

# AUTOMOBIL REVUE



Nr. 32 | 10. August 2023 | Fr. 6.– | Euro 6.–

GEGRÜNDET 1906

## FAHRZEUGE IN DIESER AUSGABE

- Alpine A110 R
- Citroën Oli
- Honda E:Ny1
- Maserati Grecale Trofeo
- Renault Clio
- Toyota Land Cruiser
- Zeekr 001 und X

## Citroën Oli



# Think-Tank

Welche Ideen das Concept-Car unter seiner speziellen Hülle verbirgt **12**



### SPIROS FOTINOS

Wie der Europa-Chef von Zeekr die Kundenwünsche besser erfüllen will **4**

### HONDA

Weshalb der E:Ny1 als zweites elektrisches Auto von Honda überzeugt **14**



### RENAULT

Warum das Facelift den Clio zum besseren Auto macht **15**



### MASERATI

Wieso der Grecale Trofeo den perfekten Motor hat **18**

### ALPINE

Wem die A110 R besonders viel Spass bringt **16**



### AKTUELL

- Editorial **2**
- Verkehr: Städte gegen Autofahrer **2**
- Zeekr: Lieblingsmarke im Geely-Konzern **4**
- Marktzahlen: Plus und Minus **6**
- AR-Wahlserie: Patricia von Falkenstein **7**

### MEINUNGEN

- Kolumne Avenergy und Leserbrief **8**

### NEUHEITEN

- Toyota Land Cruiser, Hyundai Santa Fe, Genesis G90, Hyundai Ioniq 5 N, Jeep Avenger, Lexus LBX, Aston Martin Valour, Porsche 911 S/T, Mercedes-AMG GLC, Ineos Grenadier Quartermaster **10**

### PRÄSENTATION

- Citroën Oli: Der Gamechanger **12**

### TEST & FAHRBERICHTE

- Honda E:Ny1: Weiter gedacht **14**
- Renault Clio: Facelift des Bestsellers **15**
- Alpine A110 R: Das Spassmobil **16**
- Maserati Grecale Trofeo: Eine Perle **18**

### SPORT

- Berg-SM: Es hat sich etwas getan **20**
- Formel 1: Alpine auf Abwegen **23**

### LETZTE

- AR-Bild der Woche, Perscheid, Kolumne Egger & Kanten, Agenda **24**

Abonnemente: Tel. 0585108540  
AZA 2540 Grenchen | [www.automobilrevue.ch](http://www.automobilrevue.ch)



9 770005 131009





Simon Tottoli  
Chefredaktor

## Neu im Team der AR

**W**enn man neu ist, stellt man sich vor. Gestatten, Simon Tottoli, 43, Schweizer mit italienischen Wurzeln, ledig und kinderlos (anstelle von Kindern habe ich mir bislang nur ein paar Youngtimer geleistet, aber die machen auch ganz schön viel Freude, Ärger und Arbeit – in dieser Abfolge).

Per 1. August 2023 ist mir die Redaktionsleitung der ältesten Autofachlektüre Kontinentaleuropas anvertraut worden. Diese Ehre wurde mir unter anderem dank meiner 20-jährigen Redaktionserfahrung und meiner Passion fürs Automobil zuteil. In der ersten Hälfte meiner redaktionellen Laufbahn war ich hauptsächlich als Automobiljournalist für verschiedene Medien engagiert, im zweiten Teil leitete ich zuerst eine PR- und Kommunikationsagentur für die Autobranche und kommunizierte zuletzt drei Jahre für einen Autovermieter.

Ein bisschen Schule gab es auch: Von 2004 bis 2007 absolvierte ich parallel zu meiner Tätigkeit als Autojournalist ein Journalismus- und Kommunikationsstudium. Dabei ging es aber eher selten um mein Lieblingsthema, das Auto. Wenn es aufkam, dann höchstens, weil ich mit einem Testwagen zur Uni fuhr, was nur bedingt Anklang fand. Die meisten Dozenten und Studenten kamen nämlich mit dem Zug oder mit dem Velo und standen dem Auto, sagen wir mal, kritisch gegenüber.

Nun ja, Zug und Velo fahre ich ebenfalls. Letzteres nicht einmal ungern. Aber schon als kleiner Junge blätterte ich am liebsten die Kataloge der AUTOMOBIL REVUE durch, und ich verbringe auch heute noch einen Grossteil meiner Freizeit damit, mich über das Auto und alles darum herum zu informieren. Der Grundstein für meine jetzige Funktion wurde mir zwar nicht direkt in die Wiege gelegt, doch ich gehörte zu jenen kleinen Jungs, die ihrem Grossvater detailliert Marke, Modell und technische Daten verschiedenster Autos auf-sagen konnten. Vermutlich ergänzt mit leicht unsachlichen Hinweisen, welche Fahrzeuge für ihn in Frage kämen.

In unseren Tests und Fahrberichten geht es dagegen primär um harte Fakten. Natürlich gefällt uns einmal ein Modell besonders gut und eines vielleicht weniger, was aus den Texten durchaus herauszulesen sein kann. Eine eigene Meinung darf schliesslich jeder haben. Stichwort Meinung: Wenn Sie an dieser Stelle das traditionelle «Egger & Kanten» meines verdienten Vorgängers Ramon Egger erwartet haben, werden Sie nicht enttäuscht. Wir haben auf der letzten Seite Platz für diese beliebte Kolumne freigeräumt, womit sie jetzt sozusagen als abschliessendes Sahnehäubchen jeder Ausgabe fungiert.

# Städte gegen A



## DISKRIMINIERUNG

Für Automobilisten wird es in den Städten immer enger. Die Strassen- und Parkflächen, die ihnen zur Verfügung stehen, werden systematisch reduziert.

Philipp Gut

**A**utfahren in den Städten ist heute unangenehmer denn je. Subjektiv gibt es immer weniger Platz für immer mehr Fahrzeuge. Die Zahl von Schikanen und Niedrigtempozonen nimmt zu, Parkplätze verschwinden. Kurz: Die Stadt ist unwirtliches, wenn nicht gar feindliches Gelände für Automobilisten geworden.

Diese Erfahrung machen wohl viele von uns. Die anekdotische Evidenz, also was Betroffene berichten, ist erdrückend, der tägliche Ärger nimmt zu. Doch die AUTOMOBIL REVUE wollte es genauer wissen: Wie sieht es konkret aus mit den in die Enge getriebenen Autofahrern? Wir fragten bei mehreren Städten nach, von Basel über Bern bis Luzern und Zürich. Dabei zeigt sich, dass die Städte die Verschiebungen der Strassenflächen zwischen den einzelnen Verkehrsträgern «nicht systematisch» erheben. Doch der Trend geht überall in dieselbe Richtung: Den Autofahrern wird das Leben – sprich das Fahren und Parkieren – schwer gemacht. Die Politik favorisiert Fussgänger und Velofahrer.

Dabei schneidet der motorisierte Individualverkehr (MIV) schon heute vergleichsweise schlecht ab. So weist die Stadt Zürich folgende Strassenlänge pro Verkehrsmittel aus: Mit Abstand am meisten Raum haben die Fussgänger, nämlich 1188 Kilometer. Auch die Velofahrer haben mit 800 Kilometern ein deutlich grösseres Netz als der motorisierte Individualverkehr mit 682 Kilometern (ÖV 289 km). Historisch gesehen befinden wir uns in einer Gegenbewegung zum Siegeszug des Automo-

bils nach den 1950er-Jahren. Das schlägt sich auch in der Rhetorik der Stadtplaner nieder. Der öffentliche Raum sei in den vergangenen Jahrzehnten «schrittweise für die Menschen zurückgewonnen worden», sagt die Kommunikationschefin des stadtzürcherischen Tiefbau- und Entsorgungsdepartements, Jessica Van Wezemael – als ob die Automobilisten keine Menschen wären. Als Stichworte nennt sie «autofreie Zonen in der Innenstadt, verkehrsberuhigte Zonen in den Wohnquartieren, aufgewertete Stadtplätze und Strassenräume». Deutlich wird die herrschende Ideologie auch in ihrer folgenden Erklärung: «Fussgänger, wie auch Velofahrende und Nutzende des öffentlichen Verkehrs, haben einen geringeren spezifischen Platzbedarf und belasten die Umwelt weniger – CO<sub>2</sub>-Emissionen, Lärm- und Schadstoffemissionen – als der motorisierte Individualverkehr.»

### Umbau zulasten der Autofahrer

Zahlreiche Projekte der Stadt Zürich zeugen von diesem Umbau, der zulasten der Autofahrer geht. Auf der Heinrichstrasse werden in diesem Jahr die Fahrbahn verschmälert und Parkplätze reduziert – «zugunsten von mehr Bäumen». Die Hardturmstrasse wurde in einen abenteuerlichen Hindernisparcours mit Betonblöcken mittern auf der Fahrbahn umgewandelt, um nicht quartieransässige Autofahrer abzuschrecken, wie die Stadt offen zugibt. Zu den grösseren abgeschlossenen Rückbauprojekten zählen die West- und die Sihlfeldstrasse, die bereits 2012 in einspurige Quartierstrassen mit Tempo 30 umgebaut wurden. Die Pfingstweidstrasse erfuhr einen Spurabbau zugunsten von Velo und Tram. Aktuell gibt der vorläufig gestoppte



# utofahrer



Velos statt Autos; Am liebsten sähen die Städteplaner nur noch solche Bilder.



Abenteuerlicher Hindernisparcours in Zürich: Für die Fahrt durch die Hardturmstrasse braucht es (noch) kein Ticket, aber starke Nerven und viel Geduld.



Immer mehr Städte richten immer mehr Begegnungszonen ein, wo Autos schleichen müssen.



In Bern, hier auf der Lorrainebrücke, gibt es breitere Velostreifen und weniger Platz für Autos.



Das heute schon in vielen Städten sehr knappe Angebot an öffentlichen Parkplätzen wird in den kommenden Jahren noch knapper. Ein systematischer Parkplatzabbau liegt im Trend.

Fotos: Adobe Stock, ETH Zürich

Versuch einer Halbierung der Anzahl Spuren an der Bellerivestrasse zu reden. Weitere Aufhebungen von MIV-Spuren sind geplant, so am Heim- oder am Triemliplatz.

Dasselbe Bild zeigt sich in den anderen Städten. Bern verbreitert den Velostreifen auf der Lorrainebrücke und baut den Inselplatz zugunsten von Velo- und öffentlichem Verkehr um. Wie das Beispiel von Luzern zeigt, gibt es in den Städten auch immer mehr sogenannte Begegnungszonen (in Luzern sind es bereits 19). In Basel gilt seit 2015 ein Verkehrskonzept Innenstadt mit Fussgänger- und Begegnungszonen. Die Zufahrt mit Autos und Lieferwagen ist nur noch zu bestimmten Zeiten gestattet. Die Anzahl von Begegnungszonen hat sich in Basel seit 2012 von 54 auf 108 glatt verdoppelt.

## Abbau Tausender Parkplätze

An den Kragen geht es auch den öffentlichen Parkplätzen. Die unterschwellige Botschaft dabei lautet: «Autofahrer unerwünscht. Geht zu Fuss oder benützt das Tram.» In der Stadt Bern gibt es insgesamt rund 102 200 Parkplätze, wovon sich rund 16 200 im öffentlichen Raum befinden. Von diesen wiederum wurden in den vergangenen zehn Jahren 1211 Parkplätze aufgehoben (1145 waren es alleine in den letzten fünf Jahren). In der Stadt Zürich stehen heute rund 2900 öffentlich zugängliche Parkplätze weniger zur Verfügung als noch vor einem Jahrzehnt. Eine Trendumkehr ist nicht in Sicht, im Gegenteil, die happigsten Eingriffe werden erst noch folgen. Im Rahmen ihrer Klima- und Energiestrategie will etwa die Stadt Luzern 50 Prozent der Parkplätze auf öffentlicher Strassenfläche abbauen.



Kay Axhausen leitet an der ETH Zürich die Forschungsgruppe für Verkehr.

Im Zeichen der Klimapolitik kommen in Zukunft noch viel weiter reichende Einschränkungen auf die Autofahrer zu. Dabei haben sich die grösseren Städte unabhängig vom nationalen Klimaschutzgesetz einschneidende Ziele auferlegt. Basel-Stadt will bis 2050 «vollständig auf emissionsarme, klima- und ressourcenschonende Verkehrsmittel und Fortbewegungsarten umstellen». Zudem soll der private Motorfahrzeugverkehr auch bei anhaltendem Wachstum von Bevölkerung und Wirtschaft nicht zunehmen. Die Treibhausgasemissionen müssen bis 2037 auf «netto null» sinken. Voraussichtlich im November wird das Basler Stimmvolk ausserdem über die beiden Stadtklima-Initiativen entscheiden, die dem Autoverkehr «im grösseren Umfang Strassenflächen entziehen möchten – zugunsten von mehr Platz für Fussgängerinnen und Fussgänger, Velofahrende, den öffentlichen Verkehr und mehr Stadtgrün», wie Daniel Hofer, Co-Leiter Kommunikation des Bau- und Verkehrsdepartements des Kantons Basel-Stadt, ausführt. Auch die Stadt Luzern will gemäss ihrer Mobilitätsstrategie den «Modalsplit zugunsten von ÖV, Velo- und Fussverkehr» verändern, wie Markus Birrer vom Tiefbauamt betont.

## Automobilisten droht Zwang

Woher der Wind weht, zeigen die Aussagen von Kay Axhausen, der an der ETH Zürich die Forschungsgruppe für Verkehr leitet und unter anderem die Stadt Zürich beim Experiment Spurabbau Bellerivestrasse berät. «Die Klimawandel zwingt uns, Städte grundlegend neu zu denken», meinte er gegenüber dem «Tages-Anzeiger». Der Grundsatz müsse lauten: «Weniger Autos, mehr ÖV, Ve-

los und häufiger zu Fuss gehen». Dass die Strassen – nicht nur in den Städten – so verstopft sind, weil die Bevölkerung durch die Zuwanderung stark zunimmt, weiss auch Axhausen. Doch ein entsprechender Ausbau der Strasseninfrastruktur kommt für ihn nicht in Frage. Implizit redet er sogar von Zwangsmassnahmen gegenüber Automobilisten: «Ein freiwilliger Umstieg vom Auto auf mehr ÖV wird kaum funktionieren (...).» Ihn selbst wird der mögliche Zwang nicht treffen: Nach Angaben des «Tages-Anzeigers» besitzt der Professor, der nahe an seinem Arbeitsort an der ETH im noblen Kreis 7 wohnt, kein Auto. Ein Schuft, wer auf die Idee kommt, dass hier ein Vegetarier den Fleischessern (alias Autofahrern) Vorschriften macht.

Für die Autofahrer wird es in den Städten tatsächlich immer ungemütlicher, und die grössten Eingriffe stehen erst noch bevor. Wäre es da, diese Frage drängt sich auf, nicht angebracht und gerecht, dass etwa die gehätschelten Velofahrer, die auf Kosten der Automobilisten ständig mehr Raum bekommen, dafür zur Kasse gebeten werden? Davon wollen die Städte nichts wissen. «Eine allfällige Einführung von Verkehrsabgaben für Velos und Fussgänger liegt nicht in der Kompetenz der Stadt», heisst es aus Zürich. «In der Stadt Bern werden keine solchen Gebühren diskutiert», meldet die Bundesstadt. Auch Luzern plant keine verursachergerechte Besteuerung des Langsamverkehrs. Dasselbe gilt für Basel, explizit aus politischen Motiven: «Wir möchten im Kanton das Velofahren, das ÖV-Fahren und das Zu-Fuss-Gehen fördern – und nicht mit Gebühren unattraktiv machen», heisst es dazu. ●



# Das Lieblingskind

**WIRTSCHAFT** Unter all den Marken des chinesischen Geely-Konzerns ragt Zeekr heraus. Das könnte Folgen haben für so bekannte Namen wie Lotus, Polestar und Volvo.

**Peter Ruch**

**L**i Shufu, kürzlich 60 Jahre alt geworden und auch bekannt als Eric Li, ist wahrscheinlich der mächtigste Mann der Automobilindustrie. Nicht bloss ist er Gründer des Geely-Konglomerats mit derzeit mindestens 16 Marken, er ist auch grösster Einzelaktionär der Daimler AG und hat sich kürzlich in die Renault-Nissan-Mitsubishi-Allianz eingekauft. Bei Aston Martin ist er ebenfalls mit im Spiel, aber das wohl mehr als Zeitvertrieb, Geld verdienen lässt sich mit den Engländern bekanntlich nicht. Aber Li Shufu hat es, das Spaziergeld. Offiziell nicht so viel wie Elon Musk – aber er hat dafür noch mehr Macht, viel mehr Einfluss in der Industrie. Die Prognose, dass Geely zusammen mit BYD die nächsten zehn Auto-Jahre dominieren werde, ist nicht besonders gewagt.

## Erfolgsgeheimnis

Und es macht den Eindruck, als hätte Li Shufu ein Lieblingskind. Zwar hat er mit Lotus und Volvo zwei berühmte europäische Premiummarken in seinem Portfolio, er hat auch Polestar, Lynk & Co. und eine kaum mehr überblickbare Masse an weiteren chinesischen Brands unter seiner Fuchtel, doch irgendwie macht es je länger, je mehr den Eindruck, als ob Zeekr die weltweite Speerspitze des Geely-Konzerns werden dürfe.

Zeekr? Nein, das ist nicht ein geheimes Rezept für eine chinesische Suppe mit Gänsefüssen, sondern setzt sich zusammen aus Generation Z und

einem «geek», einem Streber, verwandt mit dem mittelniederdeutschen Wort Geck. Zeekr, gegründet erst 2021, hat tatsächlich so etwas Streberhaftes, will immer ganz vorne dabei sein, lieber mitdrin als voll daneben. Doch es gibt sie ja tatsächlich, wenn auch selten genug, diese Muster Schüler, die zudem den Mädels den richtigen Schmus bringen können und auch beim Fussball auf dem Pausenplatz zuerst gewählt werden. Das kann man eigentlich weder am Reissbrett konstruieren noch in der Marketingabteilung in Auftrag geben, doch Shufu scheint ein Händchen dafür zu haben.

## Shooting Brake

Als erstes Modell lancierte Zeekr in China den mächtigen, fast fünf Meter langen und 2.3 Tonnen schweren 001. Die Bezeichnung mag extrem fantasielos sein, aber man kann sich ja gut auch das Geld sparen für Agenturen, die teuer bezahlt so grosse Würfe wie Karl oder Koleos hervorbringen. Aber man muss ihn sich halt genau anschauen, diesen 001, eine Mischung zwischen dem verunglückten Ferrari Purosangue und einem Aston Martin Shooting Brake, den es leider seit Jahrzehnten nicht mehr gibt. Vielleicht ist der Zeekr 001 «the most sexy electric car», den es aktuell zu kaufen gibt.

Technologisch gibt es auch nichts zu mäkeln, zumindest dann nicht, wenn man seine Konzernbrüder von Volvo und Polestar als Massstab nimmt. Denn der Zeekr 001 bekommt noch mehr Power, 400 kW oder 544 PS, und noch mehr Dreh-



**Spiros Fotinos, der Europa-Chef von Zeekr, hat klare Vorstellungen.**

moment, 686 Nm. Dazu eine grössere Batterie mit 100 kWh und folglich mehr Reichweite, bis zu 620 Kilometer. Alles, was gut ist im Geely-Konzern, steckt im Zeekr, ausser vielleicht die 800-Volt-Architektur (die es bei Lotus schon gibt), doch das ist alles anscheinend nur eine Frage der Zeit. Ach ja, er rennt in weniger als vier Sekunden von 0 auf 100 km/h.

Zeekr bringt den 001 nach Europa, in verschiedenen Märkten wie England, den Niederlanden und Schweden ist er bereits erhältlich, dies ab umgerechnet etwa 57 000 Franken, die Topversion kommt auf etwas über 65 000 Franken. Die Preisskala eines durchaus vergleichbaren Porsche Taycan beginnt bei 110 000 Franken.

## Eigenes Designcenter

Aber Zeekr kann es auch günstiger: Der X, den Kunden in Schweden und den Niederlanden bereits bestellen können und der noch in diesem Jahr ausgeliefert wird, kostet ab umgerechnet 43 000 Franken. Auch bei diesem zweiten Modell handelt es sich um ein Schmuckstück, optisch weit aufregender als etwa seine direkten Konkurrenten Tesla Model Y oder VW ID 3. Der X ist mit einer 69-kWh-Batterie und Heckantrieb ausgerüstet, die Leistung liegt bei 200 kW (272 PS) und 343 Nm maximalem Drehmoment. Dazu gibt es aber auch noch den Allradler mit satten 315 kW (428 PS) und 543 Nm maximalem Drehmoment, der wie der 001 in 3.8 Sekunden von 0 auf 100 km/h rauscht. 440 Kilometer maximale Reichweite sollen mit dem Auto möglich sein.



Der Zeekr 001 sieht als Shooting Brake nicht nur gut aus, er schafft auch die entsprechenden Fahrleistungen. Vom Geely-Konzern profitiert er technologisch, dafür soll Zeekr in Zukunft die kundenorientierte Softwareentwicklung übernehmen. Auch innen kann der Chinese durchaus überzeugen, zumindest in Sachen Gestaltung.





Fotos: Zeekr

Der Zeekr X soll als Crossover noch in diesem Jahr nach Europa kommen, die Preise scheinen ganz vernünftig, das Design dürfte die Kundschaft überzeugen. Allerdings ist der Smart #1 quasi das gleiche Automobil.

Gestaltet wurde der Zeekr X vom Team rund um Stefan Sielaff, den ehemaligen Audi-Chefdesigner. Der arbeitet nicht in Hangzhou, wo Geely sein Hauptquartier hat, sondern im schwedischen Göteborg, wo Zeekr sein Global Design Center eingerichtet hat. Geely investiert seit zehn Jahren kräftig in Schweden, nicht nur in Volvo, sondern auch in China Europe Vehicle Technology, wo auch für Polestar sowie Lynk & Co. gearbeitet wird. Dass Zeekr nun sein eigenes Design-Hauptquartier erhalten hat, zeigt den Stellenwert der Marke im Imperium von Li Shufu.

#### Für die Generation Z

Doch Zeekr will nicht allein mit gutem Design überzeugen, für Europa-Chef Spiros Fotinos geht es noch mehr um intelligente Software: «Bei uns geht es um die technische Seite der intelligenten elektrischen Mobilität.» Die wird auch nicht bei Apple oder Google eingekauft, sondern selber entwickelt, so kann man schneller und vor allem gezielter auf Kundenwünsche eingehen. Das Zielpublikum trägt Zeekr ja schon im Namen: Generation Z. Und diese soll auch nur teilweise über Händler bedient werden, Service und allfällige Reparaturen sollen mobile Mechaniker übernehmen. Wie das genau funktionieren soll, muss die Zukunft weisen.

Die Konzentration auf die Generation Z wiederum könnte aber Folgen haben für die bekannteren Marken im Konzern. Da die E-Technik ohnehin konzernweit genau gleich ist, von Zeekr bis Smart, und von Volvo bis Polestar alle auf der gleichen Plattform stehen, geht es um die Positionierung. Volvo steht klar für Sicherheit, Stabilität, Familien, Lotus darf die sportliche Schiene fahren. der Fokus von Zeekr scheint auch genau definiert zu sein, eben eine jüngere Kundschaft, Lifestyle, intelligente Software. Doch was bleibt dann für Smart, Polestar, all die chinesischen Brands? Li Shufu wird es wahrscheinlich wissen. ●

## Jahrbuch der AUTOMOBIL REVUE 2023



Scannen und bestellen

Im vergangenen Jahr feierte es mit grossem Erfolg seine Premiere und war bereits nach kurzer Zeit vergriffen: das Jahrbuch der AUTOMOBIL REVUE. Nun geht es in die zweite Runde mit dem grossen Sammelwerk aus der Feder der Fachredaktion der AUTOMOBIL REVUE.

