

AUTOMOBIL REVUE



Nr. 42 | 21. Oktober 2021 | Fr. 5.– | Euro 5.–

GEGRÜNDET 1906

FAHRZEUGE IN DIESER AUSGABE

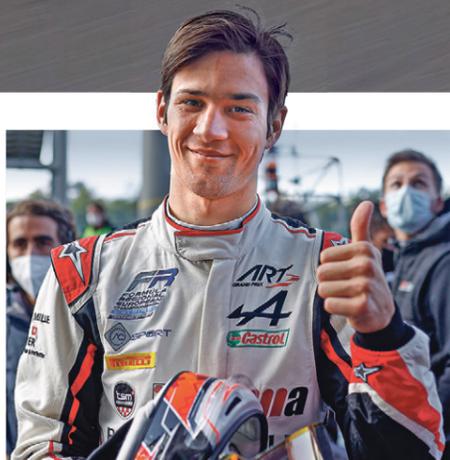
- Audi S5 Cabrio
- Ford Focus und Tourneo Connect
- Honda HR-V
- Hyundai Ioniq 5
- Kia EV6
- Lexus LX
- Toyota RAV4 PHEV

Kia EV6



Zukunft voraus

Mutig, aufregend, dynamisch – der EV6 ist nicht nur für Kia wegweisend **8**



GREGOIRE SAUCY

Was ihm der jüngste Titel bringt **21**

HONDA

Warum der HR-V auch in seiner dritten Generation für Aufsehen sorgt **15**



VERSICHERUNGEN

Wie sie an unsere Fahrdaten wollen **4**



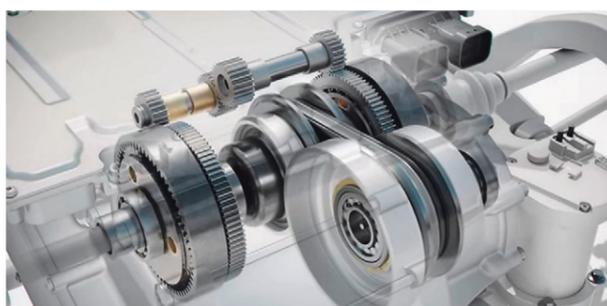
AUDI

Weshalb der S5 Cabrio ein Benziner bleiben muss **12**



TECHNIK

Wieso das CVT eine zweite Chance erhält **16**



AKTUELL

- Editorial **2**
- Elektroautos: Böses Erwachen in der Werkstatt **2**
- Versicherungen: Überwachung ab 2024 mit der Blackbox **4**
- Kolumne: Avenergy Suisse **5**

NEUHEITEN

- Geteilter Fokus: Ford Focus, Ford Tourneo Connect, Mitsubishi Outlander PHEV, Lexus LX **6**

TEST & FAHRBERICHTE

- Kia EV6: Total überraschend **8**
- Hyundai Ioniq 5: Laden mit 800 Volt **10**
- Audi S5 Cabrio: Zum Glück Benziner **12**
- Toyota RAV4 PHEV: Stark unterwegs **14**
- Honda HR-V: Radikal verwandelt **15**

TECHNIK

- Getriebe: Zweites Leben für das CVT? **16**

CLASSICS

- Jo Siffert: Letzter Teil der Gesenksreihe **18**

SPORT

- Rallye-SM: Zum Finale ins Wallis **20**
- Grégoire Saucy: Meisterporträt **21**
- Resultate: So fahren die Schweizer **22**
- DTM: Kritik nach dem Saisonfinale **23**

LETZTE

- AR Digital, Perscheid, Agenda **24**

Abonnemente: Tel. 058 510 85 40
AZA 2540 Grenchen | www.automobilrevue.ch





Ramon Egger
Chefredaktor

Bundesrätin in Spendierlaune

Bundesrätin Simonetta Sommaruga hat die Spendierhosen an. Ungeachtet, dass sich das Schweizer Stimmvolk im Juni eher kritisch zu den Klimaplänen des Bundesrates geäussert hat, fährt die Umweltministerin den Kurs der Klimastrategie 2050 weiter. Denn: Am Ziel von Netto-null hält man natürlich weiterhin fest und am Pariser Abkommen sowieso. Als wären die unklaren Kostenfolgen der ausufernden Klimapolitik nicht einer der Hauptgründe für das Nein gewesen, gibt die Umweltbundesrätin unser Geld mit vollen Händen aus.

Denn die Klimaziele müssen ja nicht zwingend im Inland erfüllt werden, wir können uns deren Erfüllung auch einfach im Ausland einkaufen. Und ehrlicherweise muss man sagen: Es spricht nicht viel dagegen, jemand anderen dafür zu bezahlen, dass er für uns die Drecksarbeit erledigt. In allen anderen Sektoren ist das auch die Norm. Deshalb schliesst die Bundesrätin jetzt mit verschiedenen Staaten Klimaabkommen ab. Zuletzt mit so wichtigen Partnerstaaten wie dem karibischen Inselstaat Dominica und Georgien.

Bei den Abkommen unter Umweltministerin Sommaruga geht es auch nicht einfach darum, dass jemand anders für uns CO₂ kompensiert. Der Pakt mit Georgien bietet finanzielle Unterstützung für die Isolation von Gebäuden im Kaukasus. Statt dass wir in der Schweiz griffige Massnahmen effizient fördern würden, fliesst das Geld jetzt also Richtung Eurasien. Vor dem Hintergrund, dass gerade erst fast stillschweigend die Klimaabgaben auf fossilen Treibstoffen um 3.5 Rappen erhöht worden sind, mutet das besonders bizarr an.

Auf Dominica fliesst unser Kompensationsbeitrag derweil in die Elektrifizierung des dortigen Verkehrs. Während bei uns ein Tauziehen um die Förderung der Ladeinfrastruktur stattfindet, lässt man das Geld durch den Abfluss in einen Staat fließen, der 70 000 Einwohner und ein Strassennetz von 700 Kilometern hat. Und einen Anteil am weltweiten CO₂-Ausstoss von nahezu null. Wirkung: ganz sicher null.

Derweil warnt das Bundesamt für Energie davor, dass uns wohl schon in wenigen Jahren ein Blackout bei der Stromversorgung droht – sogar ohne zusätzlichen Energiebedarf für Elektroautos. Investitionen in synthetische Treibstoffe, mit denen zwar keine Energieprobleme gelöst werden, die aber immerhin eine Speicherung ermöglichen, um extreme Schwankungen auszugleichen, werden dem privaten Sektor überlassen. Wenn wir 2025 im Dunkeln sitzen, können wir uns immerhin damit trösten, dass es die Georgier im Kaukasus schön warm haben und die Dominicaner elektrisch unterwegs sind!

Das böse Erwac

UMFRAGE Gemäss einer Studie des deutschen Versicherers Allianz sind Elektrofahrzeuge teurer in der Reparatur. Grund dafür ist die Komplexität der verbauten Systeme.

Lorenzo Quolantoni

Die Elektrowelle, die zurzeit den Automobilmarkt überrollt, macht nicht alle glücklich. Allen voran die Garagisten nicht, die damit rechnen müssen, dass ihre Tätigkeit aufgrund des geringen Wartungsaufwands von Elektrofahrzeugen Schätzungen zufolge im nächsten Jahrzehnt um 40 Prozent abnehmen wird. Elektrofahrzeuge sind günstiger im Unterhalt, aber teurer, wenn sie nach einem Unfall repariert werden müssen. Zu diesem Schluss kommt eine Studie des deutschen Versicherers Allianz über einen Beobachtungszeitraum von 2018 bis 2020. Marderbisse nehmen bei Elektrofahrzeugen beispielsweise eine komplett andere Dimension an: Das Ersetzen von Hochspannungskabeln, die von Mardern zerbissen wurden, kostet bis zu 7000 Euro. Die Allianz präzisiert allerdings, dass das Vorhandensein eines ersetzbaren Schutzmantels die Kosten um bis zu 97 Prozent senke.

Bei einem Aufprall sieht es hingegen schlechter aus. Zur Erinnerung: Ein Unfallauto erhält den wenig beneideten Status Wrack oder Totalschaden, wenn der Betrag für die Reparaturen den Restwert des Autos übersteigt. Zum Leidwesen ihrer Besitzer fallen Elektroautos aufgrund der Batterie schneller in diese Kategorie. Gemäss Studie der Allianz empfehlen bestimmte Hersteller bei allen Unfällen, bei denen die Airbags ausgelöst wurden, den kompletten Akku zu ersetzen. Wenn man weiss, dass der Preis für den Austausch einer Batterie je nach Grösse und Hersteller zwischen 15 000 und 25 000 Franken schwankt, versteht man, weshalb der Restwert des Fahrzeugs schnell überstiegen wird.

Teure Elektrosensoren

Es braucht nicht einmal eine solche Extremsituation, ein einfacher Zusammenstoss reisst bereits ein grosses Loch ins Portemonnaie. Grund dafür sind die zahlreichen Fahrassistenzsysteme – wie der Notbremsassistent –, die teure Sensoren benötigen, die hinter dem Kühlergrill und den Stossfängern versteckt sind. «Wir stellen eine zunehmende Verbreitung dieser Systeme und in der Folge einen po-

sitiven Einfluss auf die Schadenfrequenz fest», erklärt Simona Altwegg, Mediensprecherin bei Axa. «Allerdings wird dieser Effekt zurzeit negativ überkompensiert, denn aufgrund der verbauten Technologie werden die Unfälle teurer.»

Dieses Beispiel betrifft nicht nur Elektrofahrzeuge, sondern alle modernen Fahrzeuge, die Elektronik beinhalten. Allerdings sind die – neueren – Elektrofahrzeuge laut Nicolai Heitz, Produktverantwortlicher bei den Basler Versicherungen, deutlich stärker betroffen: «In den meisten Fällen sind in einem Elektroauto zahlreiche Assistenzsysteme verbaut, welche die Schadenfrequenz reduzieren, aber schwieriger zu reparieren sind.»

Kostenexplosion

Laut dem Experten der Basler Versicherungen belasten auch Brände die wirtschaftliche Bilanz der Elektroautos stärker: «Ein Brand führt bei einem Elektrofahrzeug sicherlich zu höheren Schadenkosten, denn es muss ein Containerdepot einkalkuliert werden.» Um die Gefahr eines erneuten Aufflammens einzudämmen, lagert die Feuerwehr ausgebrannte Elektrofahrzeuge in Containern, die oftmals unter Wasser gesetzt werden. Anschliessend muss man an die Beseitigung des kontaminierten Wassers denken, was weitere Kosten verursacht. Auch wenn brennende Elektroautos regelmässig in den Schlagzeilen sind, so sind sie doch viel seltener, als es den Anschein hat, betont die Untersuchung von Allianz. «In unserer Studie haben wir festgestellt, dass die Wahrscheinlichkeit eines Brandes bei Elektroautos nicht höher ist als bei herkömmlichen Benzin- oder Dieselfahrzeugen», so Carsten Reikenmeyer, Leiter der Sicherheitsforschung bei der Allianz. Das Unternehmen gibt an, dass von den 15 000 Fahrzeugen, die im vergangenen Jahr in Deutschland in Brand gerieten, nur ein Prozent Elektroautos waren.

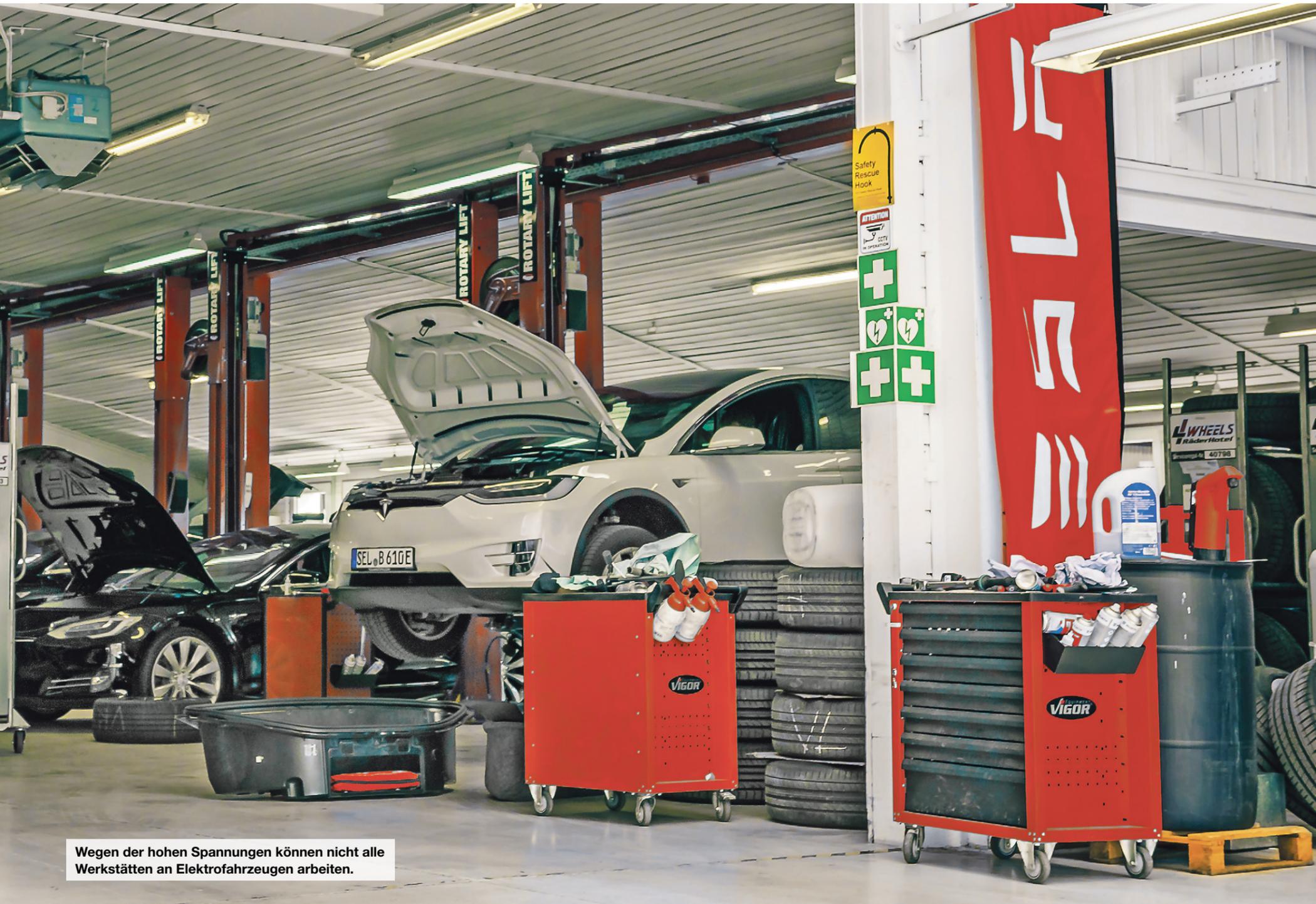
Es ist verständlich, dass die Batterie in einem Elektrofahrzeug ein sensibles Element ist, das Schäden in Höhe von mehreren Zehntausend Franken verursachen kann. Als integraler Bestandteil des Fahrzeugs ist sie jedoch durch eine Kaskoversicherung abgedeckt (je nach Unternehmen Voll- oder Teilkasko). Doch wie dies bei den Versicherern oft der Fall ist, gibt es Ausnahmen, wie



Fotos: Jakob Häfner, Kapo Graubünden

Einige Hersteller schreiben vor, dass die Batterie nach einem Unfall mit ausgelösten Airbags ersetzt werden muss. Aufgrund der hohen Reparaturkosten wird das Auto oft als Wrack deklariert.

hen mit den Elektroautos



Wegen der hohen Spannungen können nicht alle Werkstätten an Elektrofahrzeugen arbeiten.

Patrick Matthey, Leiter Unternehmenskommunikation bei den Vaudoise Versicherungen, erklärt: «Wenn die Batterie die Ursache des Schadens ist, ist sie von der Deckung ausgeschlossen. In diesem Fall greift die Herstellergarantie, denn im Allgemeinen ersetzt der Hersteller die Batterie, wenn diese defekt ist.»

Die Zurich Versicherung hat die Geschäftsmöglichkeit erkannt und bietet nun eine Zusatzversicherung für die Batterien an, die sogenannte Battery Plus. «Diese deckt Schäden durch Bedienungsfehler, Überspannung, Überstrom, Tiefentladung und Fehlfunktionen der Ladestation», erklärt Nathalie Vidal, Mediensprecherin der Zurich Versicherungsgruppe. Sie fügt jedoch eine wichtige Nuance hinzu: «Wenn der Fahrer die Sorgfaltspflicht verletzt und die Sicherheitsvorschriften des Herstellers missachtet, behält sich die Zurich Schweiz das Recht vor, die Leistungen zu kürzen.»

Nicht mehr Unfälle

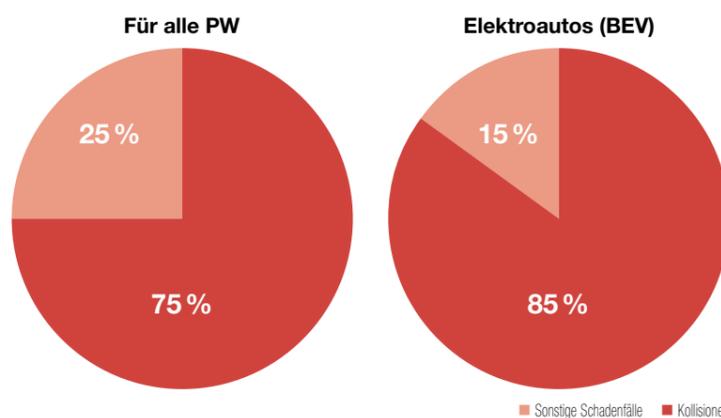
Elektroautos sind zwar teurer in der Reparatur, erscheinen aber gemäss der Studie von Allianz Deutschland nicht häufiger in der Unfallstatistik. Die kontaktierten Schweizer Versicherer sind sich einig, dass es aufgrund fehlender empirischer Daten zu früh ist, um zu bestimmen, ob sich unter den Schadenereignissen übermässig viele Fälle mit Elektrofahrzeugen befinden. Alle Versicherungs-

unternehmen spielen derzeit auch die Auswirkungen der hohen Leistung von Elektroautos auf Unfälle herunter. Ein Tesla Model 3 beginnt bei 306 PS, fast dem Doppelten eines 3er-BMW-Einstiegsmodells mit 156 PS. «In der Tat ist die Leistung eines Fahrzeugs ein Faktor, der die Wahrscheinlichkeit von Unfällen tendenziell erhöht»,

bestätigt Patrick Matthey von den Vaudoise Versicherungen. «Sie ist jedoch nur ein Faktor von vielen, die bei der Risikoanalyse und der Prämienberechnung berücksichtigt werden.»

Trotz dieser ungünstigen Faktoren – höherer Kaufpreis, höhere Reparaturkosten, höhere Leistung – behaupten die kontaktierten Schweizer Versicherungsunternehmen, dass sie den Lenkern von Elektrofahrzeugen keine höheren Prämien berechnen. Manche bieten sogar Rabatte an. «Wir belohnen umweltbewusste Fahrerinnen und Fahrer, indem wir ihnen für Elektrofahrzeuge Rabatte auf die Haftpflicht- und Vollkaskoversicherungsprämien gewähren», sagt Lorenz Gerber, Hochschulpraktikant in der Unternehmenskommunikation bei der Mobiliar. Bei der Zurich Versicherung gewährt man den Besitzerinnen und Besitzern von Elektrofahrzeugen sogar 20 Prozent Rabatt auf die Prämie. Ein Blick auf die bekanntesten Online-Vergleichsdienste in der Schweiz bestätigt die Aussagen der Versicherungsunternehmen: Ein Elektroauto zu versichern, ist durchschnittlich nicht teurer als ein vergleichbares Auto mit Verbrennungsmotor, sondern sogar etwas günstiger. Es ist eine Möglichkeit für die Versicherungsunternehmen des Landes, die Bemühungen zur Reduzierung von CO₂-Emissionen zu unterstützen. Das Argument wird dann auch gerne im öffentlichen Diskurs betont. Das grüne Image steht an erster Stelle. ●

Vollkasko-Aufwendungen nach Schadensarten



Quelle: GDV 2018-2020 & AZT

Die Blackbox kommt für alle

ÜBERWACHUNG Ab 2024 müssen alle Neuwagen mit einer Blackbox versehen sein, welche Unfalldaten festhält. Die Versicherer sind an diesen Daten besonders interessiert.

Lorenzo Quolantoni

Die Überwachung der Autofahrer wird ab 1. Juli 2024 wieder ein Stück umfassender. Ab diesem Termin wird nämlich für alle neu zugelassenen Autos eine Blackbox vorgeschrieben, welche die Fahrdaten aufzeichnet, die nach einem Unfall ausgewertet werden können. Neu homologierte Modelle müssen diese Vorschrift bereits ab 1. Juli 2022 erfüllen. Die EU verspricht sich dadurch einen Fortschritt bei der Sicherheit im Strassenverkehr. Zur Erfüllung ihrer noblen Aufgabe wird die Blackbox ihre Nase in alle möglichen Ecken und Winkel stecken. Der Speicher zeichnet unter anderem Geschwindigkeit, Bremsvorgänge, die Aktivierung von Sicherheitssystemen (ABS, ESP, Airbags, Sicherheitsgurt und viele mehr), Quer- und Längsbeschleunigungskräfte sowie die Motordrehzahl auf. Festgehalten werden die jeweils jüngsten Werte, ältere Daten werden laufend überschrieben. Mit dem Ausschalten der Zündung wird der Speicher gelöscht. Bei einem Unfall verbleiben nur die kurz vor, während und kurz nach dem Aufprall aufgezeichneten Daten im Speicher.

Als Beschwichtigung für die Verteidiger der Privatsphäre wollen die Gesetzgeber die Anonymität der Daten garantieren. Die Unfalldatenspeicher



Die vorgesehene Blackbox für Personenwagen funktioniert nach dem gleichen Prinzip wie der Crashrecorder der Axia.

Gut und günstig versichert

PRÄMIEN Schweizerinnen und Schweizer bezahlen oftmals zu viel für ihre Versicherung. Wir liefern einige Spartipps.

Lorenzo Quolantoni

Konsumenten können bei ihrer Autoversicherung zwischen 300 und 500 Franken pro Jahr sparen. Das war die Aussage von Firmenchef Patrick Ducret von Bonus.ch in einer AR-Reportage des vergan-

genen Jahres (AR 41/2020). Er schätzt, dass 80 Prozent der Schweizer Autofahrer auf niedrigere Versicherungsprämien kämen, wenn sie einige einfache Regeln befolgen würden. Wir zählen die wichtigsten Spartipps noch einmal auf.

