



FAHRZEUGE IN DIESER AUSGABE

- Alpine A290 Beta
- Dacia Duster
- Ford Capri
- Honda Civic Type R
- Peugeot 2008 und E-2008
- Porsche 718 Spyder RS

Honda Civic Type R



Er will nur spielen

Der Honda Civic Type R ist bedingt ein Alltagsauto – er ist mehr Spielzeug **11**



NEUE AR-WAHLSERIE

Wie sich Fabio Regazzi für das Auto und den Verkehr stark machen will **2**

ALPINE

Was die A290 Beta über die Serienversion verrät **8**



MATHIAS SCHLÄPPI

Warum es den Berner zum Nürburgring zieht **21**

TECHNIK

Welche Möglichkeiten leuchtende Logos bieten **16**



DACIA

Weshalb der Duster beim Preis-Leistungs-Verhältnis vorn liegt **14**



AKTUELL

- Kolumne Egger & Kanten **2**
- Neue Wahlserie: Fabio Regazzi **2**
- Marktzahlen: Steigende Tendenz hält an **4**

NEUHEITEN

- Kimera Evo 037, Land Rover Defender Works, Peugeot 508, Citroën E-C4 **5**

AUTO-PORTRÄT

- Mia Aegerter: Ein Bulli gibt den Ton an **6**

PRÄSENTATION

- Alpine A290 Beta: E-Kompaktsportler **8**
- Porsche 718 Spyder RS: Die Krönung **9**
- Peugeot 2008 und E-2008: Frischzellen **10**

TEST & FAHRBERICHTE

- Honda Civic Type R: Spiel und Spass **11**
- Dacia Duster: Das Einstiegs-SUV **14**

TECHNIK

- Markenlogos: Es werde Licht! **16**

MEINUNGEN

- Kolumne und Leserbrief **18**

DRIVE STYLE

- Klubleben: Capri Club Free Drivers **19**

SPORT

- Mathias Schläppi: Nürburgring-Projekt **21**
- Formel 1: Klatsche für Ferrari und Alfa **23**

LETZTE

- AR-Bild der Woche, Perscheid, Agenda **24**

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





Die Blockaden nerven nicht

Der grosse Aufruhr um die Klimakleber ist etwas abgeflacht, in der Schweiz hat man seit Ostern kaum mehr etwas von ihnen gehört, in Deutschland ist Berlin möglicherweise noch blockiert, möglicherweise auch nicht mehr. Von den Strassen ging es jetzt in die Universitäten, beispielsweise in Basel, wo im Namen des Klimaschutzes vom Ende des Kapitalismus bis zu besseren Arbeitsbedingungen für die Putzfrauen das gesamte linke Repertoire gefordert wird.

Auf den Strassen gab es am Wochenende auch so etwas wie Blockaden, beispielsweise im Kanton Zürich. Aber nicht Klimaaktivisten sperrten die Strassen, um damit die Bevölkerung zu zwingen, endlich bei der Rettung der Welt mitzuhelfen. Nein, die Strassen waren blockiert durch den Love Ride, die grösste Motorradausfahrt der Schweiz. Niemand regte sich darüber auf, keiner der wartenden Autofahrer war wütend auf die Biker. Dass diese auch für einen guten Zweck unterwegs sind, wissen die meisten wohl nicht einmal. Und man akzeptiert blockierte Strassen auch bei Sportanlässen oder anderen Veranstaltungen.

Die Vermutung liegt also nahe, dass gar nicht die blockierten Strassen das Problem sind. Ausserdem mochte schon die Schulstreiker niemand, obwohl sich Greta nie auf einer Strasse festgeklebte. Auch das Grundanliegen des Klimaschutzes nervt die Bevölkerung vermutlich nicht. Aktuell ist sogar mehr als die Hälfte der Schweizerinnen und Schweizer dafür, das Klimagesetz an der Abstimmung im Juni anzunehmen – obwohl eigentlich allen klar ist, dass dieses wenig bis gar keinen Einfluss auf die globale Klimaveränderung haben wird.

Die wenig überraschende Erkenntnis liegt also darin, dass das Hassobjekt die Blockierenden selbst sind, die die typisch linke Opfermentalität zur Märtyrmentalität pervertiert haben. Man ist nicht mehr Opfer der Gesellschaft, man opfert sich für sie. Schon Greta proklamierte vor der UNO, sie sollte eigentlich in der Schule sein. Stattdessen musste sie die Welt retten. Und auch die Klimakleber am Gotthard hätten laut ihren Aussagen «ihr Wochenende lieber mit der Familie verbracht». Man betrachtet sich selbst als Messias wider Willen, auserwählt, die Welt zu retten – mit moralisch erhobenem Zeigefinger und einer Tube Uhu Alleskleber.

Ramon Egger ist Autor und ehemaliger Chefredaktor der AUTOMOBIL REVUE.

Damit der Verkehr auch künftig fliesst

SERIE Der Herbst steht im Zeichen der eidgenössischen Wahlen. Die AUTOMOBIL REVUE präsentiert in einer Porträtserie Kandidaten für den National- und Ständerat, die auch Verkehr und Mobilität auf der Traktandenliste haben.

Raoul Studer

Am kommenden 22. Oktober finden die eidgenössischen Wahlen statt. Im National- und Ständerat sind 245 Sitze zu vergeben, der Halbkanton Appenzell-Innerrhoden hat seinen Vertreter schon gewählt. 27 Nationalräte und Nationalrätinnen sowie acht Ständeräte und Ständerätinnen stellen sich nach heutigem Stand nicht mehr zur Wiederwahl. Nach Umfragen vom vergangenen März dürften die bürgerlichen Parteien (FDP und SVP) sowie die SP leicht zulegen, während die Grünen herbe Verluste zu gewärtigen haben.

Autobahnen, Strassenfinanzierung

In der kommenden Legislaturperiode warten verschiedene verkehrspolitischen Themen auf die Behandlung im Parlament. Da ist das Programm Step (Strategisches Entwicklungsprogramm) Nationalstrassen, mit dessen Behandlung die Verkehrskommission des Nationalrats (Erstrat) begonnen hat. Allerdings hat sie nur knapp dem vom Bundesrat vorgeschlagenen Ausbauschnitt 2023 (unter anderem die A1-Strecken Wankdorf-Schönbühl und Schönbühl-Kirchberg im Kanton Bern sowie dem Rheintunnel bei Basel und der dritten Röhre des Rosenberg隧nels bei St. Gallen) zugestimmt. Das Geschäft wird voraussichtlich erst in der kommenden Legislaturperiode zum Abschluss gebracht.

Die Finanzierung der Strasseninfrastruktur muss neu aufgegleist werden angesichts der sinkenden Einnahmen aus den Mineralölsteuern beziehungsweise des Anstiegs der Anzahl Fahrzeuge mit alternativem Antrieb. Der Bundesrat hat daher das Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (Uvek) und das Finanzdepartement (EFD) beauftragt, bis Ende 2023 ein Gesetzespaket zur nachhaltigen Finanzierung der Verkehrsinfrastruktur durch die Einführung einer Ersatzabgabe für Fahrzeuge mit alternativem Antrieb auszuarbeiten. Anschliessend geht die Vorlage in die Vernehmlassung und durchläuft dann den üblichen parlamentarischen Weg. Ob das in der nächsten Legislaturperiode geschieht, ist offen, aber denkbar. Der Bundesrat geht davon aus, dass die Ersatzabgabe bis 2030 in Kraft tritt. Ihre Ein-

führung bedingt eine Verfassungsänderung, somit haben Volk und Stände das letzte Wort.

Beim Mobility-Pricing dürfte der Weg bis zu dessen Einführung noch eine Weile dauern, wenn es denn eingeführt wird. Der Bund sieht Mobility-Pricing als Chance für ein effizienteres Verkehrssystem und unterstützt deshalb Machbarkeitsstudien zur weiteren Konkretisierung von Mobility-Pricing-Projekten. Insgesamt gibt es fünf Machbarkeitsstudien. Die Ergebnisse dürften 2023 vorliegen. Gestützt auf die Erkenntnisse aus den Machbarkeitsstudien und die Ergebnisse des Vernehmlassungsverfahrens wird der Bundesrat sodann über das weitere Vorgehen entscheiden.

Daten und CO₂-Gesetz

Das Bundesgesetz über die Mobilitätsdateninfrastruktur (Modig) bezweckt die Schaffung einer unabhängigen Schnittstelle für den besseren Austausch von Mobilitätsdaten, die unter anderem die Entwicklung kundenfreundlicher Mobilitäts-Apps erleichtern soll. Die Vernehmlassung darüber endete im Mai 2022. Momentan werden im Bundesamt für Verkehr (BAV) die Ergebnisse analysiert und daraus ein Bericht verfasst. Im BAV hofft man, dass der Bundesrat noch dieses Jahr dem Parlament eine Botschaft unterbreiten kann. Sie wird im Parlament aber erst in der neuen Zusammensetzung diskutiert werden. Schliesslich wird auch noch die Revision des CO₂-Gesetzes die Räte beschäftigen, das in der Abstimmung vom 13. Juni 2021 von den Stimmbürgern abgelehnt wurde. Bekanntlich sieht das revidierte Gesetz keine Flug- oder Treibstoffabgaben vor. Es befindet sich momentan bei der Urek-Kommission des Ständerats (Erstrat) und dürfte erst in der neuen Legislaturperiode in den Räten behandelt werden.

Im Hinblick auf diese für die Schweiz bedeutsamen Wahlen publiziert die AUTOMOBIL REVUE in einer losen Serie die Ansichten ausgewählter Parlamentarierinnen und Parlamentarier über ihr Verhältnis zum motorisierten Strassenverkehr und zu weiteren Gesichtspunkten in diesem Bereich. Denn die Mobilität betrifft ja alle von uns in irgendeiner Form. Sie ist zentral für die Gesellschaft. Den Anfang der Serie macht Nationalrat Fabio Regazzi (Mitte-Partei, S. 3). ●



Foto: Parlamentsdienste

Im National- und Ständerat sind 245 Sitze neu zu vergeben: Darüber, wer künftig im Parlamentsgebäude Platz nimmt, entscheidet die Bevölkerung bei den eidgenössischen Wahlen im Oktober.



Zur Person

Fabio Regazzi schloss sein Studium der Rechtswissenschaften an der Universität Zürich ab. Von 1992 bis 1999 war er Mitinhaber eines Anwalts- und Notariatsbüros in Locarno und Gordola TI. Von 2000 bis 2010 war er CEO des Familienunternehmens Regazzi Holding, das im Bereich des Maschinenbaus und der Metallverarbeitung tätig ist, und seit 2010 ist er Präsident des Verwaltungsrats. Als Mitglied der Mitte sitzt Regazzi seit 2011 im Nationalrat und ist Mitglied der Kommission für Wirtschaft und Abgaben. Er war Präsident des Tessiner Industrieverbandes (Aiti), seit 2021 ist er Präsident des Schweizerischen Gewerbeverbands. Er ist auch Präsident von Swiss Shippers' Council (SSC), der SAM Massagno Basket und des Jagdverbands Tessin. Er sitzt im Beirat von Auto-Schweiz.

Lenker von Elektroautos sollen zur Kasse gebeten werden

FABIO REGAZZI Nationalrat Fabio Regazzi hält einen punktuellen Ausbau der Autobahnen schon seit langem für fällig. Und einen finanziellen Beitrag von E-Autolenkern.

Raoul Studer

Fabio Regazzi, gebürtiger Tessiner und Nationalrat der Mitte-Partei, ist als Präsident des Schweizerischen Gewerbeverbands (SGV) mit der Mobilität vertraut. Die Mobilität ist zentral für die in seinem Verband angesiedelten KMU (kleine und mittlere Unternehmen), ohne Mobilität könnten sie ihre Tätigkeit nicht ausüben. Für Regazzi selbst ist das Auto als Fortbewegungsmittel von Bedeutung, er nutzt es gemäss seinen Angaben gern. Speziell in seinem Kanton mit dessen Topografie sei das Auto unabdingbar. Zum Besuch der Session in Bern benütze er indes die Bahn, damit erspare er sich die Staus am Gotthard. Sonst sei er in seiner Region zu Fuss unterwegs.

Als Autofahrer hält Regazzi die heute geltenden Tempolimiten im Grossen und Ganzen immer noch für passend, auch wenn sie da und dort fast zu einer Religionsfrage hochstilisiert würden. Mehr gibt ihm zu denken, wie beim Nichteinhalten dieser Limiten damit umgegangen werde (Via sicura). Diesbezüglich seien die gesetzlichen Bestimmungen allgemein viel zu streng und «kriminalisierend».

Die Forderung des Schweizerischen Städteverbands nach flächendeckendem Tempo 30 innerorts hält er für falsch und ist klar dagegen. Und zwar deshalb, weil diese Verpflichtung kein Ziel verfolge, ausser den motorisierten Individualverkehr (MIV) als «Problem» zu betrachten, das auf ir-

gendeine Art zu bekämpfen sei. Dabei erfüllten die Strassen gerade in den urbanen Teilen der Schweiz eine wichtige Rolle in logistischer und ökonomischer Hinsicht. «Ohne Strassen würde die ganze Wirtschaft lahmgelegt», hält er lapidar fest.

Für punktuellen Ausbau

Auf den vom Bundesrat vorgeschlagenen punktuellen Ausbau des Nationalstrassennetzes Bezug nehmend, meint Fabio Regazzi, wir litten immer noch aufgrund der Nationalstrassenplanung aus den 1960er-Jahren, die zwei Spuren pro Richtung in der ganzen Schweiz vorsehe. Als ob der Verkehr in Zürich oder auf der Transjurane (A16) der gleiche wäre. Deshalb sei ein punktueller Ausbau wie etwa die Umfahrung der A1 um Bern seit Langem fällig. Diese und alle weiteren Ausbauten der Strasseninfrastruktur kosten Geld. Zu dieser Finanzierung sollten gemäss Regazzi auch Lenker von Elektroautos beitragen. Und er fügt in diesem Zusammenhang hinzu: «Wir sollten uns entscheiden, ob wir Anreize für ökologischen Massnahmen setzen oder die Strassen finanzieren wollen. Beides geht mit den gleichen Massnahmen nicht.»

Was die Finanzierung des Ausbaus von Velowegen angeht, hält es der Tessiner Volksvertreter theoretisch für richtig, dass sich auch Velofahrende daran beteiligen, politisch sei das aber wenig realistisch und konkret nicht machbar. Immerhin könnte eine Investition in Velowege teilweise helfen, die Strasseninfrastruktur zu entlasten.

Kritisch gegenüber Mobility-Pricing

Regazzi sieht Mobility-Pricing als wirtschaftliche Massnahme, um die Auslastung der Infrastruktur zu garantieren. Diese solle aber kostenneutral sein. Heute werde Mobility-Pricing in der Diskussion insbesondere von den Linken als «Zuschlag» oder «Busse» für den motorisierten Individualverkehr zu Stosszeiten interpretiert. Diesbezüglich ist Regazzi sehr kritisch. Ein Mobility-Pricing sei kostenneutral und verkehrsträgerübergreifend. Zudem bestehe das Risiko, dass das Mobility-Pricing zum reinen Road-Pricing werde. Von links-grüner Sei-

te peile man einfach eine zusätzliche Gebühr für Autofahrer an. Das gehe nicht und habe in der Definition auch nichts mit Mobility-Pricing zu tun.

Für Technologieoffenheit

Der Tessiner Parlamentarier hat kein Verständnis für die EU-Regelung, wonach ab 2035 im EU-Raum keine mit Diesel oder Benzin betriebenen Neuwagen mehr zugelassen werden, es sei denn, diese Autos mit Verbrennungsmotoren würden mit klimaneutralen, synthetischen Treibstoffen, sogenannten E-Fuels, betankt. Die EU sollte seiner Meinung nach vom Gedanken wegkommen, mit Verboten die Welt zu retten. Sobald alternative Technologien reif, finanzierbar und ebenbürtig seien, hätten Benzin- und Dieselnwagen auf dem Markt keine Chance mehr. Solange das jedoch nicht der Fall sei, brauche es kein Verbot.

Schliesslich könnte eine Entkrampfung des Verhältnisses zwischen öffentlichem und privatem Verkehr gelingen, wenn beide Seiten einander nicht als Gegner, sondern als komplementär betrachten, meint Fabio Regazzi. Nur wenn alle erkennen, dass der öffentliche Verkehr Dienstleistungen erbringe, die der MIV nicht gewährleisten könne – und umgekehrt –, sei es möglich, eine kohärentere, effizientere und vielleicht auch ein bisschen kostengünstigere Verkehrspolitik zu gestalten. ●



Wahlen 2023
Die Porträtserie zu den eidgenössischen Wahlen im Oktober

Vorstösse

Fabio Regazzi ist seit acht Jahren Mitglied der Verkehrskommission des Nationalrats und hat nach eigenen Angaben bereits zahlreiche verkehrspolitische Vorstösse eingereicht, insbesondere im Rahmen der Entschärfung von Via sicura. Auch in Sachen zweite Gotthardröhre war er an vorderster Front tätig.

Darüber, welche verkehrspolitischen Vorstösse er in der kommenden Legislaturperiode unternehmen werde, kann er noch keine Angaben machen, denn zuerst müsse er wiedergewählt werden. Aber er werde sicher am Ball bleiben, denn das Thema Verkehr habe ihn während seiner ganzen politischen Karriere begleitet. **AO**

1. Rang Tesla Model Y (1493 Einheiten)



Die fünf meistverkauften Autos in der Schweiz in den ersten vier Monaten des Jahres: Die Statistik von Auto-Schweiz sieht den Tesla Model Y mit 1493 Einheiten ganz vorn, gefolgt von Audi Q3, Škoda Karoq, Škoda Octavia und BMW X1.



2. Rang Audi Q3 (1411)



3. Rang Škoda Karoq (1356)



4. Rang Škoda Octavia (1289)



5. Rang BMW X1 (1195)

Fotos: Audi, BMW, Škoda, Tesla

Die Pluszeichen dominieren

MARKTZAHLN Im April setzt sich die Entwicklung der letzten Monate fort: Die Zahl der neuimmatrikulierten Autos stieg auf 18 149. Das ist ein deutliches Plus zu 2022, aber immer noch entfernt vom Normalzustand.

Klaus Justen

Der April vor drei Jahren war der Tiefpunkt: Corona schwappte aus China nach Europa, in Folge wurden öffentliches Leben und Handel heruntergefahren, Lieferketten rissen, die Produktion stand in vielen Fabriken still – im Automobilhandel abzulesen an den Neuwagen, die an Kunden ausgeliefert wurden. In der Schweiz waren das gerade einmal 9382 Fahrzeuge. In diesem Jahr sind es fast schon wieder doppelt so viele. 18 149 Neuimmatrikulationen bilanziert Auto-Schweiz, das ist ein Zuwachs von 16 Prozent gegenüber dem Vorjahresniveau. Damals fanden 15 646 Neuwagen einen Käufer, und es waren Lieferschwierigkeiten, welche die Branche plagten – fehlende Halbleiter aufgrund der Corona-Verwerfungen, aber auch andere Teile wie Kabelbäume, weil wichtige Werke in der Ukraine von den Systemlieferanten nach dem Beginn des Kriegs erst einmal geschlossen wurden.

Der Weg Richtung Normalzustand ist eingeschlagen, stellt Auto-Schweiz fest: «Die Hersteller bekommen nun die Lieferketten zunehmend besser in den Griff, was die Zuverlässigkeit und Berechenbarkeit bei Neubestellungen deutlich erhöht.» Das lässt sich auch an den kumulierten Zahlen für die ersten vier Monate des Jahres ablesen: 76 968 Autos ergeben ein Jahresplus von 10.2 Prozent zum – schwachen – Vergleichszeitraum 2022.

Wie weit es noch zu einem normalen Autojahr ist, verrät der Blick in die Zulassungsstatistiken der beiden Jahrzehnte vor Corona: Da starteten die Schweizer mit durchschnittlich 27 500 neuen Autos im April in den Frühling. Bis zum Erreichen des früheren Marktniveaus von rund 300 000 neuen Personenwagen pro Jahr muss man also noch etwas Geduld haben. Nach Einschätzung von Auto-Schweiz-Sprecher Christoph Wolnik ist das «erst 2024 oder 2025 wieder möglich».

Elektrifizierung geht weiter voran

Der Detailblick in die Statistik verrät, dass der Abstieg des Diesels ungebremst weitergeht. 1648 Neuwagen mit Selbstzünder wurden im April neu zugelassen, das ist ein Minus von rund 16 Prozent zum Vorjahr, das Jahresminus beläuft sich auf 13.4 Prozent. Damit ist der Marktanteil auf 9.4 Prozent geschrumpft. Dafür legt die Elektrifizierung des Antriebsstrangs weiter zu, auch wenn

nach Einschätzung des Branchenverbands das Wachstum «nicht mehr ganz so explosiv wirkt». Mit einem Anteil von 54.1 Prozent in den ersten vier Monaten haben Fahrzeuge mit «alternativem Antrieb», wie Auto-Schweiz alle Hybrid- und Elektrofahrzeuge klassifiziert, die 50-Prozent-Marke geknackt. Die insgesamt 41 620 Neuzulassungen teilen sich auf in Voll- und Mildhybride ohne Lademöglichkeit über das Stromnetz (21 304, +21.3%), in Plug-in-Hybride (6648, +5.9%) sowie in BEV, also vollelektrische Autos. Von diesen fanden 13 625 einen Käufer, das ist ein Zuwachs von 24.9 Prozent. Neue Wachstumsimpulse für die alternativen Antriebe seien durch zahlreiche angekündigte Neuerscheinungen im zweiten Halbjahr 2023 und 2024 zu erwarten, prognostiziert Auto-Schweiz.

