

AUTOMOBIL REVUE

Nr. 8 | 22. Februar 2024 | Fr. 6.50 | Euro 6.50

GEGRÜNDET 1906



FAHRZEUGE IN DIESER AUSGABE

- Bugatti Type 35
- Citroën 11BL
- Dacia Spring
- Honda CR-V e:PHEV
- JAC e-JS1
- Lancia Ypsilon
- Seat Ibiza
- Toyota Yaris



Low Budget

Knapp 17000 Franken kostet der elektrische JAC e-JS1. Ob er für diesen Preis etwas taugt, zeigt unser Test. **8**

SEAT

Wie die Spanier den 40. Geburtstag des Kleinwagens Ibiza zelebrieren **12**



SÉBASTIEN LOEB

Welche Erfolge der bald 50-Jährige feiern durfte – und noch feiern will **16**

TOYOTA

Wo die Japaner den Yaris ganz sanft optimiert haben **7**



HONDA

Was der CR-V als Plug-in-Hybrid draufhat **10**

GENF

Wer in der Calvin-Stadt bald nicht mehr fahren darf **2**



AKTUELL

Editorial **2**
Genf: Die verbotene Stadt **2**

NEUHEITEN

Abarth 695 75° Anniversario, Audi S3, Lancia Ypsilon, Maxus Euniq 6, Nissan Juke, Rezvani Beast, Skoda Octavia **4**

PRÄSENTATION

Dacia Spring: Mehr als ein Facelift **6**

TESTS & FAHRBERICHTE

Toyota Yaris: Sanft optimiert **7**
JAC e-JS1: Wenig Auto für wenig Geld **8**
Honda CR-V e:PHEV: Mehr Strom **10**

DRIVE STYLE

Seat Ibiza: Sondermodell zum Jubiläum **12**

SPORT

Olivier Burri: 25-mal Rallye Monte Carlo **14**
Sébastien Loeb: Zum 50. Geburtstag **16**
Formel 1: Das Auto des Weltmeisters **19**

LETZTE

AR-Bild der Woche, AR-Frage der Woche, Kolumne, Agenda **20**

CLASSICS

Citroën 11 BL: Traction Avant **21**
Luzern to Basel Run: London to Brighton auf die Schweizer Art **24**
Bugatti Type 35: Vollblut-Legende **26**
Swiss Car Register: Schein und Sein **29**
Modellautos: Lego-Alternativen **30**
Historic Vehicle Days: Sichtbar bleiben **32**

Abonnemente: Tel. 0585108540
AZA 2540 Grenchen | www.automobilrevue.ch



9 770005 131009



Simon Tottoli
Chefredaktor

Die Zeit der Trittbrettfahrer

Jetzt steht sie also vor der Tür, die Geneva International Motor Show (Gims). Oder einfach der Autosalon, wie der Anlass im Volksmund heisst. Dass bei der Messe von 26. Februar bis 3. März 2024 die meisten grossen Hersteller nur mit Abwesenheit glänzen, ist längst bekannt. Lediglich Renault, Dacia, BYD, Lucid und MG zeigen vor Ort ihre Modelle. Dazu kommen noch Nutzfahrzeugspezialisten wie Isuzu und Beeway sowie einige Kleinserienhersteller. Und ja, mit Microlino ist sogar eine Schweizer Marke in Genf dabei.

Das wärs dann? Nicht ganz! Unsere Redaktion hat auch einige Einladungen grosser Marken erhalten, die zwar nicht in den Palexpo-hallen präsent sind, aber dafür um sie herum. Vor allem die Importeure wollen die Gunst der Stunde nutzen und ihre Produkte ins Gespräch bringen, wenn schon die ganze Autojournalistenschar in der Stadt versammelt ist. Das passiert vorwiegend in Seminarräumen von Hotels in der Umgebung.

Natürlich hätten die Gims-Organisatoren mehr davon, wenn diese Events direkt am Salon stattfänden. Aber so funktioniert der Anlass (noch) nicht. Er ist, wie es der Name schon verrät, eine internationale Automesse mit internationalen Teilnehmern und keine Show von Importeuren und Garagisten. Wenn die Hersteller aus aller Welt schon nicht in Genf dabei sein wollen, ist es aus Sicht der Importeure aber durchaus sinnvoll, wenigstens den Rahmen des Salons zu nutzen. Sie sind damit eine Art gute Trittbrettfahrer, denn sie nützen dem Salon zwar nicht, schaden aber auch nicht.

Was sind denn schlechte Trittbrettfahrer? Die Genfer Hotels, zum Beispiel. Die machten gern die hohle Hand, als der Salon noch etwas galt. Wenn rund 700 000 Besucher aus aller Herren Länder – darunter Tausende Medienvertreter – nach Genf kamen, erhöhten viele Hotels die Zimmerpreise massiv und liessen teils nur Buchungen von mindestens zwei Wochen Dauer zu. Mit dem marktüblichen Mechanismus von Angebot und Nachfrage hatte das nicht mehr viel zu tun, eher mit Wucher à la WEF in Davos. Alles unter der freundlichen Beobachtung der schon länger vorwiegend links-grünen Stadtregierung. Diese ist äusserst autofeindlich, nahm das Geld, welches der Salon über Jahre in die Stadt spülte, aber natürlich gern an.

Werfen wir lieber einen Blick auf schönere Traditionen. Eine davon ist die jahrzehntelange Verbindung der AR mit dem Autosalon. Dieses Jahr haben wir zwar keinen eigenen Stand, aber unsere Redaktion ist selbstverständlich im Palexpo vor Ort, um aus erster Hand zu berichten. Vielleicht treffen wir dabei den einen oder anderen Leser persönlich? Wir würden uns freuen!



VERKEHR Als erster Kanton erlässt Genf Fahrverbote für (ältere) Autos. In der Stadt Genf und manchen Gemeinden drohen bald Bussen.

Philipp Gut

In der Calvin-Stadt Genf gilt ein strenges Verkehrsregime. Autos oder Motorräder, die den Kantonsobere nicht genehm sind, dürfen unter Umständen gar nicht mehr ins Stadtgebiet sowie durch mehrere Gemeinden des Kantons fahren. Genf wird für sie zur verbotenen Stadt. Die Massnahme richtet sich gegen Luftverschmutzung und «Smog», als ob das überschaubare, durchaus nicht immer windstille Genf eine Megacity in der dritten Welt unter einer erstickenden Käseglocke wäre. Laut dem Kanton schützt das Verbot «die öffentliche Gesundheit und die schwächsten Personen: ältere Menschen, Kinder, Personen mit Atemwegs- oder Herz-Kreislauf-Problemen».

Politik und Verwaltung nennen das neue System «differenzierten Verkehr». Es orientiert sich an den aus Städten im EU-Raum bekannten Umweltzonen und -plaketten. Genf hat dafür eigens einen neuen Namen kreiert: Stick'air. Dabei werden die Fahrzeuge – gemäss der Euro-Norm und den sogenannten Emissionscodes – in sechs Kategorien mit unterschiedlichen Farben und Nummern eingeteilt, vom geringsten bis zum höchsten Schadstoffausstoss.

Die Einteilung ist kompliziert, der Kanton Genf stellt dafür Tabellen zur Verfügung, aus denen man als Fahrer erst schlau werden muss. Ein paar Beispiele: In die Kategorie Musterknaben mit grüner Etikette fallen elektrisch und hydrogen angetriebene Fahrzeuge. Das ist sozusagen die Kategorie null. Einen violetten Kleber mit der Ziffer 1 erhalten Zwei-, Drei- und Vierräder mit der Euro-Norm 4, Benzinautos mit Euro 5 und 6, ebenso leichte Nutzfahrzeuge mit Euro 5 und 6 sowie der Schwerverkehr und Autobusse mit der für sie vorgesehenen römischen Ziffer VI. Schlechter qualifiziert und entsprechend farblich gebrandmarkt sind alle älteren und Dieselfahrzeuge.

Oldtimer sind die Parias

Ein weiteres Lesebeispiel: Diesel-PW mit Euro-Norm 5 und 6 müssen mit der gelben Plakette mit der Nummer 2 gekennzeichnet werden, während bei den Benzinern die Euro-4-Fahrzeuge in diesel-

be Kategorie fallen. Am Ende der Skala (grauer Kleber, Nummer 5) befinden sich Tourismus- und leichte Nutzfahrzeuge mit Euro 2 sowie Lastwagen mit Euro III. Ausserhalb jeder Kategorie und somit die Parias im Genfer Kastensystem für den motorisierten Verkehr sind Motorräder, die vor dem 1. Mai 2000 in Verkehr gesetzt worden sind, weiter Personenwagen und leichte Nutzfahrzeuge mit Euro 1 und älter. Dasselbe gilt für den Schwerverkehr ab Euro II.

Während Lastwagen mangels Existenz solcher Fahrzeuge kaum betroffen sein dürften, trifft es bei den Personenkraftwagen Oldtimer gnadenlos. Ob die paar Liebhaberfahrzeuge, die ab und zu bei schönem Wetter ausgefahren werden, wirklich für den Smog-Alarm verantwortlich sind, ist eine rhetorische Frage, die aber die Behörden nicht kümmert. Hauptsache, sie sprechen ein Verbot aus und statuieren ein Exempel – auch wenn es völlig sinnlos ist und darüber hinaus erst noch die Bestandesgarantie und damit das Eigentumsrecht ritzt. Der grüne Zeitgeist, kräftig angehaucht vom Klimawahn, hat im Verein mit einer ausufernden Bürokratie obsiegt.

Fortan muss nicht nur jeder, der nach Genf fahren will, für jedes seiner Fahrzeuge eine entsprechende Etikette kaufen, er muss sich auch ständig informieren, welche Luftqualitätsstufe der Kanton gerade ausgerufen hat. Um das System zu bedienen und die Verkehrsteilnehmer zu informieren, scheut der Kanton keinen Aufwand. Wer stets über den aktuellen Stand der Aktivierung des «differenzierten Verkehrs» im Bild sein will, kann «gratis», wie die Behörden betonen, eine E-Mail-Benachrichtigung abonnieren. Ausserdem hat der Kanton Genf eigens eine App entwickelt, genannt Air2G².

Realitätsfremde Debatte

Vorbild für die Genfer Umweltzonen und -plaketten ist nicht nur generell die EU, sondern insbesondere das benachbarte Frankreich, das ein praktisch identisches System kennt. So ist denn auch das französische Pendant, die Vignette Crit'air, im Kanton Genf ebenfalls ausdrücklich zugelassen. Wie sehr sich die Debatte über den Sinn und Un-

erbotenen Stadt



Genf kämpft gegen die Luftverschmutzung: Der Verkehr ist der Sündenbock. Die Skulptur mit der Comicfigur Le Chat auf einem Auto, 2022 in Genf ausgestellt, passt ins Bild der Stadt.



Differenzierter Verkehr in Genf: Umweltplaketten, genannt Stick'air (r.), unterscheiden Autos nach deren Schadstoffausstoss.



sinn solcher Eingriffe in die freie Mobilität längst ins Realitätsfremd-Ideologische verlagert hat, zeigt exemplarisch ausgerechnet das Schweizer Radio und Fernsehen (SRF), das gemäss Satzung zu ausgewogener Berichterstattung verpflichtet wäre. Genf erlasse «Fahrverbote für Abgasschleudern», so das SRF, wahlweise spricht es auch von einem «Verbot von Dreckschleudern». Damit macht der Gebührensender schon rein sprachlich deutlich, dass nicht die galoppierende Verbotsmentalität im Zuge des grassierenden Ökodirigismus das Problem sei, sondern vielmehr die angeblich dreckigen Fahrzeuge.

Verstösse gegen das Fahrverbot werden gebüsst. Der Kanton Genf sah zuerst massive Strafen von 500 Franken vor. Nun wurde die Höhe der

Sanktionen reduziert – dank einer Beschwerde der Genfer Sektionen des Touring Clubs Schweiz (TCS) und des Nutzfahrzeugverbands (Astag), die 2020 beim Genfer Verfassungsgericht gegen das Verbotssystem eingereicht wurde. Damit konnte dessen Einführung zwar nicht vollständig verhindert werden, aber immerhin gab es eben gewisse Anpassungen.

Strenger als im Rest der Schweiz

Die Beschwerdeführer argumentieren, nur der Bund könne solche Massnahmen ergreifen. Dieses Argument wies das Verfassungsgericht ab: Der Kanton überschreite seine Befugnisse nicht, wenn er gegen eine kurzfristige Verschmutzung vorgehe. Hingegen akzeptierte das Gericht den Einwand, die Grenzwerte für Stickstoff und Feinstaub seien in Genf strenger als im Rest der Schweiz. Das Verfassungsgericht forderte den Kanton in der Folge auf, die entsprechenden Grenzwerte zu erhöhen. Schliesslich gab es, wie erwähnt, auch einen Teilerfolg bei der Höhe der Bussen. Es dürfen nur Ordnungsstrafen von maximal 100 Franken verhängt werden. Es gilt noch eine Übergangsfrist bis Ende März. Ab dann werden die Fahrer, die die verbotene Stadt Genf passieren, obwohl sie wie alle anderen Verkehrssteuern zahlen und legale, zugelassene Fahrzeuge steuern, polizeilich angehalten und zur Kasse gebeten. ●

KURZMELDUNGEN

Audi ist Liebling der Schweizer

Die beliebteste Marke in der Schweiz ist Audi. Das ist das Resultat der Brand-Asset-Valuator-Studie (BAV), die seit 1995 jährlich von Werbeunternehmen erhoben wird. Für die vorliegende BAV-Studie wurden fast 10 000



Markenbotschafter für Audi: Skistars wie Vreni Schneider.

Schweizer zu über 600 Marken befragt. Die Popularität von Audi in der Schweiz dürfte aus der Zusammenarbeit mit dem Verband Swiss Ski gründen, heisst es in einer Medienmitteilung.

Motorex mit neuer Vertriebsleitung

Das Schmiermittel-Unternehmen Motorex mit Sitz in Langenthal BE verabschiedet sich von Ottmar Bange (Bild). Der 67-jährige Deutsche geht in Pension, er war



mehrere Jahre Geschäftsführer von Motorex Deutschland und Vertriebsleiter West. Sein Nachfolger für die Region West ist Steffen Treuner, ein Fachmann in der Branche seit über 30 Jahren.

TCS mit mehr Rettungseinsätzen

TCS Swiss Ambulance Rescue (TCS SAR), der Rettungsdienst des Touring Club Schweiz (TCS), übernimmt Intermedic in Berikon AG. Intermedic beschäftigt 40 Mitarbeiter, hat eine Flotte von zehn Fahrzeugen und leistet pro Jahr rund 2000 Notfalleinsätze. Mit der Übernahme des Unternehmens baut TCS SAR seine führende Position im Bereich Notfall- und Krankentransporte auf jährlich 30 000 Einsätze aus.

Fisker in Lausanne

Der US-amerikanische Autohersteller Fisker baut sein Händlernetz in Europa weiter aus. Nach Toulouse (F) wird in Lausanne der zweite europäische Standort eröffnet, teilte das Unternehmen mit. An den Start in der Schweiz geht Fisker am 1. März 2024. Fisker verfügt nun über vier Händlerpartner, je zwei in Europa und den USA.

Foto: Audi/Amag



Lancia Ypsilon

Stellantis erweckt die totgesagte Marke Lancia zu neuem Leben. Den Startschuss gibt das Kompaktmodell Ypsilon, das 2025 auch in die Schweiz kommt – als reines E-Auto mit Fokus auf Design. Die Neuauflage des Ypsilon schlägt dabei die Brücke zum in den Ruhestand verabschiedeten Vorgänger. Der mit 4.04 Metern gut 20 Zentimeter längere neue Ypsilon soll Vorreiter einer ganzen Lancia-Familie werden und bildet im europäisch-amerikanischen Mischkonzern zusammen mit Alfa Romeo und DS die Premium-Familie von Stellantis – hochwertiger, feiner und auch teurer als ähnliche Modelle der zahlreichen Rivalen. Lohnend ist der Blick in den Innenraum. Als Elektroauto hat der Italiener natürlich ein digitales Innenleben samt der üblichen Landschaft aus Zentralmonitor und nahtlos anschliessendem Display hinter dem Lenkrad. In den Verkauf geht in Kürze zunächst das knapp 40.000 Euro teure Premierenmodell Ypsilon Cassina, von dem nur 1906 Exemplare (1906 ist das Geburtsjahr von Lancia) lediglich für Italien gebaut werden. In die Schweiz kommt der Ypsilon in verschiedenen Versionen voraussichtlich erst Mitte nächsten Jahres, das Spitzenmodell wird der sportlich geprägte Ypsilon HF sein. Länder, in denen der Strom für Autos noch nicht so richtig fliesst, können auf eine Variante mit Benzinmotor –100kW (136PS) – und Mildhybridtechnik hoffen. Unabhängig von der Ausstattung werden sich alle Ypsilon-Versionen die gleiche Technik teilen. Sie ist bereits gut bekannt, weil andere Modelle des Stellantis-Konzerns wie Peugeot e-208, Opel Corsa Electric oder Fiat 600e bereits tausendfach damit unterwegs sind. Auch bei Verkauf und Vertrieb will die 118 Jahre alte Marke moderne Wege gehen. In 100 Ausstellungsräumen in 60 europäischen Städten sollen die Kunden neben dem Ypsilon auch die beiden anderen geplanten Modelle, die in Zweijahresschritten erscheinen sollen, bewundern können.



Schaufenster

SHOWROOM Alle Neuheiten, die auf diesen Seiten zu sehen sind, wären in anderen Jahren am Genfer Autosalon präsentiert worden. Aber es ist nicht mehr wie früher. Deshalb vermitteln wir hier gern die wichtigsten Informationen zu den Modellen.



Arakis Sandstorm

Viel mehr als Bilder gibt es noch nicht vom britischen Hypercar Arakis Sandstorm. Der bislang unbekannte Hersteller gibt an, dass sein Stromer in nur gerade 1.5 Sekunden von 0 auf 100 km/h beschleunigen will und über einen 115 kWh grossen Akku verfügen werde, der eine Reichweite von 500 Kilometern ermögli-

chen soll. 20 Exemplare sollen entstehen, ein jedes wird nach den Vorstellungen des Käufers individualisiert und mindestens zwei Millionen Franken kosten. So es denn wirklich zu einer Produktion kommt. So rein optisch wäre der Sandsturm gewiss eine Bereicherung des Strassenbildes.



Nissan Juke

Das 2019 von Nissan in zweiter Generation eingeführte SUV-Modell Juke erhält zum Frühjahr eine Modellpflege. Die wichtigsten Neuerungen betreffen den Innenraum, der ein neues 12.3-Zoll-Instrumentendisplay sowie einen stärker dem Fahrer zugewegten Infotainmentsystem-Touchscreen mit ebenfalls 12.3-Zoll-Bildschirmdiagonale bekommt. Beide Displays zeichnen sich durch individuell anpassbare Anzeigen aus. Die Einbindung von Smartphone-Inhalten per Apple Carplay und Android Auto ist künftig kabellos möglich. Zudem soll die Sprachsteuerung besser auf Befehle in natürlicher Sprache reagieren. Die Motorenpalette reicht weiterhin von 86 kW (117 PS) bis 105 kW (143 PS), die Preise sind noch offen.



Mercedes G-Klasse Stronger than Diamonds

Mercedes-Benz legt vom SUV-Klassiker G-Klasse die Sonderedition Stronger than Diamonds auf. Das auf 300 Exemplare limitierte Sondermodell wird in Rosa lackiert, die Türverriegelungsstifte werden mit Diamanten (0.25 Karat) besetzt. Der Fahrzeugschlüssel ist zudem mit einer Silberplakette mit Diamantprägung verziert. Innen bietet der Edelstein-Offroader eine schwarze Lederausstattung mit rosafarbenen Ziernähten und Hochflorteppichen. Einzig wählbare Antriebsvariante ist der 421 PS starke G 500.



Fotos: Stellantis, Arakis, Nissan, Daimler, Audi, Maxus, Rezvani, Skoda



Audi S3

Audi trimmt den S3 auf mehr Leistung. Die sportliche Variante des Kompaktmodells kommt dank neuer Abstimmung des Zweiliter-Turbobenziners auf 245 kW (333 PS) und legt damit um 23 PS zu, das Drehmoment wächst um 20 Nm auf bis zu 420 Nm. Vom Topmodell RS3 übernimmt der S3 den Torque-Splitter für die vollvariable Momentverteilung zwischen den Hinterrädern mittels Lamellenkupplung. Hinzu kommen Änderungen am Fahrwerk, etwa in Form einer neu abgestimmten Lenkung und stärkerer Bremsen.

Maxus Euniq 6

Der chinesische Autohersteller Maxus erweitert sein Modellangebot in Europa um einen zweiten PW. Beim Euniq 6 handelt es sich um ein elektrisches Mittelklasse-SUV mit 130 kW (177 PS) und einer Normreichweite von 354 Kilometern. Für den Stadtverkehr gibt die Saic-Tochter eine mögliche Fahrdistanz von bis zu 452 Kilometern an. Der 4.74 Meter lange Maxus soll unter anderem mit 754 Litern Kofferraumvolumen punkten. In China wird der Crossover auch als Benziner und Plug-in-Hybrid angeboten.



Rezvani Beast

Das Biest des US-Herstellers Rezvani gibt es seit 2014. Jetzt kommt es auf Basis der Corvette C8 ganz neu daher. Der bekannte 6.2-Liter-V8 wird mit zwei Turboladern auf 746 kW (1014 PS) aufgeblasen, das maximale Drehmoment liegt bei 1190 Nm. So soll der Rezvani Beast in 2.5 Sekunden von 0 auf 60 Meilen pro Stunde rennen. Die Karosserie besteht komplett aus Karbon, das Gewicht beträgt leer 1340 Kilogramm. Nur gerade 20 dieser Biester sollen gebaut werden, die Preisskala beginnt bei 485 000 Dollar.



Mercedes-AMG A 45 S 4Matic+

Mercedes-AMG bereitet die Pensionierung des Kompakt-sportlers A 45 S 4Matic+ vor. Im März folgt ein aufgerüstetes Sondermodell. Kennzeichen der Limited Edition ist eine mit Rallyestreifen verzierte Folierung in Grün. Dazu kommen mattschwarze 19-Zoll-Schmiederäder mit gelben Zierelementen und schwarz glänzende Bremssättel. An Sport-sitzen und Lederlenkrad finden sich gelbe Nähte. Unverändert bleiben der 421 PS starke Zweiliter-Turbobenziner und der Allradantrieb mit radselektiver Kraftverteilung.

Chrysler Halcyon Concept

Auch der bei den Verbrennern tief verwurzelte Autohersteller Chrysler kokettiert mit Strom. Die Elektropläne nehmen mit der nun vorgestellten Coupé-Limousine Halcyon Concept konkretere Gestalt an. Allerdings bietet sie wohl nur im Hinblick auf die Antriebstechnik einen seriennahen Ausblick. Denn unter dem futuristisch wirkenden Blechkleid der viertürigen Flunder steckt die STLA-Large-Plattform, die 400- und 800-Volt-Architekturen mit bis zu 118 kWh grossen Akkus für bis zu 800 Kilometer Reichweite erlaubt.



Abarth 695 75° Anniversario

Zur Feier des 75. Geburtstags von Abarth bringt der Skorpion den neuen 695 75° Anniversario auf den Markt. Er ist in einer Auflage von nur 1368 Exemplaren erhältlich, ein symbolischer Verweis auf den Hubraum des Motors: 1368 Kubikzentimeter. Der Motor liefert eine Leistung von 132 kW (180 PS) und ein Drehmoment von 250 Nm bei 3000 U/min. Die Sonderserie zeichnet sich durch eine einzigartige und auffällige Lackierung aus. Preise gibt es noch keine, 150 der letzten Abarth-Verbrenner kommen in die Schweiz.