**R**und hundert neue Automodelle gehen Jahr für Jahr durch die Hände unserer Fachredaktion. Jedes Auto wird einem aufwändigen Testprozedere unterzogen, wird geprüft, diskutiert und bewertet. Daraus resultiert für jedes Modell ein fundierter Testbericht. Diese stellen seit der Gründung im Jahr 1906 das Kernelement unserer Zeitung dar. Genau 95 Testberichte waren es 2023. Im Jahrbuch der AUTOMOBIL REVUE 2023 finden Sie alle in einem einzigartigen Nachschlagewerk gesammelt und gebunden. Im Jahrbuch der AUTOMOBIL REVUE 2023 präsentieren wir zudem die sieben Finalisten für The Car of the Year 2023 und erklären die Stärken und die Schwächen jedes Modells.

Nun ist das Nachfolgewerk des Katalogs der AUTOMOBIL REVUE erhältlich – exklusiv bei uns. Ergänzt wird der Sammelband mit den Preislisten aller Neuwagen und einzigartigen Indexierungen, sortiert nach Segment, Antriebsart und Marke. Wer irgendetwas über ein aktuelles Modell wissen muss, schaut im Jahrbuch der AUTOMOBIL REVUE nach.

Mit der Ausgabe 2022 lancierten wir eine neue Serie von Sammelbänden – und trafen damit einen Nerv, wie die rege Nachfrage bewies. So gehört das Jahrbuch der AUTOMOBIL REVUE 2023 ins Bücherregal jedes Autofans. Mit einem Umfang von 380 Seiten im A4-Format reiht es sich nahtlos in jede vollständige Katalogsammlung ein.

### Holen Sie sich jetzt das Jahrbuch!

Das neue Jahrbuch der AUTOMOBIL REVUE 2023 ist ab sofort verfügbar – exklusiv bei uns. Sichern können Sie sich das 380 Seiten starke Werk zum Preis von 49 Franken zuzüglich Versandkosten. Beziehen können Sie das Jahrbuch der AUTOMOBIL REVUE mit 95 Autotests, mit Informationen zum Auto des Jahres 2023 und mit vielen Hintergrundgeschichten entweder mit diesem Talon oder online auf [automobilrevue.ch/shop](http://automobilrevue.ch/shop)

JA, ich möchte das Jahrbuch der AUTOMOBIL REVUE bestellen!

Herr  Frau  Firma

Vorname/Nachname

Strasse/Nr.

PLZ/Ort

E-Mail

Telefon

Datum/Unterschrift

Coupon einsenden an: AUTOMOBIL REVUE AG, Arnold Baumgartner-Strasse 9, 2540 Grenchen



# Plus und Minus

**FAHRZEUGMARKT** Zuwachs für Steckerautos, die Volkswagen-Gruppe baut ihre Marktanteile aus, und es fehlen fast 40 000 Verkäufe im Jahressaldo.

Klaus Justen

Man könnte meinen, es sei Marmeladentag. Sie erinnern sich? Der Meteorologe im Hollywood-Streifen «Und täglich grüsst das Murmeltier», der in einer Zeitschleife immer wieder und wieder den gleichen Tag durchlebt. Ähnlich verhält es sich seit geraumer Zeit am Monatsanfang, wenn die Strassenverkehrsämter ihre Neumatrikulationen bilanzieren und Auto-Schweiz diese in der monatlichen Statistik zusammenfasst. Die Quintessenz: Die Erholung schreitet voran, die Zahlen entwickeln sich positiv, aber zu den richtig guten Verkaufszahlen fehlt noch eine Menge.

So ist es auch mit dem Start in die zweite Jahreshälfte, den die Vereinigung der Importeure mit «solide» umschreibt. Im Juli fanden in der Schweiz und Liechtenstein 18 599 fabrikneue Autos einen Käufer oder eine Käuferin. Damit lag der Markt um 18.7 Prozent oder fast 3000 Autos über dem Juli des vergangenen Jahres. Das ist die gute Nachricht. Die schlechte: Es sind fast 7000 Verkäufe weniger als 2019, als Corona noch in erster Linie eine mexikanische Biermarke war. Das belegt nach Einschätzung von Auto-Schweiz, dass der Markttrückgang, verursacht durch die Covid-Pandemie und dann verstärkt durch die Lieferprobleme, die im vergangenen Jahr noch einmal massiv durchschlugen, noch nicht überwunden ist. Zwar wurden seit Jahresbeginn 142 351 Neuwagen erstmals immatrikuliert, das sind 13.6 Prozent mehr als im Vorjahr. Es wurden aber im Vergleich zum Jahr 2019 gut 40 000 neue Personenwagen weniger registriert – das ist ein dickes Brett.

Um auf die positiven Entwicklungen zu schauen: Seit elf Monaten gab es keinen einzigen Monat mehr, der im Vergleich zum Vorjahr Minuszahlen produziert hätte. Der Erholungstrend steht also auf halbwegs soliden Füßen, wenngleich «das derzeitige Marktniveau kein Grund für allzu grosse Euphorie ist», wie Auto-Schweiz feststellt. Sprecher Christoph Wolnik: «Trotz der nachhaltigen Erholung im Vergleich zu 2022 müssen wir sehen, wie stark die Lieferbarkeit von Neufahrzeugen im

vergangenen Jahr eingeschränkt war. Die Lage hat sich zwar verbessert, ist aber nach wie vor angespannt, wenn man auf die Marktdaten vor 2020 schaut.» Während in den 2010er-Jahren die Marke von 300 000 neuen Personenwagen nur zweimal knapp gerissen wurde, sei eine Verkaufszahl in einer solchen Dimension für dieses Jahr in weiter Ferne.

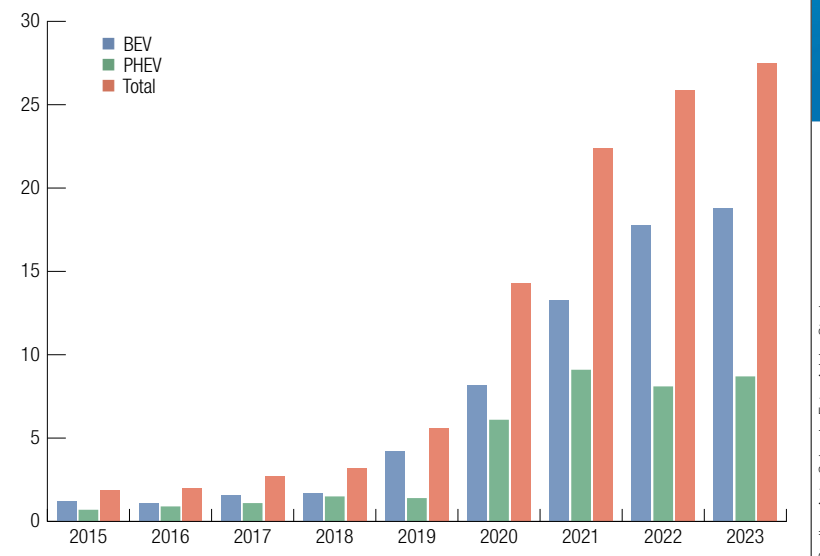
### Konstantes Wachstum bei Steckerautos

Die dicksten Zuwachsraten im Vergleich zum Vorjahr schrieben rein batterieelektrische Autos. Mit 3649 Neuzulassungen realisierten die BEV ein Plus von 81 Prozent im Vergleich zum Juli 2022. Bei Plug-in-Hybriden fiel der Zuwachs mit 28 Prozent moderater aus, 1777 PHEV fanden einen Abnehmer. Damit erreichten die Steckerautos im Juli einen Marktanteil von fast 30 Prozent, die sich auf 19.6 Prozent für BEV und 9.6 Prozent Marktanteil für PHEV aufsplitten. Betrachtet man das ganze Jahr, erreichen BEV in Summe 18.8 Prozent (Vorjahr 16%) und PHEV 8.7 Prozent (8.6%). Gut ein weiteres Viertel aller verkauften Autos ist elektrifiziert, ohne dass die Batterie von aussen aufgeladen werden kann, Vollhybride oder Fahrzeuge mit Mildhybrid-Technik erreichen 27.3 Prozent Marktanteil (24.8%).

Betrachtet man die Marktanteile nach Markengruppen, dann gibt es einen grossen Gewinner: die Volkswagen-Gruppe mit ihren volumenträchtigen Marken Audi, Porsche, Seat/Cupra, Skoda und VW. Mehr als jeder dritte Neuwagen in diesem Jahr kommt aus den Fabriken des deutschen Konzerns, der seinen Marktanteil um fast zwei volle Prozentpunkte auf 34.6 Prozent ausdehnen konnte. Das ging im Premiumsegment offensichtlich zulasten der Konkurrenten aus München und Stuttgart, denn BMW und Mercedes büssten Anteile ein. Im Volumensegment musste vor allem der Stellantis-Konzern Federn lassen und rutschte von 10.9 auf 8.7 Prozent Marktanteil zurück. Die grössten Minuszahlen schrieben dabei die Marken Peugeot, Citroën und Opel.

Die Zulassungsstatistik nach Modellen belegt die Nachfrage nach Elektrofahrzeugen, denn an der Spitze der Verkaufshitliste hat sich in der Jahreswertung der Tesla Model Y festgesetzt – wie auch in zahlreichen europäischen Nachbarländern. Vom Model Y wurden in den ersten sieben Monaten des Jahres 3334 Stück neu immatrikuliert, auf Rang zwei folgt der Skoda Octavia (2914 Exemplare), der sich weiterhin gut verkauft, obwohl ein Modellwechsel vor der Tür steht. Nach dem Audi Q3 (2562) folgt mit dem Skoda Enyaq (2187) ein weiteres reines Elektrofahrzeug. Mit dem Karoq hat die tschechische Volkswagen-Tochter ein drittes Modell unter den Top Fünf platziert – da verwundert es nicht, dass Skoda bei den Markenmarktanteilen in Jahresfrist von 7.7 auf 8.6 Prozent springen konnte. ●

### Steckerautos legen zu



Marktanteil von Elektroautos und Plug-in-Hybriden in Prozent, jeweils Januar bis Juli

### NEUWAGEN-IMMATRIKULATIONEN SCHWEIZ/LIECHTENSTEIN

Monat Juli und 2023 kumuliert	Juli 23	Juli 22	+/-%	Kum. 23	Kum. 22	+/-%	RANG*
Aiways	3	5	-40.0	28	26	+7.7	40
Alfa Romeo	131	139	-5.8	928	602	+54.2	29
Alpine	9	4	+125.0	70	63	+11.1	38
Aston Martin	16	11	+45.5	91	66	+37.9	36
Audi	1510	1188	+27.1	11 698	9943	+17.7	3
BMW	1457	1105	+31.9	11 499	10845	+6.0	5
BMW Alpina	3	3	0.0	43	26	+65.4	39
Citroën	149	273	-45.4	1564	2223	-29.6	23
Dacia	385	603	-36.2	4318	3694	+16.9	13
DS Automobiles	33	38	-13.2	381	403	-5.5	33
Fiat	285	332	-14.2	2317	2201	+5.3	19
Ford	707	565	+25.1	6067	4540	+33.6	8
Genesis	75	47	+59.6	416	202	+105.9	30
Honda	194	79	+145.6	1204	1448	-16.9	25
Hyundai	694	617	+12.5	4762	4697	+1.4	11
Jaguar	29	53	-45.3	236	344	-31.4	34
Jeep	188	145	+29.7	1385	1033	+34.1	24
Kia	437	421	+3.8	3735	3245	+15.1	14
Land Rover	161	160	+0.6	1142	884	+29.2	26
Lexus	86	36	+138.9	415	312	+33.0	31
Maserati	71	36	+97.2	383	171	+124.0	32
Mazda	243	226	+7.5	2544	2379	+6.9	18
Mercedes-Benz	1278	1480	-13.6	11 513	10 731	+7.3	4
Mini	284	296	-4.1	2311	2155	+7.2	20
Mitsubishi	141	118	+19.5	1084	1119	-3.1	27
Nissan	210	107	+96.3	1791	901	+98.8	22
Opel	245	415	-41.0	2240	2682	-16.5	21
Peugeot	496	448	+10.7	3211	4300	-25.3	15
Porsche	412	295	+39.7	2955	2589	+14.1	16
Renault	612	386	+58.5	4932	3840	+28.4	9
Seat/Cupra	938	861	+8.9	7037	5832	+20.7	7
Skoda	1659	1263	+31.4	12 265	9609	+27.6	2
Smart	42	28	+50.0	184	163	+12.9	35
Ssangyong	11	14	-21.4	145	53	+173.6	36
Subaru	99	65	+52.3	948	929	+2.0	28
Suzuki	250	196	+27.6	2587	2071	+24.9	17
Tesla	453	80	+466.3	4783	4310	+11.0	10
Toyota	1165	798	+46.0	7854	6808	+15.4	6
Volvo	735	496	+48.2	4503	3588	+25.5	12
VW	2434	2085	+16.7	15 285	13 060	+17.0	1
Diverse Marken	269	158	+70.3	1497	1188	+26.0	
<b>TOTAL</b>	<b>18 599</b>	<b>15 675</b>	<b>+18.7</b>	<b>142 351</b>	<b>125 275</b>	<b>+13.6</b>	
Davon 4x4	9512	7830	+21.5	71 829	62 403	+15.1	
Davon Diesel	1981	1973	+0.4	13 846	15 412	-10.2	
Davon MHEV/HEV	4887	3504	+39.5	38 839	31 009	+25.3	
Davon PHEV	1777	1388	+28.0	12 410	10 809	+14.8	
Davon BEV	3649	2016	+81.0	26 813	20 008	+34.0	

\*Die Rangierung beruht auf den kumulierten Zahlen 2023 (Spalte Kum. 23)

TOP TEN NACH MARKTANTEILEN			
Rang	Marke	2023	2022
1	Volkswagen-Gruppe	34.6%	32.8%
2	BMW-Gruppe	9.7%	10.4%
3	Stellantis	8.7%	10.9%
4	Mercedes-Benz	8.1%	8.6%
5	Renault/Dacia	6.5%	6.1%
6	Hyundai/Kia	6.2%	6.5%
7	Toyota/Lexus	5.8%	5.6%
8	Ford	4.3%	3.6%
9	Tesla	3.4%	3.4%
10	Geely	3.3%	3.0%

Marktanteile Januar bis Juli



# «Ich bin skeptisch, ob Mobility-Pricing in Basel umsetzbar ist»

**PATRICIA VON FALKENSTEIN** Nationalrätin Patricia von Falkenstein ist für den Ausbau gewisser Autobahnteilstücke. Auch E-Fahrzeuge sollen diesen mitfinanzieren.

## Raoul Studer

Es ist ein Rückgang in Raten. Noch 1967 stellte der Kanton Basel-Stadt bei den eidgenössischen Wahlen acht Nationalräte. Bei den kommenden Wahlen, 56 Jahre später, werden es nur noch vier sein, gegenüber 2019 verliert Basel-Stadt einen weiteren Sitz im Nationalrat. Daran ändern auch die beiden in der Humanistenstadt ansässigen Pharmaunternehmen Novartis und Roche nichts, obwohl sie für die gesamte Schweizer Wirtschaft bedeutsam sind.

## Seit November 2021 im Parlament

Patricia von Falkenstein ist Präsidentin der Liberal-Demokratischen Partei (LDP) Basel-Stadts und politisiert in Bundesbern in der Fraktion der FDP. In den Nationalrat rückte sie im November 2021 nach und fungiert als Mitglied der nationalrätlichen Rechtskommission. Zum Auto hat sie ein entspanntes Verhältnis. Sie betrachtet es als Fortbewegungsmittel, das sie regelmässig benutzt, fährt aber auch gerne Auto. In der Stadt selbst ist die Nationalrätin derweil ausschliesslich mit dem Velo unterwegs, das gehe am schnellsten und bewahre sie vor einer aussichtslosen Parkplatzsuche.

## Ja zum punktuellen Ausbau

Angesichts der Zunahme des Individualverkehrs und der Zahl der Stautunden bekennt sich die Basler Nationalrätin klar zu dem vom Bundesrat vorgeschlagenen punktuellen Ausbau gewisser Autobahnteilstücke. Dazu zähle auch der Bau des Rheintunnels, der die Anwohnerschaft eines sehr stark frequentierten Autobahnabschnitts entlasten würde und ihr als Baslerin, wie sie hinzufügt, am Herzen liege. Mit dem Ausbau der Strassen ist für sie auch die Finanzierung der Strasseninfrastruktur verbunden. Patricia von Falkenstein steht klar dafür ein, dass E-Fahrzeuge ebenfalls ihren Anteil beisteuern müssen, denn auch sie nutzen die Infrastruktur. Heute würden immer häufiger E-Autos gekauft, sodass es keine finanziellen Anreize mehr brauche.

Bei der Finanzierung von Velowegen in den Städten verhält sich die FDP-Nationalrätin abwartend und lässt sich nicht auf die Äste hinaus. Sie erklärt: «Dieser Ausbau ist aktuell in der Umweltfreundlichkeit des Velos begründet und zielt auf eine Reduktion des motorisierten Individualverkehrs ab. Wir befinden uns in einer Übergangszeit. Nicht heute, aber als Option sollte eine Beteiligung des Veloverkehrs an den Kosten der Infrastruktur zumindest diskutiert werden.»

## Vorbehalte gegenüber Mobility-Pricing

Skeptisch ist die Nationalrätin vom Rheinknie gegenüber Mobility-Pricing, ein solches sei nicht umsetzbar. Ihrer Ansicht nach benötigte es sehr viele Ausnahmen für Gewerbfahrzeuge, Zulieferer und weitere. Wegen Basels Grenzlage und der rund 60 000 Grenzgänger, die täglich in die Regi-

on gelangen, sei die Umsetzung besonders schwierig zu bewerkstelligen. Gleiches gelte auch für die Arbeitnehmer aus dem Kanton Baselland. Für die sehr kurzen Abschnitte auf baselstädtischem Gebiet könne keine separate Abgabe erhoben werden, sonst wäre man wieder bei den mittelalterlichen Wegzöllen.

Alternativen zum Mobility-Pricing wie Telearbeit oder Homeoffice sowie die Flexibilisierung von Arbeits- und Schulzeiten seien Themen, die in Zukunft wichtig würden, so von Falkenstein. «Eine Lösung – ausserhalb der Verkehrspolitik – könnte die Schaffung von Co-Working-Spaces nicht nur in den Städten, sondern auch vermehrt in der Nähe von Wohnquartieren sein», ergänzt die Nationalrätin aus Basel.

## Keine Tempobegrenzungskorrekturen

Die FDP-Parlamentarierin hält die geltenden Tempolimits für korrekt und ortet keinen unmittelbaren Handlungsbedarf, temporär und situativ könnte dies allerdings erforderlich sein. Sie wehrt sich auch gegen die Forderung des Schweizerischen Städteverbands und der städtischen Verkehrsdirektoren, flächendeckend Tempo 30 innerorts einzuführen, und argumentiert, dass damit die Netzhierarchie mutwillig geändert würde, was schädliche Nebenwirkungen zur Folge hätte. Rettungsfahrzeuge und der öffentliche Verkehr würden behindert, und der Verkehr weiche in die Quartierstrassen aus. An sensiblen Orten wie vor Schulhäusern oder bei Spielplätzen könne Tempo 30 dagegen angezeigt sein.

## Vorsichtig gegenüber dem EU-Verbot

Dass im EU-Raum ab 2035 keine mit Diesel oder Benzin betriebenen Neuwagen mehr zugelassen werden ausser Autos, die mit klimaneutralen, synthetischen Treibstoffen betrieben werden, vermag der Nationalrätin keine klare Ablehnung oder Zustimmung zu entlocken. Sie hält fest: «Der Klimawandel ist eine Tatsache.» Die Automobilbranche habe es, meint sie weiter, wegen des mangelnden Drucks von aussen verpasst, frühzeitig umweltfreundliche Antriebe zu entwickeln. Jetzt herrsche Druck, und man sei gezwungen, rasch Lösungen zu finden. Sie gibt sich aber überzeugt, dass dies gelingen werde.

## Dialog nötig

Zur Verbesserung des Verhältnisses zwischen privatem und öffentlichem Verkehr habe sie kein Patentrezept, erklärt die Basler Nationalrätin



**Wahlen 2023**  
Die Porträtserie zu den eidgenössischen Wahlen im Oktober

freimütig. Das Problem bestehe vor allem in den Städten. Dort brauche es den Dialog mit den Automobilverbänden und die Bereitschaft der zuständigen Departemente. Konzepte, die den ÖV bevorzugten, indem sie bewusst keine Möglichkeit zum Überholen von Bussen oder zum Vorbeifahren am Tram liessen, führten zu Staus und damit zu höherem Schadstoffausstoss. Derartige Zielkonflikte entstünden auch durch Veloförderungsmaßnahmen oder durch den ständigen Parkplatzabbau ohne Alternativen wie Quartierparkings. Solches gelte es sachlich darzulegen und zu diskutieren, damit es ein Zusammen statt ein Gegeneinander geben könne, erklärt Patricia von Falkenstein abschliessend. ●

In der AR-Wahlserie bisher erschienene Porträts: Fabio Regazzi, Mitte (AR 19/2023), Thierry Burkart, FDP (AR 21/2023), Thomas Hurter, SVP (AR 24/2023), Johanna Gapany, FDP (AR 26/2023), Philipp Matthias Bregy, Mitte (AR 27/2023); Philipp Gut, SVP (AR 30-31/2023).



## Zur Person

**Patricia von Falkenstein** (62) ist Juristin, war während zehn Jahren Richterin am Strafgericht und sass 14 Jahre im Grosse Rat des Kantons Basel-Stadt. Seit Dezember 2021 amtiert sie als Nationalrätin. Die Basler LDP-Politikerin engagiert sich in vielen Stiftungen, Verbänden und Vereinen wie der Pro Senectute beider Basel, dem Hauseigentümergebiet Basel-Stadt, dem Verein für Kinderbetreuung Basel oder der Kommission des Historischen Museums Basel, welche sie präsidiert.

## Vorstösse

Bisher hat die Basler Parlamentarierin nach eigenen Angaben noch keine verkehrspolitischen Vorstösse eingereicht. Sie könne sich indes vorstellen, im Zusammenhang mit dem Bau des Rheintunnels, dessen oberirdische Verkehrsführung die Linken in Basel drastisch einschränken wollen, tätig zu werden. **AO**



KOLUMNE

## Zurückrudern in die Zukunft

Versprechen von Politikern müssen infolge unruhiger Zeiten überdacht werden.

Die nächsten Ruder-Weltmeisterschaften finden zwar erst Anfang September in Belgrad statt, in der ersten Hälfte dieses Jahres haben sich aber schon mal Konzernchefs und Politiker der transatlantischen Welt fleissig in der politischen Disziplin des Zurückruderns geübt. Angesichts unruhiger Zeiten ist plötzlich anstelle vollmundiger Versprechen pragmatische Realpolitik gefragt, und da muss man das eine oder andere Boot schon mal neu in Position bringen.

