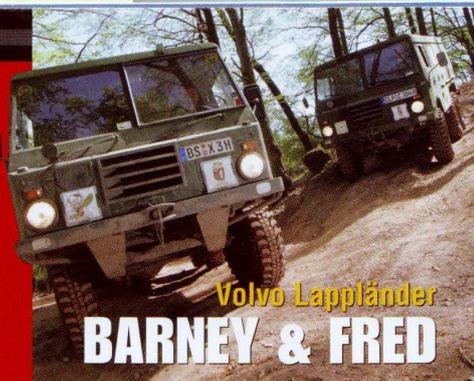


1978-2008 | 30 JAHRE OFF ROAD | DAS ORIGINAL

www.off-road.de

OFF ROAD

Das 4x4-Magazin für die Freiheit auf Rädern



Volvo Lappländer

BARNEY & FRED

10/08



Iveco Massif Pick-up

NIX FÜR SOFTIES

► GEBRAUCHTE: M-Klasse

► VOLLES ROHR: BMW X6



Schon getestet: Der neue Jeep

CHEROKEE



Im Duell: Toyota LC 120/200

DOPPEL-CRUISER

► OUTLANDER CVT: Der Stufenlose

► DACHZELTE: Top Einzimmer-Appartements für den Offroad-Urlaub

OFFROAD-VERGLEICH: ► Land Rover Freelander Matzker
► Suzuki Grand Vitara Taubenreuther ► VW Tiguan delta4x4



Lada Niva

GIB GAS, GENOSSE

Doping fürs Gelände

Deutschland € 3,80 • Österreich € 4,35 • Schweiz sFr. 7,60 • Benelux € 4,95 • Frankreich € 4,90 • Italien € 5,50 • Spanien € 5,50 • Griechenland € 5,90 • Finnland € 6,10 • Slowenien € 5,50 • Ungarn Ft. 1360

AUTOS IN DIESEM TEST

Land Rover Freelander Matzker fr4 Preis 40.225 Euro

Suzuki Grand Vitara Taubenreuther Preis 33.115 Euro

VW Tiguan delta4x4 Preis 37.270 Euro



Die Rasse





Rasselbande kommt



Was soll das denn? Jetzt schrauben die Tuner auch noch MT-Reifen auf die Weicheier und legen sie höher! Na, der Rasselbande, bestehend aus Land Rover Freelander von Matzker, Suzuki Grand Vitara von Taubenreuther und VW Tiguan von delta4x4, werden wir gleich einen Zahn ziehen ...



FREELANDER

Traktion satt: Goodyear MT/R im Range Rover-Format verwandeln den Softie zum Angreifer.



Bauchfreiheit wie bei den Großen: 290 mm (zwohundertneunzig!).



Freigangswinkel: Von guten Böschungswinkeln und Bodenfreiheit hängt im Gelände alles ab.

Vorurteil hin, Vorurteil her:

Da stehen drei Allradler mit großen Pneu's und deutlich über 200 Millimeter Bodenfreiheit. Was siegt, ist letztlich die Neugierde. Dann kommt der gute Ruf der Aufbaufirmen ins Spiel, die Offroad-Freaks schon lange kennen: Matzker Kfz-Technik in Köln, bei der alles, was sie anpackt, Hand und Fuß hat, Taubenreuther Offroadtechnik in Kulmbach, die seit über 40 Jahren Geländewagenzubehör entwickelt, fertigen lässt und vertreibt, und delta4x4 in Unterumbach, ein Veteran der Offroadszene, dessen Chef Josef Loder bereits zu Anbeginn die Paris-Dakar fuhr. Wollen die mit den drei hochgelegten Softroadern nur ein bisschen Show machen?