Skoda Octavia

Ein frischer Auftritt für Limousine und den Kombi: Skoda verpasst dem kompakten Octavia ein Lifting, das neben dem Aussendesign vor allem Cockpit und Infotainmentsystem betrifft. Auffälligste Neuerung aussen sind die Kristallglas-Elemente in der Grafik der neuen LED-Scheinwerfer, die den ebenfalls umgestalteten Kühlergrill flankieren. Auch die Heckleuchten wurden verändert, ebenso die Stossfänger vorne und hinten. Letztere Massnahme sorgt zudem für eine leicht auf 4.70 Meter gewachsene Länge. Innen finden sich neue, teils als besonders nachhaltig bezeichnete Materialien. Erstmals zu haben ist ein grosses Infotainmentsystem mit 13-Zoll-Bildschirm, Serie ist eine Variante mit zehn Zoll Diagonale. In Zukunft sollen der künstlich intelligente Dialog-Bot Chat GPT sowie ein neuer Sprachassistent integriert werden. Bei den Motorisierungen gibt es allerlei Diesel und bis zu 265 PS starke Benziner.



Grundlegende Veränderungen

KLEINES E-SUV Der Dacia Spring erhält mehr als nur ein Facelift. Das Design eines der günstigsten Elektrofahrzeuge auf dem Markt hat sich grundlegend verändert.

Olivier Derard

Der Dacia Spring wurde 2021 eingeführt und hat sich seither ständig weiterentwickelt. Schon ein Jahr nach seinem Start erhielt er ein leichtes Facelifting mit dem neuen Logo der rumänischen Renault-Tochter, 2023 wuchs die Motorleistung auf 48 kW (65 PS). Seit der Einführung des Low-Cost-SUV vor drei Jahren wurden weltweit mehr als 140 000 Dacia Spring zugelassen. Und Dacia scheint noch grössere Ambitionen für das Fahrzeug zu haben, das zu den günstigsten Elektroautos gehört – mit aktuellen Rabatten ist es sogar das allergünstigste. Darauf deutet zumindest das umfangreiche Facelifting hin, das der Wagen gerade erhalten hat und am Genfer Autosalon offiziell vorgestellt wird.

Mit Ausnahme des Daches wurden beim neuen Spring alle Karosserieteile verändert. Er profitiert vom neuen Dacia-Design, das mit der jüngsten Generation des Duster eingeführt wurde. Die neue Identität wird durch die beiden schwarzen Streifen an der Vorder- und Rückseite deutlich. Die beiden dunklen Zierleisten werden von zeitgenössisch gestalteten Elementen auf den vorderen und hinteren Stossfängern (bei der Extreme-Ausführung) unterstützt und von der neuen LED-Lichtsignatur in Y-Form eingerahmt. Der Seitenschutz befindet sich unten an den Türen und soll leicht, kostengünstig und einfach zu montieren oder zu ersetzen sein. Die Dachreling verschwindet zugunsten von Gewicht, Produktionskosten, Aerodynamik und somit Reichweite.



Neuer Look: Armaturenbrett mit zwei Bildschirmen, der Wählschalter ermöglicht es jetzt, das regenerative Bremsen zu verstärken. Das System Youclip bietet eine 3-in-1-Vorrichtung. Unter der Fronthaube, nicht weit von der Ladebuchse entfernt, kann das Ladekabel untergebracht werden.



Fotos: Dacia



Der neue Dacia Spring feiert seine Premiere auf dem Autosalon in Genf.

Die Kapazität der Batterie bleibt unverändert bei 26,8 Kilowattstunden. Das soll genug sein für eine Reichweite von 220 Kilometern, offiziell ist dieser Wert aber noch nicht. Damit erfülle man die Anforderungen der Kunden, sagt Dacia, denn die fahren im Schnitt nur 37 Kilometer am Tag, wie die Auswertung der Konnektivitätsdaten ergeben hat. Über ein B-Profil, das am Gangwählschalter aktiviert wird, kann die regenerative Bremsleistung des neuen Spring erhöht werden.

Ungewöhnliche Youclip-Haken

Im Innenraum wurde das Armaturenbrett komplett neu gestaltet. Das Lenkrad ist jetzt höhenverstellbar (leider immer noch nicht in der Tiefe), das Design ist horizontaler, und es gibt ein neues Paar Bildschirme. Das digitale Kombiinstrument ist jetzt bei allen Versionen sieben Zoll gross, und für die Topversionen gibt es ein Zehn-Zoll-Infotainmentsystem. Letzteres verfügt über ein vernetztes Navigationssystem, das die Verkehrsbedingungen in Echtzeit anzeigt und die Funktionen Apple Carplay und Android Auto drahtlos steuert.

Der neue Spring ist serienmässig mit drei Youclip-Befestigungspunkten ausgestattet, einem am Armaturenbrett und zwei auf der Mittelkonsole. Diese können eine Aufbewahrungstasche, eine Smartphone-Halterung mit oder ohne Induktions-

ladegerät oder eine 3-in-1-Vorrichtung aufnehmen, die einen Becherhalter, einen Haken und eine Lampe kombiniert. Mit einem Volumen von 308 Litern (knapp 201 mehr im Vergleich zum Vorgänger) ist der Kofferraum klassengemäss. Als Zubehör bietet Dacia eine Ablagebox an. Sie befindet sich unter der vorderen Haube über dem 65- oder 45-PS-Motor und vergrössert das Nutzvolumen um 35 Liter. Das ist praktisch, um die Ladebuchse unterzubringen, da sich die Ladebuchse vorne hinter dem Logo befindet. Eine erste Sitzprobe im neuen Spring ergab: Die Sitzposition ist gut, die Kunststoffe sind hart und robust.

Die Renault-Gruppe will zwar ihre Produktionslinien nach Frankreich oder zumindest nach Europa zurückverlegen, der Spring wird aber weiterhin in China gebaut, genauer gesagt in Shiyan. Das Joint Venture EGT New Energy Automotive, das zur Hälfte dem chinesischen Hersteller Dongfeng und zu je einem Viertel Renault und Nissan gehört, ist für die Montage des Spring zuständig. Diese Produktionsstätte ist mit ein Grund für den niedrigen Preis des Fahrzeugs, weniger als 20 000 Franken soll es kosten. Und weniger als 15 000 Franken, wenn man die Rabatte berücksichtigt, die Dacia Schweiz im Moment anbietet. Es bleibt abzuwarten, ob diese mit der Einführung des Faceliftmodells weitergeführt werden. ●

Der neue Spring zeigt die neuesten Designcodes des rumänischen Herstellers: schwarze Streifen an der Vorder- und Rückseite, Elemente im urbanen Stil und eine neue LED-Lichtsignatur in Form eines Y. Leider ist die Dachreling auf dem Dach verschwunden.





Toyota Yaris, Jahrgang 2024: Auf den ersten Blick sind keine Veränderungen zu erkennen – denn es gibt äusserlich keine.

Ganz sanft

MODELLPFLEGE Toyota aktualisiert seinen Yaris. Das Äussere des Autos bleibt unverändert. Unter der Motorhaube und im Innenraum gibt es jedoch Optimierungen.

Olivier Derard

Auch wenn er eindeutig ein japanisches Auto ist, wurde der Yaris in erster Linie für die anspruchsvollen Kunden des Alten Kontinents konzipiert. Für die Entwicklung des Kleinwagens ist die europäische Toyota-Zentrale in Brüssel verantwortlich, für die Produktion das französische Werk in Valenciennes.

Diese Aufgabenverteilung hat sich für den Cityflitzer durchaus gelohnt, denn er kann auf eine erfolgreiche Geschichte zurückblicken. Vor knapp einem Jahr, als er in das 25. Jahr seiner Produktion ging, überschritt er die Zehn-Millionen-Marke. Der Yaris ist dabei nicht nur weltweit, sondern auch in der Schweiz ein Bestseller. Mit 2752 verkauften Exemplaren im Jahr 2023 platzierte sich der Yaris markenintern auf Rang eins vor dem aufgewerteten Derivat, dem Yaris Cross, der 2364 Käufer in der Schweiz fand. Eine Erfolgsgeschichte also.

Um an der Spitze zu bleiben und die von Emil Frey angestrebte Verkaufssteigerung von 16 Prozent zu erreichen, erhält der Kleine ein sehr leichtes Facelift. So leicht, dass selbst Kenner ihn nicht vom 2020 enthüllten Modell unterscheiden können. Und das aus gutem Grund: Von aussen gibt es nichts, was die beiden Varianten optisch unterscheidet, der Stossfänger oder die Scheinwerfer bleiben zum Beispiel unverändert. Das ist jedoch nicht weiter schlimm, da der Yaris immer noch ein erfrischendes Design hat. Unter der Motorhaube hingegen gibt es Veränderungen. Neben dem 1.5 Liter grossen Benziner mit 92 kW (125 PS) und dem ebenso grossen Hybridmotor mit 85 kW (116 PS) bietet Toyota nun den Hybrid auch mit 97 kW (130 PS) an. Technisch sehr ähnlich zur 116-PS-Version bleibt der Verbrennungsmotor identisch, ebenso die Batterie. «Das Transaxle-Getriebe wurde jedoch überarbeitet und die elektrische Hauptmaschine, die für den Antrieb zuständig ist, erhält mehr Leistung», erklärt Yann Ngueveu, Projektleiter für Yaris und Yaris Cross.

Mehr Leistung

Beim Fahren verbessert die grössere Dimensionierung des Elektromotors die Leistung des Kleinwagens, «vor allem bei den Beschleunigungswerten», wie Ngueveu hinzufügt. Laut den offiziellen Angaben des Herstellers geht mit der stärkeren Version das Beschleunigen von 0 auf 100 km/h mit 9.2 Se-

kunden um eine halbe Sekunde schneller. Auch der Sprint von 80 auf 120 km/h dauert eine halbe Sekunde weniger lang, nämlich nun 7.5 Sekunden. In der Praxis werden vor allem Überholmanöver erleichtert. Der neue Antriebsstrang sorgt ausserdem dafür, dass der Motor bei hoher Last nicht so schnell hochdreht, sodass der Kaffeemühlen-Effekt in den meisten Situationen ausbleibt, auch auf Autobahnen und in unebenem Gelände. Am Fahrverhalten hat sich nichts geändert, und das ist auch gut so, denn der kleine Stadtfitzer war schon vorher sehr unterhaltsam zu fahren. Dank seines geringen Gewichts von rund 1200 Kilogramm lässt er sich mit viel Freude handhaben. Und wenn man sich einem langsameren Fahrzeug oder einer Kurve nähert, verstärkt die elektrische Maschine das regenerative Bremsen. Das kommt gut an.

Das Facelift bringt auch neue Fahrhilfen mit sich. Dank einer Kamera und eines neuen Radars wird die Reichweite des Unfallwarnsystems erhöht. Das Auto verfügt über einen Geschwindigkeitswarner, der jedoch glücklicherweise nur ein leises Geräusch von sich gibt, wenn die Geschwindigkeit überschritten wird. Der adaptive Tempomat arbeitet natürlicher, er ist sanfter und verzögert weniger stark, wenn sich ein Fahrzeug vor den Yaris schiebt.

Auch in der digitalen Welt holt der Yaris auf. Dazu gehören das anpassbare Kombiinstrument und das Infotainmentsystem mit klaren und detaillierten Menüs, die über Schnellzugriffe erreichbar sind. Der Preis für den Yaris als Einstiegsbenziner beträgt 23 400 Franken, für die Hybridversion mit 116 PS stehen 25 900 Franken in der Preisliste. Die – besser ausgestattete – 130-PS-Version ist mit 32 900 Franken deutlich teurer. ●



Detailverbesserungen: Im Innenraum wurden Infotainment und Konnektivität aufgewertet. Der Kofferraum hat ein Bodenfach.

TECHNISCHE DATEN			
Toyota Yaris		1.5 Hybrid (116PS)	1.5 Hybrid (130 PS)
Thermisch	Zylinder/Hubraum cm ³	L3/1490	L3/1490
	Motorbauart	4 Ventile/Zylinder, DOHC (Kette), Direkteinspritzung	4 Ventile/Zylinder, DOHC (Kette), Direkteinspritzung
	Verdichtung	14.0:1	14.0:1
	Bohrung×Hub mm	80.5×97.6	80.5×97.6
	Leistung kW (PS) bei U/min	67 (91) bei 5500	67 (91) bei 5500
	Drehmoment Nm bei U/min	120	120
Treibstoff/Tankinhalt l	Benzin/36	Benzin/36	
Elektrisch	Motorbauart	Permanentregener Synchronmotor	Permanentregener Synchronmotor
	Leistung kW (PS)	59 (80)	62 (84)
	Drehmoment Nm	141	185
	Batteriekapazität kWh/Technologie	k.A./Lithium-Ionen	k.A./Lithium-Ionen
	Ladezeit bei max. Ladeleistung h	–	–
	Verbrauch (WLTP) kWh/100 km	–	–
Kombiniert	Reichweite (WLTP) km	–	–
	Systemleistung kW (PS)	85 (116)	97 (130)
	Systemdrehmoment Nm	141	185
	Kraftübertragung	FWD, eCVT	FWD, eCVT
	Höchstgeschwindigkeit km/h	175	175
	Beschleunigung 0–100 km/h s	9.7	9.2
Allgemein	Verbrauch (WLTP) l/100 km	3.8	4.2
	CO ₂ -Ausstoss (WLTP) g/km	87	96
	L×B×H/Radstand mm	3940×1745×1503/2560	3940×1745×1503/2560
	Leergewicht/Gesamtgewicht kg	1210/1615	1210/1615
Kofferraum l	286	286	
Preis ab Fr.	25 900.–	32 900.–	
Verfügbarkeit Schweiz	Ab sofort	Ab sofort	

TECHNISCHE DATEN		1.5 Benziner (125 PS)
Toyota Yaris		1.5 Benziner (125 PS)
Zylinder/Hubraum cm ³		R3/1490
Motorbauart		4 Ventile/Zylinder, DOHC (Kette), Direkteinspritzung
Verdichtung		14.0:1
Bohrung×Hub mm		80.5×97.6
Hybridantrieb/Batterie		–
Leistung kW (PS) bei U/min		92 (125) bei 6600
Drehmoment Nm bei U/min		153 bei 4800–5000
Kraftübertragung		MT5, FWD
L×B×H/Radstand mm		3940×1745×1503/2560
Leergewicht/Gesamtgewicht kg		1156/1555
Kofferraum l		286
Beschleunigung 0–100 km/h s		9.0
Höchstgeschwindigkeit km/h		180
Treibstoff/Tankinhalt l		Benzin/42
Verbrauch (kombiniert) WLTP l/100 km		5.0
CO ₂ -Ausstoss g/km		118
Preis ab Fr.		23 400.–
Verfügbarkeit Schweiz		Ab sofort

Unterdurchschnittlich – und gut

REDUZIERT Viele bräuchten eigentlich gar nicht viel. Ausser Mobilität – ohne Schnickschnack. Der JAC e-JS1 bietet genau das.

AR-Testteam

Wie viel Auto braucht es? Um das Grundmobilitätsbedürfnis abzudecken, eigentlich nicht so viel. Der Durchschnitts-Schweizer fährt rund 30 Kilometer am Tag, ein Schweizer Durchschnitts-Auto ist mit 1.6 Personen belegt. Weil Durchschnitt kaum aussagekräftig ist, weil man im Fall der Fälle auch für mehr Personen und längere Strecken gerüstet sein will, kauft der Schweizer dann doch ein grosses Auto mit kräftigem Verbrennungsmotor – mit Allradantrieb, falls es doch einmal noch in die Berge geht im Winter. 211 PS hat ein durchschnittlicher Schweizer Neuwagen, und er kostet etwas über 50 000 Franken, Zusatzausstattungen nicht eingerechnet.

Aber Durchschnitt bedeutet eben auch: Viele kommen mit viel weniger klar, könnten auch einen elektrischen Kleinwagen fahren, der weniger kostet. Und täten das vielleicht sogar gerne. Aber das ist die Krux, denn günstige E-Kleinwagen gibt es hierzulande so gut wie gar nicht, mal abgesehen vom Mini-SUV Dacia Spring (S. 6). In die Bresche





Der Innenraum des JAC e-JS1 ist einfach gehalten. Das schwarze Hartplastik wird durch helle Zierelemente aufgelockert. Der Tempomat ist Serie, für die Navigation wird das Smartphone verbunden.

springt Auto Kunz mit dem JAC e-JS1. Der Aargauer Importeur hat den chinesischen Kleinwagen wie schon die beiden SUV e-S2 und e-JS4 für den Schweizer Markt angepasst und homologiert.

Für Kurzstreckenfahrer

Was für viele zu klein ist, dürfte für viele auch genau richtig sein. Mit einer Länge von 3.65 Metern gehört der e-JS1 zu den kleinsten Autos auf dem Markt, bewegt sich in der Grössenordnung eines Toyota Aygo und bietet trotzdem Platz für fünf Personen. Der Raum auf den vorderen Sitzen ist ausreichend dimensioniert, sodass auch Menschen von 1.85 Metern Grösse ohne Verrenkungen sitzen können. Auf der Rückbank wird es dann natürlich ziemlich eng, zur Not aber geht auch das. Mit zwei oder sogar drei Kindern sowieso. Wer die Rückbank hauptsächlich als Ablage für Tasche und Mantel nutzt, hat erst recht kein Problem.

Der Kofferraum fasst 140 Liter unter der Hutablage. Die Rückbank lässt sich umklappen, dann sind es bis zu 400 Liter Volumen. Damit ist der JAC e-JS1 natürlich kein Lademeister. Aber für den Wocheneinkauf reicht das problemlos aus, der Kleinwagen hat genau die richtige Grösse für alle, die mit ihrem Auto nur zum Einkaufen und zurück fahren. Oder für Spitex-Mitarbeiter, die damit in den sowieso viel zu engen Städten unterwegs sind.

Der e-JS1 ist also perfekt geeignet für Wenigbeziehungsweise Kurzstreckenfahrer. Genau dafür ist auch der Elektroantrieb die richtige Wahl und viel besser geeignet als ein Verbrennungsmotor. Bis zu 330 Kilometer soll die Reichweite nach WLTP im Eco-Modus betragen, im Normal-Modus sind es immer noch 280 Kilometer. Bei einer Batteriekapazität von 31.4 kWh entspricht das einem Verbrauch von weniger als 10 kWh/100 km. Das scheint allerdings gar optimistisch gerechnet zu sein. Auf der AR-Normrunde lag der Stromverbrauch bei 14.8 kWh/100 km – das ergäbe 212 Kilometer Reichweite. Die höheren Geschwindigkeiten zehren an der Batterie, wer mit dem Auto nur in der Stadt unterwegs ist, wird nicht allzu oft an der Dose hängen.

Standardmässig ist der e-JS1 mit einem Wechselstromanschluss und einem Onboard-Charger mit 4.5 kW Ladeleistung ausgestattet. Eine Vollauffüllung dauert rund fünf Stunden. Für Gelegenheitsfahrer ist das schon fast ausreichend, optional bietet der Hersteller auch einen Gleichstromanschluss, der mit bis zu 25 kW lädt. Der Batteriestand ist damit nach rund 40 Minuten wieder auf 80 Prozent. Der Aufpreis für den CCS-Gleichstromanschluss beträgt moderate 1000 Franken. Wer das Risiko nicht eingehen will, stundenlang an einer Ladestation zu stranden, bestellt diesen gleich mit.

Ohnehin gehört der e-JS1 mit einem Preis von 16989 Franken zu den günstigsten Neuwagen auf

dem Markt. Erst recht, wenn man die Auswahl auf Elektroautos einschränkt. Wobei das mit der Verfügbarkeit so eine Sache ist, denn aktuell hat Auto Kunz kaum Fahrzeuge an Lager. Wer auf seinen e-JS1 warten kann, kann ihn auch als Neuwagen bestellen, das extravagante Pink unseres Testwagens gibt es dann allerdings nicht, sondern bloss Schwarz, Weiss und Grau. Diese sind mit einem Preis von 17689 Franken minimal teurer. Teure Optionen gibt es keine, das einzige, was extra kostet, ist der erwähnte DC-Anschluss.

Was es braucht, ist drin

Der Innenraum ist ansprechend gemacht. Klar, dem Preis entsprechend gibt es viel Hartplastik und Sitze aus Kunstleder, die aber dank heller Stoffeinlagen in den Sitzwangen und der Lehne optisch etwas hermachen. Das schwarze Interieur wird durch helle Elemente aufgelockert, deren etwas extravagante Farbe man als Roségold bezeichnen könnte. Damit ist der kleinste JAC auch der hübscheste in der Modellpalette.

Ein integriertes Navigationssystem gibt es nicht, dafür hat man heute das Handy. Dieses lässt sich per Kabel verbinden, dann hat das System dank Android Auto und Apple Carplay auch ein Navi. Ist das eine billige Lösung? Vielleicht, aber es sei daran erinnert, dass auch ein 400 000 Franken teurer Ferrari ohne eigenes Navi ausgeliefert wird und sich ausschliesslich auf die Konnektivität von Smartphones verlässt. Wenn ein hochmoderner Luxuswagen sich das leisten kann, dann sei es einem günstigen Kleinwagen auch verziehen.

Sogar das kabellose Laden des Smartphones ist möglich, eine Rückfahrkamera ist Serie. Nur DAB kennt man in China nicht, die entsprechenden Empfänger hat Auto Kunz, wie bei allen JAC, nachgerüstet. Die Aktivierung über verschiedene Tastenkombinationen fällt allerdings etwas umständlich aus. Das Infotainmentsystem hängt sich im Test gelegentlich auf, nach einem Neustart lief aber wieder alles wie gehabt. Ärgerlich ist es trotzdem, vor allem weil die meisten Funktionen über den Infotainmentscreen gesteuert werden, auch die Klimaanlage oder die Aktivierung des Eco-Modus. Bei den Assistenten ist JAC zurückhaltend, ausser einem Tempomaten gibt es nichts. Damit gibt es aber auch nichts was piept und warnt und mitlenkt. Die Verantwortung liegt beim Fahrer.

Mit 45 kW (61 PS) ist der Kleinwagen etwas untermotorisiert. Im Stadtverkehr läuft er ganz gut, die Beschleunigung von 0 auf 50 km/h dauert 4.3 Sekunden, von 0 auf 80 km/h sind es 10.1 Sekunden. Gegen oben geht dem Chinesen dann die Luft aus, bei 102 km/h ist bereits die Höchstgeschwindigkeit erreicht. Aber eben: Wegen immer mehr Staus und immer mehr 30er-Zonen beträgt die durchschnittlich gefahrene Geschwindigkeit auf Schweizer Strassen 37.1 km/h. Da kann der e-JS1 plötzlich überdurchschnittlich sein. ●

Testfazit

Für viele muss ein Auto weder gross noch leistungsstark noch edel sein. Es muss einfach nur Fahrer und Passagiere von A nach B befördern. Genau das macht der elektrische JAC e-JS1 ganz gut. Alles Nötige ist an Bord, der Platz ist für einen Kleinwagen genügend und die Reichweite im Stadtverkehr grosszügig. Und das zu einem attraktiven Preis von unter 18 000 Franken.