Während Vattenfall in Grossbritannien die Planungen für seinen grössten Offshore-Windpark stoppte, weil die britische Regierung nicht bereit war, dem Unternehmen eine Carte-Blanche-Verlustgarantie zu geben, kündigte



**Fabian Bilger**  
Stv. Geschäftsführer  
Avenergy Suisse

Premier Rishi Sunak an, seine Regierung werde in den kommenden Monaten über 100 neue Förderlizenzen für Öl und Gas vor der britischen Küste vergeben. In Liechtenstein war der Protest gegen ein Öl- und Gasheizungsverbot so gross, das man die Pläne gleich wieder verwarf. Die europäischen neo-grünen Energieriesen wie Shell, BP oder Total wurden von den voll auf fossile Energien setzenden US-Konkurrenten wie Exxon an der Börse dermassen abgehängt, dass sie sich zu massiven Kurskorrekturen gezwungen sahen und nun auch wieder entschieden in die fossile Förderung investieren. Selbst die deutschen Autobauer trauen sich aus der Deckung, angeführt von BMW-Chef Oliver Zipse, der für seinen Konzern kein Ausstiegsdatum aus dem Verbrennungsmotor setzen und weiterhin Modellreihen mit Verbrennern entwickeln will.

Man könnte die Liste beliebig lange fortsetzen, aber in Politik, Medien und Gesellschaft setzt sich langsam die Erkenntnis durch, dass es Zeit wird, aus den Wunderland-Träumen der 2010er-Jahre zu erwachen. Oder wie es Total-Energies-Chef Patrick Pouyanné ganz passend ausdrückte: «It's not a question of religion, it's a question to face the reality.»

Kolumne in Zusammenarbeit mit Avenergy Suisse, dem Branchenverband der Importeure, Hersteller und Vertrieber flüssiger Treibstoffe in der Schweiz.



## LESERBRIEFE

AR 24/2023

### Ein künstliches Spektakel mit Sieger Ferrari?

#### 24 Stunden von Le Mans

BoP steht für Balance of Performance, und die wurde am 24-Stunden-Rennen von Le Mans (F) wie folgt angewendet (s. AR 24/2023): Toyota erhielt einen Ballast von 36 beziehungsweise 37 Kilogramm aufgebremst. Doch nicht nur Toyota wurde beladen, sondern auch Ferrari (25 kg), Cadillac (11 kg) und Porsche (3 kg). Keine zusätzlichen Pfunde mussten in der Hypercar-Klasse Peugeot, Glickenhaus und Vanwall mitschleppen. Dies nur der Vollständigkeit halber. Jedenfalls habe ich immer noch meine helle Freude an diesem legendären Ferrari-Sieg! Ferrari war diesmal einfach schneller als Toyota, Porsche und Co.

Otto Wyss

### Welchen Feuerlöscher griffbereit?

#### AR-Leserreise Ride & Wine

Da ich zurzeit das breite Angebot von Auto- und Werkstatt-Feuerlöschern vergleiche und mich, als Feuerwehr-Laie, versuche weiterzubilden, las ich Ihre Schilderung der erfolgreichen Kabelbrand-Löschung des Teams Alpine A310 mit grossem Interesse. Dieser glücklich abgelaufene Autobrand bestärkt mich in der Ansicht, dass sich ja alles versichern lässt, aber nicht immer wieder beschaffen. Daher ist das Mitführen von Feuerlöschern, um grosse Schäden an unseren Autos



Der Kabelbrand bei der Alpine A310 während der AR-Leserreise Ride & Wine verlief dank des mitgeführten Feuerlöschers glimpflich.

zu verhindern, sehr zu empfehlen. Darf ich Sie aus diesem Grund um folgende Zusatzangaben bitten: Welches Löschmittel und wie viele Kilogramm davon enthielt der verwendete Feuerlöscher? Um welche Marke oder welches Fabrikat handelte es sich? **Henri Rengel, Crissier FR**

Es handelte sich um einen Pulver-Feuerlöscher mit 2 Kilogramm Inhalt der Marke Sicli. Während sich ein solcher Feuerlöscher für den Motorraum sehr gut eignet, ruiniert er im Innenraum, wie auch ein Schaum-Feuerlöscher, die Polster. Tipp: Vor allem für Vergaserbrände empfiehlt sich der Einsatz einer Löschdecke. Sie ist sauber und schützt Hände und Gesicht.

Die Redaktion

AR ALLGEMEIN

### Zittrigkeit und Übelkeitsgefühl

#### Elektrifizierte Autos

Im Jahr 2019 erwarb ich einen Mildhybrid, ein Benzin-Elektro-Fahrzeug. Ich fuhr mit dem Auto zirka 500 Kilometer mit einem Espresso-Zwischenstopp nach Italien. Unmittelbar nach der Ankunft sah ich meine Umgebung vibrieren, es wurde mir übel, und ich musste mich hinlegen. Nach rund drei Stunden war der Spuk vorbei. Ich stellte fest, dass nicht die Umgebung gezittert hatte, sondern ich selber. Nach Hause zurückgekehrt, verkaufte ich das Automobil. Vier Jahre später kaufte ich ein anderes Modell, welches eine 48-Volt-Batterie zur Unterstützung der Beschleunigung hatte. Laut Verkäufer soll es sich bei dem Auto aber nicht um einen Mildhybrid gehandelt haben. Nach langer Fahrt passierte mir fast das Gleiche wie auf meiner Italien-Reise: Mein Körper zitterte, es wurde mir übel. Drei Fragen stelle ich mir deshalb: Wurde die Übertragung der Elektrizität vom Fahrzeug auf den Menschen auch schon erforscht, auch bezüglich Langzeitfolgen? Wäre es möglich, die Energie anstatt auf den Menschen auf die Strasse abzuleiten? Gibt es in der Automobilwelt einen Spezialisten, welcher solche Probleme lösen kann?

Joseph S. Anzi, Horw LU

Von physischen Reaktionen nach dem Lenken eines elektrifizierten Autos, wie sie AR-Leser Joseph S. Anzi erfahren hat, hat die AUTOMOBIL REVUE keine Kenntnisse. Einige Menschen berichten über Übelkeit nach der Mitfahrt in einem vollelektrischen Fahrzeug, was aber mehr mit dem Beschleunigungs- und Bremsverhalten zusammenhängt. Allenfalls könnten sehr sensible Personen auch am Lenkrad eines nur elektrifizierten Fahrzeugs betroffen sein. Forschung und Erhebungen in diese Richtung werden laut unserem Wissensstand keine getätigt.

Die Redaktion

### Manipulative Lärmangaben

#### Lautstärke in Dezibel

Immer wieder wird, auch von behördlicher Seite, behauptet, dass eine Reduktion von drei Dezibel einer Halbierung des Lärms entspricht. Dem muss entschieden widersprochen werden. Um beispielsweise eine musikalische Schallquelle drei Dezibel lauter wiederzugeben, muss ein Verstärker zwar die doppelte Leistung aufwenden, dies entspricht aber keineswegs einer Verdoppelung der Lautstärke. Bei der logarithmischen Dezibel-Funktion entspricht physikalisch eine Änderung um sechs Dezibel einer Verdoppelung beziehungsweise Halbierung der Lautstärke. Unter Berücksichtigung der physiologischen Eigenschaften des menschlichen Gehörs braucht es sogar eine Änderung um zehn Dezibel, um dies als Halbierung beziehungsweise Verdoppelung wahrzunehmen. Dass sich sechs oder sogar zehn Dezibel Lärmreduktion mit gewissen vorgeschlagenen Massnahmen kaum erreichen lassen, ist naheliegend, und so greift man halt zu falschen Angaben, um den lärmgeplagten Menschen Sand in die Augen zu streuen und die Autofeindlichkeit weiter zu befeuern.

Peter Blattner, Brunnen SZ

### Fokus auf die Technik

#### Verschiedene Antriebsarten

Als Techniker und Besitzer von vier Autos mit unterschiedlichen Antriebskonzepten wie Strom, Diesel, Benzin sowie einem 55-jährigen DS Cabrio freue ich mich immer über die meist sachlichen und kompetenten Artikel in der AUTOMOBIL REVUE zu diversen Themen. Es wäre schön, wenn dies so bliebe und sich der Fokus weiterhin auf die Technik konzentrierte. Natürlich ist das Auto auch ein politischer Faktor in unserer Gesellschaft, aber fundamentale Auseinandersetzungen sollten anderswo publiziert werden.

Beat Morger, Mahren SO

Wir behalten uns vor, Leserbriefe zu kürzen und stilistisch zu bearbeiten. Zur Veröffentlichung einer Zuschrift muss uns zwingend Ihr voller Name samt Adresse vorliegen.

Anzeige

**DÖNNI CLASSIC CAR AG**  
Jaguar-Ersatzteile, Wartung und Restauration

**JAGUAR Teile heute bestellen - morgen montieren!**

Old Mill, Dorfstrasse 36, CH-6285 Roggliswil (LU)  
fon +41 (0) 62 754 19 29, fax +41 (0) 62 754 19 80  
www.jaguarclassic.ch, info@jaguarclassic.ch

Foto: Giuseppe Di Pasquale



PORSCHE

# LATE SUMMER DATE

26.08.2023

Feiern Sie mit uns den neuen Cayenne.



Ein Rendez-vous der besonderen Art: Das Porsche **Late Summer Date** am **Samstag, 26. August 2023**, in allen Schweizer Porsche Zentren. Wir erwecken die Faszination Sportwagen zum Leben und feiern gleichzeitig ein besonderes Highlight: **den neuen Cayenne**. Den Sportwagen für 5 – mit Platz für Familie, Freunde und jede Menge Abenteuer.



Jetzt anmelden  
unter [porsche.ch/latesummerdate](https://porsche.ch/latesummerdate)

75





# Spannende Aussichten

**SHOWROOM** Wer dachte, dass die Autohersteller Sommerferien machen, sieht sich getäuscht: Ein ganzes Füllhorn an Neuheiten wurde in den letzten Wochen vorgestellt.

## Toyota Land Cruiser

Der Toyota Land Cruiser ist eine Legende, die Japaner haben mehr als 70 Jahre Erfahrung mit echten Geländewagen. Auf einen neuen Land Cruiser musste man aber (in Westeuropa) lange warten, der J15 stand seit 2009 im Einsatz. Das neue Modell trägt nun die Bezeichnung J25, mit einer Länge von 4,92 Metern bleibt es dem Format seines Vorgängers treu. Die kantige Optik mit vielen rechten Winkeln kennt man von anderen Versionen des seit 1951 gebauten Toyota, sie soll an den J6 (1981–1990) erinnern. Gegenüber dem direkten Vorgängermodell zeigt vor allem die Front mit ihrer Rundscheinwerfer-Optik und dem Markenschriftzug im Kühlergrill starke Retrozüge. Der Innenraum des mit fünf oder sieben Sitzen bestellbaren Land Cruiser ist wuchtig, aber edel verkleidet. Die Instrumente sind vollständig digital, prägende Elemente sind eine breite Mittelkonsole mit den Offroad-Armaturen sowie ein hoch montierter Touchscreen im Querformat.

Als Plattform kommt – wie schon beim grösseren, 2021 vorgestellten J30, der hierzulande aber nicht angeboten wird – die Leiterrahmenvariante der Toyota-TNGA-Architektur zum Einsatz, die unter anderem auch vom Pick-up-Modell Tundra genutzt wird. Gegenüber dem Vorgängermodell soll der Neue so deutlich steifer sein, was Geländekompetenz und Fahrkomfort erhöht. Darüber hinaus sollen ein entkoppelbarer Stabilisator und die erstmals elektrisch angetriebene Servolenkung das Vorankommen auch in hartem Gelände erleichtern. Als Antrieb kommt in Westeuropa zunächst ein 2,8-Liter-Turbodiesel mit 150 kW (204 PS) zum Einsatz. Der Vierzylinder ist an eine Achtgangautomatik gekoppelt und zieht Anhänger von bis zu 3,5 Tonnen Gewicht. Für 2025 ist eine 48-Volt-Mildhybridvariante angekündigt, in den USA wird für den J25 auch ein 2,4-Liter-Benziner als Vollhybrid mit 326 PS angeboten. Permanenter Allrad ist in allen Fällen Serie.

## Porsche 911 S/T

Mit einem puristischen Sondermodell feiert Porsche den 60. Geburtstag des Elfers. Der 911 S/T ist mit 1380 Kilogramm die bislang leichteste Variante der aktuellen Generation der Sportwagenbaureihe und setzt auf Hochdrehzahl-Boxer sowie Handschaltung. Lediglich 1963 Exemplare zum Stückpreis von 366 000 Franken werden gebaut. Den Antrieb des Coupés übernimmt der 386 kW (525 PS) starke Vierliter-Sechszylinder aus dem GT3 RS, der mit einem kurz übersetzten Sechsgang-Handschaltgetriebe kombiniert ist. Um das Gewicht niedrig zu halten, verfügt der Zweisitzer über eine speziell entwickelte Leichtbau-Kupplung, die allein 10,5 Kilogramm sparen soll.



## Hyundai Santa Fe

Die nächste Generation des Hyundai Santa Fe setzt auf einen vollkommen neuen Designstil. Erste Bilder zeigen ein geometrisch-kantiges SUV mit Winkeln statt Bögen und geraden Linien statt Schwüngen. Die Heckklappe nimmt fast die gesamte Fahrzeugbreite ein und trägt tief platzierte, integrierte Rückleuchten. Klar und eckig gestaltet ist auch der Innenraum mit grossem Instrumenten- und Infotainmentdisplay, breiter Mittelkonsole und massivem Armaturenbrett. Technische Details nennt der koreanische Hersteller gut ein halbes Jahr vor Marktstart nicht. Wie gehabt dürfte das SUV-Flaggschiff mit Front- und Allradantrieb sowie mit hybridisierten Verbrennermotoren zu haben sein.

## Genesis G90

Ende des Jahres kommt die Luxuslimousine Genesis G90 auch in die Schweiz. Mit kurzem Radstand streckt sich die Stufenhecklimousine auf selbstbewusste 5,28 Meter. Der Kunde kann zwischen vier und fünf Sitzen wählen. In der Langversion wächst der 90er gar auf 5,47 Meter. Als Antrieb für sein Zugpferd wählte Genesis einen 3,5-Liter-Sechszylinder-Turbo aus dem Konzernbaukasten, kombiniert mit einer Achtgangautomatik von ZF. Vollelektrische Antriebe sind nicht geplant. In der Kurzversion leistet der Benziner 280 kW (380 PS), beim Langen sind es 305 kW (415 PS).



## Ineos Grenadier Quartermaster

Der Geländewagen Ineos Grenadier ist nun auch als Pick-up namens Quartermaster zu haben. Den Antrieb übernimmt wie beim geschlossenen Station-Wagon-Modell ein Dreiliter-Sechszylinder von BMW, entweder als 183 kW (249 PS) starker Diesel oder als Benziner mit 210 kW (286 PS). Um Platz für die Pritsche zu schaffen, hat Ineos den Leiterrahmen verlängert, so kommt der Pick-up auf 5,44 Meter Gesamtlänge und einen Radstand von 3,23 Metern. Die Ladefläche fällt mit 1,56 Meter auf 1,62 Meter gross aus, die Zuladung ist mit 835 Kilogramm jedoch eher gering.

## Nichols N1A

Nichols Cars, eine neue Sportwagenmarke aus England, hat von ihrem Leichtbauflyter N1A die Launch-Edition vorgestellt. Diese besteht aus 15 von insgesamt 100 geplanten Exemplaren, die den 15 Siegen des Formel-1-Renners McLaren MP4/4 huldigen. Firmengründer Steve Nichols verantwortete einst den Karbonleichtbau des McLaren MP4/4 (1988). Beim N1A handelt es sich um einen weniger als 900 Kilogramm wiegenden Zweisitzer mit Leichtbauchassis und nur 99 Zentimeter hoher Karosserie. Als Antrieb dient ein 485 kW (659 PS) starker Siebenliter-V8.





### Hyundai Ioniq 5 N

Mit seiner 2012 aus der Taufe gehobenen Submarke N geht Hyundai jetzt auch ins Stromgeschäft. Den Auftakt macht der Ioniq 5 N. Neben der technischen Basis mit zwei Motoren und 800-Volt-Architektur bringt der E-Sportler eine Fülle spannender Fähigkeiten mit. Etwa N E-Shift, das virtuelle Schaltrückler bei hoher Last und eine Begrenzung auf virtuelle 8000 Touren simuliert. N Active Sound + sorgt für kräftigen Klang und eine Rückmeldung an den Fahrer, wie nahe er am Limit ist. Der Allradler leistet mit Boost für zehn Sekunden 478 kW (650 PS) und ein maximales Drehmoment von 770 Nm. Er sprintet in diesem Status in 3,4 Sekunden von 0 auf 100 km/h. Die Spitze liegt bei 258 km/h.



### Lexus LBX

Mit einer Länge von nur 4,19 Metern ist der LBX der kleinste jemals gebaute Lexus. Die technische Basis stammt vom Konzernbruder Toyota Yaris Cross, wurde aber umfassend angepasst. Vor allem bei Fahrkomfort, Handlichkeit und Materialauswahl will Lexus dem eigenen Premiumanspruch gerecht werden. Ausgeliefert wird das neue Einstiegsmodell der Marke voraussichtlich ab März 2024. Den Antrieb übernimmt ein Hybrid, bestehend aus 1,5-Liter-Dreizylinder und Elektromotor. Die Systemleistung liegt bei 100 kW (136 PS), das maximale Drehmoment beträgt 185 Nm. Optional lässt sich Allradantrieb wählen. Dann sitzt an der Hinterachse ein zusätzlicher Elektromotor.

### Aston Martin Valour

Mit der Kleinstauflage eines Zwölfzylinder-Sportwagens feiert der britische Autohersteller Aston Martin seinen 110. Geburtstag. Der Valour holt sich Inspiration bei diversen Markenkennzeichen, etwa in Form klassischer Rund-Scheinwerfer, wie sie der V8 Vantage der 1970er- und 1980er-Jahre getragen hat. Innen kombinieren die Briten Woll-Tweed und Kohlefaser, der Schaltknopf des manuellen

Getriebes ist aus Holz. Die Handschaltung und ein mechanisches Sperrdifferential bändigen die Kraft des 5,2 Liter grossen V12 mit 715 PS und einem Drehmoment von 753 Nm. Insgesamt 110 Exemplare des Retromodells werden gebaut, der Preis wird wohl bei knapp zwei Millionen Euro liegen. Allerdings dürfte die gesamte Auflage bereits treuen Kunden versprochen sein.



### Mercedes-AMG GLC

Mercedes legt zwei AMG-Varianten des Mittelklasse-SUV GLC auf. Beide erzeugen mit elektrischer Hilfe viel Leistung aus einem Vierzylinder-Benziner. Mit Mildhybridtechnik und elektrischem Turbolader kommt der AMG 43 4Matic auf 310 kW (421 PS), das Topmodell AMG 63 S E Performance setzt auf Plug-in-Hybridtechnik mit E-Motor an der Hinterachse und bietet eine Systemleistung von 500 kW (680 PS).



### Jeep Avenger

Jeep bietet seinen Avenger in der Schweiz bald auch als Benzinantrieb an. Bislang beschränkte sich das Angebot auf das voll-elektrische Modell. Die neue Variante wird von einem 74 kW (100 PS) starken 1,2-Liter-Benziner über die Vorderräder angetrieben und ist wohl deutlich günstiger als der 115 kW (156 PS) starke Stromeater. Dass der Verbrenner nun auch in die Schweiz kommt, begründet Jeep mit einer hohen Kundennachfrage.

Fotos: Nissan, Ferrari, Jeep, Daimler, Aston Martin, Lexus, Hyundai, Nichols, Ineos, Genesis, Porsche, Toyota



### Ferrari KC23

Fugenlos schön für die Garage, flügelbewehrt für die Rennstrecke: Der Ferrari KC23 ist ein Einzelstück mit zwei Gesichtern. Der gemeinsam mit einem Kunden entwickelte Rennwagen basiert auf dem 488 GT3 Evo 202, trägt aber eine komplett neue Karosserie. Diese kommt mit abgedeckten Lufteinlässen, Kamera-Aussenspiegeln und nahtlos integrierten Fensterelementen extrem glatt und geschwungen daher. Vor allem im Stand wird das Flügeltür-Coupé so zum Hingucker. Für die Fahrt auf der Rennstrecke lässt sich ein grosser Heckflügel montieren, der den Formenpurismus stört, aber in Zusammenarbeit mit dem V8-Twinturbo-Mittelmotor für Anpressdruck und schnelle Rundenzeiten sorgen soll.

### Nissan Z Nismo

2021 präsentierte Nissan den neuen Z, seit Sommer 2022 ist er bei den Händlern. Aber leider nicht in Europa, sein Dreiliter-Sechszylinder-Doppelturbo mit 298 kW (405 PS) und 475 Nm maximalem Drehmoment kann die CO<sub>2</sub>-Vorgaben aus Brüssel nicht erfüllen. Für Japan, wo das Fahrzeug als Fairlady Z angeboten wird, und die USA kommt nun auch noch die Nismo-Version. Mit den üblichen Massnahmen kommt der Z Nismo auf 309 kW (420 PS) und ein maximales Drehmoment von 534 Nm, die zwischen 2000 und 5200 U/min anliegen. Dazu hat man auch am Fahrwerk gearbeitet, alles etwas verstärkt und versteift. Fahrleistungen gibt Nissan noch keine an, auch Preise werden erst später verkündet.







# Gamechanger

**IDEENTRÄGER** Mit der Studie Oli will Citroën zeigen, wie erschwingliche, umweltfreundliche und vernünftige Elektromobilität aussehen könnte. Wir gingen mit dem Oli auf Tuchfühlung.

Dave Schneider

Von wegen mit dem Einzug des Elektromotors kehre endlich Vernunft ein in der PS-Branche! Der Wandel weg vom Verbrennungsmotor hin zur Elektromobilität eröffnet den Autoherstellern im Gegenteil ganz neue Möglichkeiten, von denen auch die kühnsten Leistungsfanatiker früher nicht zu träumen wagten. Das Resultat sind immer leistungsstärkere Autos mit immer grösseren Batterien, die dadurch immer noch schwerer und noch teurer werden. Der Umweltgedanke bleibt dabei auf der Strecke, was Brancheninsider indes keineswegs verwundert.

Doch es geht auch anders. Das zumindest meint Citroën. Die Franzosen wollen mit ihrer avantgardistischen Studie namens Oli zeigen, wie ein möglichst vernünftiges, pragmatisches und umweltfreundliches Elektroauto aussehen könnte. «Wir sind der Ansicht, dass Elektrifizierung nicht teuer sein darf und dass umweltbewusstes Verhalten nicht durch Einschränkung unserer Mobilität oder durch weniger attraktive Fahrzeuge bestraft werden soll», erklärt Markenchef Vincent Cobée. Man müsse die Trends umkehren und die Fahrzeuge leichter und preiswerter machen, denn «andernfalls werden sich Familien die Freiheit der Mobilität nicht mehr leisten können, wenn vollelektrische Fahrzeuge die einzige Option für sie werden».

## Rollende Ideenplattform

Auf den ersten Blick irritieren diese Aussagen, denn der Oli sieht weder vernünftig, sparsam noch umweltfreundlich aus. Im Gegenteil: Mit seiner wuchtigen, martialischen Formgebung mit senkrechter Windschutzscheibe, bulliger Front und riesigen Radhäusern erinnert er eher an ein Militärfahrzeug. Der Franzose würde mit seiner futuristischen Gestaltung in einen Science-Fiction-Streifen mit Endzeitszenario passen. Designchef Pierre

Leclercq sieht das anders. Für ihn ist klar, dass das Konzeptauto die «Schlichtheit und Genialität von Familien» repräsentiere, die keinen Wert auf automobilen Status und Klischees legen.

