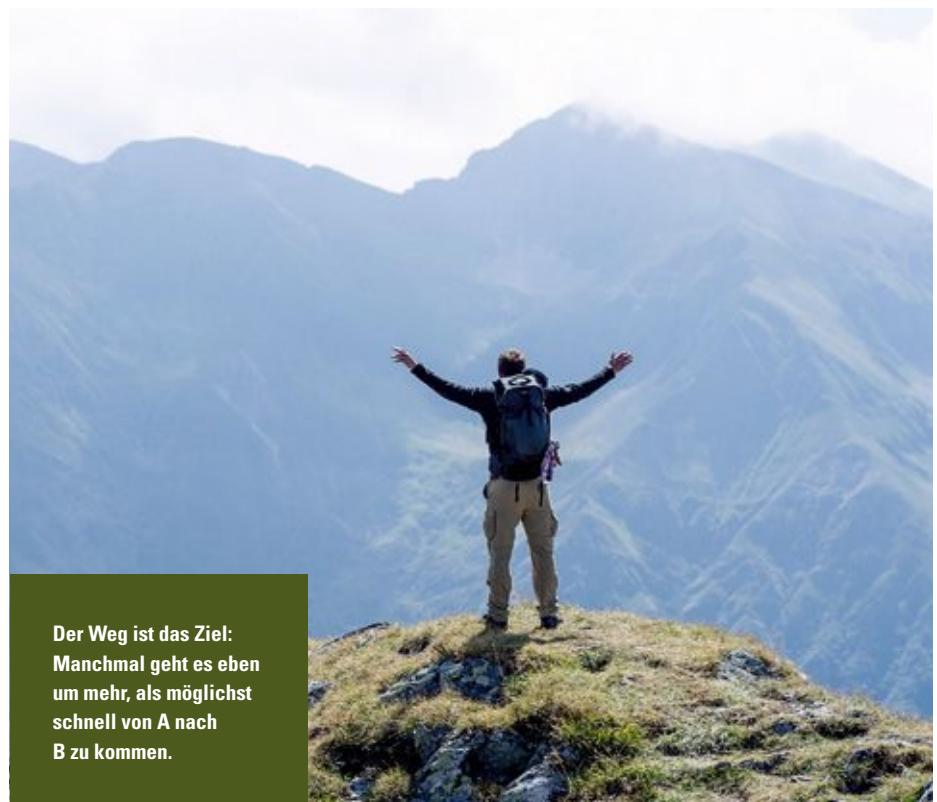


über jung und ungestüm sein. Die Aufforderung: Geh! Pack deine Sachen und verreise. Suche die Ferne und finde die Heimat. Nichts ist so wertvoll wie die Erfahrungen, die du sammeln wirst – auch, wenn sie manchmal schmerhaft sind.

ABENTEUER GRENZKONTROLLE

Wir fahren durch Bosnien Herzegowina, wollen nach Kroatien – und kommen nicht nur an eine Landesgrenze, sondern auch an unsere persönlichen Grenzen. Eine Geschichte über Lug und Betrug.

Es ist früher Nachmittag an der bosnisch-kroatischen Grenze. Die Sonne brennt und wir stehen in einer Schlange mit vermutlich TÜV unzulässigen Fahrzeugen. Am ersten Grenzposten lugt eine etwas korpulente, blasse Frau aus einem Fensterspalt. Mit starrem Blick gen Bildschirm wispert sie mit kraftlos ausgestrecktem Arm: „Passports and vehicle documents please... Please park your car we need to check – custom control.“ Nichts Neues für uns. Alles halb so wild, dachten wir. Weit gefehlt ...



Der Weg ist das Ziel:
Manchmal geht es eben
um mehr, als möglichst
schnell von A nach
B zu kommen.

Der Wrangler Unlimited hat alles überstanden, sogar ...

... die kroatische Grenzkontrolle.



Schnell sind wir von etwa zehn Uniformträgern umgeben. Einer kommt auf uns zu und bittet uns auszusteigen. Er fragt, ob wir Rauschgifte oder Waffen geladen hätten – eine Frage, welche wir guten Gewissens verneinen können. Dachten wir.