TESTERGEBNIS

69/100

ANGEWANDTER NOTENSCHLÜSSEL

A/B

ANTRIEB	12/20
Mit 45 kW (61 PS) ist der JAC e-JS1 nicht übermässig motorisiert, für die Fahrt in der Stadt reicht es aber. Ausserorts und auf der Autobahn wird er dann aber doch eher zum Verkehrshindernis.	
FAHRWERK	12/15
Die Lenkung ist leichtgängig, wie sie es für das Rangieren im engen Stadtverkehr sein soll. Das Fahrwerk ist nicht unkomfortabel abgestimmt.	
INNENRAUM	16/25
Der Innenraum des e-JS1 ist dem Preis entsprechend simpel und mit viel Hartplastik gestaltet, Zierelemente hübschen das Interieur auf. Das Platzangebot ist ausreichend, zur Not sogar für vier Personen.	
SICHERHEIT	8/15
Ausser einem Tempomaten gibt es keine Assistenz- und Sicherheitssysteme, die Knautschzonen sind knapp, der Bremsweg aus höheren Geschwindigkeiten doch eher lang.	
BUDGET	21/25
Der JAC e-JS1 punktet mit seinem guten Preis. Für 17 989 Franken ist alles drin, was zu haben ist. Das ist zwar nicht viel, aber es reicht aus für ein kleines Stadttauto für Kurzstreckenfahrer.	

TECHNISCHE DATEN

AR-Test | 15 | 2024

JAC e-JS1

PREIS	JAC e-JS1 (BEV, 31.4 kWh, 61 PS, FWD) ab Fr. 16 989.–, JAC e-JS1 mit CCS Schnellladung ab Fr. 17 989.–, Testwagen Fr. 17 989.–.	bremsen; Zahnstangenlenkung m. elektr. Servo; Reifen v./h. 165/60 R14.
ELEKTROMOTOR	Einbauort Frontantrieb Typ PSM Leistung 45 kW (61 PS) Drehmoment 150 Nm	SEGMENT, ANTRIEB UND KAROSSERIE A, Elektro, Limousine, 5 Türen, 5 Plätze.
BATTERIE	Typ Lithium-Ionen Kapazität brutto 31.4 kWh Steckertyp CCS, Typ 2 Ladeleistung AC 4.5 kW 0–100% nach 6:00 h Ladeleistung DC 25 kW 30–80% nach 0:40 h	ABMESSUNGEN UND GEWICHTE LxBxH 3650x1670x1495 mm Radstand 2390 mm Kofferraum 140–400 l Leergewicht (DIN) 1105 kg Gesamtgewicht 1555 kg Bodenfreiheit 125 mm
KRAFTÜBERTRAGUNG	FWD; Direktantrieb (konstante Untersetzung) 1 Gang.	FAHRLEISTUNGEN UND VERBRAUCH (WLTP) Höchstgeschwindigkeit 102 km/h 0–50 km/h 5.0 s Verbrauch 11.0 kWh/100 km Reichweite (NEDC) 302 km Energieeffizienzklasse A
FAHRGESTELL UND FAHRWERK	Selbsttragende Karosserie; v. Dreiecksquerlenker, Federbeine, Stabilisator; h. Halbstarrachse; v./h. Schraubenfedern; 4 Scheiben-	GARANTIE Werk 5 J./100 000 km Antriebsbatterie 5 J./100 000 km
		TESTWAGENLIEFERANT Auto Kunz AG, technische Daten gemäss Hersteller.

TESTDATEN

AUTOMOBIL REVUE

BESCHLEUNIGUNG 0–100 km/h	(Werksangabe 0–50 km/h in 5.0 s)
0 s	JAC e-JS1 16.3 s
0 s	Mittelwert im Segment 11.0 s
0–40 km/h	3.3 s
0–50 km/h	4.3 s
0–60 km/h	6.0 s
0–80 km/h	10.1 s
0–100 km/h	16.3 s
BREMSWEG 100–0 km/h	(Werksangabe 11.0 kWh/100 km)
0 m	JAC e-JS1 (Winterreifen) 41.8 m
0 m	Mittelwert im Segment (Sommerreifen) 37.1 m
0 m	Mittelwert im Segment (Winterreifen) 39.4 m
120–0 km/h	–
100–0 km/h	41.8 m
80–0 km/h	27.0 m
60–0 km/h	14.9 m
VERBRAUCH AR-Normrunde	(Werksangabe 11.0 kWh/100 km)
0 kWh	JAC e-JS1 14.8 kWh/100 km
0 kWh	Mittelwert im Segment 12.5 kWh/100 km
Gesamtverbrauch (während Testdauer)	16.2 kWh/100 km
Autobahn/ausserorts	17.3 kWh/100 km
Stadtverkehr	13.3 kWh/100 km
Reichweite (gemäss Normrunde)	212 km

REKUPERATIONSVERZÖGERUNG

Durchschnittliche Verzögerung 1.37 m/s²

GEWICHTE

Gemäss Messung 1140 kg
Gewichtsverteilung v./h. 54/46%
Leistungsgewicht 25.3 kg/kW (18.7 kg/PS)

LENKUNG

Lenkradumdrehungen 3
Ø zw. Mauern l./r. 10.1/10.2 m

GERÄUSCH INNENRAUM

Im Stand / 50 km/h / 80 km/h / 120 km/h 37 / 60 / 64 / 69 dB(A)

MESSBEDINGUNGEN

Tacho Anfang / bei Messung / Testdistanz 1004 / 1300 / 797 km
Temperatur Luft / Asphalt Messung / Luft Normrunde 4 / 1 / 8 °C
Witterung bei Messung / bei Normrunde nass / nass
Fahrmodus bei Messung / bei Normrunde Normal / Normal
Gewicht Testwagen + 150 kg, Antriebsbatterie mindestens 80% geladen; Temperatur auf 20 °C und Luftdruck auf 1000 mbar (Meereshöhe) umgerechnet; Bremsweg ohne Reaktionszeit und Schwellwert.
Winterreifen v./h. Barum Polaris 5, 165/60 R14 (79T).
Achtung: Winterreifen können den Bremsweg um bis zu 15% verlängern.

MESSWERTE INNENRAUM

VORDERSITZE / RÜCKSITZE	
Kopffreiheit	94–97 / 89 cm
Sitzlänge	46 / 48 cm
Sitzhöhe	32–35 / 32 cm
Fussraum / Kniefreiheit	36–58 / 16–34 cm
Innenbreite	135 / 135 cm
Ausstiegshöhe	48–49 / 54 cm
KOFFERRAUM	
Ladetiefe / Rücksitze abgeklappt	27–50 / 112–135 cm
Innenbreite / Innenhöhe	99–107 / 26–89 cm
Ladeöffnung BxH / Ladekante	85x77 / 70 cm
Heckklappe geöffnet	192 cm

Fotos: Vesa Eskola, Text: Ramon Egger



Stromaufwärts

PHEV Honda bietet für den CR-V mehrere Hybridantriebe zur Auswahl. Nach dem Vollhybrid stellt sich der Plug-in-Hybrid dem Test. Was taugt der grosse Japaner mit der kleinen Ladeklappe?

AR-Testteam

Der Plug-in-Hybrid feiert sein Comeback. Tägliche Strecken rein elektrisch und lange Reisen ohne Reichweitenpanik absolvieren zu können, ist die Idee. Doch rein elektrisch war in der Vergangenheit oft bereits nach wenigen Kilometer Schluss. Und wer nicht konsequent das Ladekabel einstöpselt, fährt mit dem thermischen Antrieb wegen des Zusatzgewichts schlechter.

Wäre also die Entscheidung für ein reines Elektro- oder ein reines Verbrennerauto nicht besser? Nicht zwangsläufig, denn in der Welt des Doppelantriebs hat sich einiges getan. Vor allem beim wichtigsten Faktor, der rein elektrischen Reichweite. Honda gibt für seinen ersten Plug-in-Hybrid der sechsten CR-V-Generation gemäss der Worldwide Harmonized Light Vehicles Test Procedure

(WLTP) eine Reichweite von 82 Kilometern an. Doch der WLTP-Wert gilt maximal als ein besserer Verbrauchsindikator. Wie sieht es bezüglich der Reichweite in der Praxis wirklich aus?

Rein elektrisch, maximale Reichweite

Wir wollen es wissen und machen den Selbstversuch. An drei Tagen starten wir morgens immer zur selben Zeit, sodass die Rahmenbedingungen vergleichbar bleiben, mit voller Batterie und testen die rein elektrische Reichweite.

Am ersten Tag gehts auf die Autobahn, nur wenige Hundert Meter vom Start entfernt. Dass die E-Beschleunigung des CR-V oberhalb von Landstrassentempo nur noch moderat ist und bei 130 km/h gar endet, ist für den täglichen Weg zur Arbeit akzeptabel. Nach 51 Autobahnkilometern springt der Motor an. Um dem Fahrzeug ein effizientes Rollen zu ermöglichen, kann mit den

Schaltwippen am Lenkrad die Rekuperation vierstufig angepasst werden. So bleibt mit etwas vorausschauendem Fahren das Bremspedal nahezu unberührt.

Neuer Tag, neue Route. Auf der Landstrasse geht es komfortabel voran, die Leistung des Antriebs reicht zum Mitschwimmen im Verkehr aus. Der CR-V fährt bergauf und bergab, talwärts gewinnt er dank Rekuperation zusätzliche Reichweite, bis schliesslich nach 64 Kilometern ausserorts die rein elektrische Fortbewegung endet.

Am dritten Tag bringen wir den CR-V e:PHEV im Stadtverkehr fast an die WLTP-Angabe heran. Das braucht eine halbe Ewigkeit, doch was macht man nicht alles im Dienst der Wissenschaft. Im hektischen Gedränge fühlt sich der Honda mindestens so gross an, wie er von aussen wirkt, und tritt im Stop-and-go-Verkehr eher behäbig statt flink in Erscheinung. Mit dem Einsetzen des thermischen Antriebs endet nach 76 urbanen Kilometern das Experiment.

Die erzielten E-Reichweiten sind in Ordnung und für die meisten Pendlerstrecken ausreichend. Die 17.7 Kilowattstunden grosse Batterie lässt sich zudem in rund zweieinhalb Stunden wieder aufladen. Auffällig nach allen Versuchen: Auch im Verbrennerbetrieb lädt sich der Akku sehr schnell wieder auf. Sobald ausreichend Energie zur Verfügung



Der Innenraum der sechsten Generation des Honda CR-V wirkt aufgeräumt und bietet seinen Passagieren viel Platz. Schalter und Drehregler fühlen sich hochwertig an, die Tasten für das Getriebe sind üppig dimensioniert. Wer mag, kann den CR-V auf Knopfdruck Parklücken suchen und anschliessend einparken lassen. Klappt gut, dauert aber lange.



Der Antrieb hält sich im Fahrbetrieb akustisch angenehm zurück, aber in einem Familien-SUV ist es ab Reihe zwei mit der Ruhe ohnehin vorbei. Viel Platz, die verschiebbare Rückbank und der grosse Kofferraum machen den Honda CR-V zu einem praktischen Alleskönner.

steht, stellt der Antrieb wieder auf elektrisches Fahren um. In dieser Disziplin ist das PHEV den Vollhybridmodellen mindestens ebenbürtig. Auf der AR-Normrunde verbrauchte der CR-V Plug-in-Hybrid pro 100 Kilometer 2.6 Liter Benzin und 16.2 kWh Strom.

Gemütlicher Allrounder

Den Auftrag, seine Passagiere sicher von einem Ort zum anderen zu bringen, erledigt der Honda CR-V komfortabel und souverän. Angenehm sind auch die Sicherheits- und Assistenzsysteme, Honda Sensing 360 getauft. Eine Vielzahl von Kameras und Radarsystemen soll eine 360-Grad-Überwachung des Fahrzeugs herstellen, sodass der Fahrer sich teilautonom fahren lassen kann. In der Praxis funktioniert das gut, dass der Stauassistent gern etwas forscher beschleunigt und nach wenigen Metern eine ruppige Bremsung hinlegen muss, verdeutlicht aber die Grenzen des Systems. Während wir Menschen uns an der vorausfahrenden Kolonne von Fahrzeugen orientieren, beziehen kamera- und radarbasierte Systeme ihre Informationen von der vorausfahrenden Stossstange. Etwas mehr Gelassenheit stünde dem System gut an. Die Fahrerassistenz lassen sich jedoch allesamt über das neun Zoll grosse Infotainment zum Schweigen bringen.

Ebenso umfangreich sind die Fahrmodi im Honda. Neben Sport, Normal, Eco und Snow lässt sich im PHEV auch ein spezieller Tow-Modus, sprich ein Anhänger-Modus, aktivieren. In diesem Modus werden die Gänge etwas länger ausgedreht, und das Anhängerstabilitätssystem soll ein Aufschwingen oder gar Schleudern des Anhängers unterbinden. Zudem werden die hinteren Abstandswarner sowie die Notbrems- und Spurhalteassistenten deaktiviert. Beim Vollhybrid bemängelten wir das starke Aufschwingen und die permanenten Bewegungen des Fahrzeugs auf schlechterem Untergrund. Mit dem PHEV konnten wir das Schunkeln und Nachwippen nicht reproduzieren, denn Honda spendierte dem Plug-in-Hybrid deutlich bessere Dämpfer und der zwischen den Rädern im Wagenboden platzierte Plug-in-Akku sorgt für einen tieferen Schwerpunkt. So gleitet das Fahrzeug satter und unaufgeregter um Kurven. Doch ganz ohne Lenkkorrekturen geht es auch mit dem PHEV nicht ums Eck, selbst wenn die Lenkpräzision besser geworden ist.

Alle Antriebe der Honda-CR-V-Palette besitzen die identische Systemleistung von 148kW (184PS). Leider gibt der Plug-in-CR-V diese Leistung ausschliesslich an die Vorderräder weiter, nur den Vollhybrid gibt es auch mit Vierradantrieb. Der Waageschein weist ein Gewicht mit Fahrer nahe an der Zwei-Tonnen-Marke aus und zeigt die konzeptbedingt frontlastige Gewichtsverteilung. Die Fahrleistungen sind verhalten und wenig sportlich, so braucht beispielsweise der Spurt aus

dem Stand auf Tempo 100 rund neun Sekunden. Beim Beschleunigen aus der Kurve heraus springt der Elektromotor dem Verbrenner unterstützend zur Seite, doch leider stets zu forsch, sodass das Fahrzeug die Traktion verliert. Wild scharrende Vorderräder oder gar peinliches Reifenquietschen sind die Folge. Doch der CR-V kann auch Spass machen. Honda belustigt uns im Sport-Modus beim rein elektrischen Fahren mit beschleunigungsabhängigen Panflöten-Geräuschen. Keinen Spass verstehen wir aber bei der Bremse, denn das Dickschiff kommt aus Tempo 100 erst nach 43.3 Metern zum Stehen. Punktabzug!

Das Fahrzeuginnere gleicht dem des getesteten Honda CR-V e:HEV (AR 4/2024). Die Reduktion auf Funktion in Kombination mit guter Verarbeitung steht dem grössten aller Honda-SUV ausgezeichnet.

Den Einstieg in die Welt des Honda CR-V bildet der Vollhybrid mit Frontantrieb für rund 53 000 Franken. Für den etwas besser ausgestatteten Plug-in-Hybrid verlangen die Japaner stolze 9000 Franken mehr. Dieser hohe Aufpreis lässt sich nur mit konsequentem und vor allem günstigem Laden amortisieren. ●

Testfazit

Der Honda CR-V PHEV wirkt mächtig. Die Abmessungen des Innenraums sind erfreulich gross, das Fahrwerk trägt das SUV vernünftig um die Kurven. Der Antrieb aus Elektromotor und Zweiliter-Benziner reicht zum Pendeln und für längere Fahrten. Die Möglichkeit, die Batterie am Stromnetz aufladen zu können, kostet eine Stange Geld. Doch auch ein Motor mit genügend Drehmoment in tiefen Drehzahlbereichen könnte guttun. Darf man heutzutage überhaupt noch Diesel sagen?

TESTERGEBNIS 71/100

ANGEWANDTER NOTENSCHLÜSSEL	D SUV
ANTRIEB	16/20
Sehr gut ist die ruhige und beinahe unmerkliche Aufgabenübertragung vom Elektro- auf den Verbrennerantrieb. Definitiv ein gemütlicher Artgenosse mit moderatem Verbrauch. Rein elektrisch sollte es für die meisten Pendlerstrecken reichen.	
FAHRWERK	11/17
Deutlich besser als beim vollhybridisierten CR-V-Modell. Wanken ja, aber ohne die ständige Unruhe im Fahrwerk.	
INNENRAUM	20/28
Tolle Materialwahl, grosszügige Platzverhältnisse, verschiebbare Rückbank.	
SICHERHEIT	11/15
Zahlreiche Assistenten mit wenigen Schwächen, die ihren Job ganz ordentlich machen. Die Bremswege sind zu lang.	
BUDGET	13/20
Honda lässt sich den PHEV einiges kosten. Besonders der Unterschied zum gleich stark motorisierten Einstiegs-CR-V ist happig.	

TECHNISCHE DATEN AR-Test | 16 | 2024

Honda CR-V e:PHEV 2WD Advance Tech

PREIS	Honda CR-V e:HEV 2WD Elegance (2.0, Benzin, 184PS, MMD, FWD) ab Fr.52.990.-, Honda CR-V e:PHEV 2WD Advance (2.0, Benzin, 184PS, MMD, FWD) ab Fr.61.990.-, Testwagen Fr.61.990.-.	Pherson-Federbeine; h. Mehrlenkerachse; v./h. Schraubenfedern, Kurvenstabilisator; 4 Scheibenbremsen; Zahnstangenlenkung m. elektr. Servo; Reifen v./h. 235/60 R18; Felgen 7.5 J.
GESAMTLEISTUNG	Leistung 135kW (184PS) Drehmoment 335Nm	SEGMENT, ANTRIEB UND KAROSSERIE D, PHEV, SUV, 5 Türen, 5 Plätze.
VERBRENNUNGSMOTOR	Bezeichnung LFB16 Treibstoff Benzin Zylinder/Hubraum R4/1993cm³ Verdichtung 13.9:1 Leistung 109kW (148PS) bei 6100U/min Drehmoment 189Nm bei 4500U/min	ABMESSUNGEN UND GEWICHTE LxBxH 4706x1866x1673mm Radstand 2701mm Spur v./h. 1612/1638mm Kofferraum 617-1710l Leergewicht (DIN) 1916kg Gesamtgewicht 2430kg Anhängelast gebremst 1500kg Anhängelast ungebremst 600kg Dachlast 82kg Deichsellast 100kg Bodenfreiheit 159mm
MOTORKONSTRUKTION	Vorne quer, BohrungxHub 81.0x96.7mm, DOHC (Kette), 4 Ventile/Zyl., VTC, Direkteinspritzung, Start-Stopp, Partikelfilter.	FAHRLEISTUNGEN UND VERBRAUCH (WLTP) Höchstgeschwindigkeit 195km/h 0-100km/h 9.4s Verbrauch 0.8l + 15.5kWh/100km CO ₂ -Emissionen 139g/km El. Reichweite 82km Energieeffizienzklasse B Tankinhalt 46l
ELEKTROMOTOR	Einbauort Vorderachse Typ PSM Leistung 135kW (184PS) Drehmoment 335Nm	GARANTIE Werk 3J./100.000km Lack/Rost 3/12J. Mobilität 3J. Hybridbatterie 5J./100.000km
BATTERIE	Typ Lithium-Ionen Spannung 347.5V Kapazität brutto 17.7kWh Steckertyp Typ 2 Ladeleistung AC 6.8kW 0-100% nach 2:30h	TESTWAGENLIEFERANT Honda (Suisse) SA, technische Daten gemäss Hersteller.
KRAFTÜBERTRAGUNG	FWD; i-MMD, Direktantrieb.	
FAHRGESTELL UND FAHRWERK	Selbsttragende Karosserie m. Hilfsrahmen; v. Querlenker, Mac-	

TESTDATEN AUTOMOBIL REVUE

BESCHLEUNIGUNG 0-100 km/h (Werksangabe 9.4s)	
0s	Honda CR-V e:PHEV 9.2s 20s
Mittelwert im Segment 7.2s 20s	
0-40 km/h	2.7s
0-60 km/h	4.4s
0-80 km/h	6.5s
0-100 km/h	9.2s
0-120 km/h	12.7s
0-140 km/h	17.5s
0-160 km/h	20.5s
0-180 km/h	-
50-80 km/h (D)	2.8s
80-120 km/h (D)	6.0s
BREMSWEG 100-0 km/h	
0m	Honda CR-V e:PHEV (Winterreifen) 43.3m 60m
Mittelwert im Segment (Sommerreifen) 35.1m 60m	
Mittelwert im Segment (Winterreifen) 40.1m 60m	
120-0 km/h	61.9m
100-0 km/h	43.3m
80-0 km/h	27.5m
60-0 km/h	15.5m
50-0 km/h	10.5m
40-0 km/h	6.7m
30-0 km/h	3.7m
20-0 km/h	1.7m
VERBRAUCH AR-Normrunde (Werksangabe 0.8l/100km)	
0l/100km	Honda CR-V e:PHEV 2.6l/100km 20l/100km
Mittelwert im Segment 3.8l/100km 20l/100km	
Verbrauch Normrunde kombiniert 2.6l + 16.2kWh/100km	
Gesamtverbrauch (während Testdauer) 5.2l + 9.2kWh/100km	
Nur Elektro-Modus 24.2kWh/100km	
Nur Verbrennungsmotor 7.0l/100km	
Reichweite kombiniert (elektrisch + Verbrennungsmotor) 73 + 657km	
REKUPERATIONSVERZÖGERUNG	
Durchschnittliche Verzögerung 0.83m/s²	
GEWICHTE	
Gemäss Messung 1910kg	
Gewichtsverteilung v./h. 60/40%	
Leistungsgewicht 14.1kg/kW (10.4kg/PS)	
LENKUNG	
Lenkradumdrehungen 2½	
Ø zw. Mauern l./r. 11.4/11.4m	
GERÄUSCH INNENRAUM	
Im Stand/50 km/h/80 km/h/120 km/h 45/51/59/66 dB(A)	
MESSBEDINGUNGEN	
Tacho Anfang / bei Messung / Testdistanz 8559 / 8845 / 1293 km	
Temperatur Luft / Asphalt Messung / Luft Normrunde 12 / 4 / 14 °C	
Witterung bei Messung / bei Normrunde nass / nass	
Fahrmodus bei Messung / bei Normrunde Sport / Eco	
Gewicht Testwagen + 150kg, voller Tank; Temperatur auf 20 °C und Luftdruck auf 1000mbar (Meereshöhe) umgerechnet; Bremsweg ohne Reaktionszeit und Schwellwert.	
Winterreifen v./h. Continental Winter Contact TS 870 P, 235/60 R18 (107H).	
Achtung: Winterreifen können den Bremsweg um bis zu 15% verlängern.	

MESSWERTE INNENRAUM

VORDERSITZ / RÜCKSITZ	
Kopffreiheit	86-98/92cm
Sitzlänge	50/50cm
Sitzhöhe	22-41/35cm
Fussraum / Kniefreiheit	38-62/20-50cm
Innenbreite	150/146cm
Ausstiegshöhe	56-69/68cm
KOFFERRAUM	
Ladetiefe / Rücksitze abgeklappt	65-99/177-202cm
Innenbreite / Innenhöhe	99-136/59-94cm
Ladeöffnung BxH / Ladekante Heckklappe geöffnet	103x94/69cm 212cm

Fotos: Vesa Eskola, Text: Tiziano Gallace

Radio Sunshine

KLEINWAGEN Vor 40 Jahren lief der erste Seat Ibiza vom Band – und wurde für die Spanier zum grossen Erfolg. Dank der Hilfe von Porsche.

Peter Ruch

Es waren wilde Jahre, damals Anfang der 1980er-Jahre. Fiat, von Anfang an Partner der 1950 gegründeten Sociedad Española de Automoviles de Turismo, hatte wieder einmal Probleme und kein Geld, kündigte deshalb die Zusammenarbeit mit den Spaniern, verkaufte dem spanischen Staat seine Aktien für den symbolischen Preis von einer Peseta. Das wiederum brachte Seat in die Bredouille, denn die Italiener hatten seit 1953 brav die Vorlagen für die Spanier geliefert, zuerst den 1400, dann vor allem den 600, der schnell zum Volkswagen der Iberer wurde. Doch dann wurde quasi von einem Tag auf den anderen der Stecker gezogen.