Das Design ist letztlich gar nicht so entscheidend bei dieser Studie. Der Oli ist als Ideenplattform gedacht, und einige dieser Ideen sind tatsächlich spannend. So bestehen etwa die Motorhaube, das Dach und die kleine offene Ladefläche im Heck aus Wellkarton. Wenigstens salopp gesagt, denn das gemeinsam mit BASF entwickelte Material ist schon etwas komplizierter aufgebaut: Der Karton wird zu einer wabenförmigen Struktur geformt und zwischen Glasfaser-Verstärkungsplatten geklemmt, dann erfolgt eine Beschichtung mit einem Polyurethanharz namens Elastoflex, das wiederum mit einer Schutzschicht aus strukturierendem, widerstandsfähigen Elastocoat überzogen ist, welches oft für Parkdecks oder Laderampen verwendet wird. Das Resultat sind ein leichtes, steifes und sehr tragfähiges Material aus einem nachhaltigen Rohstoff sowie robuste Karosserieteile, die im Vergleich zu einer entsprechenden Stahlvariante rund 50 Prozent leichter sind.

Ein weiteres innovatives Detail ist die senkrecht stehende Windschutzscheibe. Citroën hat sie vertikal gestaltet, weil so die geringste Menge an Glas benötigt wird, was das Gewicht reduziert. Ausserdem setze die kleinere Scheibe die Insassen weniger der Sonneneinstrahlung aus, meint der Hersteller und schätzt, dass dadurch der Strombedarf der Klimaanlage um bis zu 17 Prozent gesenkt werden kann. Aerodynamisch ist diese steile Scheibe ein Nachteil, doch Pierre Sabas, der den Bereich Advanced Design und Konzeptfahrzeuge leitet, wischt das gleich vom Tisch: «Man könnte schon so argumentieren, aber wir erwarten nicht, dass die Menschen diese Art von Fahrzeug mit 200 km/h fahren.» Das ginge beim Oli gar nicht, denn weil der Hersteller den Einsatzort in urbanen und vor-

städtischen Gebieten sieht, hat er die Höchstgeschwindigkeit auf 110 km/h begrenzt.» Um den Luftwiderstand trotzdem gering zu halten, wird eine Art Luftvorhang vor der Windschutzscheibe erzeugt, die den Luftstrom von der Motorhaube über das flache Dach lenkt.

## Reduziert auf das Nötige

Im Innenraum wird das Konzept des Oli, nur das zu bieten, was wirklich nötig ist, am ehesten sichtbar. «Wir wollten nur die Menge an Materialien verwenden, die wir wirklich brauchen. Deshalb haben wir kompromisslos das Ziel verfolgt, die richtigen Ressourcen dort einzusetzen, wo sie benötigt werden, und gleichzeitig die Auswirkungen des Einsatzes dieser Ressourcen zu begrenzen», sagt Strategiechefin Laurence Hansen. Im Cockpit gibt es lediglich ein Lenkrad, eine Smartphone-Halterung sowie fünf Kippschalter für die Klimaanlage. Dahinter zeigt ein schmaler Displaystreifen die wichtigsten Informationen an – sämtliche Infotainmentfunktionen werden via Smartphone genutzt. Die Sitze aus einer Netzstruktur kommen aus dem 3-D-Printer und bestehen zu 100 Prozent aus recy-



Allein bei den Türen hat Citroën im Vergleich zu einem Familienkombi nur halb so viele Bauteile gebraucht und ihr Gewicht um 20 Prozent reduziert.





Fotos: Citroën

Zwei vom gleichen Schlag: Der Citroën Oli soll einen Gegentrend zu den aktuellen Auswüchsen bei Leistung und Gewicht in der Elektromobilität darstellen. Ganz ähnlich macht das auch schon der Winzling Ami (u., r.), der aber im Unterschied zum Oli definitiv nicht als Familienfahrzeug geeignet ist.

celbarem thermoplastischem Polyurethan (TPU). Wie schon beim Elektrowinzing Ami sind die vorderen Türen auf beiden Seiten identisch, werden aber unterschiedlich montiert. Ausserdem sind sie auch weniger komplex. Da weder Lautsprecher, Schallschutzmaterial oder elektrische Verkabelung verbaut sind, können pro Tür etwa 1,7 Kilogramm Gewicht eingespart werden. Insgesamt werden so im Vergleich zu einem herkömmlichen Familienkombi nur halb so viele Bauteile benötigt und das Gewicht pro Tür um rund 20 Prozent reduziert. Die vorderen Fenster wölben sich boomerangförmig nach aussen, um sie zu öffnen, kann wie im Ami ein Teil der Scheibe manuell hochgeklappt werden. Die sich gegenläufig öffnenden Fondtüren sind hingegen mit einer steilen, geraden Verglasung ausgestattet. Durch diese unterschiedliche Formgebung der vorderen und hinteren Fenster konnte ein passiver Lufteinlass zur Belüftung der Fondplätze eingebaut werden.

#### Inspiration für zukünftige Fahrzeuge

Auch bei den Rädern haben die Franzosen Erfindergeist bewiesen. «Angesichts des Drucks, die

Umweltauswirkungen von Reifen zu reduzieren, und wegen der steigenden Kosten für den Austausch oder die Reparatur beschädigter Felgen haben wir uns entschieden, nachhaltigere und haltbarere Optionen für beide zu erforschen», erklärt Pierre Sabas. Da Felgen aus Aluminium in der Herstellung energieintensiv und teuer sind und Stahlräder zu viel wiegen, wird auf eine Mischung aus beiden Materialien gesetzt. «Wir schrauben einen leichten Aluminium-Teilabdeckung auf eine Stahlnabe, was Gewicht und Kosten spart», führt Sabas aus. Die Pneu wurden gemeinsam mit Goodyear entwickelt. Dabei kommen nachhaltige oder recycelte Materialien wie Sonnenblumenöl, Reishülsenasche, Kiefernharze und Naturkautschuk zum Einsatz, um den synthetischen, erdöl-basierten Gummi zu ersetzen.

Der Antrieb ist bei einem solchen Experimentalfahrzeug kaum von Bedeutung, deshalb spricht Citroën auch nicht über Leistung oder Beschleunigung. Auf einer kurzen Probefahrt war das Mitschwimmen im Verkehr problemlos möglich, mehr lässt sich dazu nicht sagen. Klar ist: Zum Einsatz kommt eine Batterie mit einer Kapazität von

40 kWh, die eine Reichweite von 400 Kilometern ermöglichen und sich in 23 Minuten von 20 auf 80 Prozent aufladen lassen soll. Viel lieber betont der Hersteller die Vehicle-to-Load-Fähigkeit (V2L) des Oli, der mit einer Steckdosenleistung von 3,6 kW theoretisch ein Drei-Kilowatt-Elektrogerät rund zwölf Stunden lang mit Strom versorgen könne. «Das ist genial, wenn man schwimmen war und seine Haare trocknen will», meint Anne Laliron begeistert, die bei Citroën den Bereich Advanced Products leitet.

Wie bei jeder Studie stellt sich auch beim Oli die Frage, was es in die Serie schaffen wird. Der Hersteller sagt, dass viele der gezeigten Ideen in die zukünftigen elektrischen Familienfahrzeuge von Citroën einfließen, ohne aber konkret zu werden. Für Laurence Hansen soll der Oli vor allem zum Nachdenken anregen. «Er ist eine Arbeitsplattform, um geniale Ideen zu erforschen, die für eine zukünftige Produktion realistisch sind», sagt die Leiterin des Bereichs Produkt und Strategie. «Diese werden nicht alle verwirklicht werden, aber das hohe Mass an Innovation, das hier gezeigt wird, inspiriert zukünftige Fahrzeuge von Citroën.» ●



Auch im Interieur ist alles aufs Minimum reduziert. Das betrifft nicht nur die Ausstattung, sondern genauso den Ressourcenverbrauch. Für das Cockpit müssen deshalb ein Lenkrad, eine Smartphone-Halterung, fünf Kippschalter zur Klimasteuerung sowie ein schmaler Displaystreifen genügen. Die Sitze bestehen zu 100 Prozent aus recycelbarem Material.



## Weiter gedacht

**GELADEN** Mit dem E:Ny1 bringt Honda sein zweites vollelektrisches Modell auf den Markt. Dieses überzeugt mit soliden Werten und überrascht mit neuen Ansätzen zum Nutzungsverhalten.

Ramon Egger

Hat Honda das Problem mit der Ladezeit gelöst? Es scheint fast so, wenn man den Worten von Andreas Schmidt, Car Division Manager von Honda Schweiz, Glauben schenkt. Die Vorstellung, ein Elektroauto müsse gleich schnell geladen sein wie ein Benziner vollgetankt, sei ein viel zu kurzfristiges Denken, ist der gebürtige Deutsche überzeugt. Künftig werde man nämlich das Aufladen seines Elektroautos ganz einfach in seinen Alltag einbinden und sich nicht mehr um so banale Dinge wie Reichweite oder Ladezeit kümmern. Was man interpretieren kann mit: Ob ein Ladestopp in Zukunft 15 oder 45 Minuten dauert, wird uns schon bald nicht mehr beschäftigen. Ob Schmidt mit seiner Prognose recht behalten wird, wird sich noch weisen müssen. Auf jeden Fall scheint er auf der Linie seines Arbeitgebers zu liegen, wie ein Blick auf die Batteriekapazität, Ladeleistung und Reichweite des Honda E:Ny1 zeigt.

Wir wollen aber ausnahmsweise einmal dieser Denkweise folgen und kein wertendes Urteil fällen zu den 45 Minuten, die eine 80-Prozent-Ladung des brandneuen Elektro-SUV von Honda dauert. Wir lassen die Zahl ganz einfach so stehen und überlassen es den Lesern, diese einzuordnen. Widmen wir uns anderen Dingen, die den Honda E:Ny1 einzigartig machen, zum Beispiel den beiden LED-Leisten direkt über der vorne mittig platzierten Ladebuchse. Mit deren Hilfe kommuniziert nämlich das Auto mit seinem Besitzer, kann ihn begrüßen und verabschieden oder ihm mitteilen, ob es gerade geladen werde oder bereits damit fertig sei. Sie fügen sich elegant in die geschlossene Front ein, die in der Standardausstattung komplett in Wagenfarbe ausgeführt ist. Optional kann man die Front teilweise in Hochglanzschwarz ausgeführt erhalten, sehr elegant passend zu den Seitenspiegeln, Schwellern und Radläufen, die in jedem Fall schwarz glänzen.

### Cleveres Display

Optisch orientiert sich der E:Ny1 – was übrigens wie anyone (dt. jeder) ausgesprochen werden kann oder soll – stark am HR-V der aktuellen dritten

Generation. Der Stromer ist rund fünf Zentimeter länger bei drei Millimeter kürzerem Radstand. Daraus resultieren etwas längere Überhänge, die aber dem ungeübten Auge kaum auffallen dürften. Damit bleibt das Platzangebot für die Insassen ziemlich ähnlich wie im HR-V und ist ausreichend bemessen für ein Kompakt-SUV. In der ersten Reihe lassen sich die Sitze auch für Insassen von über 1.90 Metern Körpergrösse komfortabel positionieren, und auch auf der Rückbank reisen zwei Erwachsene angenehm. Nicht nur das grosse Platzangebot sorgt dafür, dass es angenehm luftig ist für die Insassen, sondern auch das Lüftungssystem mit Air-Diffusion, das die Frischluft nicht direkt auf die Passagiere bläst, sondern angenehm verteilt. Der grössere hintere Überhang kommt dem Kofferraum zugute, der aber mit 361 Litern immer noch leicht unter dem Segmentsdurchschnitt liegt.

Der Unterschied zum HR-V zeigt sich im Innenraum aber auf den ersten Blick: Das 15.1-Zoll-Touchscreen im Hochformat dominiert das Cockpit. Und weil grosse Bildschirme immer die Gefahr von Ablenkung beinhalten – erst recht, wenn sie noch während der Fahrt bedient werden müssen –, hat Honda das Bedienkonzept vereinfacht. Der Bildschirm ist in der Höhe dreigeteilt, zuunterst liegt jederzeit die Klimabedienung. Im mittleren Bereich findet sich das bekannte Infotainment wieder mit Radio, Fahrzeugeinstellungen und vielem mehr. Zuoberst schliesslich lässt sich das Navi anzeigen, alternativ Android Auto respektive Apple Car Play oder auch die Einparkkamera. Honda hat damit eine elegante Lösung gefunden, um die Bedienung komplett auf den Bildschirm zu verbannen, ohne dass die Übersichtlichkeit verloren geht. Beim Kombiinstrument verzichtet Honda auf eine Abdeckung, was für eine offene Gestaltung und gute Sicht nach vorne sorgt.

### Dynamik und Details

Auch beim Gaspedal beweist Honda Gespür für clevere Detaillösungen und hat die Kennlinie so angepasst, dass trotz hohen Elektro-Drehmoments ein sanftes Anfahren möglich ist. Nur im Sport-Modus wird das Ansprechen direkt aus dem Stand deutlich progressiver, dann zieht das Kompakt-SUV in 7.6 Sekunden auf 100 km/h. Die Elektromaschine an der Vorderachse leistet 150 kW (204 PS) und ermöglicht dank 310 Nm Drehmoment ein dynamisches Fahren. Unterstützt wird das angenehme Fahrgefühl durch die direkte und präzise Lenkung. Das Fahrwerk ist sauber abge-



Fotos: Honda

**Dominantes Element im geräumigen Innenraum des Honda E:Ny1 ist der vertikale 15-Zoll-Touchscreen. Die Unterteilung in Segmente ermöglicht eine angenehme Bedienung.**

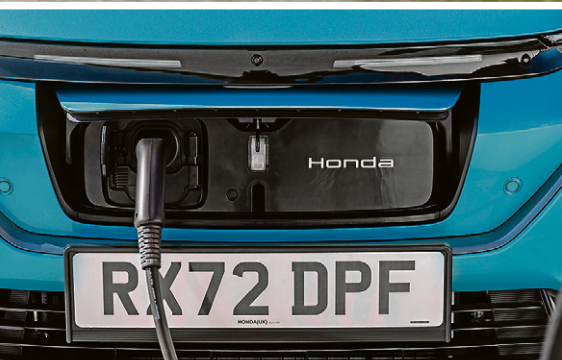
stimmt und bietet einen ansprechenden Kompromiss zwischen Komfort auf der einen und dezentler Sportlichkeit auf der anderen Seite.

Honda verspricht mit der 68 kWh fassenden Batterie eine WLTP-Reichweite von 412 Kilometern. Auf der ersten Testfahrt mit viel Landstrassen- und etwas städtischem Anteil war der E:Ny1 davon gar nicht so weit entfernt. Nach rund 130 gefahrenen Kilometern stand die Uhr für die Reichweite noch auf 240 Kilometern.

Hondas zweiten Vollstromer gibt es zum Preis ab 45 990 Franken, zum 75. Geburtstag der Marke offeriert Honda zudem sechs Jahre Garantie anstelle der sonst üblichen drei Jahre. ●

### TECHNISCHE DATEN

Honda E:Ny1		BEV – 150 kW	
Batteriekapazität kWh/Technologie		68.8 brutto/Lithium-Ionen	
Ladezeit bei max. Ladeleistung	h	AC (10–80%): 6:00 bei 11 kW DC (10–80%): 0:45 bei 75 kW	
Motorbauart		Permanentmagnet Synchronmotor	
Leistung	kW (PS)	150 (204)	
Drehmoment	Nm	310	
Kraftübertragung		FWD, 1 Gang (konstante Untersetzung)	
L x B x H / Radstand	mm	4387 x 1789 x 1548 / 2607	
Leergewicht (DIN) / Gesamtgewicht	kg	1558 / 2080	
Kofferraum v./h.	l	– / 361–1176	
Beschleunigung 0–100 km/h	s	7.6	
Höchstgeschwindigkeit	km/h	160	
Reichweite (WLTP)	km	412	
Verbrauch	kWh/100 km	18.2	
Preis ab	Fr.	45 900.–	
Verfügbarkeit Schweiz		Bestellbar	



Die Ladebuchse befindet sich vorne mittig am Fahrzeug. Mittels zweier LED kommuniziert der E:Ny1 den Ladestatus.







Mit seinen 145PS zeigt der Clio der Konkurrenz sein neues Heck.



# Besser ist besser

**KLEINWAGEN** Der Renault Clio ist das meistverkaufte französische Auto aller Zeiten. Eine Auffrischung des Bestsellers soll dafür sorgen, dass dies so bleibt.

Peter Ruch

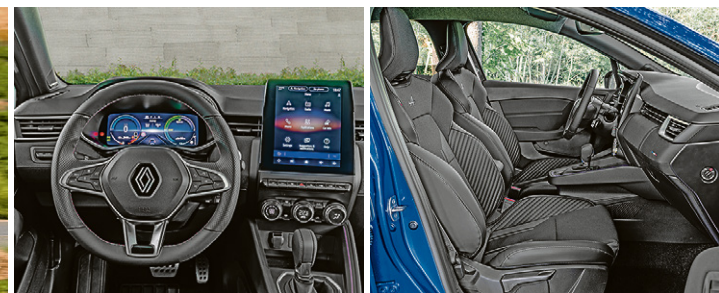
**H**err und Frau Schweizer werden mit dem Renault Clio weniger warm als etwa die Österreicher. Rund 110 000 Exemplare (von 16 Millionen) wurden hierzulande seit 1990 abgesetzt, bei unseren östlichen Nachbarn, deren Markt etwa gleich gross ist, waren es 132 000 Stück. Das ist etwas erstaunlich, weil sich französische Automobile in der Schweiz traditionell höherer Beliebtheit erfreuen als anderswo. Es könnte daran liegen, dass die Clio den Schweizern etwas zu wenig heiss motorisiert waren – mit Ausnahme des Clio Williams (1994–1997), der sich hierzulande höherer Beliebtheit erfreute als in allen anderen Ländern zusammen.

Vielleicht wird es jetzt besser. Der Clio Williams hatte damals 147 PS, im neuen Clio arbeitet



Fotos: Renault

Den erneuerten Clio erkennt man am besten an seiner neu gestalteten Front. Aber auch innen haben die Franzosen ihren ewigen Bestseller auf Vordermann gebracht. Leder gibt es nicht mehr.



als Topmotorisierung ein Vollhybrid, der es auf 107 kW (145 PS) bringt. Diesen Antrieb kennt man zwar, er besteht aus einem 1.6-Liter-Vierzylinder, der mit zwei E-Motoren und dem Multimode-Getriebe mit vier Gängen für den Verbrenner und zweien für die E-Maschine kombiniert wird.

### Deutlich verbessert

Doch im neuen Clio läuft der E-Tech Full Hybrid jetzt endlich zur Form auf, die man von ihm erwarten darf. Vor allem die Schaltvorgänge sind deutlich angenehmer, das Mapping wurde angepasst, damit der Benziner nicht mehr bei jeder Gaspedalbewegung aufheult. Der Clio gleitet nun friedlich einher, man kann sich gut vorstellen, dass der WLTP-Verbrauch von 4.3l/100 km im Alltag möglich wird. Maximal 175 km/h schnell rennt er, in 9.3 Sekunden beschleunigt er von 0 auf 100 km/h.

Auch wenn man davon ausgehen kann, dass der Vollhybrid gerade in der Schweiz die bevorzugte Motorisierung sein wird, bietet Renault noch eine Einstiegsvariante an, den Einliter-Dreizylinder mit 66 kW (90 PS) und einem maximalen Drehmoment von 160 Nm. Dieser TCe 90 kostet schon ab 18 900 Franken. Prinzipiell hat Renault das Clio-

Angebot vereinfacht, es gibt neben den zwei Motorisierungen noch drei Ausstattungsvarianten: Evolution, Techno und neu Esprit Alpine.

### Nachhaltige Materialien

Zu erkennen ist der aufgefrischte Renault Clio an seiner komplett neu gestalteten Front, die deutlich die Handschrift des neuen Chefdesigners Gilles Vidal trägt (und wohl deshalb auch ein bisschen an Peugeot erinnert). Alle Versionen verfügen über schlankere LED-Scheinwerfer, der Grill wirkt deutlich edler, das Logo wird noch prominenter. Die Schönheitskur hat dem Clio gutgetan, und auch wenn in diesem Segment mehr in Franken und Rappen gerechnet wird, so kann etwas mehr Emotionalität sicher nicht schaden.

Auch innen wurde der Clio auf den neusten Stand gebracht, das Dashboard modernisiert und damit auch die Übersichtlichkeit verbessert. Es wird in Zukunft an Bord kein Leder mehr geben, die Franzosen achten bei den verwendeten Textilien zudem auf eine hohe Nachhaltigkeit. Die Insassen bekommen das insofern mit, als dass sich sämtliche verarbeiteten Materialien hochwertig anfühlen, vielleicht mit Ausnahme der Oberseite des Armaturenrägers, der auch noch bündig mit den vorderen Türen abschliesst. Vorne ist das Raumgefühl sicher besser als hinten, der Kofferraum ist mit einem Fassungsvermögen von 391 bis 1069 Litern (E-Tech 90 Liter weniger) erfreulich gross.

### Kann auch flott

Die Abmessungen des erneuerten Clio haben sich nicht verändert, er verbleibt bei 4.05 Metern Länge, angenehmen 1.80 Metern Breite und 1.44 Metern Höhe. Das Gewicht wird beim TCe90 mit 1240 Kilogramm angegeben, der Vollhybrid kommt auf 1.4 Tonnen. Am Fahrwerk gab es schon bisher wenig zu mäkeln. Und so fährt das neue Modell so locker und agil wie schon bisher, die Lenkung ist präzise, der Fahrkomfort für das Segment überdurchschnittlich – und auch einer etwas sportlicheren Fahrweise widersetzt sich der Franzose nicht. Ganz so flott wie der Clio Williams von einst ist er selbstverständlich nicht, aber die Zeichen der Zeit stehen auch anders. Und genau diese hat Renault bei seinem Clio auf jeden Fall verstanden, auch bei der Preisgestaltung. ●

TECHNISCHE DATEN		
Renault Clio		E-Tech 145 – 107 kW
Thermisch	Zylinder/Hubraum cm <sup>3</sup>	R4/1598
	Motorbauart	4 Ventile/Zylinder, DOHC, Saugmotor, indirekte Einspritzung
	Verdichtung	10.8:1
	Bohrung x Hub mm	78.0x83.6
	Leistung kW (PS) bei U/min	69 (94) bei 5600
Elektrisch	Drehmoment Nm bei U/min	148 bei 3200
	Treibstoff/Tankinhalt l	Benzin/43
	Motorbauart	Hochspannungs-Starter-Generator und permanenterregter Synchronmotor
	Leistung kW (PS)	Starter-Generator 18 kW (25 PS), Synchronmotor 36 kW (49 PS)
	Drehmoment Nm	205
Kombiniert	Batteriekapazität kWh/Technologie	1.2/Lithium-Ionen, 230V
	Systemleistung kW (PS)	107 (145)
	Systemdrehmoment Nm	205
	Kraftübertragung	FWD, Multimode-Automatik (4+2 Gänge)
	Höchstgeschwindigkeit km/h	175
Allgemein	Beschleunigung 0–100 km/h s	9.3
	Verbrauch (WLTP) l/100 km	4.3–4.9
	CO <sub>2</sub> -Ausstoss (WLTP) g/km	93–110
	L x B x H/Radstand mm	4053x1798x1439/2583
	Leergewicht (DIN)/Gesamtgewicht kg	1401/1770
Kofferraum l	301–979	
Preis ab Fr.	23 800.–	
Verfügbarkeit Schweiz	September 2023	

TECHNISCHE DATEN		
Renault Clio		TCe 90 – 66 kW
Zylinder/Hubraum cm <sup>3</sup>		R3/898
Motorbauart		4 Ventile/Zylinder, DOHC, Saugrohrspritzung, Turbo
Verdichtung		10:1
Bohrung x Hub mm		72.2x73.1
Leistung kW (PS) bei U/min		66 (90) bei 4500–5000
Drehmoment Nm bei U/min		160 bei 2000–3600
Kraftübertragung		MT5, FWD
L x B x H/Radstand mm		4053x1798x1439/2583
Leergewicht (DIN)/Gesamtgewicht kg		1239/1605
Kofferraum l		391–1069
Beschleunigung 0–100 km/h s		12.2
Höchstgeschwindigkeit km/h		174
Treibstoff/Tankinhalt l		Benzin/42
Verbrauch (kombiniert) WLTP l/100 km		5.2–5.8
CO <sub>2</sub> -Ausstoss g/km		117–132
Preis ab Fr.		18 900.–
Verfügbarkeit Schweiz		September 2023



# Pure Aerotik



**SPORTGERÄT** Sie lieben entspanntes Reisen und freuen sich auf die Zeit des autonomen Gefahrenwerdens? Dann bitte weiterblättern. Allen anderen macht die Alpine A110 R Spaß.