Mit mahnender Stimme erklärt der Beamte: „Do you see those lights there in front the little cabin where you showed your passports? This machine showed a red light, meaning that it scanned drugs in your car.“

In jenem Moment, in dem der Kerl behauptete, unser Wagen sei durchleuchtet worden, dämmert uns, welches Spiel hier gespielt wird. Es folgt eine akribische Zerlegung unseres gesamten Jeep, die Prozedur dauerte mehrere Stunden und am Ende stand eine Liste von Straftaten: Spionage wegen Besitz von Kamera-Ausrüstung und Drohne. Waffen einfuhr wegen Besitz von Koch- und Taschenmesser. Waffeneinfuhr wegen Besitz von zwei Pepperspraydosen. Geplanter Banküberfall wegen Besitz von Tiermasken. Man droht uns mit Haftstrafe, legt uns verschiedene kroatische Paragraphen vor, spricht ein wenig über

**Ohne unseren Jeep wären
viele atemberaubende Orte
unerreichbar geblieben.**

Strafmilderung, droht uns zwischendurch immer mal wieder mit Zehntausenderbeträgen. Wir wussten, dass wir der puren Willkür ausgesetzt waren und uns letzten Endes dieser auch beugen mussten. Eine knappe Stunde vergeht, bis schließlich die Grenzbeamten aus dem Häuschen zurück kommen und die „Delikte“ verkünden. Besonders das Pfefferspray hat es ihnen angetan, wir müssen für jedes mitgebrachte Döschen satte 150 Euro Geldstrafe zahlen – und unsere Küchenmesser sogar abgeben. Lucas holt mit knirschen den Zähnen das Geld aus dem scheinbar

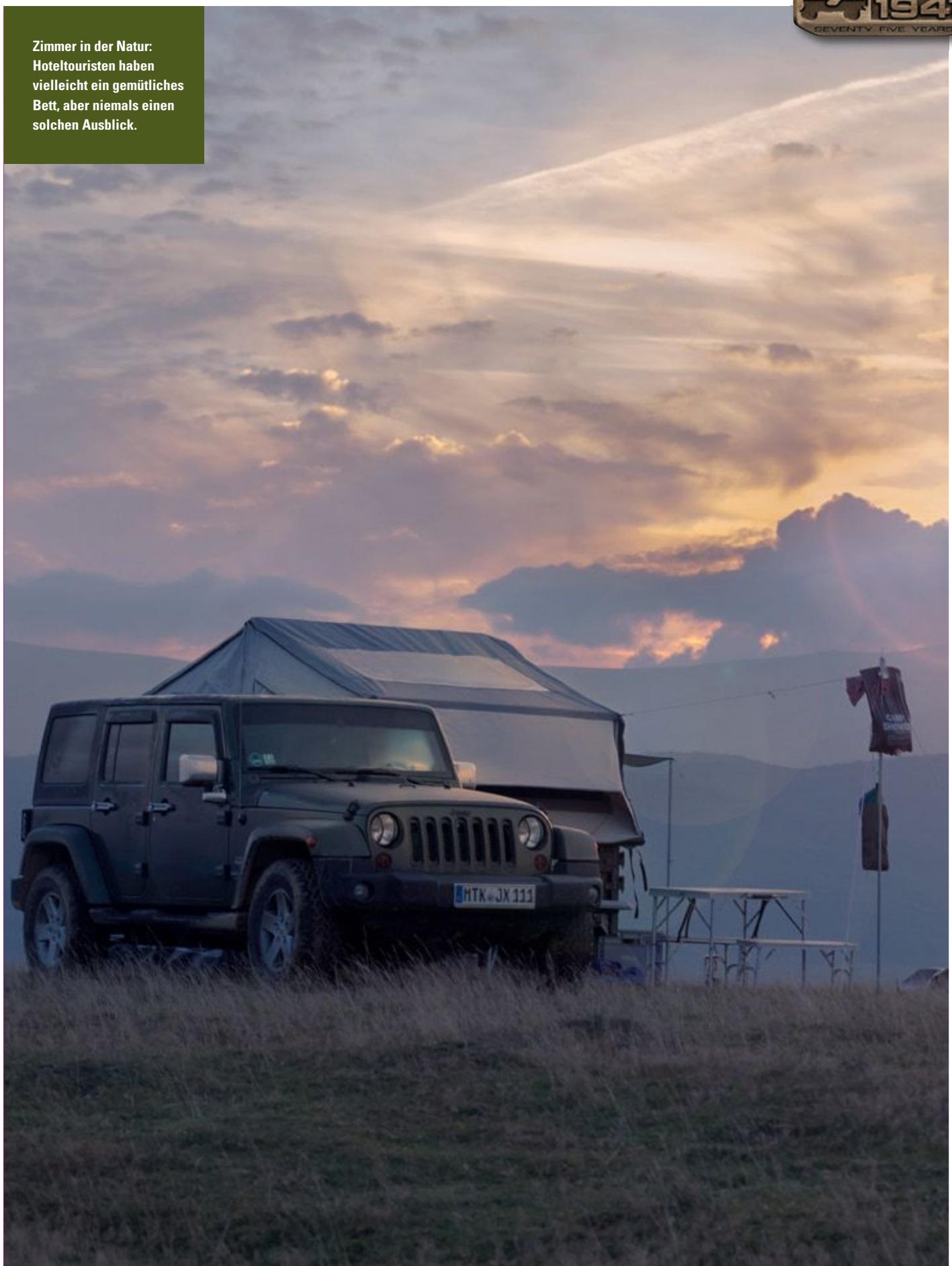
extra dafür am Grenzhäuschen montierten Geldautomaten.

