

Schleudern und Rutschen erwünscht

Es ist ja nicht so, dass man sich gerne freiwillig aufs Glatteis begibt: Hat man aber einen Jeep und 60 000 Quadratmeter Testgelände unter sich, dann fängt der Spass erst richtig an. Jeep lädt zum Winterfahrtraining in Samedan.

Andrea Decker

Mein Tatendrang und meine Schleuderlust werden jäh gebremst. Zu Recht. Denn bevor es losgeht, lernen wir Wissenswertes über die Ergonomie beim Fahren. Mir war nicht bewusst, wie wichtig das korrekte Einstellen der individuellen Sitzposition ist. Die Wahrscheinlichkeit, sich bei einem Unfall schwer zu verletzen, sinkt, sofern man richtig sitzt. Die Bewegungspädagogin Sabine Blum erklärt, worauf wir achten müssen, bevor der Zündschlüssel gedreht wird.

Haltung bewahren

Man sitzt optimal, wenn die Augen in die Mitte der Windschutzscheibe zeigen und sich alle Instrumente im Blickfeld befinden. Die Beine sind – auch beim Durchtreten der Pedale – im Kniegelenk wenig gebeugt. Beim Abstand zum Lenkrad sind die Ellbogen leicht angewinkelt und die Handgelenke erreichen dabei den Lenkrad-Oberrand, während die Schulterblätter an der Rückenlehne bleiben. Bei der Kopf-

stütze wissen wir: Die Oberkante des Kopfes ist auf gleicher Höhe wie die Oberkante der Stütze. Der Sicherheitsgurt führt von Schulterhöhe über den Brustkorb, berührt aber nie den Hals. Auch das korrekte Ein- und Aussteigen will gelernt sein. Beim Einsteigen geht das Gesäss voran, nicht der Fuss. Erst dann dreht man den Körper ab. Beim Aussteigen gehen zuerst die Beine aus dem Auto und die Arme helfen, das Gewicht aus dem Sitz zu heben.

Mit Sicherheit Jeep

Nachdem nun klar ist, wie es sich korrekt sitzt, folgen die Fahrsicherheitsinstruktionen. Die Theorie leuchtet ein. Der Praxistest wird mit Spannung erwartet. Und da stehen sie nun wie muskelbepackte Bodyguards und geben einem unvermittelt ein Gefühl von Sicherheit: der Jeep Grand Cherokee, Jeep Compass, Jeep Wrangler und der Jeep Unlimited sowie der Lancia Thema AWD. Auf dem Trainingsgelände haben die langjährigen Fahrtrainer Walter Müller und Ruedi Schwarz verschiedene Parcours ausgesteckt. So können wir all die waghalsigen Situationen ausreizen, die man im Schweizer Strassenverkehr tunlichst vermeiden soll, welche aber in Realität durchaus eintreten können.

Dabei wird klar: Die über vier Räder angetriebenen Modelle von Jeep und Lancia sind auf Schnee und Eis unschlagbar. Sie halten, was sie versprechen. Unterstützt wird die Allrad-Funktion durch Sicherheits-Features wie ESP (Elektronisches Stabilitätsprogramm) – ein Fahrassistenzsystem, das durch gezieltes Abbremsen der Räder dem Ausbrechen des Wagens entgegenwirkt. Und ARS (Antriebs-schlupfregelung) sorgt dafür, dass



Gekonnt ins Schleudern geraten: Mit dem Jeep Grand Cherokee eine sichere Sache.

BILDER DANIEL MARTINEK

die Räder beim Beschleunigen nicht durchdrehen und das Fahrzeug seitlich ausbricht. ESP und ARS sind in den meistens Fahrzeugen neuerer Generation Standard.

Doch Jeep bietet mit Berg-Assistenzsystemen das Plus an Sicherheit in steilem Gelände: Die Bergabfahrhilfe erkennt das Gefälle und ermöglicht kontrollierte Abfahrten auf unebenem oder glattem Untergrund, ohne dass man das Bremspedal einsetzen muss. Dieses System reguliert die Bremsen an jedem einzelnen Rad und bremst die Vorwärtsbewegung, während man steile Gefälle bezwingt. Selbstverständlich macht der Jeep mit dem Berg-Assistenzsystem auch bergauf vor kaum einer Steigung Halt.