Bei den erfolgreichsten Modellen in den ersten vier Monaten hat Tesla mit dem Model Y erneut die Poleposition inne. Die US-Amerikaner konnten im April ihre Lieferungen in die Schweiz im Vergleich zum Vorjahr massiv hochfahren. Davon profitieren auch die Absatzzahlen für den Model Y, der mit knapp 1500 verkauften Exemplaren den Audi Q3 und den Škoda Karoq knapp auf Distanz hält. Bei den Marken behauptet VW den Platz eins vor Mercedes-Benz, während sich Škoda, Audi und BMW ein munteres Bäumchen-wechsel-dich-Spiel auf den Rängen dahinter liefern.

Blick nach Europa: Tesla Model Y vorne

Schaut man auf die Zulassungsstatistiken der wichtigsten europäischen Märkte, die kumuliert für das erste Quartal vorliegen, so fährt der elektrische Crossover aus den USA auch hier voran. Nach Auswertungen des Marktbeobachtungsunternehmens Jato wurden in den berücksichtigten 27 europäischen Ländern 71 683 Model Y verkauft, das ist ein Plus von 173 Prozent zum Vorjahr und laut Jato-Analysten auf die hochgefahrne Produktion in Grünheide (D) bei Berlin und die hohe Verfügbarkeit zurückzuführen. Dabei wurde der Model 3 kannibalisiert, der mit minus 40 Prozent in den Büchern steht. Weitere Bestseller waren antriebsübergreifend Dacia Sandero (60 202), VW T-Roc (54 960), Peugeot 208 (53 336) und Opel Corsa (53 307). Insgesamt wurden im ersten Vierteljahr 3.2 Millionen Neuwagen in Europa verkauft, das ist ein Plus von 17 Prozent und damit das beste Quartalsergebnis seit 2019. ●

NEUWAGEN-IMMATRIKULATIONEN SCHWEIZ/LIECHTENSTEIN							RANG*
Monat April und 2023 kumuliert						auto schweiz suisse	
	April 23	April 22	+/- %	Kum. 23	Kum. 22	+/- %	
Aiways	4	3	+33.3	20	13	+53.8	39
Alfa Romeo	121	57	+112.3	405	217	+86.6	29
Alpine	6	21	-71.4	17	44	-61.4	40
Aston Martin	8	8	0.0	43	44	-2.3	37
Audi	1722	1285	+34.0	6513	5525	+17.9	3
BMW	1422	1545	-8.0	6368	6210	+2.5	5
BMW Alpina	4	5	-20.0	27	15	+80.0	38
Citroën	93	277	-66.4	870	1249	-30.3	22
Dacia	450	420	+7.1	2670	1881	+41.9	9
DS Automobiles	34	32	+6.3	205	258	-20.5	30
Fiat	330	295	+11.9	1176	1184	-0.7	20
Ford	847	648	+30.7	3437	2459	+39.8	8
Genesis	44	12	+266.7	172	66	+160.6	32
Honda	119	206	-42.2	665	895	-25.7	25
Hyundai	620	702	-11.7	2586	2883	-10.3	10
Jaguar	31	40	-22.5	144	179	-19.6	34
Jeep	146	98	+49.0	804	498	+61.4	23
Kia	475	486	-2.3	2104	1720	+22.3	13
Land Rover	178	131	+35.9	639	406	+57.4	26
Lexus	61	45	+35.6	160	209	-23.4	33
Maserati	45	30	+50.0	193	88	+119.3	31
Mazda	383	334	+14.7	1504	1525	-1.4	17
Mercedes-Benz	1671	1408	+18.7	6649	5982	+11.2	2
Mini	318	254	+25.2	1228	1228	0.0	19
Mitsubishi	184	129	+42.6	594	616	-3.6	27
Nissan	177	167	+6.0	785	470	+67.0	24
Opel	234	268	-12.7	1052	1606	-34.5	21
Peugeot	251	601	-58.2	1816	2546	-28.7	15
Porsche	442	331	+33.5	1785	1552	+15.0	16
Renault	565	444	+27.3	2500	2300	+8.7	11
Seat/Cupra	973	726	+34.0	3846	2917	+31.8	7
Škoda	1630	1023	+59.3	6457	5302	+21.8	3
Smart	19	18	+5.6	79	79	0.0	36
Ssangyong	19	7	+171.4	82	15	+446.7	35
Subaru	120	105	+14.3	489	566	-13.6	28
Suzuki	401	320	+25.3	1275	1232	+3.5	18
Tesla	475	63	+654.0	2037	2023	+0.7	14
Toyota	1013	931	+8.8	4499	3909	+15.1	6
Volvo	493	435	+13.3	2435	2343	+3.9	12
VW	1801	1526	+18.0	7938	6977	+13.8	1
Diverse Marken	220	210	+4.8	700	642	+9.0	
TOTAL	18 149	15 646	+16.0	76 968	69 873	+10.2	
Davon 4x4	9473	7549	+25.5	38859	34093	+14.0	
Davon Diesel	1648	1959	-15.9	7229	8350	-13.4	
Davon MHEV/HEV	5061	4199	+20.5	21304	17558	+21.3	
Davon PHEV	1443	1278	+12.9	6648	6276	+5.9	
Davon BEV	3375	2088	+61.6	13625	10908	+24.9	

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

Quelle: Auto-Schweiz/Astra/Motis 1.5.2023

Klassik und Nachhaltigkeit

AUFBRUCH Es gibt wieder einen Lancia 037 und einen klassischen Land Rover Defender. Und es gibt Verbesserungen an aktuellen Modellen. Und es gibt auch noch nachhaltige Zukunft.



Kimera Evo 037 Martini 7

2021 stellte der italienische Hersteller Kimera seinen Retro-Sportwagen Evo 037 vor, Vorbild war eindeutig der in den 1980er-Jahren in einer Kleinserie von 200 Exemplaren als Homologationsmodell von Lancia produzierte Rally 037 Stradale (der als Rallyefahrzeug übrigens das liebste Spielzeug von Walter Röhrl war). Jetzt kommt eine Sonderreihe mit der Bezeichnung Martini 7 dazu. Dank weisser Lackierung, Rallyestreifen und Martini-Racing-Schriftzügen ähnelt die neue Variante äusserlich dem 1983 bei der Rallye Sardinien vom Martini Racing Team eingesetzten Wettbewerbsfahrzeug. Zudem hat die neue Martini-Version gegenüber dem normalen Evo 037 durch vermehrten Einsatz von

Karbon und Karbon-Kevlar leicht abgespeckt. Parallel wurde die Leistung des 2.1-Liter-Motors gegenüber dem normalen Evo 037 um 50 PS auf 550 PS (405 kW) erhöht, das Triebwerk kommt von Italtecnica und verfügt sowohl über einen Kompressor wie auch einen Turbo. Das Getriebe hat im Martini 7 zudem eine kürzere, rallyeähnliche Übersetzung erhalten, selbstverständlich werden weiterhin nur die Hinterräder angetrieben. Trotz Retro-Look wirkt die technisch zeitgemässe Neuinterpretation wie ein moderner und potenter Sportwagen. Rund 570 000 Euro verlangte Kimera für den normalen Evo 037. Die nun vorgestellte Variante Martini 7 dürfte kaum günstiger sein.



Land Rover Classic Defender Works V8 Islay Edition

Der klassische Land Rover Defender lebt weiter. Die Islay Edition des Geländewagens lehnt sich an das Series-IIa-Modell von Land-Rover-Mitbegründer Spencer Wilkins an – etwa durch die grau lackierte Karosserie und passende Schwerlastfelgen. Der Kühlergrill ist im zeitgenössischen Stil gehalten, innen gibt es Leder und Tweedstoff aus der Islay Woollen Mill. Den Antrieb übernimmt ein Fünfzylinder-V8-Saugbenziner mit 298 kW (405 PS), der an eine Achtgangautomatik und Allradtechnik gekoppelt ist. Insgesamt 30 Exemplare werden gebaut, jeweils als Station Wagon mit kurzem oder langem Radstand.



Citroën E-C4 und E-C4 X

Citroën verpasst seinen elektrischen Modellen E-C4 und E-C4 X einen neuen E-Antrieb mit einem um 15 kW (20 PS) auf 115 kW (156 PS) erstärkten Motor und einer von 50 auf 54 kWh vergrösserten Batterie. Die erhöhte Speicherkapazität ermöglicht im Zusammenspiel mit einem auf 12 kWh/100 km gesenktem Verbrauch ein Reichweitenplus von 60 auf 420 Kilometer. Wann die neuen Varianten bestellt werden können, verrät Citroën noch nicht.



Peugeot 508

Peugeot verpasst seinem Topmodell 508 fünf Jahre nach Marktstart ein neues Frontdesign. Neben schmaleren Scheinwerfern fällt bei Limousine und Kombi die nun stärker in den Kühlergrill integrierte Stossstange auf. Zudem prangt jetzt vorne mittig das neue Markenlogo mit dem stilisierten Löwenkopf. Neu präsentiert sich auch die Leuchtengrafik am Heck. Die Antriebspalette wurde um einen neuen Plug-in-Hybrid ergänzt, der einen 1.6-Liter-Vierzylinder mit einem E-Motor an der Vorderachse kombiniert und auf 133 kW (180 PS) kommt. Preise für das geliftete Flaggschiff nennt Peugeot noch nicht.

Evolution Space



Hinter dem E-Auto-Start-up Evolution steckt Günther Schuh von der Rheinisch-Westfälischen Technischen Hochschule Aachen (D). Im Fokus des Projekts Evolution Space steht die Nachhaltigkeit. Wenn der Space in frühestens zwei Jahren auf den Markt kommt, soll er im Abo angeboten werden. Alle fünf Jahre ist dabei eine Wiederaufbereitung vorgesehen, etwa für neue Sitzbezüge oder einen frischen Akku. 50 Lebensjahre sind das Ziel.

Fotos: Kimera, Land Rover, Peugeot, Citroën, Evolution

Mit der Familie und dem Bulli auf zu neuen Abenteuern



Mia Aegerter und der VW Bulli T6: In der Metropole Berlin kommt der Bus weniger zum Einsatz, aber für Ausflüge mit der Familie und kleine Tourneen ist er praktisch.

MIA AEGERTER

Als Musikerin und Songwriterin liebt die 46-jährige Freiburgerin ihre Wahlheimat Berlin. Der Grossstadt entflieht sie bisweilen in ihrem VW Bulli T6 – auf dessen Dach sich durchaus auch ein Lied komponieren lässt.

Werner J. Haller

Rockgiganten wie David Bowie, Iggy Pop, Depeche Mode und U2 fanden einst in Berlin neue Inspiration für ihre Musik. Es war eine aufregende Zeit, die Jahre vor und nach dem Mauerfall 1989, als das in West und Ost getrennte Deutschland wiedervereinigt wurde. Mia Aegerter kam erst viel später, 2003 war es, erstmals in die Millionenmetropole. Heute lebt sie mit ihrem Lebenspartner, dem Musikproduzenten und Songwriter Martin Fliegenschmidt, und dem gemeinsamen Sohn in der deutschen Hauptstadt. «Berlin ist noch immer ein Schmelztiegel für Kreative. Für suchende Menschen jeder Herkunft ist diese Stadt genial. Du kannst noch so schräg auftreten, hier findest du bestimmt deinen Platz», sagt die 46-jährige Musikerin und Songwriterin über Berlin Jahrzehnte nach der sogenannten Wende hin zur deutschen Einheit.

Über eine Wendung auf ihrem Lebensweg denkt auch Mia Aegerter immer öfter nach. Die Tochter von Eltern, die einst selbst in einer Band spielten, brachte einige Wanderjahre hinter sich,

nachdem sie zunächst als Musikerin und Schauspielerin aus ihrer Heimat im Üechtland und mit der Matura im Gepäck in die grosse, weite Welt aufgebrochen war. Bekanntheit, auch in Deutschland, erlangte sie kurz nach der Jahrtausendwende mit einer Rolle im TV-Dauerbrenner «Gute Zeiten, schlechte Zeiten». Spätestens ab 2003 kannte man Mia Aegerter auch in der Schweiz durch ihre Musikhits «Hie u jetzt» und «So wie i bi» sowie durch ihre Rolle im Schweizer Kinofilm «Achtung, fertig, Charlie!». In den vergangenen 20 Jahren machte Mia Aegerter aber vor allem Musik und komponierte, für sich, aber auch als Songwriterin für andere Künstler.

«Davor habe ich kein Auto gebraucht»

Ihr sechstes Album, das erste seit sechs Jahren, erscheint am 12. Mai und trägt den Titel «Bye bye mein altes Ich». Ihr altes Ich war eine ungebundene Weltreisende – heute hat Mia Aegerter einen Lebenspartner, ist Mutter eines bald zweijährigen Sohnes und Besitzerin eines VW Bulli T6. «Er ist eigentlich mein erstes Auto, davor habe ich einfach kein Auto gebraucht.» Was nicht heisse, dass sie



Wie man Mia Aegerter kennt: Eine Gitarre hat die Musikerin und Songwriterin fast immer zur Hand – ein Lied schrieb sie auf dem Bulli-Dach.



Fotos: Martin Flegenschmidt, Rian Heller

Autos etwa schrecklich finde. Im Gegenteil: Hinter einem Lenkrad und mit einem Becher Kaffee in Griffweite fühle sie sich frei wie kaum sonst. Und ein Aston Martin habe einfach Klasse, ein Tesla besitze auch Chic. Und alte, aufgemotzte BMW seien einfach stylish, gibt sie zu. «Ich habe schon einen Sinn für Ästhetik», sagt sie grinsend. Besonders eingefahren seien ihr die vielen Oldtimer, die sie auf ihrer Weltreise in Kuba in Strassen mit halb zerfallenen Häusern gesehen habe.

Früher, während ihrer Jugendjahre in Düringen FR, habe ihr hingegen das Töffli genug Freiheit gegeben. Und später, nach dem Umzug nach München und anschliessend nach Berlin, habe ihr der ÖV gereicht. «Und wenn ich einmal ein Auto brauchte, dann besorgte ich mir eines über Car-Sharing. Abholen, reinsitzen, wegfahren und schliesslich wieder abgeben. So musste ich mir nie Gedanken machen um den Unterhalt oder die Versicherung eines Autos. Als Mensch schätze ich Minimalismus.» Jahrelang habe sie so gelebt. Wertanlagen seien nicht von Belang. Die Gesellschaft entwickle sich wohl auch in eine Richtung, in der Besitz weniger Wert habe. So jedenfalls nehme sie die Umwelt, in der sie sich bewege, wahr. «Um die Welt gereist bin ich mit Martin vor rund fünf Jahren mit lediglich sieben Kilogramm Gepäck, meine Gitarre inklusive. Ich war bis anhin nirgendwo und überall zu Hause. Ich lebte das Leben eines Bohème», sagt sie und muss lachen beim Gedanken an ihre Vagabundenjahre.

Komponieren auf dem Bulli-Dach

Ganz zurück lassen will sie diese auf dem neuen Lebensweg mit Familie aber wohl nicht, mutmasst die AUTOMOBIL REVUE nach dem Gespräch mit der Wahlberlinerin. Der Bulli gibt ihr noch ein grosses Stück Freiheit. «Als ich schwanger war, entschieden Martin und ich uns nach einer Probefahrt in Slowenien für den Bus. Der Bulli ist einfach wunderbar, er bietet Komfort und Platz. Man kann Dinge einfach hineinstellen, sogar ein Arbeitstisch und ein Kühlschrank passen hinein. Und ich muss nicht einmal den Kinderwagen zusammenklappen. Einfach reinstellen und los gehts!» Ziel ist aber weniger die Grossstadt als vielmehr die naheliegende Natur. «Wir gehören nicht zu denen, die den nächsten Campingplatz aufsuchen. Viel lieber verweilen wir irgendwo an einem Waldrand oder an einem See. Wobei wir jetzt mit dem Sohn nicht mehr so ungezwungen sind wie früher. Aber wahrscheinlich machen wir uns einfach nur zu viele Gedanken. Gedanken, die der Kleine sicher nicht hat. Er ist von uns dreien der Entspannteste», sagt Mia Aegerter und lacht.

Mia Aegerter ist mit der Familie in einen neuen Lebensabschnitt aufgebrochen. Ankommen wird sie vielleicht nie ganz. «Ein Vorteil meines Jobs als Musikerin und Songwriterin ist, dass ich entscheiden kann, wann und wo ich arbeite. Nur stecke ich durch meine neue Rolle als Mutter natürlich bisweilen auch in dieser Nine-to-Five-Ar-

beitswelt fest. Aber Martin und ich brechen diese Schranken von Zeit zu Zeit und immer mehr auch auf.» So beispielweise auch für ihr jüngstes Album, wie sie erzählt. «Es war ein heisser Tag, weshalb ich Martin vorschlug, zum See hinaus zu fahren. Meine Jungs haben im See geplätscht – und ich bin mit der Gitarre auf das Dach unseres Bulli geklettert und habe dort komponiert.» Dort oben entstand das Lied «Seit ich dein Zuhause bin». Darin singt sie vom Leben, das mit einem Kind nicht mehr leicht ist, sondern kompliziert wird. Darin singt sie vom Egotrip, der nun gecancelt ist. Darin singt Mia Aegerter aber auch davon, dass alles mit dem Kind erst einen Sinn macht, «seit ich dein Zuhause bin».

Ein Ort, wo die Musik spielt

Auf der Weltreise oder on the road seien so viele Lieder entstanden, erinnert sich Mia Aegerter. Ein Auto sei sowieso ein Ort, wo die Musik spiele. Fast immer laufe in einem Auto ein Radio, sagt sie. Früher, als sie noch ein Mädchen war und ihre zehn Jahre ältere Schwester sich einen roten Ford zugelegt habe, seien sie oft zusammen herumgefahren und hätten Lieder von Eros Ramazzotti gehört und lauthals mitgesungen. Heute, als Künstlerin, nutze sie den Bulli, wenn sie vom einen zum nächsten kleinen Gig pendle. «Aber wenn ich grössere Konzerte mit der Band spiele und deshalb das ganze

Equipment mit auf Tournee muss, dann brauchen wir natürlich ein grösseres Transportmittel.» Zur Erholung mit ihrer Familie fahre sie nicht nur zum nächstgelegenen Waldrand oder See. Sie pendle auch immer öfter von Deutschland in die Schweiz und wieder zurück. Denn vermehrt nicht nur auf der Strasse zieht sie Tempodrosselung der rasanten Fahrt vor, als Mutter schätzt sie wohl zunehmend auch ein bisschen, sagen wir, Bünzlitum. Sicherheit trotz Abwegen sozusagen. «Und eigentlich sieht unsere kleine Schweiz ein bisschen aus wie Neuseeland.»

In Berlin pulsire die Musikszene nach wie vor, genauso wie vor über 30 Jahren, sagt Mia Aegerter. «Künstler aus aller Welt starten hier ihre Karriere. Es passiert sehr viel hier in der Musikszene.» Trotzdem denke sie, zwar noch leise, aber eben immer öfter, über eine Rückkehr in die Schweiz nach, «weil ich dem Grosstadtleben immer weniger abgewinnen kann». Sie schwanke noch mit dem Gedanken an die Rückkehr, gibt sie mit einem Schmunzeln zu.

Aber auch David Bowie, Iggy Pop, Depeche Mode und U2 liessen Berlin einst wieder hinter sich, inspiriert und mit neuen Songs im Gepäck. Mia Aegerter findet nach ihren Vagabundenjahren rund um die Welt und Zwischenstopps in München und Berlin nun auch in ihrem neuen Zuhause Inspiration – bei ihrer jungen Familie. ●

Von Eros Ramazzotti und Oldtimern auf Kuba

FRAGEBOGEN Das Frage-Antwort-Spiel von Marcel Proust ist weltberühmt. Bei der AR wird aus Proust Prost.

AUTOMOBIL REVUE: Wer ist Prost für Sie?

Mia Aegerter: Da muss ich passen. (Die AR klärt auf über Formel-1-Weltmeister Alain Prost). Aha! Fachsimpeln über Rennsport und Autos ist mit mir nicht möglich. Nur, dass ich es gesagt habe...

Ihr erstes Mal im Auto?

Mein Vater hatte einen Mitsubishi, es gibt auch ein Foto, bei dem man uns vor dem Auto stehen sieht. Besser erinnere ich mich an den roten Ford meiner Schwester. Sie ist zehn Jahre älter als ich. Ich war noch ein Mädchen, als ich in dem Auto mitgefahren bin. Wir haben immer Eros Ramazzotti gehört. (lacht)

Ihr erstes Auto?

Der Bulli T6 ist in der Tat mein erstes Auto. Ich habe zuvor einfach nie ein Auto gebraucht. Ich hatte früher, als ich in Düringen lebte, ein Töffli. Mit diesem war ich mobil genug.

Was fahren Sie heute?

Eben, den VW Bulli T6.

Ihr Traumauto?

Aston Martin gefallen mir sehr, aber auch ein Tesla kann mich begeistern. Oder die vielen bunten Oldtimer, die ich während meiner Weltreise auf Kuba gesehen habe, wunderschön! Ich habe durchaus einen Sinn für Ästhetik. Aber für mich muss etwas auch praktisch sein. Ist es unpraktisch, kann es mich rasch nerven.

Ihre beste Fahrt im Auto?

Bevor mein Partner und ich uns für den Bulli entschieden, durften wir mit einem solchen Bus durch Slowenien reisen. Wo es uns gefallen hat, parkierten wir. Beispielsweise an einem Waldrand oder an einem Fluss. Diese Freiheit hat uns begeistert – und überzeugt, den Bulli zu kaufen.

Ein Alptraum im Auto?