KEIN SOFTIE OHNE RÜSTUNG

Alle drei sind am Unterboden zumindest vorn und hinten, der VW Tiguan sogar vollständig, durch Unterfahrschutzplatten aus Aluminium gepanzert. Daraus kann man so etwas wie eine Grundregel ableiten: Kein Softroader ohne Rüstung. Denn intelligent und kontrolliert fahren wie im klassischen Geländegänger – geht nicht. Wer in Steigungen oder auf weichem Untergrund die Motordrehzahl unter 1500 bis 2000 Touren abfallen lässt, hängt ohne Wenn und Aber fest. Das bedeu-

tet: Man schafft alles nur mit Tempo. Und nicht immer 100%ig kontrolliert. Weil das zu Remplern führen muss, brauchen Softroader im Gelände unbedingt Schutz. Wir haben für diesen Geländevergleich ganz gezielt den Untergrund Sand ausgesucht. Die Fahrwiderstände auf weichem Sand sind enorm. Wer am Strand schon einmal zu faul war, die Geländereduktion einzulegen, und im Straßengang am Meer entlangpflügte, weiß das.

Doch so soft der Suzuki Grand Vitara auch aussehen mag: Er hat eine! Eine Reduktion nämlich. Keine überwältigende zwar, aber mit Faktor 1,97 immerhin besser als die eines Mitsubishi Pajero. Das riecht dezent nach ungleichen Voraussetzungen.

Der VW Tiguan von delta4x4 überraschte uns bereits vor ein paar Monaten bei einem ersten kleinen Ausritt. Ein Glanzlicht des Wolfsburgers ist sein Schaltgetriebe. Es stammt nicht von den Personewagenbaureihen des Konzerns ab. Es ist das Getriebe vom Transporter T5! Seine Vorteile: Es ist so stabil, dass das Anfahrtdrehmoment im ersten Gang nicht beschnitten werden muss, außerdem konnten die sechs Gänge weit auseinandergespreizt werden. Multipliziert man die Über-

LAND ROVER FREELANDER MATZKER FR4



OFFROAD-PROFILE

Automatisch zuschaltender Allradantrieb, elektronisch gesteuerte Lamellenkupplung (Typ Haldex), Kraftverteilung 95/5 bis 50/50; **Sperrfunktion v/M/h:** –/Lamelle/–, Traktionskontrolle; **Stabilisatoren** vorn und hinten



ROADFAZIT: 290 mm Bauchfreiheit sind ein Wert wie bei den Großen und die Goodyear MT-Reifen in Range Rover-Größe liefern Traktion im Überfluss. Leider hält die Kupplung mit dem, was Freigangswinkel, Antrieb und Pneu's bieten, nicht Schritt.

LAND ROVER FREELANDER ⇒ SUZUKI GRAND VITARA TAUBENREUTHER ⇒ VW TIGUAN DELTA 4x4

dem Achsantrieb kommt man auf eine Gesamtuntersetzung von 17,3:1. Der Freelander erreicht im Vergleich dazu nur 16,9:1. Klar dass sich beide dem Grand Vitara geschlagen geben müssen, der mit 32,6:1 schon fast Geländewagenniveau erreicht. Dass es aber ein nicht zu unterschätzender Vorteil ist, wenn man im Sand mit vollem Drehmoment und kurzer Schleifphase der Kupplung anfahren kann, wird sich im Test noch gründlich erweisen.

ÜBERRAGENDER FREELANDER

Der Dritte im Bunde, der Land Rover Freelander, wischt durch sein bulliges Auftreten erst einmal alle Zweifel vom Tisch. In der Freiheit vom Boden überragt er die beiden anderen um Klassen. 260 Millimeter Freiraum über Grund alleine vorne, 290 Millimeter unter dem Bauch und 265 Millimeter hinten machen vieles möglich, was man so einem Giftzwerger gar nicht zugetraut hätte. Selbst wenn man mit 1500 Touren auf der Uhr – das entspricht etwa 13 km/h Geschwindigkeit – durch einen Graben rumpelt, bleibt man ungestraft, weil er aufgrund guten Böschungswinkels (36° vorn) und der Bauchfreiheit selten Feindberührungen erleidet. 13 km/h sind für einen Graben viel zu schnell (das dürfte gar nicht in der

OFF ROAD stehen), der Suzuki meistert das mit Leerlaufdrehzahl und Tempo 3,4 km/h, doch wer keine Untersetzung hat, muss eben umlernen.