## AR-Testteam

**F**esselspiele und harte Schläge auf den Allerwertesten – so erwartet man das von einem kompromisslosen Fahrzeug, das sich als Rennwagen mit Strassenzulassung präsentiert. Die Alpine A110 R will kein profaner Sportwagen sein.

Sogar die Jungs der Formel-1-Abteilung sollen Hand angelegt haben, um aus der A110 S eine A110 R zu machen. Denn nichts weniger als einen Rennwagen gab die Alpine-Führungsrige als Ziel aus. Im Fadenkreuz der Franzosen steht die A-Konkurrenz: der Porsche 718 Cayman aus Allemagne und der Lotus Emira aus Angleterre.

So durften die Motorsport-Ingenieure bei der R das machen, was ihnen bei der Modellschwester S (AR15/2023) noch verwehrt geblieben war. Verzichtbares wie Heckscheibe, Innenspiegel oder Parksensoren raus, dafür Zeithat-Tools wie einstellbares Fahrwerk, Semi-slicks und Sechspunktgurte rein ins Fahrzeug. Abgespeckt wurde mittels weitreichender Karbonisierung. Macht in Summe 34 Kilogramm weniger auf der Waage im Vergleich zur zivilen Modellschwester.

## Optimierung im Windkanal

Die wahre Kunst steckt, wie immer, im Detail. Feinschliff vom Feinsten: Für die Leistungssteigerung in den Bereichen Kühlung und Anpressdruck wurden sämtliche Komponenten im Windkanal optimiert. Das reicht vom zusätzlichen Frontspoiler über die Fronthaube mit Kühllungsaussparungen, seitlich filigranem Flügelwerk, luftverwirbelungsarmen Felgen, neuer Motorabdeckung bis hin zum wuchtigen Diffusor und einem hängend angebrachten Spoiler am Heck. Alles strömungsoptimiert überarbeitet, alles aus feinsten Kohlefaser, die pure Aerotik. Oh, là, là.

Um die Gewichtsersparnis im Innenraum fortzuführen, wurden einschalige Kohlefasersitze eingebaut. Das gesamte Interieur wird von Karbonapplikationen und Mikrofaserbezügen von Armaturenbrett bis Lenkrad dominiert, was sehr viel zur Rennwagenatmosphäre bei-

trägt. Im Gegensatz dazu stehen das etwas zu klein geratene Infotainmentsystem und dessen billig anmutende Bedienung über genau jenem Knubbel, den Pöstler von ihrem Renault-Master-Transporter kennen. Mon dieu.

## Nervtötende Fesselspiele

Unter der Mittelkonsole verbirgt sich eine Sonderplakette mit fortlaufender Fahrzeugnummerierung, auf ihr der Startknopf. Kurz drücken, und hinter den Ohren faucht ein leistungsunveränderter Vierzylinder! Alle, ma bleue, auf die Strasse mit dir.

Aber halt! Vorher heisst es, sich noch anzuschallen. Aber wie ging das nochmals? Kurzum, die Fesselspiele mit den sportlichen Sechspunktgurten sind im Alltag unpraktisch bis nervtötend. Ein Parkticket ziehen zu wollen, kann schon mal einen klaustrophobischen Anfall auslösen, daher sind die Gurte abseits der Rennstrecke wohl nur was für echte Racingfans. Korrekt angepasst, verschweisst der Sitz den Piloten dafür fest mit dem Fahrzeug.

Beim Thema Sicherheit sind die Assistenzsysteme rasch aufgezählt. Ein nicht adaptiver Tempomat und ein Limiter, das ist alles, mehr gibt es nicht. Faszinierender ist da schon das, was die Bremsanlage hergibt. Die Verzögerungswerte machen Eindruck. Die Räder stehen aus einer Geschwindigkeit von 100 km/h bereits nach 33,4 Metern still. Das Auto macht also schon Pause, während der Pilot wahrscheinlich noch um Atem ringt. Die andere Seite der Medaille: Ein gewisses Fading nach mehreren harten Bremsungen lässt sich nicht leugnen, das enttäuscht etwas.

## Die Kunst der Querdynamik

Nahe an der Perfektion ist das Fahrwerk der Alpine A110 R. Es überträgt den Fahrbahnuntergrund zwar ungefiltert in den Innenraum, doch die Schalensitze bieten ein für einen Rennwagen unerwartetes Mass an Restkomfort. Wird es kurviger, kann die Alpine ihre Insassen allerdings gehörig durchschütteln. Ganz ihrer DNA entsprechend, pures Racing eben. Lenkung und Geradeauslauf verdienen die Höchstpunktzahl – ein positiver Kontrapunkt zur Modellschwester A110 S, die in dieser Disziplin im AR-Test nicht überzeugen konnte.

Des Fahrzeugs Kunst liegt in der Querdynamik. Jeder Lenkbewegung folgt eine direkte Übertragung auf die Fahrlinie, ohne dass das Fahrzeug auch nur im Ansatz nervös wird. Wahre Wunder bewirken die zusätzlichen Querstabilisatoren an der Vorderachse in Kombina-

Nur wenige Autos können in Kurven mit Motorrädern mithalten. Die Alpine A110 R gehört zweifellos zu diesem elitären Kreis. Doch Vorsicht: Die Rennleitung kennt kein Erbarmen.







Rennstreckenatmosphäre pur, Dublette aus Schlaufen und Türgriffen. Einmal festgezurt, entdeckt man den hohen Wert des roten Bandes, denn die Sechspunktgurte reduzieren die Bewegungsfreiheit. Am Lenkrad wählbar: Normal, Sport und Track.

tion mit den Cup-Reifen von Michelin. Diese saugen die R förmlich auf die Strasse und lassen kurze Bremsphasen Richtung Kurvenscheitel zu, ehe ansatzlos wieder herausbeschleunigt werden kann. Die R ist ein Skalpell für den Asphalt und schneidet mit solch chirurgischer Exaktheit wie kaum ein anderes Fahrzeug.

Fahrzeuggbalance, Aerodynamik und Gripniveau sind auf maximale Fahrpräzision ausgelegt, statt spektakulär quer Gummi und Zeit liegen zu lassen. Die Alpine kann quer, wenn sie muss, bevorzugt aber die direkte Art.

Man sollte jedoch aufpassen, die R auf öffentlichem Grund zu sehr herauszufordern und zu geniessen. Denn das bedeutet geradezu zwangsläufig, sich weit oben im Katalog der Ordnungsbussen zu bewegen. Genuss ohne Reue geht anderswo besser. Grip und Querschleunigungsorgien der Alpine lassen sich im Rahmen eines Trackdays auf abgesperrter Rennstrecke wesentlich entspannter erfahren.

### Drehfreudiger Turbo mit 300 PS

Der 1.8-Liter-Turbo zischt und knurrt vehement nach vorne. Jeder Gasbefehl wird direkt übertragen, und wer noch mehr Selbstbestimmung sucht, dem seien die fest an der Lenksäule montierten Schaltwippen für das Durchzappen des Doppelkupplungsgetriebes empfohlen. 1.7 Sekunden nach dem Ortsschild sind wir auf 80 km/h. Die Hatz wird akustisch laut untermalt, innen wie aussen.

Der Mittelmotor dreht ab 2600 U/min willig hoch und verwöhnt seinen Auftraggeber mit direk-

tem Ansprechverhalten, ausreichend Leistung und leider auch mit kuscheliger Abwärme. Die 300 PS kommen mit den 1200 Kilogramm Leergewicht inklusive Fahrer locker zurecht. Der Verbrauch ist prinzipiell mit 8.1 Litern auf 100 Kilometer moderat – allerdings kann er sich bei entsprechender Fahrweise und daraus resultierendem Fahrspass auch gehörig steigern. Santé.

Ein Kritikpunkt sei allerdings noch gestattet. Die Alpine A110 R gehört zur schnellen Gattung, kein Zweifel. Aber für das Konzept eines radikalen Rennwagens schlottern einem zu wenig die Knie, und man verspürt nicht dieses Kribbeln, diesen Respekt vor Fahrzeugen mit sehr niedrigem Leistungsgewicht. 50 bis 100 PS mehr – und die R wäre wohl unbesiegtbar.

### Exklusiver Preis

Zwar gibt Alpine steigende Verkaufszahlen an, eine A110 R wird man in freier Wildbahn dennoch eher sehr selten antreffen. Der exklusive Renner hat mit 116.000 Franken einen hohen Einstiegspreis. Und der lässt sich auch noch steigern: Wer es noch exklusiver mag, dem seien die Sondermodelle A110 R LeMans (100 Exemplare) oder A110 R Fernando Alonso (32 Exemplare, für seine 32 Rennsieg) empfohlen.

Die R wird potenzielle Käufer finden, denen die S zu glatt ist und die sich nur mit der besten Hardware zufriedengeben. Weiteres Kaufargument: Die Konzernmutter Renault setzt ab 2026 auf massive Elektrifizierung, und die ist (noch) alles andere als leichtfüssig. ●



Aerokunst aus Kohlenstoffasern, die Aerofelgen sparen 12.5 Kilogramm an Gewicht ein. Ohne Parksensoren ist genügend Abstand angebracht.

### TESTERGEBNIS

**Gesamtnote 80.5/100**

**ANTRIEB** ★★★★★  
Ausreichend Leistung für sehr wenig Gewicht. Wäre aber auch kein Drama, wenn der kleine Sportwagen mehr hätte – von der Leistung.

**FAHRWERK** ★★★★★  
Maximale Fahrpräzision und Kurventempi sind die Welt der Alpine A110 R. Für den Rennstreckeneinsatz in Zug- und Druckstufe einstellbar. Für den Alltag einfach zu hart.

**INNENRAUM** ★★★★★  
Racingatmosphäre inklusive Telemetriesystem. Im Alltag fummelige Sicherheitsgurte, kleines Infotainmen und vereinzelt schlechte Materialauswahl für die Bedienelemente.

**SICHERHEIT** ★★★★★  
Kurze Bremswege und sportlich abgestimmtes ESP. Weitere Assistenzsysteme? Non merci.

**BUDGET** ★★★★★  
Hoher Einstiegspreis für hohe Exklusivität. Karbon ist schön und teuer. Und in der hohen Anzahl ganz schön teuer.

**FAZIT**  
Auch wenn die S mit der R auf der Rennstrecke nicht ganz mithalten kann: Wer auf die weniger kompromisslose und extrovertierte Alternative A110 S setzt, kommt auch auf seine Kosten und spart dabei über 35.000 Franken. Die könnte man dann wiederum in Semislicks und in ein Fitnesabo investieren, um das Leistungsgewicht zu optimieren.

★★★★★ exzellent, ★★★★★ gut, ★★★★★ genügend, ★★★★★ ungenügend, ★★★★★ schlecht

### TECHNISCHE DATEN

Test AR | 56 | 2023

#### Alpine A110 R

**PREIS**  
Alpine A110 (1.8T, Benzin, 252 PS, DKG7, RWD) ab Fr. 66.750.–, Alpine A110 R (1.8T, Benzin, 300 PS, DKG7, RWD) ab Fr. 109.000.–, Testwagen mit Optionen Fr. 115.970.–, Auszug: Lackierung Bleu Racing matt Fr. 5500.–, Audiosystem Focal-Premium Fr. 625.–, Ablage-Paket Fr. 517.–.

**VERBRENNUNGSMOTOR**  
Bezeichnung M5P A6  
Zylinder/Hubraum R4/1798 cm³  
Verdichtung 9.0:1  
Leistung 221 kW (300 PS) bei 6300 U/min  
Drehmoment 340 Nm bei 2400–6000 U/min  
Treibstoff Benzin

**MOTORKONSTRUKTION**  
Mitte quer, Bohrung×Hub 79.7×90.1 mm, DOHC (Kette), 4 Ventile/Zyl., VVT, Zylinderkopf und Motorblock Alu, Direkteinspritzung, Twinstroll-Turbo, Ladeluftkühler, Start-Stopp, Partikelfilter.

**KRAFTÜBERTRAGUNG**  
RWD; Doppelkupplungsgetriebe 7 Gänge: I. 3.615, II. 2.368, III. 1.515, IV. 1.156, V. 0.828, VI. 0.754, VII. 0.632, R 3.246.

**FAHRGESTELL UND FAHRWERK**  
Selbsttragende Karosserie; v./h. doppelte Dreiecksquerlenker; v./h.

Schraubenfedern, Kurvenstabilisator; 4 Scheibenbremsen (v./h. belüftet), Ø v./h. 320/320 mm; Zahnstangenlenkung m. elektr. Servo; Reifen v./h. 215/40 R18/245/40 R18; Felgen v./h. 7.5J./8.5J.

**SEGMENT UND KAROSSERIE**  
S-Segment, Coupé, 2 Türen, 2 Plätze.

**ABMESSUNGEN UND GEWICHTE**  
L×B×H 4256×1798×1252 mm  
Radstand 2420 mm  
Spur v./h. 1556/1553 mm  
Kofferraum 196 l  
Leergewicht (DIN) 1082 kg  
Gesamtgewicht 1316 kg  
Bodenfreiheit 107 mm  
Böschungswinkel v./h. 9.3/9.3°

**FAHRLEISTUNGEN UND VERBRAUCH (WLTP)**  
Höchstgeschwindigkeit 285 km/h  
0–100 km/h 3.9 s  
Verbrauch 7.0 l/100 km  
CO<sub>2</sub>-Emissionen 153 g/km  
Energieeffizienzklasse D  
Tankinhalt 45 l

**GARANTIE**  
Werk 3 J./100.000 km

**TESTWAGENLIEFERANT**  
Renault Suisse SA, www.renault.ch

### TESTDATEN AUTOMOBIL REVUE

22.1 °C

**BESCHLEUNIGUNG 0–100 km/h** (Werksangabe 3.9 s)  
0 s Alpine A110 R (Sommerreifen) **4.3 s** 20 s

0 s	Mittelwert im Segment <b>3.9 s</b>	20 s
0–40 km/h	1.4 s	0–140 km/h 7.7 s
0–60 km/h	2.3 s	0–160 km/h 9.6 s
0–80 km/h	3.3 s	0–180 km/h 12.3 s
0–100 km/h	4.3 s	50–80 km/h (S) 1.7 s
0–120 km/h	5.9 s	80–120 km/h (S) 2.9 s

**BREMSWEG 100–0 km/h**  
0 m Alpine A110 R (Sommerreifen) **32.2 m** 60 m

0 m	Mittelwert im Segment (Sommerreifen) <b>33.4 m</b>	60 m
0 m <td>Mittelwert im Segment (Winterreifen) <b>40.8 m</b></td> <td>60 m</td>	Mittelwert im Segment (Winterreifen) <b>40.8 m</b>	60 m
120–0 km/h	45.6 m	50–0 km/h 8.8 m
100–0 km/h	32.2 m	40–0 km/h 5.7 m
80–0 km/h	21.3 m	30–0 km/h 3.3 m
60–0 km/h	12.4 m	20–0 km/h 1.4 m

**VERBRAUCH AR-Normrunde** (Werksangabe 7.0 l/100 km)  
0 l/100 km Alpine A110 R **7.9 l/100 km** 20 l/100 km

0 l/100 km	Mittelwert im Segment <b>8.7 l/100 km</b>	20 l/100 km
Gesamtverbrauch (während Testdauer) 8.1 l/100 km		
Autobahn (flüssig) 5.7 l/100 km		
Ausserorts (unregelmässig) 9.2 l/100 km		
Reichweite (nach Normrunde) 560 km		

**GEWICHTE**  
Gemäss Messung 1125 kg  
Gewichtsverteilung v./h. 42/58 %  
Leistungsgewicht 5.1 kg/kW (3.8 kg/PS)

**LENKUNG**  
Lenkradumdrehungen 2¼  
Ø zw. Mauern l./r. 11.8/11.6 m

**GERÄUSCH INNENRAUM**  
Im Stand 49.0 dB (A)  
50 km/h 60.8 dB (A)  
80 km/h 64.9 dB (A)  
120 km/h 72.1 dB (A)

**MESSBEDINGUNGEN**  
Tacho Anfang / bei Messung / Testdistanz 775 / 1715 / 1222 km

Gewicht Testwagen + 150 kg, voller Tank; Temperatur auf 20 °C und Luftdruck auf 1000 mbar (Meereshöhe) umgerechnet; Bremsweg bei 22 °C ohne Reaktionszeit und Schwellwert auf trockenem Asphalt.  
Sommerreifen v./h. Michelin Pilot Sport Cup 2, v./h. 215/40 R18 (89Y)/245/40 R18 (97Y).



### MESSWERTE INNENRAUM

**VORDERSITZE**

Kopffreiheit	97 cm
Sitzlänge	48 cm
Sitzhöhe	21–22 cm
Fussraum	43–64 cm
Innenbreite	141 cm
Ausstiegshöhe	24 cm

**KOFFERRAUM VORNE/HINTEN**

Ladeöffnung vorne B×H	77×59 cm
Ladetiefe hinten	33–44 cm
Innenbreite hinten/Innenhöhe hinten	94–105/29 cm
Ladeöffnung hinten B×H/Ladekante hinten	60×34/83 cm
Heckklappe geöffnet	135 cm

Fotos: Vesa Eskola, Text: Tiziano Gallace





# Neptuns Perle

**DREIZACK** Maserati führt ein überraschend reichhaltiges Modellportfolio. Der Grecale ist daraus das wichtigste Modell der Modeneser – im Trofeo mit einem Motor, der perfekt zu ihm passt.

## AR-Testteam

**E**in Blick in die Preisliste verrät, dass Maserati aus der Nische herausgetreten ist. Mit den zwei Limousinen Ghibli und Quattroporte, den zwei SUV Grecale und Levante, dem Coupé Granturismo und dem fabelösen Mittelmotorsportwagen MC20 steht eine ganze Palette mit dem Dreizack bereit. Allein der Grecale war bis Mitte des Jahres mit 215 verkauften Exemplaren für zwei Drittel aller Maserati-Verkäufe in der Schweiz verantwortlich. Damit liegt er sogar noch vor seinem technisch nächsten Verwandten, dem Alfa Romeo Stelvio (180 Exemplare im ersten Halbjahr). Wie der Stelvio baut der Grecale auf der auch bei der Giulia verwendeten Giorgio-Plattform auf. Diese vor rund zehn Jahren auf einem weissen Blatt Papier entstandene Basis ist keine Kompromisslösung, sondern das Beste, was Stellantis in Sachen Fahrdynamik und Raffinesse in dieser Fahrzeugklasse aktuell zu bieten hat. Allerdings sind auch für dieses Beispiel klassischen Automobilengineerings die Tage gezählt. Für Fahrzeuge dieser Art sieht die Konzernstrategie künftig den Einsatz einer elektro- und hybridtauglichen Einheitsplattform vor, der STLA Large für Performance-Fahrzeuge und Muscle-Cars.

Doch zurück in die Gegenwart. Der Grecale ist ein gefälliges SUV, allerdings fordert er etwas das Auge des Kenners, bevor er sich als Maserati zu erkennen gibt. Dafür wirkt der im Werk Cassino (I) gebaute Wagen solide und – durchaus erwünscht – wenig exotisch. Mit seinen akzentuierten Schwelgerverkleidungen und der diffusorartig hochgezogenen Heckschürze macht das Auto aber seine Ambitionen sofort klar. Das S in SUV bezieht sich ganz klar auch auf die dynamischen Fähigkeiten. Mit Papierwerten von 3.8 Sekunden für den Sprint bis 100 km/h und 285 km/h Höchstgeschwindigkeit spielt der Grecale Trofeo mitten in der Sportwagen-

liga mit. Wer inmitten dieses dynamischen Feuerwerks noch auf das Preisblatt zu schielen vermag, wird erkennen, dass dies zudem durchaus konkurrenzfähig angebotene Leistungswerte sind. Damit weckt der Grecale Trofeo bereits vor dem Einsteigen grosse Erwartungen.

## Sicher gespielt

Hat man erst einmal Platz genommen, erstaunt das recht sachliche Interieur. Hier ist das Streben nach Ordnung so weit fortgeschritten, dass wir das hübsche, digitale, aber auf analog getrimmte Ührchen auf der Oberkante der Armaturenabdeckung als grösstes Highlight bezeichnen würden. Dafür glänzt der Grecale mit einer zielsicheren Bedienung, wenig Effekthascherei und logischer Benutzerführung. Einzig die zwar grossen, aber wenig inspiriert wirkenden Drucktasten für das Getriebe lassen sich kritisieren. Und auch die Tasten für den Türöffner anstelle von Griffen sind keine wirkliche Bereicherung. Das alles fegt allerdings ein Druck auf den im Lenkrad sitzenden Startknopf weg. Erweckt Maseratis hauseigener Dreiliter-V6 zum Leben, der in Anlehnung an den Dreizack im Firmenlogo Nettuno heisst, steigt der Puls, und man wird emotional aus dem routiniert, aber auch recht standardisiert gestalteten Interieur an den richtigen Ort

entführt, nach Italien. Der Biturbo-V6 tönt lustvoll, die Leistungsentfaltung wirkt progressiv ohne spürbare Dellen in der Leistungskurve, was die Tatsache, dass das volle Drehmoment von 630 Nm erst bei 3000 Umdrehungen zur Verfügung steht, mehr als verschmerzbar macht. Die Anbindung an das stets wieder zu lobende ZF-Achtgang-Getriebe ist zudem bestens gelungen. Es gibt kaum einen Moment, in dem man sich anstelle des Wandlerautomaten ein Doppelkupplungsgetriebe wünschte. Der Antrieb des Trofeo ist damit eine ganze Klasse besser als der seiner Vierzylinder-Geschwister und diesen in jedem Fall vorzuziehen.

Für ein hochoktaniges Fahrerlebnis, bei dem der Grecale seinem Kumpel Alfa Romeo Stelvio in nichts nachsteht, sorgt auch das Fahrwerk. Gewiss, dieser Maserati bleibt ein SUV, aber er gehört nicht zu den Lustverächtern, wenn es darum geht, eine kurvenreiche Strasse in flottem Tempo entlangzufahren. Straff, aber nicht erschütternd gefedert, bleiben die Aufbauabewegungen in moderatem Rahmen, die Präzision der Lenkung sorgt dafür, dass man den Wagen wunderbar und zielsicher auf der Strasse platzieren kann. In Kombination mit der gelungenen Gasannahme kommen die Inputs bei den fraglichen Rezipienten, den Vorderrädern oder der Drosselklappe, stets im richtigen Moment



**Sportliche Zurückhaltung:** Der Maserati Grecale Trofeo verrät seine Herkunft nicht unmittelbar. Die Verwandtschaft mit dem Stelvio ist sichtbar, im Detail aber gibt es zahlreiche Unterschiede. Ein Schriftzug kennzeichnet den Grecale Trofeo.





