www.off-road.de

# OFF ROAD

Das 4x4-Magazin für die Freiheit auf Rädern

Peugeot 2008 DK

ATTACKE AUF X-RAI

10/14

VERGLEICHSTEST

AUDI Q3 | BMW X1 | MERCEDES GLA

KOMPAKTE PREMIUM-KLASSE

ERSTE BILDER

LAND ROVE

DISCOVERY SPORT

+++ MADE IN RUSSIA +++

LADA NIVA PICK-UP

+++ DAUERTEST-ABSCHLUSS +++

HYUNDAI ix35

+++ FIRMENPORTRÄT +++

TRAIL MASTER BY MAAS

REIFENTEST

SECHS PROFILE IM VERGLEICH

Großer Winterreifentest

TEST

NISSAN QASHQAI

NEUER BESTSELLER

TEST

MATZKER EXPEDITIONSMOBIL mdx

RALLYE-CAMPER

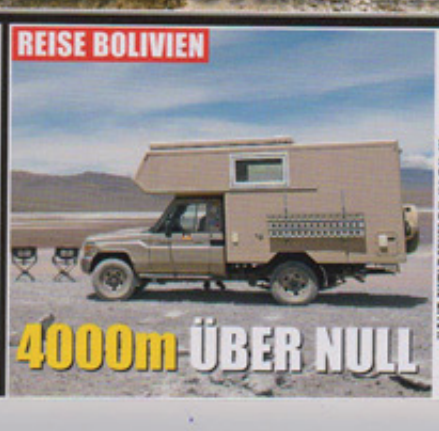
BAJA ARAGON

X-RAID-FESTSPIELE

GORM 24-STUNDEN-RENNEN

DOMINANZ DER SIDE-BY-SIDE

REISE BOLIVIEN



4000m ÜBER NULL

4 190602 203803 10

## DISCOVERY 4 – DIE ZWEITE

**OFF ROAD 9/14 «Retourkutsche»**

Hallo OFF ROADer,
gerade habe ich den Leserbrief von Herrn Geldszus gelesen.
Ich fahre seit Ende Januar den neuesten Land Rover Discovery 4 (Facelift 2014). Auf dem Tacho stehen bereits 14 000 Kilometer.
Ich kann dieses Fahrzeug jedem Offroad-Interessierten nur empfehlen. Die Fahreigenschaften und der Komfort sind einfach super.
Der Meinung von Herrn Ziegler bezüglich der Motorversion kann ich mich nicht ganz anschließen. Ich selber fahre den „kleinen" mit 211 PS. Bei der Probefahrt hatte ich das Fahrzeug mit den 256 PS. Der Unterschied ist meines Erachtens marginal. Daher mein Tipp – den Aufpreis für den stärkeren Motor lieber in eine bessere Ausstattung stecken.
Macht weiter so – ich lese „unser" Magazin immer wieder gerne.
***Mit freundlichen Grüßen***
***Peter Melcher***

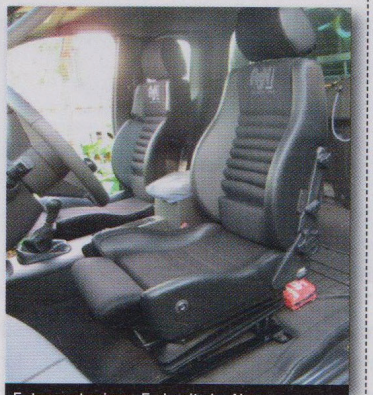
Der aktuelle Discovery4 TDV6 MY14: 211 PS.

Hallo Herr Melcher,
vielen Dank für Ihren Brief und die Alltagserfahrungen, die Sie mit uns teilen. Bei Herrn Geldszus stand ja nicht der Wechsel auf ein 2014er-Modell an, sondern auf ein 2010er- oder 2011er-Modell. Sie haben ganz recht: Die 211 PS im Facelift-Discovery reichen völlig aus. Den Motor gab es in dieser Leistungsstufe aber auch erst ab der Überarbeitung. Vorher verfügte das Aggregat lediglich über 190 Pferdestärken. Auch das war ausreichend, der Unterschied zum stärkeren Modell (seinerzeit 245 PS stark) war aber schon enorm, vor allem, weil die kräftigere Variante letztendlich weniger verbrauchte. Ihr Vorschlag, den Aufpreis lieber in Ausstattung als in Leistung zu stecken, leuchtet mir beim Facelift-modell also durchaus ein. Beim 2010er bleibe ich aber dabei: Hier ist der 245-PS-Diesel die bessere Wahl, um souverän voranzukommen.
Gruß, Marc Ziegler

## LUFTGEFEDERT

**OFF ROAD «Allgemein»**

Sehr geehrtes OFF ROAD-Team,
vielleicht ist dies ein Beitrag für alle blattfedergequälten Rücken und Bandscheiben in Ihrer Leserschaft.
Ich habe mir im letzten Jahr einen Nissan Navara King Cab zugelegt. Das ist mein mittlerweile vierter Pick-up. Fahrleistung, Anhängerlast und Zuladung sind absolut Spitze.
Das Problem: Wenn keine Last auf der Hinterachse aufliegt, hoppelt der Wagen ziemlich herum – Rücken und Bandscheiben werden übel malträtiert.
Also habe ich geschaut, was der Markt so anbietet, ohne dass man Abstriche bei der Zuladung machen muss, und bin letztendlich bei den Sitzen gelandet. Lkw haben Luftfederung! Und siehe da – bei ASN (Autositze NOBIS in Bad Wildungen) bin ich fündig geworden. Ungefähr zwei Monate nach einer top Beratung, Vertrag, Bestellung und Einbau hatte ich die beiden luftgefederten Sitze im Fahrzeug. Selbstverständlich mit allen Papieren und Genehmigungen. Eine ausführliche Einweisung durch den Werkstattmeister und man fährt über „Stock und Stein" wie auf Wolken.
Vielleicht ist es einen Beitrag wert und hilft anderen geplagten Lesern.
Ansonsten gefällt mir Ihre Zeitschrift sehr gut – jeder Artikel ist es wert, ihn zu lesen, viele auch mehrmals!!!
***Herzliche Grüße, bleibt immer am Ball, Rolf Wernecke aus Leipzig***


Entspannt reisen: Federsitz im Navara.