In Gelände mit festem Untergrund kann man in Freelander und Tiguan auf eine Besonderheit der Motorregelung bauen, die Leerlaufstabilisierung heißt. Das Steuergerät versucht im Offroad-Modus unter allen Umständen, die Leerlaufdrehzahl zu halten, also den Motor nicht abwürgen zu lassen. Doch der Spielraum der Elektronik ist klein, zu klein für die hohen Fahrwiderstände im Sand. Mit sicherheitsorientierter Leerlaufdrehzahl-Kriechtaktik kommt man auf weichem Untergrund keinen Meter weit.

Wie sind die Giftzwerge nun ausgestattet? Matzker und delta4x4 verwenden gleichermaßen 30 Millimeter hohe Distanzscheiben auf den Federn. Vorteilhaft einerseits, weil das von Werkentwicklern erdachte Zusammenswirken von Feder- und Dämpferrate mit dem Gewicht des Fahrzeugs erhalten und der Komforteindruck original bleibt. Der Nachteil: Der Gesamtfederweg wird kleiner, die Verschränkung leidet beim Freelander wie beim Tiguan (Freelander -5 mm, Tiguan -30 mm). Was die Besohlung angeht,



GRAND VITARA

Kletterkünstler: Immer wenn es steil und schwierig wird, fährt der Vitara den anderen davon.



Seilwinde perfekt eingepasst – raubt zwar 7,5° Böschungswinkel, schützt aber den Motor.

SUZUKI GRAND VITARA TAUBENREUTHER

Abmessungen in mm

Höhe Luftansaugung: 930 mm
Höhe Lichtmaschine: 550 mm
Lüfterrad Unterkante: 330 mm
Ersatzrad: vollwertig (wäre möglich) an der Hecktüre

OFFROAD-PROFILE

permanenten Allradantrieb, Planetenradverteilergetriebe, zweistufig, Kraftverteilung 47/53 bis 50/50; **Sperrfunktion v/M/h:** –/manuell sperrbar in 4HL/–, Verteilergetriebe in Reduktion zwangsgesperrt, Traktionskontrolle; **Stabilisatoren** vorn und hinten

Bodenfreiheit v/h: 200/220 mm
Bauchfreiheit: 210 mm
Diag. Achsverschränkung: 170 mm
Steigfähigkeit: k.A.
Gesamtuntersetzung (max.): 32,6:1
Kriechgeschw. (min.): 3,4 km/h

ERW FAZIT: Die Seilwinde raubt vorn 7,5° Böschungswinkel (28 statt 35,5°), aber das Serienauto hat ja auch nur 29°. Der Getriebeunterfahrerschutz kostet reichlich Bauchfreiheit, doch da er sehr stabil ist, kann man ihn richtig rannehmen.



Edelfahwerk mit Koni FSD-Dämpfern verbessert die Verschränkung auf immerhin 17 cm.

TIGUAN



Verschränkung ist ein Fremdwort. Der Höhergelegte hat 30 mm eingebüßt: nur noch 105 mm.



Am Berg beschleunigen: Spritziger Motor und genial weit gespreiztes Getriebe retten den VW.



Einschraubösen sind eines Offroaders unwürdig. Beim Testwagen fehlten sie: Bergen unmöglich.

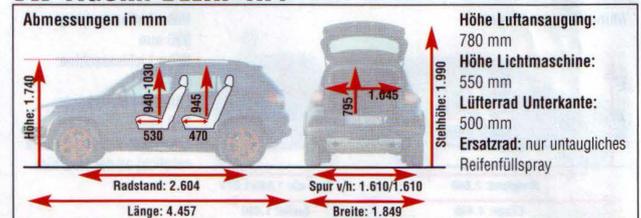
schöpft Matzker aus dem Vollen. Er ist fanatischer Land Rover-Fan und geht nicht fremd. So greift er ins Regal der großen Modelle und adaptiert Discovery- und Range Rover-Räder. Da muss sich Matzker nicht mit dem TÜV herumärgern, denn über deren Tragfähigkeit braucht man nicht zu feilschen. Größere Reifen auf eine Werksfelge (Freelander-Serienfelge) aufziehen zu wollen, ist seriös betrieben ein schwieriges Unterfangen. Ganz gezielt auf die Anforderung von Land Rover hatte Goodyear vor vielen Jahren den MT-Gummi Wrangler MT/R in Niederquerschnittsgröße 255/55R19 bauen lassen, damit Range Rover- und Discovery-Kunden auch richtig heftig ins Gelände fahren können. 19-Zoll-Exoten deshalb, damit der Landy-Händler auch was davon hat. So profitieren jetzt die Freelander-Fans, denn mit den gewaltigen Stollen-Gummis sieht der Giftzweig extrem stämmig aus. (Höhengewinn gegenüber der Seriengröße 215/75R16: 1,5 cm). Die Räder stehen keinen Millimeter über, streifen bei keiner Einfeder-situation an irgendwelchen Teilen, so als wäre die Karosserie für sie konstruiert worden. Davon kann delta4x4 beim Tiguan nur träumen, denn die VW-Entwickler haben nicht so weit ge-