Eher unspektakulär ist der Innenraum. Wer gerne in italienischem Design schwelgt, wird enttäuscht, allen anderen gefallen die gute Bedienbarkeit und logische Menüführung. Das Manettino trifft das Fahrwerk und öffnet die Auspuffklappe.

an. Der Grecale Trofeo vermittelt den Eindruck, dass er diesen Input des Fahrers geradezu einfordert, um ihn sehr willig umzusetzen. Dazu tragen übrigens auch die gut konturierten, aber nicht zu extrem als Sportsitze ausgelegten Sitzgelegenheiten als weiteres Mensch-Maschine-Interface bei. Das Resultat ist eine ausgesprochene Fahrfreude, was einen in Anbetracht des Fahrzeuggrundkonzepts – nochmals: ein SUV – zuweilen staunen lässt. Dass der Grecale bei Bedarf, etwa im Corsa-Modus, auch noch die richtigen Töne von sich geben kann, vom Knurren bis zum heiseren Bellen, sorgt für ein sehr farbenfrohes Gesamtbild.

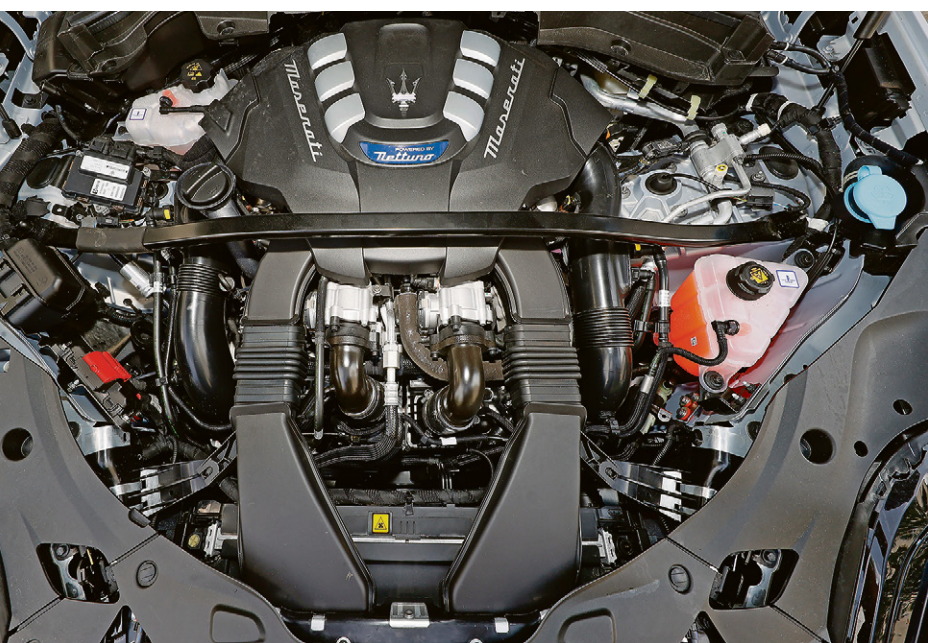
Aber der Maserati kann auch anders. Ist das Manettino auf Komfort gestellt, benimmt sich der Trofeo sehr gesittet, bringt Passagiere, die auch hinten passabel sitzen, sowie einiges an Gepäck sicher ans Ziel. Im Kofferraum überzeugte der Testwagen mit praktischen Zurrleisten für das Gepäck. Das ergibt hier besonderen Sinn angesichts der möglichen Kräfte, die daran zerren können.

**Den Blick öffnen**

Dass Maserati neue Kunden gewinnt, ist also kein Zufall. Der Grecale Trofeo ist in dieser Disziplin bestens gewappnet. Er hat sich im Test nicht als Diva, sondern als durchaus alltagstauglicher, ja man

darf auch sagen, gutmütiger Familienwagen entpuppt. Er fährt sich genauso unbekümmert zum Einkauf. Dabei ist er kein aufdringlicher Eyecatcher, sondern angenehm unauffällig. Wirklich grosse Fortschritte zeigt Maserati bei der Fertigung, hier gab es kaum Anlass zur Kritik, alles andere hätte angesichts der Konkurrenz durch die vorwiegend deutschen Premiumanbieter auch wenig echte Chancen. Im Gegensatz zu diesen verzichtet Maserati auf eine allzu lange Liste aufpreispflichtiger Extras, für die geforderten rund 140 000 Franken bleiben nur wenige Wünsche offen.

Man mag dem Grecale vorhalten, dass er auf einem nicht mehr ganz taufrischen Konzept aufbaue. Allerdings steckt in seiner Basis tatsächlich etwas vom Besten, was in der Industrie im Moment zur Verfügung steht. Der Kritik, dass Giorgio eine ausgesprochen kostenintensive Plattform sei, lässt sich gerade der Erfolg des Grecale entgegenhalten. In dieser Klasse sollten Margen erzielbar sein, die den Aufwand rechtfertigen. Das wirkliche Sahnestück aber – ein weiteres Mal werden wir voller Wehmut daran erinnert, was uns alles in einer nicht mehr allzu fernen Zukunft abhanden kommen wird – ist der Motor. Der Nettuno allein mag ein Grund sein, sich auf den Grecale Trofeo einzulassen. ●



Im Zeichen Neptuns: Der V6-Biturbo sorgt im Grecale für mächtigen Vortrieb und glänzt mit gelungener Leistungsentfaltung und tollem Sound.

**TESTERGEBNIS**

**Gesamtnote 85.5/100**

**ANTRIEB** ★★★★★  
Leistungs- und drehmomentstark ist der Dreiliter genau der richtige Antrieb für den Grecale, in Kombination mit dem ZF-Automaten gar perfekt.

**FAHRWERK** ★★★★★  
Doppelquerlenker vorne, Multilenker hinten und eine ausgewogene Gewichtsverteilung dazwischen sorgen für beste Strassenlage.

**INNENRAUM** ★★★★★  
Luxuriöse Sachlichkeit? Das mag für einen Italiener erstaunen, dient aber der Bedienung, wirkt hochwertig und durchdacht – das ist unerwartet.

**SICHERHEIT** ★★★★★  
Bereits in punkto aktiver Sicherheit stellt der Grecale Trofeo viele Reserven bereit. Fahrwerk und Bremsen sind ihren Aufgaben mehr als gewachsen. Darüber hinaus gibt es das volle Programm üblicher Helferlein.

**BUDGET** ★★★★★  
Stark ist er nicht nur auf dem Datenblatt, sondern auch nach einem Blick in die Preisliste. Für das geforderte Geld gibt es neben einem grossen Namen auch Technik der ganz feinen Sorte und eine gute Verarbeitung.

**FAZIT**  
Ein Klein wenig erschüttert hat er uns schon, der Trofeo. Mit der Vierzylinder-Variante des Grecale sind wir noch nicht ganz warm geworden, mit dem fantastischen V6-Motor aber stimmt das Gesamtpaket. Als SUV ist er ein wahrer Sportwagen, als emotionsgeladenes Automobil ist er ein wahrer Italiener und als ernst zu nehmender Konkurrent in seiner Klasse wahrhaft international und damit eine absolut valable Alternative.

★★★★★ exzellent, ★★★★★ gut, ★★★★★ genügend, ★★★★★ ungenügend, ★★★★★ schlecht

**TECHNISCHE DATEN** Test AR | 57 | 2023

**Maserati Grecale Trofeo**

**PREIS**  
Maserati Grecale GT (2.0, Benzin, 300 PS, AT8, AWD) ab Fr. 92 200.–, Maserati Grecale Trofeo (3.0, Benzin, 530 PS, AT8, AWD) ab Fr. 132 650.–, Testwagen mit Optionen Fr. 144 384.–; Auszug: Fahrassistenz-Paket 2 Fr. 3100.–, Reise-Paket Fr. 650.–, Surround-Kamera Fr. 1250.–.

**VERBRENNUNGSMOTOR**  
Bezeichnung 670053491  
Zylinder/Hubraum V6/2992 cm³  
Verdichtung 11.0:1  
Leistung 390 kW (530 PS) bei 6500 U/min  
Drehmoment 620 Nm bei 3000–5500 U/min  
Treibstoff Benzin

**MOTORKONSTRUKTION**  
Vorne längs, Bohrung×Hub 88.0×82.0 mm, DOHC (Kette), 4 Ventile/Zyl., VVT, Zylinderkopf und Motorblock Alu, Direkteinspritzung, Twincroll-Turbo, Ladeluftkühler, Start-Stopp, Partikelfilter.

**KRAFTÜBERTRAGUNG**  
AWD; Wandlerautomat 8 Gänge: I. 5.000, II. 3.200, III. 2.143, IV. 1.720, V. 1.314, VI. 1.000, VII. 0.822, VIII. 0.644, R 3.466.

**FAHRGESTELL UND FAHRWERK**  
Selbsttragende Karosserie m. Hilfsrahmen; v./h. Mehrlenkerach-

se; v./h. Luftfederung, Kurvenstabilisator; 4 Scheibenbremsen (v./h. belüftet), Ø×Dicke v./h. 360×32/350×28 mm; Zahnstangenlenkung m. elektr. Servo; Reifen v./h. 255/40 R21/295/35 R21.

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

**ABMESSUNGEN UND GEWICHTE**  
L×B×H 4859×1979×1659 mm  
Radstand 2901 mm  
Spur v./h. 1621/1694 mm  
Kofferraum 570–1625 l  
Leergewicht (DIN) 1952 kg  
Gesamtgewicht 2670 kg  
Anhängelast gebremst 2500 kg  
Anhängelast ungebremst 750 kg  
Dachlast 50 kg  
Deichsellast 100 kg

**FAHRLEISTUNGEN UND VERBRAUCH (WLTP)**  
Höchstgeschwindigkeit 285 km/h  
0–100 km/h 3.8 s  
Verbrauch 11.2 l/100 km  
CO<sub>2</sub>-Emissionen 254 g/km  
Energieeffizienzklasse F  
Tankinhalt 64 l

**GARANTIE**  
Werk 3 J/km unlimitiert

**TESTWAGENLIEFERANT**  
Maserati (Schweiz) AG  
www.maserati.ch

**TESTDATEN AUTOMOBIL REVUE** 28.2 °C

**BESCHLEUNIGUNG 0–100 km/h** (Werksangabe 3.8 s)  
0 s Maserati Grecale Trofeo (Sommerreifen) **4.6 s** 20 s  
0 s Mittelwert im Segment **5.1 s** 20 s

0–40 km/h	1.6 s	0–140 km/h	7.7 s
0–60 km/h	2.4 s	0–160 km/h	9.9 s
0–80 km/h	3.4 s	0–180 km/h	12.4 s
0–100 km/h	4.4 s	50–80 km/h (S)	1.8 s
0–120 km/h	6.0 s	80–120 km/h (S)	2.6 s

**BREMSWEG 100–0 km/h**  
0 m Maserati Grecale Trofeo (Sommerreifen) **36.1 m** 60 m  
0 m Mittelwert im Segment (Sommerreifen) **35.7 m** 60 m  
0 m Mittelwert im Segment (Winterreifen) **41.5 m** 60 m

120–0 km/h	51.5 m	50–0 km/h	9.0 m
100–0 km/h	36.1 m	40–0 km/h	5.7 m
80–0 km/h	23.4 m	30–0 km/h	3.2 m
60–0 km/h	13.3 m	20–0 km/h	1.4 m

**VERBRAUCH AR-Normrunde** (Werksangabe 11.2 l/100 km)  
0 l/100 km Maserati Grecale Trofeo **10.8 l/100 km** 20 l/100 km  
0 l/100 km Mittelwert im Segment **8.7 l/100 km** 20 l/100 km

Gesamtverbrauch (während Testdauer) 12.6 l/100 km  
Autobahn (flüssig) 10.9 l/100 km  
Ausserorts (unregelmässig) 17.1 l/100 km  
Reichweite (nach Normrunde) 590 km

**GEWICHTE**  
Gemäss Messung 2180 kg  
Gewichtsverteilung v./h. 51/49 %  
Leistungsgewicht 5.6 kg/kW (4.1 kg/PS)

**LENKUNG**  
Lenkradumdrehungen 2¼  
Ø zw. Mauern l./r. 12.8/12.8 m

**GERÄUSCH INNENRAUM**  
Im Stand 47.4 dB (A)  
50 km/h 57.2 dB (A)  
80 km/h 67.8 dB (A)  
120 km/h 70.1 dB (A)

**MESSBEDINGUNGEN**  
Tacho Anfang / bei Messung / Testdistanz **6877 / 7001 / 557 km**  
Gewicht Testwagen + 150 kg, voller Tank; Temperatur auf 20 °C und Luftdruck auf 1000 mbar (Meereshöhe) ungerechnet; Bremsweg bei **28.2 °C** ohne Reaktionszeit und Schwellwert auf **trockenem** Asphalt.  
**Sommerreifen** Bridgestone Potenza Sport, v./h. 255/40 R21 (102Y)/295/35 R21 (107Y).

**MESSWERTE INNENRAUM**

**VORDERSITZE/RÜCKSITZE**  
Kopffreiheit 86–106/92 cm  
Sitzlänge 48/46 cm  
Sitzhöhe 24–36/34 cm  
Fussraum/Kniefreiheit 38–66/13–47 cm  
Innenbreite 149/151 cm  
Ausstiegshöhe 62–74 cm

**KOFFERRAUM**  
Ladetiefe/Rücksitze abgeklappt 70–101/169–209 cm  
Innenbreite/Innenhöhe 103/71 cm  
Ladeöffnung B×H/Ladekante 103×95/67 cm  
Heckklappe geöffnet 213 cm

Fotos: Vesa Eskola, Text: Martin Striess



# Wohl nicht alles bleibt bei

**BERG-SM** Mit dem Bergrennen in Anzère ist die nationale Meisterschaft in der Saisonhälfte angelangt. Es hat sich in den vergangenen Wochen viel getan.

Werner J. Haller

**M**an darf davon ausgehen, dass die Schweizer Bergmeisterschaft 2023 zum Titelkampf zwischen Eric Berguerand und Marcel Steiner wird. Oder: Diese Saison ist eine Neuauflage des ewigen Duells zwischen den Bergkönigen Berguerand (Schweizer Meister 2013, 2014, 2015, 2019 und 2022) und Steiner (2010, 2011, 2012, 2017 und 2018). Zumal Robin Faustini beim Bergrennen in Anzère VS, beim vierten von acht Läufen, erstmals nicht Dritter wurde, sondern hinter Joël Volluz Platz vier belegte und in der Gesamtwertung schon über 20 Punkte Rückstand auf den derzeitigen SM-Zweiten Steiner aufweist (s. Resultate rechts). Berguerand führt die Wertung der Berg-SM in der Kategorie Rennwagen zehn Punkte vor Steiner an, bei seinem Heimrennen holte sich der Walliser im Lola FA99 den bereits dritten Saisonsieg. Aber Steiner, der Sieger beim Saisonauftakt in Hemberg SG, fehlten keine 0.4 Sekunden zum Tagessieg. «Ich weiss genau, weshalb ich nicht gewonnen habe», sagt Steiner. «Ich habe im ersten Lauf einen Fehler gemacht, der mich nahezu eine Sekunde gekostet hat. Ich hätte sonst eine tiefe 24er-Zeit geschafft. Vielleicht sogar einen neuen Streckenrekord. Aber hätte, wenn und aber zählen nun einmal nicht.» Steiner sagte schon früher in der Saison, dass er bei den verbleibenden Rennen zur Berg-SM keinen Nachteil mehr sehe wegen seines breiten Lobart/Helftec-Sportwagens im Vergleich zu Berguerands schlankerem Formel-Rennwagen.

## Öfter Öl wechseln

Marcel Steiner tankte jüngst zusätzlich Selbstvertrauen, gewann er doch in Osnabrück (D) das stets gut besetzte Bergrennen. Apropos tanken: Der Berner fuhr auch dort mit synthetischem Treibstoff. Mit Synfuel schrieb er schon Mitte Juni als Sieger in Hemberg Schweizer Rennsportgeschichte (AR 24/2023). Er werde dieses Jahr kaum auf



In Anzère Spitze: Eric Berguerand (gr. Bild) feierte seinen dritten Saisonsieg vor Marcel Steiner (u. M.), Roger Schnellmann (u. l.) war schnellster Tourenwagenpilot, und Mathias Schläppi fuhr mit seinem synfuel-betriebenen Hyundai i30 zum TCR-Sieg.

Benzin umsteigen, sagt Steiner, nachdem nun eine Analyse des Schmierstoffunternehmens Midland vorliegt: «Es war zu erwarten, dass sich das Öl beim Gebrauch von Synfuel im Unterschied zu Benzin schneller verdünnt. Unter dem Strich heisst das: Ich muss bloss fleissiger Öl wechseln.»

Neben Steiner sind im Verlauf des Jahres andere Piloten auf Synfuel umgestiegen, allen voran der Schweizer Pionier Simon Wüthrich mit seinem VW Golf 2 Turbine, der in Anzère die Klasse E1

bis 3500 Kubikzentimeter gewann. Im Wallis machte auch Mathias Schläppi in einem Hyundai i30 TCR den Schritt in die Motorsportzukunft – und holte mit Synfuel den Klassensieg in Rekordzeit und einer grünen Startnummer! Eine solche hatte Steiner im Hemberg am Auto, ersetzte sie aber für das Rennen durch die herkömmlichen, schwarzen und reglementsconformen Zahlen. Schläppi dagegen wagte es: «Ich hatte zuvor bei der Nationalen Sportkommission den Antrag gestellt, dass Synfuel-Piloten künftig mit grünen Startnummern fahren dürfen. Wir müssen ein Zeichen setzen! Die Kommission nimmt sich des Geschäfts nächstens an.» Schläppi verriet der AR, dass schon bald noch mehr Piloten grün fahren würden.

## Zwei neue Titelanwärter

Bei den Tourenwagen meldete sich Roger Schnellmann mit seinem gewaltigen Mitsubishi zurück. In der Gesamtwertung der geschlossenen Rennwagen ist ihm Bruno Sawatzki aber um bereits 27 Punkte entleert, zumal der bisher vierfache Kategoriensieger und Porsche-Pilot in Anzère auch noch Zusatzzähler für einen neuen Streckenrekord garnierte. Auf über 20 Punkte entleert ist in der Gesamtwertung des Bergpokals für Tourenwagen bis 2000 Kubikzentimeter auch Stephan Burri. Der Scirocco-Pilot feierte in Anzère seinen vierten Saisonsieg, der zuvor punktgleiche Martin Bürki fehlte im Wallis, nachdem dem Berner für die laufende Saison die Fahrerlizenz entzogen wurde (s. Box).

Wenn auch die Rennwagenkategorie in der Schweizer Bergmeisterschaft noch von Berguerand und Steiner dominiert wird, so ist die Wahrscheinlichkeit zumindest gross, dass der nationale Rennsport zum Saisonende mit Sawatzki und Burri Premierenmeister bei den Tourenwagen und im Bergpokal feiern wird. ●

## Bestrafte Schweizer Meister

Der neunfache Schweizer Slalommeister Martin Bürki und sein VW Polo werden dieses Jahr wohl bei keinem Lauf zu einer Schweizer Meisterschaft mehr antreten. Der Berner wurde in erster Instanz verurteilt, bis Saisonende verliert er demnach die Fahrerlizenz und alle Meisterschaftspunkte. Grund dafür ist ein Vorfall, der sich beim Slalomfinale Ende Juni in Chamblon VD ereignete. Bürki habe gegen den Piloten Yann Pillonel eine tätliche Handlung begangen, heisst es vom Verband Auto Sport Schweiz (ASS). Pillonel wird verwarnt, unter anderem, weil eines seiner Teammitglieder Bürki eine Flasche ins Gesicht geschlagen hat, die Disziplinarkommission der ASS beurteilt dieses Vergehen als schwer, jedoch auch als Reaktion auf den Angriff von Bürki. Martin Bürki entschuldigte sich für sein Verhalten und gab zu, einen Fehler gemacht zu haben. Er hat aber gegen das Urteil fristgerecht beim Nationalen Berufungsgericht der ASS Berufung eingelegt. Das Urteil steht noch aus.

Im Titelkampf der Tourenwagen ist ein Gegner von Bruno Sawatzki in die Schranken gewiesen worden. Der ehemalige, zweifache Schweizer Bergmeister Frédéric Neff ging beim Bergrennen La Roche-La Berra FR Mitte Juni leer aus. Schon früher in der Saison gab es Diskussionen, ob sein Porsche 996 den Regeln der Kategorie Interswiss über 2500 Kubikzentimeter entspreche, heisst es vonseiten der ASS. Neff liess eine Frist zur Einreichung einer Homologationsbestätigung verstreichen, worauf der nationale Verband den Jurassier aus der Wertung des Bergrennens La Roche-La Berra nahm. Neff darf in der Berg-SM bis auf Weiteres nur noch in der Kategorie E1 fahren. **WHJ**



Ausschluss und Punkteabzug: Martin Bürki (o.) fährt 2023 wohl keine SM-Rennen mehr, und Frédéric Neff verlor Punkte im Kampf um den Tourenwagentitel in der Berg-SM.



# m Alten

## RESULTATE

**Schweizer Bergmeisterschaft. Ayent-Anzère VS. 4. Lauf, Strecke 3.5 km (Nachtrag 23. Juli 2023). Gesamtklassement:** 1. Eric Berguerand, Lola FA99, 2:49.676 Minuten (Total 2 beste von 3 Laufzeiten). 2. Marcel Steiner, Lobart/Helftec-Honda Turbo, 2:50.069. 3. Joël Volluz, Osella FA30, 2:52.025. 4. Robin Faustini, Osella FA 39 Judd-Moreno, 2:52.514. 5. Thomas Amweg, Reynard 95D, 3:03.289. 6. Joel Burgermeister, Tatuus F4 Evo, 3:04.786. 7. Philip Egli, Dallara F393 EPR-6, 3:07.404. 8. Marcel Maurer, Formel Renault DWT, 3:08.734. 9. Roger Schnellmann, Mitsubishi Lancer Evo 8, 3:10.457. 10. Joël Grand, Wolf GB08 F1 Mistral, 3:12.843. 11. Roland Bossy, Dallara F311, 3:14.630. 12. Ruben Paiva, Tatuus Formel Renault 2.0, 3:14.738. 13. Lionel Ryter, Tatuus Formel Renault 2.0, 3:14.882. 14. Victor Darbellay, Tatuus Formel Renault 2.0, 3:16.927. 15. Frédéric Fleury, Dallara F3 F302-04, 3:18.869. 16. Denis Wolf, Formel Renault Caparo, 3:20.831. 17. Bruno Sawatzki, Porsche 991.1 Cup, 3:21.273. 18. Simon Wüthrich, VW Golf 2 Turbo, 3:22.159. 19. Markus Bosshard, Dallara F3, 3:23.580. 20. Frédéric Neff, Porsche 996 GT2 R, 3:24.096. 21. Martin Oliver Bürki, BMW M-Power E33, 3:25.395. 22. Stephan Burri, VW Scirocco, 3:25.562. 23. Fabrice Winiger, Porsche GT3 Cup, 3:25.636. 24. Mathias Schläppi, Hyundai i30 TCR, 3:27.055. 25. Hermann Bollhalder, Opel Speedster Egmo, 3:27.385. 26. Armin Banz, Opel Kadett C 16V, 3:28.908. 27. Jürg Ochsner, Opel Kadett C, 3:29.113. 28. Henri Schmidt, Formel Renault 2.0, 3:29.594. 29. Marco Geering, Opel Kadett C GT/E, 3:29.852. 30. Stéphane Maréchal, Formel Renault 2000, 3:29.852. – 173 Fahrer gestartet, 167 klassiert.