Auf der Weltreise mieteten wir ein Auto. Wir mussten das Auto mit Klebeband abdichten, weil wir ständig nass wurden, wenn es regnete. Später sind wir mit diesem Auto auch noch liegen geblieben. Es tat keinen Mucks mehr. Aber heute lachen wir über diese Geschichte.

Am Steuer Ihres Autos fühlen Sie sich...

Frei! Ich liebe es, wenn ich hinter dem Lenkrad Platz nehme, erhöht sitze und den Überblick über die Strasse vor mir habe – und in Griffweite ein Becher Kaffee duftet.

Ein Leben ohne Auto?

Ginge in meinem Fall auch. In einer Grossstadt wie Berlin gibt es genügend ÖV. Aber ich kann es nachvollziehen, wenn sich jemand ein Auto zulegt.

Ein Tempolimit von 30 km/h in allen Schweizer Städten, wäre das eine gute Idee?

Ich schätze es, dass es in der Schweiz solche strengen Verkehrsregeln gibt, vermutlich auch, weil ich nun eine junge Mutter bin. Wie in Deutschland teilweise vor allem auf Autobahnen ohne Tempolimit gefahren wird, ist schon crazy.

Selbstfahrende Autos: Lust oder Frust?

(Überlegt) Wird wahrscheinlich kommen, aber das dauert noch. Es fasziniert mich schon, wie schnell sich die Technologie wandelt.

Wen würden Sie am Strassenrand auf jeden Fall mitnehmen?

Auf der Weltreise hatten wir die Regel, dass wir jede Person, die am Strassenrand steht, mitnehmen. In Afrika gab es immer viele Passanten. Auf diese Weise wollten wir den Menschen etwas zurückgeben. Immerhin reisten wir durch ihr Land. Und wir konnten uns den Luxus Auto leisten, sie nicht.

Und wen würden Sie nicht mitnehmen?

Einen, der aussieht wie ein Axt-Mörder.

Führerausweis

Name Aegerter
Vorname Myriam
Geburtsdatum 9. Oktober 1976
Heimatort Freiburg
Führerscheinprüfung 1995
Wohnort Berlin
Beruf Musikerin und Songwriterin

Elektrischer Kompaktportler

HOT HATCH Die Alpine A290 wird einer der ersten elektrischen Kompaktportler in Grossserie sein. Das Konzept vermittelt einen Eindruck davon, wie das für 2024 geplante Serienmodell aussehen wird.

Olivier Derard

Schon im kommenden Jahr will Alpine das erste Modell seiner «Dream Garage»-Offensive auf den Markt bringen. Es umfasst drei Elektrofahrzeuge: den Nachfolger der A110 (2026), einen Crossover GT (2025) und als Einstieg in das B-Segment schon im Jahr 2024 die A290. Mit der A290 zeigen die Franzosen eines der ersten elektrischen Hot-Hatch-Fahrzeuge. Der Hersteller aus Dieppe (F) hat den kompakten Sportler zwar noch nicht offiziell vorgestellt, dafür aber die Studie A290 mit dem Namensanhängsel Beta. Sie soll einen Vorgeschmack geben.

Für die A290 hat Alpine seine Nomenklatur überarbeitet. Die erste Ziffer steht für die Position des Autos in der Modellreihe, wobei sich die 2 auf das B-Segment (Kleinwagen) bezieht. 90 steht für die Lifestylefahrzeuge der Marke, rein sportliche Modelle behalten die Zahl 10. Der Prototyp trägt momentan noch den griechischen Buchstaben Beta als Namensanhängsel, er wird nicht auf das Serienmodell übertragen. Hier hält es der Hersteller wie Software- oder Spieleentwickler: Eine Betaversion bezeichnet einen Zwischenschritt in der Entwicklung vor der offiziellen Einführung der endgültigen Version. Das Serienfahrzeug wird einfach A290 heissen.

Was schafft den Sprung in die Serie?

Die interessantesten Fragen bei einem Konzeptauto in dieser Phase: Wie viel und was wird vom Entwurf ins Serienfahrzeug übernommen – und was nicht? Raphael Linari, Chefdesigner von Alpine, stellt gleich zu Beginn klar, dass 85 Prozent des äusseren Erscheinungsbildes den Sprung ins Serienmodell schaffen werden. Das Konzeptauto ist

4,05 Meter lang, 1,85 Meter breit und 1,48 Meter hoch, das Serienauto wird etwas kleiner und weniger breit sein. Die grossen Linien werden also übernommen, aber auch die Scheinwerfer, die an die Welt des Rallyesports erinnern, wie Linari bestätigt: «Wir haben das Konzept des schwarzen Klebebands, das kreuzförmig über die Frontscheinwerfer der alten Rallyeautos gelegt wurde, in Licht umgesetzt.» Bei Rallyeautos sollte das Klebeband damals verhindern, dass bei Glasbruch Scherben auf der Strasse verstreut wurden.

Am Heck entschieden sich die Designer für eine minimalistische Variante der vertikalen Leuchten des R5. So seien die neuen vertikalen LED-Balken «eine Anspielung auf die Rückleuchten der Le-Mans-Rennprototypen wie der A470», sagt Linari. Ausserdem wird die Grafik der Felgen übernommen, aber nicht die Grösse: Die Serienfelgen werden 19 Zoll gross sein, während das Konzept 20-Zoll-Felgen hat. Die Serien-A290 wird wie die A110 mit speziell für sie entwickelten Reifen ausgestattet sein. Die Reifen hat Michelin entwickelt, sie tragen die Alpine-Kennung.

An einigen Stellen haben sich die Designer Freiheiten genommen, die sich nicht am Serienmodell wiederfinden werden: Am Heck zeigen die Koordinaten neben den Leuchten den Standort des Alpine-Designzentrums an. Weiter unten befinden sich Öffnungen, die an Auspuffrohre oder Computerlüfter erinnern. Vorne werden in den unteren Scheinwerfern die Namen der beiden Alpine-Formel-1-Fahrer angezeigt, Gasly auf der einen und Ocon auf der anderen Seite.

Die Scheinwerfer sind nicht die einzigen Elemente, die eine Anspielung auf den Motorsport darstellen. Auch das Interieur, das viel konzeptioneller ist und sich weit von der Realität der Serien-

produktion entfernt, ist von der Königsklasse des Motorsports inspiriert. «Da das Fahrvergnügen im Mittelpunkt der Alpine-Strategie steht, haben wir den Fahrer in der Mitte des Innenraums positioniert», erklärt Linari. Auf beiden Seiten des zentralen Sitzes befinden sich zwei weitere Sitzschalen. Vor diesen drei Sitzen gibt es kein Armaturenbrett, alle Bedienelemente werden über ein Bedienteil am Dachhimmel oder Tasten am Lenkrad gesteuert. Das Serienfahrzeug wird nichts davon übernehmen, mit Ausnahme des OV-Knopfes (für overtake, also überholen), der für eine vorübergehende Leistungssteigerung sorgt.

Zwei Motoren vorne nur im Konzeptauto

Apropos Leistung: Der Prototyp verfügt über zwei elektrische Motoren an der Vorderachse. Das Serienfahrzeug wird selbstverständlich nur über einen einzigen Elektromotor verfügen, der ebenfalls auf der Vorderachse angeordnet ist. Allradantrieb ist nicht vorgesehen. Die Maschine ist stärker als die kolportierten 100 kW (136 PS) des R5. Wahrscheinlich kommt der 160 kW (218 PS) starke Antriebsstrang des Megane E-Tech zum Einsatz. Diese Einheit wird in Frankreich in der Motorenfabrik in Cléon hergestellt.

Alpine gibt zwar keine Werte für die Batteriekapazität bekannt, aber es ist sehr wahrscheinlich, dass die Akkus direkt vom Renault 5 übernommen werden, denn Alpine glaubt, dass «die Kunden bereit sein werden, zugunsten einer höheren Leistung an Reichweite zu verlieren». Für den R5 werden unter anderem 50 Kilowattstunden Batteriespeicherkapazität genannt.

Während der Prototyp auf einem Rohrrahmen aufgebaut ist, wird das Serienmodell auf der CMF-B-EV-Plattform des zukünftigen Renault 5 basieren (s. AR 14/2023). Das Fahrwerk wird jedoch speziell auf die sportliche Alpine abgestimmt. So sollen die Mehrlenker-Hinterradaufhängung straffer und die Lenkung feiner und direkter sein. Ausserdem wird die Spur breiter ausfallen. Beide Autos werden im französischen Werk Douai auf einer Linie gebaut. ●



Raphael Linari, Chefdesigner von Alpine.



Noch ist der Alpine A290 ein Konzeptfahrzeug. Aber er gibt einen Vorgeschmack auf das Serienmodell, das die Optik weitgehend übernehmen wird. Das futuristische Interieur wird sich aber in der Serie nicht wiederfinden.





Offener Fahrspass

KRÖNUNG Mit dem 718 Spyder RS krönt Porsche die Mittelmotorfamilie und erhöht die Emotionen. Die Fahrleistungen allerdings bleiben dieselben.

Lorenzo Fulvi

Dreissig Jahre nach der Vorstellung der Boxster-Konzeptstudie zeigen die Stuttgarter die leistungsstärkste Ausbaustufe des beliebten Roadsters. Mit dem Spyder RS krönt Porsche die Mittelmotor-Modellreihe 718 mit einem Sportwagen, der auf maximalen Fahrspass ausgelegt ist. «Man könnte sagen, es handle sich um die offene Variante des 718 Cayman GT4 RS», meint Markus Atz, Projektleiter für 718-GT-Fahrzeuge.

Der Innenraum gleicht tatsächlich dem des GT4 RS: RS-Sportlenkrad, Vollschalensitze aus karbonverstärktem Kunststoff, die für einen guten Seitenhalt sorgen. In den Kopfstützen ist der Schriftzug «Spyder RS» eingestickt, die Schalttafel und Verkleidungen sind mit Leder überzogen. Nur das Dach fehlt.

Neuer Bekannter

Der Antrieb des neuen 718 Spyder RS ist identisch mit dem des geschlossenen GT4 RS. Der Vierliter-Sechszylinder-Boxermotor dreht bis 9000 U/min, leistet 368 kW (500 PS) und gibt ein maximales Drehmoment von 450 Nm ab. Somit ist die RS-Version im Vergleich zum 718 Spyder 59 kW (80 PS) stärker. Gemeinsam mit dem Siebengang-PDK-Getriebe soll der Roadster den Sprint von 0 auf 100 km/h in 3,4 Sekunden zurücklegen, also eine halbe Sekunde schneller als der 718 Spyder. «Klar, ist es der gleiche Antrieb wie aus dem GT4 RS. Der hat da so gut funktioniert, dass wir ihn eins zu eins übernommen haben», sagt Markus Atz. Nebst

dem stärkeren Motor ist auch das geringere Gewicht für den Performancezuwachs verantwortlich. Der Spyder RS wiegt 40 Kilogramm weniger – also 1140 Kilogramm – als der gewöhnliche Spyder mit PDK.

Der Vorderwagen des 718 Spyder RS ist fast identisch mit dem des GT4 RS. Serienmässig besteht die vordere Haube aus karbonverstärktem Kunststoff und ist oberhalb der Stossstange mit einem breiten Luftauslass zur Durchströmung versehen. Sideflaps an den äusseren Seiten der Stossstange sorgen für einen erhöhten Abtrieb. Da der Spyder RS keinen grossen Heckflügel hat, ist die Spoilerlippe vorne etwas kürzer als die des GT4 RS, welcher in Verbindung mit dem Flügel einen höheren Gesamttrieb erzeugt und so für die aerodynamische Balance eine grössere Frontlippe benötigt. Stattdessen trägt der Spyder RS eine Abrisskante, welche wie ein Entenbürzel geformt ist. Alle aerodynamischen Anbauteile sind aufeinander abgestimmt und gewährleisten so auch bei hohen Fahrzeugtempi – 308 km/h beträgt die Spitzengeschwindigkeit des 718 Spyder RS – höchste Fahrstabilität.

Wo wir gerade beim Thema Fahrstabilität sind: Das Fahrwerk des Spyder RS verwendet Komponenten des GT4 RS und des 718 Spyder. Serienmässig dabei sind das Porsche-Active-Suspension-Management (PASM) mit Sportabstimmung und eine Tieferlegung um 30 Millimeter, das Porsche-Torque-Vectoring (PTV) mit mechanischer Hinterachs-Quersperre, 20-Zoll-Schmiederäder aus Aluminium und Fahrwerkslager mit Kugelgelenken. Die Lenkung soll präzise sein, das Handling agil



Der 718 Spyder RS trägt statt des Heckflügels einen Entenbürzel. Das Dach wird zwischen den Sitzen und dem Motor verstaut.

Fotos: Lorenzo Fulvi

und das Fahrverhalten äusserst neutral. Um eine komfortablere Abstimmung zu erhalten, wurden Feder- und Dämpferfeder im Vergleich zum GT4 RS gesenkt.

Spezielles Verdeck

Die grösste Herausforderung an diesem Fahrzeug war aber, das Dach unterzubringen, da der Ansaugtrakt hinten im Heckraum liegt. «Das war für uns der grösste Entwicklungsschritt an dem Fahrzeug», teilt Markus Atz mit, «wir konnten nicht das normale Spyderdach benutzen. Stattdessen bauten wir ein noch leichteres Dach ein, das acht Kilogramm weniger wiegt als das Leichtbauverdeck des Spyder.»

Das Dach ist besonders leicht und platzsparend und besteht aus zwei Teilen: einem Sonnensegel und einem Wetterschott. Beide sind abnehmbar und können im Auto verstaut oder – um weitere acht Kilogramm zu sparen – daheim in der Garage gelassen werden. Das einlagige Verdeck kann mit dem Sonnensegel allein als sogenanntes Bimini-Top genutzt werden, das die Insassen vor intensiver Sonneneinstrahlung schützt. «Wenns einmal regnet und man das Verdeck oben hat und im Verkehr steht, kann es im Auto schon so klingen, als sei man in einem Zelt, da es nur aus einer Stoffschicht ohne Dämmung besteht», sagt Markus Atz. «Mit ein wenig Übung schafft man es locker, das Dach in zwei Minuten allein zu öffnen oder wieder zu schliessen.»

Wie schon bei den anderen RS-Modellen gibt es auch für den 718 Spyder RS ein optionales Weissach-Paket. Unter vielem anderem beinhaltet es Magnesium-Schmiederäder sowie Abgas-Endrohre aus Titan. Die Auslieferungen erfolgen ab Juli. In der Schweiz startet der Verkaufspreis bei 190 700 Franken, mit inbegriffen ist hier das Porsche Swiss Package plus Assistance- und Garantieverlängerung auf vier Jahre. ●



Der Innenraum gleicht dem des GT4 RS – nur das Dach fehlt: RS-Sportlenkrad und Vollschalensitze aus leichtem karbonverstärktem Kunststoff sind Serie.

Frischzellen fürs Löwen-Baby

KOMPAKT-SUV Nach knapp vier Jahren Bauzeit bekommt der Peugeot 2008 eine Modellauffrischung. Vor allem der elektrische E-2008 profitiert davon, aber auch Diesel, Benziner und ein neuer Hybrid sind im Programm.

Klaus Justen

Mit dem kompakten SUV-Modell 2008 hat Peugeot einen Bestseller im Programm, von der 2013 lancierten ersten und der Ende 2019 gestarteten zweiten Modellgeneration wurden insgesamt 700.000 Exemplare gebaut. Zwischenzeitlich war der 2008 auch Europas Nummer eins im SUV-B-Segment. Nach fast vier Jahren Produktionszeit ist nun eine Auffrischung fällig. Dabei tritt der Peugeot optisch markanter auf, erhielt einige Neuerungen im Innenraum wie einen grösseren Touchscreen – und auch auf der Antriebsseite gibt es Modifikationen. Im kommenden Jahr wird ein neuer 48-Volt-Mildhybrid die Baureihe ergänzen, und die Elektrovariante E-2008 erhält den neuen Antriebsstrang, der auch bei anderen Elektroautos im Stellantis-Konzern wie dem Jeep Avenger oder demnächst dem Opel Astra eingesetzt wird, mit grösserer Batterie und mehr Leistung und dabei verbesserter Reichweite. Die vollelektrische Version hatte 2022 einen Anteil von 17,4 Prozent an den Verkäufen der Baureihe. Insgesamt fanden von dem 2019 eingeführten BEV 75.000 Exemplare einen Käufer.

Neue Optik, neues Lichtdesign

Woran wird die neue Generation des Peugeot 2008 zu erkennen sein? Die überarbeitete Frontpartie soll den «robusten und markanten Stil» stärker betonen, wie Designchef Matthias Hossann sagt. Als zweites Modell der Marke erhält das SUV die mit dem 508 eingeführte Lichtsignatur mit den drei Lichtkrallen links und rechts, integriert in die schwarzen Lufteinlässe. In der GT-Ausstattung bestehen auch die LED-Hauptscheinwerfer aus drei Modulen und unterstreichen diesen Effekt. Die Frontpartie ist beim Einstiegsmodell Active in

Schwarz gehalten, bei den Linien Allure und GT mit einem vertikalen Muster in Wagenfarbe.

Das Lichtdesign am Heck mit den drei übereinander liegenden Rückleuchten in Form von Doppellamellen hat vor allem einen Zweck: den 2008 optisch breiter aussehen zu lassen. Dabei hat sich an den Massen mit einer Länge von 4,30 und einer Breite von 1,98 Metern inklusive Spiegel nichts verändert. Das Kofferraumvolumen liegt bei 434 Litern. Sechs Karosseriefarben sind erhältlich: Selenium-Grau, Artense-Silber, Okenit-Weiss, Perla-Nera-Schwarz, Elixir-Rot und Vertigo-Blau.

Beim Interieur setzt Peugeot auf neue Stoffe und weiterhin auf das iCockpit, das Kombiinstrument über dem Lenkrad. Bei Allure und GT ist das Zehn-Zoll-Instrument digital, die Anzeige kann individuell angepasst werden, beim GT bietet sie auch eine 3-D-Anzeige. In der Basisversion Active ist das Instrument analog. Für alle 2008 wächst der zentrale Touchscreen für Navigation und Infotainment auf zehn Zoll. Über Tasten unterhalb des Bildschirms lassen sich Menüs direkt aufrufen.

Fünf Motorisierungen zur Wahl

Zum Start der neuen Baureihe stehen drei Verbrenner und die elektrische Variante zur Wahl. Als Benziner ist der Dreizylinderbenziner 1.2 Puretech im Einsatz, entweder mit 74 kW (100 PS) und Sechsgang-Schaltgetriebe oder mit 96 kW (130 PS) und Achtgang-Automatik. Der Diesel im 1.5 BlueHDi leistet 96 kW (130 PS) und wird ebenfalls von einer Achtgang-Automatik geschaltet. Neu wird im kommenden Frühjahr ein Mildhybrid sein, der einen 100 kW (136 PS) starken Puretech-Benziner mit einem E-Motor kombiniert, für die Kraftübertragung sorgt ein neuentwickeltes, elektrisch gesteuertes Sechsgang-Doppelkupplungsgetriebe.

Die grössten Veränderungen gibt es beim Peugeot E-2008. Die Motorleistung wächst um 15 auf



Der zentrale Touchscreen für Infotainment und Navigation wächst auf zehn Zoll an. Das Kombiinstrument des iCockpit misst ebenfalls zehn Zoll, es ist bei Allure und GT digital und lässt sich konfigurieren.

115 kW (156 PS) an. Auch bei der Batterie gibt es einen leichten Zuwachs von 50 auf 54 Kilowattstunden. In Verbindung mit einer nach Peugeot-Aussagen gesteigerten Effizienz des Antriebsstrangs soll die Reichweite damit auf 406 Kilometer klettern. Die DC-Ladeleistung bleibt mit 100 kW eher durchwachsen, damit lässt sich am Schnelllader die Batterie in rund 35 Minuten von null auf 80 Prozent laden. Für Wechselstrom (AC) hat der Peugeot E-2008 in den anderen Märkten ein Ladegerät mit 7,4 kW Leistung, das auf einer Stromphase arbeitet. Damit wäre in der Schweiz die Ladeleistung am privaten Stromanschluss auf 3,7 kW begrenzt, weshalb in der Schweiz das sonst optionale dreiphasige Ladegerät mit 11 kW wie schon beim aktuellen Modell Serie ist.

Produziert wird der 2008 im Stellantis-Werk in Vigo (E), auf den Markt kommt er im Sommer. Preise stehen noch nicht fest. Aktuell beginnt die Preisliste für Benziner bei fast 28.000, für das Elektromodell bei 41.000 Franken. ●



Markanter an Front und Heck: Die Fahrzeugfront rund um das Markenlogo ist je nach Ausstattungslinie schwarz oder in Wagenfarbe lackiert, die Lichtsignatur greift vorne und hinten die drei Krallen auf und macht den 2008 optisch breiter.





Prioritäten setzen

FAHRSPASS Mit dem neuen Civic Type R liefert Honda nur bedingt ein Alltagsauto. Auch wenn er mehr Kompromisse bietet als der Vorgänger, liegt der Fokus klar auf Spiel und Spass.

AR-Testteam

Lange Zeit war der Kampf zwischen den Hot Hatches, also den sportlichen Kompaktwagen, einigermassen ausgeglichen. Dann begannen die Hersteller, ihre Modelle in Nischen zu positionieren, bei einigen kam Allradantrieb hinzu, andere setzten sich leistungsmässig nach oben ab. Das Konzept des Civic Type R besteht weiterhin darin, dass Honda mit ihm den stärksten Fronttriebler bauen will. Dazu wurde für die aktuelle Generation die Leistung gegenüber dem Vorgänger auf 242 kW (329 PS) erhöht.