Heisse Reifen

Zurück auf den Parcours. Wir üben im Slalom Kurvenfahren und -bremsen und suchen bei

Normal- und Notbremsungen die Grenzen der Flieh- und Schwerkraft. Der Clue: Wir verzichten bewusst auf die elektronischen Hilfsmittel zur Stabilisierung, um so richtig und absichtlich ins Schleudern zu geraten. Was geschieht also, wenn das Auto ausbricht? Wann ist bremsen sinnvoll? Wie stark und wann gebe ich Gegensteuer, um das Auto zu stabilisieren? In Theorie klingen die Antworten einfach, entpuppen sich in der Praxis jedoch als Herausforderung. Deshalb: man wird erst winterfest, wenn man wiederholt seine Spuren in den Schnee zieht; und das unter Aufsicht und Instruktion vom Profi. So dann auch mein Fazit: Ein Winterfahrtraining lohnt sich immer. Für jeden. Nebst nützlichen Tipps zum richtigen Verhalten auf Schnee und Eis und viel Fahrpraxis kommt der Spassfaktor unmittelbar an zweiter Stelle.



Der Jeep Wrangler behält auch in Schiefelage die Bodenhaftung.

Stark am Ball

Die Beteiligung von Chrysler an Fiat führt zu einer Zusammenarbeit mit Juventus Turin. Die Chrysler-Marke Jeep lanciert für den Wrangler eine Werbekampagne mit den acht Juve-Spielern Andrea Pirlo, Andrea Barzagli, Gianluigi Buffon, Giorgio Chiellini, Claudio Marchisio, Paul Pogba, Arturo Vidal und Mirko Vucinic. Die Kampagne für Print, Online und Smartphones gibt es unter www.jeep-people.com.

Suzuki Grand Vitara: so robust wie filigran

In dieser Jahreszeit einen Suzuki Grand Vitara zu fahren, das passt. Ein Winterauto durch und durch, aber nicht nur.

Eines vorweg: Wer das Elegante, vielleicht sogar leicht Bluffrische sucht, wird nicht den Suzuki Grand Vitara im Visier haben. Oder sagen wir mal – nicht in erster Wahl. In zweiter schon eher: Hat man dieses Auto, zum Beispiel in der Version 2.4 GL Top, ausgiebig fahren dürfen, kann es leicht in die Kränze kommen. Abgesehen vom Verbrauch, der in der 14tägigen Testphase nicht unter die 11-Liter-Marke gesunken ist, bietet das Auto so ziemlich alles, was man von einem innovativen SUV mit Offroaderqualitäten erwartet. Erst noch zu einem Preis, der aufhorchen lässt: Als Fünftürer mit fünf Sitzen gibt es den Suzuki Grand Vitara 2.4 GL Top für 32 990 Franken (Listenpreis). Und das in einer Ausstattung, die kaum Wünsche offenlässt.



Kompakter SUV mit vielen Vorteilen: der Suzuki Grand Vitara.

ABS, ESP, elektrisch verstellbare und beheizbare Aussenspiegel mit integriertem Blinker, Sitzheizung vorne, Keyless, Klimaautomatik mit Pollenfilter und, und, und – alles im Grundpreis inbegriffen.

Macht «en Schnorre»

Im neuen Design macht der Grand Vitara auch optisch «en Schnorre». Sein Äusseres wirkt robust genug, um im rauen Gelände zu bestehen und dezent genug, um in der Stadt einen eleganten Auftritt hinzulegen. Apropos Gelände: Hier ist man mit dem Grand Vitara auch in extremen Situationen und auf

schwer befahrbaren Unterlagen auf der sicheren Seite.

