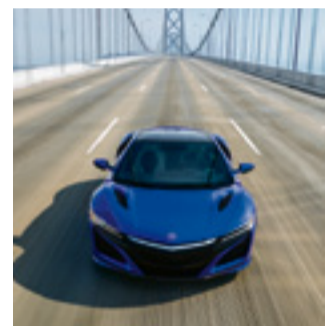




TESLA MODEL 3
Volumenmodell **S. 26**

MILITÄRFAHRZEUGE TRUPPEN-REVUE

In welche Geländewagen und Transporter setzt die Armeespitze ihre Hoffnungen?



Honda NSX **S. 19**



Opel Astra Sports Tourer **S. 19**



Honda Jazz **S. 22**



Lincoln Navigator **S. 27**

INHALT AR 14/2016

TITELTHEMA

4 > Militärfahrzeuge
in der Schweiz

TESTS UND FAHRBERICHTE

19 > Honda NSX
22 > Opel Astra Sports Tourer
24 > Honda Jazz

NEUHEITEN

14 > Kyburz eRod
26 > Tesla Model 3, Lincoln
Navigator Concept, Toyota Prius
Plug-in-Hybrid, Audi R8 Spyder,
XC90 Excellence, Chevrolet
Silverado

TECHNIK

16 > Borg Warner

SPORT

32 > Tourenwagen-EM:
Peter Rickli und Kris Richard
33 > Tom Lüthi

RUBRIKEN

15 > Impressum, Agenda,
Leserbriefe

EDITORIAL Michael Föhn, *Chefredaktor*

RIESEN-HYPE UM DAS NEUE MODEL 3 VON TESLA

Kaum im Büro angekommen, klingelt auch schon das Telefon: eine Radiostation will unsere Einschätzung zum Model 3 von Tesla hören. Man will wissen, warum die Leute in Kalifornien (USA) vor den Tesla-Büros campieren, um Bestellungen aufgeben zu können.

Unglaublich. Ähnliches kennt man nur bei der Vorstellung von neuen Apple-Handys, da gibt es jedes Mal einen Riesen-Hype – aber für ein Elektroauto? Zumal das Model 3 heute erst bestellt werden kann, ausgeliefert werden die neuen Tesla erst Ende 2017.

Offenbar bekam Tesla schon Abertausende von Vorbestellungen, und zwar bevor das neue Auto überhaupt präsentiert worden war. Oder anders: Die Leute bestellten das Model 3 blind, sie hatten es nie zu Gesicht bekommen.

Von solchen Zuständen können andere Autohersteller nur träumen. Für ihre neuen Modelle müssen sie zum Teil kräftig die Werbetrömel rühren – den Kaliforniern hingegen scheint man die Elektroautos geradezu aus den Händen zu reißen. Wie ist so etwas möglich?

Nun, zum einen baut Tesla in der Tat Produkte, die Anklang finden: enorm spurtstark ist der Tesla S, ausserdem punktet er mit viel Komfort und Stauraum. Und 500 km Reichweite (abhängig von Aussentemperatur, Fahrstrecke, Tempo usw.) erreicht derzeit kein anderer Mitbewerber. Zum anderen scheint es Tesla auf einzigartige Weise zu gelingen, so etwas



Die Sonne geht zwar im Osten auf, doch bis das Model 3 aus dem Westen da ist, vergehen weitere 1,5 Jahre – in der Zeit können die Konkurrenten aufholen.

© zVg

wie eine «Community» aufzubauen. Der Vergleich mit den iPhones von Apple hinkt zwar etwas – doch auch hier sind die Käufer der Meinung, ein einzigartiges Produkt gekauft zu haben, das den Mitbewerbern in Sachen Design, Konnektivität und simpler Bedienführung einiges voraus hat. Bisher ging die Rechnung für Tesla auf. Doch noch einmal: Das Model 3 kommt erst Ende 2017 auf den Markt – bis dahin haben die Mitbewerber (BMW, VW-Audi,

Mercedes, GM-Opel usw.) kräftig aufgeholt bezüglich der E-Reichweite. Ob das Model 3 dann so einzigartig ist, darf jetzt schon bezweifelt werden. Allerdings haben die Kalifornier einen Trumpf im Ärmel: Sie werden in den Augen der Kunden immer diejenigen sein, die nur E-Autos bauen, alle anderen grossen Autohersteller aber bauen (unter ferner liefen) auch noch E-Autos – und das macht den entscheidenden Unterschied.

TOP

Der tschechische Autobauer **Skoda** hat mitgeteilt, dass von der 3. Generation des Octavia (ab 2013) der einmillionste PW vom Band gerollt sei. Seit der Lancierung des (modernen) Octavia im Jahr 1996 wurden insgesamt 5 Millionen Stück produziert. Skoda bezeichnet den Octavia selbst als «Herz der Marke». Als weiterer Meilenstein gilt das Jahr 2014: dann wurde in China der Octavia in den Markt eingeführt. Im Jahr 2015 verkaufte Skoda 423 300 Octavia weltweit, das sind rund 11 % mehr als im Vorjahr. In den ersten zwei Monaten des Jahres 2016 konnten über 70 000 Octavia weltweit abgesetzt werden.

FLOP

Was die meisten Autokäufer intuitiv vermuten, dürfte tatsächlich auch stimmen: Die Anzahl der **Rückrufe** nimmt zu. Vom Deutschen Kraftfahrt-Bundesamt (KBA) liegen die neuesten Zahlen vor. Gab es 2010 noch 185 Rückrufaktionen, stieg die Zahl 2014 auf 235 und 2015 sogar auf 326 Rückrufaktionen. 50 % dieser Rückrufaktionen mussten vom KBA aus überwacht werden – weil die Schwere der Mängel dies einfach erforderte. Zur Verteidigung der Autoindustrie lässt sich aber auch anführen, dass die Fahrzeuge immer komplexer werden und immer höheren Ansprüchen (bspw. bezüglich Abgase) genügen müssen.

Am Schalthebel

DER (WECHSEL-)KURS STIMMT



Beat Walti,
Nationalrat FDP,
ZH

Der starke Franken beschäftigt die Schweizer Wirtschaft nun schon seit über einem Jahr. Mittlerweile hat sich der Wechselkurs zum Euro um die 1.10 eingependelt. Das macht es für die Unternehmen zwar immer noch deutlich schwieriger als die Situation mit der Untergrenze von 1.20, aber alles sei besser als die Währungsparität, so hört man aus Wirtschaftskreisen.

Die Autobranche ist vom starken Franken doppelt betroffen. Nicht nur, weil durch sinkende Preise im Ausland der Druck auf den hiesigen Markt zunimmt, sondern auch aus einem ganz anderen Grund: Das Stichwort heisst «CO₂-Sanktionen». Ein Thema, das in der Öffentlichkeit nicht besonders bekannt ist. Jeder Autoimporteur muss mit seinen Fahrzeugen beziehungsweise seinem Flottendurchschnitt den im Gesetz festgelegten Grenzwert von 130 Gramm CO₂ pro Kilometer einhalten. Schafft er dies nicht – liegt der Durchschnitt also darüber –, so muss der Importeur eine Strafe bezahlen. Diese steigt mit dem Wert der Überschreitung

an, das vierte Gramm über dem Zielwert ist deutlich teurer als das erste. Soweit zur Theorie.

Nun kommt der starke Franken ins Spiel. Denn in der Schweiz hat man einmal mehr die EU-Werte übernommen, sowohl den Zielwert von 130 Gramm CO₂ pro Kilometer als auch die Höhe der Strafen. Leider hat bei der Einführung des «CO₂-Gesetzes» – es heisst wirklich so – niemand daran gedacht, dass unsere Währung eines Tages deutlich an Wert gewinnen könnte. So schrieb man einen fixen Frankenwert in das Gesetz und errechnete ihn anhand der Sanktionswerte von 5 bis 95 Euro pro Gramm und Fahrzeug sowie des damals gültigen Wechselkurses von 1.50 Euro – aus heutiger Sicht ein teurer Fehler für die gesamte Autobranche und letztlich auch für Konsumentinnen und Konsumenten.

Aufgrund der grossen Anstrengungen der Hersteller bei der Effizienzsteigerung der Fahrzeuge blieben grosse Strafzahlungen bislang aus. Doch die krasse Überbewertung für den Fall einer Busse bleibt. Dies kann schnell in die Millionen gehen und im schlimmsten Fall Arbeitsplätze kosten. Für den Wirtschaftsstandort Schweiz war das keine gute Leistung.

Nun haben aber Bundesrat und Parlament das Problem erkannt und richtig reagiert. Im Zuge der Energiestrategie 2050 wird auch das CO₂-Gesetz geändert. Der Bundesrat schlug einen Wechselkursrahmen für die Sanktionen von 1.10 bis 1.60 vor, dessen Untergrenze das Parlament nun auf 1.00 gesenkt hat. Der für das darauffolgende Jahr geltende Kurs wird jeweils Ende des vorangehenden Jahres festgelegt. Ei-

ne sinnvolle Lösung, die allen zugute kommt. Denn die Schweiz hat es nicht nötig, sich auf Grundlage von fix im Gesetz festgeschriebenen, völlig überhöhten Wechselkursen zu bereichern. Und die Automobil-Importeure werden im Fall einer CO₂-Grenzwert-Überschreitung angemessen, aber eben nicht über Gebühr bestraft.

Das Gesetz soll im Rahmen der Energiestrategie 2050 auf den 1. Januar 2017 in Kraft gesetzt werden. Besonders für die mittlere Zukunft ist dies wichtig, denn ab 2019 kostet jedes Gramm Überschreitung nun im Idealfall 95 und nicht 142.50 Franken – pro im jeweiligen Kalenderjahr eingelöstem Neufahrzeug, versteht sich.



NEUES ZUM RECHTSÜBERHOLEN

Bundesgerichtliche Praxisänderung: Bei erhöhtem Verkehrsaufkommen darf man künftig auf der Normalspur die links fahrenden Autos überholen.

Es war eine Situation, wie sie häufig auf Autobahnen vorkommt. Autofahrer X befand sich im März 2014 auf der dreispurigen Autobahn A1 im Umfeld der Raststätte Grauholz bei Bern. Er fuhr auf der zweiten Überholspur (linker Fahrstreifen), wechselte dann auf die mittlere Fahrspur (erste Überholspur) und fuhr anschliessend auf die Normalspur, ohne zu beschleunigen mit einem Tempo von etwa 90 km/h rechts an zwei Fahrzeugen vorbei, als diese ihre Geschwindigkeit leicht verlangsamen. Auf der von ihm befahrenen rechten Spur herrschte im Gegensatz zu beiden Überholspuren reger, aber kein dichter Verkehr. Unmittelbar vor ihm befand sich kein weiteres Fahrzeug.

Das Obergericht des Kantons Bern verurteilte X ein Jahr später wegen grober Verkehrsregelnverletzung zu einer Geldstrafe von 10 Tagessätzen à 310 Franken und zu einer Busse von 1550 Franken. Es warf ihm vor, gegen das Verbot des Rechtsüberholens verstossen zu haben. Es habe keine Ausnahmesituation bestanden, wonach bei Kolonnenverkehr ein Rechtsvorbeifahren auf Autobahnen gestattet sei. Kolonnenverkehr setze dichten Verkehr auf beiden Fahrbahnen und somit ein längeres Nebeneinanderfahren voraus. Dies sei nicht der Fall gewesen. Damit mochte sich Autofahrer X nicht abfinden und gelangte ans Bundesgericht.

Kritik an zu strenger Praxis

Die bisherige bundesgerichtliche Auffassung, dass Rechtsüberholen auf der Autobahn objektiv immer und subjektiv in der Regel schwer wiegt, hatte die Lehre wiederholt als zu streng kritisiert, da es der Realität nicht entspricht. Es sei vielmehr stärker darauf abzustellen, ob durch das Rechtsüberholen tatsächlich eine erhöhte abstrakte Gefährdung geschaffen werde und subjektiv Rücksichtslosigkeit vorliege. Insbesondere beim «passiven Rechtsüberholen», wo dem Fahrer nur vorgeworfen werden könne, nicht rechtzeitig durch Abbremsen auf das Verlangsamte des Verkehrs auf der linken bzw. mittleren Fahrspur zu reagieren, und beim Rechtsvorfahren ohne unmittelbar anschliessenden Spurwechsel lasse sich ein grob fahrlässiges Verhalten nur schwer begründen. Bei dichtem Verkehr sei häufig nicht leicht



In diesen Situationen ist Rechtsüberholen nach wie vor verboten. © AR

festzustellen, ob Kolonnenverkehr herrsche und das Rechtsüberholen nicht mehr gelte, weshalb regelmässig eine grobe Verkehrsregelnverletzung und Rücksichtslosigkeit zu verneinen seien.

Offensichtlich haben die Richter in Lausanne VD eingesehen, dass die bisherige rigide Praxis realitätsfremd ist. Deshalb, so das Bundesgericht, sei bei der Beurteilung, ob paralleler Kolonnenverkehr vorherrsche, auf eine Gesamtverkehrsbeurteilung abzustellen. Sonst müsste der auf der Normalspur fahrende Lenker alle Fahrspuren mit der gleichen Aufmerksamkeit beobachten, um anhand der Fahrzeugabstände beurteilen zu können, ob auch für ihn zeitweise Kolonnenverkehr vorliegt. Er müsste also auf der Normalspur fahrend stets auf die Bremse treten, wenn er gewahr wird, dass sich die Kolonne links von ihm verlangsamt, um sich nicht strafbar zu machen, das sei schlicht praxisfremd und das gelte nicht mehr.

Gleichbleibende Geschwindigkeit

Nach der neuen Sichtweise des Bundesgerichts handelt es sich dann um Kolonnenverkehr, wenn sich die Fahrzeuge auf allen Spuren mit praktisch gleicher Geschwindigkeit fortbewegen. Ist demnach die Verkehrsdichte auf der linken und mittleren Überholspur derart stark, dass sich die Fahrzeuge mit praktischer gleicher Geschwindigkeit fortbewegen, muss auf die

Geschwindigkeitsreduzierungen der Fahrzeuge auf der linken oder mittleren Überholspur, die häufig durch zu dichtes Auffahren und anschliessendes Abbremsen entstehen (Handorgeleffekt) nicht mit eigenem Abbremsen reagiert werden. In diesem Fall kann der auf der Normalspur fahrende Lenker die Fahrt bei gleichbleibender Geschwindigkeit unter Beachtung der erforderlichen Sorgfalt fortsetzen. Dagegen bleibt es grundsätzlich weiterhin verboten, rechts zu überholen und dann wieder auf die linke Spur einzubiegen.

Mit dem neuen Urteil soll der Verkehr flüssiger gemacht und das Fahren auf Autobahnen erleichtert werden. Wer auf der Normalspur unterwegs ist, darf künftig bei gleichbleibender Geschwindigkeit seine Fahrt fortsetzen und muss nicht mehr auf die Bremse treten, wenn links von ihm die Fahrzeuge ins Stocken geraten. Umgekehrt muss, wer von der Überholspur auf die Normalspur wechseln will, sich bewusst sein, dass er nicht blind auf diese einscheren kann, denn der auf der Normalspur fahrende Automobilist hat Vortritt.

Das Bundesgericht hiess die Beschwerde von X gut, denn das «passive» Überholen oder Vorbeifahren von X stelle keine grobe Verkehrsregelnverletzung dar, weder objektiv noch subjektiv (Urteil des Bundesgerichts 6B_374/2015).

ao

NEWS

BFU

Änderungen



Daniel Menna

Rolf Moning

In der Kommunikationsabteilung der Beratungsstelle für Unfallverhütung (bfu) kommt es zu einer grösseren Rochade. Die beiden bisherigen Kommunikationsverantwortlichen Rolf Moning und Daniel Menna haben ihre Stelle per Ende Juni 2016 gekündigt. Moning lässt sich vorzeitig pensionieren, Menna wird stellvertretender Kommunikationschef beim Bundesamt für Kultur (BAK). Beide waren während längerer Zeit in der Kommunikationsabteilung tätig. Durch wen die Medienstelle der bfu künftig besetzt sein wird, ist noch nicht bekannt. AO

HONDA + HITACHI Alkoholtester

Honda und der japanische Elektronikkonzern Hitachi haben bekannt gegeben, dass sie an einem Alkoholmessgerät arbeiten würden. Sie wollen den Prototyp noch im April einem grösseren Publikum vorstellen. Die Alkoholmessgeräte, die im Auto installiert sind, kennt man aus den USA – deren Einbau wird nach wiederholten Verstössen gegen das Strassenverkehrsgesetz angeordnet. Der Fahrer muss dann jedes Mal erst ins Gerät pusten, wenn er den PW starten will. Registriert das Gerät einen zu hohen Wert, startet der Motor nicht. Das Gerät von Honda und Hitachi soll aber tragbar sein und ungefähr die Grösse eines Handys haben. Der Alkoholpegel kann auch ausserhalb des PW (bspw. im Restaurant) getestet werden. AR

VOLKSWAGEN

Most Trusted Brand

Das Magazin «Reader's Digest» hat zum 16. Mal seine europaweite Konsumbefragung zum Markenvertrauen durchgeführt. Auch 1800 Schweizerinnen und Schweizer nahmen daran teil. Trotz der Abgasthematik konnte sich die Marke Volkswagen in der Produktkategorie «Automobile» den ersten Platz in der Schweiz sichern – sie wurde damit zum sechsten Mal zur vertrauenswürdigsten Automarke der Schweiz gewählt. AR

ELRINGKLINGER

Batterien für E-Autos bauen

Der deutsche Autozuliefererbetrieb ElringKlinger (circa 7700 Mitarbeiter, 1,45 Mia. Franken Umsatz) hat sein Geld bisher mit dem Bau von Dichtungen für die Zylinderköpfe von Automotoren verdient (Weltmarktführer). Doch das Jahr 2015 verlief schwach für ElringKlinger. Nun hat der Konzern provisorisch entschieden, in die Elektromobilität einzusteigen, und zwar in den Batterienbau. ElringKlinger will sich da das technische Know-how aneignen, um in ein paar Jahren in grossen Mengen Batterien für Elektroautos produzieren zu können. Die Autohersteller wie Mercedes oder BMW bezogen ihre Batterien bisher vor allem aus Asien (LG, Panasonic usw.). AR

DIE ZAHLEN DER WOCHE



23,1 Mia. Franken

So hoch schätzt die Newsagentur Bloomberg die Kosten für den Airbag-Produzenten Takata für die gigantische Rückrufaktion. Takata dementiert.



16000

In der Schweiz kommt es jedes Jahr zu 16 000 Unfällen mit Velos. Eine der häufigsten Unfallursachen sei eine mangelhafte Beleuchtung des Fahrrads, teilt der TCS mit.

2020

2020 will Mitsubishi seine teilautonomen PW auf die Strasse bringen. Interessant: Die Technologie stammt aus dem Schwesterkonzern Mitsubishi Electric.



«Armasuisse ist für das Lastenheft verantwortlich.»

DIE ARMEE MUSS IHREN FAHRZEUGBESTAND VERGRÖSSERN

Verteidigungsexperte Alexandre Vautravers äussert sich zum Thema Militär-Fahrzeugpark.

Er kennt die Schweizer Militärfahrzeuge so gut wie seine Westentasche. Das ist auch nicht weiter überraschend, denn Alexandre Vautravers war von 1998 bis 2012 Kommandant des Panzerbataillons 17. Heute ist er Chefredaktor der «Schweizer Militär Revue», Sicherheitsexperte am Global Studies Institute der Universität Genf sowie anerkannter und bekannter Fachmann in Fragen der Militärfahrzeuge und der Verkehrsgesetzgebung.

«Automobil Revue»:

Die Armee besteht darauf, dass sie bestimmte Truppentransporter modernisieren muss. In welchen Fällen scheinen Ihnen die Neuanschaffungen am dringendsten, und wie schätzen Sie unseren Fuhrpark im Vergleich mit dem benachbarten Ausland ein?

Alexandre Vautravers:

Das meistverbreitete Modell im Fahrzeugbestand unserer Armee ist der Puch 230 GE, den wir Anfang der 1990er-Jahre eingekauft haben. Diese Geländewagen aus österreichischer

Produktion kommen an das Ende ihrer Nutzungsdauer und müssen ersetzt werden. Es handelt sich hier also um ein sehr wichtiges Beschaffungsprogramm für die nächsten Jahre. Als Ersatz für den Puch kommen mit dem Rüstungsprogramm 2014 in einer ersten Tranche 3200 Mercedes-Benz G-Klasse für 383 Mio. Franken in den Fuhrpark. Der Budget- und Spardruck hat in den vergangenen zwanzig Jahren die Armee veranlasst, Stellen und Logistikinfrastrukturen stark zu reduzieren. Die Sparmassnahmen hatten Einfluss auf den Unterhalt und auf die Einsatzbereitschaft der Fahrzeuge. Die Armeereform «Weiterentwicklung der Armee WEA» sieht eine Verkleinerung des Militärs vor, verlangt aber, dass alle Truppeneinheiten zu 100 % ausgestattet sein müssen. Das ist heute nicht der Fall, sodass in den nächsten Jahren die Beschaffung vieler Fahrzeuge nötig sein wird.