TÜRKISCHE GASTFREUNDSCHAFT

Das Gegenteil fanden wir in der Türkei nahe der antiken Stadt Ephesos. Wieder einmal stellten wir uns die Frage: „Wo sollen wir heute übernachten?“ Wie immer klappen wir die Landkarte aus, suchen nach dem am nächsten liegenden grünen, scheinbar unberührten Fleck.

Die Straße dorthin windet sich um einen Berg und verschwindet in einem wundervollen, fast schon verwunschenen anmutendem Pinienwald, süßlicher Pinienduft strömt um den Jeep und durch die stets geöffneten Fenster. Rechts von uns geht ein kleiner Pfad ab, weiter in den verwunschenen Wald hinein. Wir folgen ihm. Ohne unseren Jeep im Gelände-modus wäre er unpassierbar. Das Schild am Anfang der Straße – rotes Dreieck mit Aufschrift und zwei gekreuzten roten Balken – können wir nicht lesen. Und was wir nicht lesen können, kann für uns nicht gelten. Wir holpern die Straße weiter bis zu einer idealen

Zimmer in der Natur:
Hoteltouristen haben
vielleicht ein gemütliches
Bett, aber niemals einen
solchen Ausblick.



Stelle, die so schön ist, dass wir gleich unser gesamtes Kamera-Equipment aufbauen. Umgeben vom wunderschönen Wald genießen wir mal wieder den Blick in die sternenhellen Nacht und lauschen den Vögeln. Peter kocht Spaghetti in Schinken-Käse-Sahne-Soße. Plötzlich durchleuchtet ein gelbes Licht den Wald. Wir verstecken uns hinter Bäumen; ziemlich sinnlos, denn wie unauffällig ist so ein Jeep mit Zeltanhänger und Kochstelle im sonst unberührten Wald? Und noch sinnloser, weil unsere Kopflampen weiter leuchten und die Spaghetti auf dem Feuer brodeln... Wer kann das sein? Werden wir jetzt ausgeraubt? Ein Mafiaboss? Ein riesiges Fahrzeug mit Scheinwerfern nähert sich – und wir erkennen die Außenfarbe: Rot. Die Feuerwehr! Männer steigen aus, große Strahler enttarnen uns augenblicklich und laute Rufe machen deutlich: Die Jungs sind nicht zum Spaghetti-Essen hier. Einer der Männer klärt mit tiefer Stimme und gebrochenem Englisch auf: „This is firefighter-security area in national forest. Please not park here. Go now.“ Wir spielen die Fremden-Unwissenheits-Karte aber die Feuerwehr bleibt bestimmt – aber kooperativ: „Please pack stuff and go next camping place. We show you where you can park.“ Das ist alles? Keine Strafe? Sie warten auf uns und helfen uns den Weg zu finden? Nach einer halben Stunde ist der Jeep abfahrbereit. Aber was tun mit der kochenden Schinken-Käse-Sahne Soße? Wegschütten? Viel zu schade. Die Soße muss aus dem Wald, aber nicht im Auto, dort würde sie überschwappen. Also fährt die riesige Feuerwehrmaschine voran, Lucas geht mit der Soße hinterher und als Schlusslicht kommt der Jeep samt Anhänger. Dieser Moment geht in die Geschichtsbücher ein: Noch nie wurde eine Schinken-Käse-Sahne-Soße so sicher aus einem türkischen Wald entfernt.