Doppelversicherungen vermeiden

Der beste und einfachste Weg, mindestens 200 Franken Prämien pro Jahr zu sparen, ist das Vermeiden von Doppelversicherungen. Die Inassenversicherung entspricht oft der Unfaldeckung, welche für alle Schweizer gilt. Wertsachen sind bereits in der Hausratsversicherung vor Verlust geschützt, falls diese aus dem Fahrzeug entwendet werden. Und wer bereits TCS- oder ACS-Mitglied ist, braucht kein Geld für eine Mobilitätsversicherung auszugeben.

Bedürfnisse überdenken

Die Versicherungsbedürfnisse für Halter von Neuwagen sind nicht die gleichen wie für Halter von älteren Autos. Es ist nur logisch, einen neuen Wagen fürstlich zu behandeln (Vollkasko usw.), während ein Schrotthaufen sicher nicht überversichert sein muss. Schliesslich verliert jedes Fahrzeug mit den Jahren an Wert. Mit der Zeit ist es ratsam, Luxusversicherungen für Parkschäden oder Vollkasko fallen zu lassen. Der Selbstbehalt kann getrost erhöht werden, wenn der Lack nicht mehr so hell strahlt. Das gesparte Geld wird einem beim nächsten Autokauf gelegen kommen.

Ein-Jahres-Vertrag

Die Versicherungsverkäufer versuchen oft, die Kunden zu Fünf-Jahres-Verträgen zu drängen, aber meist ist man mit einem Vertrag für ein Jahr am besten bedient. So hat man die Option zu wechseln, wenn die Konkurrenz nach Jahresfrist mit verlockenden Angeboten aufwartet. Man kann auch bessere Bedingungen für die bestehende Police aushandeln. Bietet einem der Versicherungsagent gute Konditionen für einen Fünf-Jahres-Vertrag, kann man sich immer noch eine Kündigungsfrist von einem Jahr einbauen lassen.

Vergleichen zahlt sich aus

Die besten Offerten bekommt der Kunde, wenn er die Versicherer gegeneinander ausspielt. Einige Minuten Recherche auf Internetportalen wie Comparis oder Bonus.ch zeigen einem die ganze Preisspanne auf. Im Extremfall ist die gleiche Deckung zum halben Preis zu haben, wenn der Kunde schriftliche Offerten bei mehreren Versicherungen einholt. Geben Sie aber Ihrem aktuellen Versicherer die Gelegenheit, mitzubieten. Wenn Sie Ihrem Versicherungsmakler ihre beste Offerte zeigen, ist er unter Zugzwang, seine besten Bedingungen vorzulegen.

dürfen «keine Identifizierung des Fahrzeugs und des Besitzers» vorsehen und müssen «gegen die Manipulation und den Missbrauch durch Aussenstehende» gesichert sein. Dazu gehört, dass die letzten vier Ziffern der Chassisnummer nicht registriert werden. Dadurch sollen aus den Daten der Blackbox keine Rückschlüsse auf Fahrer, Besitzer oder Fahrzeug möglich sein.

Auf Anregung der Versicherungen

Dennoch melden manche Kreise bereits erste Begehren an diesen Daten an. Da sind vor allem die Versicherer, die in den Daten des Unfallschreibers eine einfache Lösung sehen, unklare Unfallhergänge zu rekonstruieren. Diese Idee ist auch nicht neu: Viele Versicherungsgesellschaften bieten ihren Kunden – vor allem den jüngeren Autofahrern – bereits seit Jahren die Option, ein ähnliches Gerät im Auto zu verbauen und dadurch von günstigeren Prämien zu profitieren. Die Branche spricht in der Schweiz von bis zu 30 Prozent der Neulenkler, die sich von der konstanten Überwachung durch die Blackbox nicht abschrecken lassen. Die AUTOMOBIL REVUE hat bei verschiedenen Versicherungsgesellschaften nachgefragt, in welcher Form die Daten des Crashrecorders Verwendung finden.

Die Mobiliar bietet ihren Kunden eine solche Box an und ist von deren Vorteilen überzeugt: «Die Schadensermittlung kann viel effizienter erfolgen, wenn wir alle unfallrelevanten Daten haben. Aber wir sind auch der Überzeugung, dass diese nur mit der ausdrücklichen Genehmigung des Kunden genutzt werden sollen», meint Sprecher Lorenz Gerber von der Mobiliar.

Die Zürich Versicherung bläst ins gleiche Horn und verspricht ihren Kunden die «totale Transparenz». Sie hätten darüber hinaus die Möglichkeit, die «Datenverwendung zu beeinflussen».

Für Patrick Matthey, Kommunikationsverantwortlicher der Vaudoise, hat die Blackbox sogar das Potenzial, im Konflikt zwischen Mensch und Maschine zu vermitteln: «Mit der Verbreitung des autonomen Fahrens steuern wir in naher Zukunft auf die Frage der Verantwortlichkeit bei einem Unfall zu: Liegt diese beim Fahrer oder haben wir es mit einem Versagen der elektronischen Steuerung zu tun? Das führt auch zu einem Bedarf der Aufzeichnungen, wenn es um die Teilung der Verantwortung zwischen dem Versicherer des Herstellers und dem des Fahrers geht.»

Einzig die Basler Versicherung ist der Meinung, dass die Vorteile der Datenspeicherung «vernachlässigbar» seien. Damit erklärt sich auch, weshalb

die Basler Versicherung als einzige grosse Versicherung keine Blackbox im Angebot führt. «Viele Kunden fragen sich, was mit ihren Daten passiert und ob diese gegen sie verwendet werden können», sagt der produktverantwortliche Nicolai Heitz.

Fehlende Transparenz der Hersteller

Axa, der eigentliche Pionier bei den Datenschreibern, sieht wie erwartet vor allem die Sonnenseite des Themas. «Für die Unfallforschung und die Unfallverhütung wäre es wünschenswert, dass die erhobenen Unfalldaten autorisierten Fachleuten zur Verfügung gestellt würden», meint Axa-Pressesprecherin Simona Altwegg. Und rügt bei dieser Gelegenheit auch noch die Hersteller für ihren Mangel an Transparenz: «Die Aufzeichnungen der Fahr- und Unfalldaten gehören heute in der Schweiz einzig und alleine den Fahrzeugherstellern. Wir sind der Meinung, dass die Verwendung dieser Daten nicht durchsichtig genug ist. Es ist nicht klar, welche Werte sie aufzeichnen, was sie speichern und welche Daten sie an ihre Server übermitteln.»

Solches Misstrauen findet man auch bei Forschungsstellen wie der Beratungsstelle für Unfallverhütung (BFU): «Die Autohersteller sind die einzigen, die Zugang zu den Unfalldaten haben, und sie weigern sich leider oftmals, Informationen mit uns zu teilen», bedauert BFU-Forscher Markus Deublein. «Einzig bei tödlichen Unfällen bekommen wir gelegentlich auf die Daten Zugriff, aber diese Analysen erfolgen lange nach dem Vorfall. Wie originalgetreu sind diese Angaben, die zudem von den Autofirmen bearbeitet worden sind? Dazu kann und will ich mich nicht äussern.»

Die Undurchsichtigkeit bei der Verwendung dieser Aufzeichnungen von Fahrdaten beunruhigt auch die Verfechter der Privatsphäre wie den Walliser Anwalt Sébastien Fanti: «Ich habe kein Problem damit, dass man aus den Daten herauslesen kann, wie es zu einem Unfall gekommen ist», meint Fanti. «Wenn man daraus aber gleich auch noch ablesen kann, ob ich mich in den vergangenen sechs oder zwölf Monaten schön brav an die Verkehrsregeln gehalten habe, dann wird es in meinen Augen problematisch.»

Dabei ist das Schweizer Datenschutzgesetz diesbezüglich ganz klar und untersagt, dass die Angaben für einen anderen Zweck verwendet werden als den, der bei der Erhebung genannt wurde. Die Daten müssen nach ihrer Verwendung gelöscht werden. Nur sind solche Garantien oft nicht mehr als fromme Wünsche, solange die Kontrolle schwierig durchzuführen ist. ●

KOLUMNE

Die Schweiz braucht neue Abkommen

Mut zur Lücke ist kein Ratschlag, sondern eine grosse Dummheit.

«Bundesrat treibt Vorsorgeplanung für Stromversorgungssicherheit voran»: Unter diesem schönfärberischen Titel verkündet der Bundesrat die Kenntnisnahme einer düsteren Prognose. Schon im März 2025 droht der Schweiz während zweier Tagen eine Stromknappheit, in welcher der Bedarf der Schweiz nicht mehr gedeckt werden kann. Ein bis vor wenigen Jahren kaum für möglich gehaltenes Szenario droht nun sehr schnell zur Realität zu werden. Der Schweiz wird vor Augen geführt, was die Konsequenzen



Fabian Bilger
Stv. Geschäftsführer
Avenergy Suisse

schlampiger Energie- und Aussenpolitik nach dem Motto «Mut zur Lücke» sein werden. Dem fehlenden Rahmenabkommen oder der EU die Schuld allein zuzuschreiben, greift allerdings zu kurz. Florierende Wirtschaft und Gesellschaft haben stets mehr Energie benötigt als in unserem Land zur Verfügung steht. Daran werden auch neue Energieformen nichts ändern.

Man betrachte exemplarisch den Strassenverkehr. Rund 210 Petajoule an Energie benötigen alle Verbrennerfahrzeuge auf der Strasse pro Jahr. Das ist ziemlich genau die Energiemenge, die die gesamte Schweiz an Strom verbraucht. Selbst wenn man von einem zweimal besseren Wirkungsgrad des elektrifizierten Strassenverkehrs ausgehen würde, müsste die Schweiz in den nächsten 20 Jahren also ihre bereitgestellte Strommenge um 50 Prozent steigern. Und dabei ist das Wirtschaftswachstum noch nicht einmal mit eingerechnet. Es ist nicht mutig, dieser Energielücke tatenlos entgegenzusehen – es ist dumm. Unser Land wird auch in diesem Jahrhundert auf Energieimporte angewiesen sein, und Strom ist der unzuverlässigste Energieträger überhaupt. Man kann ihn schlecht speichern, und er ist an ein fragiles Netz gebunden, das erst noch von einer politischen Macht kontrolliert wird, die uns alles andere als wohlgesonnen ist.

Die Schweizer Gesellschaft tut gut daran, sich an allen Fronten gegen eine vollständige Elektrifizierung unseres Wirtschaftssystems zu wehren. Dekarbonisierung geht auch ohne Elektrifizierung. Der Import synthetischer und biogener Gase und flüssiger Treibstoffe ist schon heute technisch möglich. Die Kaufkraft der Schweiz macht es ausserdem für ausländische Energieproduzenten attraktiv, in die Schweiz zu liefern – wir sind ein gern gesehener Kunde. Diese Position muss die Politik jetzt nutzen und schnell bessere Rahmenbedingungen für synthetische Energieträger schaffen.

Anstatt mit der EU über ein Stromabkommen zu verhandeln, sollten wir mit den nordafrikanischen Staaten über ein Synfuel-Abkommen sprechen. Es wäre eine gewaltige Chance für beide Seiten und würde unserem Land auf viele Jahre hinaus Stabilität verleihen. In diesem Sinne: Mut zu neuen Wegen, ansonsten zünden wir wohl nicht nur zu Weihnachten, sondern auch bald im Frühling Kerzen an – ohne allerdings einen Grund zum Feiern zu haben.

Kolumne in Zusammenarbeit mit Avenergy Suisse, dem Branchenverband der Importeure, Hersteller und Vertrieber flüssiger Treibstoffe in der Schweiz. Die Meinung des Autors gibt nicht unbedingt die Meinung der Redaktion wieder.

Vor dem Melden rechnen

Für Schadensfälle mit einem Wert von weniger als 1000 Franken kann man sich den Anruf bei der Versicherung oft sparen. Denn wer als Kunde nicht von einem Bonusschutz profitieren kann, rutscht auf der Prämienleiter um vier Klassen ab und braucht mehrere Jahre ohne Schadensmeldung, um wieder auf das vorherige Prämienniveau zu kommen. Und: Im Fall, dass Sie dennoch einen Schaden anmelden, können Sie Ihren Versicherungsvertrag innerhalb von 14 Tagen nach der Vergütungszahlung kündigen.

Wertvolle Extras

Der Bonusschutz ist Teil der Zusatzleistungen und wird von den meisten Experten empfohlen. Für jährlich einige Dutzend Franken verzichtet die Versicherung für einen oder zwei Schadensmeldungen pro Jahr auf den Malus. Ebenfalls zu empfehlen: Schutz vor dem Belangwerden bei schwerwiegenden Verkehrsvergehen. Mit dieser Option kommt der Fahrer nicht an die Kasse, selbst wenn er etwa ein Rotlicht missachtet hat. Achtung: Fahren unter Alkoholeinfluss fällt nicht unter diese Klausel.

Leasing-Ende melden

Die Versicherungsprämien für Leasing-Fahrzeuge sind meist höher. Die Versicherung geht davon aus, dass Fahrer einem Auto, das nicht ihnen gehören, weniger Sorge tragen. Wegen der höheren Ansätze ist es wichtig für den Kunden, der Versicherung das Auslaufen des Leasingvertrags umgehend zu melden. Wer an einem Fahrsicherheitstraining teilnimmt, kann das auch der Versicherung melden, was oft zu einem Nachlass auf die Prämien führt. Normalerweise gilt es dafür noch, sich beim Organisator eine Bestätigung für das Training zu besorgen.

Fokussiert bleiben



IM FOKUS Ford modernisiert den Focus umfassend, tarnt aber auch einen VW Caddy als Tourneo. Die beiden japanischen SUV sind vorerst nicht für Europa gedacht.



Ford Focus und Ford Tourneo Connect

Der Focus wird vor allem optisch überarbeitet, das zeigt sich an der Frontpartie mit einer höheren Motorhaube, einem breiteren Kühlergrill und neuen LED-Scheinwerfern als Standard. Erstmals sind auch Matrix-LED-Scheinwerfer bestellbar. Darüber hinaus gibt es je nach Variante Chromakzente oder satinierte Oberflächen. Bei den Motoren bleibt die Wahl zwischen dem Einliter-Benziner mit leichter Hybridisierung (125 oder 155 PS) und dem 1.5-Liter-Diesel (95 oder 120 PS). Ein Siebengang-Doppelkupplungsgetriebe wird erstmals als Option für die Benzinversionen angeboten. Alternativ gibt es auch ein Sechsgang-Handschaltgetriebe und eine Achtgang-Automatik. Im Innenraum verbaut Ford einen 13.2-Zoll grossen Touchscreen, dessen Infotainmentsystem aus dem Mustang Mach-E stammt. Der Kombi, der den Namen Turnier trägt, hat jetzt einen klappbaren Boden, der zwei getrennte Räume und einen wasserdichten Bereich für nasse Gegenstände schafft. Der Focus ST (erhältlich als Fünftürer oder Kombi) wurde ebenfalls überarbeitet und ist sowohl mit Diesel- als auch mit Benzinmotoren erhältlich. Der 2.3-Liter-Benzinmotor leistet 280 PS und 420 Nm. Die Preise beginnen bei 24 900 Franken für die Basisversion und bei 41 400 Franken für den Focus ST.

Der andere Newcomer von Ford wird diejenigen erfreuen, die mehr Platz brauchen. Schon immer war die Ähnlichkeit des Tourneo zum VW Caddy gross, nun sind die beiden quasi identisch. Der Tourneo ist das erste Resultat der Zusammenarbeit von Ford und VW und unterscheidet sich vor allem durch die Frontpartie.

Der Tourneo Connect ist mit bis zu sieben Sitzplätzen und in zwei Karosserielängen erhältlich. Unter der Haube arbeitet ein 1.5-Liter-Benzinmotor (114 PS) oder ein Zweiliter-Dieselmotor (102 oder 122 PS). Die stärkste Variante gibt es auch mit Allradantrieb.



Fotos: Ford, Lexus, Mitsubishi, Text: Calvin Leutwyler

JAGUAR LAND ROVER

Lieferkette mit Blockchain

Jaguar Land Rover testet die Blockchain-Technologie. Das Ziel ist die weltweit erste digitale Lieferkette für Leder, die vollständige Transparenz gewährleisten soll. Der Prozess ermöglicht es nicht nur, die Einhaltung der Vorschriften zu verfolgen, sondern auch den CO₂-Fussabdruck des Lieferantennetzes zu bewerten. Eine Kombination aus GPS-Daten, biometrischen Daten und QR-Codes wird verwendet, um den Status des Leders in jedem Schritt des Prozesses digital zu überprüfen. Das Projekt ist Teil der Reimagine-Strategie von JLR mit dem Ziel, bis zum Jahr 2039 Netto-null-Emissionen für das gesamte Unternehmen zu erreichen.

TESLA

Bessere Beschleunigung

Tesla präsentiert erneut, wie mächtig Over-the-Air-Updates sein können. Der Model Y feierte in Europa erst kürzlich seine



Premiere, doch bereits kann ein erster grosser Systemeingriff bestellt werden. Durch den sogenannten Beschleunigungs-Boost verringert sich die Zeit für den Spurt von 0 auf 100 km/h beim Model Y Long Range AWD von bisher 5.0 auf 4.4 Sekunden.

Foto: Tesla

Anzeige

BLAGHO-TEX AG

- Autohüllen
- Blachen
- Zelte

www.blacho-tex.ch | 056 624 15 55

Dem Meistbietenden zu verkaufen:

1. AR Katalognummern:
1950–52 / 54–56 / 63–64 /
68–74 / 81 / 83 / 86 / 94–96
2. Auto-Jahrbücher:
Von 1953–2009 komplett

schmidwalter50@bluewin.ch
+41 79 407 34 44

Sonntag, 24. Oktober 2021

Oldtimermesse St. Gallen

Olma-Messegelände Halle 2+3
Grosser Oldtimer und Teilemarkt
Öffnungszeiten: 9 bis 17 Uhr

Infos: Hürlimann Oldtimer, 9306 Freidorf
Tel. 071/455 20 80
info@oldtimermesse-ch.com
www.oldtimermesse-ch.com



Lexus LX

Das Flaggschiff-SUV von Lexus erhält nach 14 Jahren einen neuen Look, anstelle des V8-Saugers zwei V6-Biturbo-Motoren (3.5-l-Benziner mit 415 PS und 3.3-l-Diesel mit 229 PS) sowie ein Zehngang-Getriebe. Dank der GA-F-Plattform sinkt das Gewicht um 200 Kilogramm. Auf Wunsch können anstelle der Rückbank zwei Einzelsitze mit verstellbarer Lehne bestellt werden. In der Ausstattung F-Sport rollt der LX auf 22-Zoll-Rädern und bekommt ein Torsen-Sperrdifferential an der Hinterachse. Vorerst startet der LX nur in den USA.

Mitsubishi Outlander PHEV

Technische Details zur Plug-in-Hybrid-Variante kennen wir noch keine, doch hat Mitsubishi nun zumindest verraten, wie der elektrifizierte Outlander aussehen wird. Optisch gibt es dabei keine Überraschungen, das Design bleibt gleich wie beim bereits in den USA eingeführten Benziner. Generell gibt sich der neue Outlander wuchtiger als sein Vorgänger, innen ist eine dritte Sitzreihe Standard. Der Marktstart des PHEV wird in Japan ab Ende des Jahres und in den USA in der zweiten Hälfte 2022 erfolgen. Nach Europa wird der Outlander frühestens 2023 kommen.



jura[®]

«Frisch
gemahlen,
nicht
gekapselt.»

RFB



Roger Federer
Grösster Tennis-Champion
aller Zeiten

Nur wer sich ständig weiterentwickelt, schafft es, an der Spitze zu bleiben. Das gilt für Tennis-Maestro Roger Federer genauso wie für Innovations-leader JURA. Deshalb wurde die erfolgreiche E8 komplett neu konzipiert und mit Technologien der Premium-Klasse auf ein neues Level gehoben. Dank des Professional Aroma Grinder gelangen 12,2 % mehr Aroma in die Tasse. Die One-Touch Lungo-Funktion bereitet bekömmliche, verlängerte Spezialitäten zu. Für einen natürlichen Energiekick sorgt die Extra-Shot-Funktion. Hippe Trendgetränke wie Flat White oder Cappuccino zaubert die E8 in Perfektion in die Tasse und führt die anschliessende Milchsystem-Reinigung im Nu vollautomatisch durch. Lassen Sie sich jetzt von der besten E8 aller Zeiten begeistern. JURA – If you love coffee.

jura.com



Den Spiegel vorhalten

KIA Kaum zu glauben, dass die Koreaner, deren Autos vor 20 Jahren etwa so aufregend waren wie das Kurzprogramm einer Waschmaschine, so etwas wie den EV6 auf den Markt zaubern.

Fotos: Kia

Cedric Heer

Es wurde viel beschrieben und ist wohl bekannt. Der Paradigmenwechsel bei Kia fand spätestens 2006 mit der Einstellung von Peter Schreyer statt. Wurden zuvor optisch eher bescheidene Autos gebaut, war die Handschrift des deutschen Designers schnell zu erkennen. Weg vom langweiligen Allerweltsdesign, hin zu klaren und teilweise ikonischen Formen wie der Tigernase. «Wir haben die letzten 15 Jahren damit verbracht, unsere Frontidentität zu entwickeln. Beim EV6 sagten uns die Ingenieure früh, dass sie vorne keine Lufteinlässe mehr haben wollten. Für uns war das ein Problem, weil früher alles um den Grill herum geplant wurde. Also mussten wir uns neu erfinden. Die Lösung ist das, was wir nun digitales Tigergesicht nennen und mit der Lichtsignatur abzubilden versuchen», sagt Gregory Guillaume, Vizepräsident Design bei Kia Europa.

Auch sonst ist der Auftritt des EV6, vorsichtig ausgedrückt, überraschend mutig. «Wir stellten uns zu Beginn die Frage, weshalb heutige CUV immer ein ähnliches Profil haben. Und ob es uns gelänge, ein EV zu kreieren, das echte Emotionen, vielleicht sogar Leidenschaft weckt», erklärt Gregory Guillaume. Das Ergeb-

nis sei eine Vermischung verschiedener Charaktere jenseits jeder bekannten Segmentierung. «Man soll das Gefühl haben, etwas Besonderes zu fahren», sagt Gregory Guillaume.