Es scheint nur logisch, dass ein Modell wie die Mercedes-G-Klasse



Die Schweizer Armee zählt rund 130 000 Soldaten.

© VBS



gründlich umkonstruiert werden muss, um den Ansprüchen des Militärs zu entsprechen. Welches sind die Hauptmodifikationen?

Armasuisse ist für das Ausarbeiten des Lastenhefts verantwortlich. Das Fahrzeug muss sehr vielseitig sein, weil es in verschiedenen Einsätzen sehr unterschiedliche Rollen spielen muss. Zu den Modifikationen gehören das Anbringen eines Dachgepäckträgers und die Vorbereitung für Sonderausrüstungen wie Halterungen für Funkgeräte und Antennen. Die Mercedes-G-Klasse hat den Vorteil, dass sie bereits von vielen Streitkräften weltweit eingesetzt wird. Dazu gehören Albanien, Australien, Deutschland, Lettland, die Niederlande, Norwegen, Österreich, Polen oder Russland. Der französische Peugeot P4 entstand übrigens in enger Zusammenarbeit mit Mercedes und hat viele gemeinsame Teile. Das Gleiche gilt für den Force Trax in Indien. Und sogar das «Interim Fast Attack Vehicle» (IFAV) des amerikanischen Marines Corps basiert auf dem Mercedes G 290.

Die Einschränkungen des Strassenverkehrsgesetzes SVG haben immer mehr auch Einfluss auf die Armee. Wie wirkt sich das Gesetz auf den Alltags-einsatz der Schweizer Militärfahrzeuge aus?

In den Jahren 1960 bis 1980 waren die geländegängigen Militärfahrzeuge von

den Reglementen befreit. Die damalige Generation der Jeeps, Pinzgauer und Haflinger hatte keine Sicherheitsgurten und noch nicht einmal Türen. Als diese Fahrzeuge in den 1990er-Jahren durch den Puch G und den Duro ersetzt wurden, gab es einen grossen Sicherheitsfortschritt zu verzeichnen. Sie werden vor allem auf Strassen bewegt und erfüllten die damals geltenden Vorschriften, auch wenn den hinteren Passagieren noch immer keine Gurten zur Verfügung standen. Heute ist es keine Frage, dass alle Personen an Bord angeschnallt sein müssen, und entsprechend werden die Duro umgerüstet. Das schränkt die Truppentransportkapazität und die Vielseitigkeit dieses Wagens aber stark ein. Nicht zuletzt kommen uns diese Modifikationen in der Folge auch noch sehr teuer zu stehen.

Glauben Sie, dass die Armee von den zu strikten Reglementen ausgenommen werden sollte?

Das Problem ist nicht, dass es sich um zu strikte Vorschriften handelt. Die Militärfahrzeuge müssen natürlich die Gesetze befolgen und den Insassen einen hohen Sicherheitsgrad bieten. Die Frage ist hingegen, ob die Reglemente für Privatfahrzeuge auch der Sicherheit von Nutzfahrzeugen und von solchen mit Sonderaufgaben dienen. Ich denke da zum Beispiel an den Polizei- oder Feuerwehreinsatz. Spezialisierte Militärfahrzeuge wie zum Beispiel gepanzerte Truppentransporter oder Kettenfahrzeuge, aber auch Lastwagen für Genietruppen oder Kommandofahrzeuge, würden von Sonderregelungen profitieren. Im Gegenzug bedingt das aber auch, dass die Fahrer dieser Wagen eine spezialisierte Ausbildung durchlaufen müssen.

Die Medien berichten regelmässig von Unfällen mit Militärfahrzeugen und besonders mit den Lastwagen. Sehen Sie die Ursache beim veralteten Material, bei der Übermüdung der Fahrer oder bei der ungenügenden Ausbildung? Oder wird in der Presse einfach übertrieben?

Die Unfallhäufigkeit mit Armeefahrzeugen liegt deutlich unter dem Schweizer Durchschnitt. Und die Zahl ist noch um die Hälfte tiefer, wenn man als zivile Vergleichsgruppe junge Männer im Alter von 20 bis 30 Jahren herbeizieht. Die gute Organisation und ein guter Kommandant wirken sich äusserst positiv auf die Unfallhäufigkeit aus. Vorbildliche Disziplin ist ebenfalls oft ausschlaggebend. Zu viele der Unfälle, und zwar zwei Drittel, passieren beim Parkieren oder beim Manövrieren, beim Rückwärtsfahren und bei niedriger Geschwindigkeit. Die Beratungsstelle für Unfallverhütung (bfu) ist bei der Armee sehr engagiert, und die Ausbildung ist seriös. Die Fahrer absolvieren jedes Jahr einen Auffrischkurs, bevor sie das Fahrzeug im Wiederholungskurs bewegen dürfen. Die Armee teilt dem Fahrzeugunterhalt und den vorgeschriebenen Kontrollen sehr grosszügige Termine zu.

Wie filtert die Armee mögliche Raser heraus?

Die Militärfahrschulen dauern meist länger als die zivile Ausbildung. Sie richten sich zudem an Leute, die bereits den Führerschein besitzen. Sie müssen zudem wissen, dass die Armeeführung über die Straftaten und Verkehrsbussen informiert ist, sodass

Ein Aufklärungs-detachment bereitet seinen Auftrag mit dem Mowag Eagle und dem Puch vor.

© Pz Bat 17

in Problemfällen der Militärführerschein entzogen werden kann, wenn das nötig wäre.

Wie sehen die Armeesanktionen für die Fahrer aus?

Man muss unter den Lastwagen- und Motorradfahrern einerseits und den Fahrern von Personenwagen und Panzern unterscheiden. Letztere werden in den ersten Wochen der Rekrutenschule ausgewählt, während Camion- und Töfffahrer als 18- bis 19-Jährige beim Einzug festgelegt werden. In diesem Fall sind die Auswahlkriterien sehr strikt, weil später dermassen hohe Anforderungen an die Soldaten gestellt werden. Wer in diese spezialisierten Einheiten aufgenommen werden will, muss zusätzliche vormilitärische Kurse absolvieren. Die Personenwagenfahrer haben zwei Aufgaben, und sie werden vor allem auf dem Puch und auf dem Duro ausgebildet. Das ist ähnlich für die Chauffeure von Spezialfahrzeugen, gepanzerten Transportern und Raupenfahrzeugen. In der Infanterie legen die Fahrer beispielsweise die Prüfung für den Duro, den gepanzerten GMTF (Geschütztes Mannschaftstransportfahrzeug) oder den Grenadier-Radschützenpanzer Piranha 8x8 ab.

Eugenio D'Alessio

5300 Einheiten

Die Zahl der Puch 230 GE, dem meistverbreiteten Fahrzeug im Bestand der Schweizer Armee.

Auktion 140 Oldtimer, Youngtimer & Sportwagen

in Montreux (2m2c), 17. April ab 14 Uhr
Austellung: 15-16-17 April 10 - 20 Uhr



Unter anderem: Alfa SZ + 2000GT, Aston Martin Vanquish, Austin Healey 3000 MK1, Bentley Azure, Caterham S7, Corvette Sting Ray, Ford Mustang 289 Cabrio, Ferrari 308 GTS + Maranello, Jaguar E-Roadster + E-Coupe + MK4 Cabrio + 420G, Mercedes 190 SL + 220 SE Cabrio, MG TA + TC + TF, Porsche 911SC 3.0 + 930 Turbo + 964 RS + Turbo + 993 Bi-Turbo S + GT3 RS, Renault Turbo1 + Alpine, Rolls Royce S-Cloud 3, Triumph TR3, Volvo P1800...

Autos mit und ohne mindestpreis, Zuschlag 9% netto

Detaillierte Liste: www.auto-encheres.ch

Tel. 079 660 75 90



BALDIGES ANTRITTSVERLESEN FÜR DEN MERCEDES

Die ersten Auslieferungen der Mercedes-G-Klasse erfolgen noch dieses Jahr. Er ersetzt den guten alten Puch, der nach 25 Dienstjahren in den Ruhestand treten darf.

Es ist es wirklich schon ein Vierteljahrhundert her, dass er Truppen und Material befördert und quasi zum Aushängeschild für die Schweizer Armee avancierte? Der im österreichischen Graz gebaute Puch trat seinen Dienst in unserem Land 1989 an und wuchs zu einer Fahrzeugflotte mit 5300 Exemplaren. Seine Ablösung wurde bereits 2013 beschlossen, nachdem seine Unter-

haltskosten die Armee «immer teurer zu stehen kamen» und die Reparaturkosten «die wirtschaftlich vertretbaren Limiten überschritten». Dazu kommt, dass Ersatzteile immer schwerer zu besorgen sind, denn die Produktion des Puch ist teils eingestellt worden. Zum Glück hat der eckige Geländewagen einen gestandenen Cousin, die G-Klasse von Mercedes. Der Allradler wird nieman-

den enttäuschen, schliesslich ist er vom Konzept ja mit dem Puch 230 GE identisch. Er wird übrigens auch im gleichen Werk gebaut, in der Fabrik von Steyr Daimler Puch. Was sich seit der Jahrhundertwende geändert hat, ist die 90-prozentige Markenzuteilung zugunsten der Stern-Marke. Als die Schweizer Armee mit dem Rüstungsprogramm von 2014 nach einem leichten ge-

ländigängigen Motorfahrzeug als Ersatz für den Puch G Ausschau hielt, war nur noch die Mercedes-Version verfügbar. Der Kauf der G-Klasse war aber keineswegs beschlossene Sache, der Mercedes musste sich erst gegen drei Konkurrenten durchsetzen. Die Armee schweigt sich über die Identität der Verlierer aus. Ein Communiqué von Mercedes spricht von Bewertungstests, die unter anderem schwierige Passfahrten und «harten Einsatz im Dienst der Truppen» umfassen.

Ein Budget von 441 Millionen Franken

Am Ende war es der Stuttgarter Konzern, der sich den Auftrag gesichert hat. Rüstungschef Martin Sonderegger begründete den Entscheid für die G-Klasse mit «robuster, voll ausgereifter Technik, der Konzentration des Wagens auf das Wesentliche und die einfache Bedienung für die Soldaten». Der Auftrag betrifft 3200 Fahrzeuge, die zwischen

Die G-Klasse kann bis zu 60 cm tiefe Furten durchfahren.



© VBS



Die Kombiversion ist für vier Passagiere ausgelegt.

© VBS

Juli 2016 und April 2020 mit einer Stafflung von 70 Autos pro Monat in Dienst genommen werden. Das Budget für den Geländewagen liegt gesamthaft bei 441 Mio. Franken. 383 Mio. davon sind für den Fahrzeugkauf selbst veranschlagt, 31 Mio. kostet die Logistik und 7 Mio. sind Rückstellungen für Problemfälle. Der Bund hat ausserdem weitere 19 Mio. Franken als Reserve budgetiert für voraussichtliche Preisaufschläge während der langen Auslieferungsperiode. Das Rüstungsprogramm wurde noch deutlich vor der Aufgabe des Franken-Mindestkurses durch die Nationalbank vom Januar 2015 verabschiedet. Deshalb ist es nun durchaus möglich, dass am Ende noch einige Fränkli in der Kasse übrig bleiben könnten.

6000 kg Anhängelast

Die Armee hat im Rahmen des Rüstungsauftrags 2015 noch 879 weitere G-Klasse für Fachsysteme wie etwa Funkwagen bestellt. 679 von ihnen werden mit einem hinteren Kastenaufbau versehen. Die Kosten für die-

sen Posten betragen 271 Mio. Franken. Diese Wagen bauen auf der gleichen Basis auf, dem Mercedes G 300 4x4 CDI. Der Sechszylinder-Diesel leistet 184 PS bei 3800/min und bietet ein maximales Drehmoment von 400 Nm zwischen 1600/min und 2800/min. Die Wattiefe beträgt 600 mm. Mit einer Anhängelast von 6000 kg stellt er einen deutlichen Fortschritt gegenüber dem Puch G dar,

3200 Einheiten

Anzahl Mercedes G-Klasse, die in einer ersten Tranche bis zum Jahr 2020 eintreffen werden.



Neben dem Truppentransport ist der Geländewagen auch für die Materialbeförderung einsetzbar.

© VBS

der «nur» 2,5 Tonnen an den Haken nehmen konnte. Er war vor allem durch das schwache Drehmoment von 180 Nm seines Benziners limitiert. Der 2,2-l-Vierzylinder brachte es auch nur auf 115 PS Höchstleistung.

Recht robuste Zivilversion

Das Militär gab bekannt, dass man auch die Anschaffung der Zivilversion der G-Klasse in Betracht gezogen hätte. Diese kostet weniger, bietet aber «eine kürzere Nutzungsdauer» von geschätzten 12 Jahren. Die Armeefahrzeuge sind auf 20 Jahre ausgelegt. Die Unterschiede liegen bei der Ausstattung, die beim Graugrünen viel einfacher ausfällt, aber zudem wird diese auch für den Funk vorbereitet und bietet ein verstärktes Dach mit einem Dachgepäckträger. Der Grundpreis für den Militär-G beträgt Fr. 97 000.-, er steigt mit den Sonderausstattungen aber gemäss eines Berichts des «Tages-Anzeigers» auf Fr. 120 000.- pro Fahrzeug.

Lorenzo Quolantoni

10 AUSGABEN IM JAHR

Automobil Revue Spezial-Angebot *

Senden Sie uns eine E-Mail mit dem Betreff „HEM30“ an abo@home-electronics.ch inkl. Adresse sowie gewünschte Aboart oder rufen Sie uns an: +41 (0)31 740 97 56

Abonnieren Sie sich bis Ende April und profitieren Sie.

Home Electronics Magazin – Exklusiv nur im Printabo

Probe-Abo (3 Ausgaben):	CHF 19.-	anstatt CHF 29.-
1 Jahr:	CHF 69.-	anstatt CHF 98.-
2 Jahre:	CHF 129.-	anstatt CHF 181.-

Home electronics *Faszination Technik, verständlich erklärt*

Audio, Video, TV und Heimkino wachsen im Smart-Home immer mehr zusammen. Home Electronics schafft mit profunden Tests und Ratgebern Orientierung in diesem dynamischen Markt. Objektiv, unbestechlich, lesefreundlich.

Home Electronics ist das einzige Magazin für Consumer-Electronics-Produkte in der Schweiz. Seit 20 Jahren der zuverlässige Trendscout für Marken und Märkte.

*Angebot ist bis zum 30.04.2016 gültig. Preise inkl. MWST und Versand.





IVECO TRAKKER 360, hier in der Version 4x4, gab 2014 sein Debüt in der Schweizer Armee. Er kann dank seines Diesel-Sechszylinders und 360 PS bis zu 5,5 Tonnen Material auf Strassen und im Gelände transportieren. Die Beschaffung lautete anlässlich des Rüstungsprogramms 2010 auf 250 Einheiten, ihre Auslieferung lief 2014 an.
© Armasuisse

DIE NEUEN REKRUTEN DER SCHWEIZER ARMEE

Der Fahrzeugpark unserer Armee umfasst 15 600 aktive Radfahrzeuge und wird laufend erneuert. Wir haben hier die wichtigsten Neuerungen zusammengefasst, was die wenigen Neuheiten und die vielen «Altgedienten» anbelangt, die noch viele Jahre Dienst vor sich haben.



MOWAG/BUCHER DURO I

Mit 3000 Einheiten ist der Duro I eines der meistverbreiteten Fahrzeuge des eidgenössischen Militärs. Neu ist er nicht mehr, denn sein Dienstantritt geht auf 1994 zurück. Er wurde mit einem Fokus auf das Wesentliche von Anfang an auf Funktionalität und Zuverlässigkeit hin ausgelegt. Technisch basiert er auf einem 6-Zylinder-Diesel mit 150 PS und 320 Nm Maximaldrehmoment, und er kann bis zu 22 Personen mit seiner Höchstgeschwindigkeit von 80 km/h befördern. Die Stärken des Duro liegen vor allem in seiner Geländetauglichkeit, seinen relativ kompakten Ausmassen (6,03 m Länge und 1,96 m Breite) sowie seiner Zuladung von 2200 kg. Der 1994 in die Armee aufgenommene Truppentransporter ist dermassen überzeugend, dass er sich für eine Rundumerneuerung qualifiziert hat und nach der Sanierung einer Dienstverlängerung bis 2040 entgegenblicken darf. Das Programm ist allerdings nicht unumstritten (vgl. Artikel auf S. 10).
© VBS



MOWAG DURO IIIIP

Das GMTF (Geschütztes Mannschaftstransportfahrzeug) wurde auf einer Weiterentwicklung des Duro I aufgebaut und Duro IIIIP getauft. Der 6x6 befördert 11 Soldaten (plus 2 in der Fahrerkabine) und bringt ein Leergewicht von 12 Tonnen auf die Waage. Für die einigermassen dynamische Fortbewegung braucht er jedes seiner 250 PS vom 6,7-l-Turbodiesel, und vor allem sein mächtiges Drehmoment von 925 Nm. Die Ausstattung umfasst ein ferngesteuertes 12,7-mm-Geschütz und acht Nebelwerfer. Der Dienstantritt für die letzten der 130 GMTF erfolgt 2017.



MERCEDES G-KLASSE G (FÜR FACHSYSTEME)

Er ist noch nicht einmal im Dienst, aber die Modifikationen am Mercedes G gehen schon los. Hier die Version, die dank des hinteren Kastenaufbaus Fachsysteme aufnehmen wird. Um Kosten einzusparen, werden viele der Systeme (zum Beispiel Funkanlagen) vom alten Steyr-Daimler-Puch 230 GE übernommen. Von der Technik her handelt es sich um den gleichen 3-l-V6-Diesel mit 184 PS und 400 Nm wie beim normalen G. Die Armee wird zwischen 2017 und 2022 879 Einheiten in den Dienst stellen. © VBS



MERCEDES SPRINTER

Mercedes hat eindeutig einen Fuss in der Türe der Armee. Neben der G-Klasse budgetierte das VBS (Eidgenössisches Departement für Verteidigung, Bevölkerungsschutz und Sport) in den Rüstungsprogrammen 2010 und 2013 auch den Sprinter 4x4 Kombi und den Sprinter mit Brücke und Blache mit einfacher sowie mit Doppelkabine. Der seit 2012 eingesetzte Kombi kann 10 Personen befördern. Die Lieferwagenvarianten lösen mit ihrer Zuladung von 1600 kg die immer grösseren Transportbedürfnisse der Armee. © VBS



Stellenmarkt



Das Autohaus Wederich, Donà AG in Muttenz ist eines der führenden Automobilunternehmen mit über 85-jähriger Tradition und betreut als Konzessionär mit eigenen Betrieben die Marken Peugeot und Mazda in der Nordwestschweiz. Für die Entwicklung der Marke Mazda am neuen Standort in Muttenz suchen wir eine aufgeschlossene, flexible und teamfähige Führungspersönlichkeit als

Filialeiter / Standortleiter (m/w)

Als Filialeiter sind Sie für den Ausbau und die Weiterentwicklung der Filiale verantwortlich. Sie sind eine Verkaufspersönlichkeit, erkennen das Potential im Verkaufsgebiet und schöpfen dieses gemeinsam mit Ihrem Team mit einer professionellen Marktbearbeitung optimal aus. Wir bieten einen modernen Arbeitsplatz, ein angenehmes Arbeitsklima und interessante Anstellungsbedingungen.

Ihre Aufgaben:

- Sie führen eine Filiale unseres Unternehmens (Sales und After Sales) mit fünf Mitarbeitern nach unternehmerischen Gesichtspunkten und sind für den betriebswirtschaftlichen Erfolg und die Strategieumsetzung verantwortlich. Den Ausbau und die Weiterentwicklung der Filiale gehört zu Ihrem verantwortungsvollen Profil.
- Als mitverkaufender Filialeiter verantworten Sie ein jährliches Absatzziel sowie das Markenergebnis mit Ihrem Team und den Vertriebspartnern. Sie planen die Verkaufsaktivitäten mit privaten und gewerblichen Kunden proaktiv und steuern ein effizientes Kontaktmanagement.
- Sie streben eine hohe Kundenzufriedenheit und Kundenbindung an, pflegen bestehende Netzwerke und bauen kontinuierlich neue Kontakte auf.
- Mit gewinnendem Auftreten und gezielter Hartnäckigkeit stellen Sie die Effizienz Ihrer Arbeit sicher, arbeiten mit Planungstools und den relevanten branchenspezifischen Statistiken und Kennzahlen.

Ihr Profil:

- Sie besitzen eine abgeschlossene kaufmännische oder technische Berufsausbildung und Führungserfahrung als Filialeiter oder Verkaufsleiter, nach Möglichkeit in der Automobilbranche. Eine Verkäuferzertifizierung ist wünschenswert.
- Sie können Ihre Kompetenz sowie Ihr vernetztes Denken bereits in einer vergleichbaren Funktion erfolgreich einbringen und dabei einen entsprechenden Leistungsnachweis erlangen.
- Sie überzeugen idealerweise mit einem umfassenden Wissen bezüglich der Automobilbranche, verfügen über ein sehr gutes kaufmännisches Verständnis und sind im Bereich der gängigen Informatikprogramme anwendungssicher.
- Ausgeprägte Kommunikationsfähigkeiten, ein gutes Beziehungsnetz in der Region, hohe Kundenorientierung sowie eine positive Ausstrahlung gehören zu Ihren Stärken.
- Sie sind ein guter Teamplayer und arbeiten mit hohem Engagement selbständig und strukturiert. Darüber hinaus sind Sie sehr verantwortungsbewusst, belastbar und bewahren auch in hektischen Zeiten einen kühlen Kopf.
- Sie fühlen sich in der deutschen Korrespondenz sicher und haben eine Weiterbildungsbereitschaft.