System Porsche

Es war aber auch so etwas wie ein Glücksfall, Seat musste endlich auf eigenen Beinen stehen. Die Spanier konnten sich einen Auftrag von Volkswagen sichern, sie bauten in Barcelona die Modelle Passat und Santana zusammen, womit sie sich vorerst über Wasser halten konnten. Vor allem aber machten sie sich an die Entwicklung eines eigenen Kleinwagens. Wobei das neue Fahrzeug auf dem Seat Ronda basierte. Und der Ronda war ganz klar ein Fiat Ritmo, auch wenn ein – natürlich spanisches – Gericht entschied, dass der Anteil von Seat an der Entwicklung gross genug gewesen sei, dass

er als komplett neues Modell bezeichnet werden dürfe. Das war etwas juristische Starthilfe für den Staatskonzern.

Ab 1982 liefen auch erste Übernahmegespräche mit Volkswagen. Da war Porsche, damals auch nicht gerade auf Rosen gebettet, leicht zu überzeugen, von den Spaniern den Entwicklungsauftrag für eine neue Motorenfamilie zu übernehmen. Einzige Vorgabe an die Ingenieure in Zuffenhausen: Die beiden bestellten Motoren mit 1.2 und 1.5 Litern Hubraum sollten exakt den gleichen Zylinderabstand haben, damit keine neuen Maschinen angeschafft werden mussten. Und so stand gross «System Porsche» auf den Maschinen, die 60 oder 86 PS leisteten – und damit potenter waren als jene im vergleichbaren VW Polo.

Als Gesamtergebnis lief 1984 der erste Seat Ibiza vom Band, entworfen von Italiens Stardesigner Giorgio Giugiaro und mit einem für die damalige Zeit stylischen, vom deutschen Traditionsunternehmen Karmann entwickelten Innenraum. So verpassten ihm die Ingenieure statt der üblichen Blinkerhebel eine Art Bedieninsel links vom Lenkrad. Der Blinker wird über einen länglichen Kippschalter aktiviert, hinter dem eine Taste für die Hupe sitzt. Gewöhnungsbedürftig, aber anders – und cool. Dazu eine Fünfgangschaltung, die damals in dieser Fahrzeugklasse noch längst nicht Standard war. Oder elektrische Fensterheber. Ab 10 490 Franken kostete der Ibiza 1985 in der Schweiz, mehr als

1000 Franken weniger als der kleinere, schwächere und nur mit vier Gängen ausgestattete VW Polo.

Es war die Geburtsstunde eines Erfolgsmodells. Nach der Übernahme von Seat durch VW im Jahr 1986 fand der Ibiza schnell seinen festen Platz im Volkswagen-Konzern, platziert zwischen dem kleineren VW Polo und dem VW Golf. Ein Auto «made in Spain», aber mit deutscher Technologie. Diese schöne Kombination aus Ingenieurwissen und Improvisationstalent brachte etliche Prototypen und Kleinserien hervor. Beispielsweise den Ibiza Electrico von 1993, dessen 525 Kilogramm schwere Bleibatterien für rund 80 Kilometer Reichweite gut waren. Oder ein Cabrio, das die Spanier 1987 auf der IAA in Frankfurt (D) vorstellten – und dann doch nicht bauten. Aus heutiger Sicht entpuppt sich der Ibiza als Glücksfall für die Spanier. Über sieben Millionen Ibiza wurden seit 1984 weltweit verkauft. Er ist das Modell, das viele Menschen Seat als eine junge und coole Marke wahrnehmen liess. Das sieht auch der aktuelle Seat-Chef Wayne Griffiths so.

Zeitloses Gewand

Trotzdem wird die fünfte Generation, die seit 2017 vom Band läuft, auch die letzte sein, einen Nachfolger wird es nicht mehr geben. Auch ganz allgemein ist die Zukunft der Marke Seat eher unsicher, Wolfsburg setzt in Spanien ganz auf Cupra. Was irgendwie schade ist, denn gerade die erste Generation des Ibiza ist ein feines Automobil, wie die AUTOMOBIL REVUE bei einer Ausfahrt erleben durfte. Er sieht auch heute noch gut aus, Giugiaro (der zuvor ja auch den Golf geschaffen hatte) verpasste ihm ein unverwechselbares, zeitloses Gewand – was in diesem Segment doch sehr selten ist.

Und der Porsche-Motor ist gerade in seiner stärkeren Version eine ausgezeichnete Ingenieursleistung, er dreht angenehm ruhig und schön line-

Fünf Generationen des Seat Ibiza auf einen Blick, im Vordergrund sieht man die Anniversary Limited Edition im adretten Grauton.





Der erste Ibiza wurde von Giorgetto Giugiaro entworfen und wirkt heute noch erfreulich frisch. Auch beim Innenleben gingen die Spanier mithilfe von Karmann neue Wege. Der Antrieb kam von Porsche.

ar hoch. Die 63 kW (86 PS) haben keine Mühe mit den 925 Kilogramm Leergewicht, heute erscheinen 116 Nm maximales Drehmoment (bei 3500 U/min) als eher lächerlich, aber damals hatte ein 1.6-Liter-Golf auch nicht mehr. Der Spanier rannte in 12.2 Sekunden von 0 auf 100 km/h, der ewige Bestseller aus Deutschland brauchte gut eine Sekunde mehr. Und auch bei der Höchstgeschwindigkeit lag der Ibiza mit beachtlichen 175 km/h deutlich vorne. Die Lenkung ist einigermassen schwergängig, aber ausreichend präzise – da kommt tatsächlich so etwas wie Fahrspass auf. Was auch dem verhältnismässig straff abgestimmten Fahrwerk zu verdanken ist.

Kaum mehr Gebrauchte

Heute wundert man sich, wie viel Platz in einem 3.64 Meter langen, 1.61 Meter breiten und 1.40 Meter hohen Fahrzeug sein kann – zum Beispiel 320 bis 1200 Liter Kofferraumvolumen. Doch man sitzt auch gut, hat die Übersicht, und es ist alles luftig, leicht im Innenraum. Da ist zwar auch sehr viel Hartplastik, doch damals glaubte man noch, dass dies die Lösung sei, das neue Wundermaterial. Und die Armaturentafel wirkt im Vergleich zu heutigen Modellen schon eher zerklüftet. Dafür gibt es noch richtige Knöpfe und Schalter, die Bedienung ist kinderleicht. Schade ist, dass diese Ibi-

za der ersten Generation (Typ 021, bis 1991, das Facelift war grauenvoll) sehr selten geworden sind. Man findet kaum noch Gebrauchte. Das kann aber auch daran liegen, dass niemand seinen Ur-Ibiza hergibt, wenn er denn einen besitzt.

Die zweite Generation des Ibiza (Modellreihe 6K, ab 1993 gebaut) glänzte zwar auch noch im Giugiaro-Design, doch in ihm steckte schon viel mehr Volkswagen als spanische Lebensfreude. Der Porsche-Motor wurde durch die typische VW-Vielfalt ausgetauscht, dafür gab es aber einen GTi mit stolzen 129 PS, der weit über 200 km/h schnell rannte. Das war ein wirklich cooles Gerät, wie wir uns kürzlich selber überzeugen konnten, knapp über 1000 Kilogramm schwer, mehr als ausrei-

chend motorisiert und mit einem sehr knackigen Fünfgang-Getriebe versehen. Der Spanier wuchs aber deutlich, 3.82 Meter waren es schon, auch innen wurde er den Vorgaben des Grosskonzerns angepasst. Und der Preis stieg ebenfalls auf beachtliche 14 750 Franken (1994), der Ibiza wurde damit teurer als der Polo. Bei diesem Modell ist die Lage bei den Occasionen deutlich besser, was in der Schweiz auch damit begründet werden kann, dass Seat hier im Vergleich zu anderen Ländern (ausser Spanien) immer einen erstaunlich hohen Marktanteil erreichte. Noch besser verkauft wurden die dritte und vierte Generation, auch wenn da die spanische Eigenständigkeit immer geringer wurde – dafür das Vertrauen immer grösser. ●



Auch an die zweite Generation des Ibiza legte Giugiaro Hand an. Der Seat wuchs in der Grösse, wurde aber erstaunlicherweise nicht schwerer. Und es gab ihn auch als GTi, mit 129 PS rannte er in knapp neun Sekunden von 0 auf 100 km/h.

Ein faires Angebot zum 40. Geburtstag

Es tut gut, einfach wieder einmal ein ganz normales Automobil zu fahren. Der Ibiza der fünften Generation (Typ 6F) war 2017 bei seiner Einführung das erste Produkt auf der MQB-A0-Plattform, ist folglich schon etwas in die Jahre gekommen. Aber dafür hat er noch einen richtigen Motor (bei unserer Probefahrt einen 150 PS starken 1.5-Liter), der auch Geräusche macht. Und das Armaturenbrett besteht nicht aus einem einzigen Hyperscreen, man kann auch noch etwas von Hand einstellen, die Bedienung erfordert keine Informatikerausbildung. Das Fahrwerk ist erfreulich sportlich ausgelegt (etwas härter als bei seinen vielen Konzernbrüdern), die Lenkung ist gut, das Doppelkupplungsgetriebe sicher eines der besten auf dem Markt. Die Sportsitze sind zwar eng geschnitten, aber sie bieten einen guten Seitenhalt und sind auch auf längeren Strecken nicht unbequem. Doch, das kann man sagen, so ein Seat Ibiza ist und bleibt ein absolut taugliches, auch optisch adrettes Automobil.

Mit der Anniversary Limited Edition kann man nun auch noch richtig Geld sparen, 4600 Franken, um genau zu sein. Inbegriffen im Geburtstagsgeschenk sind 18-Zoll-Felgen, Sport-schalensitze mit roten Ziernähten, das Fahrerassistenzsystem M, das schlüssellose Schliess- und Startsystem, der Parklenk-Assistent und eine Rückfahrkamera, das Full-LED-Scheinwerfer-Paket, eine Alarmanlage, eine Garantieverlängerung und aktuell auch noch eine Winterprämie von

1000 Franken. Das bedeutet: Der Geburtstags-Ibiza ist ab 26 600 Franken zu haben (Einliter-Motor, manuelles Sechsgang-Getriebe, 115 PS), für das Topmodell mit 1.5 Liter grossem Direkteinspritzer, 150 PS und Siebengang-DSG werden 30 450 Franken fällig.

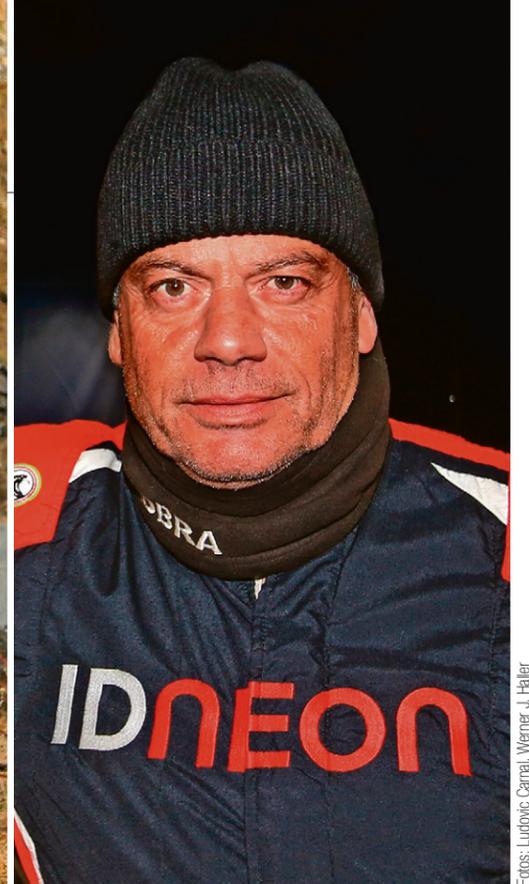
Man kann das Sondermodell bereits bestellen, im März wird es auch bei den Händlern stehen. In anderen Ländern verzichtet Seat auf den Zusatz Limited in der Modellbezeichnung, warum er in der Schweiz dazukommt, ist nicht ganz klar, denn limitiert ist die Anniversary Limited Edition definitiv nicht.

Zeitgemässe Optik

Am auffälligsten ist selbstverständlich die neue Aussenfarbe Graphene Grey (auf Wunsch sind aber auch etwas buntere Farben erhältlich). Dazu gibt es Anniversary-Limited-Edition-Insignien allerorten, hübsch und passend sind die 18-Zöller in Cosmo-Grey. Auch innen sieht das mit den matten Aluapplikationen gut aus. Das alles lässt den Spanier weiterhin sehr zeitgemäss wirken, zumindest, was die Optik betrifft. Software-Anpassungen wird der Ibiza keine mehr erhalten (und wie schon geschrieben: auch keinen Nachfolger). Wer aber auf der Suche nach einem vernünftigen, günstigen und hübschen Automobil ist, der wird mit einem Seat Ibiza sicher glücklich werden. Und kann jetzt auch noch etwas Gutes tun für das eigene Portemonnaie. **PRU**



Es gibt den Ibiza Anniversary Limited Edition auch in anderen Farben als Grau. Innen sieht man ihm an, dass er schon etwas betagt ist.



Fotos: Ludovic Carnal, Werner J. Heller

Olivier Burri: Mit 60 Jahren startete der Bernjurassier in einem Skoda Fabia Rally 2 Evo zum 25. Mal bei der Rallye Monte Carlo.

«Die Monte ist zur Sucht geworden»

OLIVIER BURRI 60-jährig brilliert der Garagist aus dem Berner Jura noch immer bei der Rallye Monte Carlo. Im Januar fuhr er den Klassiker bereits zum 25. Mal.

Jean-Claude Schertenleib

Olivier Burri lacht, als ihn die AUTOMOBIL REVUE auf seine 25. Teilnahme an der Rallye Monte Carlo im Januar dieses Jahres anspricht. «Mist! Und ich habe ständig gesagt, dass es bereits meine 26. Teilnahme sei.» Gemeinsam zählt man deshalb nochmals nach in seiner Garage in Belprahon BE, mit einem wachsamen Auge auf das, was zur gleichen Zeit beim Lauf zur Rallye-WM in Schweden passiert. Trotzdem ist Burri gesprächig, die Rallye Monte Carlo ist schliesslich eine Herzensangelegenheit. «Die Monte ist zu einer Sucht geworden. Ich finde, dass jeder Fahrer vor seinem Rücktritt mindestens einmal daran teilnehmen sollte. Am ersten Abend in Bayons-Bréziers, wenn du durch das leuchtend rote Meer der brennenden Fackeln fährst, wirst du eins mit den Zuschauern. Wenn du dich nicht konzentrierst, weinst du vor Rührung.»

Früher war es anders, aber nicht besser

Diese Rallye – die Rallye! – fuhr Olivier Burri erstmals 1991. Damals sass noch Christophe Hofmann als Co-Pilot auf dem Beifahrersitz. Hofmann blieb Burri über die Jahrzehnte hinweg stets treu, heute aber längst nicht mehr als Co-Pilot, sondern in der Organisation des Teams. «Er ist heute vielleicht sogar wichtiger», bemerkt Burri. Aber zurück zur Premiere 1991: «Wir starteten in Lausanne und fuhren fast 48 Stunden, bevor es ernst wurde. Selbst um drei Uhr in der Nacht trafen wir in Kreiseln Menschen, die sangen.»

War früher alles besser? Nein, nur anders, sagt Burri. Heute sei die Rallye mit dem System von Wertungsprüfungen um die Serviceparks herum viel kompakter. Vergessen sind die Tausenden von Kilometern, die Freunde mit zwei Ersatzrädern im Kofferraum zurücklegten, falls den Fahrern unterwegs etwas passieren sollte, das Auto im schlimmsten Fall liegen blieb. «Dieses Jahr habe ich die Begeisterung von früher wiedergefunden. Im Herzen der Rallye in Gap sah ich einen Vater, der seinen Sohn auf dem Arm fast vier Kilometer weit vom Ort, an dem er sein Auto parkieren konnte, bis zur Wertungsprüfung trug. Ich wollte einfach anhalten und sie mitnehmen.»

25 Teilnahmen mit vielen Höhen und wenigen Tiefen. «Seit über 30 Jahren nerve ich meine Familie, weil ich den Jahreswechsel nicht mehr gemütlich vor dem Kamin verbringe. Für mich ist der Dezember jeweils ein Monat der Vorbereitung auf die Rallye Monte Carlo. Ich trinke keinen Alkohol, ich ar-

beite an der Kondition, ich laufe und fahre Rad und bin vor 22 Uhr im Bett. Wer wettbewerbsfähig sein will, darf nicht auf Wunder hoffen.» Auch der fast gleich alte Spanier Carlos Sainz (Vater des Formel-1-Fahrers), der einige Tage vor der Rallye Monte Carlo die Rallye Dakar gewann, komme nicht ohne minutiöse Vorbereitung aus. «Man muss mit der Zeit gehen, auch ich habe mich mit den Jahren angepasst. Vor meiner ersten Teilnahme arbeiteten wir zu viert mehr als drei Wochen lang für die Rallye, während grosse Teams mit etwa 20 Fahrzeugen und über 40 Personen antraten. Jene, die in all den Jahren stehen geblieben sind, sind zu alten Nörglern geworden, die ihren Freunden immer die gleichen alten Geschichten erzählen.»

Gelassen am Start

Natürlich veränderten sich mit den Jahren auch die Ambitionen, sagt Burri. In diesem Jahr, bei seinem 25. Start und mittlerweile 60-jährig, sei er gelassen unterwegs gewesen: «Ich kam nie aus meiner Komfortzone heraus. Die Tests verliefen positiv, es gab

bloss beim Shakedown kurz Unruhe, die Rallye aber lief perfekt. Ich attackierte auf den Wertungsprüfungen in Dévoluy und fuhr dort den entscheidenden Abstand zum Italiener Mauro Miele heraus.» Schliesslich beendete er die diesjährige Monte auf dem 16. Gesamtrang.

Und welche Ausgabe ist ihm in besonderer Erinnerung geblieben? «Es ist schwierig, eine herauszuheben. 1993 siegten wir als ein Team von Freunden in der Kategorie Promotion für Amateure. Im Jahr 2000 griffen wir an und wurden Gesamtsiebte. Die stressigste Ausgabe aber war 2004: Wir hatten in Frankreich einen Subaru Impreza gemietet, aber das Auto wurde vor der Rallye verkauft! Der Vermieter machte uns dann ein anderes Angebot, doch als unser Auto ankam, blieb es erst einmal im Transporter, weil die Bank kein Geld bekommen hatte. Also zahlte Christophe Hofmann ein zweites Mal, worauf der Impreza erst wenige Stunden vor der Abreise freigegeben wurde.»

Noch einmal mit der Familie

Wird es für Burri eine 26. Teilnahme an der Rallye Monte Carlo geben? «Es gab dieses Jahr viele erfreuliche Dinge rund um die Monte. Mein Traum ist es, dieses Abenteuer noch einmal mit meiner Familie erleben zu dürfen, mit meiner Frau und meinen Töchtern – und meinem Sohn Michael als Ouvreur», sagt Olivier Burri mit einem Lächeln. ●

Olivier Burri: 25-mal an der Rallye Monte Carlo

1991	23. Gesamtrang (7. Platz Kategorie N-Cup), Co-Pilot Christophe Hofmann, Ford Sierra RS Cosworth 4x4	2003	12., Christophe Hofmann, Toyota Corolla WRC
1993	7. (Sieger Kategorie Promotion), Christophe Hofmann, Ford Sierra RS Cosworth 4x4	2004	8., Jean-Philippe Patthey, Subaru Impreza S9 WRC
1997	7., Christophe Hofmann, Subaru Impreza 555	2006	12., Christophe Hofmann, Peugeot 307 WRC
2000	8., Christophe Hofmann, Toyota Corolla WRC (Bild)	2007	17. (Sieger Kategorie N4), Fabrice Gordon, Subaru Impreza STi N12
		2008	18. (3. Kategorie N4), Fabrice Gordon, Subaru Impreza STi N14
		2009	7., Fabrice Gordon, Fiat Abarth Grande Punto S2000
		2010	13., Stéphane Rey, Subaru Impreza STi N14
		2012	18. (Sieger Kategorie 3), Jean-Jacques Ferrero, Mitsubishi Lancer Evo X
		2013	9. (2. Kategorie 2), Guillaume Duval, Peugeot 207 S2000
		2014	Ausfall (Unfall), Fabrice Gordon, Ford Fiesta S2000
		2015	Ausfall (Mechanik), Fabrice Gordon, Ford Fiesta R5
		2017	14. (7. Kategorie RC2), Stéphane Rey, Ford Fiesta R5
		2018	12. (3. Kategorie RC2), Anderson Levratti, Skoda Fabia R5
		2019	15. (8. Kategorie RC2), Anderson Levratti, Skoda Fabia R5
		2020	18., Anderson Levratti, VW Polo GTI R5
		2021	18., Anderson Levratti, VW Polo GTI R5
		2022	20. (2. Kategorie WRC2 Masters), Anderson Levratti, VW Polo GTI R5
2001	Ausfall (Mechanik), Jean-Philippe Patthey, Toyota Corolla WRC	2023	59., Anderson Levratti, Hyundai i20 N Rally 2
2002	Ausfall (Mechanik), Christophe Hofmann, Peugeot 206 WRC	2024	16. (7. WRC2, 5. WRC2 Challenger), Anderson Levratti, Skoda Fabia Rally 2 Evo





Powerfacts zu **Energie-** **Grundlagen, Strasse** **und Mobilität, Fortschritt** **und Innovation und** **Versorgungssicherheit.**

**Für eine faktenbasierte Debatte über die
Zukunft unseres Energiesystems.**



Planet Loeb

SÉBASTIEN LOEB

Einer der erfolgreichsten Motorsportler wird am 26. Februar 50 Jahre alt. Grund, die Karriere von Sébastien Loeb genauer zu beleuchten und auf seinen ungewöhnlichen Lebensweg zu blicken.



Sébastien Loeb: Der Rallye-Rekordweltmeister wird 50-jährig.

Reiner Kuhn

Die Fans hatten auf der Wertungsprüfung bei der Rallye Monte Carlo schon ihre Plätze bezogen, als ein Helikopter neben der Strecke landete, wenige Minuten bevor die Rallye-Asse mit ihren über 500 PS starken Hybridboliden über die vereiste Passstrasse drifteten. Und die Fans jubelten, als Sébastien Loeb dem Helikopter entstieg, sich in die Menge begab und das machte, was er schon als Jugendlicher liebte: Er schaute zu und war fasziniert von seinem geliebten Rallysport – genauso wie seine engsten Freunde und eben auch Fans.

Kaum ein anderer Spitzenpilot hat so wenig Berührungängste wie der bald 50-jährige Elsässer. Seine Bodenständigkeit ist wortwörtlich hausgemacht. Loeb wollte in die Fussstapfen seines Vaters treten. «Er war Turnlehrer im Verein und später regionaler Sportkoordinator, bevor er an einem Gymnasium unterrichtete. Das fand ich gar nicht so schlecht», erinnert sich der Sohn. Motorsport war zu dieser Zeit allenfalls zweitrangig, aber es gab den Wunsch, «ein klasse Auto zu haben». Ergo suchte er sich erst einen Ferienjob, verliess die Oberschule und machte eine Lehre als Elektriker. Den Lohn investiert er in einen gebrauchten Kleinwagen. In der Fahrschule und auf den folgenden Spritztouren wurde das Fahrtales von Loeb erstmals offenbar. 1995 zahlte der inzwischen 21-Jährige 100 Francs, damals rund 25 Franken, um zur Endausscheidung einer Nachwuchssichtung zugelassen zu werden. Loeb kurvte um Welten schneller als alle anderen Teilnehmer um den Kurs und stand schliesslich doch mit leeren Händen da. Zwei umgefallene Pylonen sorgten dafür, dass er ein Jahr später erneut beim Finale in Südfrankreich antrat – und gewann. Als Loeb seine erste regionale Rallye fuhr, war er bereits 23 Jahre alt, ein Alter, in dem seine Mitstreiter oft längst in der WM agierten. Loeb war gar 27, als er 2001 die Junioren-WM gewann und gleich beim ersten WM-Start im Werks-Citroën Gesamttranz zwei eroberte.