dacht wie ihre britischen Kollegen. Die Radhäuser sind Pkw-üblich knapp bemessen. Trotzdem gelang den Schwaben ein Klassensprung auf eine VW Touareg-Größe: 235/60R18 ließen sich dank speziell gefertigter Felgen unterbringen. 2,5 Zentimeter Höhenzuwachs erfährt der Volksoff-roader durch die großen Pneus (Serie 215/65R16). Aufgrund der beengten Platzverhältnisse produzierte delta4x4 ihre 8x18-Felge vom Typ Sins mit extrem geringer Einpresstiefe. Die Folge: Man braucht vorn und hinten Kotflügelverbreiterungen. Mit etwas feineren Stollen steigt der Tiguan in den Ring. Die Unterumbacher montierten den All-Terrain-Reifen Pirelli Scorpion AT. Eine clevere Wahl, denn wer nicht so hohe Antriebskräfte mit den Reifen übertragen kann, überlastet auch nicht seinen Antriebsstrang.

SUZUKI: TOLLES FAHRWERK

Mehr Aufwand beim Fahrwerk treibt Taubenreuther am Suzuki. Dort hat man ein Komplettfahrwerk entwickelt, das mit Koni FSD-Dämpfern kombiniert werden kann und die Karosserie um 30 Millimeter anliftet. Konis Goldene können zwischen langsamen Karosserie- und schnellen Radbewegungen unterscheiden. Sie dämpfen Geschaukel des Aufbaus

VW TIGUAN DELTA 4X4



OFFROAD-PROFILE

Automatisch zuschaltender Allradantrieb, elektronisch gesteuerte Lamellenkupplung (Typ Haldex), nicht sperrbar, Kraftverteilung 100/0 bis 50/50; **Sperrfunktion v/M/h**: -/Lamelle/-/Traktionskontrolle; **Stabilisatoren** vorn und hinten



ROAD FAZIT: Durch den clever nachbearbeiteten Heckabschluss gewinnt der Tiguan hinten 9° Böschungswinkel (Serie 25°). Doch der tiefhängende mittige Unterfahrschutz hält die Bauchfreiheit unverändert. Der VW krabbelt besser als der Freelander: min.: 6,5 km/h!

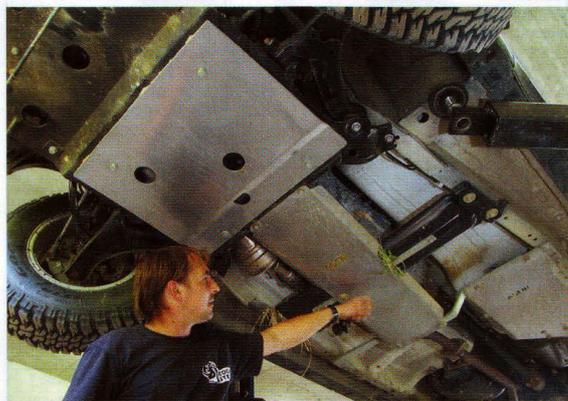
stark und Radbewegungen sanfter. Beiden Schwingungsarten wird mit individuellen Kennlinien begegnet. So kann man mit ihnen trotz hohen Federungskomforts sehr sportlich fahren. Im Gelände macht der Grand damit den besten Eindruck, schon deshalb weil er trotz Einzelradaufhängung richtig verschränkt (170 mm, +5 mm im Vergleich zum Serienauto). Dazu kombinieren die Kulmbacher MT-Pneus von Goodyear in der Dimension 225/75R16, aufgezogen auf einer 7x16-Felge von CW-Fahrzeugtechnik. Gegenüber der Seriengröße 215/70R16 gewinnt man zum Fahrwerk noch einmal knapp zwei weitere Zentimeter Bodenfreiheit. Diese fünf Zentimeter würde man schon merken, wenn die Suzi nicht das Jagdfieber gepackt hätte und sie nicht mit einer Seilwinde dahergekommen wäre. Deren Anbaugehäuse dient zwar als wahrlich unzerstörbarer Motor-Unterfahrerschutz, nimmt aber Spielraum zum Geländeturnen. Ohne Winde hätte der Grand Vitara durch das Tuning 6,5 Grad Böschungswinkel gewonnen, so aber büßte er gegenüber dem Serienauto 1,0 Grad ein. Wäre die Alu-Getriebeschutzplatte nicht wirklich massiv, müsste man sie heftig kritisieren, denn sie steht so weit ab, dass die Bauchfreiheit lediglich zwei Zentimeter über Serienniveau liegt.