Während die Front hübsch und einigermaßen konventionell ausfällt, auch wenn sie mit einigen markanten Wölbungen im Blech versehen ist, sorgt vor allem das Hinterteil für einen bei Kia noch nicht gesehenen Auftritt. Das LED-Leuchtband zieht sich von einem Kotflügel in den andern, der daraus entstehende Bogen fungiert als riesiger Spoiler. «Die Aerodynamiker wollten einen Ducktail-Spoiler. Für Designer war das nicht erstrebenswert, weil so etwas der Vergangenheit angehört. Nach einigem Kopfzerbrechen kamen wir auf die Lösung mit den integrierten Rückleuchten. Daraus entstanden ist quasi das Markenzeichen des EV6», führt Guillaume aus. Unterstützt wird der

Auftritt durch den Dachspoiler, dessen seitliche Enden nicht nur in den Rückspiegeln omnipräsent sind, sondern auch der Aerodynamik dienen. Zwei Aussparungen in der Mitte weisen der Luft den Weg. Auch sonst gibt es überall Strukturen, die erahnen lassen, wie viel Hirnschmalz im ausladenden Design des EV6 steckt. «Die kurzen Überhänge, die breiten Schultern, die niedrige Dachlinie – wir wollten diese emotionalen Dinge, die an einen Sportwagen erinnern. Der kompakte Aufbau der Plattform erlaubt das, ohne dass die Praktikabilität darunter leiden würde», sagt Guillaume.

Diese fällt bei Kia und Hyundai ähnlich aus. Wenn auch der Radstand des EV6 etwas kürzer ist, gibt es überall mehr als ausreichend Platz. Die Kopffreiheit fällt durch die flache Dachlinie etwas bescheidener aus, ebenfalls die Übersichtlichkeit nach hinten. Abhilfe schafft dabei die umfassende Armee an elektronischen Helferlein, die ihre zuverlässigen Dienste auf einer abgesperrten Piste auf der ersten Testfahrt eindrücklich beweisen konnte. Der Notbremsassistent funktioniert fehlerfrei, das automatische Ein- und Ausparkieren gelingt zwar etwas gemütlich, aber souverän, und die Kamera- und Sensorunterstützung ist so gut, dass ein Geschicklichkeitsparcours auch mit abgeklebten Scheiben keine grossen Probleme bereitet.



The Car of the Year 2022

Der Kia EV6 ist eines von 61 provisorisch nominierten Autos für den Car of the Year Award, den die AUTOMOBIL REVUE mitorganisiert. Der Gewinner wird im Februar 2022 verkündet.



Die Innenraumgestaltung ist auch im sportlicheren GT-Line schlicht. Im Zentrum stehen die zwei gebogenen Bildschirme für den Tacho und das Navigationssystem. Einige Knöpfe sind weiter vorhanden, die allermeisten Funktionen werden aber via Toucheingabe gesteuert. Das Platzangebot ist ordentlich, sportliche Designmerkmale sind üppig vorhanden.

TECHNISCHE DATEN

Kia EV6	125 kW RWD	168 kW RWD	173 kW AWD	239 kW AWD	430 kW AWD
Batteriekapazität kWh Technologie	58 Lithium-Ionen, 288 Pouch-Zellen, 520V	77.4 Lithium-Ionen, 384 Pouch-Zellen, 690V	58 Lithium-Ionen, 288 Pouch-Zellen, 500V	77.4 Lithium-Ionen, 384 Pouch-Zellen, 670V	77.4 Lithium-Ionen, 384 Pouch-Zellen, 670V
Ladezeit (10–80 %) bei Ladeleistung h bei kW	05:55 bei 11, 1:03 bei 50, 0:18 bei 180	07:20 bei 11, 1:13 bei 50, 0:18 bei 240	05:55 bei 11, 1:03 bei 50, 0:18 bei 180	07:20 bei 11, 1:03 bei 50, 0:18 bei 240	07:20 bei 11, 1:03 bei 50, 0:18 bei 240
Motorkonstruktion	Permanentmagnet-Synchronmotor (1 Stück)	Permanentmagnet-Synchronmotor (1 Stück)	Permanentmagnet-Synchronmotor (2 Stück)	Permanentmagnet-Synchronmotor (2 Stück)	Permanentmagnet-Synchronmotor (2 Stück)
Leistung kW (PS)	125 (170)	168 (229)	173 (235)	239 (325)	430 (585)
Drehmoment Nm	350	350	605	605	740
Kraftübertragung	RWD, 1 Gang (konstante Untersetzung)	RWD, 1 Gang (konstante Untersetzung)	AWD, 1 Gang (konstante Untersetzung)	AWD, 1 Gang (konstante Untersetzung)	AWD, 1 Gang (konstante Untersetzung)
L × B × H Radstand mm	4680 × 1880 × 1550 2900	4680 × 1880 × 1550 2900	4680 × 1880 × 1550 2900	4680 × 1880 × 1550 2900	4695 × 1890 × 1545 2990
Leergewicht (DIN) Gesamtgewicht	1965 2340	2000 2425	1995 2445	2105 2530	2174 2600
Kofferraum/Ladevolumen l	490–1300	490–1300	490–1300	490–1300	480–1300
Beschleunigung 0–100 km/h s	8.5	7.3	6.2	5.2	3.5
Höchstgeschwindigkeit km/h	185	185	185	185	260
Reichweite (WLTP) km	394	528	371	506	406
Verbrauch kWh/100 km	16.6	16.5	17.6	17.2	21.9
CO ₂ -Ausstoss g/km	0	0	0	0	0
Preis ab Fr.	49 950.–	54 450.–	55 950.–	60 950.–	75 950.–
Verfügbarkeit Schweiz ab	nur auf Bestellung	November 2021	Q1 2022	Q1 2022	Q4 2022



Das Kleid des Kia EV6 darf als gelungen, zumindest aber als sehr mutig bezeichnet werden. Die Form folgt der Funktion und wird wie beim Heckspoiler mit der durchgängigen Lichtleiste in diese integriert.

Nicht nur beim Design geht Kia verglichen mit seinem Plattformbruder von Hyundai (s. Seite 10/11) einen eigenständigen Weg. Die grosse Batterie hat mit 77.4 kWh bei Kia eine etwas grössere Nettokapazität, die dabei verwendete Spannung (max. 670 V) und damit die maximale Ladegeschwindigkeit (240 kW) sind höher, auch bietet das derzeitige Topmodell mit 239 kW (325 PS) 14 kW (20 PS) mehr Leistung als bei Hyundai.

Nicht nur optisch sportlich

Grösster Unterschied ist jedoch überraschenderweise die Fahrdynamik. Bisher war es so, dass Hyundai-Modelle grundsätzlich sportlicher daher kamen. Neuerdings sieht es etwas anders aus. Nicht nur, dass der EV6 sportlicher aussieht als der Hyundai Ioniq 5, er fährt sich auch deutlich agiler. Die Plattform (E-GMP) erlaubt bei beiden Autos, dass die Batterie im Unterboden verbaut und der Schwerpunkt damit tief ist. Die permanenten Synchronmotoren sind platzsparend verbaut, was kurze Überhänge und eine gute Gewichtsverteilung erlaubt. Als weltweit erstes Modell verfügt der EV6 über eine Antriebsachse, die das Radlager in die Antriebswelle integriert, die die Kraft des Motors auf das Rad überträgt. Dies vermindert die Anfälligkeit für Defekte, reduziert die Anzahl verwendeter Teile sowie das Gewicht, erhöht die Achssteifigkeit und verbessert damit das Fahrge-

fühl. Die adaptiven Dämpfer werden wie beim Ioniq 5 von einem zusätzlichen Kolben unterstützt, der die Dämpfung in Abhängigkeit zur Eingangsfrequenz einstellt. Das Resultat ist eine ausgewogene Spreizung zwischen Dynamik und Komfort, aber der EV6 fährt in allen Belangen etwas sportlicher als der Ioniq 5. Grösster Schwachpunkt ist bei beiden Modellen die weichgewaschene und gefühllose Lenkung, die zwar mit ihrer Präzision kaum Kritik zulässt, dabei aber kaum Rückmeldung gibt.

Die mehrstufige Rekuperation erlaubt One-Pedal-Driving, mittels Vehicle-to-load können Verbraucher mit bis zu 3.6 kW geladen werden, Komfortfunktionen wie das elektrische Umstellen der beheizten und belüfteten Vordersitze in die Liegeposition oder das zum grossen Teil touchbasierte Infotainment sind Standard. «Bei uns soll jeder Kunde gewisse Funktionen geniessen können, unabhängig von der gewählten Antriebsvariante», sagt Peter Fahrni, Geschäftsführer von Kia Schweiz (s. Interview unten), Kia führt deshalb nur eine kleine Optionenliste. In den 50 000 Franken für das in der Schweiz wohl kaum nachgefragte Basismodell und den 67 000 Franken für den beliebten GT-Line mit Allradantrieb ist fast alles drin. «Wir wollen einen realen Preis abbilden», sagt Peter Fahrni. Womit auch hier der Konkurrenz der Spiegel vorgehalten wird. ●

«Für alle Technologien offen bleiben»

Seit Peter Fahrni vor rund vier Jahren die Geschicke Kias in der Schweiz übernommen hat, ist der Marktanteil der Marke kontinuierlich von 1.2 auf fast zwei Prozent gestiegen. Trotzdem gebe es noch ein grosses Wachstumspotenzial. Der vollelektrische EV6, aber auch die zahlreich kommenden Modelle mit konventionellem Antrieb, werden der koreanischen Marke helfen, ihre Ziele zu erreichen.

AUTOMOBIL REVUE: Wie weit kann der Marktanteil von Elektroautos in der Schweiz wachsen?

Peter Fahrni: Der Marktanteil wird sicherlich zunehmen, doch es wird immer auch Platz für effiziente Verbrennungsmotoren geben. Wichtig ist, auch in Zukunft für alle Technologien offen zu bleiben.

Kias Preispolitik ist übersichtlich, und es werden sieben Jahre Garantie gewährt. Wie machen sich solche Alleinstellungsmerkmale bemerkbar?

Wir stellen fest, dass die Sieben-Jahre-Garantie als Kaufargument und als Versprechen für Qualität einen hohen Wert hat. Bei der Ausstattung versuchen wir, die Fahrzeuge je nach Ausstattungsvariante komplett auszustatten und einfach strukturierte Zusatzpakete anzubieten. Unsere Preise drücken Wert und Qualität aus und widerspiegeln sich dann auch in sehr gefragten Occasionen.

Wenn Sie den Hauptsitz in Seoul um ein Modell für die Schweiz bitten könnten, was würden Sie sich wünschen?

Minivans sind fast vom Markt verschwunden. Wir erhalten jedoch immer wieder Anfragen für unsere Familienvans, die jedoch nicht mehr in Europa angeboten werden.

Ein grosser Wunsch dürfte bereits in Erfüllung gegangen sein. Wie sind die Erwartungen an den EV6?

Wir erhalten ausgesprochen positive Rückmeldungen zu diesem einzigartigen neuen Elektrofahrzeug. Bereits eine dreistellige Zahl an Kundenverträgen, mehrheitlich für den top ausgestatteten GT-Line, freuen uns sehr. Praktisch alle Bestellungen betreffen Fahrzeuge mit der grossen Batterie und einer Reichweite von über 500 Kilometern. Die 800-Volt-Technologie und die Schnellladefähigkeit, bei der man 100 Kilometer in weniger als fünf Minuten und eine Aufladung von bis 80 Prozent in 18 Minuten erreicht, zeigen die Spitzentechnologie von Kia bei Elektrofahrzeugen. Bereits die beiden beliebten vollelektrischen Modelle E-Soul und E-Niro stellen ein sehr gutes Angebot im Markt dar.

Der EV6 ist das Brudermodell des Ioniq 5. Ist eine stärkere Differenzierung zur Hyundai nötig?

Jede Marke hat ihre eigenen Gene und ihre eigene Entwicklungsrichtung. Das sieht man bereits beim Design von EV6 und Ioniq 5. Wir haben auch andere Batteriegrössen und Antriebsleistungen bei Kia. Wir konzentrieren uns auf den Weg von Kia und freuen uns, dass wir mit dem EV6 ein äusserst attraktives Modell anbieten können – in einem Jahr dann ergänzt mit der GT-Version und 585 PS.

Wie werden Kia-Kunden beim Aufladen ihrer Elektrofahrzeuge unterstützt?

In wenigen Wochen führen wir nach dem bisher erhältlichen Angebot Kia Charge ein. Es ist eine Ladekarte, die in der Schweiz über 5000 und in Europa über 20 000 Ladepunkte kennt. Die Kunden können zwischen drei verschiedenen Abomodellen wählen, je nach ihrem Fahrprofil. Neu gibt es eine Ergänzungsmöglichkeit für das Ionity-Schnellladenetzt, das den Fähigkeiten des EV6 entgegenkommt.

Interview: Lorenzo Quolantoni

Peter Fahrni (61) ist seit 2017 Geschäftsführer von Kia Schweiz. Zuvor arbeitete er lange Zeit für GM und Opel.





Ausser der Optik macht Hyundai alles rund

NEUENTWICKLUNG Mit dem Ioniq 5 zaubert Hyundai ein Elektroauto aus dem Hut, das in sämtlichen Belangen überrascht. Und dabei trotzdem ganz bodenständig bleibt.



The Car of the Year 2022

Der Hyundai Ioniq 5 ist eines von 61 provisorisch nominierten Autos für den Car of the Year Award, den die AUTOMOBIL REVUE mitorganisiert. Der Gewinner wird im Februar 2022 verkündet.

AR-Testteam

Hundai macht derzeit einiges richtig. Und das ohne viel Brimborium, wie es andere Hersteller gerade hinsichtlich der Elektromobilität so gerne zelebrieren. Klar, die Ausgangslage war diesen Februar im Falle des Ioniq 5 corona-bedingt eine spezielle. Die Weltpremiere fand ausschliesslich online statt. Konzentriert auf elf Minuten. Inklusive der üblichen Marketing-lobhudelei wie «Elektromobilität neu definiert» oder «Power your world». Auf Stars und Glamour wurde dabei gleich ganz verzichtet. Ganz offensichtlich herrschte die Überzeugung vor, dass es das Auto, das sich irgendwo zwischen Mittelklasse und Premium positioniert, dann schon richten werde.

Weshalb das interessant ist? Weil es unter anderem zeigt, wie herrlich entspannt und selbstbewusst Hyundai – und natürlich auch Kia (s. Seite 8/9) die (Elektro-)Szene aufmischt. Die Koreaner sammeln seit 2016 zunächst mit dem Ioniq und später sehr erfolgreich mit dem Kona Elektroerfahrung. Dass sie dann aber quasi aus dem Nichts beispielsweise die 800-Volt-Technik aus dem Hut zauberten, was zuvor nur Porsche beim Taycan gelang, war dann doch eine ziemliche Überraschung unter dem Gesichtspunkt, dass bis 2024 unter der neu gegründeten Submarke Ioniq noch zwei weitere Elektroautos folgen sollen. Hinzu kommen beispielsweise der Kia EV6 und der Genesis GV60, alle basieren auf derselben, neu entwickelten Plattform E-GMP.

Kein Wort verloren

2019, auf der IAA in Frankfurt, präsentierte Hyundai das 45 EV Concept. Einige futuristische Details aussen vor gelassen, war die Studie ziemlich seriennah und ähnelte stark dem, was

heute auf der Strasse fährt. Der kantige Stil wurde komplett beibehalten, das Dach trägt etwas höher auf. Die Formen sind klar konturiert, einzig über die Linien in den Radkästen lässt sich streiten.

Kaum zwei Meinungen dürfte es über die Gestaltung des Innenraums geben. Hyundai spricht von einer Lounge, drehbare Sitze wie beim Concept gibt es noch nicht. Dank des Radstands von drei Metern – in der Kompaktklasse! – herrscht überall auslandend viel Bewegungsfreiheit. Die elektrisch verstellbaren Vordersitze könnten in der höchsten Ausstattungsvariante gar in eine Liegeposition verstellt werden, selbst wenn es in Anbetracht der geringen Ladedauer kaum zu mehr als einem Power-Nap reicht. Ohne störenden Mitteltunnel geniessen Passagiere auch hinten einen vorzüglichen Aufenthalt. Die Rückbank kann, wie die Mittelkonsole auch, längs verschoben und die Neigung der Lehnen verändert werden. Zuhinterst bleiben 527 bis 1587 Liter Fassungsvermögen. Das ist zwar gut, im Vergleich dann aber fast schon etwas knapp bemessen.

Ausreichend gross dürften die Bildschirme an Bord sein, wobei auch weiterhin Knöpfe für die Klimasteuerung sowie diejenigen am Lenkrad erhalten bleiben. Hyundai spricht von einem modularen Armaturenbrett, das zwei je zwölf Zoll grosse Screens umfasst. Das sieht zwar futuristisch aus, ist aber kaum so spektakulär wie bei anderen Herstellern mit ihren Tablets oder digitalen Landschaften. Das System ist durchdacht, die Aufteilung zwischen fahrerorientierten Informationen und Touch-Bedienelementen klar definiert und – es funktioniert. Ohne Aussetzer. Der Funktionsumfang entspricht im Wesentlichen demjenigen, wie er auch in anderen Hyundai-Modellen derzeit zu finden ist. Heisst: viele Anpassungsmöglichkeiten, eine umfassende Vernetzung, aber auch

kleinere Schwächen hinsichtlich des Navigationssystems. So werden Ladestopps beispielsweise nicht automatisch in die Routenführung miteinbezogen, was bei einem Elektroauto doch schade ist. Zumal das Lademanagement es ansonsten, wie angesprochen, absolut in sich hat. Hyundai verlor damals auf der IAA kein Wort über die berüchtigten 800 Volt. Einige Gerüchte kursierten zwar, gewiss, so richtig rechnete aber niemand damit. Vor allem nicht derart früh. Und erst recht nicht, nachdem Porsche die Entwicklung dieser Technologie und die damit verbundenen Anstrengungen so medienwirksam gefeiert hatte.

Souverän in der A-Note

Weshalb wir all das so ausgiebig erzählen? Weil der Ioniq 5 fahrdynamisch eher unauffällig bleibt. Und damit absolut alles richtig macht. Klar, mit 160 kW (217 PS) und 350 Nm maximalem Drehmoment beschleunigt er mit Heckantrieb und der grossen Batterie (72.6 kWh) ziemlich unvermittelt (0–100 km/h in 7.4 s). Was bis und mit Autobahntempo ziemlich souverän wirkt, könnte ab 130 km/h noch etwas besser sein. Das Fahrwerk verrichtet stets einen zuverlässigen Dienst, dürfte bei kurzen Stössen noch etwas komfortabler agieren, behält die knapp zwei Tonnen dabei auch bei flotterer Fahrt lange souverän in der Spur, ohne sich allzu stark aufzuschaukeln. Dass die Batterie im Unterboden verbaut ist, hilft natürlich. Aber auch die Fahrwerksabstimmung selbst mit MacPherson-Einzelradaufhängung vorne und Mehrlenkerachse hinten ist absolut gelungen und wird der Leistungskompetenz gerecht. Zumindest bergauf, wo die üppig vorhandenen Assistenzsysteme dann auch nicht voreilig massregeln. Bei der Talfahrt erhöht das Gewicht die Tendenz zum Untersteuern naturgemäss. Wie viel Wert Hyundai auf den angemessenen Spagat zwischen



Das Blech fällt mit seinen Ecken, Kanten und Linien äusserst extrovertiert aus. Innen geht es etwas konservativer, allerdings nicht weniger ausladend zu und her. Die Platzverhältnisse sind, ausser im Kofferraum, schier fürstlich.

Komfort und Alltagssportlichkeit gelegt hat, spürt man derweil in der zielgenauen Lenkung, die andererseits etwas gar gekünstelt und unnatürlich daherkommt.

Hervorragend in der B-Note

All das ist souverän, aber noch mehr sind es seine Soft Skills, mit denen der Koreaner den Unterschied macht. Die doppelte Spannungslage von 800 statt der üblichen 400 Volt ermöglicht Ladegeschwindigkeiten von bis zu 180 bei der kleinen respektive 220 kW bei der grossen Batterie. Wobei die mittlere Spannungslage bei der 58-kWh-Variante bei 523 Volt und bei der 72.6-kWh-Version bei lediglich 653 Volt liegt. Das ist allerdings mehr als in der 400-Volt-Klasse, die bei ungefähr 500 Volt endet, und ganz ehrlich: Seis drum. Wichtiger als die Zahlen ist die Tatsache, dass im Optimalfall Saft für 100 Kilometer Reichweite in nur fünf Minuten drin ist und zehn bis 80 Prozent der Batteriekapazität in zirka 18 Minuten geladen sein sollen. An den derzeit gängigen Schnellladestationen sollte

man mit rund 30 Minuten rechnen. An einem 11-kW-Lader bringt man den Akku in fünf bis sechs Stunden voll, an der Haushaltssteckdose dauert es einen Tag oder länger. Mit einem rekordverdächtigen Verbrauch (für diese Art von Fahrzeug) von 15.2 kWh/100 km auf der AR-Normrunde muss aber auch gar nicht mehr so oft geladen werden. Mit der grösseren Batterie kommt man so auf eine Reichweite von 480 Kilometern. Im Mischbetrieb kann man auch bei nicht optimalen Bedingungen mit rund 400 Kilometern rechnen.

Und das alles für bisweilen unter 50 000 Franken mit der grösseren Batterie. Für die Allradvariante (225 kW, 605 Nm) werden mindestens 52 400 Franken fällig, unser 2WD-Testwagen kam auf preiswerte 55 750 Franken zu stehen. Wobei damit bereits fast das Ende der Fahnenstange erreicht ist. Was hinsichtlich der Elektrooffensive von Hyundai nicht der Fall ist. Ende des kommenden Jahres folgt der Ioniq 5 N, der zu einem vernünftigen Preis und mit absurd viel Leistung auch noch die Premiumkonkurrenz ins Visier nehmen soll. ●

TECHNISCHE DATEN Test AR | 82 | 2021

Ioniq 5

PREIS
Hyundai Ioniq 5 Origo (125 kW, 58 kWh, 2WD) ab Fr. 44 900.–, Amplia (125 kW, 58 kWh, 2WD) ab Fr. 51 400.–, Amplia (160 kW, 72.6 kWh, 2WD) ab Fr. 54 900.–, Testwagen mit Optionen (Metalllackierung Fr. 850.–) Fr. 55 750.–.

ELEKTROMOTOR (ECE)

Typ Drehstrom-Synchron, AC
Leistung 160 kW (217 PS)
bei k.A.
Drehmoment 350
bei k.A.

BATTERIE

Typ Lithium-Ionen
Spannung 653 V
Kapazität 72.6 kWh
Gewicht 453 kg
Ladeleistung AC/DC 11 | 220 kW
10–100% (AC) nach 6:09 h
10–80% (DC) nach 0:18 h

KRAFTÜBERTRAGUNG

RWD; Direktgetriebe 1 Gang.

FAHRGESTELL UND FAHRWERK

Selbsttragende Karosserie; v. Einzelradaufhängung, McPherson-Federbeine; h. Mehrlenkerachse, Schraubenfedern; v./h. Kurvenstabilisator; 4 Scheibenbremsen (v. belüftet); Zahnstangenlenkung m. elektr. Servo; Reifen v./h. 235/55 R19.

SEGMENT UND KAROSSERIE
D-Segment, SUV, 5 Türen, 5 Plätze.