**Kategorien. Historic bis 1600 cm³ (1 Fahrer gestartet):** 1. Steve Gaspardi, Opel Corsa A GSi Gr. A, 4:06.800 Minuten. – Historic bis 2000 cm³ (2): 1. Guillaume Mathez, Peugeot 309 GTI 16V, 4:11.657. – Gran Turismo (1): 1. Gerard Nicolas, McLaren MP4, 3:45.159. – Superserie (1): 1. Ivan Kilchenmann, Ford Fiesta ST, 4:19.695. – Superserie Competition bis 2800 cm³ (2): 1. Daniel Kammer, Toyota GR Yaris, 3:47.868. – Superserie Competition über 2800 cm³ (2): 1. Alexandre Comby, Porsche Cayman GT4, 4:43.859. – N/ISN/R1 bis 2000 cm³ (1): 1. Alphonse Kilchenmann, Suzuki Swift 1.6 VTT Sport, 4:37.936. – N/ISN/R1 bis 3500 cm³ (3): 1. Anton Büeler, Mitsubishi Evo RSC, 3:38.556. – A/ISA/R2/R3 bis 1600 cm³ (5): 1. Yves Bracelli, Peugeot 106 GTI, 3:49.830. 2. Jérémy Michellod, Citroën C2 R2, 3:56.775. 3. Damien Lovey, Peugeot 208 R2, 4:01.986. – A/ISA/R2/R3 bis 2000 cm³ (1): 1. Xavier Craviolini, Honda Civic Type R R3, 4:00.151. – RC2 (1):



**Halbzeit-Leader der Berg-SM neben Eric Berguerand: Bruno Sawatzki (l.) führt die Wertung der Tourenwagen an, Stephan Burri (M.) ist Erster im Bergpokal, und Michael Schläpfer (r.) ist der aktuelle Spitzenreiter im Renault-Classic-Cup.**

1. Joël Rappaz, Skoda Fabia Evo, 3:34.769. – Interswiss (IS) bis 1400 cm³ (4): 1. Stephan Moser, Toyota Yaris, 3:44.268. – IS bis 1600 cm³ (9): 1. Christoph Mattmüller, VW Mattmüller Scirocco, 3:33.641. 2. Jannis Jeremias, VW Polo, 3:36.397. 3. Christophe Oulevay, VW Scirocco, 3:41.718. – IS bis 2000 cm³ (22): 1. Stephan Burri, VW Scirocco, 3:25.562. 2. Jürg Ochsner, Opel Kadett C, 3:29.113. 3. Marco Geering, Opel Kadett C GT/E, 3:29.819. – IS bis 2500 cm³ (7): 1. Armin Banz, Opel Kadett C 16V, 3:28.908. 2. Daniel Aeschlimann, Opel Kadett C, 3:39.038. 3. Ferdi Waldvogel, BMW M3 E30, 3:39.638. – IS bis 3500 cm³ (6): 1. Martin Oliver Bürki, BMW M-Power E33, 3:25.395. 2. Dominic von Rotz, Audi A4 B5 Quattro, 3:33.109. 3. Vanessa Zenklusen, Subaru Impreza Type R, 3:40.213. – IS über 3500 cm³ (3): 1. Bruno Sawatzki, Porsche 991.1 Cup, 3:21.273. – TCR (3): 1. Mathias Schläppi, Hyundai i30 TCR, 3:27.055. – E1 bis 1400 cm³ (2): 1. Beat Rohr, Audi 50 MLP, 3:42.327. – E1 bis 1600 cm³ (6): 1. Joël Werthmüller, Peugeot 106, 3:43.319. 2. Roger Savoy, Suzuki Swift GTI, 3:44.444. 3. Mitch Kuster, Alfa Romeo Sprint Martini Racing, 3:47.672. – E1 bis 2000 cm³ (17): 1. Fabien Houllmann, Peugeot 205, 3:33.312. 2. Jonas Magnin, Honda Civic FD2 RRR, 3:34.974. 3. Kurt Tschirky,

Opel Kadett C, 3:35.186. – E1 bis 2500 cm³ (7): 1. Benoît Farine, Honda CRX, 3:31.269. 2. Pius Erni, Opel Kadett C, 3:49.992. 3. Paul Gasser, BMW E30 HRT, 3:58.067. – E1 bis 3000 cm³ (14): 1. Hermann Bollhalder, Opel Speedster Egmo, 3:27.385. 2. René Köchli, Honda Civic RK4, 3:33.861. 3. Jérôme Nicolet, Peugeot 308 Racing Cup, 3:34.799. – E1 bis 3500 cm³ (13): 1. Simon Wüthrich, VW Golf 2 Turbo, 3:22.159. 2. Bruno Ianniello, Lancia Delta S4, 3:32.585. 3. Mario Bertocchi, BMW E36, 3:33.212. – E1 über 3500 cm³ (7): 1. Roger Schnellmann, Mitsubishi Lancer Evo 8, 3:10.457. 2. Frédéric Neff, Porsche 996 GT2 R, 3:24.096. 3. Fabrice Winiger, Porsche GT3 Cup, 3:25.636. – E2 Silhouette (1): 1. Vincent Caro, Tracking RC01B Suzuki, 3:35.419. – E2 Sportcars bis 3000 cm³ (1): 1. Marcel Steiner, Lobart/Helftec Honda Turbo, 2:50.069. – E2 Singleseater (SS) bis 1600 cm³ (3): 1. Anthony Gurbaba, Formel Arcobaleno, 3:35.970. – E2 SS bis 2000 cm³ (16): 1. Joel Burgermeister, Tatuus F4 Evo, 3:04.786. 2. Philip Egli, Dallara F393 EPR-6, 3:07.404. 3. Marcel Maurer, Formel Renault DWT, 3:08.734. – E2 SS bis 3000 cm³ (5): 1. Eric Berguerand, Lola FA99, 2:49.676. 2. Joël Volluz, Osella FA30, 2:52.025. 3. Robin Faustini, Osella FA 39 Judd-Moreno, 2:52.514.

**Markenpokale. Renault-Classic-Cup (alle Renault Clio Cup 3, 6):** 1. Michael Schläpfer, 3:47.385. 2. Philipp Krebs, 3:47.845. 3. René Schnidrig, 3:50.452. **Stände (nach 4 von 8 Läufen). Rennwagen:** 1. Eric Berguerand, 97 Punkte. 2. Marcel Steiner 87. 3. Robin Faustini 65. 4. Philipp Egli 42. 5. Thomas Amweg 38. 6. Joel Burgermeister 32. 7. Joël Volluz 31. 8. Lionel Ryter 26. 9. Marcel Maurer 25. 10. Victor Darbellay 18. – Tourenwagen: 1. Bruno Sawatzki 102. 2. Roger Schnellmann 75. 3. Stephan Burri 71. 4. Martin Oliver Bürki 69. 5. Simon Wüthrich 65. 6. Anton Büeler 53. 7. Yves Bracelli und Sébastien Coquoz, je 50. 9. Joe Halter 42. 5. 10. Frédéric Neff. – Bergpokal (Tourenwagen bis 2000 cm³): 1. Stephan Burri 80. 2. Sébastien Coquoz 56. 3. Roger Savoy 55. 4. Yves Bracelli und Michael Schläpfer, je 50. 6. Stefan Schöpfer 47. 5. 7. Fabien Houllmann 43. 8. Christophe Oulevay 42. 9. Stephan Moser, Beat Rohr und Thomas Zürcher, je 40. – Renault-Classic-Cup (nach 8 von 14 Läufen): 1. Michael Schläpfer 168. 5. 2. Thomas Zürcher 141. 3. Maverick Gerber 86. 4. René Schnidrig 65. 5. Dario Zutter 62. **Nächster Lauf:** Bergrennen St-Ursanne-Les Rangiers JU, 19./20. August 2023.

Anzeige



HOLEN SIE SICH IHRE  
**LIZENZ**  
ZUM LESEN.

**JA, ich möchte Abonnent werden!**

Frau  Herr  Firma

Vorname

Nachname

Strasse/Nr

PLZ/Ort

E-Mail

Telefon

Datum

Unterschrift

Bitte Auswahl ankreuzen	Standard-Abo	Digital-Abo
Schnupper-Abo 10 Ausgaben	<input type="radio"/> CHF 19.–	<input type="radio"/> CHF 19.–
½ Jahr 24 Ausgaben	<input type="radio"/> CHF 130.–	<input type="radio"/> CHF 98.–
1 Jahr 48 Ausgaben	<input type="radio"/> CHF 239.–	<input type="radio"/> CHF 172.–



Scannen Sie den QR-Code ein und registrieren Sie sich online oder füllen Sie das Bestellformular in Blockschrift aus und senden Sie es per Post an:

**AUTOMOBIL REVUE AG**  
Arnold Baumgartner Strasse 9  
CH-2540 Grenchen

oder per E-Mail an abo@automobilrevue.ch





# Zahlen und Fakten zum Schweizer Motorsport

## F1 ACADEMY

**Monza (I).** 5. Lauf (Nachtrag 8./9. Juli). Rennen 1 (alle Tatuus-Autotecnica): 1. M. Garcia (E), 7 Runden, 33:21.898 Minuten. 2. **Léna Bühler** (CH), 0.009 Sekunden zurück. – 15 Fahrer gestartet, 12 klassiert. – Rennen 2: 1. **Bühler**, 10 Runden, 19:18.767 Minuten. 2. B. Bustamante (E), 0.145 Sekunden zurück. 3. A. Pulling (GB), 0.340. – 14 Fahrerinnen gestartet, 13 klassiert. **Le Castellet (F).** 6. Lauf (Nachtrag 29./30. Juli). Rennen 1: N. Marti (E), 18 Runden, 26:15.684 Minuten. Fahrer: 4. **Bühler**, 6.240 Sekunden zurück. – 15 Fahrerinnen gestartet und klassiert. – Rennen 2: 1. Garcia, 11 Runden, 17:06.215 Minuten. 2. **Bühler**, 4.052 Sekunden zurück. – 15 Fahrer gestartet, 14 klassiert. – Rennen 3: 1. Garcia, 18 Runden, 26:17.536 Minuten. 2. **Bühler**, 3.930 Sekunden zurück. – 15 Fahrerinnen gestartet, 14 klassiert. Stand: 1. Garcia, 235 Punkte. 2. **Bühler** 187.

## FIA FORMEL 2

**Silverstone (GB).** 9. Lauf (Nachtrag 8./9. Juli). Rennen 1 (alle Dallara-Mecachrome): 1. F. Vesti (DK), 19 Runden, 40:16.405 Minuten. 2. T. Pourchaire (F), 13.432 Sekunden zurück. 3. J. Doohan (AUS), 19.422. Fahrer: 20. **Ralph Boschung** (CH), 1:14.160 Minuten zurück. – 22 Fahrer gestartet, 21 klassiert. Rennen 2: 1. V. Martins (F), 29 Runden, 58:54.389 Minuten. 2. Z. Maloney (Barbados), 2.051 Sekunden zurück. 3. Pourchaire 4.749. – Ausfälle: U. a. **Boschung** (15. Runde). – 22 Fahrer gestartet, 17 klassiert. **Budapest.** 10. Lauf (Nachtrag 22./23. Juli). Rennen 1: 1. D. Hauger (DK), 28 Runden, 44:43.144 Minuten. 2. A. Iwasa (J), 4.230 Sekunden zurück. 3. O. Bearman (GB), 14.196. – Ausfälle: U. a. **Boschung** (11. Runde). – 22 Fahrer gestartet, 20 klassiert. Rennen 2: 1. Doohan, 37 Runden, 57:52.434 Minuten. 2. Vesti, 9.110 Sekunden zurück. 3. Martins 9.850. Fahrer: 19. **Boschung** 1:14.010 Minuten zurück. – 22 Fahrer gestartet, 21 klassiert. Stand: 1. Pourchaire, 168 Punkte. 2. Vesti 156. 3. Iwasa 134. Fahrer: 16. **Boschung** 35.

## FIA FORMEL 3

**Budapest.** 7. Lauf (Nachtrag 22./23. Juli). Rennen 1 (alle Dallara-Mecachrome): 1. G. Mini (I), 19 Runden, 33:38.243 Minuten. 2. G. Bortoletto (BR), 4.292 Sekunden zurück. 3. N. Bedrin (I), **Jenzer Motorsport** (CH), 4.961. Fahrer: 9. **Grégoire Saucy** (CH), 10.367. 12. T. Barnard (GB), **Jenzer**, 13.579. – Ausfälle: U. a. A. Garcia (MEX), **Jenzer** (18. Runde). – 30 Fahrer gestartet, 25 klassiert. – Rennen 2: 1. Z. O'Sullivan (GB), 19 Runden, 31:27.598 Minuten. Fahrer: 14. Barnard, **Jenzer**, 37.161 Sekunden zurück. 15. **Saucy** 37.681. 23. Bedrin, **Jenzer**, 1:05.415 Minuten zurück. 26. Garcia, **Jenzer**, 1:12.726. – 30 Fahrer gestartet, 29 klassiert.

**Spa-Francorchamps (B).** 8. Lauf (Nachtrag 29./30. Juli). Rennen 1: 1. C. Collet (BR), 12 Runden, 36:16.106 Minuten. 2. Barnard, **Jenzer**, 0.559 Sekunden zurück. Fahrer: 10. **Saucy** 4.446. 11. Bedrin, **Jenzer**, 4.728. 18. Garcia, **Jenzer**, 10.371. – 30 Fahrer gestartet, 24 klassiert. – Rennen 2: 1. Barnard, **Jenzer**, 15 Runden, 39:50.104 Minuten. 2. C. Mansell (GB), 1.529 Sekunden zurück. 3. Bedrin, **Jenzer**, 7.703. 4. Garcia, **Jenzer**, 8.915. Fahrer: 20. **Saucy** 45.875. – 25 Fahrer gestartet und klassiert.

## FIA FORMEL 3 REGIONAL

**Le Castellet (F).** 6. Lauf (Nachtrag 23. Juli). Rennen 1 (alle Formel-Alpine): 1. A. Giusti (I), **G4 Racing** (CH), 15 Runden, 32:02.965 Minuten. 2. S. Meguetounif (F), 2.155 Sekunden zurück. 3. M. Stenshorne (N), 3.051. Fahrer: 9. M. Belov (RUS), **G4**, 10.139. 23. **Joshua Dufek** (CH), 24.876. 26. P. Provost (F), **G4**, 34.726. – 33 Fahrer gestartet, 30 klassiert. Rennen 2: 1. A. Antonelli (I), 16 Runden, 32:21.289 Minuten. 2. E. Masson (F), 4.438 Sekunden zurück. 3. Tramnitz 4.663. Fahrer: 5. Giusti, **G4**, 11.323. 13. Belov, **G4**, 24.892. 20. **Dufek** 30.935. – Ausfälle: U. a. Provost, **G4** (2. Runde). – 33 Fahrer gestartet, 28 klassiert. Stand: Fahrer: 1. Antonelli, 187 Punkte. 2. Stenshorne

181. 3. Tramnitz. Fahrer: 9. **Dufek** 52. – Teams: 1. Race-GP 337. Fahrer: 6. **G4 Racing** 62.

## FORMEL E

**Rom.** 13. Lauf (Nachtrag 15. Juli): 1. M. Evans (NZ), Jaguar, 27 Runden, 1:37:02.976 Stunden (nach Massencrash längere Zeit unterbrochen). 2. N. Cassidy (NZ), Envision-Jaguar, 1.639 Sekunden zurück. 3. M. Günther (D), Maserati, 9.126. Fahrer: 6. **Nico Müller** (CH), Abt-Mahindra, 21.858. – Ausfälle: U. a. **Sébastien Buemi** (CH), Envision-Jaguar (8. Runde); **Edoardo Mortara** (CH), Maserati (8.). – 21 Fahrer gestartet, 13 klassiert.

14. Lauf (Nachtrag 16. Juli): 1. J. Dennis (GB), Porsche, 24 Runden, 45:04.323 Minuten. 2. N. Nato (F), Nissan, 3.105 Sekunden zurück. 3. S. Bird (GB), Jaguar. 3.633. 4. **Mortara** 4.357. 5. **Buemi** 5.004. Fahrer: 10. **Müller** 13.313. – 22 Fahrer gestartet, 16 klassiert. **London.** 15. Lauf (Nachtrag 29. Juli): 1. A. Lotterer (D), Andretti-Porsche, 35 Runden, 1:12.342 Stunden. 2. R. Rast (D), McLaren-Nissan, 0.195 Sekunden zurück. 3. J. Hughes (GB), McLaren-Nissan, 0.372. Fahrer: 7. **Mortara** 0.562. 12. **Buemi** 0.892. 20. **Müller** 3.012. – 22 Fahrer gestartet und klassiert. 16. und letzter Lauf (Nachtrag 30. Juli): 1. Cassidy, 38 Runden, 2:13:56.532 Stunden (mehrere Unterbrüche nach Unfällen). 2. Evans, 4.934 Sekunden zurück. 3. Dennis 16.295. Fahrer: 6. **Buemi** 27.406. 8. **Müller** 30.304. 11. **Mortara** 36.615. – 22 Fahrer gestartet und klassiert. Endstände. Fahrer: 1. Dennis, 229 Punkte. 2. Cassidy 199. 3. Evans 197. Fahrer: 6. **Buemi** 105. 14. **Mortara** 37. 20. **Müller** 15. – Teams: 1. Envision-Jaguar 304. 2. Jaguar 292. 3. Andretti-Porsche 252.

## DTM

**Nürburgring (D).** 4. Lauf. Rennen 1: 1. M. Bortolotti (I), Lamborghini Huracán GT3 Evo 2, 39 Runden, 1:02:51.994 Stunden. 2. L. Auer (A), Mercedes-AMG GT3, 1.199 Sekunden zurück. 3. T. Preining (A), Porsche 911 GT3 R, 2.572. 4. **Ricardo Feller** (CH), Audi R8 LMS GT3 Evo 2, 3.117. Fahrer: 9. **Patric Niederhauser** (CH), Audi R8 LMS GT3 Evo 2, 14.649. 10. T. Vermeulen (NL), **Emil Frey Racing**-Ferrari 296 GT3 (CH), 15.395. 22. J. Aitken (GB), **Emil Frey**-Ferrari 296 GT3, 1 Runde zurück. – 28 Fahrer gestartet, 23 klassiert. Rennen 2: 1. M. Paul (D), Lamborghini Huracán GT3 Evo 2, 35 Runden, 1:04:21.613 Stunden. Fahrer: 6. **Feller**, 4.419 Sekunden zurück. 8. Vermeulen, **Emil Frey**, 7.159. 18. Aitken, **Emil Frey**, 44.177. – Ausfälle: U. a. **Niederhauser** (22. Runde). – 25 Fahrer gestartet, 20 klassiert. Stand: Fahrer: 1. Preining, 117 Punkte. 2. S. van der Linde (ZA), 89. 3. Bortolotti und **Feller**, je 88. Fahrer: 20. **Niederhauser** 16. – Teams: 1. Manthey 169. Fahrer: 11. **Emil Frey Racing** 39.

## ADAC GT MASTERS

**Nürburgring (D).** 3. Lauf (Nachtrag 15./16. Juli). Rennen 1: 1. S. Owega/E. Seppänen (D/FIN), Mercedes-AMG GT3, 40 Runden, 1:02:07.204 Stunden. 2. **Alain Valente/R. Aron** (CH/EST), Mercedes-AMG GT3, 14.997 Sekunden zurück. – 15 Autos gestartet, 14 klassiert. – Rennen 2: 1. B. Hites/M. Mapelli (Chile/I), Lamborghini Huracán GT3 Evo 2, 41 Runden, 1:02:22.001 Stunden. Fahrer: 10. **Valente/Aron**, 40.383 Sekunden zurück. – 15 Autos gestartet und klassiert.

## GT CHALLENGE

**Misano (I).** 4. Lauf (Nachtrag 15./16. Juli). Rennen 1: 1. **Raffaele Marciello/T.** Boguslavskiy (CH/RUS), Mercedes-AMG GT3, 38 Runden. 2. G. Altoè/K. Lappalainen (I/FIN), **Emil Frey Racing**-Ferrari 296 GT3, 7.461 Sekunden zurück. Fahrer: 5. A. Costa/T. Vermeulen (E/NL), **Emil Frey**-Ferrari 296 GT3, 18.438. 9. **Lucas Légeret/C.** Haase (CH/D), Audi R8 LMS GT3 Evo 2, 28.351. 10. **Ricardo Feller/M.** Drudi (CH/I), Audi R8 LMS GT3 Evo 2, 34.220. 17. E. Bastard/**Patric Niederhauser** (F/CH), Audi R8 LMS GT3 Evo 2, 54.060. – 42 Autos gestartet, 37 klassiert. Rennen 2: 1. V. Rossi/M. Martin (I/B), BMW M4 GT3, 36 Runden. 2. **Légeret/**Haase, 4:243 Sekunden zurück.



Robin Faustini: Sieg und neuer Streckenrekord beim Bergrennen Hauenstein.

3. J. Simmenauer/T. Neubauer (F), BMW M4 GT3, 6.105. 4. **Marciello/Boguslavskiy** 10.644. 5. Costa/Vermeulen, **Emil Frey**, 11.618. 6. Altoè/Lappalainen, **Emil Frey**, 12.470. 7. Bastard/**Niederhauser** 15.708. – Ausfälle: U. a. **Feller/Drudi** (16. Runde). – 42 Autos gestartet, 37 klassiert. **Nürburgring (D).** 5. Lauf (Nachtrag 29./30. Juli). Rennen 1: **Raffaele Marciello/T.** Boguslavskiy/J. Gounon (CH/RUS/Andorra), Mercedes-AMG GT3, 92 Runden. 2. M. Engel/L. Stolz/F. Schiller (D), Mercedes-AMG GT3, 1.990 Sekunden zurück. 3. **Ricardo Feller/M.** Drudi/D. Marschall (CH/I/D), Audi R8 LMS GT3 Evo 2, 17.748. 4. C. Mies/**Patric Niederhauser/S.** Gachet (D/CH/F), Audi R8 LMS GT3 Evo 2, 29.483. 6. (Sieger Kategorie Gold-Cup) **Miklas Born/D.** Schumacher/M. Zug (CH/D/D), Mercedes-AMG GT3, 1:03.310 Minuten zurück. 12. L. Pulcini/M. Beretta/**Rolf Ineichen** (I/I/CH), Lamborghini Huracán GT3 Evo 2, 1:20.580. 29. **Alain Valente/R.** Juffali/R. Aron (CH/Saudi-Arabien/EST), Mercedes-AMG GT3, 1 Runde zurück. 37. **Rahel Frey/S.** Bovy/M. Gattling (CH/B/DK), Lamborghini Huracán GT3 Evo 2, 1 Rd. 39. L. Gorini/**Antonin Borga/N.** Jamin (I/CH/F), Lamborghini Huracán GT3 Evo 2, 2 Runden zurück. 42. **Ivan Jacoma/Alex Fontana/Nicolas Leutwiler** (CH), Ferrari 296 GT3, 2 Rdn. – Ausfälle: U. a. R. Ward/I. Dontja/**Philip Ellis** (USA/NL/CH), Mercedes-AMG GT3 (2. Runde). – 54 Autos gestartet, 50 klassiert.