Interesse

Ihre Bewerbungsunterlagen senden Sie bitte einzig per E-Mail an unseren Beauftragten: Bitte nur Direktbewerbungen.

STEPHAN MOLL
UIC 048

HR-SUPPORT | BERATUNG | PROJEKTE

Austrasse 37, CH-4051 Basel; info@stephanmoll.ch, www.stephanmoll.ch





DER DURO IM RAMPENLICHT

Der leichte Truppentransporter ist ein gewohntes Bild in unserer Armee. Sein auf 558 Mio. Franken veranschlagtes Umrüsten ist nun aber beschlossene Sache – nach hitzigen Diskussionen.

Das zusätzliche Rüstungsprogramm 2015 sieht die Militärmaterialbeschaffung von 874 Mio. Franken vor. Den Hauptposten macht dabei mit 558 Mio. Franken die Modernisierung des leichten geländegängigen Truppentransporters Duro I aus (der Name steht für «DURable» und «RObust»). Der im Verkehrsalltag oft gesichtete 4x4 ist ein Produkt der Mowag in Kreuzlingen TG, die heute Teil des amerikanischen General-Dynamics-Konzerns ist.

Im Jahr 1990 kaufte die Schweizer Armee 3000 Duro für 230 Mio. Franken ein, was einem Stückpreis von knapp 80 000 Franken entsprach. Nun sollen 2200 von ihnen für gut 250 00 Franken

pro Stück modernisiert werden, um ihre Nutzungsdauer bis ins Jahr 2040 zu verlängern.

Mit ABS und ESP

Die Modernisierung ist für die Jahre 2018 bis 2020 vorgesehen. «Das umfasst die Sanierung des Basisfahrzeugs und neue Motoren mit Partikelfiltern. Ebenfalls erneuert werden die elektrische Anlage, Beleuchtung und Bremsanlage; hinzu kommt der Einbau von ABS und ESP. Gleichzeitig bekommt der hintere Aufbau einen Überrollbügel und Vierpunkte-Sicherheitsgurten für jeden Passagier», heisst es im Communiqué des Eidgenössischen Departements für Verteidigung, Bevölkerungsschutz und

Sport VBS. Und warum wählt man nicht ein anderes Fahrzeug? «Eine Studie von Armasuisse ergab, dass derzeit kein passendes Fahrzeug verfügbar ist, das die Transportbedürfnisse der Armee so gut abdecken würde wie der Duro I. Die militärischen Fahrzeuge dieser Gewichtsklasse sind stets gepanzert, haben grössere Dimensionen und sind viel schwerer. Ihr Betrieb bedingt zudem einen Sonderführerschein.

Grünes Licht vom Nationalrat

Die gepanzerten Lastwagen sind um vieles teurer als der Duro I, der in Koordination mit den gepanzerten GMTF eingesetzt wird. Die Entwicklung eines neuen Fahrzeugs wäre aufwendiger

Der Duro I wird auf Wunsch der Armeeverantwortlichen umfassend modernisiert.

© VBS

und teurer, als die existierenden Fahrzeuge zu modernisieren», erklärt das Departement weiter.

Während der Wintersession der beiden Kammern gab der Nationalrat bereits grünes Licht für die Sanierung der Duro-Flotte und sicherte dafür 558 Mio. Franken zu. Aber eine ganze Reihe von Parlamentariern, selbst einige von der den Militärangelegenheiten generell wohlgesinnten SVP, äusserte sich besorgt ob der hohen Kosten der Vorlage. Und die SP fuhr gleich mit schwerem Geschütz gegen den Duro auf und sprach von einer «Luxusmodernisierung».

Im Windschatten der grossen Kammer verabschiedete auch die sicherheitspolitische Kommission des Ständerats im vergangenen Januar das zusätzliche Rüstungsprogramm 2015 und verzichtete auf die Empfehlung von Budgetkürzungen. Sie sprach sich sogar ausdrücklich für die Modernisierung des Duro aus, obwohl diese heftige Diskussionen unter den Mitgliedern ausgelöst hatte. «Es ist dringend, den Fahrzeugpark zu erneuern. In diesem Zusammenhang entspricht der für die Schweizer Armee entwickelte Duro besser den Bedürfnissen als die anderen vorgeschlagenen Lösungen. Die Modernisierung dieses leichten Lastwagens stellt zudem die wirtschaftlichste Lösung dar. Und die Investitionen in den Duro erlauben die Sicherung von Arbeitsplätzen in der Schweiz», argumentierte die Sicherheitskommission. Der Ständerat hat im März dieses Jahres mit 30 zu 9 Stimmen bei 4 Enthaltungen nun ebenfalls seinen Segen gegeben.





Harald Wester während der Alfa-Romeo-Presskonferenz vom vergangenen 1. März. Die Giulia muss die höchsten Ansprüche erfüllen. Die Firmenleitung rechnet dennoch mit 100 000 Verkäufen pro Jahr.

ALFA ROMEO COMEBACK, ERSTER AKT

Die in Genf präsentierte «zivile» Ausführung des Alfa Giulia soll der Marke zu neuem Leben verhelfen. Aber die Limousine steht nicht alleine da, denn zwei SUV werden ihr bald Schützenhilfe leisten.

Die Renaissance von Alfa wird nicht an einem Tag geschafft, und wohl auch nicht innert Jahresfrist. Die Zeitspanne zu den anvisierten 400 000 Verkäufen pro Jahr dürfte mindestens vier Jahre dauern, wenn alles nach Plan läuft. Die Fussnote ist unumgänglich, denn der Fahrplan mit acht neuen Modellen bis zum Zeithorizont 2020 hat sich jetzt schon um zwei Jahre verzögert.

Die Konzernverantwortlichen geben der Schwäche des chinesischen Marktes die Schuld für die Fristverlängerung. Alfa-Markenchef Harald Wester erwähnte gegenüber der britischen Zeitschrift «Top Gear», dass man gleichzeitig auch die Neueinführungen etwas weiter auseinander terminieren wolle, wie sich das die Markenvertreter erbeten haben. Sie waren der Meinung, dass so viele neue Modelleinführungen in so kurzer Zeit – alle sechs Monate – von ihrer Seite nicht zu schaffen seien.

Die Verzögerungen bei der Giulia – die ersten Quadrifoglio waren auf Ende 2015 versprochen worden – gingen auf das Konto «technischer Unrei-

fe», sagen Konzernboss Sergio Marchionne und Harald Wester einheitlich. Sie verneinen Gerüchte, wonach die Limousine bei etwelchen Crashtests durchgefallen ist.

Vielmehr könne man den Wiedereinstieg beim Hinterradantrieb nach einer Absenz von 30 Jahren nicht im Handumdrehen schaffen, zumal die Konkurrenz in dieser Zeit ihre Produkte stetig verfeinert und weiterentwickelt habe. Sergio Marchionne unterstrich an einer Pressekonferenz, dass die Giulia erst ausgeliefert werden dürfe, wenn sie sich mit den deutschen Konkurrenten messen könne. Alles andere wäre ein sinnloser Leerlauf.

Die Topmanager wollen alle Eventualitäten ausschliessen, denn Alfa Romeo kann sich keine Fehler mehr erlauben. Die Traditionsmarke hatte die Erwartungen der Fans schon zu oft nicht erreicht, und das Sympathieguthaben schwindet mit jedem missglückten Anlauf. Alfa kann nicht auf dem Ruhm vergangener Tage in die Zukunft fahren, denn diese Zeiten sind längst vorbei. Diesmal bestehen die Entwickler dar-

auf, die Tradition zu bewahren, und sie sind zuversichtlich, dass die Giulia der Marke neuen Elan einhaucht. Harald Wester versicherte den Fans vor versammelter Journalisten am Genfer Salon, dass die Giulia in ihrem Segment am angenehmsten zu fahren sei, und die grössten Leidenschaften wecke. Das sind grosse Worte, wenn man sich die direkten Gegner vor Augen führt. Vorläufig muss sich der Alfa Giulia aber auch damit begnügen, die deutsche Konkurrenz bei der Leidenschaft zu schlagen, denn bei den angepeilten Verkäufen fangen die Italiener eher bescheiden an. Die Produktion soll vorerst jährlich 100 000 Fahrzeuge auf den Weltmarkt loslassen, während die BMW-3er-Reihe im vergangenen Jahr allein in Europa auf 143 000 Verkäufe kam.

Zwei SUV 2016 und 2018

Allerdings muss die Giulia nicht allein die Bürde tragen, Alfa Romeo zum Erfolg zu verhelfen. Die Firma setzt vielmehr auch auf die SUV, denn sie will gleich zwei Modelle ins Programm auf-

nehmen. «Ob uns das passt oder nicht, der Markt verlangt nach diesen Fahrzeugen», meint Harald Wester. «Wie wir im vergangenen Jahrzehnt gesehen haben, verbreiten sich die SUV und kommen mit immer mehr Karosserievarianten. Die Kunden haben klare Vorstellungen von dem, was sie wollen, und wir werden es ihnen recht machen.»

Der erste der SUV kommt noch vor Ende 2016 und gehört zur mittleren Grösse. Der zweite wird sich mit dem BMW X5 messen und wird auf 2018 erwartet. Zusammen sollen die beiden Hochbeiner das Gros der Alfa-Verkäufe bestreiten.

«Wenn wir die Investitionen für ein weltweites Vertriebsnetz aufbringen, dann müssen wir unseren Vertretern zunächst jene Modelle liefern, die in grossen Stückzahlen abgesetzt werden und die ihnen eine gesunde Profitmarge garantieren», erklärt der deutsche Ingenieur.

Aber Harald Wester beruhigt die Sportfans, denn solche Modelle seien in der Pipeline, auch wenn er zu diesen oder deren Terminplan noch keine weiteren Details geben mag. In der Zwi-

schenzeit wird sich Alfa noch auf ein anderes Volumenmodell abstützen: jenes der neuen, auf nächstes Jahr erwarteten Giulietta.

Der Mittelklässler könnte aber noch einige Programmänderungen verpasst bekommen. Vergangenes Jahr versicherte uns Wester noch, dass es sich um einen hinten angetriebenen Sportler handeln würde. Heute krebst der Alfa-Chef aber zurück: «Unsere Plattform ist für den Hinterradantrieb wie auch für den Allradantrieb geeignet, aber wir haben noch nicht endgültig festgelegt, welchen wir für die Giulietta verwenden werden», gibt er zu. «Wir werden das Konzept je nach dem wählen, was uns einen Wettbewerbsvorteil auf dem Markt sichert; mit dem Hinterradantrieb wären wir die Einzigen, denn BMW wechselt für die nächste Generation der 1er-Reihe zum Vorderradantrieb. Die einzige Frage ist für uns, ob das angesichts der A Produktionskosten ein genügend grosser Vorteil ist. Allein auf weiter Flur zu stehen, ist nicht unbedingt die beste Vorgehensweise.»

Formel 1 ungewiss

«Riesig» seien die Herausforderungen für Alfa Romeo, meint Wester. Wenn die Fiat-Gruppe nicht mit Chrysler fusioniert hätte, wäre eine Zukunft unmöglich gewesen. «Die Expansion bedingt die kombinierten Ressourcen des gesamten Konzerns. Die Fusion von Fiat und Chrysler gab den Italienern Zugang zu einem gigantischen Vertriebsnetz; wenn wir dieses nicht hätten, könnten wir nicht wachsen», bekräftigt der Chef von Alfa Romeo und Maserati.

Was den Wiedereinstieg der Marke in die Formel 1 anbelangt, wie ihn Ser-

Zum Start stehen zwei Selbstzünder (150 PS/180 PS) und zwei Benziner (200 PS/510 PS) zur Wahl, später folgen weitere Motorisierungen.
© zVg

gio Marchionne wiederholt beschworen hatte, scheint es sich nur darum zu handeln, die Marke in aller Munde zu halten, denn derzeit «gibt es noch nichts Konkretes». Aber eines ist sicher: Alles hängt vom Wachstumserfolg von Alfa Romeo ab. Wenn die Marke zu ihrer alten Grösse findet, dann sind den weiteren Ambitionen der Italiener keine Grenzen gesetzt. Ein erster Realitätscheck ist für Ende Mai oder Anfang Juni festgesetzt. Dann werden wir mit der Markteinführung des Alfa Giulia auch die Gelegenheit haben, erste Tests mit der grossen Zukunftshoffnung durchzuführen.

Lorenzo Quolantoni



Der Alfa Giulia in Zahlen

Das Modellangebot umfasst vier Motoren, je zwei Benziner und zwei Diesel. Neben dem 510 PS starken V6 im Quadrifoglio steht zur Markteinführung ein Vierzylinder Turbo-Benziner mit 2 L Hubraum und 200 PS im Angebot. Eine 280-PS-Variante dieses Motors kommt im Laufe dieses Jahres hinzu. Bei den Selbstzändern gilt es zunächst zwischen den Leistungsvarianten mit 150 und 180 PS des 2,2-L Vierzylinders zu wählen. Eine Topversion mit 210 PS wird ebenfalls noch 2016 nachgeschoben. Die Ölverbrenner können mit einem 6-Gang-Schaltgetriebe oder mit einem 8-Stufen-Automaten geordert werden. Die Turbo-Benziner sind vorläufig nur mit dieser Automatik lieferbar, während der

Quadrifoglio vorerst nur mit der Handschaltung geordert werden kann.

Die Leistungsdaten klingen vielversprechend: der 2,2-L Diesel mit 180 PS soll in 6,8 s von 0 auf 100 km/h beschleunigen. Der Benziner soll den Paradespurt sogar zwei Zehntelsekunden schneller absolvieren. Das rassige Temperament geht nicht zuletzt auf den Leichtbau der Limousine zurück, denn Alfa Romeo nennt ein Leergewicht ab 1374 kg. Die Markenvertretungen nehmen ab dem 15. April Bestellungen entgegen, aber die Preise sind vorläufig noch nicht festgelegt. Die Ausnahme betrifft das Preisschild für den Quadrifoglio, der ab Fr. 87000 kosten soll.

LQ

STABILE ERFOLGSQUOTE

Im vergangenen Jahr haben 100 015 von 136 714 Führerausweiskandidaten die Theorieprüfung bestanden. Das entspricht einer Erfolgsquote von 73 Prozent und ist im Vergleich zu 2014 höher, als sie bei 69,5 Prozent lag. Die praktische Prüfung wurde von 91 999 Kandidaten erfolgreich absolviert. Das sind 66,7 Prozent, 2014 waren es 67,5 Prozent. Somit ist die durchschnittliche Erfolgsquote im Verlauf der vergangenen Jahre sowohl bei der Theorie als auch in der Praxis in etwa stabil geblieben.

Durch intensivere Vorbereitung und längeres Üben könnte diese Erfolgsquote verbessert werden, davon ist die asa (Vereinigung der Strassenverkehrsämter) überzeugt. Das würde sich auch auf die Verkehrssicherheit auf den Strassen auswirken. Sie empfiehlt deshalb im Einklang mit der Beratungsstelle für Unfallverhütung (bfu) den angehenden Führerausweiskandidaten, sich in einer Fahrschule seriös ausbilden zu lassen und bis zur Prüfung eine Strecke von rund 3000 Kilometern als begleitete Übungsfahrten zurückzulegen beziehungsweise rund 100 Stunden zu üben.

AO

VW

Mobility-Cabriolets

Mobility Carsharing Schweiz teilt mit, dass sie bis Oktober 2016 ihre Flotte um 30 VW-Beetle-Cabriolets erweitert. Die zusätzlichen VW-Fahrzeuge sind seit Ostern im Einsatz.

Die 30 schwarzen und weissen Cabriolets stehen den Nutzern daher mit der Intensivierung der Sonnenstrahlen zur Verfügung.

PD

GOODYEAR EFFICIENTGRIP SUV

Der Sprintspar-Reifen für moderne SUV.

Mit dem EfficientGrip SUV bietet Goodyear seinen rollwiderstandsoptimierten Reifen auch in der robusteren Version für Sport Utility Vehicles (SUV) und 4x4-Fahrzeuge an. Damit können auch Fahrer dieser Fahrzeugkategorien den Sprintspar-Reifen nutzen. Dieser Reifen trägt dazu bei, den Treibstoffverbrauch und CO₂-Ausstoss zu reduzieren und weist gleichzeitig gute Haftungseigenschaften auf trockener und nasser Fahrbahn sowie geringe Abrollgeräusche auf.

Der umweltfreundliche EfficientGrip SUV wird in den gängigen 16-, 17-, 18-, 19- und 20-Zoll-Grössen für eine breite Palette von SUV und 4x4-Fahrzeugen angeboten – von der Luxus- und Oberklasse über die Mittel- bis zur Kompakt- und Kleinwagenklasse.

Geringerer Verbrauch

Auch in der SUV-Version verfügt der EfficientGrip über die firmeneigene, treibstoffsparende FuelSaving-Technologie. Die Bezeichnung umfasst mehrere Innovationen, die den Rollwiderstand des Reifens verbessern und somit zu einem geringeren Treibstoffverbrauch und reduzierten CO₂-Emissionen führen. Der EfficientGrip SUV verfügt über eine optimierte Reifenaussenkontur, reduzierte Seitenwanddicke, spezielle Ummantelungsmaterialien sowie eine Base-Mischung im unteren Teil des Laufstreifens mit sehr geringer Hysterese.

Hohes Grip-Niveau

Zusätzlich weist der EfficientGrip SUV 3-D-Lamellen über die gesamte Profiltiefe auf. Damit wird der Reifenkontakt zur Strasse verbessert, und der Bremsweg konnte gegenüber dem Vorgängermodell reduziert



erden. Die Lamellen bilden Greifkanten für eine bessere Traktion auf nassen Strassen. Während konventionelle Lamellen die Lauffläche destabilisieren, verbinden sich die 3-D-Lamellen zu einem stabilen Profilblock. Dies führt zu einem dauerhaft hohen Grip-Niveau bei Nässe und führt gleichzeitig zu einer guten Fahrstabilität auf trockener Fahrbahn.

Die Wirkung der 3-D-Lamellen bleibt übrigens über die gesamte Lebensdauer des Reifens erhalten. Zum guten Nassgrip trägt auch die moderne Laufflächenmischung bei, die Traktionsharze enthält.

Hohe Laufleistung

Die Blöcke in der Reifenschulter bieten zusätzliche Greifkanten und somit gute Traktion bei Nässe auf nachgiebigem Untergrund. Bei der Geradeausfahrt liegt die Hauptbelastung des Reifens im Mittelbereich, bei kleineren Lenkwinkeln wird dieser Bereich stark beansprucht. Die umlaufende Profilrippe im Mittelbereich des EfficientGrip SUV sorgt für ein sportlich-direktes Lenkverhalten. Auf Basis computergesteuerter Modelle wurde die Steifigkeit und gleichmässige Druckverteilung über die gesamte Auflagefläche optimiert, was zu einer hohen Laufleistung des Reifens führt.

Der rollwiderstandsoptimierte Premium-SUV-Reifen von Goodyear weist auch ein geringes Abrollgeräusch auf. Verantwortlich hierfür ist die unterschiedliche Länge der Schulterblöcke in Umfangsrichtung. Dies führt zu einer gleichmässigen Verteilung des Blockaufschlaggeräusches über ein breiteres Frequenzspektrum mit geringen Frequenzspitzen.

PD

Wettbewerbsgewinner

An der letzten Auto Zürich veranstaltete die Automobil Revue und die Revue Automobile einen Wettbewerb, zu gewinnen waren als Hauptpreis je ein Reifensatz (entweder Sommer- oder Winterreifen) von Goodyear im Wert von je 2000 Franken. Die Gewinner sind: Martin Mayer in Uster und Melanie Duval in Genf. Sie können ihren Preis bei einem Premio Reifenpartner in Ihrer Umgebung abholen (www.premio.ch). Die AR/RA und Goodyear Dunlop Tires Suisses SA gratulieren herzlich zu dem Preis und wünschen gute Fahrt.

AR

DAS 26. WERK STEHT IN BRASILILIEN

Mercedes-Benz startet mit der PW-Produktion in Brasilien. Das Werk ist Teil der Wachstumsstrategie bis 2020.

Mit der Wirtschaft in Brasilien und Südamerika steht es derzeit generell nicht zum Besten – ergo ist auch der Fahrzeugabsatz eingebrochen. Eigenartigerweise scheint das nicht für Mercedes-Benz zu gelten, denn Daimler gibt bekannt, dass Mercedes in Brasilien 2015 einen neuen Absatzrekord eingefahren habe.

Dieses Jahr nun will Mercedes mit einem ersten Werk in Brasilien direkt vor Ort sein. Das Werk befindet sich in Iracemápolis (rund 170 km nördlich von São Paulo). Mercedes hat 600 Millionen Real investiert (158 Millionen Franken) und 600 Stellen geschaffen. Das neue Werk ist Teil der Wachstumsstrategie «Mercedes-Benz 2020», bei der das weltweite Produktionsnetzwerk, das derzeit 26 Standorte umfasst, erweitert werden soll.