ABMESSUNGEN UND GEWICHTE

L×B×H 4635×1890×1605 mm
Radstand 3000 mm
Spur v./h. 1638 | 1647 mm
Leergewicht (DIN) 2065 kg
Gesamtgewicht 2430 kg
Anhängelast gebremst 1600 kg
Anhängelast ungebremst 750 kg
Kofferraum v./h. 24 | 527–1587 l
Dachlast 80 kg
Bodenfreiheit 160 mm

FAHRLEISTUNGEN UND VERBRAUCH (WLTP)

Höchstgeschwindigkeit 185 km/h
0–100 km/h 7.4 s
Verbrauch (komb.) 16.8 kWh/100 km
CO₂-Emissionen aus Energiebereitstellung 12 g/km
Reichweite 481 km
Energieeffizienzklasse A

GARANTIE

Werk 5 J./km unlimitiert
Rost 12 J.
Hochvoltbatterie 8 J./160 000 km
Mobilität 8 J./km unlimitiert

TESTWAGENLIEFERANT

Hyundai Schweiz AG, Bersan Automotive Schweiz AG, Brandbachstrasse 6, 8305 Dietlikon, www.hyundai.ch

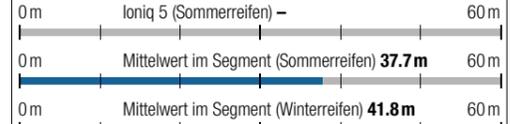
TESTDATEN AUTOMOBIL REVUE

Aufgrund der nassen Bedingungen war die von der AUTOMOBIL REVUE genutzte Teststrecke, das Dynamic Test Center in Vufflilin BE, zum Zeitpunkt des Tests unpassierbar. Aus diesem Grund konnten keine dynamischen Messungen durchgeführt werden.

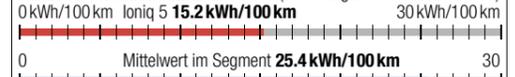
BESCHLEUNIGUNG 0–100 km/h (Werksangabe 7.4 s)



BREMSWEG 100–0 km/h



VERBRAUCH AR-Normrunde (Werksangabe 16.8 kWh/100 km)



Gesamtverbrauch (während Testdauer) 17.5 kWh/100 km
Autobahn/ausserorts 22.0 kWh/100 km
Stadtverkehr 14.6 kWh/100 km
Reichweite (nach Normrunde) 480 km

GEWICHTE

Gemäss Messung 1980 kg
Gewichtsverteilung v. l. h. 47 | 53 %
Leistungsgewicht 11.4 kg/kW (8.4 kg/PS)

LENKUNG

Lenkraddrehungen 3
Ø zw. Mauern l./r. 11.9 | 12.0 m

GERÄUSCH INNENRAUM

Im Stand | 50 km/h | 80 km/h | 120 km/h

MESSBEDINGUNGEN

Tacho Anfang | Testdistanz 18651 | 1731 km
Sommerreifen Michelin Primacy 4 235/55 R19 105W.

MESSWERTE INNENRAUM

VORDERSITZE | RÜCKSITZE

Kopffreiheit 93–103 | 95 cm
Sitzlänge 56 | 55 cm
Sitzhöhe 30–37 | 34 cm
Fussraum | Kniefreiheit 33–66 | 20–53 cm
Innenbreite 157 | 157 cm
Ausstiegshöhe 61–70 | 65 cm

KOFFERRAUM

Ladetiefe | Rücksitze abgeklappt 58–98 | 170–207 cm
Innenbreite | Innenhöhe 104–134 | 35–89 cm
Ladeöffnung B×H | Ladekante 105×75 | 71 cm
Heckklappe geöffnet 213 cm

TESTERGEBNIS

Gesamtnote 83.5/100

ANTRIEB ★★★★★

Auch die 2WD-Variante kommt gut vom Fleck, auch wenn sie nicht über die 300 PS und 600 Nm der Allradversion verfügt. Wichtiger: Die grosse Batterie sorgt dank hervorragender Energieeffizienz für viel Autonomie.

FAHRWERK ★★★★★

Der Spagat zwischen Komfort und Sportlichkeit gelingt ganz gut. In beiden Disziplinen geht es aber noch etwas besser. Kia macht es beim EV6 vor.

INNENRAUM ★★★★★

Gemessen an den Aussenabmessungen findet man nicht viel, das ähnlich viel Platz bietet. Materialwahl und Konzeption gehen in Ordnung, Letztere ist vielleicht etwas zu sehr auf Toucheingaben ausgelegt.

SICHERHEIT ★★★★★

Alle elektronischen Helferlein sind mit an Bord und voll funktionstüchtig, wie die Testfahrt mit dem Kia EV6 beweist.

BUDGET ★★★★★

Gemessen an der Technologie, die im Ioniq 5 steckt, veranschlagt Hyundai einen Kampfpriis. Mehr fürs Geld gibt es aktuell kaum irgendwo.

FAZIT

Das Gesamtpaket des Ioniq 5 ist beeindruckend. Über das Design lässt sich streiten, ansonsten sammelt der Koreaner beinahe in sämtlichen Disziplinen viele Punkte. Schlüssel dazu ist die neu entwickelte E-GMP-Plattform, auf der alle künftigen Elektromodelle des Konzerns aufbauen. Wir sind freudig gespannt.

Fotos: Lorenzo Fulvi, Text: Cedric Heer

Zusammen, was zusammen

TFSI Audis Entschieden, bei den S-Modellen auf Diesel zu setzen, kam nicht nur gut an. Umso schöner, dass der S5 Cabrio ein Benziner bleibt.

AR-Testteam

Der Aufschrei war klar zu hören, als Audi im Frühling 2019 verkündete, dass es den neuen S5 nur noch mit Dieselantrieb geben werde. Ja, die 700 Nm waren ein kräftiges Argument für den Dreiliter-TDI, aber wie Diesel und Sportlichkeit unter einen Deckel zu bringen sein sollten, das verstanden die Fans der S-Modelle nicht wirklich. Früher lief der ikonische 4.2-Liter-Saugmotor unter der Haube der S-Modelle, dann kam der kleinere Dreiliter-Turbomotor, und schliesslich musste sogar dieser seinen Platz unter der Haube von S4 und S5 freimachen für einen Dreiliter-Selbstzünder.

Die ganze S-Reihe ist also von den Dieselmotoren besetzt. Die ganze S-Reihe? Nein, ein unbeugsames Cabriolet hält dem Eindringling stand. Unter dessen Haube darf weiterhin der V6-Turbomotor mit drei Litern Hubraum und heissem V, also innenliegendem Turbolader, arbeiten. Trotz 260 kW (354 PS) beschleunigt das Cabriolet langsamer als Coupé und Sportback mit dem 341-PS-Diesel, das Werk gibt für den Sprint von 0 auf 100 km/h für das Coupé 4.6 Sekunden an und für das Cabriolet 4.9 Sekunden. Vor allem auf den ersten Metern verliert der TFSI gegenüber dem TDI einige Zehntelsekunden. Die 700 Nm, die beim Dieselmotor anliegen, machen deutlich mehr Dampf als die 500 Nm des Benziners.

Das Gefühl zählt

Aber will man sich wirklich mit solchen Minimaldifferenzen bei der Beschleunigung aus dem Stand aufhalten? Das ist ja doch nicht eine alltägliche Situation. Erst recht nicht beim Cabriolet, bei dem mehr noch als beim Coupé emotionale, gefühlte Werte im Vordergrund stehen. Bisweilen mutet es auch seltsam an, dass dem Cabrio – naturgemäss

prädestiniert zum entspannt-zügigen Cruisen – der Diesel vorenthalten bleibt, während das sportliche Coupé keinen Benziner erhält.

Wobei der Antriebsstrang des Benziners – so schnell er auch sein mag – keine Ausgeburt an Sportlichkeit ist. Das ist aber nur bedingt die Schuld des linear hochdrehenden Motors. Vielmehr geht das auf die Kappe des Getriebes. Im Vergleich zum Vorgänger setzt Audi im neuen S5 nicht mehr auf ein Siebengang-Doppelkupplungsgetriebe, sondern auf eine konventionelle Achtgang-Automatik. Deren Gänge sind lang unterteilt, sodass Tempo 100 locker im zweiten Gang erreicht wird. In den normalen Fahrmodi wechselt dieses die Gänge sanft und schnell, wenn auch nicht ganz so unterbrochlos wie das Doppelkupplungsgetriebe. Im Dynamik-Modus werden die Gangwechsel spürbar hart, es scheint fast, als ob das Auto seine Sportlichkeit beweisen müsste.

Übrigens: Wer wirklich einmal in die Situation eines Drag-Rennens gelangen sollte, kann beruhigt sein. Dank Launch-Control meistert der S5 die Beschleunigung aus dem Stand hervorragend und verfehlt mit einer Zeit von 5.4 Sekunden von 0 auf 100 km/h die Werksangabe nur knapp.

Passt zusammen

Mit offenem Dach und dem letzten warmen Herbstwind in den Haaren über eine schöne Passstrasse zu fahren – das ist die wahre Berufung am Steuer des S5 Cabriolets. Und damit es dabei nicht langweilig wird, hat Audi den Sportler mit einem Allradantrieb und Torque-Vectoring ausgerüstet. So fährt sich der S5 ganz entspannt auch bei höheren Kurvengeschwindigkeiten. Die selektive Verteilung des Antriebsmoments unterstützt den Lenkvorgang und gerade auf engeren und kurvenreichen Strassen hilft das beim Einlenken. Das Drehmoment wird aber stets ausgewogen zwischen

den Achsen verteilt, zur kampfbereiten Heckschleuder wird der S5 damit auch bei heftigem Pedaleinsatz nie.

Der S5 Cabrio wikt eher erstaunlich agil für sein Gewicht. Denn: 1880 Kilogramm bringt der S5 Cabriolet gemäss unserer Messung auf die Waage. Damit ist das Cabrio knapp 30 Kilogramm leichter als der Sportback – und bei diesem bemängelten wir das hohe Leergewicht und damit einhergehend eine gewisse Trägheit. Die 30 Kilogramm weniger machen den Braten auch nicht feisser, aber im Gegensatz zum Diesel kann der TFSI die Masse kaschieren und beweist so, dass er genau die richtige Motorisierung ist für ein Auto, das vor allem eines machen soll: Spass.

Ganz ruhig

Das Cabrio ist zum Geniessen da, wie auch die Fahrwerksabstimmung beweist. Zwar ist das Setup vor allem im Dynamik-Modus eher auf der harten Seite, das gilt aber nicht für die anderen Fahrmodi. Da präsentiert der S5 einen ausgewogenen Kompromiss, und das Cabrio lässt sich präzise durch die Bögen manövrieren. Dazu trägt auch die gegenüber dem Vorgänger höhere Verwindungssteifigkeit der Karosserie bei, die Entwickler von Audi sprechen hier von einem Plus von bis zu 40 Prozent. Ob es genau so gross ist, wissen wir nicht. Auf jeden Fall ist es aber spürbar besser geworden. Dass die Lenkung auch noch ein klein wenig bis ziemlich viel mehr Rückmeldung von der Strasse geben dürfte, ist wohl obsolet zu erwähnen. Das ist bei Audi inzwischen Programm, da wird sich wohl auch nicht so schnell etwas ändern daran.

Was gefällt, ist der Innenraum. Mit den schön gesteppten Halbschalensitzen wirkt unser Testwagen elegant, das Alcantara und die Verkleidungen aus Karbonfaser verleihen ihm den nötigen Hauch Sportlichkeit. Die Massagefunktion auf den Vordersitzen sorgt für den angemessenen Komfort. Bei den herbstlichen Temperaturen nicht mehr nötig, im Hochsommer an der prallen Sonne aber vermisst, ist eine Sitzbelüftung. Jetzt hätten wir lieber eine Nackenheizung – die es aber leider auch nicht gibt. Während man dem unaufdringlichen Brabbeln des V6 gerne lauscht, wird es bei höheren Geschwindigkeiten laut und luftig im Innenraum. Da empfiehlt es sich auf jeden Fall, das Windschott



angehört

mitzubestellen, das es für 460 Franken extra gibt. Das Stoffverdeck lässt sich bis Tempo 50 in 15 Sekunden öffnen und schliessen. Ist es geschlossen, wird es angenehm ruhig im Inneren. Das mehrlagige, lärmschluckende Gewebe vermag die Fahrgeräusche nicht ganz auf das Niveau eines Stahldaches zu reduzieren, aber auch bei hoher Geschwindigkeit sind Unterhaltungen und Telefonate problemlos möglich.

Das heikle Thema

Mindestens 97 300 Franken kostet das Cabriolet des S5. Ob das viel ist oder nicht, das überlassen wir dem Empfinden des potenziellen Käufers. Tatsache ist: Es sind rund 6500 Franken mehr als für einen Sportback. Dafür gibt es aber auch einen Antrieb, der zum fahrspass-orientierten Charakter des Autos passt. Die Aufpreisliste umfasst bei unserem Testwagen unter anderem diverse Assistenzpakete, Infotainment, Matrix-LED-Scheinwerfer, sowie die schönen 20-Zoll-Felgen und summiert sich auf rund 20 000 Franken. Auch dies passt zum Charakter des Autos. ●

TESTERGEBNIS

Gesamtnote **78/100**

ANTRIEB ★★★★★

Benzin statt Diesel gibt es beim Audi S5 nur noch im Cabriolet. Diese Motorisierung passt zum Charakter eines S-Modells. Der Allradantrieb mit Torque-Vectoring ist nicht zu heftig.

FAHRWERK ★★★★★

Die Lenkung ist ziemlich präzise, bietet aber wenig Rückmeldung von der Strasse. Die Fahrwerksabstimmung dürfte etwas weniger hart sein.

INNENRAUM ★★★★★

Der Innenraum des S5 Cabrio gefällt mit einer schönen Verarbeitung und hochwertigen Materialien. Das Stoffverdeck sorgt für erstaunliche Ruhe im Innenraum, bei offenem Verdeck und ohne Windschott wird es laut. Das Platzangebot ist naturgemäss beschränkt.

SICHERHEIT ★★★★★

Gegen einen ordentlichen Aufpreis packt Audi alle möglichen Assistenzsysteme ins Auto. Die Ergonomie ist vorbildlich, die Ablenkung während der Fahrt somit gering.

BUDGET ★★★★★

Schönheit kostet – mindestens 97 300 Franken im Falle des S5 Cabriolet. Und gerade genügsam ist der V6-Benziner auch nicht.

FAZIT

Beim Audi S5 Cabriolet passt sehr vieles zusammen. Das hübsche Interieur, der starke Dreiliter-V6, die sanfte Achtgang-Automatik – alles lädt dazu ein, an einem schönen Tag mit offenem Dach über eine kurvige Passstrasse zu cruisen. Man wünscht sich diesen Antrieb auch für Coupé und Sportback.



Hochwertig: Steppnähte auf den Ledersitzen, Alcantarabezüge und viel Karbon sorgen für eine Wohlfühlatmosphäre im Audi S5 Cabrio. So lassen sich die letzten Strahlen der Sommersonne geniessen.



TECHNISCHE DATEN

Test AR | 83 | 2021

Audi S5 Cabriolet TFSI

PREIS

Audi S5 Cabriolet TFSI (3.0 T, 354 PS, AT8, AWD) ab Fr. 97 300.–, Testwagen inkl. Optionen Fr. 117 070.– (Auszug: Infotainment-Paket Fr. 6220.–, Assistenzpaket Fr. 3340.–, Paket Technik Plus Fr. 3590.–, 5-Speichen-Aluräder Fr. 3320.–, Leder Feinnappa S-Line Fr. 1170.–, Matrix-Scheinwerfer LED/Laser Fr. 1100.–, Umgebungs-kameras Fr. 1500.–, Windschott Fr. 460.–)

VERBRENNUNGSMOTOR (ECE)

Bezeichnung EA839
Zylinder/Hubraum V6/2995 cm³
Verdichtung 11.2:1
Leistung 260 kW (354 PS)
bei 5400–6400 U/min
Drehmoment 500 Nm
bei 1370–4500 U/min
Treibstoff Benzin

MOTORKONSTRUKTION

Vorne längs, Bohrung×Hub 84.5×89 mm, DOHC (Kette), 4 Ventile/Zyl., VVT, Zylinderkopf und Motorblock Alu, Direkteinspritzung, Turbo, Ladeluftkühler, Stopp-Start.

KRAFTÜBERTRAGUNG

AWD; Automatikgetriebe 8 Gänge: I, 5, II, 3.2, III, 2.143, IV, 1.72, V, 1.313, VI, 1, VII, 0.823, VIII, 0.64, R 3.478, Achse 2.848.

FAHRGESTELL UND FAHRWERK

Selbsttragende Karosserie; v. Dreiecksquerlenker, Federbeine; h. Mehrlenkerachse; v./h. Schrauben-

federn, Kurvenstabilisator; 4 Scheibenbremsen (belüftet); Zahnstangenlenkung m. elektr. Servo; Reifen v./h. 245/40 R18; Felgen 8.5J.

SEGMENT UND KAROSSERIE
D-Segment, Cabriolet, 2 Türen, 4 Plätze.

ABMESSUNGEN UND GEWICHTE

L×B×H 4705×1846×1382 mm
Radstand 2765 mm
Spur v./h. 1587/1568 mm
Leergewicht (DIN) 1840 kg
Gesamtgewicht 2340 kg
Anhängelast gebremst 1900 kg
Anhängelast ungebremst 750 kg
Kofferraum 375 l
Deichsellast 80 kg

FAHRLEISTUNGEN UND VERBRAUCH (WLTP)

Höchstgeschwindigkeit 250 km/h
0–100 km/h 4.9 s
Verbrauch (komb.) 9.1 l/100 km
CO₂-Emissionen 206 g/km
Energieeffizienzklasse F
Tankinhalt 58 l

GARANTIE

Werk 3 J./100 000 km
Lack 3 J.
Rost 12 J.
Service 10 J./100 000 km
Ersatzteile 2 J.

TESTWAGENLIEFERANT

Amag Import AG
Alte Steinhäuserstrasse 12
6330 Cham
www.audi.ch

TESTDATEN AUTOMOBIL REVUE

25 °C

BESCHLEUNIGUNG 0–100 km/h

(Werksangabe 4.9 s)

0 s Audi S5 Cabrio TFSI (Sommerreifen) **5.4 s** 20 s

0 s Mittelwert im Segment **4.2 s** 20 s

0–40 km/h 1.6 s 0–140 km/h 9.7 s

0–60 km/h 2.7 s 0–160 km/h 12.6 s

0–80 km/h 3.9 s 0–180 km/h 16.5 s

0–100 km/h 5.4 s 50–80 km/h (S) 1.7 s

0–120 km/h 7.4 s 80–120 km/h (S) 3.6 s

BREMSWEG 100–0 km/h

0 m Audi S5 Cabrio TFSI (Sommerreifen) **34.9 m** 60 m

0 m Mittelwert im Segment (Sommerreifen) **35.1 m** 60 m

0 m Mittelwert im Segment (Winterreifen) – 60 m

120–0 km/h 50.8 m 50–0 km/h 8.9 m

100–0 km/h 34.9 m 40–0 km/h 5.8 m

80–0 km/h 22.4 m 30–0 km/h 3.4 m

60–0 km/h 12.8 m 20–0 km/h 1.6 m

VERBRAUCH AR-Normrunde

(Werksangabe 9.1 l/100 km)

0 l/100 km Audi S5 Cabrio TFSI **7.9 l/100 km** 20 l/100 km

0 l/100 km Mittelwert im Segment **7.6 l/100 km** 20 l/100 km

Gesamtverbrauch (während Testdauer) 9.3 l/100 km

Autobahn (flüssig) 8.2 l/100 km

Ausserorts (unregelmässig) 10.6 l/100 km

Reichweite (nach Normrunde) 730 km

GEWICHTE

Gemäss Messung 1880 kg

Gewichtsverteilung v./h. 54 | 46 %

Leistungsgewicht 7.2 kg/kW (5.3 kg/PS)

LENKUNG

Lenkraddrehungen 2¼

Ø zw. Mauern l./r. 11.5 | 11.5 m

GERÄUSCH INNENRAUM (VERDECK GEÖFFNET | GESCHLOSSEN)

Im Stand 50.0 | 48.5 dB (A)

50 km/h 63.0 | 61.5 dB (A)

80 km/h 69.5 | 67.0 dB (A)

120 km/h 76.0 | 72.5 dB (A)

MESSBEDINGUNGEN

Tacho Anfang | bei Messung | Testdistanz **14 686 | 16 186 | 17 62 km**

Gewicht Testwagen + 150 kg, voller Tank; Temperatur auf 20 °C und Luftdruck auf 1000 mbar (Meereshöhe) umgerechnet; Bremsweg bei 25 °C ohne Reaktionszeit und Schwellwert auf trockenem Asphalt.

Sommerreifen Dunlop Sport Maxx 265/30 ZR20.

MESSWERTE INNENRAUM

VORDERSITZE | RÜCKSITZE

Kopffreiheit 87–95 | 86 cm

Sitzlänge 49–54 | 48 cm

Sitzhöhe 25–31 | 31 cm

Fussraum | Kniefreiheit 35–59 | 11–32 cm

Innenbreite 148 | 140 cm

Ausstiegshöhe 38–45 cm

KOFFERRAUM

Ladetiefe 102 cm

Innenbreite | Innenhöhe 100–121 | 25–35 cm

Ladeöffnung B×H | Ladekante 95×45 | 65 cm

Heckklappe geöffnet 151 cm



Bodenständig stark

STECKER Plug-in-Hybride sind nicht die grosse Domäne von Toyota. Der RAV4 Plug-in macht aber trotz seines rustikalen Aussehens eine gute Falle und ist mit 306 PS sehr zügig unterwegs.

AR-Testteam

Toyota hat das SUV nicht erfunden, aber bei seiner Lancierung Mitte der 1990er-Jahre war der RAV4 doch einer der Vorläufer des Genres. Dass sich diese Idee einmal derart durchsetzen würde, hätte damals bei Toyota wohl niemand gedacht. Heute ist das SUV vor allem Lifestyle und der RAV4 einer seiner rustikalsten Vertreter. Bevor er im kommenden Jahr ein Facelift erhält, hat Toyota das erfolgreiche SUV mit einer neuen Topmotorisierung ausgestattet. Den bekannten 2.5-Liter-Saugmotor mit Atkinson-Zyklus ergänzen die Japaner für die neue Spitzenversion um einen Elektroantrieb. Etwas ungewöhnlich für Toyota handelt es sich dabei nicht um einen Vollhybrid, auf die die Marke sonst so stolz ist, sondern um einen Plug-in-Hybrid.