Aufgegeben hat Honda aber das stärkste Argument des Type R: den Preis. Kostete die vorletzte Generation noch günstige 36000 Franken, mussten für die letzte Generation bereits mindestens 42000 Franken hingeblättert werden. Für das neuste Modell sind es jetzt sogar 58090 Franken – ein Preisanstieg von über 50 Prozent in bloss sechs Jahren. Honda muss sich dafür aber nur bedingt rechtfertigen, der japanische Konzern hat sich ganz einfach dem Markt angepasst, der schon längst in dieser Preislige spielt. So kostet ein Renault Megane R.S. rund 54000 Franken, der Cupra Leon 58000 Franken und der VW Golf GTI Clubsport rund 60000 Franken, jeweils bei (einigermassen) vergleichbarer Ausstattung. Tatsächlich ist diese allein schon deswegen schwer vergleichbar, weil

Honda dem Käufer kaum Zusatzoptionen anbietet. So gibt es für den Type R eigentlich nur zwei Möglichkeiten: entweder mit Volllausstattung oder mit Volllausstattung plus Karbonpaket und Fussraumbeleuchtung.

Es stellt sich ziemlich schnell auch die Frage, wie viel Ausstattung in einem sportlichen Auto überhaupt nötig ist – oder wäre. So verzichtet Honda auf ein Head-up-Display, bietet dafür eine Schalteranzeige in Form von LED über dem Kombiinstrument an. Auch bei den Sitzen gibt es keine Auswahl, es gibt weder Sitzheizung noch spezielle Ledersitze, sondern nur die Sportschalensitze in Alcantara. Ausgefeilte Park- und Assistenzsysteme gibt es ebenso wenig wie ein Schiebe- oder Glasdach. Auch wer Vielfalt bei den Felgen sucht, sucht vergebens. Ziemlich viel also, was das Auto nicht hat. Es folgt zwangsläufig die Frage: Bräuchte es etwas davon?

Keine Wahl

Dass Honda grosses Vertrauen darin setzt, dass das Auto keine Schwächen hat, konnten wir bereits beim ersten Fahrbericht feststellen (s. AR 49/2022). So lässt sich auch erklären, dass man dem Kunden keine Auswahlmöglichkeiten anbieten muss, was Felgen, Bremsen oder Getriebe angeht. Man hat das Auto zur Perfektion entwickelt, da braucht der Kunde nichts daran zu ändern. Das stimmt natür-

lich nicht ganz, aber so oder ähnlich muss es in den Köpfen der Entwickler und Produktmanager wohl abgelaufen sein. Nur so lässt sich auch erklären, dass es für das Interieur mit Rot bloss eine einzige Farbe gibt. Dezent ist anders, und dass es keine Optionen gibt, mag den einen oder anderen Kunden abschrecken, dem das dann doch etwas zu pubertär daherkommt. Ansonsten präsentiert sich der Innenraum typisch Honda, typisch japanisch. Es gibt viel nicht sehr hochwertiges Plastik, auch die Verarbeitung dürfte besser sein, an manchen Stellen knarrt oder quietscht es. Man kann dies verzeihen unter der Prämisse, dass der Type R auch ein Auto für die Rennstrecke ist, im Alltag wird es aber schnell einmal störend. Und ist in der heutigen Zeit eigentlich unverzeihlich.

Erstaunlich grosszügig ist das Platzangebot, sogar hinter den Schalensitzen können zwei Erwachsene bequem sitzen. Einen mittleren Platz gibt es nicht auf der Rückbank. An dessen Stelle treten zwei Getränkehalter, die beim gewöhnlichen Civic in eine herunterklappbare Mittelarmlehne integriert sind. Auch eine Durchreiche für lange Gegenstände fehlt, aber der Kofferraum ist für das Segment überdurchschnittlich gross ausgelegt.

Die Schalensitze sind ordentlich gepolstert, was eine Kehrtwende gegenüber der früheren Philosophie markiert. So ist es mit der neusten Generation kein Problem mehr, auch längere Strecken unter die Breitreifen zu nehmen, was bei den Vorgängern schnell einmal in Rückenschmerzen resultierte. Der Seitenhalt wird dadurch aber nicht beeinträchtigt. Die Sitze stützen im Bereich der Hüfte stark, im Schulterbereich immerhin ausreichend. Einstellmöglichkeiten gibt es allerdings keine, sodass der Seitenhalt auch von der Postur des Fah-

Weiter auf Seite 12



Die Anbauteile des Honda Civic Type R sind nicht mehr ganz so auffällig wie bei früheren Generationen. Die Lüftungsgitter auf der Motorhaube und der Heckflügel sind nicht nur dekorativ. Die Felgen wirken grösser, als sie sind, die Bremsen sind wirklich gross – und kräftig. Die dreiflutige Abgasanlage kennt man vom Vorgänger.



Auffälligste Merkmale des Type R sind der Heckflügel und der Auspuff. Den bösen Blick hat auch der normale Civic Hybrid.

Fortsetzung von Seite 11

ners abhängig ist und schwächere Personen nicht ganz so satt sitzen. Weitere Einstellmöglichkeiten am Sitz, wie beispielsweise eine Lordosestütze, fehlen ebenso.

Für zusätzlichen Komfort sorgt der Aufbau der Räder. Mit einer speziellen Konstruktion der Felge konnte der Durchmesser von 20 auf 19 Zoll reduziert werden, ohne dass die Räder optisch kleiner wirken. Die grösste Kraftaufnahme der Felge erfolgt auf derjenigen Seite des Rades, die auf der fahrgewinnlicheren Seite liegt. Der Reifenquerschnitt ist mit den Dimensionen 265/30 R19 zwar nicht riesig, aber doch genügend gross, um einen gewissen schwingungsdämpfenden Effekt zu bekommen, der dem Fahrkomfort zuträglich ist. So wurde das Auto im Vergleich zum Vorgänger trotz einer im Grunde steiferen Abstimmung deutlich alltags-

tauglicher. Dazu trägt auch das adaptive Fahrwerk bei, das einen Komfort-Modus bietet, der seinem Namen tatsächlich gerecht wird.

Die Reifen wurden nicht nur höher, sondern auch breiter, und sind gegenüber der zehnten Generation des Civic um 20 Millimeter gewachsen. Das verbessert den Grip spürbar, gerade in den Kurven ist die Haftung beeindruckend und sorgt für Sicherheit. Oder dank hoher Kurvengeschwindigkeiten für Fahrspass, was bei den typischen Käufern eines Type R vermutlich im Zentrum stehen dürfte. Die adaptiven Dämpfer sind im Sport-Modus und im noch kompromissloseren +R-Modus sehr hart, für unebene Strassen zu hart. Das führt dazu, dass das Fahrzeug über Bodenwellen und Löchern zu springen beginnt, sodass fahrwerksmässig der Komfort-Modus manchmal die bessere Wahl ist, auch wenn der Fahrer mental im Sport-Modus unterwegs ist. Schade ist, dass sich

die Dämpferhärte nicht unabhängig vom Fahrmodus einstellen lässt.

Im Allgemeinen aber ist die Bodenhaftung atemberaubend und ein Untersteuern kaum vorhanden, solange der Fahrer einigermaßen ein Gefühl dafür aufbringt, was unter seinem Hintern geschieht. Die Kräfte am Lenkrad jedoch machen deutlich, dass der Honda letztlich bloss ein Fronttriebler ist. Gerade bei Gangwechseln mit eingeschlagenen Rädern zerrt es kräftig, obwohl Honda die Servolenkung an die grösseren Kräfte angepasst hat.

Verbessertes Ansprechen

Der Motor ist eine Weiterentwicklung des bekannten Zweiliter-Turbobenziners mit der Werksbezeichnung K20, der bereits seit 2015 im Civic Type R zum Einsatz kommt. Für die neueste Generation wurde er mit diversen Verbesserungen versehen,

KONKURRENZVERGLEICH				
	Honda Civic Type R	Cupra Leon VZ	VW Golf GTI Clubsport	Renault Megane R.S.
Zylinder/Hubraum cm³/Treibstoff	R4/1996/Benzin	R4/1984/Benzin	R4/1984/Benzin	R4/1797/Benzin
Motorposition und -konstruktion	Vorne quer, 4 Ventile/Zylinder, DOHC, Direkteinspritzung, Turbo	Vorne quer, 4 Ventile/Zylinder, DOHC, Direkteinspritzung, Turbolader	Vorne quer, 4 Ventile/Zylinder, DOHC, Direkteinspritzung, Turbo	Vorne quer, 4 Ventile/Zylinder, DOHC, Direkteinspritzung, Turbo
Hybridantrieb	-	-	-	-
Leistung kW (PS) bei U/min	242 (329) bei 6000	221 (300) bei 5300-6500	221 (300) bei 5300-6500	221 (300) bei 6000
Drehmoment Nm bei U/min	420 bei 2500-4000	400 bei 2000-5200	400 bei 2000-5200	420 bei 3200
Kraftübertragung	MT6, FWD	DCT7, FWD	DCT7, FWD	DCT6, FWD
L x B x H/Radstand mm	4594x1890x1401/2734	4398x1799x1442/2683	4396x1789x1491/2619	4364x1875x1474/2672
Kofferraum/Ladevolumen l	410-1212	380-1301	381-1237	473-1367
Leergewicht/Gesamtgewicht kg	1440/1800	1415/1970	1461/1930	1563/1930
Beschleunigung 0-100 km/h s	5.4	5.7	5.6	5.7
Höchstgeschwindigkeit km/h	275	250	250	250
Verbrauch (WLTP) l/100km	8.2	7.6	7.5	8.6
CO ₂ -Ausstoss (WLTP) g/km	186	171	163	193
Preis Motorvariante ab Fr.	58 090.-	50 950.-	54 500.-	49 900.-
Auf einen Blick	Der Type R hat zu Recht eine treue Fangemeinde, das wird sich trotz steiler Preiserhöhung auch in der neuesten Generation nicht ändern. Das Fahrwerk ist auf der Strasse wie auch auf der Rennstrecke beeindruckend und der Motor (für einen Vierzylinder) charakterstark.	Die Auswahl bei den Kompaktsportlern ist kleiner geworden. Umso wichtiger ist es, sich klar zu positionieren. Der Cupra Leon VZ schafft das dank eines sportlichen Fahrwerks und ordentlicher Leistung. Auch der Innenraum strahlt Sportlichkeit aus. Der Leon ist auch als Kombi erhältlich.	Mit seiner reichen Geschichte, seinem gepflegten Fahrwerk und seiner Vielseitigkeit hat der Golf GTI viele Trümpfe in der Hand, um junge Sportwagenfans zu begeistern. Als Sondermodell Clubsport wird er nochmals interessanter. Es sei denn, man bevorzugt den Golf R mit Allradantrieb.	Der Renault Megane R.S. Trophy nimmt unter den Kompaktsportlern eine Sonderstellung ein. Seine Sportlichkeit ist deutlich akzentuiert, aber mit dem mechanischen Sperrdifferential zeigt der Megane die Limiten seiner Auslegung als reiner Fronttriebler.
Test in Ausgabe	AR 19/2023	AR 14/2022 (Leon Sportstourer VZ)	AR 7/2022 (Golf GTI Clubsport 45)	AR 45/2021

Fotos: Lorenzo Fiumi, Cupra, Volkswagen



unter anderem mit einem überarbeiteten Turbolader mit weniger Schaufelblättern für ein schnelleres Ansprechen und mit einem um 18 Prozent leichteren Schwungrad. Der Motor leistet 242 kW (329 PS), was zehn PS mehr sind, als er bisher leisten musste, und 20 PS mehr als bei seiner Einführung im Jahr 2015. Die Massnahmen machen sich aber nicht nur in der Leistung bemerkbar, sondern auch im direkteren Ansprechverhalten. So dreht der Vierzylinder noch etwas schneller hoch als bisher, und auch die Beschleunigung des 1.5-Tonnen schweren Autos wurde verbessert. Honda gibt für den Sprint von 0 auf 100 km/h jetzt 5.4 Sekunden an. Die Gangübersetzung ist lang gewählt, wer sportlich unterwegs ist, kommt kaum über den dritten Gang hinaus – obwohl die Gangwechsel richtig Spass machen.

Damit wären wir beim Alleinstellungsmerkmal des Hondas in seinem Segment angelangt: Die Gänge dürfen noch von Hand gewechselt werden. Die Schaltwege sind kurz, die Führung ist präzise, sodass die Gänge knackig einrasten. Der Fahrspass ist gross. Trotz der Getriebeübersetzung zieht der Type R dank seines Drehmoments von 420 Nm gut ab. Die Bremsen erweisen sich als kräftig und standfest, das Rev-Matching sorgt für eine automatische Drehzahlanpassung beim Herunterschalten. Dank eines überarbeiteten Getriebes geht das neuerdings auch beim Wechsel vom zweiten in den ersten Gang. Sparsam ist das Aggregat derweil nicht: Honda nennt einen Verbrauch von 8.2l/100km, bei sportlicher Fahrt gönnt sich der Vierzylinder aber gern deutlich über zehn Liter. Der 47-Liter-Tank ist dann ziemlich schnell leer. Immerhin unterbot der Type R auf der AR-Normrunde bei sparsamer Fahrweise den Werksverbrauch mit 7.4l/100 km deutlich.

Was dem gepflegten Langstreckenfahren im Weg steht, sind die etwas rudimentären Assistenzsysteme. Serienmässig verbaut sind ein adaptiver Tempomat, ein Kollisionsassistent, ein Spurhalteassistent und die Querverkehrswarnung beim Rückwärtsfahren. Alles funktioniert zuverlässig, allerdings bietet die Konkurrenz deutlich ausgefeiltere Systeme. Dafür hat Honda viel Aufwand in das Analysetool Log-R gesteckt, mit dem sich Rennstreckenfahrten aufzeichnen, auswerten und vergleichen lassen. Man muss eben Prioritäten setzen. Beim Civic Type R hat sie Honda klar auf die Sportlichkeit gelegt. ●

Keine Wahl: Den Innenraum gibt es ausschliesslich in Rot, unabhängig von der Aussenlackierung. Über dem digitalen Instrument gibt es eine Schaltpunktanzeige mit LED. Das Platzangebot ist – auf den Rücksitzen und im Kofferraum – überraschend grosszügig.

TESTERGEBNIS

Gesamtnote 77.5/100

ANTRIEB ★★★★★

Der Zweitlerturbo des Honda Civic Type R bringt mit 329 PS mehr als genügend Leistung, und er spricht direkt an. Das manuelle Sechsganggetriebe ist ein Garant für sehr viel Fahrspass.

FAHRWERK ★★★★★

Das Fahrwerk ist straff abgestimmt, je nach Situation ist es zu hart. Die Lenkung ist direkt. Der Grip ist beeindruckend, vor allem in Kurven.

INNENRAUM ★★★★★

Die Schalenitze bieten ausreichend Halt, aber etwas wenig Einstellmöglichkeiten. Die serienmässig rote Ausstattung ist Geschmacksache. Das Infotainment ist nicht mehr das allemeuste, aber logisch und intuitiv.

SICHERHEIT ★★★★★

Vor allem mit dem Bremsweg vermag der Type R zu überzeugen. Die Assistenzsysteme sind gut. Schön ist, dass alles serienmässig mit dabei ist.

BUDGET ★★★★★

Der Honda Civic Type R ist nicht mehr das Schnäppchen, das er einst war. Mit einem Basispreis von über 58 000 Franken ist er auf der Höhe der Konkurrenz angelangt. Positiv: Es gibt kaum teure Zusatzausstattung.

FAZIT

Der Type R hat zu Recht eine treue Fangemeinde. Das wird sich trotz teiler Preiserhöhung auch in der neusten Generation nicht ändern. Das Fahrwerk ist auf der Strasse wie auch auf der Rennstrecke beeindruckend und der Motor (für einen Vierzylinder) charakterstark.

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

TECHNISCHE DATEN Test AR | 35 | 2023

Honda Civic Type R

PREIS
Honda Civic E:HEV Elegance (2.0, Benzin Hybrid, 184 PS, i-MMD, FWD) ab Fr. 35 990.–, Honda Civic Type R (2.0, Benzin, 329 PS, MT6, FWD) ab Fr. 58 090.–, Testwagen mit Optionen Fr. 64 189.–, Auszug: Karbon-Paket Fr. 35 995.–, Metalllackierung Fr. 950.–, Beleuchtungs-Paket Fr. 1395.–.

SEGMENT UND KAROSSERIE
C-Segment, sportliche Limousine, 5 Türen, 4 Plätze.

VERBRENNUNGSMOTOR
Bezeichnung K20C1
Zylinder/Hubraum R4/1996 cm³
Verdichtung 9.8:1
Leistung 242 kW (329 PS)
bei 6500 U/min
Drehmoment 420 Nm
bei 2500–4000 U/min
Treibstoff Benzin

MOTORKONSTRUKTION
Vorne quer, Bohrung×Hub 86.0×85.9 mm, DOHC (Kette), 4 Ventile/Zyl., VTEC, Zylinderkopf und Motorblock Alu, Direkteinspritzung, Turbo, Ladeluftkühler, Start-Stopp, Partikelfilter.

KRAFTÜBERTRAGUNG
FWD; manuelles Getriebe 6 Gänge: I. 3.625, II. 2.115, III. 1.529, IV. 1.125, V. 0.911, VI. 0.735, R 3.757.

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

federn, Kurvenstabilisator; 4 Scheibenbremsen (v. belüftet), Ø×Dicke v./h. 350/305 mm; Zahnstangenlenkung m. elektr. Servo; Reifen v./h. 265/30 R19; Felgen 9.5 J.

ABMESSUNGEN UND GEWICHTE
L×B×H 4594×1890×1401 mm
Radstand 2734 mm
Spur v./h. 1625/1623 mm
Kofferraum 410–121 l
Leergewicht (DIN) 1440 kg
Gesamtgewicht 1800 kg
Anhängelast –
Dachlast 50 kg
Bodenfreiheit 109 mm

FAHRLEISTUNGEN UND VERBRAUCH (WLTP)
Höchstgeschwindigkeit 275 km/h
0–100 km/h 5.4 s
Verbrauch 8.2 l/100 km
CO₂-Emissionen 186 g/km
Energieeffizienzklasse F
Tankinhalt 47 l

GARANTIE
Werk 3 J./100 000 km
Lack/Rost 3/12 J.

TESTWAGENLIEFERANT
Honda (Suisse) SA
Rue de la Bergère 5
1242 Satigny GE
www.honda.ch

TESTDATEN AUTOMOBIL REVUE 12.9 °C

BESCHLEUNIGUNG 0–100 km/h (Werksangabe 5.4 s)

0 s	Honda Civic Type R (Sommerreifen)	6.7 s	20 s
0 s	Mittelwert im Segment	6.6 s	20 s
0–40 km/h	2.2 s	0–140 km/h	10.4 s
0–60 km/h	3.7 s	0–160 km/h	13.6 s
0–80 km/h	4.8 s	0–180 km/h	16.5 s
0–100 km/h	6.7 s	50–80 km/h (III. Gang)	2.9 s
0–120 km/h	8.4 s	80–120 km/h (IV. Gang)	4.4 s

BREMSWEG 100–0 km/h (Sommerreifen) 32.0 m

0 m	Honda Civic Type R (Sommerreifen)	32.0 m	60 m
0 m	Mittelwert im Segment (Sommerreifen)	37.7 m	60 m
0 m	Mittelwert im Segment (Winterreifen)	39.1 m	60 m
120–0 km/h	45.8 m	50–0 km/h	8.1 m
100–0 km/h	32.0 m	40–0 km/h	5.2 m
80–0 km/h	20.5 m	30–0 km/h	3.0 m
60–0 km/h	11.8 m	20–0 km/h	1.4 m

VERBRAUCH AR-Normrunde (Werksangabe 8.2 l/100 km)

0 l/100 km	Honda Civic Type R	7.4 l/100 km	20 l/100 km
0 l/100 km	Mittelwert im Segment	6.9 l/100 km	20 l/100 km
Gesamtverbrauch (während Testdauer)		9.5 l/100 km	
Autobahn (flüssig)		8.1 l/100 km	
Ausserorts (unregelmässig)		10.1 l/100 km	
Reichweite (nach Normrunde)		630 km	

GEWICHTE

Gemäss Messung	1440 kg
Gewichtsverteilung v./h.	61/39 %
Leistungsgewicht	6.0 kg/kW (4.4 kg/PS)

LENKUNG

Lenkraddrehungen	2 1/8
Ø zw. Mauern l./r.	12.3/12.4 m

GERÄUSCH INNENRAUM

Im Stand	42.2 dB (A)
50 km/h	62.3 dB (A)
80 km/h	66.8 dB (A)
120 km/h	70.1 dB (A)

MESSBEDINGUNGEN
Tacho Anfang / bei Messung / Testdistanz 10030 / 10732 / 1431 km
Gewicht Testwagen + 150 kg, voller Tank; Temperatur auf 20 °C und Luftdruck auf 1000 mbar (Meereshöhe) umgerechnet; Bremsweg bei 12.9 °C ohne Reaktionszeit und Schwellwert auf trockenem Asphalt.
Sommerreifen Michelin Pilot Sport 4S, 265/30 R19 (93Y).