Wir haben fast drei Wochen an den abgelegenen Orten Südosteupas verbracht. Nun erwartet uns der Höhepunkt unseres Abenteuers: Ein Besuch in der pulsierenden Metropole Istanbul.

Ein Ziel zu erreichen erfüllt uns mit Stolz. Anzukommen erfüllt uns mit Glück. Das ehemalige Konstantinopel empfängt uns mit einer spannenden Mischung aus moderner Großstadt und traditionellem Kulturgut. Die Einfahrt in die Stadt der tausend Moscheen erweist sich als Nervenkitzel, da der Grundsatz „Möge der Stärkere gewinnen“ zu lauten scheint. Nach kurzer Übungszeit stellt sich allerdings schnell heraus, dass wir mit unserem Jeep nicht die schlechtesten Karten haben.

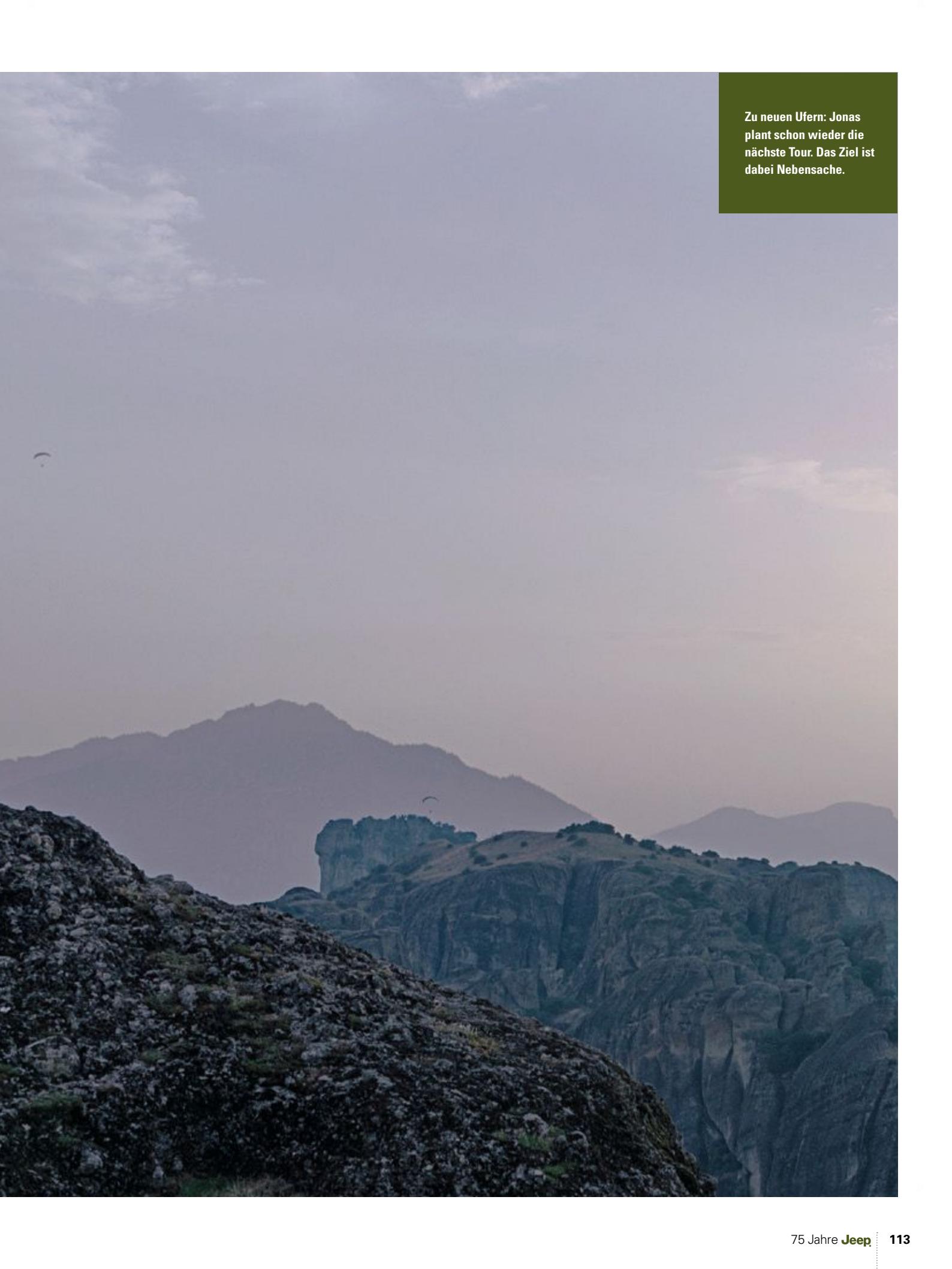
NEUE ABENTEUER

Die Ankunft in Istanbul bedeutet für uns gleichzeitig die Rückkehr in die zivilisierte Welt, das Erreichen unseres Ziels, und das Ende unserer Reise. Ab hier werden wir umkehren und die Heimfahrt antreten. Nach knapp dreitausend Kilometern durch Österreich, Ungarn, Rumänien und Bulgarien haben wir unser Ziel erreicht.

Aber ist das Erreichen eines Ziel wirklich das Ende der Reise? Wir haben während dieser Zeit vieles gelehrt, das uns für immer prägt. Der Moment zählt – zuhören und sich umschauen. Neue Menschen treffen und Kulturen kennenlernen, Ausbrechen aus der Gewohnheit, um sich selbst zu finden. Das macht das Leben aus.

Die Ankunft in Istanbul ist der Beginn des nächsten Abenteuers: Wir haben schon eine konkrete Tour in Aussicht – diesmal geht es nach Nordwesten. Interessante Ziele gibt es überall. Man braucht zum Reisen nicht viel mehr als gute Freunde und ein sicheres Gefährt. ■





Zu neuen Ufern: Jonas plant schon wieder die nächste Tour. Das Ziel ist dabei Nebensache.

Willys MA

Startschuss



Echte Jeep-Jünger werden diese Zahlenkombination wohl nie vergessen: 05061941. Dabei handelt es sich nicht etwa um den geheimen Zugangscode für das Firmengelände in Ohio. Vielmehr stehen die acht Ziffern für den Beginn einer Legende. Denn am