An der Vorderachse sitzen ein Verbrennungsmotor mit 135 kW (184 PS) sowie ein Elektromotor, der noch einmal 134 kW (182 PS) und 270 Nm beisteuert. Bereits das würde ausreichen, um das



knapp zwei Tonnen schwere SUV flott vorwärtszubewegen. Für den Allradantrieb kommen aber an der Hinterachse noch einmal 40 kW (54 PS) und 121 Nm hinzu. Gesamthaft stehen so 225 kW (306 PS) zu Verfügung. Das reicht aus, um bei einem ungeduligen Drängler einen überraschten Blick zu provozieren, wenn das bodenständige SUV an der Autobahneinfahrt davonzieht.

Für den Sprint von 0 auf 100 km/h gibt Toyota eine Zeit von sechs Sekunden an, unsere Messungen lagen nicht viel darüber. Dank des sauberen Zusammenspiels der zwei Elektromotoren, des Verbrenners und des CVT-Getriebes spricht der Antrieb auch bei Zwischenspurts nahezu verzögerungsfrei an. Ausserdem gibt es, für ein CVT fast überraschend, keine übertriebenen Drehzahlorgien des Benzinmotors, da der Elektroantrieb die Lastpunktanpassung vornehmen kann.

Einstecken muss sein

Gespiesen wird der elektrische Teil des Antriebsstranges aus einer 18-kWh-Batterie. Mit einem rein elektrischen Verbrauch von durchschnittlich 25.2 kWh reicht diese für rund 50 Kilometer lokal emissionsfreie Fahrt. Wie hoch der Benzinverbrauch im Alltags ist, hängt davon ab, wie regelmässig geladen wird. Wer oft Langstrecke fährt oder ladefaul ist, muss mit knapp sechs Litern pro 100 Kilometer rechnen. Das ist klar mehr, als der RAV4 als Vollhybrid schluckt, der sich im Test als wenig durstig bewiesen hatte (AR 32/2019). Wer viel lädt, kommt mit dem PHEV besser weg. Auch wer die Mehrleistung schätzt – den RAV4 Hybrid gibt es mit 222 PS –, wird das PHEV zu schätzen wissen. Da sich die Batterie nie komplett entlädt, steht das elektrische Leistungsplus jederzeit zur Verfügung.

Man darf sich nicht täuschen lassen vom rustikalen Äusseren: Der RAV4 fährt sich erstaunlich angenehm, sowohl Fahrwerk wie auch die Sitze sind komfortabel. Ausserdem ist das Platzangebot vorne wie hinten mehr als ausreichend. Sogar der Mittelsitz im Fond ist ausladend gestaltet, sodass drei Erwachsene gut nebeneinander Platz finden. Die Hybridbatterie ist unter der Rückbank verbaut, im Kofferraum geht so kein Platz verloren.

Was den Preis angeht, beweist der RAV4 PHEV seine Position als Topvariante: Mindestens 55 900 Franken werden fällig. Wer die über 300 PS nicht benötigt und nicht regelmässig laden kann, muss die Rechnung machen, ob der Vollhybrid nicht die bessere Wahl ist, den es ausstattungsberbereinigt für rund 5000 Franken weniger gibt. So oder so: Die Liste mit aufpreispflichtigen Optionen ist kurz. ●

Die mehr als 300 PS sieht man dem Toyota RAV4 Plug-in-Hybrid nicht auf den ersten Blick an.



Die Gestaltung des RAV4 ist auch im Inneren rustikal gehalten, Platz bietet er genügend.

TECHNISCHE DATEN

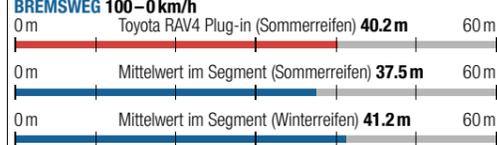
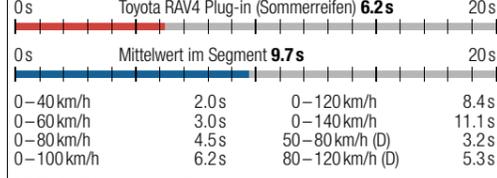
Test AR | 84 | 2021

Toyota RAV4 Plug-in-Hybrid

PREIS Toyota RAV4 (2.0, 175 PS, MT6, FWD) ab Fr. 31 400.–, RAV4 Plug-in (2.5 PHEV, 306 PS, CVT, AWD) ab Fr. 55 900.–, Testwagen inkl. Optionen Fr. 67 600.–.	querlenker, v./h. Schraubenfedern, Kurvenstabilisator; 4 Scheibenbremsen (v. belüftet), Ø v.l.h. 340 317 mm; Zahnstangenlenkung m. elektr. Servo; Reifen v./h. 235/55 R19.
VERBRENNUNGSMOTOR Bezeichnung A25A-FXS Zylinder Hubraum R4 2487 cm³ Verdichtung 14.0:1 Leistung 135 kW (184 PS) bei 6000 U/min Drehmoment 227 Nm bei 3600 U/min Treibstoff Benzin	SEGMENT UND KAROSSERIE D-Segment, SUV, 5 Türen, 5 Plätze.
MOTORKONSTRUKTION Vorne quer, DOHC, 4 Ventile/Zyl., VVT, Zylinderkopf und Motorblock Alu, Direkt-/Saugrohreinspritzung.	ABMESSUNGEN UND GEWICHTE L×B×H 4600×1855×1690 mm Radstand 2690 mm Spur v./h. 1605 1635 mm Leergewicht (DIN) 2030 kg Gesamtgewicht 2510 kg Anhängelast gebremst* 1500 kg Anhängelast ungebremst 750 kg Kofferraum 490–1168 l Dachlast 80 kg Deichsellast 70 kg Bodenfreiheit 190 mm * mit Spezialprüfung bis 2300 kg
ELEKTROMOTOR Typ Drehstrom Synchron Leistung v. 134 kW (182 PS) Drehmoment v. 270 Nm Leistung h. 40 kW (54 PS) Drehmoment h. 121 Nm	FAHRLEISTUNGEN UND VERBRAUCH (WLTP) Höchstgeschwindigkeit 180 km/h 0–100 km/h 6.0 s Verbrauch (komb.) 1.0 l/100 km CO ₂ -Emissionen 22 g/km Energieeffizienzklasse A Tankinhalt 55 l
BATTERIE Typ Spannung Li-Ion 355.2 V Kapazität 18.1 kWh Ladeleistung AC 6.6 kW	GARANTIE Werk 10 J./160 000 km Lack Rost 3 J./112 J. Mobilität 3 J. Hybridantrieb 5 J./100 000 km
SYSTEMLEISTUNG Leistung 225 kW (306 PS)	TESTWAGENLIEFERANT Toyota Schweiz AG, Emil-Frey-Str., 5745 Safenwil, www.toyota.ch
KRAFTÜBERTRAGUNG AWD; Planetengetriebe.	
FAHRGESTELL UND FAHRWERK Selbsttragende Karosserie; v. Federbeine, Dreiecksquerlenker; Aufhängung, h. doppelte Dreiecks-	

TESTDATEN AUTOMOBIL REVUE

17°C



120–0 km/h	58.1 m	50–0 km/h	10.2 m
100–0 km/h	40.2 m	40–0 km/h	6.5 m
80–0 km/h	25.8 m	30–0 km/h	3.7 m
60–0 km/h	14.7 m	20–0 km/h	1.7 m



Gesamtverbrauch (während Testdauer)	6.4 l/100 km
Rein elektrisch	25.2 kWh/100 km
Nur Verbrenner	7.0 l/100 km
Reichweite (nach Normrunde)	780 + 50 km

GEWICHTE

Gemäss Messung	2000 kg
Gewichtsverteilung v. l. h.	55 45 %
Leistungsgewicht	8.8 kg/kW (6.5 kg/PS)

LENKUNG

Lenkradumdrehungen	2¾
Ø zw. Mauern i. l. r.	12.1 11.2 m

GERÄUSCH INNENRAUM

Im Stand 50 km/h 80 km/h 120 km/h	34 60.5 65.5 73.5 dB (A)
---	--------------------------------

MESSBEDINGUNGEN

Tacho Anfang | bei Messung | Testdistanz 6811 | 17152 | 1153 km
Gewicht Testwagen + 150 kg, voller Tank; Temperatur auf 20°C und Luftdruck auf 1000 mbar (Meereshöhe) umgerechnet; Bremsweg bei 17°C ohne Reaktionszeit und Schwellwert auf trockenem Asphalt.
Sommerreifen Yokohama Avid GT 235/55 R19.

MESSWERTE INNENRAUM

VORDERSEITZ | RÜCKSITZ

Kopffreiheit	89–99 100 cm
Sitzlänge	48 47 cm
Sitzhöhe	29–34 35 cm
Fussraum Kniefreiheit	32–58 18–49 cm
Innenbreite	146 145 cm
Ausstiegshöhe	59–66 cm

KOFFERRAUM

Ladetiefe Rücksitze abgeklappt	74–95 170–203 cm
Innenbreite Innenhöhe	100–114 43–84 cm
Ladeöffnung B×H Ladekante	113×92 69 cm
Heckklappe geöffnet	203 cm

TESTERGEBNIS

Gesamtnote 76.5/100

ANTRIEB ★★★★★
Viel Leistung und nahtlose Übergänge zwischen dem Verbrenner und dem Elektromotor sorgen für angenehmes Fahren im Toyota RAV4.

FAHRWERK ★★★★★
Das Fahrverhalten ist wenig ambitioniert, aber dennoch komfortabel.

INNENRAUM ★★★★★
Der RAV4 war schon immer eher bodenständig mit vielen echten Knöpfen und viel Kunststoff. Aber er bietet auch viel Platz.

SICHERHEIT ★★★★★
Diverse Sicherheitssysteme zeichnen den RAV4 aus, aber mit einem Bremsweg von über 40 Meter sind die Bremsen klar zu schwach.

BUDGET ★★★★★
Der Plug-in-Hybrid ist mit 55 900 Franken klar die teuerste Version des RAV4. Wer oft lädt, spart aber klar bei den Benzinkosten.

FAZIT
Der Toyota RAV4 ist ein solides SUV und fährt sich auch entsprechend. Die 306 PS sorgen für mehr als genügend Vortrieb, und dank Plug-in-Hybrid ist er entsprechend sparsam unterwegs.

Kaum wiederzuerkennen



ELEKTRIFIZIERUNG Der Honda HR-V hat sich radikal verwandelt. Aussen kommt er jetzt als SUV-Coupé daher, dank Hybridtechnik hat er rund 20 Prozent weniger Durst.

Obschon HR-V für Hybrid Recreation Vehicle steht, wird der Honda erst in der dritten Generation als solches angeboten.

Denis Robert

Der HR-V ist eine bekannte Grösse. Die erste, 1998 lancierte Generation sorgte hierzulande für Aufsehen. Das verdiente sich das kleine SUV vor allem mit der damals noch weniger verbreiteten Option eines Allradantriebs. Die zweite Auflage von 2015 verzichtete auf diesen Bonus, machte das aber mit geräumigerem Innenraum und besserem Komfort wett. Der nun komplett erneuerte HR-V glänzt mit der sparsamen Hybridtechnik von Honda.

Die Dimensionen bleiben gleich, doch der HR-V unterscheidet sich vom Vorgänger durch seine Coupéform. Die Karosserielinien sind klarer, die Front liegt flacher, und der lackierte Kühlergrill verleiht ihm einen Schuss Originalität. Geblieben sind die versteckten hinteren Türgriffe, was die Silhouette unterstreicht. Weniger ausgefallen präsentiert sich der Innenraum. Die imitierten analogen Rundinstrumente gehen mittig in den nicht zum Fahrer hin geneigten Bildschirm über, der mechanische Wählhebel erinnert an frühere Zeiten. Honda liess es sich nicht nehmen, physische Schalter beizubehalten, was besonders die Bedienung von Heizung und Kühlung erleichtert. Die Vordersitze sind komfortabel, auch wenn wir gerne etwas längere Sitzkissen sehen würden. Die Rücksitzpassagiere finden mehr Kniefreiheit (+35 mm), um die Kopffreiheit ist es hinten etwas knapp bestellt.

Der Hybridantrieb des neuen HR-V orientiert sich am System des Jazz, wartet aber mit mehr

Leistung auf (96 kW statt 78 kW). Das Powerteam kommt demnächst auch beim Civic zum Einsatz, sodass ab 2022 die gesamte europäische Modellpalette von Honda elektrifiziert sein wird. Das Hybridsystem E:HEV verwendet zwei Elektromotoren, einen für den Antrieb und einen als Generator für die Energierückgewinnung. Dank der kleinen Akkus wird im Vergleich zu Steckerfahrzeugen ordentlich Gewicht gespart.

Wie ein normaler Verbrenner

Aus dem Stand fährt der HR-V E:HEV in jedem Fall mit Elektrokraft los. Der Verbrennungsmotor schaltet sich auch nicht zu, solange das Gaspedal nicht zu stark gedrückt wird, was der typischen Fahrweise im Stadtverkehr und in der Agglomeration entspricht. Über einen Schalter in der Mittelkonsole können die drei – sehr ähnlich funktionierenden – Fahrmodi für das Gasansprechverhalten und die Klimatisierung vorgewählt werden. Die Arbeitsteilung zwischen den beiden Elektromotoren und dem Verbrenner wird automatisch vom System geregelt, das Ziel ist die ideale Energieeffizienz. Diese Auslegung ist dafür verantwortlich, dass der Benziner unter geringer Last bei Konstanttempo zwischen 80 und 120 km/h seine Kräfte ohne Elektrohilfe auf die Antriebsräder leitet. Ruft der Fahrer mehr Leistung ab, etwa an Steigungen oder beim Überholen, lässt das E-CVT-Getriebe die Drehzahlen des Verbrennungsmotors – und den Lärmpegel im Innern – in die Höhe schnellen.



The Car of the Year 2022

Der Honda HR-V ist eines von 61 provisorisch nominierten Autos für den Car of the Year Award, den die AUTOMOBIL REVUE mitorganisiert. Der Gewinner wird im Februar 2022 verkündet.

Im Grunde genommen fährt sich der HR-V wie ein ganz normaler Verbrenner. Einzige Ausnahme: Der Getriebewahlhebel verfügt über eine Stellung «B», mit welcher sich die Motorbremskraft für mehr Energierückgewinnung erhöhen lässt. Die Lenkradpaddles dienen nicht für das Hoch- und Herunterschalten, sondern wirken sich auf die Rekuperationsleistung aus. Der HR-V ist zudem mit einer Kriechfunktion für Steilabfahrten ausgerüstet, welche zwischen drei und 20 km/h arbeitet.

Die Windgeräusche auf der Autobahn werden gut weggefiltert, die eher straffen Stossdämpfer sorgen dafür, dass sich die Karosserieneigung in Kurven in Grenzen hält, auch wenn das Fahrverhalten nicht als sportlich zu charakterisieren ist.

Dafür hielt sich der HR-V auf der ersten Testfahrt im Verbrauch zurück. Die vom Bordcomputer angezeigten 5.4 l/100 km erscheinen als realistisch. Genauso wie der Preis für die drei angebotenen Versionen Elegance, Advance und Advance Style. Zum Basispreis von 33 900 Franken kommen beim Aufsteigen zum nächsthöheren Niveau jeweils 3000 Franken hinzu. ●



Äusserlich geht der Honda HR-V neue Wege und überrascht mit seiner coupéartigen Silhouette. Im Innern ist bewährte Honda-Technik verbaut, was fortschrittliche Hybridtechnik verspricht, aber auch ein etwas tristes Cockpit.

TECHNISCHE DATEN

Honda HR-V		E:HEV
Zylinder Hubraum cm ³		R4 1498
Motorbauart		4 Ventile/Zylinder, DOHC, Saugrohreinjection, variable Ventilsteuerung, Hybridsystem i-MMD
Verdichtung		k.A.
Bohrung × Hub	mm	73 × 89.5
Systemleistung	kW (PS) bei U/min	96 (131) bei k.A.
Drehmoment	Nm bei U/min	253 bei k.A.
Kraftübertragung		E-CVT, FWD
L × B × H Radstand	mm	4340 × 2028 × 1582 2610
Leergewicht (DIN) Gesamtgewicht	kg	1452 1870
Kofferraum/Ladevolumen	l	320–1305
Beschleunigung 0–100 km/h	s	10.6
Höchstgeschwindigkeit	km/h	170
Treibstoff Tankinhalt l		Benzin 40
Verbrauch (kombiniert) WLTP	l/100 km	5.4
CO ₂ -Ausstoss	g/km	122
Preis ab	Fr.	33 900.–
Verfügbarkeit Schweiz ab		sofort

Schaltet das CVT in den nächsten Gang?

CVT In Europa war die Geschichte des stufenlosen Getriebes nicht von Erfolg gekrönt. Ausgerechnet dank des Elektroantriebs könnte sich das jetzt ändern.

Olivier Derard

Das stufenlose Automatikgetriebe konnte sich in Europa nie wirklich durchsetzen. Aller Verbesserungen zum Trotz, die die Hersteller in den vergangenen Jahrzehnten vornahmen, konnte das CVT (Continuously Variable Transmission) nie seinen schlechten Ruf vom Gummibandeffekt ablegen, sodass es bei den Herstellern immer ein Schattendasein fristete. Nicht so aber in den USA und vor allem in Japan, wo es bei Unternehmen wie Ford, Toyota, Honda oder Nissan weitverbreitet ist.

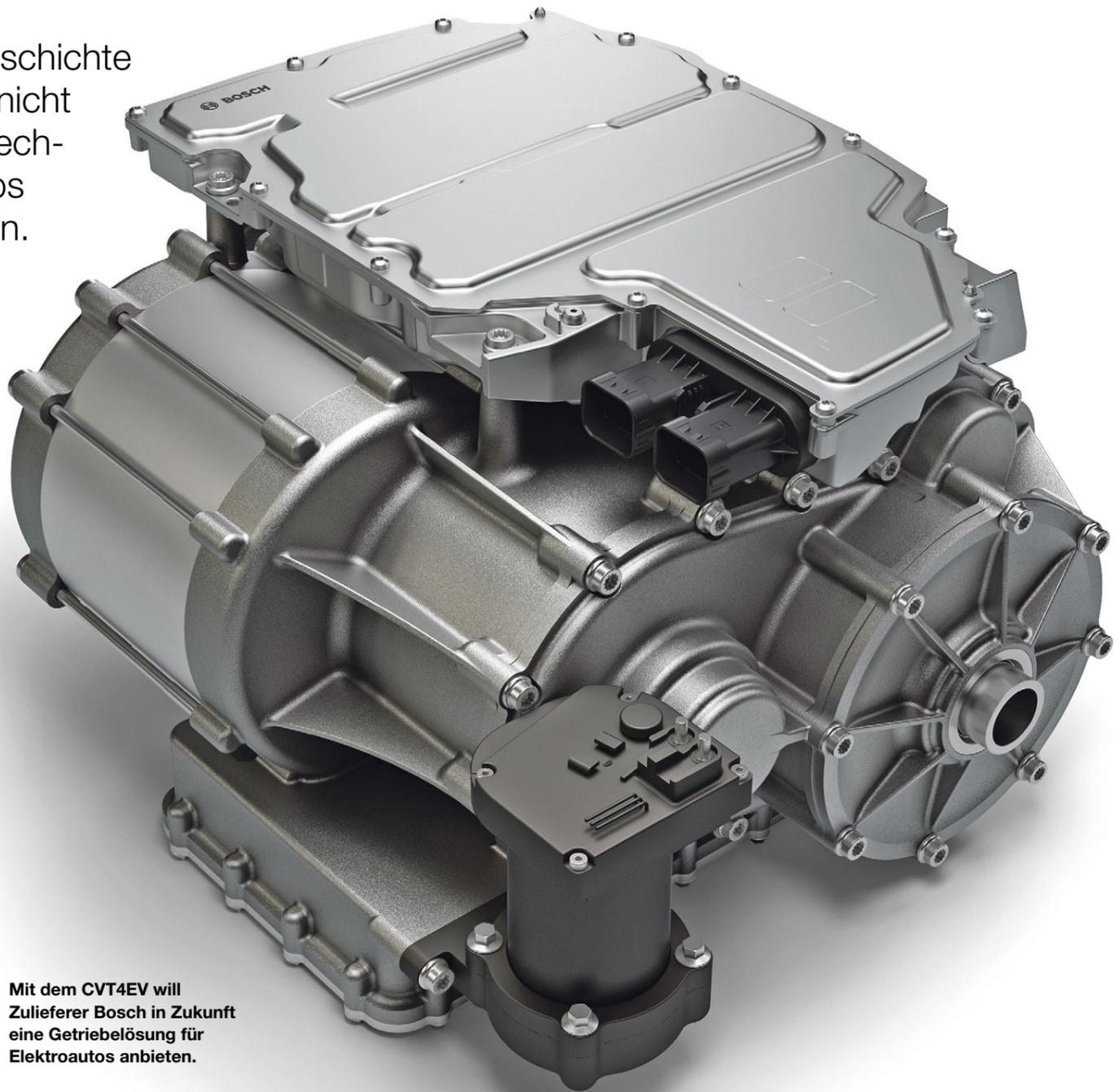
Dieser Erfolg erklärt sich durch die drei wichtigsten Eigenschaften dieses Getriebetyps: Es verursacht keine ruckartigen Schaltvorgänge wie herkömmliche Automatikgetriebe und bietet aufgrund seiner Bauart einen ausgezeichneten Bedienkomfort (s. Box). Ausserdem ermöglicht es, den Motor mit maximalem Wirkungsgrad zu betreiben, was – theoretisch – zu einem geringeren Treibstoffverbrauch führt. Ausserdem sind die Produktions- und Wartungskosten niedrig, was ein bedeutender Vorteil bei Kleinwagen ist, bei denen der finanzielle Aspekt eine grosse Rolle spielt.

Ausgerechnet mit dem prognostizierten Ende des Verbrennungsmotors in Europa könnte jetzt das CVT eine Renaissance erleben. Geht es nach dem deutschen Zulieferer Bosch, sollen nämlich in Zukunft stufenlose Getriebe bei Elektroautos Anwendung finden. An einem solchen Konzept arbeitet zurzeit Bosch Transmission Technology, eine niederländische Tochtergesellschaft von Bosch. Das Unternehmen mit Sitz in Tilburg hat sich auf die Entwicklung und Serienproduktion von Riem- und Ketten spezialisiert, die in CVT-Getrieben verwendet werden.

Wozu ein CVT?