MESSWERTE INNENRAUM

VORDERSTUHL/RÜCKSITZE

Kopffreiheit	86–99/90 cm
Sitzlänge	56/53 cm
Sitzhöhe	33–65/33 cm
Fussraum/Kniefreiheit	21–28/12–45 cm
Innenbreite	152/150 cm
Ausstiegshöhe	33–46/50 cm

KOFFERRAUM

Ladetiefe/Rücksitze abgeklappt	41–89/128–195 cm
Innenbreite/Innenhöhe	89–129/70–78 cm
Ladeöffnung B×H/Ladekante	105×76/66 cm
Heckklappe geöffnet	204 cm

Fotos: Lorenzo Fulvi, Text: Ramon Egger



Zum guten Schluss

UPDATE Die zweite Generation des Dacia Duster wird im nächsten Jahr ersetzt. Die aktuellen Autos profitieren jedoch noch einmal von einem leichten Facelift.

AR-Testteam

Die aktuelle und zweite Generation des Dacia Duster stammt aus dem Jahr 2018 und wurde 2021 zum ersten Mal aktualisiert (Phase 2). Der Nachfolger, der im kommenden Jahr seinen Platz einnimmt, wird sich am Bigster-Konzept orientieren, das 2021 bei der Vorstellung des Strategieplans Renaultion enthüllt wurde. Trotz der bevorstehenden Ablösung erhält das SUV, wie die gesamte Dacia-Palette, ein leichtes Restyling (Phase 3).

Der Kühlergrill verabschiedet sich von dem alten Flaschenöffner-Symbol, es wird durch das neue, trendigere DC-Emblem ersetzt. Die Heckklappe zeigt ein prominentes, geprägtes Dacia-Logo. Die Modellbezeichnung besteht nun aus einem einfachen Schriftzug unten auf der Heckklappe. Bisher war der Name Duster gross auf das Plastikteil über dem Kontrollschild geprägt. Der Duster schämt sich nicht mehr, ein Dacia zu sein.



Der Duster ist in erster Linie ein Heckklappe jetzt in grossem Stil zeigt.

Im Innenraum wurde das Armaturenbrett nur geringfügig verändert. Dies reicht jedoch, den Qualitätseindruck zu verbessern. Die fünf alten Lüftungsöffnungen zum Beispiel haben ihre runde Form zugunsten von vier rechteckigen Ausströmern aufgegeben. Das Ergebnis ist eine deutliche Steigerung der wahrgenommenen Qualität. Im Klartext: Es wirkt weniger billig. Weiterhin bleibt es dabei, dass überall im Innenraum harte Kunststoffe dominieren, selbst der obere Teil des Armaturenbretts ist nicht geschäumt.

Aber die Qualitäten des Duster liegen woanders. Zum Beispiel im Kofferraum, wo das Gepäckvolumen mit 478 Litern bei normaler Konfiguration und bis zu 1580 Litern bei umgeklappter Rückbank beeindruckend ist. Zu den weiteren Änderungen gehört, dass auch die Lenkradnabe das neue Logo trägt. Auch der Touchscreen hat eine neue Benutzeroberfläche erhalten.

Reduziertes Motorenangebot

Unter der Motorhaube gibt es indes keine Veränderungen: Zur Wahl stehen der Vierzylinderdiesel 1.5 BlueDi mit 84 kW (115 PS) und der Benziner 1.3 TCE mit 110 kW (150 PS). Zum Test tritt der Benziner in der Version mit Vorderradantrieb und automatisiertem Sechsgang-Getriebe an.

Der Duster gefiel dabei vor allem durch seine Dynamik. Obwohl die Höchstgeschwindigkeit elektronisch auf 180 km/h begrenzt ist und er bei der Beschleunigung von 0 auf 100 km/h (AR-Messung 10.2s) natürlich nicht wie ein Vollblut zu Werk geht, lässt er sich dank seines geringen Gewichts (AR-Messung 1360 kg) sehr angenehm fahren. Das gilt vor allem auf kleinen Bergstrassen, wo er sich schnell und wendig zeigt. Er leidet nicht unter zu starker Wankneigung, und auch mit dem Treibstoff geht er vergleichsweise effizient um. Das erklärt auch den grossen Erfolg des Dacia Duster in bergigen Regionen.

Der Verbrauch auf der AR-Normrunde lag mit 6.2l/100 km unter der Herstellerangabe. Das ist zwar mehr als der Durchschnitt des Segments, aber immer noch nicht schlecht für ein Auto ohne Hybridantrieb. Als Minuspunkt bleibt festzuhalten: Das Doppelkupplungsgetriebe agiert manchmal etwas zögerlich und legt den nächsten Gang zu früh oder zu spät ein. In Staus verursacht das Getriebe starke Ruckler.

Der Verzicht auf die Hybridtechnik führt dazu, dass der Einstiegspreis trotz der jüngsten Preiserhöhung bei 23 590 Franken für den Diesel liegt, der Testwagen lag bei 26 640 Franken. Damit ist der Duster ein sehr günstigstes SUV und bietet viel Auto fürs Geld. ●



Einige Elemente wie Tankklappe und Armaturenbrett wirken eher schlicht, Innen- und Kofferraum sind geräumig, der Motor ist ausreichend stark.

TECHNISCHE DATEN Test AR | 36 | 2023

Dacia Duster TCE 150 EDC

PREIS Dacia Duster dCi 115 4x4 (1.5, Diesel, 115 PS, MT6, AWD) ab Fr. 23 590.–, Dacia Duster TCE 150 EDC (1.3, Benzin, 150 PS, AT6, FWD) ab Fr. 24 990.–, Testwagen mit Optionen Fr. 26 640.–, Auszug: Rückfahrkamera Fr. 350.–, Sitzheizung Fr. 300.–.	elektr. Servo; Reifen v./h. 215/60 R17; Felgen 6.5 J.
VERBRENNUNGSMOTOR Zylinder/Hubraum R4/1332 cm ³ Verdichtung 10:1 Leistung 110 kW (150 PS) Drehmoment 250 Nm Treibstoff Benzin	ABMESSUNGEN UND GEWICHTE LxBxH 4341x1804x1693 mm Radstand 2673 mm Spur v./h. 1563/1580 mm Kofferraum 478–1580 l Leergewicht (DIN) 1360 kg Gesamtgewicht 1778 kg Anhängelast gebremst 1200 kg Anhängelast ungebremst 655 kg Dachlast 80 kg Deichsellast 75 kg Bodenfreiheit 183 mm Böschungswinkel v./h. 30/34° Rampenwinkel 21°
MOTORKONSTRUKTION Vorne quer, BohrungxHub 72.2x81.4 mm, 4 Ventile/Zyl., VVT, Zylinderkopf und Motorblock Alu, Direktspritzung, Turbo, Ladeluftkühler, Start-Stopp, Partikelfilter.	FAHRLEISTUNGEN UND VERBRAUCH (WLTP) Höchstgeschwindigkeit 180 km/h 0–100 km/h 9.7 s Verbrauch 6.5 l/100 km CO ₂ -Emissionen 147 g/km Energieeffizienzklasse D Tankinhalt 50 l
KRAFTÜBERTRAGUNG FWD; Doppelkupplungsgetriebe 6 Gänge.	GARANTIE Werk 3 J./100 000 km Lack/Rost 2/6 J.
FAHRGESTELL UND FAHRWERK Selbsttragende Karosserie; v. Querlenker, MacPherson-Federbeine; h. Verbundlenkerachse; v./h. Schraubenfedern, Kurvenstabilisator; v. Scheibenbremsen (belüftet), h. Trommelbremsen, Ø v./h. 280/227 mm; Zahnstangenlenkung m.	TESTWAGENLIEFERANT Renault Suisse SA www.dacia.ch

TESTDATEN AUTOMOBIL REVUE 12.9 °C

BESCHLEUNIGUNG 0–100 km/h (Werksangabe 9.7 s)	0 s	Dacia Duster (Sommerreifen) 10.2 s	20 s
Mittelwert im Segment 10.7 s	0 s		20 s
0–40 km/h	3.0 s	0–140 km/h	18.7 s
0–60 km/h	5.1 s	0–160 km/h	25.2 s
0–80 km/h	7.5 s	0–180 km/h	–
0–100 km/h	10.2 s	50–80 km/h (D)	4.3 s
0–120 km/h	14.1 s	80–120 km/h (D)	6.9 s
BREMSWEG 100–0 km/h	0 m	Dacia Duster (Sommerreifen) 35.9 m	60 m
Mittelwert im Segment (Sommerreifen) 37.5 m	0 m		60 m
Mittelwert im Segment (Winterreifen) 45.9 m	0 m		60 m
120–0 km/h	51.6 m	50–0 km/h	9.0 m
100–0 km/h	35.9 m	40–0 km/h	5.8 m
80–0 km/h	23.2 m	30–0 km/h	3.3 m
60–0 km/h	12.9 m	20–0 km/h	1.5 m
VERBRAUCH AR-Normrunde (Werksangabe 6.5 l/100 km)	0 l/100 km	Dacia Duster 6.2 l/100 km	20 l/100 km
Mittelwert im Segment 5.7 l/100 km	0 l/100 km		20 l/100 km
Gesamtverbrauch (während Testdauer)		6.7 l/100 km	
Autobahn (flüssig)		5.9 l/100 km	
Ausserorts (unregelmässig)		7.2 l/100 km	
Reichweite (nach Normrunde)		806 km	
GEWICHTE	Gemäss Messung	1360 kg	
Gewichtsverteilung v./h.		62/38 %	
Leistungsgewicht		12.4 kg/kW (9.1 kg/PS)	
LENKUNG	Lenkradumdrehungen	3 1/2	
Ø zw. Mauern l./r.		11.1/11.0 m	
GERÄUSCH INNENRAUM	Im Stand / 50 km/h / 80 km/h / 120 km/h	45.3 / 59.5 / 64.4 / 69.2 dB (A)	
MESSBEDINGUNGEN	Tacho Anfang / bei Messung / Testdistanz	4336 / 4539 / 1873 km	
	Gewicht Testwagen + 150 kg, voller Tank; Temperatur auf 20 °C und Luftdruck auf 1000 mbar (Meereshöhe) umgerechnet; Bremsweg bei 12.9 °C ohne Reaktionszeit und Schwellwert auf trockenem Asphalt.		
	Sommerreifen Bridgestone Turanza T005, 215/60 R17 (96H).		

MESSWERTE INNENRAUM

VORDERSITZ / RÜCKSITZ	Kopffreiheit	94–100/94 cm
	Sitzlänge	50/47 cm
	Sitzhöhe	26–32/34 cm
	Fussraum / Kniefreiheit	33–54/18–34 cm
	Innenbreite	140/139 cm
	Ausstiegshöhe	70–73/73 cm
KOFFERRAUM	Ladetiefe/Rücksitze abgeklappt	94/225 cm
	Innenbreite / Innenhöhe	100–116 cm
	Ladeöffnung BxH / Ladekante	79x96/78 cm
	Heckklappe geöffnet	225 cm

TESTERGEBNIS

Gesamtnote	72.5/100
ANTRIEB	★★★★★
Der Motor ist ausreichend leistungsstark und gut, aber das Doppelkupplungsgetriebe verursacht störende Ruckler.	
FAHRWERK	★★★★★
Das Fahrwerk profitiert vom geringen Gewicht des Autos, der Duster präsentiert sich als wendiges Fahrzeug für enge Strassen.	
INNENRAUM	★★★★★
Das neue Modell ist einfach, aber etwas besser verarbeitet. Trotzdem stören die vielfältig verbauten harten Kunststoffe. Das Platzangebot ist hervorragend, vor allem im Kofferraum.	
SICHERHEIT	★★★★★
Dies ist nicht die Stärke des Duster, der vor allem auf Einfachheit setzt, um Kosten zu senken. Mit einem grossen Angebot an Fahrhilfen kann er daher nicht punkten.	
BUDGET	★★★★★
Dacia bietet ab 23 590 Franken ein geräumiges SUV mit Allradantrieb an. Welche andere Marke kann das von sich behaupten?	
FAZIT	★★★★★
Dacia Duster spielt beim Preis-Leistungs-Verhältnis ganz vorne mit.	
★★★★★ exzellent, ★★★★ gut, ★★★ genügend, ★★ ungenügend, ★ schlecht	

Ride & Wine

VIP-REISE Erleben Sie mit Ihrem Oldtimer von 9. bis 11. Juni 2023 das Ride-&Wine-Classics-Wochenende der AUTOMOBIL REVUE in der schönsten Weinbauregion Italiens.



DOWNLOAD-LINK

Alle Infos zur Reise finden Sie hier in unserer Broschüre.

AR-Reiseteam

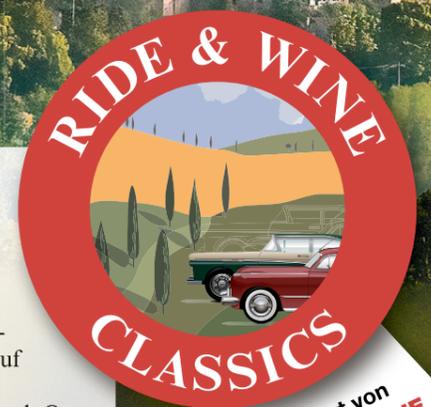
Die Toskana. Geburtsstätte grosser Künstler und Gelehrter wie Michelangelo, Galileo Galilei oder Leonardo da Vinci. Eines der beliebtesten Reiseziele der Welt für alle, die schöne Landschaften, Kultur, ausgezeichnetes Essen und weltberühmte Weine lieben. Wir befinden uns im Herzen des Chianti, nahe der Stadt Siena. Die Landschaft des Gebietes ist unglaublich. Die sanften Hügel sind ein Meisterwerk aus geometrisch angelegten Weinbergen, Zypressen-Alleen und silberfarbenen Olivenhainen. Egal, ob von den idyllischen Hügeln oder dem kostbaren Rotwein die Rede ist, überall auf der Welt steht Chianti für Exzellenz.

Ein Wochenende zum Träumen

Tauchen Sie mit der AUTOMOBIL REVUE während eines Wochenendes in die wundervolle Toskana ein und erleben Sie mit Ihrem Oldtimer von 9. bis 11. Juni 2023 das Ride-&Wine-Classics-Wochenende in der schönsten Weinbauregion Italiens. Lassen Sie sich von der Toskana in den Bann ziehen. Wir empfangen Sie im Borgo Scopeto Wine&Country Relais, einem idyllischen Hotel auf einem Hügel in der Nähe von Siena. Traumhafte Routen und kurvige Strassen führen durch romantische Weinberge und Olivenhaine und lassen das Herz jedes ambitionierten Oldtimerfahrers höher schlagen. Atemberaubende Landschaften, geschichtsträchtige Dörfer und Städte werden diese Reise unvergesslich machen. Historische Kulturstäd-

te wie Siena, San Gimignano oder Florenz mit authentischen Restaurants, kleine lokale Geschäfte mit ihren Spezialitäten und der Cappuccino oder der Aperitivo auf einer romantischen Piazza und natürlich die einzigartigen Weindegustationen beim Winzer erwarten Sie auf der VIP-Reise Ride & Wine Classics.

Die Ausfahrten, das Flanieren durch Orte voller Geschichte, Wine-Tasting auf authentischen Weingütern sowie kulinarische Höhepunkte aus der toskanischen und italienischen Küche mit ausgesuchten Weinen sind durch ein Expertenteam für die AR exklusiv organisiert. Lust, mit dabei zu sein? Dann melden Sie sich rasch an, die Anzahl Plätze ist limitiert! ●



Präsentiert von
AUTOMOBIL REVUE
Emil Frey
CLASSICS

VIP-Reise RIDE & WINE Classics der AR

- Reisedauer** 9.–11. Juni 2023
- Hotel** Borgo Scopeto Wine&Country Relais, Castelnuovo Berardenga (Siena)
- Leistungsumfang** 2 Übernachtungen Basis DZ inkl. Frühstück/Dinner und City-Taxen, Welcome-Package für jeden Gast, Welcome-Cocktail am Anreisetag, FZ-Check am Anreisetag, Roadbook für die beiden Ausfahrten von Freitag/Samstag, 2 geführte Ausfahrten am Freitag und Samstag im Chianti, Assistance während der Oldtimer-Ausfahrten, Zwischenverpflegung «Coffee-Stop» während der Ausfahrten, Mittagessen während der Ausfahrten Freitag/Samstag, 2 Abendessen inkl. auserlesener Weine, Wasser und Kaffee, Wine-Tasting inkl. Food/Drinks direkt auf Weingut, Erinnerungs-Fotobuch.
- Kosten**
- Fr. 3500.– pro Teilnehmer
 - Fr. 1600.– für Compagnon/Begleitperson
 - Fr. 900.– Einzelzimmer-Zuschlag
- Optional** Die Oldtimer-Miete via Assistance-Partner Emil Frey Classics ist gegen Aufpreis möglich. Anreise am Vortag gegen Aufpreis möglich.
- Bemerkungen** Die Reise steht für Fahrerinnen und Fahrer mit ihrem Klassiker oder Liebhaberfahrzeug offen. Die Reisezeiten sind entsprechend kalkuliert.

JA, ich melde mich an zur AR-Leserreise RIDE & WINE!

Herr Frau Firma

Vorname/Nachname _____

Strasse/Nr. _____

PLZ/Ort _____

E-Mail _____

Telefon _____

Fahrzeugmarke/Modell _____

Datum/Unterschrift _____



Scannen und anmelden

Coupon einsenden an: AUTOMOBIL REVUE AG, Arnold Baumgartner-Strasse 9, 2540 Grenchen.
E-Mail-Adresse leserreise@automobilrevue.ch



Fotos: Archiv AR



Herrliche Landschaften in der Toskana mit faszinierenden Routen für Klassiker und Liebhaberfahrzeuge, Degustation edler Weine direkt beim Produzenten und kulinarische Höhenflüge bietet Ride & Wine Classics. Die VIP-Reise wird von Classics-Chefredaktor Martin Sigrist begleitet.

Logo-Leuchtfeuer

LICHTTECHNIK Das Verbot von beleuchteten Logos an Fahrzeugen wurde aufgehoben. Wie sieht der rechtliche Rahmen für diese Technologie aus, welche Marken profitieren am meisten davon?

Olivier Derard

Hinterleuchtete Logos sind nichts Neues, und viele Fahrzeuge heben so die Zugehörigkeit zu ihrer Familie hervor. Vorne auf dem Kühlergrill oder der Motorhaube, hinten auf der Heckklappe oder dem Kofferraumdeckel. Dies gilt insbesondere für Rolls-Royce. Die Nobelmarke bietet als Option die Beleuchtung ihres Emblems, der berühmten Spirit of Ecstasy, an. Selbst in weniger exklusiven Fahrzeugklassen ist die Technik auf dem Markt. Die Elektrofahrzeuge von VW tragen hinterleuchtete Logos an Vorder- und Rückseite.

Wer jetzt denkt, das könne doch nicht die stimmen, hat einerseits Recht, liegt andererseits aber trotzdem falsch. In Europa wurde den Herstellern diese Möglichkeit des Fahrzeugdesigns bislang vom Gesetzgeber verwehrt. In den USA oder China hingegen dürfen Autos schon seit einiger Zeit mit beleuchteten Logos fahren. Dies erklärt, warum es in den USA nicht ungewöhnlich ist, einen VW ID 4 mit Leuchtlogo zu sehen.

Jetzt ändert sich dies aber. Denn seit 4. Januar 2023 haben Autohersteller, die ihre Fahrzeuge auf

dem alten Kontinent verkaufen, einen Freibrief von den europäischen Behörden, um ihr Wappen leuchten zu lassen. Wobei der Begriff Freibrief nicht ganz zutreffend ist, denn wie üblich im Regulierungsverfahren für die Zulassung neuer Fahrzeugtypen sind die Vorschriften in einen strengen Rechtsrahmen eingebettet, damit alle Aspekte der Verkehrssicherheit berücksichtigt sind.

Genau festgelegte Grenzen

Dieser Rechtsrahmen ist in den Änderungen der UN-ECE-Regelungen R48 und R148 klar definiert. In diesen Vorschriften werden die beleuchteten Embleme als (zusätzliche) Positionslichter des Fahrzeugs eingestuft. Sie tragen also dazu bei, dass Autos für andere Verkehrsteilnehmer besser zu erkennen sind, aber sie ermöglichen es dem Fahrer nicht, besser zu sehen. In den meisten Fällen werden die hintergrundbeleuchteten Logos aktiviert, sobald die Zündung eingeschaltet oder die Fahrstange entriegelt wird. Dies hängt auch von dem vom Hersteller gewünschten Lichtspiel ab. In diesem Zusammenhang ist anzumerken, dass in Europa das Anleuchten von Logos an parkierten Fahrzeugen bereits erlaubt war.

Die vom europäischen Gesetzgeber festgelegten Regeln beziehen sich in erster Linie auf die Grösse des beleuchteten Logos. Es darf nicht grösser als 100 Quadratzentimeter sein. Genauer gesagt, darf die Fläche, die von den Aussenkanten eines Emblems begrenzt wird, diese Grenze nicht überschreiten.

Bei runden Logos, wie sie von BMW, Mercedes-Benz, Nissan, Opel oder VW verwendet werden, darf somit der Durchmesser des Kreises bis zu 11,3 Zentimeter betragen. Das mag auf den ersten Blick ausreichend erscheinen, aber tatsächlich ist eine kreisrunde Scheibe dieser Grösse im Vergleich zur Vorderseite eines grossen Autos sehr klein. Aus diesem Grund wird der erste VW mit einem beleuchteten Logo in Europa, das Facelift des Touareg der dritten Generation, dessen Enthüllung kurz bevorsteht, nur auf der Rückseite ein hinterleuchtetes Emblem verwenden. Die Designer waren der Meinung, dass ein 11,3 Zentimeter grosses beleuchtetes Logo auf dem riesigen Frontgrill des SUV zu mickrig aussähe.