Von Rekord zu Rekord

Danach war das Vollgastier nicht mehr zu halten. Es gibt kaum eine Statistik, die der neunmalige Rallye-Weltmeister nicht anführt. 80 WM-Laufsiege bei 184 Starts, ergo eine Siegesquote von fast 50 Prozent, sind ebenso einsame Spitze wie 120 Podiumsplatzierungen (65,6%), drei Finnland-Siege über die in ihrer Heimat als nahezu unschlagbar geltenden Finnen, der erste Sieg eines Nicht-Skandinaviers in Schweden. In der Saison 2005 schaffte Loeb auf Korsika das Kunststück, als bisher einziger Rallyepilot alle Wertungsprüfungen einer Rallye für sich zu entscheiden. Im gleichen Jahr gewann er zehn WM-Läufe, sechs davon in Folge, und toppte seinen eigenen Rekord drei Jahre später. Mit dem Debütsieg in der neuen Hybrid-Ära bei der Rallye Monte Carlo 2022 im Ford Puma schrieb er nochmals Geschichte.

Aussergewöhnliches Fahrtales zeigte der Präzisionsarbeiter auch ausserhalb des Rallyecockpits. 2006 fuhr er beim 24-Stunden-Rennen von Le Mans (F) in einem offenen Sportwagen auf den zwei-



Passion Rallye: Mit Citroën gewinnt Loeb alle neun WM-Titel (u. l. 2007, o. 2012). 2022 wird er mit Ford erster Hybrid-Sieger in Monte Carlo.

ten Platz. Im Finale des Race of Champions besiegte Loeb ausgerechnet seinen Freund Michael Schumacher, mit dem er sich zu mehr oder weniger wilden Motorradausfahrten traf. «Als sich Michael erstmals aus der Formel 1 verabschiedete, kam er oft rüber und wollte mit mir eine flotte Runde drehen. Nur dumm, dass ich neben meiner Familie als Rallyepilot einen wesentlich zeitaufwändigeren Job hatte als ein Unruhehändler aus dem Grand-Prix-Zirkus», erinnert sich Loeb an die gemeinsame Zeit. Auch einige Testrunden in der Formel 1 absolvierte der Allrounder. Der Start am letzten Grand Prix 2009 scheiterte nur an der fehlenden Superlizenz. 2012 gewann er im Rallycross bei den X-Games in Los Angeles (USA). Ein Jahr später stürmte er in den Rocky Mountains mit Rekordzeit auf den 4301 Meter hohen Pikes Peak. In den Jahren 2014 und 2015 gewann Loeb sechs Rennen zur Tourenwagen-WM und stand 20-mal auf dem Podium, in der Rallycross-WM holte er zwei Siege und 17 Podestplätze.

Rallye über alles

So sehr Loeb den Rennsport in all seinen Facetten mag, seine ganz grosse Liebe ist die Rallye. «In allen anderen Disziplinen fährst du immer wieder um die gleiche Ecke. Da muss ich mich viel mehr anstrengen und konzentrieren, um die letzte Präzision herauszuholen. Beim Rallyefahren arbeitest du mit den Streckennotizen, den Einstellungen am Auto und so weiter. Beim eigentlichen Fahren gibt es aber kaum Wiederholungen, es ist einfach weniger System und viel mehr Gefühl», erklärt Loeb.

Was bringt die Zukunft, wenn er ab Montag 50-jährig ist? «Natürlich bin ich kein Youngster mehr, alt fühle ich mich aber nicht.» Nach acht Starts und einem dritten sowie drei zweiten Plätzen bei der Rallye Dakar will der Routinier noch einmal gewinnen. Mit 50 Jahren ist er dafür im besten Alter, wie sein ehemaliger Teamkollege Carlos Sainz dieses Jahr bewies. ●

Sébastien Loeb: Seine grössten Erfolge

Rallye

- Neunfacher Weltmeister (Rekord, 2004-2012, alle mit Citroën)
- 80-facher Sieger bei WM-Läufen (Rekord, mit Citroën, Hyundai und Ford)
- Juniorenweltmeister (2001, mit Citroën)
- Französischer Meister (2001, mit Citroën)

Rallye Dakar

- Dreifacher Gesamtzweiter (2017, 2022, 2023, mit Peugeot und Prodrive)
- Zweifacher Gesamtdritter (2019, 2024, mit Peugeot und Prodrive)

- Sechs Siege bei Wertungsprüfungen in Serie (Rekord, 2023, mit Prodrive)

Rallycross

- Zweifacher Sieger bei WM-Läufen (2016, 2018, mit Peugeot)

Tourenwagen/GT-Sport

- Zwei Mal WM-Gesamtdritter (2014/15, mit Citroën)
- Sechsfacher Sieger bei WM-Läufen (2014/15, mit Citroën)
- Vierfacher Laufsieger FIA-GT-Serie (2013, mit McLaren)

Langstreckenrennsport

- Zweifacher Starter in Le Mans (2005/06, mit Pescarolo Sport)

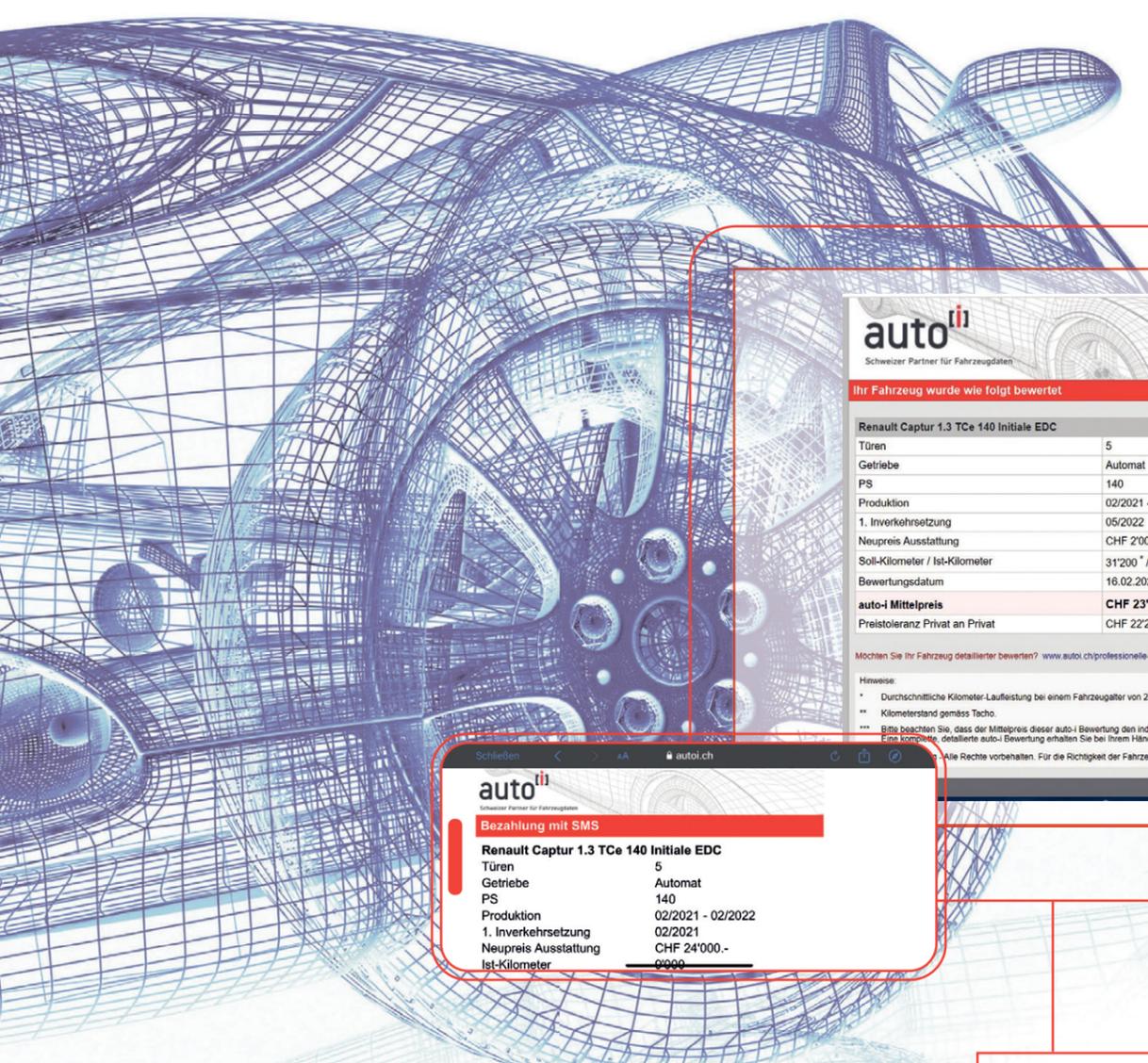


Fotos: Red Bull, Citroën

Nicht zu bremsen: Loeb fährt viele Autos und Rennen, 2013 in Rekordzeit beim Bergrennen Pikes Peak, 2014/15 siegt er in der Tourenwagen-WM, bei der Rallye Dakar will er noch gewinnen (v. l.).

Anzeige

AMOPARTS
US-Parts vom Profi
US Auto- und Motorenteile



autoⁱ
Schweizer Partner für Fahrzeugdaten

Ihr Fahrzeug wurde wie folgt bewertet

Renault Captur 1.3 TCe 140 Initiale EDC	
Türen	5
Getriebe	Automat
PS	140
Produktion	02/2021 - 02/2022
1. Inverkehrsetzung	05/2022
Neupreis Ausstattung	CHF 2'000.-
Soll-Kilometer / Ist-Kilometer	31'200 * / 9'000 **
Bewertungsdatum	18.02.2024
auto-i Mittelpreis	CHF 23'100.-***
Preistoleranz Privat an Privat	CHF 22'200.- bis CHF 24'700.-

Möchten Sie Ihr Fahrzeug detaillierter bewerten? www.autoi.ch/professionelle-fahrzeugbewertung

Hinweise:
* Durchschnittliche Kilometer-Laufleistung bei einem Fahrzeugalter von 21 Monaten.
** Kilometerstand gemäss Techo.
*** Bitte beachten Sie, dass der Mittelpreis dieser auto-i Bewertung den individuellen Zustand Ihres Fahrzeugs nicht berücksichtigt. Eine komplette, detaillierte auto-i Bewertung erhalten Sie bei Ihrem Händler.

Alle Rechte vorbehalten. Für die Richtigkeit der Fahrzeug- und Bewertungsdaten übernimmt auto-i-dat keine Gewähr.

autoⁱ
Schweizer Partner für Fahrzeugdaten

Bezahlung mit SMS

Renault Captur 1.3 TCe 140 Initiale EDC	
Türen	5
Getriebe	Automat
PS	140
Produktion	02/2021 - 02/2022
1. Inverkehrsetzung	02/2021
Neupreis Ausstattung	CHF 24'000.-
Ist-Kilometer	9'000

eine
Bewertung
nur CHF
4.-

Autobewertung leicht gemacht

Bald steht die Steuererklärung an und Sie müssen den Wert Ihres Autos angeben? Kein Problem! Mit unserer Autobewertung können Sie ganz einfach den Wert Ihres Fahrzeugs ermitteln.

- Schritt 1:** Öffnen Sie die Bewertung mit dem QR-Code.
- Schritt 2:** Füllen Sie alle erforderlichen Angaben aus. Das System führt Sie Schritt für Schritt durch die Bewertung.
- Schritt 3:** Bezahlen Sie nur vier Franken, um das Ergebnis zu erhalten (via Handyrechnung).
- Schritt 4:** Tragen Sie den Wert Ihres Fahrzeuges in Ihre Steuererklärung ein.



zur Bewertung:

www.autoi.ch/einfache-autobewertung

Die auto-i-dat ag bietet die Autobewertung für **Privatpersonen** und **Geschäftskunden** an. Die Autobewertung lohnt sich auch, wenn Sie Ihr Auto verkaufen wollen und einen fairen Preisvorschlag benötigen.

Die auto-i-dat ag ist die Schweizer Marktführerin für Fahrzeugdaten. Neben der Fahrzeugbewertung für Private bietet sie auch die deutlich umfangreichere Profibewertung an. Dieses System wird in tausenden von Garagen in der ganzen Schweiz eingesetzt.



Zahlen und Fakten zum Schweizer Motorsport

12 STUNDEN VON BATHURST

Nur Rang fünf

Es bleibt dabei: Noch immer hat es kein Schweizer geschafft, das wohl berühmteste Rennen Australiens zu gewinnen. Die 12 Stunden von Bathurst 2024 endeten aus Schweizer Sicht enttäuschend. Immerhin kam Raffaele Marciello bei seinem Debüt für BMW zusammen mit Ex-Motorradstar Valentino Rossi (I) und Maxime Martin (B) auf



Was geht ab? Gebannt schauen Valentino Rossi (vorne) und Raffaele Marciello, wie es ihrem BMW M4 GT3 ergeht.

Rang fünf. Ein Angriff Martins auf einen Platz in den Top Drei zum Schluss des Rennens blieb erfolglos, am Ende fehlten dem BMW-Trio keine sechs Sekunden auf die Sieger. Der zweite Schweizer, Ricardo Feller, kam nicht ins Ziel. Sein Team kämpfte rund zehn Stunden mit einer schief stehenden Lenkung am Audi.

Bathurst (Australien). 12 Stunden von Bathurst. Gesamtklassement: 1. L. Vanthoor/A. Güven/M. Campbell (B/TR/AUS), Porsche 911 GT3 R, 275 Runden, 12:01:22.097. 2. K. Habul/J. Gounon/L. Stolz (AUS/F/D), Mercedes-AMG GT3, 2.634 Sekunden zurück. 3. L. Talbot/C. Haase/K. van der Linde (AUS/D/ZA), Audi R8 LMS GT3 Evo 2, 3.779. Ferner: 5. V. Rossi/M. Martin/**Raffaele Marciello** (I/B/CH), BMW M4 GT3, 5.869. 25. (ausgefallen, aber klassiert) B. Schumacher/M. Winkelhock/**Ricardo Feller** (AUS/D/CH), Audi R8 LMS GT3 Evo 2, 59 Runden zurück. – 29 Autos gestartet und klassiert.

RALLYE

Harte Premiere für Hirschi

Der Neuenburger Jonathan Hirschi fährt in diesem Jahr voraussichtlich mehrere Rallyes der französischen Meisterschaft. Der zweifache Schweizer Meister und seine neue französische Co-Pilotin Mélanie Tandille werden einen Citroën C3 Rally 2 fahren. Am Wochenende starteten sie an der Rallye

National des Roches Brunes (Coupe de France), gaben aber auf der siebten Wertungsprüfung am Sonntagmorgen auf Platz drei liegend nach einem Unfall auf. Die Rallye wurde am Samstag vom Tod eines französischen Co-Piloten überschattet.

Roquebrunne-sur-Agens (F). Rallye National des Roches Brunes, Lauf zur Coup de France. 11 Wertungsprüfungen (eine abgesagt), 106.25 km. Gesamtklassement: 1. L. Constant/M. Martini (F), Skoda Fabia Rally 2 Evo, 1:04:15.6 Stunden. 2. F. Delecour/R. Roche (F), Skoda Fabia Rally 2 Evo, 59.7 Sekunden zurück. 3. F. Casciani/S. Peyronel (F), Skoda Fabia Rally 2 Evo, 2:16.1 Minuten zurück. Ferner: 26. **Sarah Lattion/Charlène Greppin** (CH), Peugeot 208 Rally 4, 9:29.9. Ausfälle: U. a. **Jonathan Hirschi**/M. Tendille (CH/F), Citroën C3 Rally 2 (Unfall, WP 7). – 114 Autos gestartet, 67 klassiert.

ULTIMATE CUP

Schweizer Trio mit Droux

David Droux komplettiert im Team Graff mit Loris Kyburz und Luis Sanjuan das Schweizer Fahrertrio. Gemeinsam pilotieren sie einen Nova-NP02-Prototyp in den Ultimate Cup Series, die am 16. März in Le Castellet (F) starten. Droux ist beim französischen Team Graff kein Unbekannter, der 27-jährige Lausanner fuhr 2022 in einem LMP2 die 24 Stunden von Le Mans (F).

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

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 Hurschler, 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 Giardon, Grafik; Romain Helfer, Bildbearbeitung;
Daniel Kistler, Lektorat AR

Freie Mitarbeiter Elmar Brümmer, Peter Forrer, Testfahrer; Philipp Gut, Stephan Hauri, Jean-Marc Kohler, Reiner Kuhn, Mario Luini, Sabine Piroit, 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

Yulia Strotmann, (Director Partner Media)
Tel. 044 248 40 14, yulia.strotmann@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

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

Leserbriefe/Agenda
Automobil Revue
Leserbriefe/Agenda
Arnold Baumgartner-Strasse 9 2540 Grenchen
redaktion@automobilrevue.ch

Anzeige

Jahrbuch der AUTOMOBIL REVUE 2024

Im neuen Jahrbuch der AUTOMOBIL REVUE finden Sie alle Testberichte des letzten Jahres sauber indexiert. Die Testresultate sind mit dem neuen, optimierten Bewertungsschema dargestellt, womit die Ausgabe 2024 einen zusätzlichen Mehrwert bietet.

Jahr für Jahr testet die Fachredaktion der AUTOMOBIL REVUE rund 100 neue Automodelle. Dabei wird jedes Fahrzeug einem aufwendigen Testprozedere unterzogen und mittels Messergebnissen und Testeindrücken bewertet. Zu jedem Modell verfasst die Redaktion einen fundierten Testbericht, der die Stärken und Schwächen erläutert. Im Jahrbuch 2024 finden Sie alle Testberichte von 2023 in einem einzigartigen Nachschlagewerk gesammelt und gebunden.

Die Testberichte sind im Jahrbuch mit einer zusätzlichen Indexierung versehen, damit Sie wahl-

weise gemütlich blättern oder gezielt ein bestimmtes Modell finden können. Der Index listet die Testwagen nach Segment, Karosserieform, Antriebsart, Kraftübertragung, Preisklasse und natürlich Marke sortiert auf.

Ein besonderer Vorteil der Ausgabe 2024: Die Testresultate von 2023 haben wir nach dem neuen, segmentabhängigen Bewertungsschema berechnet. Damit bietet das Jahrbuch 2024 einen echten Mehrwert, denn die Bewertung ist genauer und besser nachvollziehbar als je zuvor. Zudem stellen wir Ihnen im Jahrbuch unser Testprozedere vor.

Sichern Sie sich 20 % Rabatt!

Noch befindet sich das neue Jahrbuch der AUTOMOBIL REVUE in Produktion. Die Erscheinung ist für Ende März 2024 geplant, es lohnt sich aber, es schon jetzt vorzubestellen. Erstens bekommen Sie es so frühestmöglich, und zweitens erhalten Sie einen Frühbucher-Rabatt von 20 Prozent auf den Verkaufspreis von 49 Franken (nicht mit anderen Rabatten und Aktionen kumulierbar). Nutzen Sie das Angebot mit dem Talon, telefonisch unter +41 58 510 85 45 oder online auf automobilrevue.ch/shop

JA, ich möchte das neue Jahrbuch der AUTOMOBIL REVUE vorbestellen!

Herr Frau Firma

Vorname/Nachname

Strasse/Nr.

PLZ/Ort

E-Mail

Telefon

Datum/Unterschrift

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



Scannen und bestellen



Red Bull und seine Jäger

FORMEL 1 Die Testfahrten sind erst angelaufen. Zuvor hatten das Weltmeister-Team Red Bull und die Herausforderer Mercedes und McLaren ihre neuen Autos gezeigt.



Red Bull RB20

Viel liess Red Bull den Konkurrenten im letzten Jahr nicht übrig: Nur einen von 22 Grand Prix gewann das Team um Weltmeister Max Verstappen nicht, 45,5 Prozent oder fast die Hälfte aller vergebenen Podestplätze gingen an Red Bull. Es überrascht deshalb keinesfalls, dass das Erfolgsauto RB19 bei der Konkurrenz für den Bau der Autos der neuen Saison als Ideengeber erhalten musste, vor allem für die Seitenkästen. Was machte derweil Adrian Newey, der geniale Konstrukteur von Red Bull? Er sah sich ebenfalls um – und knüpfte an den Mercedes-Modellen aus den zwei Vorjahren an, fiel beispielsweise dem Magazin «Auto, Motor und Sport» auf. Weitere Ähnlichkeiten neben den Seitenkästen: die längere Nase des Autos und die stärker abfallende Motorhaube. Es ist auch zu erwarten, dass Newey bei der Präsentation nicht alle Details des RB20 offenlegte, schon beim Saisonauftakt in Bahrain am übernächsten Wochenende «wird das Auto anders aussehen», berichtet die Red-Bull-Hauszeitung «Speedweek». Verstappen scheint gerüstet für Titel Nummer vier in Folge: «Ich habe die ersten Entwürfe des RB20 beim Finale 2023 gesehen. Mein Gedanke damals: Wow, das ist mutig!»

Selbstbewusster Weltmeister: Max Verstappen (o.) begutachtet mit Sergio Pérez und Adrian Newey (r.) den Red Bull RB20.



Fotos: Red Bull, Mercedes, McLaren



Mercedes-AMG W15

Mercedes blieb im vergangenen Jahr sieglos. Wie zuletzt 2011, nachdem das Team 2010 den weltmeisterlichen Rennstall von Brawn GP übernommen hatte. Für Rekordsieger und -weltmeister Lewis Hamilton war 2023 sogar die zweite sieglose Saison in Folge. Ob das ein Grund für den Wechsel des Briten im nächsten Jahr zu Ferrari ist? Wir können nur mutmassen. Der letzte Mercedes von Lewis Hamilton, der W15 für die Saison 2024, sei generalüberholt, sagte Teamchef Toto Wolff bei der Präsentation. Das sei nötig gewesen, wenn man gegen den grossen Widersacher Red Bull eine Chance haben wolle. Hoffnung schwebt bei Mercedes mit: Man hoffe, dass man bereits zum Saisonstart zu den ersten Verfolgern gehöre, und man hoffe, dass man Red Bull näher komme. Eine Kampfansage tönt anders. Immerhin: Der Mercedes trägt wieder Silber, vorne an der Nase des Fahrzeugs und hinter dem Cockpit. Darauf hatte das Team in der Vergangenheit aus Gewichtsgründen verzichtet. Hinsichtlich der Performance befindet man sich demnach auf dem richtigen Weg.



McLaren MLC38

Mit neun Podiumsplatzierungen gelang McLaren 2023 eine sehr erfolgreiche Saison. Das Team war mit Ferrari die Nummer zwei hinter Red Bull (30 Podestplätze), aber vor Mercedes und Aston Martin (je 8). Erfolgreicher war McLaren zuletzt 2012, damals sassen Lewis Hamilton und Jenson Button im McLaren-Mercedes MP4-27 (13 Podiumsplätze, davon 7 Siege). Logisch, dass man bei McLaren wieder vermehrt nach Erfolgen lechzt. Auch die jungen Piloten Lando Norris (24) und Oscar Piastri (22), der als Formel-1-Rookie unter anderem 2023 den Sprint in Katar gewann, sind Grund dafür. Der Talentschuppen McLaren wird in den Medien sogar als Geheimtipp für die neue Saison gehandelt. CEO Zak Brown spuckte bei der Präsentation des McLaren MLC38 trotzdem keine lauten Töne. Teamchef Andrea Stella liess schon etwas tiefer blicken, er sprach von «ziemlich cleveren Lösungen», die man sich bei der Konstruktion habe einfallen lassen. Was nicht weniger aufhorchen lässt: McLaren habe auch seine Infrastruktur im Werk in Woking (GB) verbessert, wie Stella betonte.