Zuerst die C-Klasse

Als erstes Auto soll die C-Klasse produziert werden, ab dem Sommer dann der kompakte SUV GLA. Ausgelegt ist das Werk auf 20 000 Einheiten pro Jahr.

«Wir glauben an die langfristige Perspektive des PW-Markts in Brasilien», erklärt Markus Schäfer, Mitglied des Bereichsvorstands Mercedes-Benz Cars, Produktion und Supply Chain Management. «Das Werk in Iracemápolis ist richtungsweisend für unsere mittelgroßen Werke bezüglich Layout und Tech-



Zuerst wird hier in Brasilien die C-Klasse montiert, ab dem Sommer dann der GLA.

© zVg

nologie. Es ist deutlich weniger automatisiert als traditionelle Mercedes-Benz-Werke. So können wir hier hochflexibel und in Topqualität für den lokalen Bedarf produzieren.»

Qualifizierungen

Bei der Rekrutierung und Ausbildung der Mannschaft arbeitete Mercedes-Benz eng mit Senai, dem brasilianischen nationalen Service für industrielles Training, zusammen. Dafür wurde in Iracemápolis ein neues Trainingscenter errichtet.

Als zusätzliche Qualifizierungsmaßnahme hat Mercedes-Benz die Mitarbeiter weltweit in andere Werke entsendet. Dort konnten sie sich mit den Abläufen der Produktion vor Ort vertraut

machen und den neuen Standort über persönliche Kontakte noch enger in das internationale Netzwerk einbinden. Federführend war dabei das Schwesterwerk in Pune, Indien, zu dessen Produktpalette ebenfalls die C-Klasse gehört.

Soziales Engagement

Mit der Werksansiedlung übernimmt das Unternehmen auch gesellschaftliche Verantwortung in der Region. In Zusammenarbeit mit regionalen Sprachschulen und Universitäten plant das Werk, Stipendien zur Förderung seiner Belegschaft einzurichten. Zudem soll es Angebote zur Gesundheitsvorsorge für die Mitarbeiter geben.

PD/AR



Das Concept J-XL SAE 0W/20 (links) und das Profile V-XL SAE 0W/30.

© zVg

MOTORENÖL-NEWS AUS DER CAR LINE

Motorex geht diesen Frühling (Kleingebinde lieferbar ab Mai 2016) mit zwei neuen und exakt auf die Hersteller-Spezifikationen abgestimmten Leichtlauf-Motorenölen an den Start:

Für den Einsatz in Fahrzeugen der Marken Jaguar und Land Rover wurde das neue, synthetische und treibstoffsparende Concept J-XL SAE 0W/20 entwickelt. Es kann für alle V6- und V8-Benzinmotoren der genannten Marken ab dem Modelljahr 2015 verwendet werden.

Profile V-XL SAE 0W/30 wiederum ist ein vollsynthetisches Super-Leichtlauf-Motorenöl für Benzin- und Dieselmotoren mit Abgasnachbehandlung und LongLife-Service für Fahrzeuge aus der Volkswagen-Gruppe. Modernste Basisfluids in Kombination mit speziellen Additiven garantieren einen hohen Verschleisschutz und hervorragende Werte im Bereich Fuel Economy und Schadstoffausstoss.

PD

CATALOGUE DE LA
REVUE
AUTOMOBILE

KATALOG DER
AUTOMOBIL
REVUE

KATALOG 2016

Einzigartiges Nachschlagewerk seit 1947,
mit 150 Marken und 3500 Automodellen.

JETZT ZUM PREIS VON CHF 49.– BESTELLEN *

via E-Mail: katalog@automobilrevue.ch, per Telefon: 031 330 1400, oder per Internet: www.automobilrevue.ch/shop mit dem Code: KN003.

Der Katalog ist auch digital unter katalog.automobilrevue.ch
und auf der Mobile-App Automobil Revue (Apple Store und Google Play Store) erhältlich.

* CHF 7.– Versandkosten. Auslandpreise auf Anfrage.

www.automobilrevue.ch/shop

OFFENES VERGNÜGEN

Den Namen Kyburz kennt wohl kaum einer. Aber die Neo-Autobauer im zürcherischen Freienstein wissen, wie Fahrspass aussehen und vor allem sich anfühlen soll.



Die Strasse eine Handbreit unter uns, den Fahrtwind im Gesicht. Die Sonnenbrille schützt die Augen vor der nasskalten Märzluft, die auf den Wangen brennt. Durch den offenen Gitterrohrrahmen des Kyburz eRod sehen wir die Strasse unter uns vorbeifliegen und unser Gefühl sagt uns, dass wir ganz schön schnell unterwegs sind. Ein Blick auf den Tacho bestätigt es ... wir fahren gerade einmal sechzig.

Während die Hersteller den Weg zu immer grösseren, schwereren, sichere-

ren, autonomen Fahrzeugen eingeschlagen haben, marschiert Kyburz entschlossen in die entgegengesetzte Richtung. Der eRod ist sozusagen das Anti-Auto. Für den Alltag komplett ungeeignet, für den Winter sowieso – aber wer konnte schon wissen, dass das Wetter so umschlagen würde an diesem schönen Märzorgen. Das Einzige, was den eRod auf den ersten Blick mit einem modernen Auto verbindet, ist der Elektroantrieb.

Sowieso ist Kyburz kein Autohersteller wie jeder andere. Die Firma hat in

den frühen 90er-Jahren mit der Produktion von Elektrofahrzeugen für Senioren begonnen. Den Namen Kyburz kennt denn auch kaum einer, eines ihrer Fahrzeuge hat aber bestimmt schon jeder einmal gesehen, sind doch 8000 Fahrzeuge im Verkehr – alleine in der Schweiz. Und zwar sind es die gelben dreirädrigen Fahrzeuge, mit denen die Pöstler unterwegs sind.

Fahrspass elektrisch
Vom Pöstler-Töffli zu einem echten

Roadster? So abwegig ist der Gedanke nur auf den ersten Blick, denn es gibt durchaus Parallelen zwischen den DXP genannten Zustellfahrzeugen der Post und dem eRod. So widerspiegeln sie beide den Pioniergeist des Patrons Martin Kyburz. Aus einer Vision heraus sind sie entstanden und aus der eigenen Tasche finanziert worden, ohne konkreten Auftraggeber und ohne zu wissen, ob sich ein Käufer finden wird.

Diese Vision zu zeigen, dass elektrisch fahren auch Spass machen



Ein Winterauto ist er nicht. Hinterradantrieb, kein ABS, kein ESP machen aber Spass auf Schnee.
© Kyburz



In der kleinen Werkstatt in Freienstein läuft alles zusammen.
© AR

kann, zu einer Zeit, als gerade mal der Tesla Roadster etwas Ähnliches zu bieten vermochte, war es, die dann auch zu einem ersten Prototyp führte. Von diesem internen Prototyp bestehen bloss noch einige Fotos, und heute kann Martin Kyburz in Genf sichtlich stolz das Tuch von der Serienversion des eRod ziehen.

Aber auch technisch gibt es Gemeinsamkeiten zwischen dem DXP und dem eRod. «Wir konnten von der jahrelangen Erfahrung im Bereich Elektroantriebe und Batteriesysteme profitieren», erklärt Projektleiter Daniel Wenger, der sich während der Präsentation zwar im Hintergrund gehalten hatte, aber dem der Stolz auf das Fahrzeug nicht minder anzusehen ist. «Der Antriebsstrang ist natürlich komplett neu, aber die Batterien sind die gleichen.»

Und Wenger weiss, wovon er spricht, schliesslich hat er das Projekt fast von Anfang an begleitet und entwickelt. Wenn Visionär Kyburz der geistige Vater des eRod ist, so ist Wenger der technische. Als Projektarbeit im Studium hat Wenger, damals im vierten Semester an der Fachhochschule in Biel BE, das Gesamtkonzept für den eRod entworfen und damit den Grundstein gelegt, auf dem auch das heutige Fahrzeug basiert. Der angehende Automobil-Ingenieur war damals so fasziniert von dem Projekt, dass er im darauffolgenden Semester auch noch das Fahrwerk entwickelte und als Diplomarbeit schliesslich den Stahlrahmen konstruierte.

Startbereit

Das war vor zwei Jahren, als Wenger sein Studium abschloss und von Kyburz angestellt wurde. In der Zwischenzeit hat sich so einiges getan am Projekt «eRod». So ist das Fahrzeug, das in Genf gezeigt wird, eigentlich schon die Version 2, mit augenscheinlich überarbeitetem Design gegenüber dem Vorgänger.

Und technisch, was hat sich da verändert? «Natürlich wurde in den letzten zwei Jahren einiges angepasst. Aber das Fahrzeug, das wir in den letzten zwei Jahren gebaut haben, war immer als Prototyp gedacht. Wir haben getestet, angepasst, wieder getestet, wieder angepasst usw. Ich denke, das ist ein natürlicher Ablauf. Jetzt haben wir ihn noch einmal grob überarbeitet und sind an einem Punkt, an dem wir ihn kommerzialisieren können», so Wenger. «Bereits sechs Stück sind bestellt, die in diesem Jahr noch ausgeliefert werden können. Zurzeit sind wir an der Zertifizierung und hoffen, dass es noch reicht für eine Serienzulassung. Ansonsten müssen wir diese per Einzelabnahme einlösen.»

Die Bestellungen, die folgen, werden im Jahr 2017 ausgeliefert. Wie gross die Nachfrage sein wird, weiss man zurzeit noch nicht so genau. Man hat Kapazität für eine Fertigung von

Technische Daten

Kyburz eRod	Basic	Fun	Race
Gewicht	kg 530	600	650
Batterie	10 kWh, 96 V, 100 Ah	17,3 kWh, 96 V, 180 Ah	39 kWh, 324 V, 120 Ah
Leistung/Drehmoment	kW/Nm 45/140	45/140	150/305
Reichweite	km 70	130	220
Ladezeit	h 6	10	4
Höchstgeschwindigkeit	km/h 120	120	140
Preis Bausatz	Fr. 23 400	27 000	88 000
Preis inkl. Bauseminar	Fr. 25 500	29 500	94 000
Preis fahrbereit	Fr. 31 000	36 000	107 000

rund 20 bis 50 Stück, die bis zum nächsten Sommer gefertigt werden könnten.

Es geht noch mehr

«Falls wir von der Nachfrage überrascht werden sollten, könnten wir die Fertigung nötigenfalls auch ausbauen», sagt Flurin Vicentini, Leiter Entwicklung bei Kyburz. Läuft man mit ihm über das Firmengelände in Freienstein ZH, glaubt man ihm das sofort.

Noch vor wenigen Jahren war Kyburz ein kleines Unternehmen mit einem beschränkten Produktionsvolumen. Als dann der Zuschlag der Post für die Fertigung des DXP kam, musste man die Fertigung massiv ausbauen. Heute läuft die Produktion sozusagen am Band. «Im Moment ist es relativ ruhig. Bei Bedarf könnte alle neunzig Minuten ein DXP die Hallen verlassen», erzählt Vicentini. Ein gutes Dutzend Mitarbeiter ist in den ehemaligen Hallen der Spinnerei Blumer in der Fertigung des DXP tätig. Jeder von ihnen kennt seine Handgriffe und Arbeitsschritte genau, bevor er das Fahrzeug an seinen Kollegen bei der nächsten Arbeitsstation weitergibt.

Ganz so ausgebaut ist die Produktion des eRod natürlich noch nicht. Die Fertigung und die Montage geschehen in einer kleinen Werkstatt am Rande des Firmengeländes. «Wir machen bei uns vor allem Entwicklung und Montage. Eigentliche Fertigung haben wir relativ wenig», erklärt Vicentini. So wird beispielsweise der fertig geschweisste Rahmen vom selben tschechischen Lieferanten bezogen, der auch die Rahmen der DXP fertigt. Wieder andere Teile werden eingekauft und auf die eigenen Bedürfnisse angepasst. So entstammen die Radträger ursprünglich dem Mazda MX-5. Oder die Motorsteuerung, die komplett eingekauft wird. «Da gibt es Firmen, die jahrelange Erfahrung damit haben. Das überlassen wir dann denen», so Vicentini.

Und all das fliesst dann zusammen in der Heiligen Halle in Freienstein, in der der eRod-Schriftzug gross an der Wand prangt, und die Platz bietet für drei Fahrzeuge. Während unseres Besuchs ist das ein Serie 2, der sich noch im Aufbau befindet, ein Serie 1 mit Zulassung und Nummernschildern und ein geheimnisvolles drittes Fahrzeug, das

offensichtlich mit einem anderen Antriebsstrang ausgerüstet ist als die anderen beiden.

Kalte Finger ...

Man gewährt uns eine Testfahrt in einer Serie 1, da die einzige zugelassene Serie 2 zur Zeit unseres Besuches am Auto-Salon in Genf steht. «Unser einziger Satz Winterreifen im Übrigen auch», merkt Vicentini mit einem Lachen an, als wir das Auto auf den Hof schieben und das Wetter umschlägt in eine Mischung aus Schnee und Hagel. Egal.

Auf dem Display auf der Mittelkonsole liessen sich diverse Werte zu Ladestatus, Batteriespannung, -temperatur und Stromfluss ablesen. Unsere Konzentration gilt erst einmal der Strasse. Auf der feinen Schicht Schneematsch, die inzwischen den Asphalt bedeckt, wollen wir die Grenzen der Fahrphysik nicht zu weit ausdehnen. Wer weiss schon, wie schnell wir die feine Linie kontrollierten und unkontrollierten Fahrens überschreiten in einem solchen Gefährt ohne ABS und ESP.

Nach einigen Metern gewöhnen wir uns daran, dass an dem Auto alles ungewohnt ist. Die Sitzposition ist knapp über dem Boden, die eisige Luft im Gesicht, der Motorensound fehlt komplett, und das Fahrgefühl, das ist intensiv. Die gerade einmal 45 kW des eRod beweisen auf eindrückliche Weise, dass mehr Fahrspass eben nicht nur das Resultat von mehr Leistung sein muss.

Der Faktor Purismus spielt auch eine ganz entscheidende Rolle in dieser Gleichung. Das merken wir, als wir uns auf der kurvigen Landstrasse im Zürcher Unterland doch trauen, den Grenzbe- reich zu suchen, ohne dass wir uns abseits der Strasse in einem Baum wiederfinden. Mit den 140 elektrischen Newtonmetern, die bei jedem Gasstoss an die Hinterachse drängen, braucht es doch ein ordentliches Mass an Selbstbeherrschung, um der Versuchung nicht zu erliegen und einfach einige Kurven mal im Querschritt zu nehmen.

«Auf dieser Strecke hat jede Kurve einen Namen», erzählt uns ein kahlköpfiger Mitarbeiter, als wir zurückkehren. «Sie wird jeweils nach demjenigen benannt, der dort tödlich verunfallt.» Wir können darauf vorerst verzichten.

Evolution 3

Und wie geht es weiter mit dem Projekt «eRod»? Gibt es schon bald eine Serie 3? «Weiterentwickelt wird immer, das ist klar», meint Wenger verheissungsvoll zum Abschluss unseres Gespräches in Genf. Und wer nicht warten mag, für den gibt es ja noch das mysteriöse Fahrzeug in Freienstein – die Version Race. Mit 150 kW und 305 Nm.

Ramon Egger



Patron Martin Kyburz (v.) und Projektleiter Daniel Wenger (l.) präsentieren in Genf den eRod.

© AR

Stellenmarkt



Wir sind ein bekanntes Automobilunternehmen, das an fünf Standorten überregional tätig ist. Mit rund 160 Mitarbeitenden erzielen wir einen Umsatz von ca. 100 Millionen Franken. Seit 80 Jahren vertreten wir in allen Betrieben mit Erfolg die Marke Peugeot, zudem in Zürich und Wettswil am Albis Mazda, in Glarus Subaru und in Winterthur Volvo.

Unser repräsentativer Garagenbetrieb an bester Lage in Winterthur gehört als Peugeot-Konzessionär mit den angeschlossenen Lokalvertretungen und als Vertreter der Premium-Marke Volvo zu den führenden Garagenbetrieben in der Region Winterthur. Für diesen Betrieb suchen wir eine ambitionierte und unternehmerisch denkende Persönlichkeit als

Geschäftsführer

Was sind Ihre Hauptaufgaben:
 Zu Ihren wesentlichen Aufgaben in dieser anspruchsvollen und vielschichtigen Führungsfunktion mit betriebswirtschaftlicher Verantwortung gehören:

- Kundenorientierte Führung und Entwicklung der Niederlassung mit rund 30 Mitarbeitenden
- Verantwortung für das Betriebsergebnis und die Umsetzung der strategischen Ziele
- Frühzeitiges Erkennen von Marktentwicklungen und Umsetzen von Massnahmen
- Erfüllen der Standards der im Betrieb vertretenen Automobilmarken

Was bringen Sie mit:

- Kaufmännische oder technische Ausbildung, höhere Fachausbildung von Vorteil
- Leistungsausweis in der Automobilbranche sowie erfolgreiche Führungserfahrung
- Unternehmerische Persönlichkeit mit ausgeprägter Dienstleistungs- und Kundenorientierung
- Verkauforientiert, innovativ und kreativ mit starkem Umsetzungsvermögen
- Sehr gute Kenntnisse der MS-Office-Palette, CARE-Kenntnisse von Vorteil
- Stilsicheres Deutsch, Fremdsprachen erwünscht (Französisch und/oder Englisch)

Was können Sie von uns erwarten:

- Sie haben die Chance, in einem erfolgreichen Unternehmen die Zukunft mitzugestalten
- Fachlicher Spielraum dank kurzen Entscheidungswegen und flachen Hierarchien
- Persönliche Weiterentwicklung in einem spannenden Umfeld
- Ausgezeichnete Möglichkeiten zur Weiterentwicklung des Standorts

Möchten Sie Ihre berufliche Zukunft gemeinsam mit uns gestalten? Dann freuen wir uns auf Ihre vollständigen Bewerbungsunterlagen, inklusive Foto, an unsere Leiterin Personaladministration:

Frau Suzana Sudar
 Franz AG
 Badenerstrasse 329, Postfach 320
 8040 Zürich

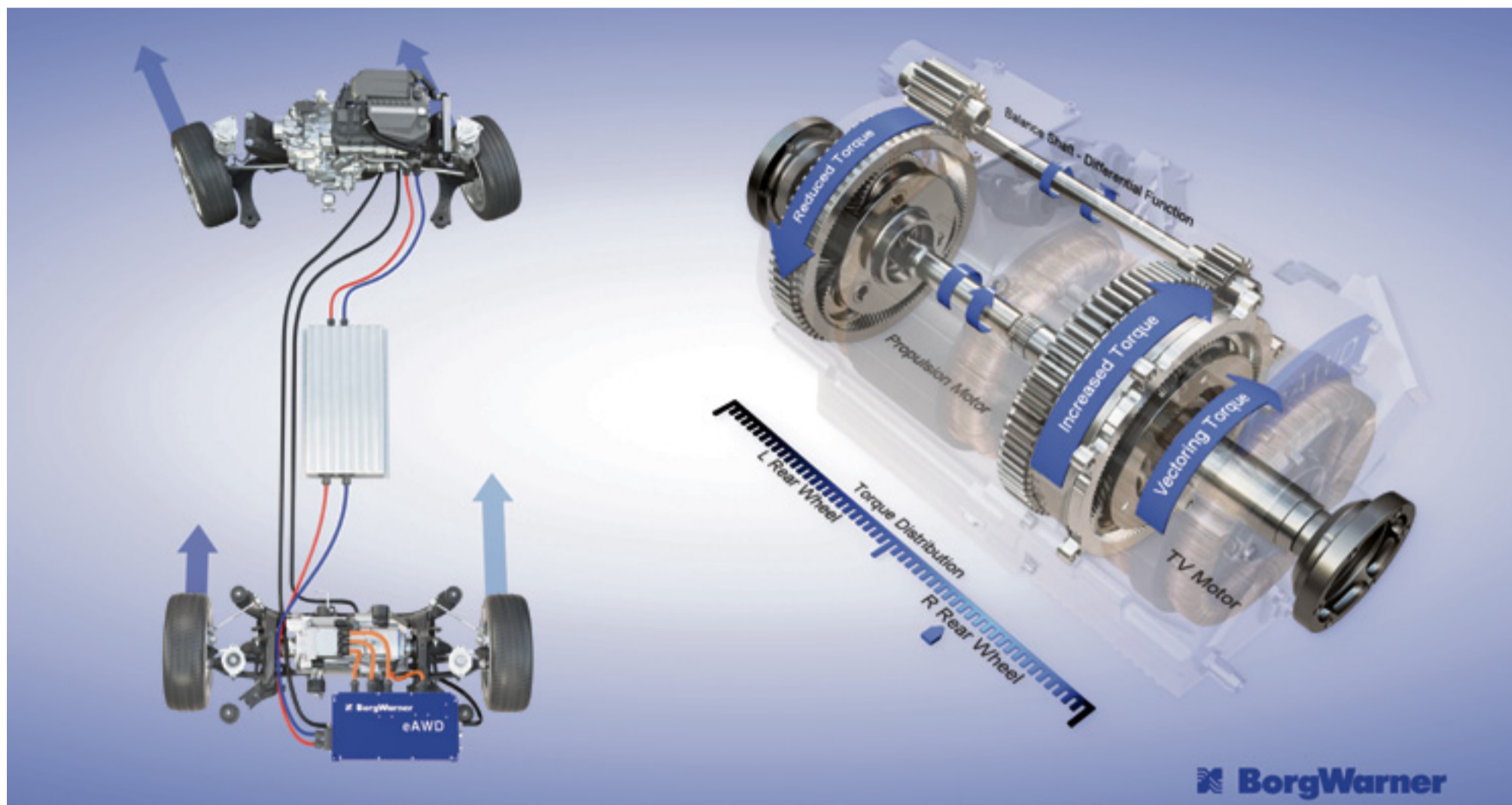
Direktwahl 044 498 12 42, suzana.sudar@franz.ch






HECKTRIEBLER AUS DER DOSE

Mit der richtigen Verteilung des Drehmomentes kann viel mehr als bloss ein stabiles Fahrverhalten garantiert werden.