Der Grund dafür, in Elektroautos auf ein CVT zurückzugreifen, mag nicht auf den ersten Blick ersichtlich sein, schliesslich hat der Elektromotor bereits das ideale Kennfeld aus maximalem Drehmoment und Höchstleistung. Genau deshalb kommen sie ja auch mit einem festen Übersetzungsverhältnis aus – so die landläufige Meinung. Aber das stimmt eben doch nicht ganz. Es ist zwar richtig, dass elektrische Maschinen über einen sehr grossen Teil ihres Betriebsbereichs ein maximales Drehmoment erzeugen, aber bei hohen Drehzahlen nimmt es letztlich auch ab. Ausserdem steht die volle Leistung einer elektrischen Maschine nicht immer schon in den unteren Drehzahlbereichen zur Verfügung. Der Rotor muss gegebenenfalls erst mit einer bestimmten Geschwindigkeit drehen, um die volle Leistung des Motors nutzen zu können. Was die Effizienz von Elektromotoren betrifft, so ist sie zwar über einen breiten Drehzahlbereich sehr gut, aber eben auch nicht völlig konstant.

Und Effizienz bedeutet letztlich auch: Reichweite. Da genau diese heute eine der wichtigsten Kennwerte bei der Diskussion über E-Autos ist, sind die Hersteller besonders darauf bedacht, die Reichweite so gut wie möglich zu vergrössern, ohne grosse und potenziell umweltbelastende Batterien verbauen zu müssen. Und ohne bei den Fahr-



Mit dem CVT4EV will Zulieferer Bosch in Zukunft eine Getriebelösung für Elektroautos anbieten.

leistungen zurückzurufen, was auch erklärt, warum ein Unternehmen wie der Volkswagen-Konzern für seinen Audi E-Tron GT und den Porsche Taycan ein Zweiganggetriebe entwickelt hat. Doch diese Lösung sei nicht optimal, ist Gert-Jan van Spijk, Leiter der CVT-Entwicklung bei Bosch, überzeugt: «Zweiganggetriebe optimieren zwar Drehmoment, Leistung und Motoreffizienz, aber die Zugkraftunterbrechung beim Schaltvorgang führt zu Verlusten bei Drehmoment, Beschleunigung und Komfort», erklärte er gegenüber der Fachzeitschrift «SAE International». Gerade bei

Elektroautos sind das äusserst unerwünschte Eigenschaften. Für Gert-Jan van Spijk ist das CVT deshalb eine logische Entwicklung, da es nicht nur den Wirkungsgrad des Elektromotors verbessert, sondern auch die für Elektromaschinen typische flüssige Beschleunigung aufweist. So kann das CVT bei niedrigen Geschwindigkeiten das Drehmoment des Elektromotors verstärken, was in einer ganzen Reihe von Situationen vorteilhaft sein kann. Bei einem Sportwagen wird die Beschleunigung verbessert, bei einem Geländewagen die Steigfähigkeit oder bei einem Zugfahrzeug die mögliche Anhängelast erhöht. Gleichzeitig kann bei höheren Geschwindigkeiten die Effizienz gesteigert und ausserdem eine höhere Endgeschwindigkeit ermöglicht werden.

Erhebliche Verbesserungen

Zum Beweis hat Bosch seine CVT-Lösung in einem Volkswagen Golf der siebten Generation mit einer Leistung von 150kW (201 PS) verbaut. Die ersten Ergebnisse haben offenbar gezeigt, dass sich das CVT verglichen mit einem einstufigen Reduktionsgetriebe nicht negativ auf das Fahrempfinden auswirkt. Da es zu geringeren Drehmoment- und Drehzahlanforderungen für die elektrische Maschine führt, würde der Komfort weiter verbessert, wie die Versuche von Bosch ergaben. Konkret heisst das: Die Beschleunigung von 0 auf 100 km/h kann-



Gert-Jan van Spijk, Leiter der CVT-Entwicklung bei Zulieferer Bosch.



Frederic Vizzini, Expert Project Manager bei AW Europe/Aisin.



Michael Ebenhoch, Senior Vice President Electrified Powertrain Technology bei ZF.



Fotos: AW Europe, Bosch, ZF

Momentan ist das CVT fürs Elektroauto erst in einem VW Golf 7, der als Versuchsträger fungiert, verbaut. Wenn es nach Bosch geht, soll sich das schon bald ändern. Aber: Nicht alle Zulieferer teilen diese Meinung.

te um drei Prozent verbessert werden, der Durchzug von 80 auf 120 km/h sogar um 13 Prozent. Gleichzeitig wurde die Höchstgeschwindigkeit um elf Prozent angehoben. Zur Reichweite des modifizierten Golf kann Bosch keine Angaben machen. Bei einem grösseren Fahrzeug im D-Segment soll man aber von einer Verbesserung des Wirkungsgrads um bis zu vier Prozent ausgehen können.

Technisch besteht die Lösung von Bosch aus dem sogenannten CVT4EV-Modul, einem Umrichter, einer E-Maschine und einer Antriebsachse mit fahrzeugspezifischer Übersetzung. Das Konzept eignet sich für eine Vielzahl von Anwendungen von Mittelklassewagen über Sportwagen bis hin zu leichten Nutzfahrzeugen. Das CVT4EV-Modul kann so programmiert werden, dass es in verschiedenen Fahrmodi für unterschiedliche Fahrzeugtypen arbeitet, was es den Herstellern ermöglichen soll, sich durch ein bestimmtes Fahrverhalten von der Konkurrenz abzuheben. Auch in Fahrzeugen mit Allradantrieb soll das CVT4EV zur Anwendung kommen können.

Auf dem Papier hätte das von Bosch entwickelte CVT für Elektroantriebe also alle Voraussetzungen, um für die Hersteller interessant zu sein. In der Praxis ist diese Art von Getriebe jedoch mit einem grossen Problem behaftet, wie Frederic Vizzini, Expert Project Manager bei AW Europe/Aisin, einer auf die Entwicklung von Getrieben spezialisierten Tochtergesellschaft der Toyota-Gruppe, überzeugt ist: «Es stimmt zwar, dass ein CVT dazu führt, dass die elektrische Maschine jederzeit mit maximalem Wirkungsgrad arbeitet. Aber das CVT als solches vernichtet viel mehr Energie als ein einfaches Einstufengetriebe», erklärt er der AUTOMOBIL REVUE. Der Hauptvorteil des

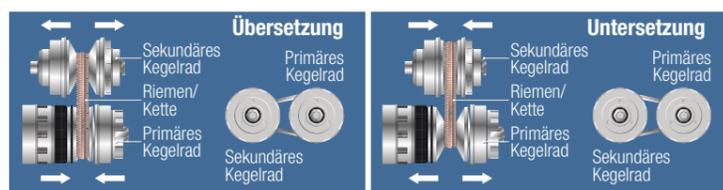
CVT, der verbesserte Wirkungsgrad des Motors, wird also durch den schlechten Wirkungsgrad des Getriebes zunichtegemacht, vor allem durch eine kompliziertere Konstruktion, bei der das Getriebe aus einem Riemen (oder einer Kette), mehreren Aktuatoren und einem Hydrauliksystem besteht.

Die kompliziertere Konstruktion bringt zudem ein anderes grosses Problem des CVT mit sich: hohe Kosten. Der Preis eines CVT ist zwar günstiger als der einer Achtgang-Wandlerrautomatik, aber immer noch massiv höher als der eines Einganggetriebes, wie Frederic Vizzini erklärt: «Das widerspricht der Philosophie von Elektroautos. Einer der Hauptvorteile der Elektrifizierung besteht darin, dass sie die Dinge vereinfacht und damit die Produktionskosten senkt. Das ist wichtig, denn bei einem Elektroauto kostet bereits die Batterie viel Geld. Und es ist wichtig, dies durch einen vereinfachten Antriebsstrang auszugleichen. Anders gesagt, der Effizienzgewinn müsste schon beträchtlich sein. Aber ich glaube nicht, dass das bei einem CVT der Fall ist. Stufenlose Getriebe waren in Verbindung mit einem Verbrennungsmotor sinnvoll, da der maximale Wirkungsgradbereich des Motors sehr klein war. Bei einer elektrischen Maschine, bei der dieser Bereich viel grösser ist, macht das CVT jedoch viel weniger Sinn, da die potenziellen Effizienzgewinne deutlich geringer sind.»

Auch ZF ist skeptisch

Zum gleichen Schluss kam auch der deutsche Automobilzulieferer ZF. «Nach Untersuchungen und Marktrecherchen zur Entwicklung eines CVT-Getriebes für Elektrofahrzeuge sind wir zu dem Schluss gekommen, dass eine solche Lösung nur in wenigen Einzelfällen zum Einsatz kommt und wir deshalb kein solches CVT-Getriebe entwickeln», erklärt Michael Ebenhoch, Senior Vice President Electrified Powertrain Technology und Head of Engineering bei ZF. Die Gründe sind die bereits genannten: ein breiteres Spektrum des maximalen Wirkungsgrades bei elektrischen Maschinen und eine komplexere Konstruktion. Es wurde erwartet, dass die Elektrifizierung zu einer gewissen Vereinheitlichung des Automobilmarktes führen würde. Doch die Meinungsverschiedenheiten zwischen den Branchengrössen, dem deutschen Riesen Bosch auf der einen Seite und renommierten Firmen wie ZF und Aisin auf der anderen Seite, werden letztlich vielleicht doch zu unterschiedlichen Lösungen führen. Solche technischen Alleinstellungsmerkmale würden der Branche auch im Elektrozeitalter guttun. ●

Die Funktionsweise des CVT



Ein stufenloses Automatikgetriebe (kurz CVT, für Continuously Variable Transmission) besteht aus drei mechanischen Hauptkomponenten: zwei variablen Kegelrädern und einem Keilriemen aus Gummi (bei Traktoren oder Zweirädern) beziehungsweise aus Metall (bei Autos und Nutzfahrzeugen). Beide Kegelräder besitzen eine kegelförmige bewegliche Seite. Je nach gewünschter Übersetzung kann dieser Kegel auf die Gegenseite zu- oder von ihr wegbewegt werden, um die Lage des Riemens zu verändern. Je nach Abstand der Kegelradwände bewegt sich der Riemen auf die Mittelachse zu oder von ihr weg und verändert so das Übersetzungsverhältnis des Getriebes. Der Keilriemen besitzt einen V-förmigen Querschnitt, damit er sich der Form der Kegelräder anpasst und so eine maximale Haftung ermöglicht. Die sogenannte Antriebsscheibe ist am Motor befestigt. Das Gegenstück auf der Abtriebsseite geht auf die Räder.

Wird eine grosse Untersetzung gewünscht, beispielsweise beim Anfahren aus dem Stand oder wenn man mit geringer Geschwindigkeit bergauf fährt, so wird antriebsseitig der kleinste Durchmesser gewählt, während abtriebsseitig ein grosser Durchmesser verwendet wird. Dies ist vergleichbar mit der Zahnradpaarung in einem Schaltgetriebe, wo ein kleines Zahnrad auf ein grosses wirkt. Umgekehrt geht es, wenn eine Übersetzung ins Schnelle gewünscht ist, beispielsweise bei hoher Geschwindigkeit auf der Autobahn ohne grosse Last. Dann wird antriebsseitig ein grosser Durchmesser gewählt, abtriebsseitig ein kleiner. Alle Übersetzungen dazwischen sind stufenlos variierbar. Das erklärt, warum man von einem stufenlosen Getriebe beziehungsweise von einer unendlichen Anzahl von Gängen spricht. **OD**

AUS DER WISSENSCHAFT

Lithium aus Meerwasser

Um den zunehmenden Bedarf an Lithium zu decken, sind Forscher auf der Suche nach neuen Quellen. Chong Liu von der University of Chicago will mit einem neuen elektrochemischen Prozess Lithium künftig aus Meerwasser gewinnen. Das soll durch Einsatz von hochspezifischem Material für die Elektroden möglich sein, die nur ein bestimmtes chemisches Element binden – in diesem Fall Lithium. Da die Lithiumkonzentration in Meerwasser äusserst gering ist, muss das Verfahren hocheffizient sein. Es soll aber deutlich umweltverträglicher sein als bisherige Abbaumethoden.

Weniger CO₂ aus Batteriegehäusen

Ein Projekt des deutschen Fraunhofer-Instituts mit Industriepartnern will den CO₂-Ausstoss bei der Produktion von Batteriegehäusen um 15 Prozent reduzieren. Die Batteriegehäuse werden dabei leichter bei gleichzeitig höherer Leistung des Batteriesystems. Dafür werden Einzelsysteme zu funktionsintegrierten Strukturen kombiniert. Beispielsweise erhalten Tragstrukturen eingegossene Temperierkanäle, und in Bodenplatten werden Kühlung und Crash-Schutz verbunden. «In aktuellen Batteriegehäusen steckt noch viel Potenzial», sagt Rico Schmerler vom Fraunhofer-Projektzentrum.

Schnellladen mindert Kapazität

Dass regelmässiges Vollladen der Batterien von E-Autos deren Kapazität mindern kann, ist bekannt. Wie Forscher der Universität Oslo herausgefunden haben, wirkt sich auch Schnellladen negativ auf die Langlebigkeit aus. Lithium-Ionen verwandeln sich bei ihrer Wanderung von Anode zu Kathode teilweise in Lithiummetall, das nicht mehr zur Speicherkapazität der Batterie beiträgt. Je schneller geladen wird, desto schneller werden die Ionen durch den Speicher gehetzt, was die Rückführung zu metallischem Lithium begünstigt.

Anzeige

DER MYTHOS LEBT!

18. WINTER RAID
RALLYE INTERNATIONALE
19. – 22. JANUAR 2022

St. Margrethen (CH) – Seefeld (AT) – Cortina d'Ampezzo und die Dolomiten (IT) – Seefeld (AT).

Alles was Sie über die legendäre Winterrallye wissen müssen:
www.raid.ch

Das letzte Ticket

SIFFERT-SERIE TEIL 5 Kaum war der Freiburger Formel-1-Werkspilot, begann der sportliche Abstieg. Das Kapitel endete am 24. Oktober 1971 in Brands Hatch.



Blick in den Himmel auf dem Podium in Zeltweg. Mit seinem zweiten Sieg in der Formel-1-WM untermauert Siffert seinen Status als Leader des BRM-Teams.

Mario Luini

Jo Siffert hatte 1969 mit zwei Podestplätzen, dem zweiten Platz beim Grand Prix der Niederlande und dem dritten Rang in Monaco, sowie dem neunten Rang in der WM bewiesen, dass er zu den besten Formel-1-Piloten gehörte. Aber der Lotus 49 des Teams von Rob Walker war mittlerweile ein Auslaufmodell – im Unterschied zum Freiburger, der auf dem Markt begehrt war. Ein Vertrag mit Ferrari hätte ihm das Doppelprogramm mit den Langstreckenrennen neben der Formel 1 garantiert. Aber Sifferts Herz schlug für Porsche. Hätte er einen Vertrag bei Lotus unterschrieben, wären Langstreckenrennen gar nicht mehr möglich gewesen. Und BRM erzielte in der Formel 1 keine Ergebnisse.

Der Zürcher Rico Steinemann, Sportchef bei Porsche, nahm also Kontakt mit March auf, einem neuen, ehrgeizigen Hersteller, der bereits das Vertrauen von Ken Tyrrell und dessen Fahrer Jackie Stewart gewonnen hatte. Mit der Finanzierung des Herstellers Porsche, der Siffert halten wollte, fand sich der Freiburger deshalb erneut in einem Werks-team an der Seite von Chris Amon wieder. Auch wenn er Rob Walker nicht mit Freude verliess und March ein ganz neues Team war, war es seiner Meinung nach die beste Lösung.

Regazzoni, der andere Schweizer

Tatsächlich erwies sich der March 701 als sehr wettbewerbsfähig, insbesondere in den Händen von Stewart, dessen Kameraden François Cevert und Amon. Aber nicht in den Händen von Siffert,

der 1970 mit einem siebten Platz als bestes GP-Resultat und null Punkten in der WM eine katastrophale Saison erlebte. Schliesslich blieb auch die Motorrevision bei Cosworth aus. Der Freiburger wollte einen Tapetenwechsel. Nicht nur wurde er von Amon dominiert, was neu für Siffert war, da war auch noch dieser Clay Regazzoni, der andere Schweizer, dessen Bekanntheit durch seinen Sieg in Monza (I) schlagartig zunahm und der immer stärker wurde. Ebenfalls in Monza nahm Siffert erneut Gespräche mit BRM auf. Dieses Mal wurde schnell eine Vereinbarung getroffen.

Siffert war überzeugt, dass die Zukunft dem V12-Motor gehörte, so wie es Ferrari und Matra bereits bewiesen hatten, und BRM war der einzige andere Hersteller, der auch einen V12 entwickelte. Das englische Team verfügte über eine Schlüsselperson, Tony Southgate, Chefingenieur und Vater des hervorragenden BRM P160. Aber – Ironie des Schicksals – Siffert traf erneut auf seinen gefürchteten Rennfahrerkollegen und Rivalen bei Porsche, Pedro Rodriguez. Der Mexikaner war bereits seit zwei Jahren bei BRM und sein Status als Nummer eins war mit dem ersten GP der Saison 1971 in Südafrika besiegelt. Er bekam den neuen P160, während sich Siffert beim Auftakt noch mit dem alten P153 begnügen musste. Nach zweimaligem Ausscheiden in Jarama (E) und Monaco, wo er als hervorragender Dritter in der Qualifikation auf Platz zwei liegend wegen eines Defekts liegen blieb, holte er in den Niederlanden (6. Platz) und in Frankreich (4.) seine ersten Punkte. Es schien endlich rund zu laufen, aber der Tod von Rodriguez am 11. Juli bei einem Rennen der Interserie änder-



te alles: Der Freiburger wurde zum unumstrittenen Leader von BRM und Porsche.

Mit den Besten

Als solcher triumphierte er es auf die schönste Art und Weise: Beim GP von Österreich holte er nach der Poleposition auch den Sieg, den zweiten seiner Karriere. Siffert war drauf und dran, den Erfolg beim GP von Italien zu wiederholen. Monza ging als der GP in die Geschichte ein, bei dem zwei Schweizer in Führung lagen – bis Regazzoni ausstieg und das Getriebe von Sifferts BRM im vierten Gang steckenblieb und der Freiburger vom ersten auf den neunten Platz zurückfiel. Ein weiterer Podestplatz, Rang zwei in Watkins Glen (USA), verhalf ihm schliesslich zum fünften Zwischenrang in der WM mit gleich vielen Punkten wie Jacky Ickx und hinter Stewart, Ronnie Peterson und Cevert. Siffert war endlich auf dem Niveau der besten F1-Piloten angelangt, und die Zukunft sah dank eines grossen Sponsors bei BRM für 1972 gut



Jo Siffert im March 701 enttäuschte (o.l.), bevor er sich Rivale Pedro Rodriguez bei BRM anschloss (o.M. und r.) und zum Teamleader wurde, nachdem der Mexikaner tödlich verunglückte. Siffert war einer der ganz Grossen der Formel 1 (r.) – bis zum Tod am 24. Oktober 1971 in Brands Hatch (r.u.).

aus. Da Porsche sein Langstreckenprogramm aufgeschoben hatte, hatte Siffert auch noch bei Alfa Romeo unterzeichnet. Und mit Porsche und dem speziellen 917 blieb auch die Can-Am-Meisterschaft in Nordamerika ein Thema.

Trauerzug mit 50 000 Menschen

Aber zuvor gab es noch das Victory Race in Brands Hatch (GB), ein Rennen, das ausserhalb der Meisterschaft organisiert worden war, um den zweiten Weltmeistertitel von Stewart zu feiern. Für einmal hatte Siffert keine grosse Lust hinzufahren, es war sein 41. Rennen der Saison! In der 15. Runde, unter der Spätsommersonne auf dem englischen Land, passierte es. War schleichender Luftverlust eines Pneus der Grund für den Unfall? Oder eine gebrochene Feder? Nach dem heftigen Aufprall drehte sich der BRM, Flammen stiegen auf, aber es fehlten Feuerlöscher. Jo Siffert starb am 24. Oktober 1971. Rund 50 000 Menschen versammelten sich am darauffolgenden Freitag, 29. Oktober 1971, für den Trauerzug durch Freiburg.

«Mit dem Glück ist es wie mit einem Skiabonnement», hatte Siffert ein paar Monate zuvor bei Testfahrten in Le Mans zu seinem Presseverantwortlichen Jacques Deschenaux gesagt, als er bei einem Unfall mit dem Schrecken davongekommen war. «Jedes Ticket entspricht einer Portion Glück. Es kommt der Tag, an dem es keine Tickets mehr gibt. Du weisst nie, ob es noch welche gibt oder nicht. Heute habe ich eines gebraucht!» Es war sein letztes. ●

Gedenkfeier am Wochenende

Vor 50 Jahren, am 24. Oktober 1971, verunglückte Jo Siffert, der bekannteste Schweizer Rennfahrer, auf der Rennstrecke von Brands Hatch (GB) tödlich. Seine Fans werden ihm dieses Wochenende die Ehre erweisen. Am Samstag, 23. Oktober, findet im Theater Equilibre in Freiburg eine Gedenkveranstaltung statt. Bei der Veranstaltung, die 680 Personen Platz bietet, wird Jacques Deschenaux, ehemals F1-Kommentator bei RTS und Presseverantwortlicher von Jo Siffert, ab 15 Uhr das Wort ergreifen und einen bisher nicht gezeigten Film über Jo Siffert vorführen. Mit dabei sein werden auch Sifferts Mechaniker und Fahrer Kurt Ahrens, Bernard Chenevière, Gérard Larrousse und François Mazet.

Am Sonntag, 24. Oktober, versammeln sich die Fans um 14.18 Uhr, zum Zeitpunkt seines tödlichen Unfalls in Brands Hatch, auf dem Friedhof St-Léonard in Freiburg vor dem Grab des berühmten Rennfahrers. Zuvor besteht die Möglichkeit, ab 11.30 Uhr im Sportcafé der BCF-Arena, die sich in unmittelbarer Nähe des Friedhofs befindet, zu essen (Menü Jo Siffert, 22 Fr.). Reservierungen per Mail erforderlich an sportcafe@fribourg-gotteron.ch



Fotos aus den Büchern «Die Schweizer Fahrer in der F1» und «Il s'appellait Siffert, Jo Siffert»

Marc Surer: «Jo Siffert war ein Vorbild»

Nach Jo Siffert und Clay Regazzoni ist Marc Surer der dritte Schweizer Pilot, der in der Formel 1 brillierte. Der rotweisse Helm des heute 70-jährigen Baselbieters war eine Anlehnung an jenen von Siffert. Surer fuhr Anfang der 1970er-Jahre Kart. «Mein Ziel war es, ins Nationalteam zu kommen, das den vier besten Piloten der Saison vorbehalten war. Ich habe es sehr schnell geschafft, aber ich brauchte einen roten Helm. Der von Siffert war eine Inspiration, und da ich das Design des Helms von François Cevert immer gemocht hatte, versuchte ich, die beiden zu kombinieren.» Aber ohne das Schweizer Kreuz, das durch den Freiburger bekannt wurde. «Denn gemäss Reglement durfte nur der Schweizer Meister dieses tragen!»