Egger
& **KANTEN**



Der grosse, grüne Traum

Vor einigen Wochen machte eine kleine Meldung auf einschlägigen Elektroauto-Plattformen die Runde: «Äthiopien verbietet als erstes Land weltweit den Verbrennungsmotor». Inzwischen hat sich die Nachricht auch über grössere Newsplattformen ausgebreitet. Am Narrativ aber hat sich nichts geändert: In Äthiopien gäbe es ab sofort keine Verbrenner mehr, habe der Transportminister beschlossen.

Ein armes, afrikanisches Land, dessen Bruttoinlandprodukt fünfzehnmal kleiner ist als das der Schweiz, als grosses, grünes Vorbild? Die Geschichte möchte man gern glauben, schliesslich versorgen grosse Staudämme den riesigen Staat im Osten Afrikas mit viel sauberem Strom. Der grosse, grüne Traum. Doch Äthiopien handelt sich viel Ärger mit den nördlichen Nachbarn ein, weil durch die Stauseen der Nil austrocknet und Sudan und Ägypten befürchten, ihre Landwirtschaft erhalte zu wenig Wasser. Der Grund für die grüne Verkehrsrevolution in Äthiopien ist aber nicht nur die Umwelt, sondern auch die Tatsache, dass sich das Land den Import von Erdöl nicht mehr leisten kann.

Schaut man etwas genauer hin, zeigt sich schnell, dass nicht der Verbrenner verboten wird – Autos mit Verbrennungsmotor zu fahren, ist auch in Zukunft möglich. Noch nicht einmal der Verkauf von Verbrennern wird verboten, auch das ist weiterhin erlaubt. Verboten wird einzig und allein der Import von Autos mit Verbrennungsmotor. Kommt wohl aufs Gleiche hinaus, könnte man jetzt einwenden, schliesslich ist Äthiopien nicht eben bekannt für seine grossartige Autoproduktion.

Stimmt, aber – und da braucht es dann schon etwas mehr Recherche, die Schreiberlinge von E-Auto-Blogs sich nicht antun wollen – Äthiopien produziert tatsächlich einen Grossteil seiner Neuwagen innerhalb seiner Landesgrenzen. Beziehungsweise lässt produzieren, und zwar Chinesen und: Verbrenner. Heute, morgen und mit Sicherheit auch übermorgen noch, denn die inländische Automobilproduktion ist ja vom Verbrennerverbot ausgenommen. Grösster Autobauer in Äthiopien ist Lifan, das lokale Werk des chinesische Konzerns kämpft aber mit finanziellen Schwierigkeiten. Ohne Importkonkurrenz produziert es sich wohl künftig wieder unbeschwerter. Ein Schelm, wer da einen Zusammenhang mit dem Entscheid des Transportministers vermutet.

Ramon Egger ist Autor und ehemaliger Chefredaktor der AUTOMOBIL REVUE.

AR-BILD DER WOCHE

Netflix' Formel-1-Warm-up: Spannung garantiert



Der 3. März dürfte bei den Motorsportfans im Kalender dick angestrichen sein. Am übernächsten Sonntag startet die neue Formel-1-Saison mit dem Grand Prix von Bahrain. Zuvor gibt es aber ein Warm-up. Der Streamingdienst Netflix blickt mit der sechsten Staffel der Serie «Formula 1: Drive to Survive» nochmals auf das vergangene Jahr zurück, auch wenn die Saison 2023 zu den langweiligsten Jahren der Formel-1-Geschichte gehörte. Max Verstappen holte sich seinen dritten WM-Titel mit einer Dominanz, wie sie kein anderer

Weltmeister vor ihm an den Tag legte. Der Niederländer gewann 19 von 22 Grand Prix. Und trotzdem wird es Netflix auch dieses Mal schaffen, spannende Geschichten rund um die vergangene Saison zu präsentieren und die Fans während zehn Folgen an die Bildschirme zu fesseln. Fernando Alonso zeigte grossartige Rennen, die McLaren-Boys Lando Norris und Rookie Oscar Piastri begeisterten ebenso. Und vielleicht gibt auch Alfa Romeo, das bald zu Audi wird, Stoff für eine Episode. **WHJ**

Foto: Netflix



AR-FRAGE DER WOCHE

Freuen Sie sich auf die Formel-1-Saison 2024?



Stimmen Sie jetzt ab auf automobilrevue.ch/frage-der-woche

Der Peugeot E-3008/3008 ist Ihr Auto des Jahres

Sieben Kandidaten, sieben Favoriten, aber nur ein Sieger. Letzte Woche wollten wir von unseren Lesern wissen, welches für sie das Auto des Jahres 2024 sei. Sie konnten unter den sieben offiziellen Finalisten auswählen. Zuspruch der Leser gibt es für alle Modelle, aber die Unterschiede sind gross. So liegen der BYD Seal und der Kia EV9 doch recht abgeschlagen am Ende der Skala. Etwas mehr Stimmen erhielten Toyota C-HR, BMW 5er/i5 und der Volvo EX30. Richtig eng wurde es zwischen Renault Scenic und Peugeot E-3008/3008, mit dem leicht besseren Ergebnis für den Löwen. Ob er auch die offizielle Wahl gewinnt, wissen wir nächste Woche.



Peugeot E-3008/3008	20.1%
Renault Scenic	19.7%
Volvo EX30	16.5%
BMW 5er/i5	15.4%
Toyota C-HR	12.9%
Kia EV9	9.4%
BYD Seal	6.0%

Foto: Red Bull, Peugeot

AGENDA

26. Februar–3. März 2024
Geneva International Motor Show, Palexpo, Genf
www.genevamotorshow.com

28. Februar 2024
PW-Eisfahrtraining, Circuit glace de Flaine, Magland (F)
www.sports-promotion.ch

8./9. März 2024
Rennfahrtraining mit Prototypen, GT- und Formelautos, Le Castellet (F)
www.sports-promotion.ch

13./14. April 2024
Slalom Bière, Waffenplatz, Bière VD
www.slalom-de-biere.ch

19./20. April 2024
Rallye Critérium Jurassien, Franches-Montagnes JU
www.criterium-jurassien.ch

20. April 2024
Sportcars Day, Hotel Meilenstein, Langenthal BE
www.sportcarsday.eu

27./28. April 2024
Swiss Retro Mecanika, Palexpo, Genf
www.retromecanika.ch

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

Nächste Ausgabe »

Nr. 9 / 29. Februar 2024

Nichts mehr verpassen: Richten Sie AUTOMOBILREVUE.CH als Startseite Ihres Browsers ein!

Homepage www.automobilrevue.ch
Instagram [@automobilrevue](https://www.instagram.com/automobilrevue)
Facebook [@automobilrevue.ch](https://www.facebook.com/automobilrevue)



**Luzern to Basel
Run** Mit Autos des
19. Jahrhunderts
über den Jura **24–25**

CLASSICS

AUTOMOBIL **REVUE** Nr. 8 | 22. Februar 2024

Citroën 11BL

Eine
Legende wird
100 Jahre alt
Bugatti 35
26–27

Wie Lego
Bausätze
für Opel und
Citroën
30–31



L'attraction

90 JAHRE **TRACTION AVANT**

Original Ein unrestaurierter Onze Légère
in Fahrt. Der Besitzer machte den Citroën im
Alter von nur 18 Jahren wieder flott.

Der Citroën Traction Avant wird diesen Frühling 90 Jahre alt. Er kann bis heute erstaunlich gut mithalten!

Martin Sigrist

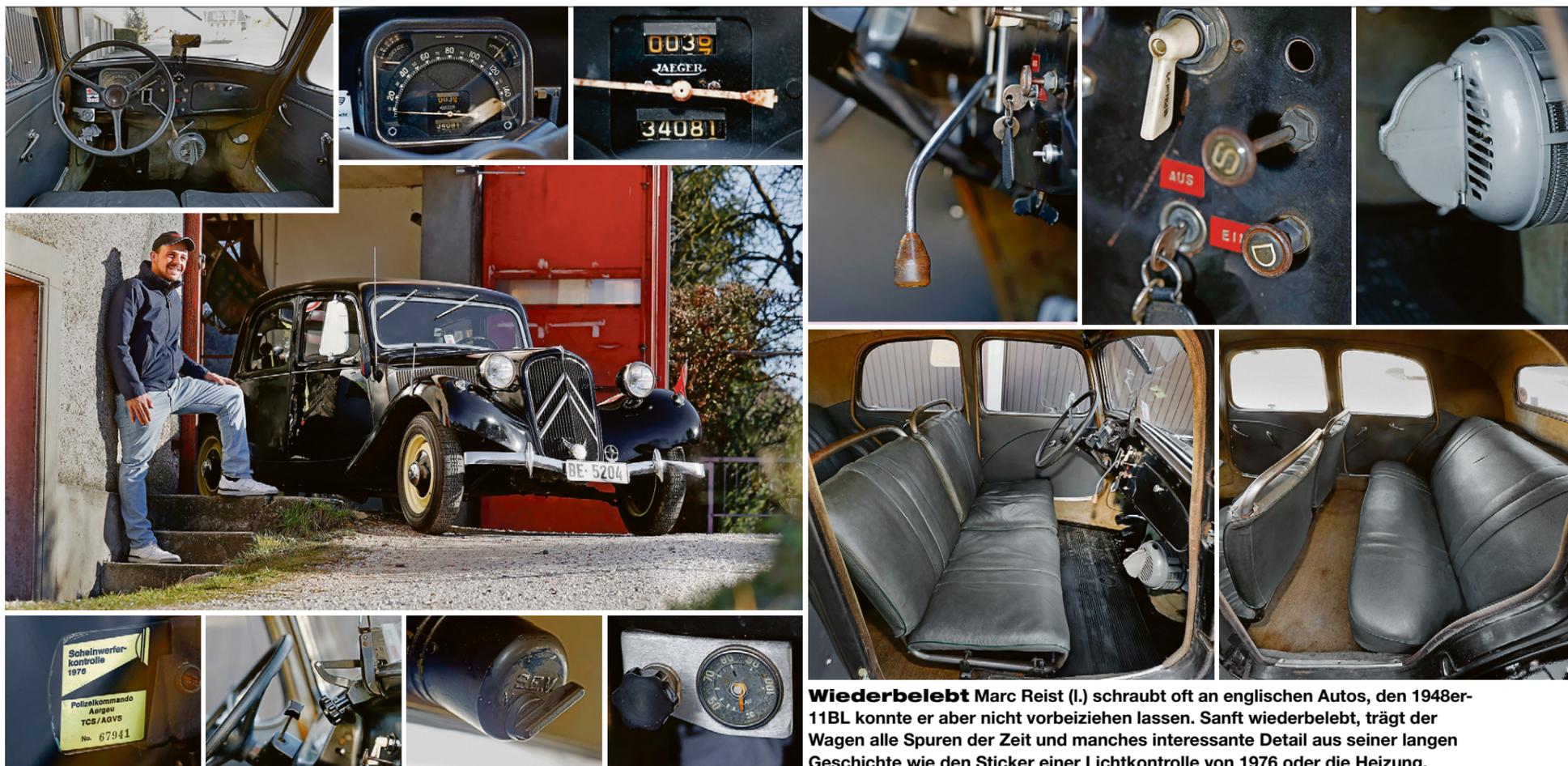
Seinem jungen Besitzer ist unser Exemplar von 1948, ein 11BL, vor rund sechs Jahren zugeflogen. Marc Reist, einer der vielversprechendsten jungen Jaguar-Spezialisten des Landes, der die Marke seit früher Kindheit mag, ist fasziniert von jeglicher Art alter Fahrzeugtechnik. Und so war ihm als angehende Automechaniker der Gedanke, dass ein alter Citroën in der Garage einer Wit-

we ungeliebt vor sich hingammelte, mehr als unangenehm. Besonders als deutlich wurde, dass das Auto seinen Platz räumen sollte.

Für kleines Geld konnte der damals 18-jährige Reist den Wagen, der seit 1987 abgemeldet war, kaufen und parkierte ihn erst einmal im Garten der Eltern. Der Motor war blockiert, Kunststück nach so langer Standzeit. Marc Reist, ein ingenieuscher Macher, liess sich nicht beirren und schraubte den gusseisernen Zylinderkopf auf, um einen Blick in die Zylinder werfen zu können. Hier zeigte sich das

Desaster in Form einer durchgegammelten Zylinderkopfichtung, die Kühlwasser in den Brennraum eines Zylinders hatte sickern lassen. Ohne viel Respekt griff Reist zu einem Holzsech und klopfte den festhängenden Kolben unverdrossen bis zum unteren Totpunkt hinunter. «In der Zylinderwand zeigten sich nur kleine Korrosionsspuren, nichts Gravierendes. Ich besorgte eine neue Zylinderkopfichtung, drehte das ganze ordentlich durch, schliiff die Ventile neu ein und baute den Motor wieder zusammen. Seither läuft er – ohne nennenswerten Ölverbrauch, aber generell eher rau. Mir war aber schon vorher klar, dass dies kein Jaguar sein würde», sagt der Berner lachend, nachdem wir ein Stück weit gefahren sind. Der 1948er-

Weiter auf Seite 22



Wiederbelebt Marc Reist (l.) schraubt oft an englischen Autos, den 1948er-11BL konnte er aber nicht vorbeiziehen lassen. Sanft wiederbelebt, trägt der Wagen alle Spuren der Zeit und manches interessante Detail aus seiner langen Geschichte wie den Sticker einer Lichtkontrolle von 1976 oder die Heizung.

Fortsetzung von Seite 21

Traction-Avant stammt aus der grossen Zeit des Modells unmittelbar nach dem Zweiten Weltkrieg. Die Kinderkrankheiten der ersten Modelle von 1934 und 1935 waren längst behoben, und er bot vier bis fünf Reisenden einen zuverlässigen Transport, auch wenn der kleinste Citroën damals nicht sehr modisch und darüber hinaus nur in einer einzigen Farbe, nämlich schwarz, zu kaufen war. Doch auch mehr als 14 Jahre nach seiner Vorstellung im Frühling 1934 zeigte sich, wie überragend das moderne Fahrwerk war. Vordere, doppelte Querlenker und Achsschenkel in Kugelbolzen, hydraulische Stossdämpfer und Drehstabfedern sowie eine hintere, leichte und ebenfalls drehstabgefederte Achse an gezogenen Längslenkern waren eine technische Spitzenleistung. Zusammen mit dem Frontantrieb, einer breiten Spur und der verwindungssteifen, selbsttragenden Karosserie such-

te der Citroën auch 1948 seinesgleichen. In der Schweiz war er zudem einer der günstigsten Wagen in der Klasse knapp unter zwei Litern Hubraum.

Gewiss gab es leistungsfähigere Motoren als den 1911 Kubikzentimeter grossen OHV-Vierzylinder mit seinen 56 PS. Aber dank der herausragenden Strassenlage liess sich diese Leistung voll auskosten. Citroënisten der frühen Nachkriegszeit galten zuweilen als recht forsche Autofahrer, immer gewillt, den Schwung aus der Kurve in die Gerade mitzunehmen. Der Autor – in eine Familie von Citroënisten hineingeboren – erinnert sich, wie der Grossvater sich beschwerte, dass ihm mit seinem 1947er-Légère die lahmen Opel Rekord am Brünig jeweils den Schwung genommen hätten, sodass er von Giswil OW bis zur Passhöhe nicht alles «im grossen Gang» habe fahren können. Schalten ist bei einem Citroën Traction Avant durchaus eine Besonderheit. Zum einen ist der Motor recht drehmomentstark, was zu einer schaltfaulen Fahr-

weise animiert. Zum anderen ist das Schaltschema am Anfang gewöhnungsbedürftig. Der erste Gang liegt unten rechts, der zweite oben links, der dritte wieder unten, aber links. Marc Reist bedient den auch als Senflöffel oder Kuhschwanz bezeichneten abgekröpften Hebel, der aus dem Armaturenbrett ragt, mit nonchalanter Leichtigkeit. Die Gänge flutschen geradezu hinein, irgendwann hatte der Mechaniker auch das Getriebe komplett zerlegt auf seiner Werkbank liegen. Eine perfekt funktionierende Mechanik ist ihm ein grosses Anliegen, die Optik war bei diesem gut gebrauchten, aber nicht verbrauchten Citroën zweitrangig.

Der ursprüngliche Zweck

So besuchen wir einen Freund des Besitzers auf einem abgelegenen Emmentaler Hof. Die Strasse führt durch einen Wald, sie ist steil und nicht befestigt. Das Auto meistert die Herausforderung ohne grosse Anstrengung. Einzig beim Manövrieren



Tempo Kein anderes Auto seiner Zeit lässt sich so bewegen wie ein Traction Avant, ausser es ist ein Sportwagen. Die Robri-Auspufftaste am Endrohr betont den Motorsound.



Stil Schwarz waren alle Traction Avant des Modelljahres 1948. Der 11BL war damals der kleinste (und günstigste) Wagen im Sortiment.

vor dem Haus zeigt sich der recht grosse Wendekreis des noch mit den originalen Kreuzgelenken ausgerüsteten Wagens. Zu ihrem Schutz besitzt Marc Reists Auto einfache Kunstledergamaschen, die unten geschnürt sind, damit die Fettpackung des Antriebs vor Spritzwasser und Strassendreck verschont bleibt. Sehr angenehm an diesem strahlend sonnigen, aber kalten Wintersonntag war die zeitgenössische, aber nachträglich eingebaute Heizung von Bosch. Wie heute üblich funktioniert diese über den Kühlkreislauf des Motors und verteilt die warme Luft im Innenraum mittels eines Ventilators. Die ursprüngliche Heizung von Citroën war kaum mehr als ein Rohr, das etwas Abwärme des Auspuffs in den Innenraum führte. Der Citroën beweist, dass ein warmes, gemütliches Plätzchen alles ist, was man zum gepflegten Reisen braucht.

Die Vordersitze des 1948er-Modells sind noch von Chromstangen überspannt. Nach Beschwerden besorgter Eltern, dass sich der Nachwuchs während der Fahrt über eine Bodenwelle am Rohr die Zähne ausgeschlagen habe, fielen die praktischen Haltemöglichkeiten für die hinteren Passagiere später weg. Dasselbe gilt ab 1952 auch für die flache Kofferraumklappe mit aufgesetztem Reserverad, die oben angeschlagenen Scheibenwischer oder die geknickten statt der danach gerade durchgezogenen Stossstangen. «Alles andere als

ein Rädli-Modell wäre für mich nicht in Frage gekommen, der grosse Kofferdeckel gefällt mir überhaupt nicht», sagt Marc Reist zu den Ausstattungsdetails seines Autos. Das Radio hat er ausgebaut und zur Seite gelegt, die Antenne hingegen ist geblieben. Nur mit einem Mittelwellenempfänger ausgestattet, bringt das Gerät ohnehin nicht mehr viel. Aber der Wagen dient auch nicht als rollende Disco, sondern primär zum Fahren: «Ja, ja, ich brauche ihn durchaus, um einfach ins Dorf zu fahren oder Dinge zu holen», verrät uns der Besitzer.

Rasanter Klassiker

Wir sind auf einer Landstrasse unterwegs, der Traction wirkt optisch im Vergleich zum übrigen Verkehr schon sehr alt. Allerdings ist er kaum je ein Hindernis für andere Verkehrsteilnehmer, im Gegenteil. Selbst bergauf fährt man mit diesem Wagen regelmässig einem vorausfahrenden Mitautomobilisten auf. Entweder fahren diese noch heute so, wie sie ihre Allerweltsautos von damals schon immer gefahren sind, oder der Traction Avant ist wirklich eine sehr gelungene und sympathische Variante eines Raserautos. Am Ende ist es egal. Was sich Marc Reist hier für nicht einmal 5000 Franken sowie mit dem Einsatz des Schraubschlüssels, gutem technischem Grundverständnis und dem Interesse an alter Technik zugelegt hat,

ist ein wunderbarer Zeitzeuge für die Qualitäten von Autos vergangener Zeiten.

Eigentlich ist Marc Reist aber, wie bereits angetönt, Jaguar-Fan, den Citroën zieren die Plaketten des britischen und des Schweizer Jaguar Drivers' Club. Aber den Traction Avant wegzugeben, fällt ihm im Traum nicht ein. «Ich werde ihn noch eine ganze Weile fahren, zumindest wenn ich Zeit habe, es gibt noch andere Fahrzeuge, die bewegt werden sollten», erklärt Marc Reist seine Absichten. Die «anderen Autos» sind allesamt gleich gelegene Fälle wie der Citroën. Von ihren meist älteren Besitzern nach Defekten vor Jahren abgestellt oder von zahlreichen Standschäden geplagt, hat sie der junge Berner günstig gekauft, überholt und wieder zugelassen, oft nach vielen Jahren Dornröschenschlaf. Damit beweist er, dass es auch mit dem Budget eines Berufseinsteigers möglich ist, sich ein historisches Auto zu leisten. Besonders dann, wenn dieser auch gewillt ist, selbst Hand anzulegen.

Bei Marc Reist ist dies definitiv der Fall, nach seiner Arbeit findet man ihn regelmässig in seiner kleinen, aber zweckmässig eingerichteten Werkstatt am Schrauben: «Der 580er-Condor-Töff läuft jetzt auch wieder, die Zylinderköpfe habe ich mit einer eigenen Konstruktion plangeschliffen, mal sehen», schrieb er uns kurz vor Fertigstellung dieses Beitrags. ●



Mechanik Ob Peilstäbe, Bosch-Gläser, Jaguar-Klubbadges, Scintilla-Winker oder ein zweites Rücklicht (o.) – der Citroën zeigt sich ungeschminkt. Die revidierte Mechanik bis hin zu den Kardangelen funktioniert perfekt.

Technische Daten

Citroën 11BL Traction Avant 1948

Motor Reihenvierzylinder, vorne längs hinter dem Getriebe eingebaut. OHV, 1911 cm³, Graugussblock und -zylinderkopf, Fallstromvergaser Solex, 56 PS.

Antrieb Frontantrieb, 3-Gang-Getriebe.

Fahrwerk Vorne Doppelquerlenker, Torsionsstabfedern, hinten gezogene Längslenker mit Starrachse, v./h. hydraulische Teleskopstossdämpfer. Trommelbremsen.

Karosserie Stahlblech selbsttragend, 5 Plätze.

Fahrleistungen Höchstgeschwindigkeit 120 km/h, 0 bis 100 km/h in ca. 30 s.

Stückzahl Ca. 760 000 Stück (alle Modelle, 7CV, 11CV und 15CV)

Preis Citroën 11BL, 1948 in der Schweiz rund 8500 Franken.

Fotos: Vespa Eskola

Wer schafft es von Luzern

URALT-AUTOS IN AKTION

London to Brighton dient ihm als Vorbild, die Strecke ist aber wesentlich anspruchsvoller. Der Luzern to Basel Run ist für Autos, Motorräder und Velos aus der Frühzeit der Automobilität reserviert.

Martin Sigrist

Stephan Musfeld, Initiator und Betreiber des Pantheon Basel in Muttenz BL, dachte schon länger darüber nach, eine Variante des London to Brighton Veteran Car Run in einer eigenen, sehr schweizerischen Form durchzuführen. Die älteste regelmässige Veranstaltung für Automobile feiert jedes Jahr Anfang November die Aufhebung des Red Flag Acts im Vereinigten Königreich im Jahr 1896. Fortan musste in Grossbritannien kein Mann mehr mit einer roten Fahne einem Motorfahrzeug voranschreiten. Strikt für Autos aus der allerersten Phase der Automobilität reserviert, ist London to Brighton die grösste Versammlung für Motorwagen mit Jahrgang 1904 und älter. Stephan Musfeld ist ein grosser Enthusiast für Pionierfahrzeuge und nahm mehrfach am London to Brighton Run teil. Er weiss, was es heisst, mit einem pferdelosen Wagen eine Strecke von fast 100 Kilometern zurückzulegen.