5. Juni 1941 rollte der erste Willys MA aus dem Werk Stickney in Toledo/Ohio und legte damit nicht nur den Grundstein für eine beeindruckende Firmenhistorie sondern sogar für Fahrzeugsegmente, die bis heute außerordentlich erfolgreich sind.

Robust, zuverlässig und belastbar – all das musste der Willys MB sein, um den harten Militär-Alltag durchzustehen. Dass vor 75 Jahren das Thema Fahrdynamik noch anders bewertet wurde als heute, zeigt ein Blick auf die technischen Daten des Willys MB. Mehr als eine Leistung von 60,8 PS gab das Aggregat des Offroaders nicht her. Aus heutiger Sicht mag das ein wenig mager sein, damals überflügelte der Ur-Jeep seine Konkurrenten aber problemlos. Auch die Spitzen Geschwindigkeit von 88 km/h konnte sich sehen lassen.

WILLYS MB

Entspannter Klassiker

Wahre Größe

Bei einer Länge von 6,4 Meter und einem Gewicht von stattlichen 4,4 Tonnen denken die meisten Menschen wohl eher an einen Lkw denn an einen Jeep. Ein Besuch im Emirates National Auto Museum von Scheich Hamad Bin Hamdan Al Nahyan führt Zweiflern aber das Unglaubliche vor Augen. Denn dort steht der größte Jeep der Welt, der eine Kopie des Willys MB im Maßstab 4:1 darstellt. Inklusive Ersatzrad am Heck des Militär-Offroaders – natürlich ebenfalls im XXXL-Format.



Das Beste am riesigen Willys MB: Der Stahl-Koloss ist tatsächlich fahrtauglich. Das Cockpit befindet sich hinter dem legendären Kühlergrill.

GRAND CHEROKEE SRT Leistungsspitze



Diese drei Buchstaben haben es in sich: SRT. Dank eines HEMI-V8 mit 6,4 Litern Hubraum stellt das sportliche Spitzenmodell der Grand Cherokee-Baureihe beachtliche Rekorde auf. Mit seinen 468 PS (344 kW) ist es nicht nur der stärkste Serien-Jeep aller Zeiten, seine Höchstgeschwindigkeit von 257 km/h macht es gleichzeitig zum schnellsten SUV mit dem legendären 7-Slot-Kühlergrill. Das üppige Drehmoment von 624 Newtonmeter setzt dem SRT-Superlativ endgültig die Krone auf.