Das Problem der Drehzahl- und Drehmomentverteilung im Antrieb des Automobils ist ebenso alt wie das Automobil selbst. Die Erfindung des modernen Differentialgetriebes, das einen Drehzahlausgleich bei Kurvenfahrt ermöglicht, geht zurück bis ins frühe 19. Jahrhundert. Bald einmal war aber ein simpler Ausgleich der Drehzahlen nicht mehr genug, und das Drehmoment musste bedarfsgerecht verteilt. In den letzten Jahren ist dabei ein Begriff immer wichtiger geworden: Torque Vectoring.

Die Experten

Um mehr zum Thema zu erfahren, treffen wir uns mit den Spezialisten von BorgWarner in Schweden auf dem Colmis Proving Ground. BorgWarner – eine Firma, die bei uns vor allem im Zusammenhang mit Turboladern bekannt ist, die meisten werden sie aber noch nie mit Allradssystemen in Verbindung gebracht haben.

Erwähnt man aber einen anderen Namen, geht zumindest in der VW-Gemeinde jedem ein Licht auf: Haldex. Die schwedische Firma entwickelte und produzierte in den 90er-Jahren zusammen mit Volkswagen den legendären Syncro.

Im Jahr 2011 wurde jedoch diejenige Abteilung, die sich bei Haldex für die Allradentwicklung verantwortlich zeichnete, von den Amerikanern übernommen und in die Abteilung TorqTransfer Systems eingegliedert. Den Standort im schwedischen Landskrona hat man aber beibehalten und dort seither bereits über eine Million Allradsysteme produziert.

Im Syncro ermöglichte die legendäre «Haldex-Kupplung» die bedarfsgerechte Verteilung des Drehmomentes zwischen Vorder- und Hinterachse. Damals in der ersten Generation war der Sperrwert der Kupplung noch hauptsächlich gesteuert

Verbrennungsmotor an der Vorderachse, Elektromotor an der Hinterachse. Über einen zusätzlichen E-Motor fürs Torque Vectoring kann das Drehmoment selektiv geregelt werden.

© BorgWarner

vom Drehzahlunterschied zwischen Vorder- und Hinterachse, um eine möglichst gute Gesamtraktion zu erreichen. Das heisst, die zweite Achse überträgt erst Drehmoment, wenn die erste an Traktion verliert – also erst, wenn es eigentlich schon zu spät ist.

Erst in der im Jahr 2007 lancierten vierten Generation der Haldex-Kupplung war ein Druckspeicher verbaut, der ein aktives Eingreifen des Steuergerätes auf die Verteilung ermöglichte, auch ohne dass Drehzahlunterschiede bestehen. So konnte gezielt Antriebsmoment von der Vorder- an die Hinterachse geleitet werden, bei-

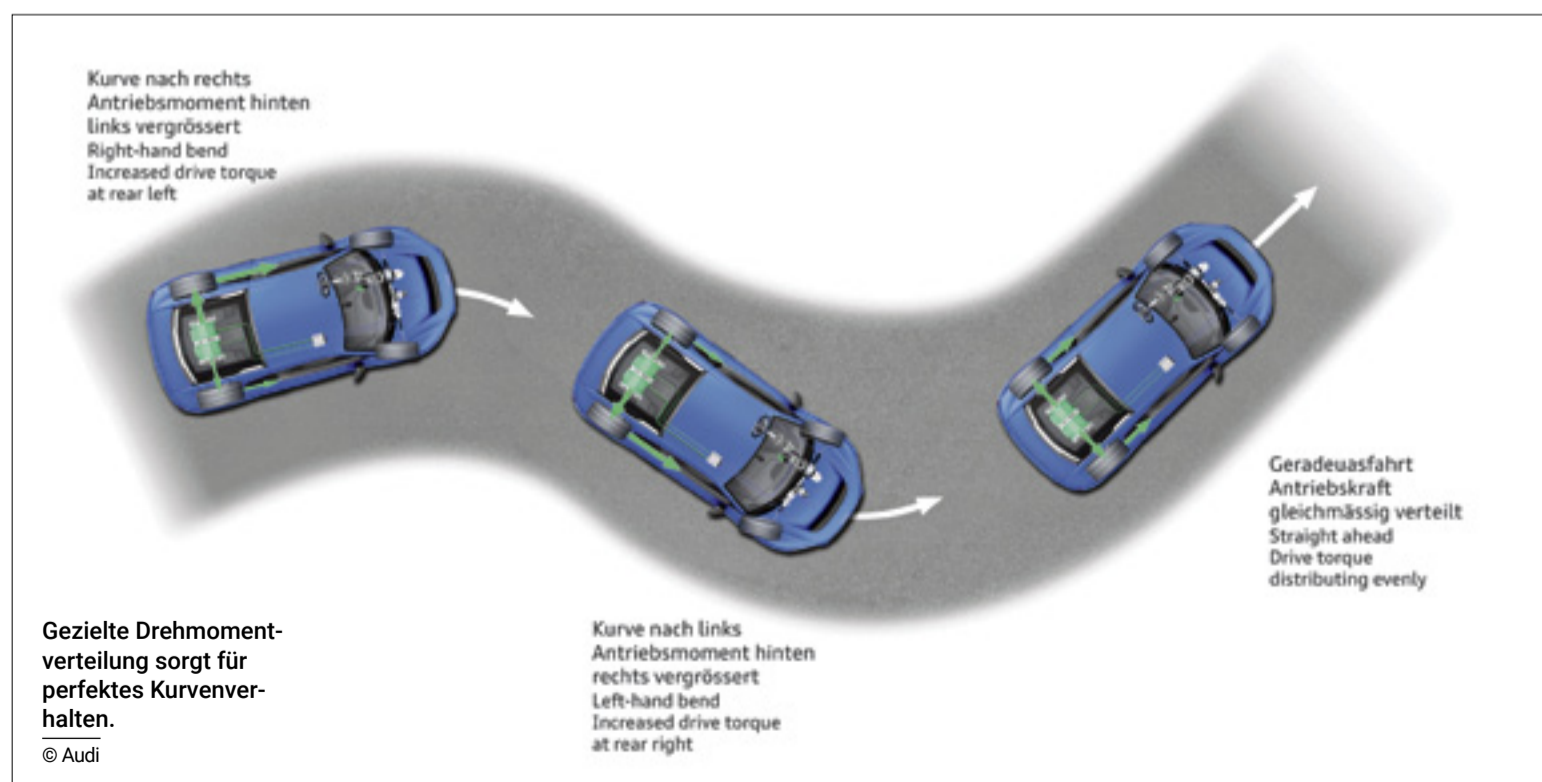
spielsweise beim Anfahren. Die Grundvoraussetzung für aktives Torque Vectoring war erfüllt.

Vorne, hinten, links, rechts

Die Verteilung soll aber nicht nur zwischen Vorder- und Hinterachse, sondern auch zwischen den einzelnen Rädern bedarfsgerecht geregelt werden können, um den Schwimmwinkel des Fahrzeuges, also den Unterschied zwischen Längsachse und Bewegungsrichtung, zu kontrollieren. Die heute weit verbreitete Methode ist das Abbremsen einzelner Räder. Dies kann in ganz unterschiedlichen Situ-

ationen zum Einsatz kommen. So kann auf diese Weise einerseits eine Differenzialsperre bzw. -bremse simuliert werden. Fährt eines der angetriebenen Räder auf einen Untergrund mit geringem Haftwert, so dreht dieses üblicherweise durch und ein Vorwärtskommen wird unmöglich, da das zweite Rad kein Antriebsmoment mehr erhält. Wird das Rad auf Eis aber nun abgebremst, wird auch wieder Drehmoment ans andere Rad geleitet, und die Fortbewegung ist somit gesichert.

Andererseits wird durch gezieltes Abbremsen der Räder, vor allem bei Sportwagen, auch das Kurvenverhalten verbes-



sert werden. Durch einen Bremsengriff am kurveninneren Hinterrad wird ein stärkeres Einlenken des Fahrzeuges forciert. Diese Technologie ist die einfache Variante des Torque Vectorings.

Kombiniert man nun die beiden Ideen und verteilt das zur Verfügung stehende Motormoment bedarfsgerecht unter den vier Rädern, erhält man «echtes» Torque Vectoring – und die Möglichkeiten, die sich dadurch eröffnen, sind beeindruckend, wie eine Fahrt mit verschiedenen Fahrzeugen auf der Teststrecke von BorgWarner/Haldex beweist.

Nicht ganz neu

Dass die Idee des Torque Vectoring nicht ganz neu ist, aber trotzdem funktioniert, zeigt das Serienmodell Opel Insignia von 2011. Gerade auf Untergrund mit geringer Haftung, wie eben auf Schnee und Eis, lassen sich die Fähigkeiten von Fahrzeugstabilisierenden Systemen ausgezeichnet testen. Bei raschem Einfahren in eine Kurve ziehen tendenziell frontlastige Fahrzeuge geradeaus weiter. Einmal in die Kurve gezwungen, lässt er sich dann mit einem brusken Tritt aufs Bremspedal bereits wieder aus der Ruhe bringen, und er beginnt zu übersteuern. Nicht so mit aktivem Torque Vectoring. Beim Einlenken verbindet die Haldex-Kupplung auf der kurvenäußeren Seite die Antriebswelle mit dem Differenzialkorb und leitet so mehr Drehmoment an das betreffende Rad. Tendenzen zum Übersteuern korrigiert das System mit der gegenteiligen Reaktion, leitet also Drehmoment ans kurveninnere Rad und drückt das Fahrzeug wieder in die Spur. So weit, so gut und auch bekannt.

Elektro macht's möglich

Richtig interessant wird die Sache aber – wie so oft heutzutage – erst durch die Elektrifizierung. Der Volvo V70 Hybrid mit eAWD treibt die Vorderachse über den Verbrennungsmotor an, an der Hinterachse sitzen zwei Elektromotoren. Davon wird jedoch bloss einer für den Vortrieb eingesetzt, der zweite übernimmt über zwei Planetengetriebe die Drehmomentverteilung zwischen der linken und der rechten Antriebswelle.

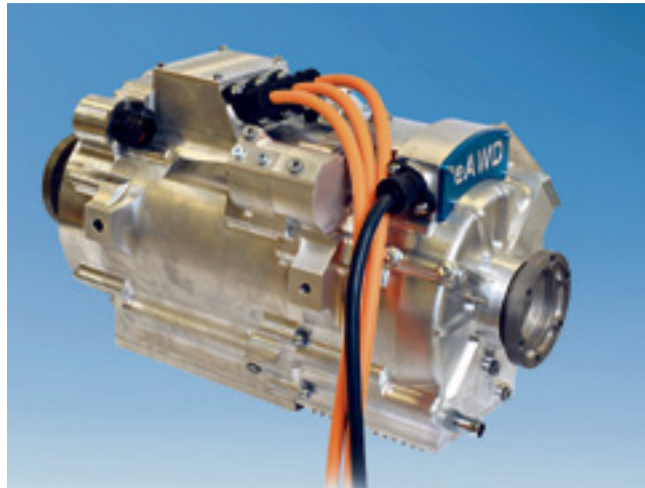
Kontinuierlich werden unter anderem Lenkwinkel, Fahrzeuggeschwindigkeit und Gierrate ausgelesen, um die Hinterachse zu regeln. Zusätzlich zur Serienversion hat BorgWarner auf der Mittelkonsole ein Tablet installiert, auf dem sich diverse Parameter des Systems direkt im Betrieb verändern lassen. Wie sich herausstellt, ein Feature, das man sich auf der Optionenliste nur wünschen könnte.

Belassen wir das System in seiner standardmässigen Einstellung, zwingt die Elektronik das Fahrzeug dazu, exakt unseren Lenkbewegungen zu folgen. Ein abrupter Spurwechsel unter Volllast auf der eisglatten Fahrbahn stellt also ebensowenig ein Problem dar wie ein Slalom.

Lässt man der Software ein wenig mehr Spielraum, erlaubt sie uns gerne auch einen weiteren Schwimmwinkel, spricht: Sie lässt uns driften. Und wie. Sauber einlenken, das Pedal bis zum Bodenblech durchdrücken, und wir driften perfekt. Anstatt mit dem rechten Fuss, kontrollieren wir aber mit feinen Lenkradbewegungen. Das Pedal bleibt unten, den Rest macht die Elektronik. Am Kurvenende holen wir das Fahrzeug mit einem kurzen Gegenlenken wieder auf Kurs, klopfen uns geistig auf die Schulter für den perfekten Drift und müssen uns dann eingestehen, dass wir ausser zwei Lenkradbewegungen gar nichts dazu beigetragen haben. Wir gratulieren der Software und deren Entwicklern. Sehr eindrückliche Vorstellung – aber es geht noch mehr.

Alles nach Wunsch

Sogar das gesamte Fahrverhalten lässt sich so regeln. Sie wollen einen Fronttrieb-



Das kompakte Modul des eAWD sitzt bei Hybridfahrzeugen an der Hinterachse.

© BorgWarner



Das Torque-Vectoring-Modul übernimmt die Drehmomentverteilung bei Standard- oder Allradantrieb.

© BorgWarner



Der mit dem eAWD ausgerüsteter Volvo V70 Hybrid liefert Fahrverhalten nach Wunsch.

© BorgWarner

ler? Kein Problem. Bei Kurvenfahrt wird einfach das kurveninnere Hinterrad mehr angetrieben als das kurvenäußere, das Fahrzeug schiebt über die Vorderachse. Hecktriebler? Dasselbe in Grün. Das kurvenäußere Rad erhält so viel mehr Drehmoment, dass die Hinterachse zu schieben beginnt. Und das alles geht natürlich komplett stufenlos.

Die Möglichkeiten, die sich dadurch bieten, sind nicht von der Hand zu weisen. So lässt sich dereinst mit einem Druck auf den «Sport»-Knopf nicht bloss der Sound-Generator anpassen, die Gaspedalkennlinie ändern und die Instrumentenbeleuchtung wechseln, sondern auch gleich noch einen Hinterradantrieb simulieren.

Das System ist aber nicht limitiert auf Hybridfahrzeuge mit Hochvolt-System. Da die Drehmomentverteilung unabhängig vom Traktionsmotor geschieht, kann dieser auch entfallen. Der Antrieb geschieht dann über einen Kardantrieb des Motors, das Torque Vectoring übernimmt ein 48-V-Elektromotor mit Planetengetriebe.

Ramon Egger



Der Kunde von heute ist anspruchsvoll. Umso professioneller und effizienter muss der Werkstattbetrieb sein. Mit dem aktuellsten und komplettesten Vollsortiment an Schmier- und Reinigungsmitteln und dem besten Service und Support ist MOTOREX die Nummer eins für Garagisten mit allerhöchsten Ansprüchen. Vertrauen auch Sie auf einen unabhängigen Partner, der vollen Einsatz leistet, damit Sie Ihr Bestes geben können. Erfahren Sie mehr über uns: www.motorex.com



«ICH HABE GROSSE ANGST DAVOR, AUF DER AUTOBAHN ZU FAHREN»

Manche Autofahrer haben immer noch Angst vor Autobahnfahrten. Es sind nicht unbedingt nur ältere Menschen. Die Ursachen sind der immer schneller und dichter werdende Verkehr sowie komplizierte Regeln.

«Ich habe grosse Angst davor, auf der Autobahn zu fahren, ich nehme nie die Autobahn, es ist wie im Dschungel.» Der Satz wurde so oft gesprochen, und das nicht unbedingt nur von älteren Autofahrern, deren Reaktionsvermögen nachgelassen hat. Die Bemerkung ist Ausdruck eines Angstgefühls, das manchmal schon in der Fahrschule empfunden wurde, als der Fahrlehrer mit Nachdruck empfahl, auf dem Autobahnzubringer stark auf das Gaspedal zu treten. Aber nicht nur.

Im Kanton Waadt ist es besonders deutlich zu beobachten. Das ist nicht verwunderlich, denn dort befindet sich das grösste Nationalstrassennetz (205 Kilometer) der Schweiz, darunter die stressigen A1 und A9 entlang des Genfersees. Hinzu kommt eine einmalige Besonderheit im Schweizer Strassennetz: zwischen Morges und Lausanne wird zur Hauptverkehrszeit der Seitenstreifen durch grüne Lichter freigegeben. Die Bundesverkehrsordnung auf Autobahnen hat sich über die Zeit kaum verändert. Mit einer Ausnahme: seit 1. Januar dieses Jahres ist es verboten, auf Strassen mit mindestens drei Fahrbahnen die linke Spur zu nutzen, wenn die zulässige Höchstgeschwindigkeit des Fahrzeugs weniger als 110 km/h beträgt. Diese Regelung, die den Verkehrsfluss verbessern soll, betrifft in erster Linie Reisebusse.

Man muss zugeben, dass Verkehrsüberlastungen, das aggressive Verhalten mancher Autofahrer und die Unnachgiebigkeit der Polizei bei Regeln, die unterschiedlich interpretiert werden können, besonders misstrauische Autofahrer abschrecken können. Dadurch vergessen sie, dass sie als Autofahrer am sichersten auf der Autobahn unterwegs sind. Zu der Angst vor Unfällen kommt die Angst, einen Fehler zu begehen, der auf den ersten Blick folgenlos erscheint und trotzdem mit einem Führerscheinentzug bestraft werden kann, wenn die Justiz ihr gern gefälltes Urteil des «abstrakten Gefährdungsdelikts» heranzieht.

Objektiver gesehen, wird in den Medien und vor Gericht von drei problematischen Situationen berichtet, die diese



Angst verursachen: Abstand zum vorausfahrenden Fahrzeug, rechts überholen und Fahrten während der Nacht.

Sicherheitsabstand

Welchen Sicherheitsabstand muss man zwischen den Fahrzeugen einhalten? In der Theorie ist die Antwort einfach. Ab dem Zeitpunkt, an dem das vorausfahrende Fahrzeug eine optische Markierung passiert, zählen Sie im Kopf zwei Sekunden.

Sie können so fast sicher sein, rechtzeitig anhalten zu können, falls das vorausfahrende Fahrzeug stark bremst. Bekanntlich benötigt der Fahrer eine Sekunde, um sich der aufleuchtenden Bremslichter des vorausfahrenden Fahrzeugs gewahr zu werden. In dieser Sekunde fährt er weiter, obwohl das vorausfahrende Fahrzeug schon bremst. In der Praxis stellt sich die Situation oftmals anders dar.

Ist die Autobahn überlastet oder stockt der Verkehr, bleibt der eingehaltene Freiraum zum vorausfahrenden Fahrzeug nicht lange frei. Er wird schnell von demjenigen Fahrzeug belegt, das Sie gerade überholt hat und sich vor Ihnen wieder einfügt. Ihnen bleibt nur die Möglichkeit, um den Abstand wieder herzustellen, zu bremsen.

Im Vorteil sind Fahrzeuge, die mit einem Geschwindigkeitsregler ausgestattet

sind. Dieses Assistenzsystem ist aber noch wenig verbreitet. Kein Tag vergeht, ohne dass eine Polizeistreife einen Autofahrer gebührenpflichtig verwarnet, weil er sich an das vorausfahrende Fahrzeug geklebt hat. Das Delikt wird als grobe Verletzung der Verkehrsregeln angesehen. Zu der fälligen Geldstrafe kommt ein Führerscheinentzug von mindestens drei Monaten hinzu. Und es bringt nichts, den Fehler abzustreiten. Das Wort zertifizierter Polizisten zählt mehr als das des Beschuldigten, auch wenn kein technisches Hilfsmittel das Delikt beweist. Bis jetzt sind Polizeifahrzeuge nicht systematisch mit Videokameras ausgestattet. Übrigens müssen die Autofahrer auf den Waadtländer Autobahnen besonders umsichtig sein, denn dort setzt die Polizei oft Zivilfahrzeuge ein.