GIFTZERGE MACHEN RADAU

So sehr wir uns immer gewünscht haben, dass endlich mal jemand MT-Räder auf einen Softie schraubt, umso kleinlauter müssen wir uns eingestehen, dass das nicht nur Vorteile hat. Selbsttragende Karosserien, an denen die Fahrwerkslenker unmittelbar befestigt sind, geben jedes Fahrbahngeräusch, jeden Stollenkontakt nach innen weiter. Bei Rahmenbauweise absorbieren trennende Gummielemente fast jedes Rattern und Zirpen der Profile. Im Matzker-Freelander erschrickt man fast und denkt: „Oh Gott, so klingen also MT-Pneus.“ In einem klassischen Offroader gehen diese Geräusche fast völlig unter.



Freelander: Die Matzker-Unterfahrerschutzbleche sind unglaublich gut eingepasst und vergeuden keinen Zentimeter Bodenfreiheit. Dazu sind sie extrem stabil – wir konnten keines verbiegen. Ein schmäleres Rad im Range Rover-Durchmesser würde in die Mulde passen!



Grand Vitara: Die Taubenreuther-Schutzbleche aus hochfestem Alu lassen ebenfalls nichts anbrennen, sind aber nicht so intelligent geformt und kosten Bauchfreiheit. Ein vollwertiges (Tuning-) Ersatzrad am Heck des Grand wäre nach leichtem Versetzen des Halters möglich.



Tiguan: Front- und Heckunterfahrerschutz genügen höchsten Ansprüchen, durch den hinteren gewinnt man sogar drei bis vier Grad Böschungswinkel. In einem Offroader untragbar: Reifen-Klebespray und Mini-Kompressor. Das 215 Euro teure Aufpreis-Notrad wäre auch kein Segen.



Freelander: Genialer Grip und starke Optik: Goodyear MT/R in 225/55R19.



Grand Vitara: Praxisgerechte MT-Greifer: Goodyear Wrangler in 225/75R16.



Tiguan: Alltagstauglicher Kompromiss: Pirelli Scorpion AT in 235/60R18.