Seine Schweizer Variante heisst nun Luzern to Basel Run und startet zum ersten Mal am 23. Juni. Als Partner und Unterstützer bot sich das Verkehrshaus in Luzern mit Daniel Geissmann als Verantwortlichem an. Bekanntlich liegt zwischen den beiden Städten der Jura, die Fahrt dürfte deshalb wesentlich mehr von der antiken Technik abverlangen, als es die Fahrt vom Londoner Hyde Park bis zum berühmten Pier von Brighton tut.

Auch für Töff und Velos

Beim Luzern to Basel Run zum Pantheon sind auch Töffs bis zum Jahrgang 1924 und Velos bis 1914 zugelassen. Sie alle sollen den Jura über den Hauenstein überqueren. Mit Automobilen aus einer Zeit, als die Konstrukteure schon glücklich waren, wenn ihre zum Teil mehr als abenteuerlichen Vehikel sich aus eigener Kraft fortbewegen konnten, ist das Erklimmen einer Passstrasse geradezu eine Parforceleistung. Die maximale Steigung der Hauptstrasse 2 beträgt an der Schlüsselstelle der Südrampe von Trimbach SO über den Unteren Hauenstein Richtung Norden 6.3 Prozent. Auf einer Distanz von 7.7 Kilometern werden dabei 295 Höhenmeter überwunden, die Scheitelhöhe beträgt 691 Meter über Meer.

Dennoch blicken Daniel Geissmann und Stephan Musfeld der Veranstaltung mit gutem Mut entgegen: «Wir fahren am frühen Sonntagmorgen los, da wird uns der grosse Verkehr noch kaum in die Quere kommen», ist sich Musfeld, Kurator unzähliger Ausstellungen im Pantheon, sicher. Für Co-Organisator Geissmann ist es eine Chance, im ansonsten eher statischen Verkehrshaus Technik, die sonst kaum je in Funktion erlebt werden kann, in Bewegung zu zeigen. Die Teilnehmer werden bereits am Samstag, 22. Juni, an der Lidostrasse in Luzern erwartet und sich auf dem Areal des grössten Technikmuseums der Schweiz vorbereiten.

Pferdestärken

Auf ausgewählten Teilstrecken werden sogar Pferdegesspanne beim Run mit dabei sein. Sie waren bis zum Zweiten Weltkrieg in der Schweiz trotz wachsenden Motorisierungsgrads omnipräsent. Den Pferdehöchstbestand mit 152000 Tieren erlebte unser Land erst 1946! Die Pferdegesspanne erlauben den Zuschauern einen direkten Vergleich und sorgen womöglich auch für eine gewisse Einsicht, warum die wilden Autofahrer auf ihren knatternden Gefährten einen sehr exotischen Touch auf die



Nicht neu
Charles-Edouard
Henriod und Charles
Baehni bei Paris-
Bordeaux 1899 (o.).
Rallye für Pionier-
fahrzeuge 1976 (M.I.).
Die Bieler Gebrüder
Henriod um 1893
(M.r.). Schon bei
Neuchâtel-Jura 1967
führte der Weg über
das Gebirge – also
war damals Schieben
angesagt! (u.).

ern nach Basel?



Pionierfahrzeuge De Dion-Bouton Quadricycle 1899 (l.). Das Dampfdrdreirad von De Dion-Bouton und Trépardoux von 1885 (M.) startete Frankreichs Autobeachtung. Darracq von 1901 (r.). Ein Egg & Egli von 1899, Prospekt der Zürcher Autopioniere (u.).

gekiesten Staubstrassen des frühen 20. Jahrhunderts brachten. Wer damals wirklich ankommen wollte, der überlegte sich, ob er auf kapriziöse Technik oder lieber auf das bewährte Pferd setzen wollte.

Wie erwähnt fahren die Kutschen nur auf Teilstrecken, in der Vergangenheit hätte die Reise zu Pferd ohne deren Wechsel zwei bis drei Tage gedauert. Vor der Eisenbahn, die Luzern von Basel mit der Eröffnung des Centralbahnhofs 1856 erreichte, schaffte es eine Postkutsche mit Vorspann und Pferdewechsel in einem Tag über den Jura. Pferden sind kurze, knackige Steigungen übrigens lieber als lange Bergauf-Passagen, wie Franz Knüsel der AR versichert. Der pensionierte Tierarzt und Kutschensammler aus Rothenburg LU ist für die Pferdewagen am Luzern to Basel Run verantwortlich.

Die schnellsten unter den ganz frühen Verkehrsteilnehmern dürften die Velofahrer sein. Dem Drahtesel ist es zu verdanken, dass sich in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts überhaupt eine Form der Freizeitgestaltung entwickeln konnte, die das Erkunden der Landschaft und anderer Dörfer und Städte beinhaltet. Im frühen 20. Jahrhundert erhielt das Velofahren zudem eine politische Komponente, als sich auch die Damenwelt in Hosen stürzte und anfang, mit den jungen Burschen mitzustrampeln, doch das ist eine andere Geschichte.

Den Velofahrern sind kürzere Teilstücke angenehmer, sie können jedoch bei Bedarf absteigen und den Drahtesel schieben, wie die Organisatoren versichern. Für jene Automobile aber, die beim Anstieg ab Trimbach kapitulieren, ist ein Abschleppdienst mit Oldtimertraktoren vorgesehen. Bei den ältesten Autos mit Jahrgängen ab 1898 und Leistungen von zwei bis drei PS ist damit zu rechnen, dass dafür Bedarf vorhanden sein wird.

Mehrere Zwischenhalte

Die Organisatoren sehen eine erste Rast in Dagersellen LU und eine Verschnaufpause in Trim-

bach vor, damit sich Mensch und Maschine vor der Schlüsselstelle über den Jura nochmals stärken können. Entlang der ganzen Route von Luzern über Emmenbrücke LU, Sempach LU, Sursee LU und Zofingen AG nach Olten SO, wo die Aare überquert wird, und besonders von Trimbach über den Hauenstein, Läuelfingen BL, Sissach BL, Liestal und Pratteln BL bis zum Pantheon in Muttenz ist mit reichlich Spektakel für Zuschauerinnen und Zuschauer zu rechnen. Jede kleine Steigung dürfte für Spannung sorgen, und ganz gewiss wird der illustre Konvoi nicht einfach an Land und

Leuten vorbeirasen, sondern gute Gelegenheiten für einen Schwatz, guten Humor und spannende Einsichten in die Welt von früher bieten, was genau dem Zweck einer solchen Veranstaltung entspricht. Im Pantheon wartet auf die Helden ein feierlicher Empfang, für Zuschauer besteht die Möglichkeit, die Pionierfahrzeuge aus nächster Nähe zu betrachten.

Das virtuelle Anmeldefenster ist geöffnet, Chancen, in die Startliste aufgenommen zu werden, haben ausschliesslich Automobile und Motorräder bis und mit Jahrgang 1904. Als Beleg des korrekten Jahrgangs ist ein plausibles Beweisdokument vonnöten, und die Fahrzeuge brauchen für die Dauer des Anlasses eine gültige Zulassung zur Teilnahme am öffentlichen Strassenverkehr. Bei den Motorrädern und Gespannen sind Fahrzeuge bis Jahrgang 1924 zugelassen, auch sie natürlich strassenzugelassen. Für Velos gilt eine Jahrgangsgrenze von 1914. Die Teilnahme erfolgt auf eigene Gefahr, eine Wertung gibt es nicht, wer den Start in Luzern schafft, ist bereits ein Sieger. ●



Luzern to Basel Run, 22./23. Juni 2024. Informationen und Anmeldung www.verkehrshaus.ch/besuchen/museum/mobilitaet/strassenverkehr/luzern-to-basel-run.html oder über den QR-Code.

87 Kilometer, zehn PS und zwei Plattfüsse



Bereits 14-mal fuhr Stephan Musfeld (Bild l., mit Daniel Geissmann) beim London to Brighton Veteran Car Run mit. Jeweils am ersten November-Sonntag bei Sonnenaufgang machen sich rund 400 Fahrzeuge im Londoner Hyde Park auf den Weg ins Seebad von Brighton an der Kanalküste. «Seit 20 Jahren befasse ich mich mit Messingautos, 2009 nahm ich erstmals mit einem De Dietrich von 1901 am L-to-B teil und gewann sogleich den Preis für den besterhaltenen unretaurierten Veteranen. Heuer starteten Daniel Geissmann und ich mit einem Georges Richard von 1902, dessen 1418-Kubikzentimeter-Zweizylinder zehn PS leistet», erzählt Musfeld. «Oft ist es im November nass und kalt, aber dieses Jahr kamen wir bei bestem Wetter an. Nur ein Reifen bereitete uns etwas Sorgen, im Ziel in Brighton war er platt, zum zweiten Mal auf der knapp 90 Kilometer langen Strecke. Die Idee zu einer Schweizer Edition des London to Brighton Run, des L-to-B, hatte ich schon länger. Luzern to Basel, auch L-to-B, ist eine tolle Gelegenheit, Pionierautos in Fahrt zu erleben, Chancen dazu gibt es in der Schweiz sonst kaum.» **MSI**

Fotos: AR-Archiv, Stephan Musfeld



Seltenes Original Unberührte, authentische Bugatti 35 sind sehr rar geworden. Kompressormotor des T 35 C von 1928 mit viel Patina.

Vollblut-Legende

Bugatti Type 35

100-JAHR-JUBILÄUM

Gut 2500 Rennsiege errang der Bugatti 35. 1924 erstmals eingesetzt, prägte der Wagen aus dem Elsass eine ganze Epoche des Motorsports und den Geist der Marke.

Martin Sigrist

Am 3. August 1924 fuhren nicht weniger als sechs blaue, relativ kleine Rennwagen zum Grand Prix von Frankreich in Lyon vor. Fünf Wagen waren zum Start gemeldet, der sechste war das Reserveauto. Angereist waren die neuen Rennwagen auf der Strasse, angeführt vom Patron selber, Ettore Bugatti, dem Fabrikanten und Konstrukteur herausragender Renn-, Sport- und Tourenwagen im elsässischen Molsheim. Zierlich waren die Bugatti, manch ein nichts ahnender Betrachter vermutete, dass sie in der leichten Voiturette-Klasse antreten sollten und nicht bei den ausgewachsenen Grand-Prix-Wagen. Mit acht breiten Speichen besonders auffällig waren die Aluminiumfelgen des

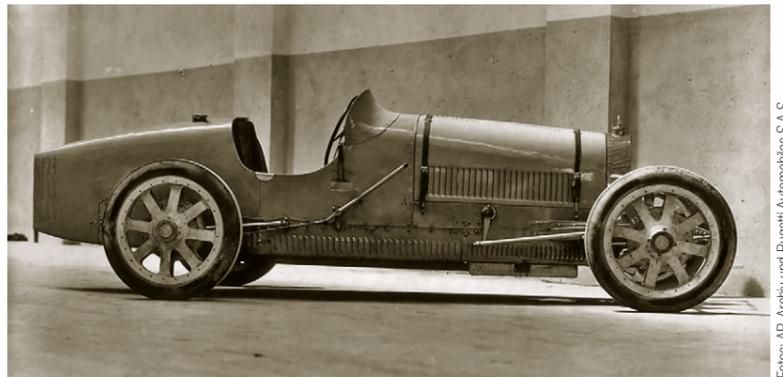
neuen Bugatti 35. Bereits 1910, zu Beginn seiner selbständigen Tätigkeit als Konstrukteur und Hersteller, erklärte Bugatti in einem Brief an seine Kunden, dass er dem Gewicht sein Hauptaugenmerk widmen werde. Dabei sei es mit dem Weglassen allein nicht getan, es brauche auch das beste Material und eine Ausgewogenheit aller Komponenten. Betrachtet man einen Type 35, so bezieht sich diese Ausgewogenheit auch auf die Form. Es heisst, der Kühler habe den ganzen Wagenkörper mitbestimmt, die Motorhaube geht aus dem Kühler hervor und formt die Karosserie bis zum Cockpit des Wagens. Diese umschliesst den ganzen Wagenkörper, nur die hinteren Längslenker und die charakteristische Vorderachse bleiben frei.

Serien-Rennwagen

Ettore Bugatti war aus verschiedenen Gründen auf eigener Achse nach Lyon gefahren. Zunächst würden so seine neuen Rennwagen richtig eingefahren, zum anderen wollte er den Beweis antreten, dass der neue Bugatti zu einem Rennen gefahren werden, dieses gewinnen und danach seinen Piloten heil wieder nach Hause bringen könne. Der neue Wagen sollte sich in der Stadt genauso gut fahren lassen wie an einem Rennen.

In der Tat steckte hinter dem 35 ein grösserer Plan als bei früheren Rennwagen aus Molsheim. Der wichtigste Aspekt war, dass er in Serie gebaut werden sollte. Zeitgenössische Rennwagen wurden in der Regel eigens für den Wettbewerb, bei dem er starten sollte, gebaut. Oft überschritt die Stückzahl kaum eine Handvoll Exemplare, an denen so lange gefeilt wurde, bis sie passten. Nicht so der Bugatti 35. Das neue Modell folgte einer integralen Idee, nach der ein Rennwagen für viele Zwecke gebaut sein müsse. Als erstes war es die bereits erwähnte Kompaktheit des Wagens. Dazu zeigte der Bugatti 35 Elemente, die später charakteristisch für die

Marke werden sollten. Die Vorderachse beispielsweise war ein eigentliches Kunstwerk aus Chromnickelstahl. Hohlgeschmiedet, führen die Blattfedern durch die Achse hindurch, die Konstruktion sollte wie die Aluminiumräder die ungefederte Masse gering halten. Die aufwendige Achskonstruktion verdeutlicht das Streben nach Vereinfachung durch die Zuweisung verschiedener Funktionen an ein einziges Teil. Bugatti sollte im Verlauf der Geschichte in nahezu blinder Überzeugung an



Fotos: AP-Archiv und Bugatti Automobiles S.A.S.

Grundmuster
Der erste Type 35 (o.) war 1924 wegweisend für alle weiteren Konstruktionen Ettore Bugattis, hier 1924 mit Sohn Jean vor der Premiere am Grand Prix von Frankreich in Lyon im Reserveauto.



dieser ab Mitte der 1930er-Jahre als überholt geltenden Ausführung festhalten. Sogar als deutlich wurde, dass eine unabhängige Vorderradaufhängung günstiger zu realisieren war als die arbeitsintensive Starrachse. 1924 aber war sie Ausdruck der Einzigartigkeit der Molsheimer und der Präzision jeder einzelnen Komponente des neuen Wagens. Als Antrieb diente dem ersten Type 35 ein Zweiliter-Achtzylinder-Reihenmotor, der zunächst entgegen den Trend der 1920er-Jahre ohne Kompressor auskam. Ettore Bugatti betonte, dass er einen durch und durch normalen Motor gebaut habe, das Aufladen empfand er als Betrug und Massnahme zum Beheben von Nachteilen einer unzulänglichen Grundkonstruktion. Mit einer Zylinderbohrung von 60 Millimetern und einem Hub von 88 Millimetern leistete der OHC-Motor mit drei Ventilen pro Zylinder rund 95 PS. Die fünffach gelagerte Kurbelwelle drehte in Rollenlagern. Das Limit lag bei damals ungeheuren 5500 Umdrehungen pro Minute. Das reichte bei einem Fahrzeuggewicht von etwa 750 Kilogramm für rund 175 bis 190 km/h. Gebremst wurde der Rennwagen wie damals üblich mit mechanisch betätigten Trommelbremsen, die als Besonderheit in die Aluminiumräder integriert waren. Die Kraft des Bremspedals wurde über eine raffinierte Umlenkung zunächst per Kette und danach über Kabelzüge an die Bremsen weitergeleitet.

Flop zum Start

Der Grand Prix in Lyon wurde – anders als der viel beachtete Einzug der Bugatti-Kolonnen im Vorfeld des Rennens – nicht zum Triumphzug. Schuld daran waren aber nicht die Autos, sondern deren Pneumatik. An den Dunlop-Reifen lösten sich die Laufflächen, was zu zahlreichen Boxenstopps während des Rennens über rund 800 Kilometer führte. Sieger wurde der ebenso brandneue Alfa Romeo P2, ein Auto mit Kompressor, gefahren von Alberto Campari. Von den fünf gestarteten Bugatti 35 klassierten sich zwei auf den letzten Plätzen der nur acht gewerteten Wagen. Im Jahr darauf aber folgten erste Siege für den 35, der wichtigste war jener bei der Targa Florio. Nicht weniger als fünf Mal in Folge stand bis 1929 ein Bugatti zuoberst auf der Rangliste des Strassenrennens auf Sizilien.

Trotz Widerstands des Patrons Ettore Bugatti wurde im Verlauf der Rennsaison 1925 klar, dass es dem hervorragend liegenden 35 auf manchen Strecken nur an einem fehlte: an Leistung und damit an einem Kompressor. Die Antwort waren der Bugatti 35 C (Compresseur) mit einem GP-konformen, aufgeladenen Zweiliter und der 35 T (für Targa Florio) mit auf 2.3 Liter vergrößertem Hubraum ohne Kompressor. Die Leistung lag nun bei 120 bis 130 PS. Doch Bugatti verfeinerte den 35 T nicht nur für die Rennstrecke, schon ab 1925 war eine abgespeckte Version für Privatfahrer mit sportlichen Ambitionen erhältlich, der 35 A mit Gleit- statt Rollenlagern und rund 75 PS. In Anlehnung an billigen Schmuck als Tècla bezeichnet, liessen sich diese Rennreplikas bei Klubrennen durchaus siegreich fahren. Als Besonderheit passten auf jeden Type 35, selbst die GP-Wagen, so-



Targa Florio
Mit einem auf 2.3 Liter vergrößerten Motor machte der Bugatti 35 T den Auftakt zu einer bis 1929 anhaltenden Siegesserie der Molsheimer beim berühmten Strassenrennen auf Sizilien.



Dominant Jules Goux erreichte das Ziel der Targa 1926 hinter den Kollegen Meo Costantini und Ferdinando Minoia.



Wieder Sizilien Emilio Materassi beim Boxenstopp mit seinem Kompressor-Bugatti 35 C bei der Targa Florio 1927.



Frauenpower
Auch Damen führten den Bugatti 35 zum Erfolg. Allen voran etwa die Tschechin Elisabeth Junek (Eliska Junkova). Sie belegte bei der Targa 1928 – hier am Ziel auf der Bordwand ihres T 35 B sitzend – den fünften Schlussrang.

wohl Beleuchtung wie auch Schutzbleche für die Räder. Dem 35 stellte Bugatti zudem den Vierzylinder Type 37 hinzu. Dieser hatte dasselbe Chassis aber Drahtspeichenräder statt Alufelgen. Der 1.5-Liter leistete als Saugmotor 60 PS, als Kompressorversion deren 90. Am anderen Ende der Skala rangierte der Bugatti 35 B. Hier kombinierte man den 2.3-Liter-Motor mit einem Kompressor. Er erreichte bis zu 215 km/h und beschleunigte in rund sieben Sekunden von 0 auf 100 km/h.

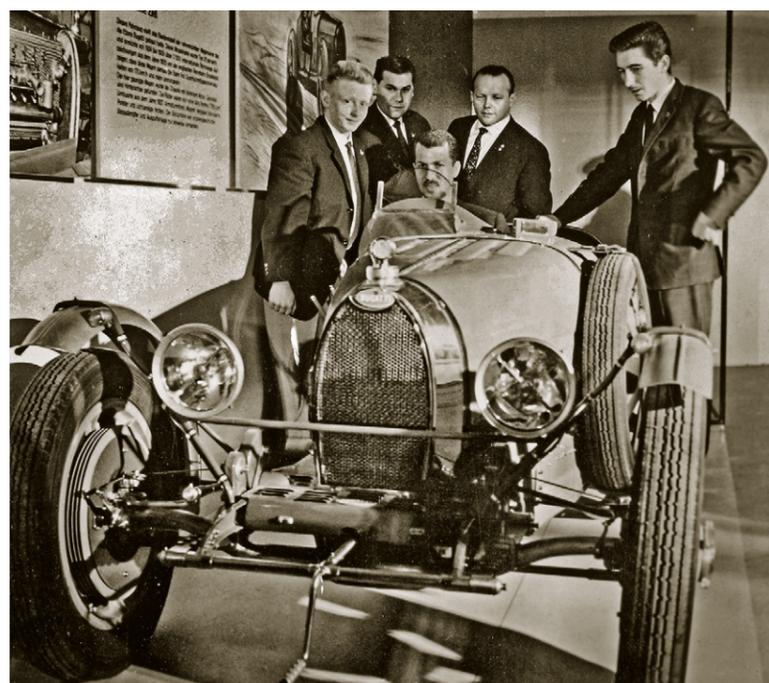
Omnipräsenz

Siege von Philippe Étancelin beim GP von Frankreich oder René Dreyfus in Monaco 1930 demonstrierten über sechs Jahre nach der Lancierung noch die Qualitäten der Konstruktion. Dennoch holte die Konkurrenz auf. Besonders Alfa Romeo zeigte den blauen Boliden aus Molsheim immer wieder das Heck. Allerdings starteten in so vielen Rennklassen rund um den Globus – von Argentinien bis nach Australien – Autos aus Molsheim, dass die Aussage, pro Woche habe man zeitweise 14 Rennsieg errungen, durchaus glaubhaft erscheint. Mit dem Bugatti 51 führte Ettore Bugatti 1931 die Grundideen des 35 weiter. Das Chassis war nahezu identisch, doch nun sorgte ein Motor mit zwei obenliegenden Nockenwellen für noch mehr Leistung.

Erst mit dem grossen Einstieg des ab 1933 faschistisch regierten Deutschland und der Gegen-

reaktion aus dem ähnlich geprägten Italien, wo Motorsport nun als nationale Aufgabe wahrgenommen und Unsummen an öffentlichen Geldern in die Entwicklung neuer Rennwagen investiert wurden, geriet Bugatti ins Hintertreffen, zumindest bei den sogenannten Grandes Épreuves, den internationalen Motorsportanlässen von höchster Bedeutung. Bei nationalen und regionalen Anlässen aber blieb ein Bugatti während Jahren eine hervorragende Wahl mit guten Aussichten auf einen Tagessieg. Der Umstand, dass selbst ein GP-Wagen mit einer Strassenausrüstung zum Rennplatz gefahren werden konnte, half den damaligen Sportenthusiasten zusätzlich.

Nur rund 340 Bugatti 35 aller Typen sollen gebaut worden sein, die Spezialisten sind sich darin nicht ganz einig. Kaufen kann man sich ein Exemplar übrigens noch heute, gebaut vom argentinischen Spezialisten Pur Sang in Paraná Entre Ríos. Hier entstehen perfekte Nachbauten der Sportwagen-Ikone bis zur letzten Schraube. Einen winzig kleinen Nachteil haben die Nachbauten aber: Anders als in den 1920er-Jahren, als sich selbst Grand-Prix-Gewinner ganz legal auf der Strasse überführen liessen, wie dies Ettore Bugatti und sein Team zum Auftakt im August 1924 getan hatten, sind die neuen 35er nicht für den Strassenverkehr zugelassen, zumindest nicht hierzulande und mit legalen Mitteln. Dies ist das Privileg des Originals – und das ist gut so! ●



Rennfahrer Selbst Herbert Müller (l.), Jo Bonnier (im Auto) oder Jo Siffert (r.) liess in den 1960er-Jahren ein alter Bugatti 35 T nicht kalt.