Rechts überholen

Rechts überholen ist ein weiteres Problem, ganz gleich ob man selber überholt oder überholt wird. Artikel 36 des Strassenverkehrsgesetzes regelt ausdrücklich den Verkehr auf der Autobahn. Rechts überholen ist demnach in folgenden Fällen gestattet: Wenn der Verkehr auf beiden Fahrbahnen parallel läuft; auf Abschnitten, die zur Vortourierung dienen, sofern die Fahrtrichtung auf jeder Seite angezeigt wird; auf einer Beschleunigungsspur, vom Beginn bis zum En-

de der durchgezogenen weissen Linie; auf einer Verzögerungsspur. Die erste Variante ist natürlich die heikelste. Das Bundesgericht ist kaum behilflich. Nach seiner Meinung kommt es in der Frage, wann parallel fahrender Verkehr eintritt, auf die «natürliche Intuition» des Autofahrers an. Nur eines ist sicher: Bei dichtem Verkehr auf zwei Fahrbahnen darf die Geschwindigkeit auf der rechten Fahrbahn gehalten werden, auch wenn auf der linken langsamer gefahren wird. Seit Kurzem haben sich aber neue Entwicklungen im Bereich Rechtsüberholen ergeben (siehe S. 3)

Fahrten während der Nacht

Die dritte grosse Unsicherheit auf der Autobahn sind Nachtfahrten, weil die Fahrbahn unbeleuchtet ist. Der im vergangenen Herbst stattgefundenen Prozess um eine Waadtländer Polizistin, der es nicht gelungen war, einem auf der Autobahn liegenden jungen Mann auszuweichen, zeigt, wie feinsinnig, sogar widersinnig in solch einem Fall manche Denkweise ist. Gemäss Gesetz muss der Autofahrer in der Lage sein, innerhalb seiner Sichtweite anzuhalten.

Das ist unproblematisch, wenn das Fernlicht eingeschaltet ist, denn es leuchtet die Fahrbahn auf einige Hundert Meter aus. Mit Abblendlicht sieht die Sache anders aus. Allerdings verbietet das gleiche Gesetz, andere Verkehrsteilnehmer zu blenden. Wir brauchen das wohl nicht näher zu erläutern. Wer bei einer Geschwindigkeit von 120 km/h mit Abblendlicht auf der Autobahn fährt, um auf der anderen Seite entgegenkommende Fahrzeuge nicht zu blenden, kann niemals rechtzeitig anhalten, wenn er im Schein des Abblendlichts ein Hindernis entdeckt. Hierfür müsste er nicht schneller als 70 bis 80 km/h fahren. Es konnte nicht festgestellt werden, welches Licht am Polizeifahrzeug zum Zeitpunkt des Unfalls eingeschaltet war. Die Polizistin wurde freigesprochen. Ebenfalls eine weitere Autofahrerin, die auch auf der A1 unter ähnlichen Umständen einen Unfall hatte. Man versteht sie nun ein wenig besser, die Menschen, die vor Fahrten auf der Autobahn Angst haben.

Marc Audar

SETZT EMOTIONEN FREI.

ALFAROMEО.CH
Treibstoffverbrauch kombiniert 6,9 l/100 km, CO₂-Ausstoss 161 g/km, Energieeffizienzklasse G. Der Mittelwert (CO₂) aller im Markt anwesenden Neuwagen in der Schweiz beträgt 144 g/km.

Carbon-Monocoque, Aluminium-Chassis und eine perfekte Balance. Pur Alfa Romeo.

ALFA ROMEO 4C UND 4C SPIDER

La meccanica delle emozioni

Schloss - Garage.com

«Die grösste 4C und 4C Spider Auswahl finden Sie bei uns.»

Fahrtraining in Balocco inklusive

SCHLOSS-GARAGE.COM



INTERKONTINENTAL-RAKETE

Er wartet mit den neuesten Technologien auf und hat ausgiebige Tests in Japan und in den USA hinter sich gebracht. Nun setzt der Honda NSX zum Frontalangriff an – Warnung an die Konkurrenz.



Siebenundzwanzig Jahre nach dem ersten NSX enthüllte Honda endlich die Serienversion seiner schärfsten Waffe. Die Entwicklungszeit in Japan und vor allem im amerikanischen Technologiezentrum der Firma zog sich über vier Jahre hinweg, und das Resultat ist ein Hybrid-Supersportler, der die modernste Technik in sich birgt.

Das ehrgeizige Projekt verlangte Risikobereitschaft von den Verantwortlichen. Kann das rollende Labor mit den komplexen Systementwicklungen und der Aufteilung der Forschungsaufgaben auf zwei Kontinente zum Erfolg werden? Die «Automobil Revue» war im kleinen Kreis der ausgewählten Journalisten dabei, welche dieser Frage auf den Grund gehen konnten, auf der privaten kalifornischen Rennstrecke Thermal Club und auf den kurvigen Strassen um Palm Springs.

Noble Abstammung

Die erste Generation des Honda NSX setzte ihrerzeit unübersehbare Akzente. Der Leichtbau-Sportler basierte auf einem Vollaluminium-Monocoque und wurde von einem teuflisch hochdrehenden V6-Sauger befeuert. Paul Frère, Ayrton Senna und Motoharu Kurosawa waren drei der vielen berühmten Persönlichkeiten mit Benzin im Blut, die sich vom kompromisslosen Zweisitzer verführen liessen. Es war bestimmt kein Leichtes, einen Nachfolger für die Legende zu entwickeln.

Aber das Warten hat sich gelohnt. Das Projekt lief zunächst in den technischen Zentren Tochigi und Wako in Japan an und wurde dann an Raymond in Ohio und Los Angeles (USA) weitergereicht. Der zweite NSX startet diese Tage seine Karriere mit der Kleinserienproduktion in einem neuen Werk in Marysville im Bundesstaat Ohio. Der Neue bricht da-

bei komplett mit der Tradition seines Vorgängers, vor allem mit der extrem komplexen Antriebseinheit, die zum beträchtlichen Leergewicht von mehr als 1700 kg führte.

Mit höheren Mächten

Die ersten Konzepte setzten noch auf einen freisaugenden 6-Zylinder, aber am Ende wählten die Entwickler dann einen neuen Biturbo-V6 mit 500 PS und 550 Nm höchstem Drehmoment. Mit Ausnahme der VTEC-Ventilsteuerung setzt der 3,5-Liter alle Tricks für höchste Leistungsausbeute ein: variable Nockenwellen auf der Ein- und Auslassseite, elektrische Wastegates, Trockensumpfschmierung und kombi-

nierte Saugrohr- und Direkteinspritzung. Die beiden äusserst kompakt bauenden einflutigen Turbos blasen mit einem Druck von 1,05 bar.

Mit der neuesten Welle der aufgeladenen Motoren versuchen alle Hersteller von Supersportlern, ihren Triebwerken das gleiche Ansprechverhalten anzuerziehen wie sie die freisaugenden Motoren auszeichnet. Honda greift dabei auf die Elektrizität zurück. Und zwar nicht nur ein bisschen, denn die Japaner bauen nicht weniger als drei Elektromotoren zur Unterstützung des Benziners in ihren NSX ein. Neben der Haupteinheit hinten, die gleichzeitig auch als Anlasser und als Generator für die Lithi-

um-Ionen-Batterien dient, gibt es noch je einen Elektromotor an jedem Vorderrad. Die Systemleistung summiert sich auf 573 PS, was für eine Höchstgeschwindigkeit von 307 km/h gut ist. Zur Kraftübertragung dient ein Doppelkupplungsgetriebe mit neun Gängen.

Rein theoretisch ist das Konzept ganz einfach: Während die meisten Verbrennungsmotoren Mühe bekunden, bei sehr tiefen Drehzahlen in den ersten Millisekunden der Beschleunigung Drehmoment aufzubauen, ist genau das die Stärke der Elektromotoren. Und entsprechend lassen die drei Stromer in dieser Anwendung ihre Muskeln brutal auf die Räder los, bis der V6 bereit

ist, bei mittleren und hohen Touren die Staffel zu übernehmen. Die zwei Vorderrad-Elektromotoren dienen danach vor allem dazu, dem Fahrzeug beim Einlenken in die Kurve durch kurvenäussere Kraftzufuhr und kurveninnere Verzögerung zur Seite zu stehen. Wie auf Schienen!

Mechanische Schatzkiste

Das elektromechanische Labor sitzt in einem Spaceframe-Rahmen fast gänzlich aus Aluminium. Die Ausnahme bilden einige Karbonteile und einzelne Komponenten aus Hochfestigkeitsstahl (darunter die sehr dünnen und extrem starken A-Säulen). Honda ist besonders stolz auf den

tiefen Schwerpunkt und auf das äusserst verwindungssteife Chassis, das die Konkurrenten stark übertreffen soll. Aus den zahlreichen Grafiken der technischen Präsentation konnte man unschwer die anvisierte Konkurrenz herauslesen: Ferrari 458 Italia, Porsche 911 Turbo und Audi R8, also der perfekte Mix von aggressiver Sportlichkeit und vorbildlichen Granturismo-Eigenschaften.

Die Aerodynamik stellte ebenfalls ein primäres Entwicklungsziel im Lastenheft für den Boliden dar. Das war schon wegen des Anströmens der vielen Kühler einer dermaßen komplexen Konstruktion unabdingbar. Nicht weniger als elf Hitzewandler sorgen für das thermische Wohlbefinden des Antriebs und der Bremsen. Der Anpressdruck der Fahrtwindströmung verteilt sich im Verhältnis 1:3 auf die Vorder- und Hinterachse, sodass der Wagen bei sehr hohen Geschwindigkeiten solide an die Fahrbahn gedrückt wird. Interessantes Detail der Aerodynamikversuche: Selbst die Waschdüsen wurden getestet, um sicherzustellen, dass die Windschutzscheibe bei mehr als 280 km/h noch mit Wischwasser bespritzt werden kann.

Probe aufs Exempel

Und wie fühlt er sich vom Fahrersitz aus an? Damit wir uns einen Eindruck von den Eigenschaften des NSX machen konnten, liess uns Honda auf die Rennstrecke, und zwar mit einem Instruktor auf dem Beifahrersitz, von dem Sie vielleicht schon gehört haben: Dario Franchitti, seines Zeichens vierfacher IndyCar-Champion und dreimaliger Gewinner der 500 Meilen von Indianapolis. Nichts war ihnen zu gut. Die Rennstrecke des Thermal Club ist ein wenig kurz, aber die ausgeprägten Anbremssektionen waren ideal, um die Qualitäten des NSX hervorzu-



Massgeschneidertes Werk

Honda und Ohio, das ist eine Liebesgeschichte, die sich immer wieder bestätigt hat. Der japanische Hersteller, der in den 1990er-Jahren in den USA die Oberklassemarke Acura lanciert hatte, blieb dem «Buckeye-State» und der Stadt Marysville treu, als es um den Bau eines brandneuen Produktionswerks für den NSX ging. Es wurde auf Performance Manufacturing Center (PMC) getauft und bietet rund 100 hochspezialisierten Fachleuten Arbeit. Die Motoren werden

in Handarbeit gebaut und anschliessend im nahen Werk Anna (Ohio) prüfstandgetestet. Das Doppelkupplungsgetriebe und die Hybridkomponenten kommen aus dem japanischen Hanamasu. Das Chassis wird durch 860 Hochpräzisions-schweisspunkte (Metal Inert-Gas) von Robotern zusammengebaut, um dann per Laserstrahl, der auf 30 Micrometer geeicht ist, nachgemessen zu werden. Der Zusammenbau des Antriebsstrangs, der Aufhängungen, der Elektroniksteue-

rungen, des Interieurs und der Karosserie vereinnahmt mehr als 14 Stunden. Alle Werkzeuge sind natürlich auf einen sehr genauen Drehmomentpunkt eingestellt. Das fertiggestellte Fahrzeug wird während 45 Minuten verschiedenen Tests unterzogen, um die Fahrwerksgeometrie und die Gewichtsverteilung auf alle vier Räder zu prüfen und um die korrekte Funktion der Bremsen und der Stossdämpfer sicherzustellen. **G. R.**



heben, aber auch, um seine grösste vermutete Schwäche aufzuzeigen, das Gewicht.

Die mit Leder und Alcantara bezogenen Schalensitze erlauben eine perfekte Sitzposition, und der erste Eindruck ist, dass der Sportler unheimlich leicht zu fahren ist. Komfort und Verarbeitung sind vom Besten. Das Lenkrad gleicht dem des Ferrari 458 Italia. Es liegt gut in der Hand, und die Lenkung scheint die Gedanken des Fahrers lesen zu können. Beim Tritt auf das Gaspedal erlebt man einen eindrücklichen Beschleunigungsschub. Der V6 singt in den höchsten Registern, und der Vorwärtsdrang ist kräftig, linear und scheinbar uner-

schöpflich. Der Sound wurde ebenfalls nicht vergessen, mit parallelem Direktauspuff und je einer Klappe in den beiden Ansaugrohren, die gleich hinter den Rücken der Insassen liegen. Im Track-Modus (dem aggressivsten nach Quiet, Sport und Sport+) hört man kaum noch das eigene Wort.

Beim ersten Drücken des Bremspedals verfliegen alle Sorgen: die optionalen Karbon-Keramik-Scheiben beissen sofort kräftig zu, und das Pedalgefühl ist perfekt. Honda ging so weit, die Pedalkräfte beim Ferrari 458 und Porsche 911 Turbo zu messen. Dann machten sich die Ingenieure daran, es noch besser zu machen und konsistente Resulta-

te hinzukriegen. Die Liebe zum Detail wird immer wieder ersichtlich.

Das Ausloten des Grenzbereichs in schnellen Kurven erweist sich als ungeheure Herausforderung, denn der NSX liegt dank der Kombination von antriebskraftregulierenden vorderen Elektromotoren und dem selbstsperrenden Differenzial ungemein neutral bis in die irrwitzigen Kurvengeschwindigkeiten. Kein Untersteuern, kein Ausbrechen des Hecks. Das Gaspedal kann brutal niedergetreten werden, während der Wagen noch im Scheitelpunkt der Biegungen fährt, und der im Markenjargon Superhandling-AWD genannte aktive Allradantrieb zieht einen mit einer

Vehemenz aus der Kurve, wie das jedem Rennwagen gut anstehen würde. Noch überraschend vielleicht: der Honda mag kein Leichtgewicht sein, aber er fühlt sich auf der Rennstrecke ungemein leichtfüssig an. Die Verwindungssteifigkeit der Karosserie ist extrem, was den Reaktionen von Fahrwerk, Lenkung und Kraftübertragung zu einer selten erlebten Harmonie verhilft.

Bis ins kleinste Detail

Der Fahrversuch hat uns davon überzeugt, dass der neue Honda NSX perfekt abgestimmt worden ist. Das minutiöse Testprozedere – das ja auch jahrelang gedauert hat – führte dazu, dass der Fahrer ein

überraschend natürliches Fahrerlebnis geniesst. Man konstatiert, dass die dermassen komplizierten Komponenten der Hybridtechnologie zu einem ausgewogenen Ganzen verschmolzen wurden. Die Insassen fühlen in keiner noch so extremen Situation irgendwelches Ruckeln. Motor, Getriebe, Lenkung und Aufhängung spielen perfekt zusammen, ohne dabei die Fahrfreude herauszufiltern. Die Rückmeldungen der Lenkung und über das Sitzfleisch sind ausgezeichnet, und die adaptiven Stossdämpfer des eher straff abgestimmten Magnetic Ride geben Auskunft über die Fahrbahnbeschaffenheit, ohne aber den Komfort zu vernachlässigen.

Honda hat diesmal im Gegensatz zum Civic Type R die Rundenzeiten am Nürburgring nicht bekannt gegeben, was man als Zeichen verstehen darf, dass der NSX nicht einzig für den Rennstreckeneinsatz bestimmt ist. Der Projektverantwortliche Ted Klaus charakterisiert sein Kunstwerk denn auch als hervorragenden Gran Turismo-Sportler, der sich auf der Rennstrecke keine Blößen geben soll. Das macht hellhörig. Wie könnte man sich angesichts der hier gebotenen Renntalente eine mögliche R-Version vorstellen? Denn alle Anzeichen sprechen dafür, dass Honda hinter den Kulissen an einer solchen scharfen Variante arbeitet ...

Der Star auf dem Boulevard

Wenn die Verantwortlichen schon von GT sprechen: Mission erfüllt. Der Sportler gab sich auch auf den Highways und auf den gewundenen Bergstrassen in Südkalifornien nicht die geringste Blöße. Der NSX legt auf Wunsch im Quiet-Modus (Anfahren mit reiner Elektro kraft) und im Sport lautlos bis ruhig los, um dann im Sport+ ein aggressiveres Gebaren an den Tag zu legen. Der

Amerika-Japaner macht kurzen Prozess mit den Kurvenpassagen, um dann ganz brav durch die Stadt zu gleiten, wo er aber alle Blicke auf sich zieht. Das 9-Stufen-Getriebe ist ein Musterschüler, der die Absichten des Fahrers fast immer im genau richtigen Moment in die Tat umsetzt. Als einzige Ausnahme ermittelten wir bei einer sportlichen, aber nicht aggressiven Fahrweise, dass das DKG beim Herunterschalten etwas übereifrig agiert.

Einmal abgesehen von den fehlenden Ablageflächen im Innenraum und einfach auch dem eingeschränkten Gepäckraumvolumen erweist sich der Honda NSX als angenehmer Reisebegleiter. Die Sicht nach hinten ist dank einer Rückfahrkamera und grossen Aussenspiegeln gut, nach vorn wegen der besonders dünnen A-Säulen sogar ausgezeichnet.

Geduld

Die Produktion der ersten Modelle läuft diese Tage im Werk Marysville (siehe Kasten) an. Die Markteinführung in den USA erfolgt Ende April, die ersten Kundenauslieferungen Anfang Sommer. Die Europäer müssen sich hingegen noch in Geduld üben. Die ersten Exemplare kommen erst im November auf den Alten Kontinent. Die Preise in den USA beginnen bei 156 000 Dollar, aber in Europa müssen wir mit etwas mehr rechnen (ungefähr 180 000 Euro).

Wir können es kaum erwarten, den neuen Honda NSX auf Schweizer Strassen unseren Tests zu unterziehen und seine Fahrleistungen mit den Messgeräten nachzuprüfen. Aber eines ist jetzt schon klar: Nach dem Fronttriebler Civic Type R setzt sich Honda nun auch bei den Supersportlern ungeniert in die Spitzengruppe. Die Entwicklungsingenieure können stolz sein auf ihr jüngstes Kind.

Gilles Rossel

TECHNISCHE DATEN

Motor (ECE)

Verbrennungsmotor:
Zylinder V6
Hubraum 3493 cm³
Verdichtung 10:1
Max. Leistung 500 PS
bei 6500–7500/min
Max. Drehmoment 550 Nm
bei 2000–6000/min

Elektromotor (hinten):
47 PS bei 3000/min, 148 Nm bei 500–2000/min

Elektromotoren (vorne):
2x36 PS bei 4000/min, 2x73 Nm bei 0–2000/min

Motorbauart:
V6, 75°, Motorblock und Zylinderkopf Alu, Bohrung x Hub 91,4 x 88,9 mm, 4 Ventile/Zyl., DOHC (VVT), Einspritzung direkt und Saugrohr, 2 Turbolader, Ladeluftkühler, Trockensumpfschmierung.

Kraftübertragung:
AWD, Sperrdifferenzial hinten, 9-Gang-Doppelkupplungsgetriebe: I. 3,84; II. 2,43; III. 1,78; IV. 1,43; V. 1,21; VI. 1,04; VII. 0,88; VIII. 0,75; IX. 0,63; R 2,39; Achse 3,58.

Fahrgestell und Fahrwerk:
Selbsttragende Karosserie: Space Frame aus Aluminium und Stahl

mit Hilfsrahmen vorne; v.: doppelte Dreiecksquerlenker, h.: Mehrlenkerachse, v./h. geregelte Dämpfer Magnetic Ride Gen III, Kurvenstabilisator; Scheibenbremse Stahl Brembo (v. 6 Kolben, h. 4 Kolben), Ø v./h. 368/360 mm; auf Wunsch: Bremsen Karbon-Keramik, Ø v./h. 381/360 mm; Zahnstangenlenkung, Servo el.; Reifen v. 245/35 ZR 19 93Y, Felgen 8,5 J; Reifen h. 305/30 ZR 20 103Y, Felgen 11 J.

Karosserie:
Coupé, 2 Türen, 2 Sitze.

Abmessungen und Gewicht:
L x B x H 4470 x 2217 x 1214 mm
Radstand 2629 mm
Spur v./h. 1656/1617 mm
Leergewicht (DIN) 1725 kg
Tankinhalt 59 l

Fahrleistungen und Verbrauch:
Höchstgeschw. 307 km/h
0 bis 100 km/h 3 s



Die AR-Testwagen fahren mit Treibstoffen von BP





AUTO DES JAHRES NOCH GRÖSSER

OPEL ASTRA SPORTS TOURER

Mit dem Astra K ging die Baureihe 2015 in die elfte Runde und konnte sogleich den Titel als «Car of the Year 2016» einheimen. Nun folgt auch die Kombiversion «Astra Sports Tourer».

Selbstbewusst prangt das Logo des «Car of the Year 2016» auf der B-Säule des Opel Astra. Und auch, wenn es der Hatchback war, der zugegen war, als Opel-CEO Karl-Thomas Neumann im Rahmen des Genfer Autosalons die Auszeichnung entgegennahm, so soll auch die Kombiversion «Sports Tourer» mit denselben Qualitäten überzeugen: einer guten Ausstattung mit durchdachten Detaillösungen, dem günstigen Preis und vor allem dem Gegenteil zu immer schwerer werdenden Fahrzeugen.