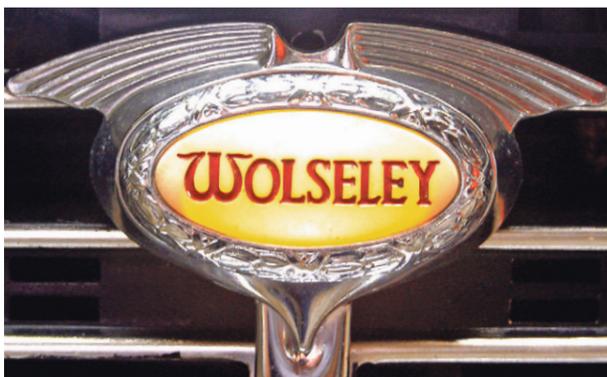
Premiere für den Tavascan

Noch vor dem Touareg war es der vor zwei Wochen vorgestellte Cupra Tavascan (s. AR 17/2023), der innerhalb des VW-Konzerns das Privileg hatte, hinterleuchtete Logos zu verwenden. Im Gegensatz zum VW-SUV zeigt der Tavascan diese nicht nur auf der Rück-, sondern auch auf der Vorderseite. Das dreieckige Cupra-Emblem eignet sich besonders gut für die gesetzlich festgelegten Regeln. Dreiecke sehen selbst auf der Vorderseite eines grossen Fahrzeugs mit einer Breite und einer Höhe von bis zu 14 Zentimetern nicht lächerlich aus. Mit seinem dreieckigen Logo, das drei Diamanten darstellt, könnte Mitsubishi auch von einem beleuchteten Logo auf seinen Produkten profitieren.

Das Konzept des Renault 5, das Luca de Meo 2021 bei der Vorstellung des Strategieplans Renaultion enthüllte, enthielt ebenfalls ein beleuchtetes Logo. Rauten sind dafür mit ihrer Form ebenfalls ideal, da ihre grosse Diagonale bis zu 20 Zentimeter und ihre kleine Diagonale bis zu zehn Zentimeter lang sein kann. Man kann zwar einwenden,

Beleuchtete Logos in der Automobilgeschichte

Das Verbot leuchtender Logos galt in Europa nicht immer. Einer der ersten Hersteller, der sie verwendete, war der britische Autohersteller Wolseley, der seine Leuchtlogos von 1932 bis 1975, als das Unternehmen vom Markt verschwand, zu einer Art Markenzeichen machte. Auf der anderen Seite des Atlantiks war der Chrysler 300L aus dem Jahr 1965 eines der ersten US-Autos, das ein beleuchtetes Wappen trug. Mit diesem Gimmick konnte er sich von einem normalen 300er unterscheiden. 1986 führte dann der Mercury Sable den beleuchteten Kühlergrill ein. Aber das Logo leuchtete erst ein paar Jahre später auf, 1989 verdoppelte Mercury die Anzahl der Glühbirnen in seinem Kühlergrill auf vier und beleuchtete auch das Markenlogo. 1992 hatten die meisten Mercury-Modelle einen solchen Kühlergrill. **OD**





Der Touareg ist der erste VW in Europa mit beleuchtetem Logo. Es wird nur auf der Rückseite angebracht und leuchtet in Rot.

dass die Frontseite eines Kleinwagens wie des R5 kein riesiges Wappen brauche. Es bleibt jedoch abzuwarten, ob die endgültige Serienversion des Franzosen ebenfalls auf die Technologie zurückgreifen wird.

Beleuchtete Schriftzüge verboten

Andere Marken profitieren weniger von den neuen Vorschriften. Der Porsche-Schriftzug auf der Rückseite des 911 könnte zwar beleuchtet werden – aber die Beleuchtung von Schriftzügen ist nicht erlaubt. Freigegeben sind nur Logos. Auch Modellnamen oder Logos für Sonderausführungen sind nicht zulässig. Als praktischer Effekt kommt hinzu: Im Fall von Porsche würde die Flächenbegrenzung die Grösse der Beschriftung auf eine Länge von etwa 20 und eine Höhe von etwa fünf Zentimetern reduzieren. Das ist zu klein.

Auf der anderen Seite scheinen Hersteller mit einem kleineren Logo im Rechteckformat durch die Vorschriften begünstigt zu werden. Audi ist mit seinen vier Ringen ein gutes Beispiel dafür, Dacia mit seinem neuen Kürzel DC ebenfalls.

Die Grösse des Logos ist allerdings nicht das einzige Kriterium, das der Gesetzgeber festgelegt hat. Um eine Einheit mit den anderen Lichtquellen am Fahrzeug zu bilden, darf das hinterleuchtete Logo nicht mehr als 7,5 Zentimeter von einer anderen Leuchte oder einem Scheinwerfer entfernt sein. Das bedeutet, dass es für die Hersteller unmöglich ist, die tradierte Fahrzeugbeleuchtung beizubehalten, bei der die beiden Scheinwerfer an den

Enden der Fahrzeugfront angebracht sind. Die Lösung für die Verbindung von Scheinwerfern und Logo ist die Lichtleiste. Dies ist auch der Grund, warum alle oben genannten Serienfahrzeuge mit hinterleuchtetem Logo eine Lichtleiste aufweisen. Es ist davon auszugehen, dass diese Art von leuchtenden Signaturen, die bereits auf dem Vormarsch sind, in den kommenden Monaten und Jahren noch beliebter werden. Zu beachten ist auch, dass die Farbe des Logos mit der Farbe der Scheinwerfer oder Leuchten, die es umgeben, übereinstimmen muss. Es ist also nicht möglich, vorne rot und hinten blau leuchtende Logos zu verwenden. Als Farbe für das hinterleuchtete Logo ist hinten Rot gesetzt, vorne Weiss oder Gelb.

Maximal zwei leuchtende Logos

Als weitere Regel gilt, das maximal zwei Logos leuchten dürfen. Vermutlich werden sich die Hersteller in den meisten Fällen für die logische Konfiguration mit einem Logo vorne und einem Logo hinten entscheiden. Theoretisch wäre es aber auch möglich, eine Lichtsignatur mit zwei leuchtenden Emblemen am Heck oder zwei Emblemen an der Front zu entwickeln. Die Idee mag absurd klingen, aber der BMW M1 sah nicht zuletzt wegen seiner beiden – damals natürlich unbeleuchteten – Logos an der Rückseite sensationell aus.

Die Entwicklung der beleuchteten Logos ist technisch gesehen nicht kompliziert, da sie direkt von der enormen Arbeit profitieren, die Autoingenieure in den letzten Jahrzehnten an der Weiterentwicklung der Lichttechnik und dem damit verbundenen Einzug der LED-Technologie in die Fahrzeuge geleistet haben. Dennoch ist es für die Hersteller nicht so einfach, die Technologie in bereits bestehende Fahrzeugmodelle zu integrieren, da die Leuchtembleme einen gewissen Platz für das Licht selbst und auch ihr Steuergerät benötigen. Beim Touareg scheint VW dieses Problem gelöst zu haben, indem das Wappen in das breitere Lichtband integriert wurde.

Die grösste Herausforderung für die Hersteller besteht darin, Gesetzgeber, Ingenieure und Designer auf einen gemeinsamen Nenner zu bringen. Denn die strahlenden Signete müssen nicht nur alle gesetzlichen Anforderungen erfüllen und technisch machbar sein, sondern vor allem auch einen ästhetischen Mehrwert bieten. Werden hintergrundbeleuchtete Logos zudem im Übermass eingesetzt, sieht man sich sehr schnell an ihnen satt. ●

AUS DER WISSENSCHAFT

Test mit Induktion auf der Autobahn

Das Aufladen der Batterien von Elektroautos während der Fahrt mit Induktionstechnik würde Stopps an Ladesäulen überflüssig machen. Nach einem Autobahnprojekt von Stellantis in Italien startet der norwegische Induktionsspezialist Enrx einen neuen Testlauf für die Technologie. Im US-Bundesstaat Florida plant Enrx den Bau eines 1,6 Kilometer langen Autobahnabschnitts mit Induktionsschleifen nordwestlich des Freizeitparks Disney World. Eine der vier Fahrspuren wird mit der Technik ausgestattet, die während der Fahrt eine Ladeleistung von bis zu 200 kW erlaubt. Getestet wird, wie das System mit verschiedenen Batterietypen funktioniert und wie belastbar die Technik im Alltagseinsatz ist. Die volle Ladeleistung soll auch bei hohen Geschwindigkeiten zur Verfügung stehen.

Roll-Display fürs Armaturenbrett

Hyundai Mobis Tech, eine Entwicklungsabteilung des koreanischen Herstellers, hat ein Display vorgestellt, das sich in das Armaturenbrett einrollen kann, wenn es nicht mehr benötigt wird. Damit lässt sich für Designer Spielraum bei der Gestaltung des Fahrzeuginnenraums gewinnen. Das rollbare Display erlaubt laut Hersteller hochauflösende Bildschirme von einer Grösse von 30 Zoll und mehr, die Bautiefe im Armaturenbrett muss jedoch nur zwölf Zentimeter betragen, was viel Flexibilität bei der Wahl des Einbauorts verspricht. Je nach Anwendung – Anzeige von Grundfunktionen oder Navigationskarte – fährt das Display unterschiedlich weit aus. Im stehenden Auto lässt sich das volle Format für Videos nutzen.

Mit KI gegen Velounfälle

In einem Testprojekt hat ein Konsortium in Salzburg (A) untersucht, wie sich die Sicherheit von Velofahrern durch den Einsatz von Künstlicher Intelligenz (KI) erhöhen lässt. Ziel war es, Kollisionen vor allem im Kreuzungsbereich zu vermeiden. Dafür wurden Verkehrskameras auf Masten an Kreuzungen montiert und mit KI-Software ausgestattet. Die Technik analysierte den Verkehr, antizipierte kritische Situationen und spielte innerhalb von Sekundenbruchteilen Warnungen aus. Diese gingen an die Autos in der Umgebung, die dafür allerdings mit V2X-Technologie ausgestattet sein mussten, also in der Lage waren, Daten mit der Infrastruktur oder anderen Verkehrsteilnehmern auszutauschen. Für die Warnung der Velofahrer wurden bestehende Technologien wie Apps genutzt, aber auch neue Lösungen entwickelt, zum Beispiel Fahrradhelme, die im Falle eines Signals vibrieren.



Der Cupra Tavascan hat zwei leuchtende Logos (o.l. und r.), das R5-Konzept zeigt einen strahlenden Rhombus (M.l.). Der Schriftzug des Porsche 911 darf hingegen nicht beleuchtet werden (M.r.). Die vier Audi-Ringe haben eine ideale Form (u.l.). Es ist gesetzlich erlaubt, zwei Leuchtlogos am Heck oder an der Front des Fahrzeugs anzubringen – Vorbild BMW M1 (u.r.).

Fotos: Audi, BMW, Cupra, Porsche, Renault, Volkswagen

KOLUMNE

Elektromobilität – Fakten statt Fiktion

H heute darf und muss ich beim Kauf eines Neuwagens selbst entscheiden, ob allenfalls ein Elektrofahrzeug meinen Bedürfnissen entspräche. Kann ich es aufladen und damit meine Routen zurücklegen? Kann und will ich es bezahlen, amortisieren, weiterverkaufen? Gefallen mir die Modelle? In bloss elf Jahren müssen sich Autofahrerinnen und Autofahrer in der EU nicht mehr mit solch lästigen Fragen herumschlagen. Dann masset sich Väterchen Staat an, den Entscheid für jede und jeden von ihnen gleich selbst zu fällen. Auch in der Schweiz sollten wir uns nicht darauf verlassen, dass wir uns dieser schönen neuen Welt entziehen können. Aber machen wir uns nichts vor: Weder wird es 2035 europaweit eine flächendeckende Infrastruktur mit Ladestationen geben, aus denen klimaneutraler Strom fliesst, noch werden genug bezahlbare synthetische Treibstoffe auf dem Markt sein, um normalen Menschen den Zugang zu einem Neuwagen mit Verbrennungsmotor zu gestatten. Man darf gespannt sein, mit welchen juristischen Kniffen und rhetorischen Pirouetten die Entscheider-Kaste in Brüssel dann Realpolitik betreiben will.

Schauen wir uns einmal die aktuelle Statistik der Inverkehrsetzung von Neuwagen in der EU an. Im letzten Jahr betrug der Anteil

der Fahrzeuge ohne Tank, also der BEV, gemessen an der Gesamtanzahl verkaufter Fahrzeuge gemäss dem europäischen Automobilherstellerverband ACEA zehn Prozent. Die restlichen 90 Prozent waren Fahrzeuge mit Tank, also Hybride und mehrheitlich reine Verbrenner. Kaum überraschen dürfte, dass es innerhalb der EU bei den Neuzulassungen von reinen Stromern eine grosse Streubreite gibt: Im Süden und Osten liegt deren Anteil im Durchschnitt bei etwas über drei Prozent. Demgegenüber glänzen die Stromeranteile in Schweden mit 20, in den Niederlanden mit 17, in Dänemark mit 15 oder in Österreich und Deutschland mit 13 Prozent.



Ausserhalb der EU ist das Beispiel der Ölnation Norwegen besonders illustrativ. Zwischen 2015 und 2020 stieg der Anteil der BEV an den neu eingelösten Fahrzeugen in Norwegen markant auf über die Hälfte. Nachdem die Regierung die üppigen Privilegien

für Elektrofahrzeuge einzuschränken begann, schrumpfte ihr Anteil auf 42 Prozent. Merke: Ohne staatliche Förderung kommt die Elektromobilität bei der Bevölkerung nicht besonders gut an. Neuzulassungen von BEV korrelieren in Europa stark mit dem Volkseinkommen, wie eine im April von der ACEA veröffentlichte Erhebung zeigt. Leisten können sich die Elektromobilität tatsächlich nicht alle.

Und die Schweiz? Im Durchschnitt der letzten Jahre lag hier der Anteil der Fahrzeuge ohne Tank bei den Inverkehrsetzungen bei 18 Prozent, seit Mitte 2021 stagniert er. Im Personenwagenbestand machen die BEV derzeit laut Bundesamt für Statistik rund 2.5 Prozent aus. Es dürfte nicht überraschen, dass beispielsweise in der Zuger Gemeinde Risch mit 7.5 Prozent mehr Elektrofahrzeuge immatrikuliert sind als etwa im bündnerischen Safiental, wo auf 250 Personenwagen ein BEV entfällt (0.41%). In der wohlhabenden Schweiz dürfte dieser Unterschied nicht unbedingt mit der Kaufkraft der jeweiligen Bevölkerung zusammenhängen, sondern mit der persönlichen Einschätzung, ob das Elektromobil jenseits des Modetrends alltagstauglich ist. Ob der Staat dies dereinst besser beurteilen kann?

Roland Bilang

Geschäftsführer Avenergy Suisse

LESERBRIEFE

AR ALLGEMEIN

Ein Konkurrent für teure Supersportwagen

AR-Autotests

Als treuer und eifriger Leser der AUTOMOBIL REVUE seit über 33 Jahren erlaube ich mir, Ihnen einen Vorschlag für einen Artikel beziehungsweise eine Testfahrt mit einem Auto zu machen, von der ich gerne lesen würde, sofern dies möglich ist. Es handelt sich dabei um den Tesla Model S Plaid. Diese komfortable, viertürige Limousine hat die Besonderheit, dass sie bezüglich der Beschleunigungswerte ganz weit vorne ist, obwohl sie im Vergleich zu anderen Supersportwagen, die ebenfalls regelmässig in der AR erscheinen, alles andere als unerschwinglich ist. Vielleicht sind Sie der gleichen Meinung wie ich, dass dieses aussergewöhnliche Auto es verdient, ein wenig Aufmerksamkeit zu bekommen? Ich schätze in der AR

auch die Artikel über Technik sehr, insbesondere über die Zukunft der Verbrennungsmotoren (synthetische Kraftstoffe und Wasserstoff).

Marc Raimondi, Mont-sur-Rolle VD

Wir können AR-Leser Marc Raimondis Meinung bestätigen, dass der Tesla Model S Plaid eine Beschleunigungsrakete ist. Aber nicht nur deswegen haben wir uns bei Tesla bereits nach einem Testauto erkundigt. Der Tesla Model S Plaid steht bei uns also auf der Warteliste.

Die Redaktion

AR 7/2023

Trotz Lob nur dreieinhalb statt fünf AR-Sterne

Test Citroën C5 X

Im Testbericht zum Citroën C5 X lobt die AUTOMOBIL REVUE das Fahrwerk. Es ist mir unerklärlich, weshalb dieses beim Fazit des Tests (in welchem es abermals sehr gelobt wird) nur dreieinhalb Sterne, also eine Bewertung von genügend bis gut, bekommt. Das Fahrwerk des Citroën C5 X müsste vier oder sogar fünf Sterne bekommen.

Andreas Kofmehl

Wir können AR-Leser Kofmehl verstehen, denn Bewertungssysteme wie jene mit Sternen kennt man nicht nur aus der AUTOMOBIL REVUE. Wir möchten aber betonen, dass dreieinhalb Sterne in unserem Fall nicht heissen, dass das Fahrwerk bloss mittelmässig sei. Fahrwerke müssen zum Beispiel im Rennsport hohen Belastungen genügen, weshalb sie die Messlatte sind. Im Fall eines Sportwagens erhält ein Fahrwerk so auch eine höhere Bewertung, was sich zweifellos aber auch im Kaufpreis niederschlägt.

Die Redaktion

AR 13/2023

Warum denn nicht 40?

Kolumne Egger & Kanten

In der Stadt fahre ich meistens mit dem E-Bike. Dieses ist offiziell 25 km/h schnell, erreicht manchmal

aber auch 28 km/h. Wenn mich dann einer dieser langen ÖV-Busse mit 30 km/h überholen muss – gefährlicher gehts nicht!

Thomas Schibli, Bern

AR 16/2023

Verwirrende Schreibweise

Kolumne Egger & Kanten

Ich lese die Kolumne Egger & Kanten regelmässig und bin meistens einer Meinung mit Autor Ramon Egger. In der AUTOMOBIL REVUE von 20. April 2023 befasst er sich unter anderem mit Tesla und schreibt über Model 3 und S. Da hat es mich erstens verwundert, dass nicht der Begriff Modell, sondern Model verwendet wird, und zweitens, dass es «der Model» heisst. Für mich ist ein Model eine Frau, die bei Modeschauen auftritt und schöne Kleider präsentiert. Zudem würde ich von einem Model sprechen, also sächlich: das Model. Bei Autos bin ich mich gewohnt, von einem bestimmten Modell einer Marke zu sprechen, das wäre dann auch «das Modell» und nicht der Modell. Es wundert mich, wie Sie zu diesem Sprachgebrauch kommen, der in meinen Ohren nicht nur fremd, sondern eindeutig falsch tönt. Auf Ihre Antwort bin ich gespannt.

Louis Hafner, Mettmenstetten ZH

Zur Schreibweise: Im Deutschen wäre natürlich die Schreibweise «Modell» korrekt. Hier ist es aber ein Eigennamen, den Tesla den Autos gegeben hat. Deshalb bleibt die englische Schreibweise erhalten, also «Model 3» oder «Model S» (www.tesla.com/de_ch). Das führt auch gleich zur Antwort bezüglich des sprachlichen Geschlechts. Hier gibt es die Grundregel, dass Automodelle im Deutschen prinzipiell männlich sind (mit ganz wenigen Ausnahmen). Somit heisst es sprachlich korrekt eben nicht «das Modell 3», sondern «der Model 3» – auch wenn es sich merkwürdig anhören mag.

Die Redaktion

Anzeige



Zu Kaufen gesucht, Zahlung per sofort

Alle Liebhaberfahrzeuge sowie auch komplette Sammlungen!

Mercedes-Benz 500 E W124
Lamborghini bis 2001
Maserati bis 1980
Lancia Delta Integrale
Ferrari

Tel.: 056 631 10 00

E-Mail: info@lutziger-classiccars.com

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



Hutablagen und Heckspoiler

CAPRI CLUB FREE DRIVERS Dieser Ford-Capri-Klub ist ein vorbildlicher in der Schweiz. Er glänzt mit feinen Veranstaltungen, guten Gesprächen – und viel Wissen.

Peter Ruch

Sogar einen eigenen Senf haben sie beim Capri Club Free Drivers. Mit Chili, man sollte also aufpassen. So scharf ist der Senf dann aber doch nicht, doch die dazu gereichte Wurst ist gut, wärmt zusammen mit dem Senf schön an diesem verregneten Samstagmorgen, als sich die Free Drivers und zugewandte Kreise zum Capri-Teilemarkt treffen. Ein solcher findet zweimal jährlich in der Powerklinik in Diepflingen BL statt – und Klubpräsident Thomas Sutter ist ziemlich nervös. Auch wenn er das nun wirklich nicht zum ersten Mal macht, auch wenn er sehr genau weiss, welches Ersatzteil wo liegt oder eben nicht vorhanden ist. Wobei Letzteres eher selten vorkommt. Aber Sutter ist so, er will es gut machen.

52 Mitglieder zählt der Capri Club Free Drivers derzeit, rund 100 Ford Capri gehören dazu. Jeden Montag trifft man sich in der Powerklinik (welcher Klub kann schon eine eigene Werkstatt samt bestens ausgestattetem Ersatzteillager anbieten?), einmal im Monat kommt man im Bären zusammen, es werden Skiweekends veranstaltet und Workshops, Ausfahrten und Treffen mit anderen Klubs, auch eine sehr gut gemachte Klubzeitschrift gibt es. Man darf den Capri Club Free Drivers als sehr umtriebig bezeichnen, auch wenn Sutter, Vizepräsident Stephan Weibel und vor allem Kassier Andreas Kammer ein bisschen jammern, dass es mit dem Nachwuchs etwas schwierig sei. Doch an diesem Sonntagmorgen ist das Publikum erfreulich jung, zwei Jungspunde, knapp über 20, transportieren gerade eine Capri-Tür ab, über deren Preis man sich auf dem Teilemarkt schnell einig geworden ist.