AUTOMOBIL REVUE: Marc Surer, haben Sie Jo Siffert einmal getroffen?

Marc Surer: Das habe ich versucht, aber es hat nicht geklappt. 1968, ich war damals 17-jährig, ging ich ans Bergrennen St-Ursanne-Les Rangiers. Mit dem Mofa, das 30 km/h fuhr. Vom Baselland aus war das eine lange Fahrt! Ich befand mich in der Haarnadelkurve gegen Ende des Aufstiegs, da habe ich Siffert mit seinem nachtblauen Lotus F1 vorbeifahren sehen. Ich stieg zum Ziel hinauf, um ihn zu sehen, aber da war eine Menschenmenge und man liess mich nicht vorbei.

Haben Sie Sifferts Karriere verfolgt?

Ja! Besonders seine Langstreckenrennen mit Porsche habe ich verfolgt, weil er dort über das Material verfügte, mit dem er zeigen konnte, wozu er fähig war – und er gewann auch. In der Formel 1 hatte er diese Möglichkeit nicht. Aber bei den Sportprototypen hat er mich stark beeindruckt.

Haben Sie sich für Siffert oder für den Automobilsport im Allgemeinen interessiert?

Für beides. Wir hatten zu Hause keinen Fernseher, also ging ich jeweils in die Dorfbeiz, um die Grand Prix oder die 24 Stunden von Le Mans zu schauen. Siffert war bereits ein Star, und ich war Lehrling und hatte kein Geld. Ich habe einen Kart gebastelt, weil das die günstigste Möglichkeit war,

um anzufangen. Mein erster Start war ein Bergrennen in der Nähe von Bern. Das war am 24. Oktober 1971! Der Speaker teilte uns mit, dass er sehr schlechte Nachrichten habe. Sifferts Tod war ein Schock. Da ich davon träumte, Rennfahrer zu werden, war das für mich eine kalte Dusche.

War er ein Vorbild für Sie?

Absolut. Ich habe alles über ihn gelesen, was ich ergattern konnte, vor allem um den Beruf zu erlernen und zu erfahren, wie man als kleiner Kartpilot ohne Geld Profi werden konnte. Siffert war ein Vorbild, weil er mit nichts angefangen hatte und erfolgreich geworden war. Das war sehr beeindruckend! Als ich später Heini Mader kennenlernte, erfuhr ich noch mehr über Siffert.

Man sieht nicht nur Siffert-Helme auf den Rennstrecken, sondern manchmal auch Surer-Helme.

Ich habe tatsächlich ein paar davon gesehen, aber es ist nicht einfach, sie zu kopieren, denn die weisen Linien sind nicht gerade! Es war meine Idee, ihn etwas speziell zu gestalten: Der Helm ist etwas sehr Persönliches, er ist das Markenzeichen eines Piloten während seiner ganzen Karriere. Heute ist das aber nicht mehr so.

Auch Philippe Siffert, der Sohn von Jo, trug dieses Markenzeichen.

Als ich Anfang der 1990er-Jahre Sportchef bei BMW Motorsport war, war Philippe einer unserer Piloten. Ich habe ihn über meine Stiftung für junge Talente unterstützt. Ich hatte dem Ingenieur Paul Rosche, dem grossen Motorenchef bei BMW, von Philippe erzählt, so fuhr Siffert jun. in der Formel 2. Rosche war begeistert: «Das ist der Sohn von Jo? Wir werden eine Lösung für ihn finden!» Philippe hatte Talent und war schnell, hielt aber nicht wirklich durch. **Interview: Mario Luini**



Marc Surer war der dritte starke Schweizer in der Formel 1 und ist noch heute, mit 70 Jahren, als TV-Experte gefragt.



Carron oder Coppens

Titelduell mit gleichen Waffen: Sébastien Carron (l.) und Mike Coppens fahren dieses Wochenende die Rallye du Valais beide in einem Škoda Fabia R5.



RALLYE-SM Die 61. Rallye du Valais ist das Finale der Schweizer Meisterschaft. Nach Ivan Ballinari heisst der neue Champion Sébastien Carron oder Mike Coppens.

Olivier Derard

Heute Donnerstag (Erscheinungstag dieser AR-Ausgabe) starten die Fahrer zur diesjährigen Rallye International du Valais – oder RIV für die Fans. Das Rennen wird von vielen Schweizer Motorsport-enthusiasten als das nationale Motorsportereignis des Jahres gefeiert. Die grösste Motorsportveranstaltung der Schweiz dauert bis Samstag. Ein echtes Aufatmen unter den Rennteams, Zuschauern und Organisatoren nach der corona-bedingten Abgabe der Rallye du Valais im vergangenen Jahr.

Zwei Titelduellanten...

Im Programm der 61. Austragung sind rund 80 Autos gemeldet, und es beinhaltet über 190 Kilometer auf nicht weniger als 16 Wertungsprüfungen. Aber vor allem kommt es bei der Rallye du Valais zu einem hundertprozentigen Walliser Titelduell in der Schweizer Rallyemeisterschaft. Weil der amtierende, zuletzt zweifache Champion Ivan Ballinari aus dem Tessin aufgrund fehlenden Budgets nicht startet, können nur noch zwei Fahrer den Titel holen: der aktuelle Spitzenreiter der Meisterschaft, Mike Coppens aus Verbier, und der dreifache Schweizer Champion Sébastien Carron aus Vétroz.

Die diesjährige Rallye du Valais verspricht also interessant zu werden. Derzeit führt Coppens die Meisterschaftswertung mit 130 Punkten an, gefolgt von Carron mit 119 Zählern. Aber Vorsicht, Coppens war bei allen bisher vier Meisterschaftsläufen am Start, Carron nur bei deren drei, ihm fehlt die Rallye des Bornes. Somit erwartet Leader Coppens ein Streichresultat, sein schlechtestes Ergebnis fällt aus der Wertung. Gewinnt Carron die RIV, dann ist er zum vierten Mal Schweizer Rallyemeister. Sollte Coppens siegen, genügt dem 43-jährigen aus Vétroz ein dritter Platz zum Titel.

... und viele Siegfahrer

Der Laufsieg ist den beiden Wallisern aber alles andere als sicher, denn zahlreiche ausgezeichnete Aussenseiter melden im Wallis ebenfalls ihre Ambitionen an, unter ihnen etwa Michael Burri, der Drittplatzierte der Rallye du Valais von 2020, aber auch Jonathan Michellod, der schon mehrfach bei Läufen zur Schweizer Rallyemeisterschaft Podi-



Sébastien Carron (43): Dem Walliser aus Vétroz winkt der vierte Rallyetitel.



Mike Coppens (42): Der Walliser aus Verbier geht als Leader zum Finale.

umsplätze belegt hat. Und schliesslich sind da auch noch Peter Tsjoen, Sébastien Berner, Jonathan Scheidegger, Jean-Marc Salomon und Stefan Göttig, die in der Königsklasse der Kategorie Rally 2 (vormals R5) ebenfalls ein Wörtchen mitreden möchten.

Attraktive Kategorien

Bei der Rallye du Valais am Wochenende gibt es aber auch in anderen Kategorien Preise abzuholen. In der nationalen Junioren-Rallyemeisterschaft ist der Titelkampf zwar bereits entschieden, aber Jérémie Toedtli wird im Kampf um den RIV-Sieg auf viel Gegenwehr von David Erard, Guillaume Girolamo, Yoan Loeffler und Thibault Maret treffen. In der Trophée Michelin Suisse geht es zwischen den Franzosen Thomas Battaglia/Marc Della Pina und den Schweizern Laurent Bérard/Audrey Zwahlen um den Gesamtsieg.

Ein weiterer Höhepunkt der diesjährigen Rallye du Valais ist die Kategorie der historischen Rennwagen (VHC). Am Start sind zahlreiche Unikate wie der Audi Quattro A2 des Luxemburgers Ville Silvasti, der Porsche 924 des Engländers James Brady, der Opel Kadett GT/E des Tschechen Vojtech Stajf, der Ford Sierra Cosworth des Spaniers Daniel Alonso oder der Mazda 323 des Deutschen Stefan Burkart. Von Schweizer Seite sind die vier Ersten der Coupe Suisse des Rallyes Historiques im Wallis gemeldet: Guy Troillet (Porsche 911), Claude-Alain Cornuz (Ford Escort), Nicolas

Jolidon (BMW 325) und Jean-Romain Cretegy (Ford Escort).

Für die bevorstehende Veranstaltung versprechen die Organisatoren einige «handfeste Überraschungen». Am Donnerstag nach der Wertungsprüfung in Martigny gibt es die Sonderprüfung Cols, nachts und mit dem Start in Chemin-Dessus, gefolgt von der offiziellen Teamvorstellung auf dem grossen Platz von Martigny als Abschluss der ersten Rallye-Etappe. Am Freitag werden die Wertungsprüfungen im zentralen Wallis, im Val des Dix, in Veysonnaz und Nendaz, je zweimal gefahren. Die Sonderprüfung Kaserne Sitten findet selbstverständlich mittags statt. Am Samstag heissen die Höhepunkte dann Montana, Anzère und Nax, erneut mit der Wertungsprüfung am Mittag in der Kaserne Sitten. Es wird mit Leidenschaft gekämpft werden. ●

Mehr Informationen zur Rallye du Valais auf www.riv.ch

Anzeige

Nachfolger gesucht oder zu vermieten

Garagenbetrieb westlich von Lausanne, mit Ausstellungsraum und Werkstatt.

Modernes Gebäude mit über 100 Parkplätzen. Erweiterungsmöglichkeit, ideal für ein Occasions-Handels-Zentrum mit mehr als 200 Stellplätzen.

Sehr gut gelegen, nahe der Autobahnauffahrt.

Misch-Zone mit hoher Dichte: Wohnungen und grosse Geschäfte.

Einzigartige Gelegenheit:

Interessenten bitte melden unter Chiffre 111006



Wohin des Weges, Champ?

GRÉGOIRE SAUCY Der 21-jährige Jurassier hat die Formel Regional vorzeitig für sich entschieden. Was bringt ihm der souveräne Titelgewinn?

Der Weg geht weiter: Die Formel Regional hat Grégoire Saucy gewonnen. In welcher Rennserie der Jurassier in Zukunft startet, ist offen.

Interview: Mario Luini

Es ist lange Zeit her, dass ein Schweizer Rennfahrer eine internationale Monoposto-Meisterschaft gewann. Romain Grosjean (2011) und Fabio Leimer (2013) in der GP2, Louis Delétraz in der Formel Renault 2.0 (2015), Sébastien Buemi in der Formel E (2016): Die Liste ist bezeichnend und vielversprechend für die Zukunft von Grégoire Saucy. Mit acht Siegen und zwei Podiumsplätzen in bisher 18 Rennen gewann der 21-jährige Jurassier vor zehn Tagen in Mugello (I) souverän den Titel in der Formel Regional (vormals Formel 3 Europa und Formel Renault Eurocup) noch bevor sie am letzten Oktober-Wochenende in Monza (I) zu Ende geht. Ein umso wichtigerer Titel, den Saucy für die Fortsetzung seiner Karriere benötigte: «Ja, ich bin wirklich erleichtert, dass ich den Titel vor dem letzten Lauf in der Tasche habe. In Monza ist immer viel dem Zufall überlassen, beim Finale dort hätte im Titelkampf noch viel passieren können.»

AUTOMOBIL REVUE: Wie lautet das Fazit zu Ihrer bisherigen Meistersaison?

Grégoire Saucy: Ein paar kleine Fehler, aber der Rest war top! In Monaco konnte ich während des Trainings einem Gegner, der sich vor mir drehte, nicht ausweichen, deshalb war das gesamte Wochenende verpatzt. In Le Castellet hat man mir den Sieg wegen einer verkehrt montierten Unterlagscheibe aberkannt. In Spa-Francorchamps versuche ich im Qualifying den Windschatten des Feldes zu nutzen, blieb aber im Verkehr stecken. Zu 95 Prozent lief die Saison super, fünf Prozent sind Ausschuss. Aber so ist Rennsport. Ich war konstant in den Punkterängen, vor allem auf den Plätzen, die viele Zähler einbringen.

Hatten Sie eine derart gute Saison erwartet?

Das Art-Team und ich haben uns mit harter Arbeit auf die Saison vorbereitet. Das Ziel war der Titel – und den haben wir geholt. Aber mit einer solchen Dominanz haben wir nicht gerechnet. Mit lediglich 0.4 Sekunden Vorsprung hatte ich in Le Castellet und Zandvoort die Poleposition geholt, das sagt viel aus über das sehr geschlossene Feld in der Formel Regional. Die drei letzten Rennwochenenden waren sogar noch etwas schwieriger, weil die Teams von MP und Prema näher gekom-

men sind. Aber MP testete viel in Spielberg, und Prema hatte in Mugello ein Heimspiel, ausserdem hatten beide Teams letztes Jahr bereits ihre Rennwagen, wir noch nicht.

Welche Strecken liegen denn Ihnen?

Mir liegen Zandvoort, Barcelona und Le Castellet sehr gut, weil es sehr technische Strecken sind, vor allem sind sie kompliziert für die Reifen, die dort sehr stark abbauen. Aber solche Strecken gefallen mir, denn man muss nicht nur so schnell wie möglich sein, sondern auch am Limit fahren, ohne die Reifen überzustrapazieren.

Ist das eine Eigenschaft der Pirelli-Reifen, die man überall im Motorsport wiederfindet?

Es war die grösste Umstellung im Vergleich zum Vorjahr, als wir noch Hankook-Pneus hatten. Wir haben im Winter viel getestet, um die Pirelli zu verstehen. Anfangs lagen wir weit hinten, rund drei Sekunden hinter den Schnellsten. Wir haben uns viele Fragen gestellt, zur Fahrweise, zu den Einstellungen. Wir haben nicht aufgegeben. Schliesslich waren wir rund 1.5 Sekunden schneller als letztes Jahr. Und das ist vielleicht die Erklärung, warum

wir von Anfang an eine so gute Performance hatten. Aber nicht nur, denn das Prema-Team fuhr letztes Jahr bereits auf Pirelli.

Was war zudem besser als im Vorjahr?

Das perfekte Zusammenspiel mit meinem neuen Ingenieur Arnaud Cholley. Wir stehen uns sehr nahe, und ich funktioniere nun besser mit dem Team zusammen. Dieses kann sich nie auf den Lorbeeren ausruhen. Nicht wenn man die Pole hat und auch nicht wenn man das Samstagsrennen gewinnt. Denn das heisst nicht automatisch, dass man auch am Sonntag zur Spitze gehört. Das Niveau der Formel Regional war dieses Jahr sehr hoch und mit 36 Fahrern gab es viel Verkehr.

Und wo führt Sie der Titel nun hin?

Der Titel war überhaupt die Voraussetzung für eine Karrierefortsetzung. Logisch wäre ein Aufstieg in die Formel 3 im Rahmenprogramm der Formel 1. Aber diese Entscheidung hängt von meinen Partnern ab. Sie wollten nicht, dass ich vor dem Titelgewinn an etwas anderes denke. Es wäre auch logisch, wenn ich bei Art bliebe. Das Team wird wie ich von Richard Mille unterstützt. ●



Souveräner Gewinner: Beim 14. Rennen der Saison in Spielberg holte Saucy bereits seinen achten und bisher letzten Sieg. Beim Finale in Monza können zwei weitere folgen.

Fotos: Formel Regional



So sind die Schweizer am Wochenende gefahren

BRITISCHE GT-MEISTERSCHAFT

Donington (GB), 9. und letzter Lauf (Nachtrag 17. Oktober 2021): 1. M. Tillbrook/M. Clutton (GB), McLaren 720S GT3, 70 Runden, 1:57.00.470 Stunden. Ferner: 14. (2. Platz GT4) **Alain Valente**/M. Benyahia (CH/MA), McLaren 570S GT4, 5 Runden zurück. – 26 Autos gestartet, 24 klassiert. Endstände: GT3: 1. L. Machitski/D. Lind (RUS/DK), Lamborghini Huracán GT3 Evo, 172 Punkte. – GT4: 1. W. Burns/G. Burton (GB), BMW M4 GT4, 209. Ferner: 8. **Valente**/Benyahia 67.

FORMEL 4 ITALIEN

Mugello (I), 6. Lauf (Nachtrag 9./10. Oktober 2021). Rennen 1 (alle Tatuus F4-Abarth): 1. J. Dürksen (PY), 16 Runden, 33:27.209 Minuten. 2. **Joshua Dufek** (CH), 1.125 Sekunden zurück. Ferner: 8. S. Ramos Reynoso (MEX), **Jenzer Motorsport**, 11.639. 11. F. Braschi (I), **Jenzer**, 15.200. 12. P. Wisnicki (PL), **Jenzer**, 19.522. 25. J. Garciae Davila (MEX), **Jenzer**, 30.847. – Aus-



Rennsieg in der F4 Italien: Joshua Dufek.

geschieden: U. a. **Ben Samir** (CH), **Jenzer** (1. Runde). – 29 Fahrer gestartet, 25 klassiert. Rennen 2: 1. **Dufek**, 16 Runden, 32:31.296 Minuten. 2. S. Montoya (COL), 0.667 Sekunden zurück. Ferner: 14. Wisnicki, **Jenzer**, 17.302. 23. Garciae Davila, **Jenzer**, 29.513. 25. **Ben, Jenzer**, 2:36.649 Minuten zurück (+2-Minuten-Strafe). – Ausgeschieden: Braschi, **Jenzer** (9. Runde); Ramos Reynoso, **Jenzer** (2.). – 29 Fahrer gestartet, 27 klassiert. Rennen 3: 1. Dürksen, 18 Runden, 33:07.874 Minuten. Ferner: 5. Ramos Reynoso, **Jenzer**, 11.859 Sekunden zurück. 6. Braschi, **Jenzer**, 12.131. 7. Wisnicki, **Jenzer**, 17.302. 27. **Ben, Jenzer**, 1 Runde zurück. – Ausgeschieden: **Dufek** (9. Runde). – 29 Fahrer gestartet, 28 klassiert. Stände: Fahrer: 1. O. Bearman (GB), 281 Punkte (Meister). Ferner: 6. **Dufek** 148. 14. Braschi, **Jenzer**, 27. 21. Ramos Reynoso, **Jenzer**, 14. 25. **Ben, Jenzer**, 12. 26. Wisnicki, **Jenzer**, 11. – Rookies: 1. N. Bedrin (RUS), 220. Ferner: 4. Braschi, **Jenzer**, 138. 13. **Ben, Jenzer**, 68. 16. **Eron Rexhepi** (CH), 35. – Teams: 1. Van Amersfoort, 504. Ferner: 6. **Jenzer** 58. Letzter Lauf: Monza (I), 30./31. Oktober 2021.

GT CHALLENGE

Indianapolis (USA), Interkontinentale Meisterschaft. 2. Lauf. 8 Stunden von Indianapolis: 1. C. Haase/M. Winkelhock/**Patric Niederhauser** (D/D/CH), Audi R8 LMS GT3, 265 Runden, 8:00:59.768 Stunden. 2. T. Boguslavski/**Raffaele Marciello**/D. Juncadella (RUS/CH/E), Mercedes-AMG GT3, 11.958 Sekunden zurück. 3. J. Pepper/A. Caldarelli/M. Bortolotti (Z/VI), 22.853.



Indy-Sieg: Patric Niederhauser (I.) mit Christopher Haase (es fehlt Markus Winkelhock).

Ferner: 7. (2. Platz Silvercup) A. Panis/**Lucas Légeret**/N. Baert (F/CH/B), Audi R8 LMS GT3, 1:23.937 Minuten zurück (+53-Sekunden-Strafe für Einfahrt in geschlossene Boxenstrasse). 12. R. Frijns/M. Drudi/**Nico Müller** (NL/I/CH), Audi R8 LMS GT3, 4 Runden zurück. – Ausgeschieden: U. a. **Philip Ellis**/M. Dienst/R. Ward (CH/B/USA), Mercedes-AMG GT3 (203. Runde). – 38 Autos gestartet, 30 klassiert.

NÜRBURGRING-LANGSTRECKENSERIE NLS

Nürburgring (D), 9. und letzter Lauf. Münsterlandpokal: 1. V. Kolb/F. Stippler (D), Audi R8 LMS GT3, 23 Runden, 3:22:16.933 Stunden. Ferner: 19. (2. Platz Kategorie SP3T) A. Gilden/M. Wasel/**Frédéric Yerly** (D/D/CH), VW Golf 7 GTI TCR, 2 Runden zurück. 29. (3. Platz SP10) G. Dumarey/**Alexander Walker** (B/CH), Aston Martin Vantage AMR GT4, 2 Rdn. 36. (Sieger Cup-X)

Manuel Amweg/F. Wolf/F. van der Laden (CH/D/D), KTM X-Box GTX, 3 Rdn. 37. (Sieger BMW M240i) M. Fischer/M. Fischer (A), **Hofor-BMW M240i** (CH), 3 Rdn. 39. (2. Platz VT2) C. Konnerth/**Ranko Mijatovic** (D/CH), BMW 330i, 3 Rdn. 44. F. Quante/C. Knötschke/**Roland Schmid** (D/D/CH), BMW 330i, 3 Rdn. 49. (Sieger H4) **Martin Kroll/Michael Kroll/Chantal Prinz/Alexander Prinz** (CH), **Hofor-BMW M3 CSL** (CH), 4 Rdn. 57. (2. Platz V4) M. Flehmer/Z. Radulovic/R. Derscheid (D), **Hofor-BMW 325i**, 4 Rdn. 63. **Michael Lüthi**/R. Funaro/J. Schell (CH/I/D), BMW M40i RC, 4 Rdn. 75. M. Lamesch/**André Sturz/Roger Stutz** (D/CH/CH), BMW 240i RC, 6 Rdn. 76. M. Dormagen/S. Oepen (D), **Hofor-BMW 325i**, 6 Rdn. 81. L. Fütting/**Herbert Schmidt**/Y. Bieniek (D/CH/D), Opel Astra OPC, 7 Rdn. – Ausgeschieden: U. a. L. Rocco/P. Kolb/**Patric Niederhauser**/J. Viebahn (D/D/CH/D), Audi R8 LMS GT3 (20. Runde). – 99 Autos gestartet, 86 klassiert.

Anzeige

AUTOMOBIL REVUE

WAS UNS BEWEGT – SEIT 1906.



Jede Woche Bewährtes, Unterhaltsames, Informatives und Innovatives aus der Branche – das Abo der Automobil Revue.

JA, ich möchte Abonnent werden!