Dass die Auszeichnung zum Auto des Jahres für den Hatchback nicht unverdient kam, davon konnten wir uns bereits mehrfach überzeugen (AR 41/2015 und 02/2016). Ob Opel dieses Versprechen auch für den Sports Tourer einhalten kann?

Leichter, grösser, besser

Wie die Fließheck-Variante ist auch der Sports Tourer durch gezielten Leichtbau um bis zu 190 kg leichter als sein Vorgänger, ohne aber bei den Abmessungen einbüßen zu müssen. Im Gegenteil: Im Innenraum wurde sogar noch mehr Platz geschaffen.

Die elegante, leicht abfallende Dachlinie kostet zwar einige Liter an Gepäckvolumen, der Kofferraum fasst aber dennoch 540 bis 1630 Liter bei umgeklappter Rückbank. Auf Letztere ist man besonders stolz in Rüsselsheim, stellt sie nämlich

eine Art Novum dar. Auf Wunsch kann sie nicht bloss, wie sonst üblich, im Verhältnis 40:60 abgeklappt werden, sondern in drei Teilen 40:20:40. Dadurch bleiben zwei vollwertige Rücksitze erhalten, auch wenn einmal sperrige Gegenstände verstaut werden müssen. Überhaupt hat man auf den

Ausbau des Gepäckraumes ein besonderes Augenmerk gelegt. So wurde einer unserer grossen Kritikpunkte am Fließheck scheinbar erhört, nämlich jener des unangenehmen Absatzes an der Ladekante. Koffer und Einkaufstaschen lassen sich nun bequem eben verstauen. Zusätzlich wurde das

FlexOrganizer-System mit den Befestigungsschienen und Trennnetzen weiterentwickelt, und als Sahnehäubchen gibt es Keyless Entry auch für den Heckdeckel. Mit dem Handsender in der Hosentasche reicht ein Wisch mit dem Fuss unter den hinteren Stossfänger, und der Heckdeckel öffnet

sich wie von Geisterhand. Auf dieselbe Weise kann er auch wieder geschlossen werden.

Komfortabel

Aber nicht nur an das Gepäck, auch an die Insassen wurde gedacht. So ist die Kopffreiheit auf allen Plätzen (+26 mm) und die

Kniefreiheit im Fond (+28 mm) vergrössert worden, sodass auch Grossgewachsene problemlos Platz finden auf den Rücksitzen. Die beiden äusseren Rücksitze können im Astra Sports Tourer mit Sitzheizung bestellt werden, für beide Vordersitze gibt es zudem die Sitzlüftung für eine angenehme



Fahrt an heißen Tagen. Weiterhin bloss dem Fahrer vorbehalten bleibt die Massagefunktion – der meistbesetzte Platz genießt halt doch einige Vorteile. Eine Entscheidung, die vielleicht nicht ganz verständlich in einem Fahrzeug, das überproportional oft als Flottenwagen bestellt wird, aber auch nicht ganz falsch ist.

Und damit die Kinder auf langen Fahrten ruhig sind, gibt es im Fond zwei USB-Anschlüsse, um Tablet, Handy oder DVD-Player mit Strom zu versorgen.

Aber auch der Fahrer kommt in den Genuss fortschrittlicher Technik und Technologie. So sind alle vom Astra bekannten Systeme auch im Sports Tourer mit an Bord. Dies gilt sowohl für das automatisch abblendende Matrix-Licht «IntelliLux LED» als auch den Spurhalte- und Notbremsassistenten oder den Concierge-Dienst OnStar. Letzterer ist sozusagen eine menschliche Suchmaschine. Auf Knopfdruck wird man mit einem Callcenter-Agenten verbunden, der unsere Fragen beantwortet (Wie komme ich zur XY-Strasse? Wo ist die nächste Pizzeria?) und uns die gewünschte Destination direkt aufs Navi laden kann oder uns auf Wunsch sogar ans Ziel lotst.

Technische Daten									
Opel Astra Sports Tourer	1.4	1.0 ecoFLEX	1.4 ECOTEC		1.6 ECOTEC	1.6 CDTI		1.6 BiTurbo CDTI	
Zylinder/Hubraum	cm ³	R4/1399	R3/999	R4/1399	R4/1598	R4/1598	R4/1598	R4/1598	R4/1598
Treibstoff/Aufladung		Benzin			Benzin/Turbolader		Diesel/Turbolader		
Verdichtung		10,6:1	10,5:1	10:1	9,5:1	16:1			
Bohrung x Hub	mm	74 x 81,3	74 x 77,4	74 x 81,3	79 x 81,5	79,7 x 80,1			
Leistung	kW (PS)	74 (100)	77 (105)	92 (125)	110 (150)	147 (200)	81 (110)	100 (136)	118 (160)
bei	1/min	6000	5500	4000–5600	5000–5600	4700–5500	3500	3500–4000	4000
Drehmoment	Nm	130	170	230	230	300	300	320	350
bei	1/min	4300	1800–4250	2000–3500	2000–4000	1700–4700	1750–2000	2000–2250	1500–2250
Kraftübertragung		FWD/M5	FWD/M5,A5	FWD/M6	FWD/M6,A6	FWD/M6	FWD/M6	FWD/M6,A6	FWD/M6
L x B x H/Radstand	mm	4702 x 1871 x 1510/2662							
Kofferraum	l	540–1630							
Leer-/Gesamtgewicht	kg	1273/1830	1288/1850	1273/1830	1393/1960	1403/1940	1403/1950	1435/1985	1435/1985
0 bis 100 km/h*	s	13,9	11,7	9,9	8,9	7,7	11,4	10,1	8,9
Höchstgeschwindigkeit*	km/h	185	195	205	215	235	195	205	220
Verbrauch/ CO ₂ komb.*	l/100 km, g/km	5,5/127	4,3/100	4,9/114		6,0/139	3,4/89	3,8/101	4,1/109
Preis ab	Fr.	22 100	23 100	26 300	27 300	32 200	26 600	29 900	33 600

*Werte mit manuellem Getriebe



Neuer Diesel

Zusammen mit dem Mokka ist der Astra das Zugpferd im Opel-Stall. Damit dies nicht nur im übertragenen Sinne so ist, erhält der Sports Tourer einen neu entwickelten Dieselmotor, den 1.6 Biturbo CDTI mit 160 PS. Seine wahre Stärke ist aber das maximale Drehmoment von 350 Nm, das bereits bei 1250/min zur Verfügung steht. Damit liess es sich auf unserer Teststrecke im Hinterland von Porto (P) problemlos völlig entspannt durch die zahlreichen Kurven schlängeln.

Zusammen mit der guten Getriebeabstimmung kann das Herunterschalten vor einer Kehre auch mal vergessen gehen oder bewusst weglassen werden, er beschleunigt trotzdem schön wieder heraus.

Der Opel Astra überzeugt also auch in der Kombiversion. Der Sports Tourer ist bereits seit Februar 2016 bestellbar, die Auslieferung beginnt noch im April.

Ramon Egger
ramon.egger@automobilrevue.ch

AUTOMOBIL REVUE
GEGRÜNDET 1906

X AboDigital
DAS PRAKTISCHSTE ABONNEMENT!



IHRE VORTEILE

- wöchentliche Erscheinung
- 12 x 3. Bund Classic Cars
- 6 Spezialbände «Journal D» pro Jahr
- Zugang zu den Auto-Vergleichen auf www.automobilrevue.ch

ANGEBOTE

	Digital
2 Jahre 98 Ausgaben	272.-
1 Jahr 49 Ausgaben	172.-
6 Monate 25 Ausgaben	98.-

BESTELLEN SIE IHR ABOCLASSIC HIER!

Name / Vorname: _____ Abodauer: 2 Jahre 1 Jahr 6 Monate
 Adresse, PLZ / Ort: _____
 E-Mail: _____
 Tel. / Mobil: _____ Geburtsdatum: _____
 Firma: _____ Unterschrift: _____

Senden Sie uns den Coupon an **Abodienst, Automobil Revue, Industriestrasse 37, 3178 Böisingen** oder schicken Sie uns eine E-Mail an abo@automobilrevue.ch mit Name, Adresse, Aboart und den Code ARD19.



JAZZIEBOY

NOTE DER
REDAKTION

81/100

Test AR | x | 2016

Honda Jazz

1.3 i-VTEC

- + Cleveres Innenraumkonzept
- + Gute Verarbeitung
- + Reichhaltige Ausstattung
- + Preis-Leistungs-Verhältnis
- + Guter Fahrkomfort
- Müde Motorisierung

Der Honda Jazz ist ein Exportschlager: 5,5 Millionen Mal wurde er schon verkauft. Wird auch der neueste Jazz zum Bigseller?

Unser Test-Jazz hatte schon bald seinen fröhlichen Spitznamen «Jazzieboy». Vielleicht bekam er den, weil das Auto vom Design her angenehm, aber nicht aggressiv auffiel. Oder weil er so schön rot war («Milano-Rot» – ein Rotton, den offenbar nur Honda benützt, denn im Internet werden mit diesem Suchwort nur rote Honda angezeigt). Oder einfach, weil das Fahrverhalten des Honda so gutmütig ausfällt. Doch wir greifen vor.

Geschichtsstunde

Die Ursprünge des Jazz dürften im Anfang der Achtzigerjahre zu suchen sein, als Honda ein kleines Auto für den City-Gebrauch baute und es «City» benennen wollte. Doch das führte zu Namensstreitigkeiten mit einem anderen Autobauer, der den Namen für sein Automodell beanspruchte. Also nannten ihn die Japaner stattdessen «Jazz», was ja irgendwie auch nach welt-offener Stadt klang. 2002 kam der erste «Jazz» nach Europa.

3,8 m lang, etwas mehr als 1000 kg schwer und mit 55-kW-(78 PS)-1,2-l-Benzinmotor bestückt. 2008 kam dann die zweite Generation, das Auto wurde etwas länger und kräftiger. Je nach Zählweise steht nun in den Honda-Verkaufsräumen die dritte oder vierte Jazz-Generation und wartet auf Kundenschaft. Und die gibt es, sogar zuhauf: 5,5 Millionen Mal wurde der Jazz laut Honda seit 2001 weltweit verkauft. So viele Autofahrer können nicht irren, oder? Wir werden sehen.

1,9 m lange Güter, 1,2 m hoch
Genau 3995 mm lang ist der neue Jazz – und somit bleibt er 5 mm unter der «Schallgrenze» von 4 m. Ideal für die enge City. Doch auch Stadtbewohner brauchen Stauraum im Auto. Die nette und attraktive Gabriela (1,75 m gross) haben wir abends an der Jazz-Bar kennengelernt. Zwei Wochen später gehen wir mit unserer neuen Bekanntschaft Gabriela das 1,9 m hohe Fjälkinge-Regal bei

Ikea kaufen und abermals eine Woche später kaufen wir Gabriela zu deren Geburtstag noch eine üppige, 1,2 m hohe Yuccapalme in der Migros. Und das soll alles in ein 4-m-Auto reinpassen?

Ja! Das lange Fjälkinge-Regal von Ikea stellt unsere neue Beziehung zwar kurz auf die Probe, bis Gabriela herausfindet, dass sich der Vordersitz des Jazzieboys umklappen lässt und so ein 2,5 m langer (durchgehender) Stau-

raum entsteht, die gute Gabriela muss deshalb mit dem hinteren Sitz vorliebnehmen. Und die Yuccapalme? Die muss nicht «gebogen» werden, denn das könnte der Pflanze ja Schaden zufügen. Im Jazz gibt es die «Magic Seats» – die hinteren Sitze lassen sich wie ein Kinossessel hochklappen, so entsteht ein Stauraum, der 1,3 m hoch ist.

Übrigens: über 1300 l Stauraum weist der Jazz auf (bei umgeklappten Sitzen) –

das ist für ein 4-m-Auto ein sehr beachtlicher Wert. Das Sitzkonzept des Jazz ist also clever durchdacht, da verzieht man es dem Auto gerne, dass es im Fond etwas eng zu und her geht.

Ausserdem: Klappt man die Sitze um, entsteht eine ebene Fläche, eine Fähigkeit, die viele – auch deutlich teurere – Konkurrenzmodelle nicht schaffen.

Gabriela nimmt natürlich vorne auf dem Beifahrersitz

Platz. Die Sitze gibt es zwar nur aus Stoff, doch Gabriela ist Saxophonistin und mehr an Multimedia als an knarrenden Ledersitzen interessiert. Unser Jazz in der «Elegance»-Ausstattung ist in Sachen Multimedia up to date: grosser, schön eingepasster 7-Zoll-Touchscreen, via Honda-Connect geht es ins Internet. Der CD-Player ist MP3-fähig. Auch dass das Auto 6 Lautsprecher hat, dazu 2 USB-Ports und sogar eine HDMI-Schnittstelle, gefällt unserer Gabriela, einem typischen Stadtkind.

Sehen wir uns das Cockpit noch etwas genauer an. Den grossen Touchscreen haben wir schon gerühmt, dass er auf Tastendruck etwas langsam reagiert, ist nicht weiter schlimm. Auch dass alles ein wenig zu «grossgepixelt» dargestellt wird, verzeihen wir Jazzieboy, denn die Menüführung ist einfach und erschliesst sich auch einem Laien innert Minuten. Fein auch, dass recht viele Infos zum Auto (Durchschnittsverbrauch usw.) abgerufen und grafisch dargestellt werden können. Recht so.

Viel an Bord für wenig Geld

Das Armaturenbrett wirkt dank weniger Tasten aufgeräumt. Nicht ganz logisch ist dann allerdings, dass das Lenkrad wieder mit Tasten übersät ist. «Goodies», wie die elektrisch einstellbaren Aussenspiegel (schon ab der Grundausstattungslineie «Trend» mit an Bord), wissen weitere Glanzpunkte zu setzen. Überhaupt, die Ausstattung: Wir kommen aus dem Staunen nicht mehr heraus – das ist alles zu haben für



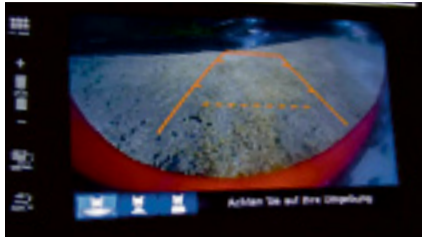
Hier stimmt alles: Verarbeitungsqualität, Ergonomie, reichhaltige Ausstattung.



Einzigster Qualitätspatzer: die Nähte des Leder-schaltknäufes liegen unschön in der Handfläche.



Perfekt für den Transport einer Pflanze: die Magic Seats.



Die Rückfahrkamera funktioniert im Prinzip gut, die Hilfslinien sind am richtigen Ort. In der Dunkelheit ist die Optik aber zu schwach.



Viele Infos können am Bildschirm abgerufen werden, das ist für das Kleinwagensegment eher ungewöhnlich.



20 000 Franken? Ja, und es kommt noch besser: Viele Systeme sind bereits in der Einstiegsversion (ab 16 800 Franken) mit an Bord, so bspw. der Tempomat, LED-Tagfahrlicht, Klimaanlage, Regensensor, Berganfahrhilfe, City-Brake-System.

Aufpreis kosten unter anderem die Verkehrszeichenerkennung (ist nicht immer genau), die beheizbaren Vordersitze (sehr zu empfehlen), der Spurhalteassistent und die Rückfahrkamera. Letztere wäre im Prinzip gut, da der Blick nach hinten aufgrund einer relativ kleinen Heckscheibe nicht ideal ist. Doch die Kameraoptik ist lichtschwach und in der dunklen Tiefgarage keine grosse Hilfe. Aber gut, nicht so schlimm, dann wird halt rückwärts via die Aussenpiegel navigiert - die Aussenmasse von Jazzieboy sind ja übersichtlich und bergen keine bösen Überraschungen.

Besser Handschaltung
CVT-Automatikgetriebe (Aufpreis: 1800 Franken) oder 6-Gang-Handschaltung? Für das CVT-Getriebe spricht,

dass wegen des geringen Hubraums viel Schaltarbeit im Jazz vonnöten ist. Dagegen spricht, dass die meisten Tester, die die CVT-Version ausprobiert haben, monieren, dass die Automatik eher behäbig funktionieren würde. Was dann doch wieder für die manuelle Schaltung sprechen würde.

In der Topversion Elegance liegt allerdings der mit Leder überzogene Schaltknopf nicht ideal in der Hand: die Nähte verlaufen an den falschen Orten und stören. Doch das ist schon der einzige kleine Qualitätspatzer im Jazz. Zwar dominieren bloss Hartplastik und Stoff im Cockpit, doch alles ist sorgfältig verarbeitet, die Kanten entgratet. Recht so.

Schwachbrüstiger Motor
Der Motor. Ja, der Motor. Der war noch nie ein Ausbund an Fröhlichkeit in der Jazz-Familie. Im ersten Moment erschrickt man ein wenig, dass ein Gas-Kickdown so wenig Wirkung entfaltet, doch als bald hat man sich mit dem 1,3-l-Motor versöhnt: Mitschwimmen im Verkehr ist

angesagt und kein Imponiergehabe. Und das funktioniert vor allem in der Stadt perfekt: Weil die Geraden kurz und die erlaubten Tempi selten hoch sind, sodass viel Leistung nötig wäre, schwimmt Jazzieboy sehr munter im Verkehr mit. Erst Überland geht dem City-Floh dann die Puste aus, was zum Teil aber auch auf die lange Übersetzung zurückzuführen sein dürfte.

Auch auf der Autobahn geht es dann viel besser als ursprünglich angenommen: Die deutschen Journalisten berichten, ihr Jazzieboy habe 190 km/h geschafft - das allerdings muss eine Tortur gewesen sein, denn unser Exemplar keucht schon bei 140 km/h gehörig, wir wollen es also nicht übertreiben.

Zwischen Tempo 100 und 130 km/h fühlt sich der Jazz jedoch sehr wohl an. Recht so. Noch ein Wort zu den Drehzahlen: Bei circa 120 km/h liegt das Drehzahlenniveau bei rund 3000/min - und das ist auch auf langen Strecken problemlos erträglich. Bremsen und Fahrwerk wissen auch zu überzeugen, der Federungskomfort ist für

ein so kompaktes Auto sogar besonders gut.

Fazit
Der kleine Japaner punktet durch ein cleveres Sitzkonzept, eine tolle Ausstattung und eine für diese Klasse ausserordentlich gute Verarbeitungsqualität. Abzüge gibt es ganz klar in Sachen Motorisierung. Für Menschen, die vornehmend in urbanen Gegenden unterwegs sind, ist sie zwar absolut ausreichend, doch etwas mehr Leistung könnte dem Auto nicht schaden - zumal der Jazz in Sachen Ausstattung und Verarbeitung ja so erwachsen daher kommt. Insbesondere für Schweizer Verhältnisse mit unseren vielen Hügeln, Bergen und Steigungen ist der Jazz ein wenig untermotorisiert, gleichwohl wir zugeben müssen, dass die Entwickler natürlich die Schweizer Topografie nicht in ihr Lastenheft aufnehmen konnten. Alles in allem können 5,5 Millionen Jazz-Käufer nicht irren - der flinke kleine Honda ist trotz der flauen Motorleistung ein gutes und preisgünstiges Auto.