Impressum

REDAKTION

redaktion@off-road.de

Herausgeberin/V.i.S.d.P. Cornelia Czerny

Redaktionelle Leitung Cornelia Czerny

CvD Hannes Kollmannsberger

Redaktion Bastian Hambalgo, Julian Hoffmann,

Björn Schulz, Marc Ziegler

Foto-Redaktion Anja Kellner

Art Direction DESIGNKONTOR communications

Grafik Michael Weps

Schlussredaktion Elisabeth Melachroinakes

VERTRIEB

vertriebsservice@axelspringer.de

Axel Springer Vertriebsservice GmbH, Süderstraße 77,
D-20097 Hamburg

DRUCK

pva Druck- und Mediendienstleistungen GmbH,
Industriestraße 15, 76829 Landau/Pfalz

VERLAG

zentrale@off-road.de

OFF ROAD Verlag AG, Alte Landstraße 21, 85521 Ottobrunn
Telefon: 089/60 821-0, Fax: 089/60 821-200
www.off-road.de

Vorstand Cornelia Czerny Sekretariat Renate Bischof (- 201)

Erstverkaufstag dieses Heftes: 13. September 2016

Erfüllungsort und Gerichtsstand: München

Namentlich bezeichnete Artikel geben nicht unbedingt die Meinung der Redaktion wieder. Copyright für alle Beiträge bei OFF ROAD Verlag AG.

Nachdruck, auch auszugsweise, sowie Vervielfältigung jedweder Art nur mit schriftlicher Genehmigung des Verlages.

Für unverlangt eingesandte Beiträge und Fotos keine Gewähr. Honorierung

veröffentlichter Beiträge nur gemäß unseren Honorarrichtlinien. In Fällen

höherer Gewalt kein Anspruch auf Lieferung oder Rückzahlung des Bezugspreises.



● ● ● ● ●
jeep.de

LEBEN SIE NICHT IRGENDWIE, LEBEN SIE NACH IHREN REGELN.



4 JAHRE¹
JEEP GARANTIE
Ohne Kilometerbegrenzung

Der Jeep® Cherokee.

Echte Abenteurer kennen keine Kompromisse: Mit seinem 9-Stufen-Automatikgetriebe und zahlreichen Hightech-Features wie Spurhalteassistent, Adaptive Cruise Control und automatischem Parkassistent überzeugt der Jeep® Cherokee in nahezu jeder Situation.²

Entdecken Sie den Jeep® Cherokee jetzt bei einer Probefahrt.



¹ 2 Jahre Fahrzeuggarantie und 2 Jahre gleichwertige Jeep® Neuwagenanschlussgarantie inkl. europaweiter Mobilitätsgarantie der Allianz Versicherungs-AG gemäß deren Bedingungen.

² Genannte Ausstattung teilweise aufpreispflichtig.

Jeep® ist eine eingetragene Marke der FCA US LLC.

Jeep®

DAS ORIGINAL



● ● ● ● ● jeep.de

FOLGEN SIE NICHT IRGENDWEM, FOLGEN SIE IHREM INSTINKT.



Der Jeep® Grand Cherokee.

Mit seiner Kraft und der komfortablen Ausstattung macht der Jeep® Grand Cherokee Ihnen die Entscheidung leicht. Er überzeugt nicht nur mit seinem 8-Stufen-Automatikgetriebe und den überlegenen Allradsystemen, sondern auch mit zahlreichen weiteren Technologien wie Totwinkel-Assistent, Auffahrwarnsystem und Adaptive Cruise Control.³

Entdecken Sie den Jeep® Grand Cherokee jetzt bei einer Probefahrt.

¹ 2 Jahre Fahrzeuggarantie und 2 Jahre gleichwertige Jeep® Neuwagenanschlussgarantie inkl. europaweiter Mobilitätsgarantie der Allianz Versicherungs-AG gemäß deren Bedingungen.

² OFF ROAD, Heft 8/16 vom 12.07.2016: Platz 2 in der Kategorie „Luxus-Geländewagen“.

³ Genannte Ausstattung teilweise aufpreispflichtig.

Jeep® ist eine eingetragene Marke der FCA US LLC.

Jeep®
DAS ORIGINAL