Aus Graz (A) angefahren ist ein schon etwas älterer Herr, nennen wir ihn August, weil er auch August heisst. 900 Kilometer hin, 900 Kilometer zurück, «aber solche Treffen und Märkte gibt es bei uns in Österreich nicht mehr», erzählt er. Seinen Škoda Fabia hat er bis unters Dach gepackt, der Kombi hängt tief auf der Hinterachse, ein Mo-

tor ruht auf der Ladefläche. Für August ist das ein Glücksfall, er kann jetzt eines seiner vielen Capri-Projekte weitertreiben, vier sind es, wie er erzählt. Fünf, korrigiert ihn seine Frau. Sie sagt auch noch, dass der Senf durchaus schärfer sein dürfte.

Hutablagen und Turbo

Zwei Herren plaudern über Hutablagen. Dass sie so selten geworden seien, weil sie früher oft verbastelt oder Löcher für Lautsprecher aus ihnen geschnitten wurden. Er habe noch zwei, drei, meint einer der Capri-Fahrer, aber die könne er nicht hergeben. Doch er hätte ein paar Heckspoiler anzubieten. Handelseinig wird man sich trotzdem nicht, denn Heckspoiler ist bei einem Ford Capri, gebaut in drei Serien zwischen 1968 und 1986, nicht gleich Heckspoiler. Wer als Aussenstehender zuhört, versteht nur Bahnhof, die Sprache ist codiert, nur die Kenner wissen, was denn nun was bedeutet. Aber Sutter, Weibel, Kammer und die anderen Capri-Fans sind ausgesprochen hilfsbereit, da ist viel Herzblut dabei. Und ein unglaubliches Wissen.

Der Regen lässt nach, der (nicht vorhandene) Parkplatz füllt sich. Aus der ganzen Schweiz reisen Capri an, einige wunderbare Exemplare sind darunter. Selbstverständlich gibt es auch die entsprechenden Pimps, doch die meisten Fahrzeuge zeigen sich in einem liebevoll gepflegten Originalzustand. Besonders angetan hat es uns ein rotes Exemplar (gr. Bild). Von aussen ganz brav, doch die Ausbuchtung auf der Motorhaube zeigt es an: Turbo May. Michael May, geboren 1934, ausgebildet an der ETH Zürich, wilder Hund auf der Rennstrecke und Ingenieur bei Mercedes und Ferrari, entwickelte Ende der 1960er-Jahre einen Turbo-Umbausatz für die V6-Motoren von Ford. Da gab es dann anstatt 108 PS beim 2.3-Liter plötzlich 180 Pferde – und die Capri standen auf einer Stufe mit Porsche und Konsorten. Etwa 4500 Ford wurden über die Jahre mit diesen Turbo ausgestattet, selbstverständlich sind sie heute noch gesuchter als andere Capri. Wer mehr wissen will über diese Turbo-May-Capri, ist beim Capri Club Free Drivers natürlich am genau richtigen Ort. Aber das gilt auch, wenn es um Hutablagen und Heckspoiler geht. Oder um selbstgemachten Senf für die Wurst. ●

Nächste Veranstaltungen

Workshop, Diepflingen BL 13. Mai 2023
Capri-Treffen, Morschach SZ 19.–21. Mai 2023
Monatshöck, Diepflingen BL 9. Juni 2023

Klubkarte



Name Capri Club Free Drivers
Präsident Thomas Sutter
Gründungsjahr 1984
Anzahl Mitglieder 52
Adresse Wintenbergweg 5, 4436 Oberdorf
Homepage www.capriclubfreedivers.ch
Vereinsleben Wöchentliche Treffen, monatlicher Höck, Teilemarkt (nächste Veranstaltung 2. September), Workshops, Männerausflüge usw.



Fotos: Peter Ruch

Trotz Regen fanden sich erfreulich viele und sehr gepflegte Ford Capri aller Jahrgänge in Diepflingen ein, was Thomas Sutter (o. r.), den Präsidenten der Capri Club Free Drivers, freute. Ersatzteile hat der Capri Club so einige, schliesslich verfügt er mit der Powerklinik über eine eigene Werkstatt. Dort werden auch Restaurationen und Reparaturen durchgeführt.

Jahrbuch der AUTOMOBIL REVUE 2023

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

Rund hundert neue Automodelle gehen Jahr für Jahr durch die Hände unserer Fachredaktion. Jedes Auto wird einem aufwändigen Testprozess unterzogen, wird geprüft, diskutiert und bewertet. Daraus resultiert für jedes Modell ein fundierter Testbericht. Diese stellen seit der Gründung im Jahr 1906 das Kernelement unserer Zeitung dar. Genau 95 Testberichte waren es, die wir im vergangenen Jahr publiziert haben. Im neuen Jahrbuch der AUTOMOBIL REVUE 2023 finden Sie alle in einem einzigartigen Nachschlagewerk gesammelt und gebunden.

DAS AUTO DES JAHRES

Dann gibt es noch Autos, die zwar noch nicht alle bei uns im Test waren, aber trotzdem relevant sind: die Finalisten für The Car of the Year 2023. Die AUTOMOBIL REVUE als Mitorganisatorin des prestigeträchtigen und begehrten Awards entscheidet jedes Jahr gemeinsam mit Juroren aus ganz Europa, welches neue Modell das beste Auto des Jahres ist. Im Jahrbuch der AUTOMOBIL REVUE 2023 präsentieren wir die sieben Finalisten für Car of the Year 2023 und erklären die Stärken und die Schwächen jedes einzelnen Modells. Und

räumen dem Jeep Avenger als grossem Überraschungssieger selbstverständlich grosszügig Platz ein.

FÜR DIE SAMMLUNG

Ab sofort ist das Nachfolgewerk des Katalogs der AUTOMOBIL REVUE erhältlich – exklusiv bei uns. Ergänzt wird der neue Sammelband mit den Preislisten aller Neuwagen und mit einzigartigen Indexierungen, sortiert nach Segment, nach Antriebsart und nach Marke. Wer irgendetwas über ein aktuelles Modell wissen muss, schaut im Jahrbuch der AUTOMOBIL REVUE nach. Zusätzlich blicken wir zurück auf ein schwieriges Jahr im Automarkt.

Mit der Ausgabe 2022 lancieren wir eine neue Serie von Sammelbänden – und trafen damit offensichtlich einen Nerv, wie die rege Nachfrage bewies. So gehört das Jahrbuch der AUTOMOBIL REVUE 2023 ins Bücherregal jedes Autofans. Mit einem Umfang von fast 400 Seiten im A4-Format reiht es sich nahtlos in jede vollständige Katalogsammlung ein.



Preisliste aller Neuwagen

Die Auto-Club AG pflegt ihre Datenbank rund um die Schweiz zugängliche Fahrzeugpreise seit Jahren. Darauf verlassen sich Händler, Geplante und versenkte. Und auch wir.

Modell	Preis	Modell	Preis
Audi A1	18.900	VW Golf	24.900
Audi A2	19.900	VW Golf GTI	28.900
Audi A3	21.900	VW Golf GTI R	34.900
Audi A4	23.900	VW Golf GTI R50	39.900
Audi A5	25.900	VW Golf GTI R50 TFSI	44.900
Audi A6	27.900	VW Golf GTI R50 TFSI	49.900
Audi A7	29.900	VW Golf GTI R50 TFSI	54.900
Audi A8	31.900	VW Golf GTI R50 TFSI	59.900
Audi A9	33.900	VW Golf GTI R50 TFSI	64.900
Audi A10	35.900	VW Golf GTI R50 TFSI	69.900
Audi A11	37.900	VW Golf GTI R50 TFSI	74.900
Audi A12	39.900	VW Golf GTI R50 TFSI	79.900
Audi A13	41.900	VW Golf GTI R50 TFSI	84.900
Audi A14	43.900	VW Golf GTI R50 TFSI	89.900
Audi A15	45.900	VW Golf GTI R50 TFSI	94.900
Audi A16	47.900	VW Golf GTI R50 TFSI	99.900
Audi A17	49.900	VW Golf GTI R50 TFSI	104.900
Audi A18	51.900	VW Golf GTI R50 TFSI	109.900
Audi A19	53.900	VW Golf GTI R50 TFSI	114.900
Audi A20	55.900	VW Golf GTI R50 TFSI	119.900
Audi A21	57.900	VW Golf GTI R50 TFSI	124.900
Audi A22	59.900	VW Golf GTI R50 TFSI	129.900
Audi A23	61.900	VW Golf GTI R50 TFSI	134.900
Audi A24	63.900	VW Golf GTI R50 TFSI	139.900
Audi A25	65.900	VW Golf GTI R50 TFSI	144.900
Audi A26	67.900	VW Golf GTI R50 TFSI	149.900
Audi A27	69.900	VW Golf GTI R50 TFSI	154.900
Audi A28	71.900	VW Golf GTI R50 TFSI	159.900
Audi A29	73.900	VW Golf GTI R50 TFSI	164.900
Audi A30	75.900	VW Golf GTI R50 TFSI	169.900
Audi A31	77.900	VW Golf GTI R50 TFSI	174.900
Audi A32	79.900	VW Golf GTI R50 TFSI	179.900
Audi A33	81.900	VW Golf GTI R50 TFSI	184.900
Audi A34	83.900	VW Golf GTI R50 TFSI	189.900
Audi A35	85.900	VW Golf GTI R50 TFSI	194.900
Audi A36	87.900	VW Golf GTI R50 TFSI	199.900
Audi A37	89.900	VW Golf GTI R50 TFSI	204.900
Audi A38	91.900	VW Golf GTI R50 TFSI	209.900
Audi A39	93.900	VW Golf GTI R50 TFSI	214.900
Audi A40	95.900	VW Golf GTI R50 TFSI	219.900
Audi A41	97.900	VW Golf GTI R50 TFSI	224.900
Audi A42	99.900	VW Golf GTI R50 TFSI	229.900
Audi A43	101.900	VW Golf GTI R50 TFSI	234.900
Audi A44	103.900	VW Golf GTI R50 TFSI	239.900
Audi A45	105.900	VW Golf GTI R50 TFSI	244.900
Audi A46	107.900	VW Golf GTI R50 TFSI	249.900
Audi A47	109.900	VW Golf GTI R50 TFSI	254.900
Audi A48	111.900	VW Golf GTI R50 TFSI	259.900
Audi A49	113.900	VW Golf GTI R50 TFSI	264.900
Audi A50	115.900	VW Golf GTI R50 TFSI	269.900
Audi A51	117.900	VW Golf GTI R50 TFSI	274.900
Audi A52	119.900	VW Golf GTI R50 TFSI	279.900
Audi A53	121.900	VW Golf GTI R50 TFSI	284.900
Audi A54	123.900	VW Golf GTI R50 TFSI	289.900
Audi A55	125.900	VW Golf GTI R50 TFSI	294.900
Audi A56	127.900	VW Golf GTI R50 TFSI	299.900
Audi A57	129.900	VW Golf GTI R50 TFSI	304.900
Audi A58	131.900	VW Golf GTI R50 TFSI	309.900
Audi A59	133.900	VW Golf GTI R50 TFSI	314.900
Audi A60	135.900	VW Golf GTI R50 TFSI	319.900
Audi A61	137.900	VW Golf GTI R50 TFSI	324.900
Audi A62	139.900	VW Golf GTI R50 TFSI	329.900
Audi A63	141.900	VW Golf GTI R50 TFSI	334.900
Audi A64	143.900	VW Golf GTI R50 TFSI	339.900
Audi A65	145.900	VW Golf GTI R50 TFSI	344.900
Audi A66	147.900	VW Golf GTI R50 TFSI	349.900
Audi A67	149.900	VW Golf GTI R50 TFSI	354.900
Audi A68	151.900	VW Golf GTI R50 TFSI	359.900
Audi A69	153.900	VW Golf GTI R50 TFSI	364.900
Audi A70	155.900	VW Golf GTI R50 TFSI	369.900
Audi A71	157.900	VW Golf GTI R50 TFSI	374.900
Audi A72	159.900	VW Golf GTI R50 TFSI	379.900
Audi A73	161.900	VW Golf GTI R50 TFSI	384.900
Audi A74	163.900	VW Golf GTI R50 TFSI	389.900
Audi A75	165.900	VW Golf GTI R50 TFSI	394.900
Audi A76	167.900	VW Golf GTI R50 TFSI	399.900
Audi A77	169.900	VW Golf GTI R50 TFSI	404.900
Audi A78	171.900	VW Golf GTI R50 TFSI	409.900
Audi A79	173.900	VW Golf GTI R50 TFSI	414.900
Audi A80	175.900	VW Golf GTI R50 TFSI	419.900
Audi A81	177.900	VW Golf GTI R50 TFSI	424.900
Audi A82	179.900	VW Golf GTI R50 TFSI	429.900
Audi A83	181.900	VW Golf GTI R50 TFSI	434.900
Audi A84	183.900	VW Golf GTI R50 TFSI	439.900
Audi A85	185.900	VW Golf GTI R50 TFSI	444.900
Audi A86	187.900	VW Golf GTI R50 TFSI	449.900
Audi A87	189.900	VW Golf GTI R50 TFSI	454.900
Audi A88	191.900	VW Golf GTI R50 TFSI	459.900
Audi A89	193.900	VW Golf GTI R50 TFSI	464.900
Audi A90	195.900	VW Golf GTI R50 TFSI	469.900
Audi A91	197.900	VW Golf GTI R50 TFSI	474.900
Audi A92	199.900	VW Golf GTI R50 TFSI	479.900
Audi A93	201.900	VW Golf GTI R50 TFSI	484.900
Audi A94	203.900	VW Golf GTI R50 TFSI	489.900
Audi A95	205.900	VW Golf GTI R50 TFSI	494.900
Audi A96	207.900	VW Golf GTI R50 TFSI	499.900
Audi A97	209.900	VW Golf GTI R50 TFSI	504.900
Audi A98	211.900	VW Golf GTI R50 TFSI	509.900
Audi A99	213.900	VW Golf GTI R50 TFSI	514.900
Audi A100	215.900	VW Golf GTI R50 TFSI	519.900



Holen Sie sich jetzt das Jahrbuch!

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

JA, ich möchte das Jahrbuch der AUTOMOBIL REVUE bestellen!

Herr Frau Firma

Vorname/Nachname _____

Strasse/Nr. _____

PLZ/Ort _____

E-Mail _____

Telefon _____

Datum/Unterschrift _____

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



Ritterschlag für Schläppi

24 STUNDEN NÜRBURGRING Mathias Schläppi ist ein alter Nordschleifen-Hase. Der Berner Oberländer führt einen Teil eines Projekts mit Mitarbeitern des Autohauses Scherer an.

Werner J. Haller

Mathias Schläppi hat viel um die Ohren, nicht nur in seinem Betrieb Schläppi Race-Tec in Meiringen BE. Der 46-Jährige pendelt derzeit wieder häufiger zwischen dem Berner Oberland und dem Nürburgring hin und her. Die deutsche Auto-gruppe Scherer fragte Schläppi letzten Herbst an, ob er ein Teil des Scherer-Sport-Team-Projekts sein wolle. Dieses Team setzt sich aus Mitarbeitern der Autohäuser Scherer zusammen, gefahren wird mit TCR-Autos. Für Schläppi, einen erfolgreichen Rennfahrer und Teambesitzer mit mehreren Titeln in der Schweizer Renault-Clio-Speed-Trophy oder im deutschen Championnat ADAC Procar, kam das einem Ritterschlag gleich. «Ich war in meiner Karriere als Rennfahrer ein paar Mal nahe dran an einem Profivertrag, schliesslich ergab es sich aber nie», erinnert sich der Unternehmer.

Cupra ist mit an Bord

Für die 24 Stunden am Nürburgring spannt Scherer mit Cupra Deutschland zusammen. Ein 370 PS starker Tourenwagen wurde erst Mitte April im Werk in Martorell (E) abgeholt und erlebte seine Nordschleifen-Premiere am Wochenende des 22./23. April bei der Qualifikation zum bevorstehenden 24-Stunden-Rennen. Für diese Herausforderung wurde der Cupra Leon Competicion TCR teilweise schon in Spanien aufgerüstet. «Wir sind mit dem Material und der Fahrzeugausrüstung super aufgestellt!», schwärmt Mathias Schläppi.



Der Cupra Leon Competicion TCR: Bei der Qualifikation zu den 24 Stunden am Nürburgring war der Tourenwagen noch weiss (gr. Bild), für den Langstreckenklassiker bekommt er aber noch neue Farben und Beschriftungen verpasst.



Projektleiter Denys Tessmann stellte das Team aus willigen, verdienstvollen Scherer-Mitarbeitern zusammen – und telefonierte auch bald mit Schläppi im Berner Oberland. «Denys und ich kennen uns schon lange, früher fuhren wir oft als Teambesitzer Rennen gegeneinander», erklärt Schläppi. Tessmann brauchte als zusätzliche Stütze zur Realisierung des Projekts einen Rennfahrer und Ingenieur in Personalunion, und einen, der die Nordschleife wie seine Westentasche kennt. Schläppi kennt sie seit bald 20 Jahren. Seit dem ersten Einsatz der neuen Scherer-Truppe bei Rennen zur Nürburgring-Langstreckenserie (NLS) 2022, vorerst aber noch mit einem Audi RS3 TCR LMS, habe das Team immer wieder Veränderung erfahren und das Projekt frischen Wind bekommen. «Ja, Veränderung gehört bei diesem Projekt gewiss dazu», sagt Schläppi. «Aber diese Leute sind motiviert bei der Sache, und sie haben viel Spass.»

Bestens vertraut ist Mathias Schläppi dafür einer der vier Piloten, die den Cupra TCR bei der 24-Stunden-Hatz über die Zeit bringen sollen: Landsmann Frédéric Yerly. «Er ist wie ich ein alter Nordschleifen-Hase, und er ist auch schon öfter TCR-Rennwagen gefahren. Aber vor allem tickt Frédéric genau wie ich. Aus einer Flut von

Daten bestätigt er mir, was mir mein Popometer zum Fahrverhalten des Autos sagt.»

Herumgondeln ist kein Thema

Über 130 Rennwagen werden am übernächsten Wochenende zu den 24 Stunden am Nürburgring starten. Davon sind 33 GT3-Boliden, zwei sind Audi R8 LMS GT3 Evo 2 von Scherer, unter anderem auch mit dem Aargauer Ricardo Feller besetzt, und sie gehören zu den Siegesanwärtern. «Im Vergleich mit den GT3 sind wir mit dem TCR auf eine Runde von 25 Kilometern bloss rund 35 bis 40 Sekunden langsamer. Einfach in der Landschaft herumgondeln werden wir also keinesfalls.» Schläppis Truppe hat auch Ambitionen, sie möchte in der TCR-Kategorie triumphieren, wo sie auf Werkskonkurrenz treffen wird. «Nach 24 Stunden im Ziel anzukommen, hat jedoch oberste Priorität. Am Material scheitert es sicher nicht.»

Aber bis zum Klassiker gibt es noch einiges zu tun. «Das Auto wird nochmals komplett zerlegt und geprüft.» Mathias Schläppi hat derzeit viel um die Ohren. Er pendelt wohl nochmals nach Deutschland. Auch weil das Scherer-Sport-Team-Projekt nach den 24 Stunden am Nürburgring noch weitergeführt wird. ●



Das Scherer-Sport-Team-Projekt: Der Berner Oberländer Mathias Schläppi (l.) führt als Ingenieur und Rennfahrer in Personalunion die zusammengewürfelte Truppe des deutschen Autohauses an. Erste Erfahrungen sammelte das Team bei NLS-Einsätzen im vergangenen Herbst, damals aber noch mit einem Audi RS3 TCR LMS (r.).



Zahlen und Fakten zum Schweizer Motorsport

ADAC PROTOTYPE GERMANY

Hockenheim (D). 1. Lauf. Rennen 1: 1. O. Tunjo/**Julien Apothéloz** (COL/CH), Duqueine D-08, 34 Runden, 58:13.936 Minuten. Ferner: 5. **Lucas Mauron**/G. Jilkova (CH/CZ), Duqueine D-08, 45.851 Sekunden zurück. 7. **Elia Sperandio** (CH), Ligier JS P320, 1:00.474 Minuten zurück. – 15 Autos gestartet, 12 klassiert.
Rennen 2: 1. M. Pommer/G. Hauser (D/LUX), Duqueine D-08, 34 Runden, 57:21.952 Minuten. 2. R. Rogalski/V. Catalano (PL/D), Duqueine D-08, 5.014 Sekunden zurück. 3. Tunjo/**Apothéloz**, 11.883. 4. **Mauron**/Jilkova, 18.687. Ferner: 7. **Sperandio** 37.357.– 15 Autos gestartet, 13 klassiert.

FORMEL E

Monaco. 9. Lauf: 1. N. Cassidy (NZ), Envision-Jaguar, 29 Runden, 50:23.842 Minuten. 2. M. Evans (NZ), Jaguar, 0.390 Sekunden zurück. 3. J. Dennis (GB), Andretti-Porsche, 1:017. Ferner: 8. **Sébastien Buemi** (CH), Envision-Jaguar, 4.783. 12. **Edoardo Mortara** (CH), Maserati, 7.624. – Ausgeschieden: U. a. **Nico Müller** (CH), Abt-Mahindra (Unfall, 27. Runde.). – 22 Fahrer gestartet, 18 klassiert.
Stand: 1. Cassidy, 121 Punkte. 2. P. Wehrlein (D), Porsche, 101. 3. Dennis 96. Ferner: 8. **Buemi** 61. 20. **Mortara** 5. 22. **Müller** 2.