LAND ROVER FREELANDER MATZKER ⇒ SUZUKI GRAND VITARA TAUBENREUTHER

Technik Messwerte Kosten		Land Rover Freelander Matzker fr4	Suzuki Grand Vitara Taubenreuther	VW Tiguan delta4x4
MOTOR / GETRIEBE				
Prinzip/Zylinderzahl-Bauart/Einbaulage		Diesel/4-R/quer	Diesel/4-R/längs	Diesel/4-R/quer
Hubraum/Bohrung x Hub	cm³/mm	2.179/85,0 x 96,0	1.870/80,0 x 93,0	1.968/81,0 x 95,5
Leistung	kW (PS)/min⁻¹	112 (152)/4.000	95 (129)/3.750	103 (140)/4.200
max. Drehmoment	Nm/min⁻¹	400/2.000	300/2.000	320/1.750-2.500
Getriebe		6-Gang-Schaltgetriebe	5-Gang-Schaltgetriebe	6-Gang-Schaltgetriebe
Übersetzungen	1./2./3./4./5./6.	3,75/1,91/1,18/0,84/0,65/0,54	3,85/2,14/1,41/1,0/0,78	3,92/2,05/1,75/1,16/0,86/0,72
	Gelände/Achse/Rückw.	-/4,53/3,44	1,97/3,85/4,30	-/4,40/4,95
KAROSSERIE / FAHRWERK				
Fahrzeugaufbau		selbsttragende Karosserie	selbsttragende Karosserie mit integrierten Unterzügen	selbsttragende Karosserie
Radführung	vorn	Einzelradaufhängung unterer Dreiecksquerlenker McPherson-Federbeine	Einzelradaufhängung unterer Dreiecksquerlenker McPherson-Federbeine	Einzelradaufhängung unterer Dreiecksquerlenker McPherson-Federbeine
	hinten	Einzelradaufhängung aufgelöster Dreiecksquerl. unt. McPherson-Federbeine	Mehrlenkeranordnung Schraubenfed., Stoßdämpfer	Einzelradaufhängung Mehrlenkeranordnung Schraubenfed., Stoßdämpfer
Räder	Felgen; Reifen (Basis)	6,5x16 Zoll; 215/75 R16	6,5x16 Zoll; 215/70 R16	6,5x16 Zoll; 215/65 R16
	Felgen; Reifen (Testwagen)	8x19 Zoll; 255/55 R19 111S	7x16 Zoll; 225/75 R16 110P	8x18 Zoll; 235/60 R18 107T
	Testwagenbereifung	Goodyear Wrangler MT/R	Goodyear Wrangler MT/R	Pirelli Scorpion AT
MESSWERTE / GEWICHTE				
Tachoabweichung				
bei 30/50/100/130 km/h	real km/h	30/50/101/132	30/49/100/130	30/50/100/131
Innengeräusch				
bei 50/100/130/160 km/h	dB(A)	63,0/69,5/71,5/75,5	64,5/69,0/73,5/75,5	61,0/65,0/70,0/72,5
Gewichte				
	Leer/zul. Gesamtgew. kg	1.890-2.045/2.505	1.665/2.070	1.680/2.230
	Anhängelast ungebremst/gebremst kg	750/2.000	750/2.000	750/2.500
	Stützlast/Dachlast kg	150/75	85/75	100/100
PREISE* / AUSSTATTUNG				
Basispreis		33.700 (Freelander TD4 S)	27.000 (1.9 DDiS Club)	30.475 (2.0 TDI Track&Field)
Testwagenpreis		40.225	33.115	37.270
Fahrwerk Höherlegung		1385 (30 mm Distanzscheib.)	1272 (+30 mm Schraubenfed.)	594 (30 mm Distanzscheib.)
Felgen + Reifen		2995 (255/55R19 auf 8x19)	1650 (225/75R16 auf 7x16)	2341 (235/60R18 auf 8x18)
Unterfahrschutz vorn		560 (inkl. Anbau)	319	355
Unterfahrschutz Mitte		-	405	1290
Unterfahrschutz hinten		775 (inkl. Anbau)	-	890
Seilwinde + Anbausatz		nicht möglich	2009 (Warn M6000)	nicht möglich
zusätzlich benötigte Teile		Radnabenadapter 810	-	Kofflügelverbreiterung 971
optionales Motortuning (Zusatzsteuergerät)		1395 (+ 26 PS, + 60 Nm)	-	1290 (+28 PS, + 64 Nm)
optionales sonstiges Zubehör		Sportreifen: 255/50R20: 3.995	Gewehrhalter: 239	Sportauspuff: 929
* Beträge in Euro inkl. MwSt.; S= Serienausstattung; - = nicht lieferbar				
INFOS UND ADRESSEN				
☎ Matzker Kiz-Technik , Robert-Perthel-Straße 31, 50739 Köln		☎ 0221/5463236	🌐 www.matzker.de	
☎ Taubenreuther , Am Schwimmbad 8, 95326 Kulmbach		☎ 09221/9562-0	🌐 www.taubenreuther.de	
☎ delta 4x4 , Dorfstraße 8a, 85235 Unterumbach		☎ 08134/9302-0	🌐 www.delta4x4.de	