## PORSCHE-SUPERCUP

**Silverstone (GB).** 3. Lauf (Nachtrag 9. Juli, alle Porsche 911 GT3 Cup): 1. **Alexander Fach** (CH), **Fach Auto Tech** (CH), 14 Runden, 29:05.235 Minuten. Fahrer: 9. M. Schuring (NL), **Fach**, 12.941 Sekunden zurück. 17. G. Burton (GB), **Fach**, 22.539. – 31 Fahrer gestartet, 27 klassiert. **Budapest.** 4. Lauf (Nachtrag 23. Juli): 1. H. King (GB), 15 Runden, 29:59.868 Minuten. Fahrer: 7. Schuring, **Fach**, 2.971 Sekunden zurück. 9. **Fach, Fach**, 4.990. 13. Burton, **Fach**, 7.673. – 29 Fahrer gestartet, 23 klassiert. **Spa-Francorchamps (B).** 5. Lauf (Nachtrag 30. Juli): 1. Schuring, **Fach**, 9 Runden, 21:43.172 Minuten. Fahrer: 13. Burton, **Fach**, 18.917 Sekunden zurück. 17. **Fach, Fach**, 24.326. – 30 Fahrer gestartet, 29 klassiert.

## INTERNATIONALE BERGRENNEN

**Hauenstein (D).** Deutsche Bergmeisterschaft, 5. Lauf (Nachtrag 30. Juli). Gesamtklassement: 1. **Robin Faustini** (CH), Osella GA30 Judd Moreno, 3:12.759 Minuten Total aus 2 Läufen. 2. P. Zajcslnik (SLO), Norma M20FC, 3:14.408. 3. Canio Marchione (LUX), Osella PA2000, 3:27.078. Fahrer: 36. **Hérve Viloz** (CH), Renault Clio RS Evo, 4:11.785. – 137 Fahrer gestartet, 118 klassiert. **Osnabrück (D).** Deutsche Bergmeisterschaft, 6. Lauf. Gesamtklassement: 1. **Marcel Steiner** (CH), Lobart/Helftec-Honda Turbo, 1:44.681 Minuten (Total aus 2 Läufen). 2. **Joël Volluz** (CH), Osella FA30, 1:45.841. 3. **Robin Faustini** (CH), Osella FA30-Judd Moreno, 1:46.965. Fahrer: 7. **Joel Burgermeister** (CH), Tatuus-F4 Evo, 1:53.632. 17. **Victor Darbellay** (CH), Tatuus Formel Renault, 2:01.981. 39. **Martin Bürki**

(CH), BMW M3 GT3, 2:16.167. 59. **Kyrill Graf** (CH), BMW M3 E46 GTR, 2:25.692. – Ausfälle: U. a. **Ronnie Bratschi** (CH), Mitsubishi Lancer Evo 7 RS; Christian Merli (I), Osella FA30 Judd LRM. – 131 Fahrer gestartet, 115 klassiert.

## PROTOTYPE CUP GERMANY

**Norisring (D).** 4. Lauf (Nachtrag 8./9. Juli). Rennen 1: 1. M. Pommer/G. Hauser (D/LUX), Duqueine D08, 62 Runden, 53:38.645 Minuten. 2. G. Espinar-Belen/X. Lloveras (E), Duqueine D08, 0.452 Sekunden zurück. 3. O. Tunjo/**Juergen Apothéoz** (COL/CH), Duqueine D08, 8.467. – Ausfälle: U. a. A. Cascatau/**Elia Sperandio** (ROM/CH), Ligier JS P32. – 15 Autos gestartet, 13 klassiert. – Rennen 2: 1. L. Hörr/M. Lüthen (D), Duqueine D08, 64 Runden, 56:26.181 Minuten. Fahrer: 4. Tunjo/**Apothéoz**, 12.089 Sekunden zurück. – 13 Autos gestartet, 10 klassiert.

## 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 Simon Tottoli (STO), Chefredaktor;  
Werner J. Haller (WHJ), Chef vom Dienst AR;  
redaktion@automobilrevue.ch

Redaktion Olivier Derard (OD); Ramon Egger (RE);  
Vesa Eskola. Fotograf; Tristano Gallace (GAT), Fahrtests;  
Catherine Hurscher, Lektorat RA; Klaus Justen (KJU);  
Jean-Claude Schertenleib (JCS); Martin Sigrist (MSI),  
Chefredaktion Classics; Martin Wyler (WY), Ombudsmann

Produktion und Gestaltung Martin Bazzell, Leitung;  
Sabine Gardlon, Grafik; Romain Heller, Bildbearbeitung;  
Daniel Kistler, Lektorat AR

Freie Mitarbeiter Elmar Brümmer, Philipp Gut, Stephan  
Hauri, Jean-Marc Kohler, Reiner Kuhn, Mario Luini,  
Sabine Pirolet, Fanny Roulet, Martin Schatzmann, Dave  
Schneider, Raoul Studer

Advertising  
Goldbach Publishing AG  
Werdstrasse 21, 8021 Zürich

Yves Heutschi (Director Client Sales)  
Tel. 044 248 56 31, yves.heutschi@goldbach.com

Daniel Hostettler (Key Account Manager)  
Tel. 044 248 10 42, daniel.hostettler@goldbach.com

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

© 2023 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 vorherigen schriftlichen Zustimmung des Verlages.

Druck Merkur Zeitungsdruck AG, 4900 Langenthal

Gedruckt  
in der Schweiz

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

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





# Alpines Selbstzerstörung

**FORMEL 1** Endlich Ferien! Doch die Unbeschwertheit ist nicht überall gleich gross. Vor allem die Werksteams Mercedes, Ferrari und Alpine plagen Sorgen. Bei den Franzosen herrscht sogar das blanke Chaos.

Elmar Brümmer

**B**udapest (Ungarn) und Spa-Francorchamps (B), wo die beiden letzten Grand Prix stattfanden, das ist wie Sonne und Schatten. Abgesehen von Max Verstappens Überflieger-Red-Bull scheinen viele Formel-1-Autos wetterfühliger zu sein, was Ferrari einmal hochspült und Mercedes ein anderes Mal herunterzieht. Sogar das Bouncing kehrte kurzzeitig zurück bei den Silberpfeilen, aber eilig wird kommuniziert: Nur ein Abstimmungsfehler für die Ardenen-Rundfahrt! Schliesslich kann der ehemalige Abo-Champion doch sein Fahrzeugkonzept nicht zum zweiten Mal in einem Jahr ändern, oder?

Der dritte Platz von Charles Leclerc in Belgien ist etwas Balsam auf die wunde Seele der Ferraristi, aber Ferrari bleibt der grosse Verlierer der ersten Saisonhälfte. Teamchef Frédéric Vasseur hat jetzt eine neue Dringlichkeitsstufe ausgerufen, bis zum Heimrennen in Monza (I) Anfang September sollen Upgrades die launische Diva, den Ferrari SF 23, zumindest so fit machen, dass man mit Mercedes um die Spitze in der B-Weltmeisterschaft hinter Red Bull kämpfen kann. Von Vasseurs Devise «Ferrari prima» ist nicht mehr viel übrig geblieben, momentan ist die Scuderia bloss vierte Kraft. Er-

setzt wird Sportdirektor Laurent Mekies (ab 2024 Teamchef Alpha Tauri) durch Diego Ioverno. Der Italiener ist schon seit der Jahrtausendwende im Team, reichlich Erfahrung mit guten und schlechten Zeiten dürfte er haben. Das frische Blut, mit dem Vasseur die Schwächen aus den letzten zehn Jahren unter vier verschiedenen Teamchefs beseitigen will, soll von 40 neuen Ingenieuren kommen, die ihm bewilligt wurden. Die meisten sollen von der Konkurrenz kommen wie Performance-Direktor Loïc Serra, der aber noch bis Ende nächster Saison gesperrt ist.

## Folgen von Konzernintrigen

Für die Personalien mit dem grössten Knalleffekt sorgte das Alpine-Team. Die französische Renn-Nationalmannschaft fährt dem eigenen Anspruch noch stärker hinterher als Ferrari, daran ändert auch ein dritter Rang von Pierre Gasly im Sprint von Spa nichts. Und die Konzernintrigen scheinen noch ausgeprägter zu sein als bei den Italienern. Konzernmutter Renault macht jetzt kurzen Prozess: Nachdem erst der umstrittene CEO Laurent Rossi gehen musste, folgten am ersten Trainingstag in Belgien Teamchef Otmar Szafranauer und Sportdirektor Alain Permane. Letzterer war 34 Jahre lang, schon zu Benetton-Zeiten, den Blauen



Fotos: Alpine, Red Bull, Alfa Romeo

**Grosses Kommen und Gehen bei Alpine: Bruno Famin ist neuer Teamchef auf Zeit (l.), verlassen haben Alpine hingegen unter anderem CEO Laurent Rossi (M.) und Famins Vorgänger Otmar Szafranauer.**

treu. Ihren Job übt kommissarisch der Konzernbeauftragte Bruno Famin aus, der seit einem Jahr in der Rennmotorenabteilung und damit mitverantwortlich ist für das ungeheure Leistungsdefizit des Antriebsstrangs. Aber vor ein paar Wochen wurde der Franzose zum Vizepräsidenten Motorsport ernannt und versprach dem Vorstand einen neuen, schnelleren Weg zum Erfolg. Famin durfte zum Amtsantritt in Spa gleich bestätigen, dass auch Formel-1-Legende Pat Fry die Equipe verlässt, er heuert bei Williams an.

Der abrupte Austausch erscheint wie eine Verzweiflungstat, als Mix aus Arroganz und Anarchie. Erdacht von Firmenstrategen, die dadurch schneller zum Erfolg kommen wollen als mit dem 100-Rennen-Plan von Szafranauer und selbst seit Jahren viel zu zögerlich in eine moderne Infrastruktur investiert haben. Der US-Amerikaner Szafranauer prangert höflich auch nur die «fehlende Geduld» seines Ex-Arbeitgebers an, nicht das Chaos und die Spannungen zwischen dem französischen und dem britischen Teil des Gebildes. Wesentlich deutlicher wird da schon der vierfache Weltmeister Alain Prost: «Ich bin enttäuscht und beunruhigt.» Ein Rennteam brauche eine einfache, von einem Konzernorganigramm losgelöste Struktur. Offen spricht er von der Inkompetenz des Managements, weshalb er nach einem Streit mit dem ehemaligen Alpine-Geschäftsführer Laurent Rossi wohl auch seinen Beraterposten 2021 aufgegeben hat.

## Vom Regen in die Traufe

Alpine beginnt sich selbst zu zerstören, fraglich, wie lange Renault weiter Geld in den Rennstall pumpt. Momentan wären die Zeiten günstig für einen Verkauf, beispielsweise an Michael Andretti. Vorsichtshalber bettelte man schon beim Autoweltverband FIA um eine Ausnahmegenehmigung zur Weiterentwicklung des eigenen Motors, blitzte aber zunächst ab. Die Summe der Fehlentscheidungen aus der Pariser Zentrale müsste auch dem offen gehandelten Kandidaten für den Chefposten, den im vergangenen Winter von Ferrari geflohenen Mattia Binotto, eine Warnung sein. Vom Regen in die Traufe. ●

## RESULTATE

**Grand Prix von Ungarn.** Budapest, 11. von 22 Läufen (Nachtrag 23. Juli 2023): 1. Max Verstappen (NL), Red Bull-Honda, 70 Runden zu 4.381 km (=306.630 km), 1:38:08.634 Stunden (=187.457 km/h). 2. Lando Norris (GB), McLaren-Mercedes, 33.731 Sekunden zurück. 3. Sergio Pérez (MEX), Red Bull-Honda, 37.603. 4. Lewis Hamilton (GB), Mercedes, 39.134. 5. Oscar Piastri (AUS), McLaren-Mercedes, 1:02.572 Minuten zurück. 6. George Russell (GB), Mercedes, 1:05.825. 7. Charles Leclerc (MC), Ferrari, 1:10.317 (inkl. 5 Sekunden Strafe für Tempoüberschreitung in der Boxengasse). 8. Carlos Sainz (E), Ferrari, 1:11.073. 9. Fernando Alonso (E), Aston Martin-Mercedes, 1:15.709. 10. Lance Stroll (CDN), Aston Martin-Mercedes, 1 Runde zurück. 11. Alexander Albon (T), Williams-Mercedes, 1 Rd. 12. Valtteri Bottas (FIN), Alfa Romeo-Ferrari, 1 Rd. 13. Daniel Ricciardo (AUS), Alpha Tauri-Honda, 1 Rd. 14. Nico Hülkenberg (D), Haas-Ferrari, 1 Rd. 15. Yuki Tsunoda (J), Alpha Tauri-Honda, 1 Rd. 16. Guanyu Zhou (CHN), Alfa Romeo-Ferrari, 1 Rd. 17. Kevin Magnussen (DK), Haas-Ferrari, 1 Rd. 18. Logan Sargeant (USA), Williams-Mercedes, 3 Runden zurück. – Ausfälle: Esteban Ocon (F), Alpine-Renault (Aufgabe nach Startunfall, 2. Runde); Pierre Gasly (F), Alpine-Renault (Startunfall, 1.). – 20 Fahrer gestartet, 18 klassiert. – **Schnellste Runde (+1 Punkt):** Verstappen, 1:20.504 Minuten (=195.918 km/h). – **Poleposition:** Hamilton, 1:16.609 Minuten (=205.871 km/h).

**Grand Prix von Belgien.** Spa-Francorchamps, 12. von 22 Läufen (Nachtrag 30. Juli 2023): 1. Verstappen, 44 Runden zu 7.004 km (=308.052 km), 1:22:30.450 Stunden (=224.017 km/h). 2. Pérez, 22.305 Sekunden zurück. 3. Leclerc 32.259. 4. Hamilton 49.671. 5. Alonso 56.184. 6. Russell, 1:03.101 Minuten zurück. 7. Norris 1:13.719. 8. Ocon 1:14.719. 9. Stroll 1:19.340. 10. Tsunoda 1:20.221. 11. Gasly 1:23.084. 12. Bottas 1:25.191. 13. Zhou 1:35.441. 14. Albon 1:36.184. 15. Magnussen 1:41.754. 16. Ricciardo 1:43.071. 17. Sargeant 1:44.476. 18. Hülkenberg 1:50.450. – Ausfälle: Sainz (Folgeschäden Unfall mit Piastri, 23. Runde); Piastri (Unfall mit Sainz, 1.). – 20 Fahrer gestartet, 18 klassiert. – **Schnellste Runde (+1 Punkt):** Hamilton, 44. Runde, 1:47.305 Minuten (=234.978 km/h). – **Poleposition:** Leclerc, 1:46.988 Minuten (nach Rückversetzung von Verstappen wegen Getriebewechsels).

**Sprint:** 1. Verstappen, 11 Runden, 24:58.433 Minuten (=184.801 km/h). 2. Piastri, 6.677 Sekunden zurück. 3. Gasly 4.056. 4. Sainz 12.648. 5. Leclerc 15.016. 6. Norris 16.052. 7. Hamilton 16.757 (inkl. 5 Sekunden Strafe für Verursachung eines Unfalls). 8. Russell 16.822. 9. Ocon 22.410. 10. Ricciardo 22.806. 11. Stroll 25.007. 12. Albon 26.303. 13. Bottas 27.006. 14. Magnussen 32.986. 15. Zhou 36.342. 16. Sargeant 37.571 (inkl. 5 Sekunden Strafe für Tempoüberschreitung in der Boxengasse). 17. Hülkenberg 37.827. 18. Tsunoda 39.267. – Ausfälle: Pérez (nach Kollision mit Hamilton, 8. Runde); Alonso (Dreher, 2.). – **Poleposition:** Verstappen, 1:49.056 Minuten (=231.205 km/h). – 20 Fahrer gestartet, 18 klassiert.

**Stände.** Fahrer: 1. Verstappen, 314 Punkte (10 Saison Siege). 2. Pérez 189 (2). 3. Alonso 149. 4. Hamilton 148. 5. Leclerc 99. 6. Russell 99. 7. Sainz 92. 8. Norris 69. 9. Stroll 47. 10. Ocon 35. 11. Piastri 34. 12. Gasly 22. 13. Albon 11. 14. Hülkenberg 9. 15. Bottas 5. 16. Zhou 4. 17. Tsunoda 3. 18. Magnussen 2. – Konstrukteure: 1. Red Bull-Honda 503 (12). 2. Mercedes 247. 3. Aston Martin-Mercedes 196. 4. Ferrari 191. 5. McLaren-Mercedes 103. 6. Alpine-Renault 57. 7. Williams-Mercedes 11. 8. Haas-Ferrari 11. 9. Alfa Romeo-Ferrari 9. 10. Alpha Tauri-Honda 3.

**Nächster Lauf:** Grand Prix der Niederlande in Zandvoort, 27. August 2023.



**Max Verstappen: Zwei weitere GP-Siege.**



**Valtteri Bottas** GP Ungarn/GP Belgien: 12. Platz/12. Platz (sechs Nuller in Serie seit GP von Kanada am 10. Juni/10. Platz). – Sprint Belgien: 13. Platz. – Beste Platzierung Ungarn/Belgien: 10. Platz (21., 29.–40. Runde)/Statistik von FIA nicht bereitgestellt. – Qualifikation Ungarn/Belgien: 7. Platz/14. Platz. – Besonderes: In Ungarn mit bester Startposition seit GP der USA am 23. Oktober 2022 (ebenfalls 7. Platz), nach 1. Runde aber zurück auf Rang 12. – WM: 15. Platz, 5 Punkte.

**Guanyu Zhou** GP Ungarn/GP Belgien: 16. Platz/13. Platz (sieben Nuller in Serie seit GP von Spanien am 4. Juni/9. Platz). – Sprint Belgien: 15. Platz. – Beste Platzierung Ungarn/Belgien: 13. Platz (10., 35.–37. Runde)/Statistik von FIA nicht bereitgestellt. – Qualifikation Ungarn/Belgien: 5. Platz/17. Platz. – Besonderes: In Ungarn mit bestem Startplatz der Karriere (5. Platz), nach 1. Runde aber zurück auf Rang 16. – WM: 16. Platz, 4 Punkte.





## Wer solche Freunde hat

**W**ir müssen wieder einmal über die Velofahrer reden. Irgendwie ist es ja unfair, wahrscheinlich hätten sie in der kollektiven Wahrnehmung schon einen ganzen Haufen Verständnis für ihre Situation im alltäglichen Verkehr aufgebaut. Nur wird dieses von einigen Extremisten mit aller Kraft immer und immer wieder niedergedrückt.

Dass der durchschnittliche Zürcher oder Berner oder Luzerner nur ungern mit dem Velo durch die Stadt fährt, versteht wohl, wenn wir ganz ehrlich sind, jeder Autofahrer. Wer es nicht glaubt, kann in einem ganz einfachen Selbstversuch Bilder von den sogenannten Veloschnellrouten in Zürich oder dem Umbau des Bahnhofs Bern googeln und sich vorstellen, dass er da mit dem Auto entlangfahren müsste. Die sogenannte Velovorzugsroute in Zürich, die so etwas wie die Autobahn für Fahrräder sein soll, verdient ihren Namen nicht einmal annähernd. Und Bern klotzt rund um den Hauptbahnhof mit gigantischen Velospuren, auf denen zwar ein 40-Tonner wenden könnte, die aber trotzdem kaum genutzt werden, weil die Verkehrsführung davor und danach so miserabel gelöst ist, dass kaum ein Velofahrer den Weg dahin findet, wenn er nicht sieben Rotlichter und zwei Einbahnstrassen missachtet.

Das Problem ist: Velofahrer sind typischerweise Linke und hängen damit der typisch linken Denkweise an, dass man Sympathien bei der breiten Masse gewinnen könne, wenn man den Extremisten die Stimme gibt. Die haben nun einmal die lauteste Stimme, schliesslich sind sie auch von der Basis bis in die Elite vertreten. An der Basis der Critical Mass, wo sie ihre Demos in anarcho-freundlichen Telegram-Chats absprechen, ebenso wie auf den Lehrstühlen der Universitäten, wo Professoren wie Kay W. Axhausen – Zitat: «Für Autos wird es einen massiven Rückbau der Strassen geben» – als Agitatoren fungieren.

Wer solche Freunde hat, braucht keine Feinde mehr. Zumal die Feinde auch noch in den eigenen Reihen sitzen. Solange elitäre Verkehrsplaner in den Städten den Krieg gegen den Individualverkehr als Raison d'être sehen, statt sich auf die Erarbeitung von Verkehrskonzepten zu konzentrieren, die für die meisten Verkehrsteilnehmer die bestmögliche Lösung bieten, werden auch die Velofahrer immer nur Mittel zum Zweck bleiben in einem System, dessen Zweck die Behinderung der Autofahrer ist.

Ramon Egger ist Autor und ehemaliger Chefredaktor der AUTOMOBIL REVUE.

### AR-BILD DER WOCHE

## Afterwork-Party auf der Velorennbahn



Indianapolis in Oerlikon – die offene Velorennbahn in Zürich-Oerlikon, eine der ältesten Sportstätten der Schweiz notabene, erinnert in der Tat ein wenig an den Brickyard von Indianapolis (USA), nur wesentlich kleiner und überschaubarer. Die Idee zur Oldtimerveranstaltung hatte der (Renn-)Autosammler Georg Kaufman 2002, als die historische Rennbahn von der Interessengemeinschaft offene Rennbahn Oerlikon übernommen wurde. Rund 60 Fahr-

zeuge, Autos, Gespanne und Motorräder fuhren am 27. Juli zur Freude der rund 4500 Besucher wieder auf der Betonpiste zu einem Schaulaufen ohne Wertung oder Zeitmessung auf. Zum gemeinsamen Spass von Fahrern und Zuschauern reichte es aber allemal. Das Format – Türöffnung um 16 Uhr, los ging es ab 18 Uhr – war die perfekte Afterwork-Party für viele daheimgebliebene Klassikerfans in der Ferienzeit. Eine Perle auf Zürcher Stadtboden! **MSI**

Foto: Martin Sigrüst

## Perscheids Abgründe



## AGENDA

### 13. AUGUST 2023

#### Classics & Coffee: 75 Jahre Porsche

Mercedes-Benz Museum, Stuttgart (D)

Die Klassikertreffen beim Mercedes-Benz-Museum in Stuttgart finden während des ganzen Sommers statt. Sonderthema ist am 13. August der 75. Geburtstag von Porsche.

[www.mercedes-benz.com](http://www.mercedes-benz.com)

### 25.-27. AUGUST 2023

#### Swiss Volvo Meeting

Espace Gruyère, Bulle FR

Die Veranstaltung im Eventzentrum Espace Gruyère gehört zu den drei grössten Markenmeetings in Europa. 700 Fahrzeuge werden erwartet.

[www.swissvolvomeeting.ch](http://www.swissvolvomeeting.ch)

#### Internationales VW Meeting

Château d'Ex VD

Das zum 23. Mal ausgetragene Treffen ist das grösste seiner Art in der Schweiz. Zugelassen sind VW-Modelle und Derivate mit Heckmotor inklusive Typ 3 Wasserboxer – als einziges nicht luftgekühltes Fahrzeug.

[www.meeting.coccinelle.ch](http://www.meeting.coccinelle.ch)

#### Bergrennen Oberhallau

Oberhallau SH

Das Bergrennen Oberhallau feiert dieses Jahr seinen 100. Geburtstag. Die Rennläufe finden am Samstag und Sonntag statt.

[www.bergrennen-oberhallau.ch](http://www.bergrennen-oberhallau.ch)

### 27. AUGUST 2023

#### British Car Meeting

Flugplatz, Mollis GL

Specialguests des Treffens sind die Marken Lotus und Caterham, der Rolls-Royce & Bentley Enthusiasts Club Switzerland feiert seinen 50. Geburtstag.

[www.british-car-meeting.ch](http://www.british-car-meeting.ch)

## NÄCHSTE AUSGABE »

Nr. 33 / 17. August 2023

Instagram @automobilrevue

Facebook @automobilrevue.ch

#### Terminangaben an

E-Mail: [redaktion@automobilrevue.ch](mailto:redaktion@automobilrevue.ch)  
14 Tage vor Erscheinung