OLDTIMER GALERIE TOFFEN
THE SWISS AUCTIONEERS

Permanente Verkaufsausstellung mit rund 120 Klassikern | Werkstatt für alle Marken | Restaurant

Oldtimer Galerie Int. GmbH | Gürbestrasse 1 | CH-3125 Toffen
Tel. +41 31 819 61 61 | info@oldtimergalerie.ch
www.TheSwissAuctioneers.swiss

Ihr Oldtimer-Spezialist für



Wartungen/Reparaturen
Teil-/Voll-Restaurierungen
MFK-Vorbereitungen/-Checks
Motoren-/Getriebe-Revisionen
FIVA ID-Karten
Oldtimer-Vermietungen
An-/Verkauf Old-/Youngtimer

NEUE CENTRUM GARAGE AG
Landstrasse 62-5436 Würenlos
T. 056 436 8060 - centrum-garage.ch

DÖNNI CLASSIC CAR AG

Jaguar-Ersatzteile, Wartung und Restauration

JAGUAR Teile heute bestellen - morgen montieren!



Old Mill, Dorfstrasse 36, CH-6265 Roggliswil (LU)
fon +41 (0) 62 754 19 29, fax +41 (0) 62 754 19 80
www.jaguarclassic.ch, info@jaguarclassic.ch

BELMOT® SWISS
... die massgeschneiderte Oldtimerversicherung

Die **erste All Risk-Vollkaskoversicherung** für Ihren Oldtimer... und dies zu günstigen Prämien.
Verlangen Sie eine Offerte bei

BELMOT® Swiss
ch.old+youngtimerversicherungen,
Im Langacker 5, CH-4144 Arlesheim
Telefon 061 706 77 77, Telefax 061 706 77 78
<http://www.belmot.ch>, info@belmot.ch



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

AUTOMOBIL REVUE **REVUE**
AUTOMOBILE

JA, ich möchte Abonnent werden!

Frau Herr Firma

Vorname _____ Nachname _____

Strasse/Nr. _____ PLZ/Ort _____

E-Mail _____ Telefon _____

Datum _____ Unterschrift _____

Bitte Auswahl ankreuzen

- Schnupper-Abo, 10 Ausgaben CHF 19.-
- ½ Jahr, 24 Ausgaben CHF 133.-
- 1 Jahr, 48 Ausgaben CHF 279.-

Zu den digitalen Abos gelangen Sie über diesen QR-Code:



Standard-Abo

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

Schein und Sein bei klassischen Fahrzeugen

SCR-ACADEMY

Der 25. Infoabend des Swiss Car Registers ging der Frage nach, warum Klassiker gefälscht werden, wie man sie erkennt und ob Kopien nicht auch ihr Gutes haben könnten.

Martin Sigrist

Spätestens seit dem Fall Kienle mit gefälschten Mercedes 300 SL (s. AR 27/2023) steht das Thema wieder im Fokus: das Nachbauen klassischer Automobile. Zu diesem Thema lud das Swiss Car Register (SCR) am 1. Februar zu einem weiteren Infoabend der Reihe SCR-Academy ins Emil Frey Classic Center nach Safenwil AG ein. Die Zahl von rund 200 Teilnehmern zeigt, dass die Organisatoren ins Schwarze getroffen haben. Die vier Vorträge waren der Frage nach der Authentizität von Fahrzeugen, der Klassifizierung aufgrund ihrer Merkmale sowie den Fragestellungen bei einer MFK-Prüfung und Zulassung gewidmet.

Da es sich bei manchen Automobilen auch um Wertanlagen handelt, ist die Frage, ob es sich um eine Fälschung oder ein echtes Fahrzeug handelt, so wichtig wie in der Kunst, wo man es in den meisten Fällen aber mit Einzelstücken zu tun hat. Im Automobilbau hingegen ist es relativ schwierig, ein Einzelstück zu kopieren. Viel häufiger sind es bekannte, in mehreren Exemplaren gebaute Modelle, deren Herkunft beispielsweise der deutsche Sachverständige Sebastian Hoffmann auch mit kriminologischen Methoden zu ergründen sucht. Dabei reicht die Spanne der Fälschungen von stümperhaft-plump bis raffiniert-perfekt, wie der überaus spannende Vortrag des Gründers der FSP

Schaden- und Wertgutachten GmbH deutlich machte. Bestehen berechtigte Zweifel, dass eine Chassisnummer umgeschlagen wurde, greift der Sachverständige zu Spektrometer, Röntgengerät oder Säure, um möglichen Materialveränderungen auf die Spur zu kommen. Selbst der Kohlenstoffgehalt eines Metalls wird geprüft, wenn festgestellt werden soll, ob ein Fahrgestell tatsächlich aus den 1930er-Jahren stammt oder aber aus Stahlblech besteht, das in den 1980er-Jahren aus einem Walzwerk kam. Dabei musste der Spezialist zugeben, dass ihm, selbst wenn zweimal dieselbe Chassisnummer eines bestimmten Typs verwendet wurde, der Nachweis nicht immer gelingt, welches nun der Nachbau ist. Und manche Klassiker teilen sich dieselbe Nummer nicht in böser Absicht, sondern aufgrund von Zeitumständen und Zufällen.

Aus eins mach drei und zurück

Christian Jenny, Jaguar-Sammler aus Thalwil ZH, Mitbegründer und ehemaliger Conférencier der SCR-Academy, erörterte, wie es dazu kam, dass von einem Jaguar C-Type mit der Chassisnummer 0023 einst gar drei Exemplare existierten, die laut ihren Besitzern alle einen guten Grund hatten, das Prädikat «echt» für sich in Anspruch zu nehmen. Ein Auto verwendete nach einem Unfall das originale Chassis, ein zweites Teile der Karosserie und ein drittes zumindest den charakteristischen, originalen Zylinderkopf des Jaguar-Rennwagens. Um

die Frage abschliessend zu beantworten, kaufte Jenny zwei der fraglichen Autos und brachte mit Fakten deren Identität unverrückbar wieder in Ordnung.

Der Wert des Nachbaus

Kriminelle tun es, aber auch die Werke selber, wie die Auto-Union-Rennwagen belegen, die nach alten Plänen in den 1990er-Jahren in England reproduziert wurden: Klassiker nachbauen! Auch der argentinische Meister dieser Kunst, Pur Sang, baut historische Modelle bis zur letzten Schraube nach, wie SCR-Vorstandsmitglied Roberto Bernasconi den Zuschauern erklärte. Manche historische Motorsportveranstaltung wäre um einiges ärmer ohne die in Aussehen, Machart, Handling und Motorsound identischen Nachbauten. René Gauch von der Swiss Historic Vehicle Federation (SHVF) versuchte, den Begriff Nachbau und die Bewertung der einzelnen Nachbauarten einzuordnen. Für den Schwyzer MFK-Chef Christoph Betschart sind diese Nachbauten aus Behördensicht allesamt nicht zulassungsfähig, die Tatsache, dass mancher Nachbau über Papiere verfüge, ändere daran wenig. Allerdings hängt die Chance, die Zulassung doch irgendwie zu erhalten, stark von der Kompetenz und dem Willen des Prüfers ab, den Dingen auf den Grund zu gehen, wie Betschart selber zugeben musste. In der anschliessenden Paneldiskussion zeigte sich hingegen, dass es gute Gründe geben kann, einem Nachbau die Strassenzulassung zu erteilen. Im historischen Motorsport ist es durchaus möglich, damit Rennen zu bestreiten.

Als Konklusion des Abends bleibt die Feststellung, dass eine gut dokumentierte, plausible Geschichte eines Fahrzeugs die Antwort auf die Frage nach dessen Echtheit stark erleichtert. Denn eine Vergangenheit, die belegt ist, lässt sich kaum fälschen. Ein Umstand, der auch die Geschichte des gefälschten Kienle-Mercedes 300 SL ins Rollen brachte – der Besitzer des Originals konnte die letzten rund 40 Jahre von dessen Existenz einwandfrei belegen. ●



Panelgespräch Zur 25. Ausgabe des SCR-Infoabends war der Saal in Safenwil gut gefüllt. Das Thema Nachbauten und Fälschungen interessierte.

Foto: Peter Ruch

Steck-Modelle statt bloss Spielzeug

LEGO-ALTERNATIVEN

Der Patentschutz der Lego-Steine gilt seit einer Weile nicht mehr, damit steht die Welt der Klemmbausteine auch anderen Anbietern offen. Dass gute Alternativen nicht immer aus Fernost kommen müssen, beweist Cobi, ein polnischer Hersteller.

Martin Sigrist

Die Dänen von Lego aus Billund hatten mit ihren kleinen Plastiksteinchen von 1949 bis ins Jahr 2010 ein Monopol und etablierten das Prinzip des Klemmbausteins und dessen unlimitierte Möglichkeiten. Heute ist Lego der grösste Spielzeughersteller der Welt mit Werken in Europa, Asien und Amerika. Am 14. September 2010 aber unterlag das Unternehmen in letzter Instanz vor dem Europäischen Gerichtshof Mitbewerbern, die geklagt hatten, die Form des Legosteins sei nicht einzigartig, sondern habe rein technische Gründe. Damit war nach dem Auslaufen des Patentschutzes kein dauerhafter Markenschutz mehr möglich, und das Prinzip des Klemmbausteins war für alle interessierten Unternehmen frei zugänglich. Dass Lego von der neuen Konkurrenz nicht verdrängt wurde, sondern in der Offensive zu neuen Erfolgen fand, spricht für den Grundsatz, dass Konkurrenz den Markt belebt.

Zu einer Belebung trug gewiss auch das 1987 gegründete polnische Unternehmen Cobi mit Sitz in Warschau bei. Mit historischen Themen wie Fahr- und Flugzeugen der beiden Weltkriege richtet sich sein Sortiment mehr an Erwachsene denn an Kinder und füllt eine Nische, die Lego aufgrund ethischer Aspekte – kein Kriegsspielzeug! – nicht bedient. Allerdings betont Cobi, dass ihre Modelle stets einen fiktionalen Touch beibehalten und

nie eine exakte, modellgetreue Abbildung von Kriegsgerät seien. Doch Cobi liefert auch wesentlich friedfertigere Sets, besonders die Modelle im imposanten Massstab von 1:12 sind beachtenswert. Davon gibt es zwar auch von anderen Herstellern mittlerweile eine fast unüberschaubare Fülle besonders von modernen Sport- und Hypercars amerikanischer und europäischer Provenienz, doch Cobi hält sich geschickt an weniger oft zu findende Vorbilder.

Importeur mit Vergangenheit

Die Basler Firma Waldmeier ist eine der grossen, unabhängigen Spielzeugimporteurinnen der Schweiz. Gegründet wurde das Unternehmen im Jahr 1955 von Othmar E. Waldmeier und Ruinell

K. Sigg. Othmar Waldmeier war passionierter Modellbauer und startete mit einem Importvertrag für Flugmodelle des amerikanischen Herstellers Berkeley. Bereits 1956 wurde aus der Firma eine Aktiengesellschaft und die St.-Alban-Vorstadt zu eng, was den Wechsel ins Industriequartier ausserhalb der Stadt mit sich brachte. Heute liegt der Firmensitz verkehrstechnisch perfekt an der Hauptachse A1 im solothurnischen Neuendorf. Waldmeier war über Jahrzehnte untrennbar mit einer der grossen Spielzeugautomarken verbunden: Matchbox. Heute gehört diese Marke dem einstigen Konkurrenten Mattel mit seinen Hot-Wheels-Autos und wird von einer eigenen Importorganisation in die Schweiz gebracht.

Neben den Sets von Cobi und Spielzeug aller Art ist für Autobesitzer auch die Carrera-Rennbahn interessant, die Waldmeier in die Schweiz importiert. Als Grosshändler vertreibt sie die Bahnen aber ausschliesslich über den Fachhandel, wo auch die Klemmbaustein-Sets zu finden sind.

Klassiker aus Frankreich und mehr

Schon mancher Hersteller hat sich bei der Reproduktion und Miniaturisierung einer Ikone wie der DS von Citroën die Zähne ausgebissen. Dass man sich in Polen ausgerechnet an die fließenden, von Rundungen geprägten Formen der französischen Göttin gewagt hat, zeugt von Mut. Immerhin ist es kein leichtes Unterfangen, aus einem kubischen Klötzchen ein Auto zu formen, das in anderen Sprachen auch als Hai bezeichnet wird.

Die DS von Cobi ist derweil ganz gut gelungen, einzig auf die stark gebogene Heckscheibe verzichtet das Bausteinmodell ganz. Dafür sind Details wie die grossen, hinteren Rückstrahler oder die Aufdrucke für die kleinen Positionslämpchen an der B-Säule so akribisch nachgebildet, dass sich das grüne Exemplar zweifelsfrei als Wiedergabe einer der ersten DS überhaupt, wie sie im Oktober 1955 dem Publikum in Paris vorgestellt wurde, interpretieren lässt. Und damit nicht genug. Im Wissen um einen gewissen Grad an Insiderwissen all jener, bei denen die DS zuoberst auf der Auto-Favoritenliste steht, legte Cobi gleich zwei weitere Varianten der DS auf. Neben der Urversion gibt es auch ein Cabriolet in Rot und eine blaue DS mit – angedeuteten – Doppelscheinwerfern hinter Glas, wie sie als Facelift ab 1967 vom Band lief. Als statisches Modell verzichtet der Cobi-Bausatz auf technische Features wie eine funktionierende Federung oder gar ein sich drehendes Motorinnenleben, wie sie manche Bausteinmodelle der Konkurrenz bieten. Dafür weist das Modell nur wenige Schwachstellen auf, etwa unterhalb der Frontscheibe und bei der Passung der vorderen Haube. Zudem lassen sich die Räder einlenken und alle Türen und Hauben öffnen.

Im Zeichen des Blitzes

Gleich drei verschiedene Grundmodelle bietet Cobi von der Marke Opel an, alle drei stammen aus den glorreichen Zeiten der Rüsselsheimer zum Ende der 1960er- und zu Beginn der 1970er-Jahre. Eines der drei Modelle ist ein echter Exot, ein Au-



Delikates Vorbild Die Citroën DS nachzubilden, ist nicht einfach. Bisher scheiterte der Versuch, es mit viereckigen Bausteinen zu tun, meistens. Das Cobi-Modell zeigt, dass es möglich ist.



PRODUCT UNDER
LICENSE



24333

SCALE 1:12

2078



OPEL REKORD C - SCHWARZE WITWE



WARNING: CHOKING HAZARD
Small parts. Not for children under 3 years.

Fotos: Waldmeier

Schwarz und böse Der Opel Rekord C im Rennttrimm durfte nur kurz die Gruppe 5 aufmischen. Auch als Klemmbausteinmodell ist der legendäre Wagen einzigartig.

to, das bei seinem Erscheinen viel zu reden gab, allerdings ein recht verborgenes Leben führen sollte.

Die Schwarze Witwe, eine Rennsportversion des Opel Rekord C, war ein von Opel-Mitarbeitenden um den damaligen Designer Anatole Lapine quasi im Geheimen entwickelter Tourenrennwagen für die Gruppe 5. Radikal abgespeckt und mit einer neuen Hinterachsführung versehen, sollte der statt in bunten Farben in bösem Schwarz gehaltene Wagen die Ruhe unter den Konkurrenten vom Schlag eines BMW 2002 oder Porsche 911 stören. Da aber motorsportliche Aktivitäten ganz und gar nicht im Sinne des Mutterhauses General Motors in Detroit (USA) waren, verschwand die Schwarze Witwe so spurlos, wie sie aufgetaucht war. Bis sich 2012 einige Mitarbeiter der Opel-Klassikabteilung daran machten, den sagenumwobenen Renn-Opel nach bestem Wissen und Gewissen nachzubauen. Dazu gehörte auch der Motor, dem nachgesagt wird, dass er dank eines anderen Innenlebens, scharfer Nockenwelle und Fütterung durch zwei Weber-Vergaser statt 90 PS etwa das Doppelte an Leistung aus den 1.9 Litern Hubraum herausgeholt habe. Der Motor wie auch der spar-

tanische Innenraum mit Überrollbügel sind im Cobi-Modell der Schwarzen Witwe treffend dargestellt. Besonders gelungen wirken auch die charakteristischen, zweifarbigen Räder mit schwarzer Radschüssel und gelber Felge. Auch bei diesem Modell lassen sich alle Türen und Hauben öffnen und die Räder passend einschlagen.

Fließheck und Bestseller

Ein biederer Opel mit einem der schönsten Hintern der Automobilgeschichte – das war das Fließheck-Coupé des Rekord C ab 1968. Für Bausteinfans gibt es auch diese Version des Opel Rekord zum



Selberbauen. In gelungener Selbstbeschränkung steht das etwas barock wirkende Auto auch in der Bausteinversion auf reichlich unterdotierten, schmalen Rädern. Damit kommt die bauchige Form des Modells aber umso besser zur Geltung.

Letzter in dieser Vorstellungsrunde ist der Opel Manta – wie Waldmeier verrät, aktuell ein absoluter Bestseller im Programm. Das erstaunt kaum, denn in der zeittypischen, schwarz-gelben Farbgebung – alternativ gibt es ihn auch im für die 1970er-Jahre ebenso typischen Orange – wirkt der Opel-Stachelrochen besonders attraktiv. Dazu gehören auch die gut nachgebildeten Sport-Stahlfelgen wie beim Original. Wie alle hier vorgestellten Bausets kostet der Manta im Fachhandel etwa 100 bis 160 Franken. Wer also sein Lieblingsauto zum Selberbauen sucht, mit Leim und Farbpinsel aber wenig anfangen kann und bei Bedarf das Ganze auch wieder zerlegen und wegräumen will, der sollte sich bei einer alternativen Marke zu Lego umsehen. Was uns an Cobi neben der generellen Ausführung besonders gefällt, ist der Umstand, dass sämtliche Sets ausschliesslich in Europa produziert werden. ●



Schick Auch die herkömmliche Variante des Opel Rekord C ist sofort erkennbar. Bemerkenswert ist die Darstellung des eingezogenen Hecks des Fließheck-Coupés.

Erfolgsmodell Der Opel Manta A ist aktuell der Bestseller unter den Opel-Modellen im Massstab 1:12 des polnischen Klemmbausteinherstellers Cobi.

Sichtbar bleiben

Vielfalt Bei den Swiss Historic Vehicle Days gilt es sichtbar zu sein, so wie 2023 im Verkehrshaus in Luzern.

Foto: Martin Sigrist

HISTORIC VEHICLE DAYS

Veteranen fahren eher selten, im Schnitt sind es laut Studie kaum mehr als 900 Kilometer jährlich. Sichtbarkeit ist jedoch wichtig.

Martin Sigrist

Bald ist es wieder so weit, die Wintersaison neigt sich dem Ende zu, unsere Klassiker verlassen ihre Winterquartiere und zeigen sich wieder in der Öffentlichkeit. Eine gute Gelegenheit, sich einige Gedanken über den Status und die Wahrnehmung des historischen Fahrzeugs in der Schweiz zu machen.

Es gibt sie zwar, die Wintertreffen für historische Fahrzeuge, Rallyes und ähnliche Veranstaltungen. Einige wenige fahren ihren Veteranen sogar das ganze Jahr hindurch. Und tatsächlich lohnt es sich kaum noch, die Nummer während der kalten Jahreszeit abzugeben. In den tiefen Lagen herrschte an manchen Tagen verführerisch schönes Wetter, und nach ergiebigen Regengüssen be-

stand zudem keine Gefahr mehr, auf gesalzte Strassen zu stossen. Wer im Winter an sonnigen Tagen auf beliebten Routen zu Ausflugszielen des Mittellandes unterwegs war, begegnete manchen Gleichgesinnten in ihren Klassikern.

Zum Saisonstart hervorholen

So richtig los mit der Oldtimerei geht es aber erst wieder mit dem Frühlingseinzug. Für die Mehrheit gilt Ende März als der passende Moment, die Staubdecke endlich vom Auto zu ziehen und es bereit zu machen. Dann ist es immer wieder schön, eine kleine Ausfahrt, etwa um den See, zu unternehmen und während des ersten sonnigen Frühlingstages tatsächlich einem rollenden Museum zu begegnen. Genauso schön ist es dazu, wenn die meisten Menschen dies auch positiv sehen und genauso ihre Freude an den alten Fahrzeugen haben.

Diese Freude gilt es auch in eigener Sache zu nutzen. Denn sie ist der Schlüssel zum Erreichen der Ziele der Swiss Historic Vehicle Federation (SHVF), des Dachverbands, welcher die Interessen aller Besitzerinnen und Besitzer historischer Fahrzeuge in der Schweiz vertritt. Sein wichtigstes Anliegen ist die Möglichkeit, auch in Zukunft unsere Zeitzeugen der Mobilitäts- und Technikgeschichte mit allen Facetten zeigen zu können – also nicht nur statisch, sondern auch in Bewegung und möglichst ohne Einschränkungen und Schikanen. Darum ist es wichtig, in aller Freundlichkeit diese – bescheidenen – Anliegen vorzutragen. Da-

bei sind sich die Enthusiasten und Hüter des historischen Fahrzeugs durchaus bewusst, dass diese nirgends zuoberst auf der Agenda stehen, weder in der Gesellschaft noch bei den Behörden, was man ihnen aber nicht verübeln kann angesichts der wenigen Promille, die alte Fahrzeuge zum gesamten Verkehrsaufkommen beitragen.

Aber es soll weiterhin ein positiver Moment sein, wenn man sich mit einem Klassiker unter die Leute mischt – für beide Seiten. Der SHVF leistet einen wichtigen Beitrag in der Kontaktpflege mit Behörden und weiteren Verantwortlichen. Jede Fahrerin und jeder Fahrer, jedes Mitglied eines Oldtimer- oder Markenklubs tut dies aber genauso in und mit der Öffentlichkeit, seinen Freunden, Nachbarn und all jenen, die ihm bei einer Ausfahrt begegnen, sobald es wieder losgeht mit den Ausfahrten, Treffen und Klubanlässen.

Sichtbar sein ist denn auch stets das Motto der Historic Vehicle Days, die traditionellerweise jeweils am letzten April-Wochenende, heuer am 27./28. April, stattfinden. Die Liste der Veranstaltungen wird laufend ergänzt, zu finden ist sie auf der Website des SHVF. Wer selber einen Oldtimer-Anlass organisiert, ist herzlich eingeladen, diesen auf die Liste setzen zu lassen! ●



www.shvf.ch/de/historic-vehicle-days

Anzeige

BELMOT[®] SWISS

KLICKEN SIE REIN www.belmot.ch
ch.old+youngtimerversicherungen

BELMOT[®] SWISS
Kompetenzzentrum

Im Langacker 5, Postfach, 4144 Arlesheim
Tel. 061/706 77 77, Fax 061/706 77 78
info@belmot.ch, www.belmot.ch

Die massgeschneiderte Kasko-Versicherung für Ihren Oldtimer

Vorteile der Oldtimer-Allgefahren-Kaskoversicherung

- Die besondere Allgefahren-Versicherung für Oldtimer in der Schweiz. So sind u. a. auch mechanische Schädigungen versichert (z. B. Getriebeschaden bei unbeabsichtigtem Verschalten).
- Als Oldtimer können Fahrzeuge, welche mindestens 20jährig sind, versichert werden.
- Keine Kilometerbegrenzung während des Jahres.
- Oldtimer-Rallyes, Geschicklichkeits- und Regelmässigkeitsfahrten sind versichert.
- Transporte auf einem Anhänger sind mitversichert.
- Nicht eingelöste oder mit ausländischen Kontrollschildern versehene Fahrzeuge können versichert werden.
- Kein Bonus-/Malussystem sondern Nettojahresprämien.