Alle Platzierungen auf einen Blick

	Suzuki Grand Vitara Taubenreuther	Land Rover Freelander Matzker fr4	VW Tiguan delta4x4
ALLE OFFROAD-KRITERIEN			
Allradsystem	1	2	2
Kriechfähigkeit/Untersetzung	1	3	2
Traktionshilfen (Intelligenz)	3	1	2
Offroadcharakteristik Motor	3	2	1
Wasserunempfindlichkeit Motor	2	1	3
Karosserie Freigangswinkel	2	1	2
Karosserie Übersichtlichkeit	1	2	3
Fahrwerk-Beweglichkeit	1	2	3
vollwertiges Ersatzrad	1	1	3
Bereifung (Größe/Auswahl)	2	1	3
Robustheit	2	1	3
Abschleppösen (Stabilität)	2	1	3
Unterfahrschutz (Güte)	1	1	1
Bedienung/Funktionalität	1	3	2
Preis-Nutzwert-Verhältnis	1	3	2
Aufrüstbarkeit	1	2	2
Platzierung gesamt	1	2	3

1. Grand Vitara Taubenreuther

Mit Durchschnitts-Rang 1,6 gewinnt der Taubenreuther-Grand Vitara den Geländevergleich. Untersetzung, Verschränkung, Aufrüstbarkeit und echte Nutzbarkeit für Hobby oder Jagd sind eben nicht zu ersetzen.

2. Freelander Matzker

Ein Zehntel Rückstand (1,7) schiebt den Matzker-Freelander auf Rang 2. So viele durchdacht konstruierte Details sprechen für ihn, doch drei Haken (Preis, Kriechfähigkeit, schwache Kupplung) kosten den Sieg.

3. Tiguan delta4x4

Zwei Glanzlichter – der spontan ansprechende Motor und das geniale Schaltgetriebe – reichen nicht zum Geländegänger. Mit Durchschnitts-Rang 2,3 abgeschlagen auf Platz 3: der Tiguan.

Das zweite Problem ist der Grip, den Mud-Terrain-Reifen aufzubauen fähig sind. Sie können gewaltige Antriebskräfte übertragen. Und die müssen in Form von Antriebsmoment vom Antriebsstrang, von der Kupplung und vom Motor auch bereitgestellt werden können. Da hat der Brite seine Schwächen. Nach drei bis vier vergeblichen Anfahrversuchen verbreitet die Kupplung üble Gerüche. Hält man ihn jedoch auf Trab, kann die intelligente Traktionskontrolle mit „Terrain Response“ ihre Trümpfe ausspielen. Nur mit dem Freelander konnten wir mit etwas Anlauf eine rund einen Meter hohe Sandklippe hinaufspringen. Matzker hat übrigens bereits signalisiert, dass er das Anfahrproblem mittels verstärkter Kupplungen lösen will. Vielleicht ist der delta4x4-Weg ein goldener. Die schmälere All-Terrain-Pneus am Tiguan schlupfen viel früher, was aber keine Probleme bereitet, denn die Traktionskontrolle lässt das im Offroad-Modus zu. Mit hohen Raddrehzahlen und gelegentlichen Bremsengriffen der Traktionskontrolle fährt er an und pflügt auch so die sandigen Hügel hinauf. Dass das 2,0-Liter-Turbodiesel-Triebwerk besonders spritzig agiert und selbst an einer Steigung bei 1500 Touren noch zulegen kann, begünstigt diese Strategie.

Wie der Prinz, der von einer Frösche küssenden Prinzessin erweckt wurde, rückt der Grand Vitara urplötzlich in den Mittelpunkt und aufs Siegerpodest. Warum wird dieses Auto so oft unterschätzt? Es kann die Fans beider Welten zufriedenstellen: ist Pkw-naher Reisewagen für die einen und durchaus ernstzunehmender Geländewagen für die anderen. Im Taubenreuther-Trim mit einer 2,7 Tonnen ziehenden Seilwinde als Zugabe kostet er auch noch 7000 Euro weniger als ein Matzker-Freelander. Ihn könnte man sogar im Alltag mit MT-Reifen fahren. Ein 75er-Querschnitt verfügt über mehr Eigendämpfung. Warum also in die Softroader-Ferne schwefeln, wenn das Geländewagen-Gute liegt so nah? ■

T | Ronald Partsch F | Peter Kapser