<input type="checkbox"/> Frau <input type="checkbox"/> Herr <input type="checkbox"/> Firma Vorname _____ Nachname _____ Strasse/Nr _____ PLZ/Ort _____ E-Mail _____ Telefon _____ Datum _____ Unterschrift _____	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="font-size: small;">Bitte Auswahl ankreuzen!</td> <td style="text-align: center;"> STANDARD-ABO</td> <td style="text-align: center;"> DIGITAL ABO</td> </tr> <tr> <td>SCHNUPPERABO 10 AUSGABEN</td> <td style="text-align: center;"><input type="checkbox"/> CHF 19.–</td> <td style="text-align: center;"><input type="checkbox"/> CHF 19.–</td> </tr> <tr> <td>1/2 JAHR 24 AUSGABEN</td> <td style="text-align: center;"><input type="checkbox"/> CHF 125.–</td> <td style="text-align: center;"><input type="checkbox"/> CHF 98.–</td> </tr> <tr> <td>1 JAHR 48 AUSGABEN</td> <td style="text-align: center;"><input type="checkbox"/> CHF 209.–</td> <td style="text-align: center;"><input type="checkbox"/> CHF 172.–</td> </tr> <tr> <td>2 JAHRE 96 AUSGABEN</td> <td style="text-align: center;"><input type="checkbox"/> CHF 369.–</td> <td style="text-align: center;"><input type="checkbox"/> CHF 272.–</td> </tr> <tr> <td>1 JAHR EUROPA 48 AUSGABEN</td> <td style="text-align: center;"><input type="checkbox"/> CHF 334.–</td> <td style="text-align: center;"><input type="checkbox"/> CHF 172.–</td> </tr> <tr> <td>2 Jahre EUROPA 96 AUSGABEN</td> <td style="text-align: center;"><input type="checkbox"/> CHF 619.–</td> <td style="text-align: center;"><input type="checkbox"/> CHF 272.–</td> </tr> </table>	Bitte Auswahl ankreuzen!	STANDARD-ABO	DIGITAL ABO	SCHNUPPERABO 10 AUSGABEN	<input type="checkbox"/> CHF 19.–	<input type="checkbox"/> CHF 19.–	1/2 JAHR 24 AUSGABEN	<input type="checkbox"/> CHF 125.–	<input type="checkbox"/> CHF 98.–	1 JAHR 48 AUSGABEN	<input type="checkbox"/> CHF 209.–	<input type="checkbox"/> CHF 172.–	2 JAHRE 96 AUSGABEN	<input type="checkbox"/> CHF 369.–	<input type="checkbox"/> CHF 272.–	1 JAHR EUROPA 48 AUSGABEN	<input type="checkbox"/> CHF 334.–	<input type="checkbox"/> CHF 172.–	2 Jahre EUROPA 96 AUSGABEN	<input type="checkbox"/> CHF 619.–	<input type="checkbox"/> CHF 272.–	<div style="font-size: small;"> Füllen Sie das Bestellformular in Blockschrift aus und senden Sie es per Post oder E-Mail zurück. AUTOMOBIL REVUE AG Arnold Baumgartner-Str. 9 CH-2540 Grenchen Telefon 058 510 85 40 abo@automobilrevue.ch oder auf automobilrevue.ch/abonement </div>
Bitte Auswahl ankreuzen!	STANDARD-ABO	DIGITAL ABO																					
SCHNUPPERABO 10 AUSGABEN	<input type="checkbox"/> CHF 19.–	<input type="checkbox"/> CHF 19.–																					
1/2 JAHR 24 AUSGABEN	<input type="checkbox"/> CHF 125.–	<input type="checkbox"/> CHF 98.–																					
1 JAHR 48 AUSGABEN	<input type="checkbox"/> CHF 209.–	<input type="checkbox"/> CHF 172.–																					
2 JAHRE 96 AUSGABEN	<input type="checkbox"/> CHF 369.–	<input type="checkbox"/> CHF 272.–																					
1 JAHR EUROPA 48 AUSGABEN	<input type="checkbox"/> CHF 334.–	<input type="checkbox"/> CHF 172.–																					
2 Jahre EUROPA 96 AUSGABEN	<input type="checkbox"/> CHF 619.–	<input type="checkbox"/> CHF 272.–																					



Thurgau

APFELBAUM

Bäumige Aussichten für Ihre Karriere.

Das **Amt für Justizvollzug** umfasst die Abteilungen Vollzugs- und Bewährungsdienste sowie Gefängnisse und den Betrieb Massnahmenzentrum Kalchrain.

Das MZ Kalchrain bietet als Institution im Massnahmenvollzug jungen Männern im Alter zwischen 17 und 25 Jahren die Möglichkeit zur Resozialisierung und verschiedene Ausbildungsmöglichkeiten. Die Eingewiesenen werden zudem in ihrer Freizeit sozialpädagogisch betreut und nach vereinbarten Zielsetzungen begleitet.

Wir suchen daher auf den **1. Dezember 2021 oder nach Vereinbarung** eine Fachperson als

Automobilmechaniker/ Automobilmechanikerin

Pensum 100 %

Ihre Aufgaben

- Reparatur- und Servicearbeiten an Kundenfahrzeugen und betriebseigenen Fahrzeugen
- Kostenvorschläge, Diagnosen, MFK, RBV
- Stellvertretung der Leitung Autowerkstatt
- Ausbildung und Anleitung der Lernenden

Ihr Profil

- Berufsausbildung als Automobilmechaniker/in mit mehrjähriger Berufserfahrung
- Motiviert am Umgang mit jungen Menschen
- Belastbare, gefestigte und selbständige Persönlichkeit
- Bereitschaft zur Weiterbildung

Wir bieten

- ein vielseitiges und interessantes Aufgabengebiet
- Modern eingerichtete Autowerkstatt
- Zusammenarbeit in einem motivierten Team
- attraktive kantonale Anstellungsbedingungen

Weitere Auskünfte erteilt Ihnen gerne
 Urs Hartmann, Leiter Ausbildungsbetriebe, T 058 345 83 91

Zusätzliche Informationen finden Sie unter: www.kalchrain.tg.ch www.ajv.tg.ch

Sind Sie interessiert? Dann freuen wir uns auf Ihre vollständige Onlinebewerbung. Den Link finden Sie unter www.stellen.tg.ch.

Schöne Vielfalt: Die DTM glänzte 2021 mit GT3-Autos von Lamborghini, Mercedes-AMG, Audi, Ferrari und BMW (v.l.). Dazu kamen später McLaren und Porsche.



Grosse Chance vergeben?

DTM Die Ära mit GT3-Autos verschiedener Hersteller gab den Fans Hoffnung. Die Titelentscheidung aber wirft Fragen auf.

Werner J. Haller

Er habe sich gerade mit der neuen DTM angefreundet, schrieb ein Fan auf einem Motorsportportal, aber nach diesem Finale habe er jeglichen Spass wieder verloren. «Ich würde noch ein paar Mercedes mehr mitfahren lassen und dann auswürfeln, wer gewinnen darf», meinte ein anderer. Oder: «Neue Teams werden es sich in Zukunft ganz genau überlegen, ob sie hier einsteigen.» Und: «Wieso sollte sich Ferrari das noch einmal antun?»

Erinnern wir uns, was die Fans so rasend machte. Ferrari-Pilot Liam Lawson stand am vorletzten Wochenende am Norisring (D) vor dem Sonntagsrennen praktisch als erster Meister der neuen DTM mit GT3-Boliden fest. Der 19-jährige Neuseeländer führte die Gesamtwertung vor dem entscheidenden Schlagabtausch deutlich an, 19 Punkte Vorsprung auf Kelvin van der Linde (Audi) und deren 22 auf Maximilian Götz (Mercedes-AMG) wies er auf. Götz musste siegen und darauf hoffen, dass Lawson (zehn Podestplätze bei 16 Rennen!) höchstens Neunter werden und er selbst gleichzeitig den vierfachen Saisonsieger van der Linde auf die Plätze verweisen würde. Der Südafrikaner riss mit einem ungestümen Start früh Lawson aus dem Rennen, später aber auch sich selbst. Mit einem Rempler am vordreschenden Götz machte er seine Chance zunichte. In der 62. von 67 Runden lag Götz somit auf Rang zwei, rund 15 Sekunden hinter Lucas Auer, der in der Folge für seinen Mercedes-AMG-Kollegen – aber nicht Teampartner! – bremste und ihn zum Titelgewinn passieren liess. Nicht nur Lawson und Ferrari waren untröstlich.

Eigengoal der DTM und von Mercedes Marcel Fässler, zwischen 2000 und 2005 selbst DTM-Pilot bei Mercedes und Audi sowie 2001 erster DTM-Sieger der Schweiz, ist wie viele Fans enttäuscht. «Das Konzept der DTM mit den GT3-Autos war nach dem Ende der zu teuren Class-1-Cars gut und logisch. Aber diese Titelentscheidung hat der DTM ganz bestimmt nicht geholfen», sagt der 45-jährige Schwyzer. «Stallregie war auch in mei-

ner DTM-Zeit immer ein Thema. Aber heute sind es private Teams, die ihren GT3-Rennstall selber finanzieren, die DTM ist keine Herstellerserie mehr. Der Fan will sehen, wie die Fahrer die Meisterschaft ausfechten, nicht die Marken. Unter dem Strich und ohne Wenn und Aber leben solche Rennserien alleine von den Fans, die an die Rennen pilgern und Eintritt bezahlen oder sie am TV schauen. Sportlich betrachtet haben die DTM, aber auch Mercedes, ein Eigengoal geschossen.»

Die erklärenden Worte von Thomas Jäger, dem Kundensportkoordinator bei AMG, trugen zur Schlichtung des Ärgers wenig bei: «Es ist ein Geben und ein Nehmen. Wir sind genau durch dieses System in diese Situation gekommen, weil wir Daten, Set-ups und Videos teilen. Deswegen sind wir so stark.» Etwas, das man bei Audi wohl nicht getan hat, wie der Berner und zweifache DTM-Vizechampion Nico Müller in der letzten Ausgabe der AUTOMOBIL REVUE sagte.

«Ich habe Senna auch geholfen» DTM-Boss Gerhard Berger, in den 1980er- und 1990er-Jahren als zehnfacher Formel-1-Sieger unter anderem für Ferrari und McLaren bei den Fans sehr hoch im Kurs, erklärte die Mercedes-AMG-Order beim Finale bei der anschliessenden Pressekonferenz mit seiner Rennfahrervergangenheit: «Als Promotor und Sportsmann mag ich sie nicht. Aber als ich in meiner Formel-1-Zeit bei McLaren gefahren bin, habe ich meinem Teamkollegen Ayrton Senna auch geholfen, Titel zu gewinnen – vorausgesetzt, ich war chancelos. Ich habe es letztlich für mein Team, für meine Familie, getan. Es war meine Entscheidung. Was wäre beim DTM-Finale wohl passiert, wenn mehr Ferrari oder Audi am Start gestanden wären, so wie bei Mercedes-AMG?» Zugeben, leicht hatte es Berger nicht, die DTM neu zu erfinden und in eine neue Ära zu führen. Und der Österreicher ist längst nicht über den Berg. Beim Finale wurde auch der Prototyp der DTM Electric ab 2023 vorgestellt. Weltweit tun sich Fans mit dieser neuen Form des Rennsports



Der Österreicher Gerhard Berger (62), Formel-1-Sieger und heute Boss der DTM.



Der Schwyzer Marcel Fässler (45), Ex-DTM-Pilot und erster Sieger aus der Schweiz.

noch schwer, bei der Formel E oder Extreme E schauen sie eher angewidert weg. «Wenn die Gewinnsumme eine Million beträgt, wird es nicht mehr passieren», meinte Berger lachend mit Ausblick auf das DTM-Finale 2022.

Berger genoss die erste Saison der neuen DTM-Ära mit GT3-Autos und dem Finale furioso: «Wir haben harte Rennen gesehen, und wir haben einen Champion, mit dem wir wegen der Ausgangslage nicht unbedingt gerechnet haben. Das ist es, was die Fans wollen, die Medien, das TV, schlicht das, was der Sport braucht. Dieses Jahr hatten wir noch die Corona-Hürde, aber wenn es dieses nächstes Jahr nicht mehr gibt, werden viele Fans zurück zur DTM kommen.» Jene, die ihrem Unmut Luft machten – und von denen gibt es viele –, aber wohl kaum: «Der grosse Verlierer der Teamorder wird die DTM selbst sein.» Und: «Zeitverschwendung hoch zehn. Sehr enttäuschend, das hatte mit Racing gar nichts zu tun.» Oder: «Gewinner ist das ADAC GT Masters.» Oder die andere deutsche Rennserie mit GT3-Autos. ●

Impressum

Herausgeberin
AUTOMOBIL REVUE AG
Mittelstrasse 32, 3012 Bern

AUTOMOBIL REVUE –
REVUE AUTOMOBILE
Arnold Baumgartner-Strasse 9
2540 Grenchen
Tel. 058 510 85 45
info@automobilrevue.ch

Erscheint wöchentlich am
Donnerstag

Geschäftsführer Theo Uhler

Chefredaktion Ramon Egger
(RE), Chefredaktor, Blattmacher;
Lorenzo Quolantoni (LQ),
Chefredaktor RA;
redaktion@automobilrevue.ch

Redaktion Olivier Derard (OD);
Lorenzo Fulvi, Fotograf; Werner
J. Haller (WHJ); Cédric Heer
(CHE); Calvin Leutwyler (CL);
Dave Schneider (DS); Martin Sig-
rist (MSI), Chefredaktion Classics;
Martin Wyler (WY), Ombudsmann

Produktion und Gestaltung
Martin Bazzell, Leitung; Sabine
Gardon, Grafik; Romain Helfer,
Bildbearbeitung; Daniel Kistler,
Lektorat AR; Papa Noumou
Ndiaye, Korrektor RA

Freie Mitarbeiter Philipp Gut,
Stephan Hauri, Catherine
Hurschler, Jean-Marc Kohler,
Nicola Kohler, Mario Luini,
Sabine Pirott, Fanny Roulet,

Martin Schatzmann, Joshua
Schenk, Raoul Studer, Bruno
von Rotz

Anzeigenleiterin
Tamara Primerano
Tel. 058 510 85 44

Inserate-Disposition
Doris Jost, Tel. 058 510 85 48,
anzeigen@automobilrevue.ch

Abonnemente
Tel. 058 510 85 40,
abo@automobilrevue.ch

© 2021 AUTOMOBIL REVUE
AG. Alle Rechte vorbehalten.
Die Zeitschrift und ihre Teile sind
urheberrechtlich geschützt. Jede
Verwertung und Vervielfältigung
in anderen als in den gesetzlich
erlaubten Fällen bedarf der vor-
herigen schriftlichen Zustimmung
des Verlages.

Druck Merkur Zeitungsdruck AG
4900 Langenthal

Gedruckt
in der Schweiz

116. Jahrgang ISSN 0005-1314
www.automobilrevue.ch

Leserbrieft/Agenda
AUTOMOBIL REVUE
Leserbrieft/Agenda
Arnold Baumgartner-Strasse 9
2540 Grenchen
redaktion@automobilrevue.ch



Fotos: DTM, Audi

So soll die DTM
ab 2023 aussehen:
Der Prototyp der DTM
Electric mit 1000 PS
starken Autos.



Randy Lanier, ein Rennfahrer im Rausch

Werner J. Haller

Als sich Randy Lanier 1986 mit dem Start bei den 500 Meilen von Indianapolis seinen nächsten Rennfahrertraum erfüllte (Bild) und diese Premiere auf Platz zehn und als bester Rookie auch sehr beachtlich hinter sich gebracht hatte, war das Ende bereits nah. Seine Droge Rennsport hatte sich der heute 67-jährige US-Amerikaner mit Drogen finanziert. Im Frühling vor 35 Jahren war ihm das FBI bereits auf den Fersen, als ein Frachtschiff aus Sicherheitsgründen von der US-Ostküste Kurs Richtung Westküste nehmen musste, weil sich darin eine Ladung von rund 75 Tonnen kolumbianischen Marihuanas im Wert von über 50 Millionen Dollar befand. Lanier gab Gas – nicht mehr auf der Strecke, sondern auf der Flucht.

Die rund eineinhalbstündige Dokumentation «Heisse Reifen, krumme Geschäfte» ist eine Episode der Sportserie «Unsportlich» des Streamingdienstes Netflix. Randy Lanier, seine Frau Pam und Freunde lassen diese wahre Verbrechergeschichte in der spannenden, aber auch fast schon tragikomischen Doku nochmals aufleben.

Wo alle eine Rolex tragen

Es wird viel gelacht bei dieser Geschichte um den Jungen vom Land, der in ärmlichen Verhältnissen aufwuchs, bevor er mit ersten Drogendeals schnell mehr Geld machte als die ehrlich und hart schuftenden Arbeiterkumpel. Randy Lanier lebte fortan ein Leben auf der Überholspur, sie-



Foto: Indianapolis Motorsport Speedway

delte um von Lynchburg, Virginia, in den Sonnenstaat Florida, wo er die grosse Kohle angeblich mit dem Geschäft von Wassersportartikeln machte. Nur drei Jahre nach seinem Rennsportdebüt in der IMSA-GT-Meisterschaft gewann er diese 1984 – mit einem eigenen, völlig unabhängigen Team gegen die grosse Werkskonkurrenz von Porsche! «Das Team von Blue

Thunder findest du schnell. Es ist jenes, bei dem jeder Angestellte eine Rolex trägt», soll es oft geheissen haben, erzählt einer von Laniers Buddys grinsend in der Doku. Lanier stellte seinen Reichtum sehr gerne zur Schau – und er übertrieb es masslos, vor allem, als er die 500 Meilen von Indianapolis gewinnen wollte und dafür gleich vier Indycars samt Sattelschlep-

per, Ersatzmaterial und dergleichen kaufte. Da aber kaufte ihm auch das FBI den ehrlichen Lebensstil nicht mehr ab. Und von diesem Zeitpunkt an dauert die Doku immer noch spannende 30 Minuten. ●

Instagram @automobilrevue
Facebook @automobilrevue.ch
Twitter @Automobil_Revue

AGENDA

BIS 26. OKTOBER 2021

Mercedes-Benz-Sonderausstellung
 Pantheon Basel, Muttenz BL
 Die Ausstellung dreht sich um die über hundertjährige Geschichte von Mercedes-Benz. www.pantheonbasel.ch

21.–23. OKTOBER 2021

Rallye International du Valais
 Sitten
 Die 61. Austragung der Rallye führt an zwei Renntagen über eine Wettbewerbsdistanz von 190 Kilometern. www.riv.ch

24. OKTOBER 2021

Oldtimermesse St. Gallen
 Olma-Messegelände, St. Gallen
 Wie jedes Jahr findet die berühmteste Oldtimermesse der Ostschweiz eine Woche nach der Olma statt. www.oldtimermesse-ch.com

31. OKTOBER 2021

Autoslalom Wangen
 Flugplatz Wangen-Lachen, Wangen SZ
 Seit 1975 wird auf dem Flughafen Franzrüti der traditionelle Slalom durchgeführt. www.squadra-mosquito.ch

4.–7. NOVEMBER 2021

Auto Zürich
 Messe, Zürich-Oerlikon
 Die Regionalmesse in Zürich-Oerlikon könnte von einer wahren Neuheitenflut profitieren. Erst recht, nachdem der Autosalon Genf für kommendes Jahr erneut abgesagt worden ist. www.auto-zuerich.ch

BIS 17. DEZEMBER 2021

Memorial Jo Siffert
 Swiss Viper Museum, Givisiez FR
 Die Schweizer Rennfahrer-Legende Jo Siffert fasziniert noch immer. Die Ausstellung zeigt Autos, die er während seiner Karriere fuhr. www.josiffert21.ch

BIS 31. DEZEMBER 2021

Sonderausstellung
 Verkehrshaus der Schweiz, Luzern
 Die Sonderausstellung dreht sich rund um das 25-Jahr-Jubiläum des Swiss Car Register mit Themen zur Schweizer Automobil-Geschichte. www.verkehrshaus.ch

Terminangaben an
 E-Mail: redaktion@automobilrevue.ch
 14 Tage vor Erscheinung

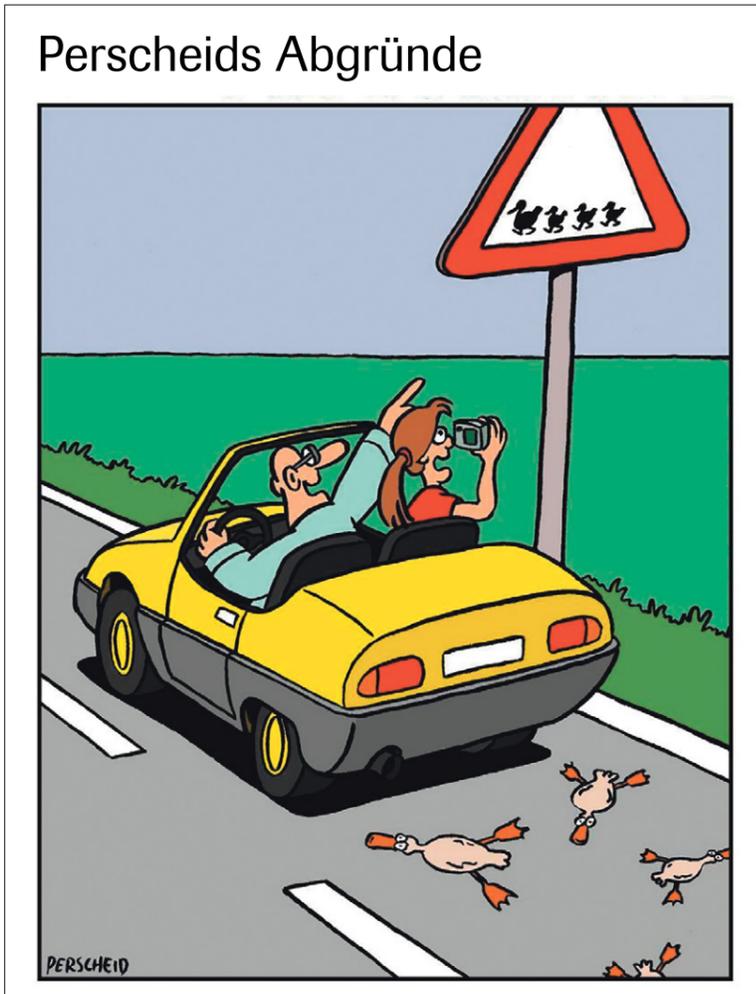
Anzeige

www.houseofjaguar.ch

Ihr Partner für alle Jeep- und US-Autoersatzteile www.caviglia-lucerne.com

US Auto- und Motorenteile www.amoparts.ch

DÖNNI CLASSIC CAR AG
 Jaguar-Ersatzteile, Wartung und Restauration
JAGUAR Teile heute bestellen - morgen montieren!
 Old Mill, Dorfstrasse 36, CH-6265 Roggliwil (LU)
 fon +41 (0) 62 754 19 29, fax +41 (0) 62 754 19 80
www.jaguarclassic.ch, info@jaguarclassic.ch



NÄCHSTE AUSGABE »
 Nr. 43 / 28. Oktober 2021