Hallo Herr Wernecke,
Federsitze kennt man eigentlich eher aus Bussen, Lkw und Lieferwagen. In der Regel sind die nötigen Konsolen nämlich schlicht zu hoch, um sie in einem Geländewagen unterzubringen. Als weltweit einziger Hersteller bietet ASN die von Ihnen erworbene Konfiguration mit extrem niedriger Federkonsole (50 Millimeter) für SUV und leichte Nutzfahrzeuge an. Nicht ganz billig, der Spaß, aber was tut man nicht alles für seinen Rücken.

## FRONTERA-FREUNDE

**OFF ROAD «allgemein»**

Hallo Redaktion,
als leidenschaftlicher Leser eurer Zeitschrift möchte ich euch heute mal loben und einfach nur sagen: Weiter so!
Nun mein Anliegen: Einige meiner Freunde und auch ich fahren einen Opel Frontera A. Die Ersatzteilversorgung ist zwar schwierig, aber trotzdem wollen wir diese alten Kisten nicht einfach so sterben lassen. Wir bewegen sie artgerecht, auch wenn sie nicht die Über-Geländemonster waren oder sind. Bis jetzt sind wir noch überallhin gekommen!
Wir würden uns jedoch freuen, wenn Sie auch mal einen Bericht oder Artikel über dieses nicht mehr ganz so neue Auto bringen würden. Ich hoffe, es ist möglich!
***Vielen Dank und Grüße aus Sachsen***
***Ricardo Matzke***

Der letzte Frontera in der OFF ROAD 7/2011.

Hallo Ricardo,
tatsächlich liegen die Tage des Frontera A bereits sehr weit zurück, leider aber nicht weit genug, um ihn schon für Oldtimerfreunde oder Restauratoren interessant zu machen. So bleiben nur die Tuner oder die engagierten Freundeskreise, über die wir berichten können. Zuletzt war ein Frontera A in der Ausgabe 7/2011 vertreten – von wegen kein Über-Geländemonster! Der Opel von HMM-Tuning hatte es faustdick hinter den Ohren und beeindruckte uns zutiefst.

## POWER WAGON

**OFF ROAD 9/14 «Feldmeister II»**

Hallo OFF ROAD-Redaktion, hallo Marc Ziegler, hallo Markus Kehl,
die Ausgabe 9/14 ist wieder einmal so ganz nach meinem Geschmack! Die Beiträge decken (fast) das gesamte Spektrum des Themas Offroad ab und die Zeitschrift ist, wie immer, zu dünn. Besonders angetan haben es mir 2 Beiträge, bei denen ich auch immer nicken und schmunzeln musste: Marc Zieglers Ami-Truck XXL „RAM Feldmeister 2" und der Zubehör-Report „Pimp your Amarok". Wie das?
Ihr, Marc Ziegler und Markus Kehl, habt euch in dem gut geschriebenen Beitrag, des von AEC zum „Feldmeister 2" gepimpten RAM 1500 angenommen und diesen klasse in Szene gesetzt.
Ein geiles Auto, richtig fein zurechtgemacht und in Deutschland beim Händler zu bestellen. Großartig!
ABER jetzt der Grund meines Schmunzelns: RAM Truck hat das doch alles schon in einem Modell serienmäßig! Power Wagon lautet die Modellbezeichnung, den gibt es aber leider noch nicht in Deutschland beim Händler, da die Basis der 2500er-RAM ist. Was so besonders am Power Wagon ist? Dass er serienmäßig für den Geländeeinsatz gerüstet ist. Höheres Fahrwerk, Winde, entkoppelbarer Stabilisator vorne, Differenzialsperren vorn und hinten, kürzere Übersetzung und Zuschaltallrad mit Geländereduktion … alles Serie!
Ich wollte ein Auto zu fahren, an dem nicht erst nachgerüstet werden muss, und habe mir ein 2011er-Modell aus Amerika geholt.
Zusammen mit dem Campertop MX von ARE mit Full Fiberglass Walk-in Door bildet er für mich die perfekte Basis für meine Offroad-Touren.
Solltet ihr Interesse haben, über dieses Modell einen Beitrag zu machen, dann stehe ich gerne mit meinem Fahrzeug zur Verfügung.
***Mit freundlichen Grüßen***
***Ralph Thomas***

Ralph und sein Power Wagon auf Tour.

Hallo Ralph,
Du hast es schon richtig gesagt: Offiziell kommt der Power Wagon nicht nach Deutschland. Ansonsten kann ich Dir nur dasselbe wie Stefan sagen: Das letzte Wort zum RAM ist sicher noch nicht gesprochen. Also fühl' Dich eingeladen, vorbeizuschauen, oder wir treffen uns in einem Gelände in der Nähe. In diesem Sinne: Let's play!
Liebe Grüße, Marc