F1 ACADEMY

Spielberg (A). 1. Lauf (Nachtrag 28./29. April 2023).

Rennen 1 (alle Tatuus-Autotecnica): M. Garcia (E), 18 Runden, 30:25.732 Minuten. – Ausgeschieden: U. a.

Léna Bühler (CH, 1. Runde). – 11 klassiert.

Rennen 2: 1. A. Al Qubaisi (VAE), 12 Runden, 18:37.685 Minuten. 2. **Bühler**, 1.528 Sekunden zurück. – 15 Fahrerinnen klassiert.

Rennen 3: 1. Garcia, 16 Runden, 24:50.619 Minuten. Ferner: 6. **Bühler**, 13.800 Sekunden zurück. – 14 Fahrerinnen klassiert.

Valencia (E). 2. Lauf. Rennen 1 (alle Tatuus-Autotecnica): 1. Al Qubaisi, 17 Runden, 27:02.443 Minuten. 2. N. Marti (E), 7.163 Sekunden zurück. 3. **Bühler** 9.534. – 14 Fahrerinnen klassiert.

Rennen 2: 1. B. Bustamante (Philippinen), 11 Runden, 18:49.969 Minuten. 2. **Bühler**, 0.741 Sekunden zurück. – 13 Fahrerinnen klassiert.

Rennen 3: 1. Garcia, 17 Runden, 28:05.291 Minuten. 2. Marti, 1.021 Sekunden zurück. 3. A. Pulling (GB), 4,151. 4. **Bühler** 4.548. – 14 Fahrerinnen klassiert.
Stand: 1. Garcia, 97 Punkte. 2. Al Qubaisi 71. 3. Marti 53. 4. **Bühler** 51.

FORMEL 4 ITALIEN

Misano (I). 1. Lauf. Rennen 1 (alle Tatuus-Abarth): T. Taponen (FIN), 19 Runden, 32:02.072 Minuten. Ferner: 20. A. Elkin (Israel), **Jenzer Motorsport** (CH), 35.874 Sekunden zurück. 22. **Ethan Ischer, Jenzer**, 36.894. 25. H. Kim (Korea), **Jenzer**, 2 Runden zurück. – Ausgeschieden: U. a. **Tina Hausmann** (CH, 17. Runde). – 33 Fahrer gestartet, 28 klassiert.

Rennen 2: 1. A. Lindblad (GB), 20 Runden, 31:58.059 Minuten. Ferner: 13. **Ischer, Jenzer**, 21.626 Se-

kunden zurück. 14. Elkin, **Jenzer**, 22.332. 20. Kim, **Jenzer**, 36.585. – 32 Fahrer gestartet, 25 klassiert. – Nicht gestartet: **Hausmann**.

Rennen 3: 1. Lindblad, 20 Runden, 31:56.478 Minuten. Ferner: 16. **Ischer, Jenzer**, 42.025 Sekunden zurück. 21. Kim, **Jenzer**, 54.778. – Ausgeschieden: U. a. Elkin, **Jenzer** (6. Runde). – 31 Fahrer gestartet, 28 klassiert. – Nicht gestartet: **Hausmann**.

GT3 ITALIEN

Misano (I). 1. Lauf. Rennen 1: 1. A. Antonelli (I), Mercedes SLS AMG, 33 Runden, 52:46.301 Minuten. Ferner: 6. **Axel Gnos**/M. Greco (CH/I), Honda NSX, 51.959 Sekunden zurück. 7. S. White/**Jean-Luc D'Auria** (ZA/CH), Ferrari 488 GT3, 1:01.290 Minuten zurück. – 14 Autos gestartet und klassiert.

Rennen 2: 1. White/**D'Auria**, 33 Runden, 53:03.224 Minuten. Ferner: 11. **Gnos**/Greco, 43.434 Sekunden zurück. – 14 Autos gestartet und klassiert.



Foto: ACI-Sport

Jean-Luc D'Auria: In einem Ferrari 488 Sieger beim Auftakt zur GT3 Italien.

Impressum

Herausgeberin
AUTOMOBIL REVUE AG, Mittelstrasse 32, 3012 Bern

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

Erscheint wöchentlich am Donnerstag

Geschäftsführer Theo Uhler

Chefredaktion Lorenzo Quolantoni (LQ), Chefredaktor RA; 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; Klaus Justen (KJU); Jean-Claude Schertenleib (JCS); Martin Sigrist (MSI), Chefredaktion Classics; Martin Wyler (WY), Ombudsmann

Produktion und Gestaltung Martin Bazzell, Leitung; Sabine Glardon, Grafik; Romain Helfer, Bildbearbeitung; Daniel Kistler, Lektorat AR; Catherine Hurschler, Lektorat RA

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

Advertising
Goldbach Publishing AG
Werdstrasse 21, 8021 Zürich

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

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

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

© 2023 AUTOMOBIL REVUE AG. Alle Rechte vorbehalten. Die Zeitschrift und ihre Teile sind urheberrechtlich geschützt. Jede Verwertung und Vervielfältigung in anderen als in den gesetzlich erlaubten Fällen bedarf der vorherigen schriftlichen Zustimmung des Verleges.

Druck Merkur Zeitungsdruck AG, 4900 Langenthal

Gedruckt in der Schweiz

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

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

Anzeige



HOLEN SIE SICH IHRE
LIZENZ
ZUM LESEN.

JA, ich möchte Abonnent werden!

Frau Herr Firma

Vorname

Nachname

Strasse/Nr

PLZ/Ort

E-Mail

Telefon

Datum

Unterschrift

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



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

AUTOMOBIL REVUE AG
Arnold Baumgartner Strasse 9
CH-2540 Grenchen

oder per E-Mail an abo@automobilrevue.ch



Steinerne Mienen: Alfa-Pilot Valtteri Bottas (gr. Bild), Alfa-Teamchef Alessandro Alunni Bravi (o.) und Ferraris Frédéric Vasseur.

«Wir müssen uns dramatisch steigern»

FORMEL 1 Es könnte einem Angst und Bange werden um Ferrari und Alfa Romeo. Die schillernden Marken erleben derzeit wenige Lichtblicke.

Elmar Brümmer

Denken wir uns für einen Moment Red Bull weg – schon bekommt die Formel 1 ein ganz neues Gesicht. Denn hinter den Dauersiegern Max Verstappen und Sergio Pérez, zwischen denen es nach dem Partausflug zum Miami International Autodrome 3:2 nach Siegen für den Titelverteidiger steht, geht es eng zu wie nie zuvor. Man mag es bei all den Diskussionen um Wochenendformate, DRS-Zonen und rote Flaggen kaum glauben, aber die Königsklasse bescherte uns ein paar muntere Rennen in ihrer Fernreisephase. Vor dem Europa-Start in Imola (I), dem unmittelbar zwei weitere Grand Prix folgen, sind die Kraftverhältnisse noch ein wenig uneinheitlich, die für die Emilia Romagna erwarteten Upgrades werden wohl auch noch einiges verändern.

Was auch im zweiten Jahr des neuen Reglements erhalten bleibt, ist die Zweiteilung des Feldes. Wir haben im weitesten Sinne drei Verfolger von Red Bull, vier Mittelfeldteams und zwei Hinterbänkler. Die gesamte zweite Liga hat nur ein Viertel der Punkte, die der Spitzenreiter schon jetzt auf dem Konto hat. Sowohl im vorderen Teil der Tabelle wie auch im hinteren gibt es zwei Rennställe, die nicht nur beim Rennwochenende in Florida enttäuschten, sondern ganz grundsätzlich ihren Erwartungen weit hinterherfahren. Verbunden sind sie durch den gleichen Antriebsstrang und einen Teamchef. Bei Ferrari hat sich die Lage unter Frédéric Vasseur im Vergleich zu den Jahren mit Mattia Binotto noch verschlechtert, und auch bei Vasseurs früherem Team, Alfa Romeo mit Sitz bei Sauber Motorsport in Hinwil ZH, läuft es nicht annähernd so wie erwartet. Der Ferrari-Motor ist

das dominierende Aggregat der Königsklasse, doch weder der Werksrennstall noch sein Kundenteam bringt die Leistung auf die Strasse.

Bei Ferrari ist das Auto instabil

Einziger Lichtblick für die Scuderia war der dritte Platz von Charles Leclerc in Baku (Aserbeidschan), aber schon in Miami setzte der in Hinwil ausgebildete Monegasche sein Auto zweimal in die Barrieren. Sogar das kriselnde Mercedes-Ensemble liegt noch vor den Italienern. Sauber holte vier seiner bisher lediglich sechs Zähler im Auftaktrennen, seither ist das Team auf Rang acht abgerutscht. Nun kann man Vasseur weder das eine noch das andere vorwerfen, aber der Wind in Italien weht schärfer als in der Schweiz. Ob er für die Abgänge, die die Struktur von Ferrari durcheinanderwirbeln, etwas kann oder nicht, spielt keine Rolle. Das einzige, was zählt, ist ein dringend benötigter Aufwärtstrend. Platz zwei ist die Mindestanforderung, und dafür braucht es – ähnlich wie beim Heck des SF-23 – deutlich mehr Stabilität.

Die Plätze fünf und sieben für Carlos Sainz und Leclerc in Miami klingen besser als sie waren. Leclerc, der völlig verunsichert scheint, klagt: «Es passt einfach nichts zusammen. Mit einem solch instabilen Auto ist es unmöglich, ans Limit zu gehen.» Diesmal lag der rote Rennwagen tiefer als gewohnt und begann wieder zu hüpfen und aufzusetzen. Es ist der alte Streit über Mensch und Maschine: Wie viel Schuld liegt beim Fahrzeug, wie viel Verantwortung trägt der Fahrer. Auch in diesem Fall scheint es sich um eine Kombination von beidem zu handeln. Kommandeur Vasseur hatte nach dem neuerlichen Debakel noch keine richtige Lösung parat: «Wir müssen überhaupt erst einmal

versuchen, zu verstehen, woran das liegt.» Kein Geheimnis ist, dass das Hauptproblem wohl beim Reifenmanagement und in der Balance zu suchen ist. Kurz gesagt: Das Auto ist launisch.

Bei Alfa Romeo verpuffte ein Update

Ähnlich tönt es aus dem Zürcher Oberland. Alessandro Alunni Bravi, der als Bevollmächtigter des deutschen CEO Andreas Seidl die Tagesgeschäfte an der Rennstrecke führt, gab schon nach den wiederholten Misserfolgen vor dem Übersee-Grand Prix zu: «Unser Paket ist im Moment nicht konkurrenzfähig genug, um in die Punkte zu fahren. Wir brauchen Verbesserungen, um wieder dorthin zu kommen, wo wir uns selbst erwarten.» In Miami klappte das nicht, die Ränge 13 und 16 für Valtteri Bottas und Guanyu Zhou künden von fortgesetzten Problemen, darüber kann auch ein glückliches Qualifying mit Bottas' erstem Sprung in die Top Ten in diesem Jahr nicht hinwegtäuschen. Alunni Bravi sieht zumindest einen Hoffnungsschimmer, aber ähnlich wie Ferrari braucht Alfa Romeo Erfolgserlebnisse, um auch intern einen Stimmungswechsel herbeizuführen. Oder, wie es Realist Bottas ausdrückt: «Wir müssen uns dramatisch steigern, wenn wir nach vorne wollen.»

Der C43 mit seiner länger gewordenen Fahrzeugnase ist kein schlechtes Auto – aber eben auch kein herausragendes. Seine Stärken und Schwächen egalieren sich offenbar, auch das erste Update ist deshalb verpufft. Das Tempo der Weiterentwicklung muss aggressiver werden, auch das hat der Kunde Sauber mit dem Werksteam von Ferrari gemein. Konstanz ist das Zauberwort für Erfolge in der Formel 1, Red Bull lebt es in seiner eigenen Liga vor. Paniklösungen machen wenig Sinn, zumal die Budgetlimitierung auch nicht viele Möglichkeiten offen lässt. Deshalb müssen die kommenden Upgrades auf Antrieb sitzen. Anders als bei den Italienern würde dem Schweizer Rennstall schon eine ordentliche Fahrt in die Punkte genügen, die Tabelle hinaufzuklettern. Das ist der Vorteil, wenn alle so eng beieinander liegen. ●



Valtteri Bottas 13. Platz (vierter Nuller in Serie seit Platz 8 beim Auftakt in Bahrain). – Beste Platzierung im GP: 8. Platz (1. Runde). – Qualifikation: 10. Platz. – Besonderes: Bei der Zeitmessung Sektor 2 mit 25.829 Sekunden zweit schlechtester Pilot vor Oscar Piastri (25.871 sec). – WM: 13. Platz, 4 Punkte.

Guanyu Zhou 16. Platz. – Beste Platzierung im GP: 10. Platz (18. Runde). – Qualifikation: 14. Platz. – Besonderes: Bei der Geschwindigkeitsmessung mit 344.0 km/h schnellster Pilot hinter Lance Stroll (348.0 km/h). – WM: 15. Platz, 2 Punkte.

RESULTATE

Grand Prix von Miami (USA). 5. von 23 Läufen: 1. Max Verstappen (NL), Red Bull-Honda, 57 Runden zu 5.41 km (=308.326 km), 1:27:38.241 Stunden (=211.092 km/h). 2. Sergio Pérez (MEX), Red Bull-Honda, 5.384 Sekunden zurück. 3. Fernando Alonso (E), Aston Martin-Mercedes, 26.305. 4. George Russell (GB), Mercedes, 33.229. 5. Carlos Sainz (E), Ferrari, 42.511 (inkl. 5-Sekunden-Strafe für Tempoüberschreitung in der Boxengasse). 6. Lewis Hamilton (GB), Mercedes, 51.249. 7. Charles Leclerc (MC), Ferrari, 52.988. 8. Pierre Gasly (F), Alpine-Renault, 55.670. 9. Esteban Ocon (F), Alpine-Renault, 58.123. 10. Kevin Magnussen (DK), Haas-Ferrari, 1:02.945 Minuten zurück. 11. Yuki Tsunoda (J), Alpha Tauri-Honda, 1:04.309. 12. Lance Stroll (CDN), Aston Martin-Mercedes, 1:04.754. 13. Valtteri Bottas (FIN), Alfa Romeo-Ferrari, 1:11.637. 14. Alexander Albon (T), Williams-Mercedes, 1:12.861. 15. Nico Hülkenberg (D), Haas-Ferrari, 1:14.950. 16. Guanyu Zhou (CHN), Alfa Romeo-Ferrari, 1:18.440. 17. Lando Norris (GB), McLaren-Mercedes, 1:27.717. 18. Nyck de Vries (NL), Alpha Tauri-Honda, 1:28.949. 19. Oscar Piastri (AUS), McLaren-Mercedes, 1 Runde zurück. 20. Logan Sargeant (USA), Williams-Mercedes, 1 Rd. – 20 Fahrer gestartet und klassiert. – **Schnellste Runde (+1 Punkt):** Verstappen, 56. Runde, 1:29.708 Minuten (=217.184 km/h). – **Poleposition:** Pérez, 1:26.841 Minuten (=224.354 km/h).
Stände. Fahrer: 1. Verstappen, 119 Punkte (3 Saisonsiege). 2. Pérez 105 (2). 3. Alonso 75. 4. Hamilton 56. 5. Sainz 44. 6. Russell 40. 7. Leclerc 34. 8. Stroll 27. 9. Norris 10. 10. Gasly 8. 11. Hülkenberg 6. 12. Ocon 6. 13. Bottas 4. 14. Piastri 4. 15. Zhou 2. 16. Tsunoda 2. 17. Magnussen 2. 18. Albon 1. – Konstrukteure: 1. Red Bull-Honda 224 (5). 2. Aston Martin-Mercedes 102. 3. Mercedes 96. 4. Ferrari 78. 5. McLaren-Mercedes 14. 6. Alpine-Renault 14. 7. Haas-Ferrari 8. 8. Alfa Romeo-Ferrari 6. 9. Alpha Tauri-Honda 2. 10. Williams-Mercedes 1.
Nächster Lauf: Grand Prix der Emilia-Romagna, Imola (I), 21. Mai 2023.



Pfeilschnell: In Miami brettete Max Verstappen mit seinem Red Bull durchs halbe Feld zum Sieg.

Wundersame Geschichten um einen Ferrari F40

Peter Ruch

Die Preise für Ferrari F40 haben sich in den vergangenen zwei Jahren verdreifacht. Das ist nicht weiter verwunderlich, irgendwann musste der Markt ja merken, um welch aussergewöhnliches Fahrzeug es sich dabei handelt. Er ist der letzte unter Ägide von Enzo Ferrari konstruierte Sportwagen aus Maranello (I), ohne elektronische Helferlein, dafür mit einem ordentlichen Motor und sonst relativ wenig. Der Ferrari F40 ist vielleicht der letzte driver's car unter den Hypercars, ein Vieh, kaum beherrschbar, in seiner Brutalität vielleicht sogar einzigartig. Wenn etwas gegen ihn spricht: Zwischen 1987 und 1992 wurden 1315 Exemplare gebaut.

Der 2.9-Liter-V8 des Ferrari F40 kommt mit doppelter Aufladung auf 478 PS, das maximale Drehmoment liegt bei 575 Nm bei 4500 U/min. Von 0 auf 100 km/h rennt das nur 1250 Kilogramm schwere Geschoss in 4.1 Sekunden, die Höchstgeschwindigkeit wird mit 324 km/h angegeben. Geplant war eine Serie von 450 Exemplaren, doch die Nachfrage nach dem F40 war so gross, dass Ferrari gerne nachlegte. Fast alle F40 sind rot.

Zur Begrüssung für Alain Prost

Das gute Stück, das wir hier zeigen, ist auch rot, hat aber eine wundersame Geschichte. Gebaut wurde Chassisnummer 83249 Ende 1989 – und wurde zum Begrüssungsgeschenk für Alain Prost, der auf die Saison 1990 hin zu Ferrari wechselte. Im Februar 1990 wurde der F40



Foto: Courtesy of RM Sotheby's

auch tatsächlich im Wohnort von Prost im französischen Méribel zugelassen. Bloss: Prost ist das grosszügige Geschenk im Wert von etwas über 400 000 Franken gar nie gefahren, sondern machte es ziemlich schnell zu Geld. Bevor er ihn über einen Ferrari-Händler an den Ferrari-Sammler Graham de Zille verschacherte, signierte er den F40 immerhin noch auf dem Dach.

Doch auch de Zille verspürte wohl keine Liebe zu diesem Fahrzeug, er verkaufte es bald weiter. In den letzten Jahren ging es durch viele weitere Hände – und wurde doch weniger als 5000 Kilometer gefahren. Ein Schicksal, das dieser Ferrari F40 mit vielen seiner Brüder teilt.

Jetzt kommt der Prost-F40 bei RM Sotheby's in einer nicht öffentlichen Auk-

tion, die noch bis 12. Mai dauert, zum Verkauf. Der Schätzpreis liegt bei 2.5 bis drei Millionen Euro – schon für weniger berühmte Exemplare wurde deutlich mehr bezahlt. ●

Instagram @automobilrevue
Facebook @automobilrevue.ch
Twitter @Automobil_Revue

AGENDA

13./14. MAI 2023

Auto-Renntage Frauenfeld

Grosse Allmend, Frauenfeld

Die Schweizer Slalommeisterschaft geht bereits in die zweite Saisonhälfte. Die spannendste Titeljagd kann in Frauenfeld bereits nächste Entscheidungen bringen. Rennbeginn Samstag 8.30 Uhr, Sonntag 9 Uhr. Eintritt gratis.

www.acs.ch/de/sektionen/thurgau

20./21. MAI 2023

Slalom Bure

Waffenplatz Bure JU

Der vorletzte Lauf zur Schweizer Slalommeisterschaft. Der Parcours ist 5.25 Kilometer lang und umfasst 110 Tore. Eintritt gratis.

www.slalomdebure.ch

1.–3. JUNI 2023

Rallye du Chablais

Aigle VD

Beim zweiten Lauf zur Schweizer Rallyemeisterschaft stehen unter anderem auch der deutsche ADAC Opel E-Rallye Cup und die Europameisterschaft der historischen Rallyefahrzeuge am Start.

www.rdch.ch

10./11. JUNI 2023

Bergrennen Hemberg

Hemberg SG

Im Toggenburg startet die Schweizer Bergmeisterschaft. Über den Haupteingang im Dorf Hemberg sind die Zuschauerbereiche erreichbar.

www.bergrennen-hemberg.ch

30. JUNI–2. JULI 2023

E-Nova Mobility Experience

Europaplatz, Zürich

Eintauchen in die Welt der Zukunftsmobilität und Antworten auf Fragen bekommen. Getestet werden können Elektroautos, E-Roller und E-Bikes.

www.e-nova.ch

27. AUGUST 2023

British Car Meeting

Flugplatz, Mollis GL

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

www.british-car-meeting.ch

Terminangaben an

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

Anzeige

AMOPARTS US-Parts vom Profi
US Auto - und Motorenteile

DÖNNI CLASSIC CAR AG
Jaguar-Ersatzteile, Wartung und Restauration
JAGUAR Teile heute bestellen - morgen montieren!
Old Mill, Dorfstrasse 36, CH-6285 Roggliswil (LU)
fon +41 (0) 62 754 19 29, fax +41 (0) 62 754 19 80
www.jaguarclassic.ch, info@jaguarclassic.ch

SWISS CLASSIC WORLD LUZERN
2. – 4. JUNI 2023
Vergünstigte Tickets für Leser mit Code **SCW23AR** auf www.swissclassicworld.ch

Perscheids Abgründe



NÄCHSTE AUSGABE »
Nr. 20 / 19. Mai 2023