4-Modus-4x4-Antrieb

Ein grosses Plus des Grand Vitara ist sein 4-Modus 4x4-Antrieb. Per Schalter in der Mittelkonsole kann zwischen folgenden vier Modi gewählt werden: 4H für den Alltag. In diesem Modus wird die Kraft im Verhältnis 47:53 auf die Vorder- und Hinterachse verteilt. Bei 4-H-Lock verteilt das System die Kraft gleichmässig auf alle vier Räder, ideal in tiefem Schnee oder schlammigem Untergrund. Die Steigerung ist der Modus 4L Lock. Dieser extrem kurz übersetzte Allradmodus

sorgt auch in sehr schwierigem Gelände für einen kraftvollen Antrieb. Extreme Steigungen zum Beispiel lassen sich in diesem Modus problemlos meistern.

Diesel oder Benzin

Als Antrieb stehen je ein Diesel- und ein Benzinmotor zur Verfügung. Der Benzinmotor wahlweise auch mit Automatikgetriebe. In dieser Kombination leistet er 169 PS und liefert ein maximales Drehmoment von 227 Newtonmetern. Damit lässt sich das Auto erstaunlich spritzig fahren. Es zieht schön an und lässt selten den Wunsch nach mehr Power aufkommen. Sehr gut ist

der Fahrkomfort. Dazu tragen die gute Übersicht, die bequemen Sitze, das einfache Handling und der ausgezeichnet gedämmte Innenraum bei. Suzuki schreibt, das Automatik-Getriebe sei für komfortables Gleiten ausgelegt und ermögliche eine kraftvolle Beschleunigung, dann muss man attestieren: Das stimmt. Ein Start-Stopp-System würde bestimmt zu einem etwas günstigeren Verbrauch beitragen.

Nichts für lange Ski

Grundsätzlich bietet der Suzuki Grand Vitara in der von uns gefahrenen 5-Tür-Version reichlich Platz und Stauraum. Das Gepäckraumvolumen beträgt 398 Liter und kann bei umgeklappten Rücksitzen auf 758 Liter erweitert werden. Wären heute immer noch 2,10-Meter-Ski Mode, käme man allerdings an seine Grenzen. Dann müsste auf die Dachreling zurückgegriffen werden. Das Auto ist eben nur 4,3 Meter lang, was dafür viele Vorteile im Stadtverkehr oder in engen Parkhäusern bietet.

Positives Fazit

Der Suzuki Grand Vitara bietet ein ausgezeichnetes Preis-Leistungs-Verhältnis. Das Auto deckt als Fünftürer für eine vierköpfige Familie, mit Drang in die Berge, viele Bedürfnisse ab.

STECKBRIEF

Suzuki Grand Vitara 2.4 GL TOP «Cross Station»

Modell: Allrad SUV mit 5 Türen und 5 Sitzen, als «Cross Station» ohne Reserverad an der Heckklappe

Motor: 2,4 Liter Benzin, 4 Zylinder, variables Ansaug- und Einspritzsystem

Getriebe: Vierstufen-Automat (Aufpreis 2000 Franken); 4x4-Antrieb permanent; Reduktionsgetriebe (Serie)

Motorleistung: 169 PS bei 6000 U/min und 227 Newtonmeter maximales Drehmoment

Fahrleistung: 0 bis 100 km/h in 11,7 Sekunden; Höchstgeschwindigkeit 185 km/h

Verbrauch: 9,6 Liter/100 km (Werk), Test 11,3 Liter

CO₂-Emission: 221 g/ Effizienz-kategorie G (Euro 5)

Tankinhalt: 66 Liter

Abmessungen: 4,3 Meter lang; 1,81 Meter breit; 1,695 Meter hoch

Leergewicht: 1658 kg

Gesamtgewicht: 2100 kg

Max. Anhängerlast: 1700 kg (gebremst)

Bereifung: 225/65 R17

Preis: 32 990 Franken

IMPRESSUM

Redaktion: Jörg Lüscher, René Leupi
Adresse: Neue Luzerner Zeitung,
Verlagsredaktion, Postfach, 6002 Luzern
Inserate: Publicitas AG, 041 227 56 56