Michael Föhn



TECHNISCHE DATEN

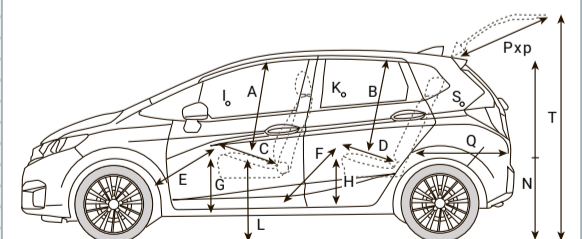
Preis Honda Jazz 1.3i-VTEC ab 16 800 Franken. Testwagen: Elegance-Ausführung, ab 20 100 Franken.	tronischer Bremskraftverteilung (EBD), aktivem Bremslicht (ESS) und Bremsassistent. Bremsen vorn (Scheiben innen belüftet) 262 mm, Bremsen hinten (Scheiben) 239 mm. Felgen: 15 x 6J-Stahlfelgen. Reifen: 185/60 R15 84H.
Testwagenlieferant Honda Suisse, 1242 Satigny/Genève. Tel. 0800 036 036 www.honda.ch	
Motor Zylinder 4 in Reihe Hubraum 1318 cm ³ Verdichtung 13,5:1 Max. Leistung 75 kW (102 PS) bei 6000/min Max. Drehmoment 123 Nm bei 5000/min	Karosserie Limousine, 5 Türen, 5 Plätze. Abmessungen und Gewichte L x B x H 3995 x 1694 x 1980 mm Radstand 2530 mm Spur v./h. 1477/1466 mm Leergewicht (DIN) 1066-1113 kg Gesamtgewicht 1605 kg Kofferraum 354-1314 l
Motorbauart Vierzylinder-Reihenmotor, 16 Ventile über zwei oben liegende Nockenwellen gesteuert (DOHC), Bohrung x Hub: 73 x 78,7 mm. Leichtmetall-Motorblock und -Zylinderkopf, variable Ventilsteuerung i-VTEC.	Fahrleistungen und Verbrauch Höchstgeschw. 190 km/h 0 bis 100 km/h 11,0 s Verbrauch komb. 5,0 l/100 km CO ₂ -Ausstoss 116 g/km Energieeffizienzklasse D Tankinhalt 40 l
Kraftübertragung FWD, manuelles 6-Gang-Schaltgetriebe. I. 3,461; II. 1,869; III. 1,235; IV. 0,948; V. 0,809; VI. 0,688; R. 3,307; Achse 4,625.	Sicherheitsausstattung Front-/Seiten-/Vorhang-Airbags, aktive Kopfstütze vorn, 3-Punkt-Sicherheitsgurt, Isofix-Verankerungen, elektr. Bremskraftverteiler, Bremsassistent, City-Brake-System, VSA-Stabilitätssystem usw.
Fahrgestell und Fahrwerk Selbsttragende Karosserie. Vorderachse: McPherson-Radaufhängung, Hinterachse: Verbundlenker. Lenkung: Elektrische Zahnstangenservolenkung (EPS). Bremsen: Vierkanal-ABS mit elek-	



TESTDATENBLATT

Beschleunigung 0 - 40 km/h 3,5 s 0 - 60 km/h 6,2 s 0 - 80 km/h 9,4 s 0 - 100 km/h 13,9 s 0 - 120 km/h 20,6 s 400 m 19,3 s	Testverbrauch (Benzin) Gesamtverbrauch 5,7 l/100 km AR-Normrunde 4,74 l/100 km Reichweite 700 km
Bremsweg 120 - 0 km/h 62,3 m 100 - 0 km/h 43,3 m 80 - 0 km/h 27,5 m 60 - 0 km/h 15,2 m 50 - 0 km/h 10,6 m 40 - 0 km/h 6,8 m 30 - 0 km/h 3,8 m 20 - 0 km/h 1,7 m	Gewichte Leergewicht (DIN) 1100 kg Verteilung v./h. 64/36 % Leistungsgewicht 10,8 kg/PS
Innengeräusch Im Stand 37,2 dB(A) 50 km/h 56,3 dB(A) 80 km/h 63,0 dB(A) 120 km/h 66,7 dB(A)	Zählereichung 30 km/h Zähler = 29 km/h eff. 50 km/h Zähler = 48 km/h eff. 80 km/h Zähler = 76 km/h eff. 120 km/h Zähler = 116 km/h eff. 1 km nach Zähler = 1007 m
Wendekreis Lenkradumdrehungen 2,5 Ø zw. Mauern (l./r.) 11,1/11,2 m	Messbedingungen km-Stand 5550 Gewicht Testfahrzeug +150 kg, voller Tank; Temperatur auf 20 °C und Luftdruck auf 1000 mbar (Meereshöhe) umgerechnet. Bremswerte bei 3 °C ohne Reaktionszeit und Schwellwert auf feuchtem Asphaltbelag. Winterreifen Pirelli Snowcontrol Serie 3 185/55 R16

AR-MESSWERTE INNENRAUM



Vordersitze Kopffreiheit (A) 90-100 cm Sitzfläche (C) 49 cm Fussraum (E) 28-53 cm Sitzhöhe (G) 29-35 cm Innenbreite (I) 140 cm Ausstiegshöhe (L) 57-61 cm	Kniefreiheit (F) 23-52 cm Sitzhöhe (H) 38 cm Innenbreite (K) 134 cm
Rücksitze Kopffreiheit (B) 94 cm Sitzfläche (D) 48 cm	Kofferraum Ladetiefe (Q) 118-170 cm Ladeöffnung B x H (P x p) 88 x 82 cm Innenbreite (S) 102-122 cm Ladekante (N) 60 cm Heckklappe geöffnet (T) 183 cm

35 000 DOLLAR FÜR DAS MODEL 3

Tesla hat letzte Woche in Kalifornien (USA) ihr Volumenmodell «Model 3» vorgestellt. Rund um das Auto entstand ein grosser Hype, einen Haken hat die Sache allerdings: es ist erst in anderthalb Jahren verfügbar.

«I have an amazing product to show you this night ...» Es war der grosse Auftritt des Elon Musk: In der Nacht vom vergangenen Donnerstag auf den Freitag präsentierte Tesla in den Design-Studios von Hawthorne (Los Angeles in Kalifornien) vor vielen Fans und Journalisten ihr neues Model 3.

Es wurde zum grossen Tesla-Triumph: Das Design kam gut an, ebenfalls der genannte Richtpreis von 35 000 Dollar. Fast schon frenetischen Applaus gab es von den Fans für das neue Model, via die sozialen Kanäle verbreiten sich in Windeseile Videos und Fotos um die ganze Welt.

Raus aus der Nischenecke

Dass weltweit über das neue Elektroauto berichtet wird, hat aber mit einer anderen Sache zu tun: mit den erwarteten Stückzahlen. 2015 hat Tesla weltweit rund 50 000 Elektrofahrzeuge (Model S) verkauft. Das ist in etwa das Niveau eines einzigen, nicht besonders häufig verkauften Modells von Volkswagen – beispielsweise des VW Sharan. Doch VW setzt vom Golf eine Million Exemplare pro Jahr ab – das allein zeigt schon die Grössenverhältnisse.

Doch Tesla will in Sachen Stückzahlen aufholen, und genau hierfür ist das Model 3 gedacht: Es soll ab 2018/2019 die Gesamtstückzahl der Produktion auf 500 000 PW pro Jahr (zusammen mit dem Model S und dem Model X) heben.

Von 50 000 auf 500 000 ist ein gewaltiger Schritt, die Verzehnfachung der Produktion. US-Medien fragten sich daher zu Recht, ob dies Tesla überhaupt ohne Probleme in der Produktion bewerkstelligen kann. Ohne gleich schwarz sehen zu wollen: Schwierig wird das auf jeden Fall, nur schon in Sachen Personal muss ja kräftig aufgestockt werden.

Die Gigafactory soll es richten

Tesla-Gründer Elon Musk verwies in seiner Ansprache darauf, dass gerade für die extreme Ausweitung der Produktionskapazitäten die Gigafactory eine Schlüsselrolle einnehme, denn eine halbe Million E-Fahrzeuge bräuchten gewaltige Mengen an Batterien. Wir erinnern uns: Tesla hat mit einer Investitionssumme von vermutlich gegen 5 Mia. Dollar auf einer Fläche von circa einer Quadratmeile in der Wüste von Nevada eine gigantische Batteriefabrik aus dem Boden gestampft, 6500 Arbeiter werden dort Lithium-Ionen-Batterien produzieren und zusammenbauen. Laut Musk wird die Gigafactory, wenn sie denn dereinst ihre volle Produktionskapazität erreicht hat, pro Jahr mehr Batteriekapazitäten (in kWh gerechnet) haben als alle anderen Batteriefabriken auf der Welt zusammengerechnet.

An der Börse ein Zwerg

Und noch ein paar Zahlen, die einen in Staunen versetzen: Tesla wird momentan an der Börse ein Wert von rund 30 Mia. Dollar zugestanden. Der FCA-Konzern (Fiat, Chrysler, Jeep, Dodge usw.) hat hingegen bloss eine Börsenkaptalisierung von 10 Milliarden (Euro). Doch



Die Designsprache der Tesla-Familie wird immer klarer: auch das neue Model 3 reiht sich nahtlos bei den bisherigen Teslas ein.

© zVg

beim Umsatz ist der FCA-Konzern im Vergleich mit Tesla ein Riese: FCA hat einen Umsatz von 110 Milliarden Euro, Tesla von bloss 3 Milliarden Dollar. Auch der Blick auf das operative Ergebnis lässt staunen: Tesla schreibt Verluste, 2015 waren es allein 220 Millionen Dollar, FCA macht Gewinn, das operative Ergebnis zeigte letztes Jahr 2,6 Milliarden Euro an.

Der Zahlenvergleich zeigt es ganz klar: Tesla wird an Börse in der Zukunft viel zugetraut, dem FCA-Konzern wenig. Anders sind die enormen Unterschiede nicht zu erklären. Auf Tesla lasten also sehr grosse Erwartungen – vielleicht zu hohe?

Denn die Ausweitung der Produktion hat einen Haken: Teslas Volumenmodell kommt erst 2017/2018, bis dahin hat auch die Konkurrenz so einiges aus dem Hut gezaubert. Der GM-Konzern hat ja bspw. kürzlich den Chevrolet Bolt vorgestellt (siehe AR 5/2016), auf ihm dürfte dann auch der neue Opel Ampera beruhen. Auch mit diesem Auto sind wir im 40 000-Dollar-Bereich und bei einer Reichweite von circa 320 km – den Bolt wird es aber im Januar 2017 schon zu kaufen geben, auf das Model 3 muss man dann fast ein weiteres Jahr warten.

345 km Reichweite

Doch zurück zu den Daten des Model 3. Was bisher zum Modell bekannt ge-

ben wurde, ist relativ dürftig: Preis 35 000 Dollar, 345 km Reichweite, Beschleunigung von 0 auf 100 km/h in rund 6 s, Stauraum vorne und hinten. Und, ach ja, ein kurzes Surfboard, so witzelte Elon Musk, gehe auch rein. Der grosse Bildschirm im Innern des Model 3 soll ein 15-Zöller sein, er sieht allerdings, vergleicht man ihn mit dem schön eingepassten Bildschirm im Model S, etwas provisorisch hingeklatscht aus – aber vielleicht wird das ja noch verbessert.

Riesiges Glasdach

Definitiv ist aber das gigantische Glasdach, das sich offenbar von der Frontscheibe bis zur Heckscheibe hin erstreckt. Für das Raumerlebnis dürfte das toll sein, es bedingt aber eine starke Klimaanlage, denn durch solche gewaltigen Scheibenflächen kann sich das Innere stark aufheizen.

Müssten wir schätzen, würden wir die Länge des Fahrzeugs auf circa 4,5–4,7 m schätzen, die Batteriekapazität auf circa 65 kWh. Es ist damit zwar kürzer als das Model S – aber ins Kompaktsegment wird es kaum passen. Was möglicherweise auch auf das grosse Batteriepack zurückzuführen sein dürfte, dieses braucht einfach eine gewisse Baulänge.

Supercharger-Ausbau

Apropos Batterien: An der Model-3-Vorstellung verwies Elon Musk erneut auf

das Supercharger-Ladenetz. 3600 gibt es davon bisher schon (davon 11 in der Schweiz), 2016 hat Tesla sich vorgenommen, deren Anzahl auf 7200 zu verdoppeln. Der Konzern schafft sich also – und das ist vermutlich einzigartig in der Geschichte des Automobils – zum Fahrzeug auch eine ganz eigene Energieversorgung. Das ist im Vergleich fast so, als hätte der rührige Carl Benz im Jahre 1902 zu seinem Motorwagen 6 auch gleich noch ein eigenes Tankstellennetz hochgezogen.

«Wo immer Elektrizität auf dieser Welt ist», so plauderte Elon Musk bei der Model-3-Präsentation fröhlich, «dorthin können wir auch fahren oder gehen.»

Maximal zwei Model 3 pro Neukunde?

Noch ein Hinweis zur Bestellsituation in der Schweiz: Seit letzter Woche sind die Bestellterminals auch für die Schweizer Kunden offen. Volljährige Personen, so teilte uns Tesla Schweiz mit, könnten maximal zwei Model 3 im Voraus bestellen. Bestehende Tesla-Kunden werden bei der Auslieferung allerdings bevorzugt behandelt. Ab einem Besitz von drei (bisherigen) Tesla (Tesla S, X, Roadster), können Kunden auch noch ein drittes Model 3 ordern, haben sie sogar schon vier Tesla im Besitz, deren vier usw. – offenbar ist das Interesse an den neuen Tesla so gross, dass diese restriktiven Regeln eingeführt werden mussten. **AR**



DIE TREPPE ZUM LINCOLN-HIMMEL

Lincoln hat an der New York International Auto Show jüngst ein Konzept vorgestellt, das wohl seinesgleichen sucht: ein Navigator mit einer richtigen Treppe.

Der Grundgedanke von Lincoln, der Luxusmarke von Ford, ist eigentlich völlig logisch: Die modernen Luxus-SUV sind zum Teil dermassen hoch, dass klein gewachsene Personen Probleme haben, in die Fahrzeuge bequem einzusteigen.

Und pragmatisch wie die Amerikaner sind, gingen sie

auch gleich ans Werk und verpassten dem Lincoln Navigator in dieser Konzeptstudie Treppenstufen. Die ganze Seitenwand klappt also beim Öffnen nach oben, und die Passagiere können mühelos einsteigen. Nicht einmal auf eine störende B-Säule muss man achten – sie existiert nicht.

Allerdings muss sich das

Konzept auch den Vorwurf gefallen lassen, dass es die Treppe gar nicht brauchen würde, käme das Fahrzeug nicht so ungemein hochbeinig daher. Und Spötter witzelten alsbald auch, dass so ein Konzept keinerlei Chance auf eine Zulassung haben könne – mangels der fehlenden Handläufe an der Treppe.

Doch Spass beiseite: In der Navigator-Studie finden 6 Personen bequem Platz, das Fahrzeug ist «full connected»; so dass ein jeder der Passagiere auf seinem eigenen Bildschirm im Internet surfen kann. Grosse Aufmerksamkeit liess Lincoln den Sitzen zukommen, sie sollen extrem einstellungsfähig sein, um den

Passagieren die Fahrt so angenehm wie möglich zu machen.

Als Motorisierung wählte Lincoln einen 3,5-l-V6-Biturbomotor, laut Lincoln soll das Triebwerk für weit über 400 PS gut sein. Über Länge, Breite und Höhe hat Lincoln nichts verlauten lassen, doch voraussichtlich dürfte das Parkieren mit dem Luxus-SUV nicht ein-

fach sein, zumal schon die LWB-Version des normalen Lincoln 5,67 m misst.

Eines ist jedoch jetzt schon gewiss: Das Fahrzeug wäre top bei einer jeden Oscar-Verleihung: vor dem roten Teppich parkiert, könnten die Schauspielerinnen ihre Reize beim Treppenheruntersteigen besonders zur Schau stellen. **AR**

«HERR DOKTOR, WIE KLINGE ICH?»

Ford beschäftigt im spanischen Werk Valencia einige Spezialisten, die nichts anderes tun, als dem Klang der Motoren zu lauschen.



Offenbar geht selbst in einer Welt voller intelligenter Messgeräte nichts ohne die menschlichen Sinne. Jedenfalls gab Ford vor Kurzem bekannt, dass sie im Werk in Valencia zahlreiche «Hör-Spezialisten» beschäftigen würden, die pro Tag rund 2000 Ford-Motoren auf akustische Unregelmässigkeiten testen würden.

Getestet würden vor allem die Motoren der EcoBoost-Serie, so unter anderem im Ford Focus RS und ST, im S-Max oder im Mondeo. Juan Carlos Rosmari, Qualitätstechniker im Motorenwerk in Valencia, meint dazu: «Jeder unterschiedliche Motortyp hat seinen ganz eigenen Sound. Wir kennen alle individuellen

Charakteren der Motoren ...» Die Mitarbeiter wissen genau, wie bspw. ein perfekt kalibrierter, 350 PS starker EcoBoost-Turbobenziner des neuen Ford Focus RS klingen muss – und wie eben nicht.

Mit einem Stethoskop ausgerüstet, wie es auch die Ärzte verwenden, lauschen sie tagein, tagaus dem Motorensound. Ausreichend viele Pausen zwischen den Hör-Tests, so schreibt Ford, sollen dafür sorgen, dass sich die Mitarbeiter während des gesamten Arbeitstages voll auf ihre Aufgabe konzentrieren könnten.

AR/PD

Eine Garage, alle Marken.

Bosch Car Service

Für Ihr Auto tun wir alles.

www.BoschCarService.ch

R8 SPYDER: EMOTIONEN PUR

An der New York International Auto Show hat Audi den R8 Spyder V10 vorgestellt. Intensiver kann man die Marke mit den vier Ringen derzeit nicht erleben.

Sound und Emotionen. Darum scheint es Audi bei dem neuesten Audi R8 Spyder V10 vor allem gegangen zu sein. Und recht haben die Ingolstädter. Natürlich hätten sie auch den jüngsten Spross, eben den Spyder, in der Topmotorisierung mit 449 kW (610 PS) antreten lassen können, doch macht eine solche Power in einem offenen Auto überhaupt noch Sinn? Zumal man solche Topleistungen in erster Linie sowie so nur abrufen, wenn extreme Geschwindigkeiten auf der Rennstrecke gefahren werden.

397 kW (540 PS) reichen im offenen Spyder also allemal, denn hier geht es um Emotionen: Fahrtwind, Motorensound, die vorüberzischende Landschaft.

3,6 s bis Tempo 100 km/h

Im neuen Spyder versieht also der normale V10-FSI-Saugmotor seinen Dienst. Wobei damit natürlich nicht gesagt ist, dass der Spyder eine lahme Ente sei. Mit 3,6 s auf Tempo 100 km/h und 318 km/h Topspeed ist der Spyder ein hochpotenter Sportwagen, der gegenüber dem normalen Coupé einfach noch eine Schippe mehr «Emotionen» mit auf den Weg bekommen hat.

Die Fakten: Der R8 Spyder hat ein Stoffverdeck, das in zwei Finnen ausläuft. Ein elektrohydraulischer Antrieb öffnet und schliesst das Verdeck in 20 s bis zu einer Geschwindigkeit von 50 km/h. Die Heckscheibe verschwindet in der Schottwand, sie lässt sich aber auch ausfahren – um die Verwirbelungen zu minimieren.

Versteifen, versteifen

Viel Aufwand hat Audi getrieben, um den



Spyder an den entscheidenden Stellen zu versteifen, denn ein Spyder ist immer verwindungsanfälliger als ein Coupé. Das Rückgrat des Spydere ist ein neu entwickelter Audi Space Frame (ASF), er besteht hauptsächlich aus zwei Materialien: Alu (rund 80 %) und Karbon. Sie bilden ein Fachwerk, das den Spyder im Bereich der Schweller, der A-Säule und im Bereich des Frontscheibenrahmens verstärken soll.

Quattro

Vom Motor und den Leistungen haben wir schon gesprochen, die daraus resultierende Kraft (540 Nm) schickt die Kurbelwelle an ein sehr schnell reagierendes 7-Gang-Doppelkupplungsgetriebe, es wird elektrisch bedient. Wie es sich für einen quattro gehört, wird die Kraft

auf alle vier Räder verteilt – neu ist jedoch, dass dies nur noch geschieht, wenn die entsprechenden Parameter dies auch erfordern.

Wie in der AR 12/2016 dargestellt, sind die neuen quattro zumeist als reine Fronttriebler unterwegs – dies hilft Treibstoff zu sparen. Stellen die Berechnungsgeräte bspw. Schlupf an einem der Vorderräder fest, öffnen die variablen Lamellen der Kupplung sofort, die Kardanwelle wird auf Touren gebracht und liefert die Kraft an die anderen Räder. Im Extremfall werden so bis zu 100 % der Kraft auf die Vorder- bzw. Hinterräder geleitet. Weil die Allradkupplung dabei stark beansprucht wird, ist sie laut Audi mit Wasser gekühlt.

Optional ist ein R8-Performance-Lederlenkrad erhältlich, es bietet (dank

seiner Zusatzasten/-Funktionen) neben den vier Grundmodi (Komfort bis Dynamisch) weitere drei Fahrmodi (Trocken, Nass und Schnee). Mit diesem Lenkrad, so Audi, soll das Lenken unter diesen Bedingungen noch präziser möglich sein.

Das Display ist 12,3 Zoll gross und bietet aufwendige 3-D-Grafiken. Mit Audi connect geht es per LTE ins Internet, als zusätzlichen Ohrenschaum (zum Sound des V10) gibt es eine Hi-Fi-Anlage von Bang & Olufsen. Erstmals integriert Audi in die beiden Sitze Kopfstützen-Lautsprecher, um ein hohes Klangvolumen zu erreichen.

Der Vorverkauf für den R8 Spyder startet im Sommer. Die Markteinführung ist für den Spätsommer geplant, die Preise stehen noch nicht fest. **AR**

NEUER PRIUS PLUG-IN-HYBRID

In New York (USA) hat Toyota den 2017er-Prius (die Plug-in-Hybrid-Variante) vorgestellt. Highlights sind 50 km E-Reichweite, angehobener E-Topspeed und ein Solardach.

Kaum haben wir den Fahrbericht zur 4. Prius-Generation publiziert (Toyota Prius 1,8 I VVT-i Hybrid – AR 10/2016), da kündigen die Japaner an der diesjährigen New York International Show schon einen neuen Prius an. Jedoch keinen Hybrid, sondern einen Plug-in-Hybrid. Es wäre dies die 2. Generation des Plug-in-Hybrids – da Toyota mit dem Plug-in-Hybrid erst Jahre nach der Lancierung des Hybrid-Prius im Jahre 1997 auf den Markt gekommen ist (im Jahre 2000 in der Schweiz).

Auch der Zeitpunkt ist schon klar, ab wann es den neuen Plug-in-Hybrid bei Toyota hierzulande zu kaufen gibt: erst nächstes Jahr. Toyota verspricht heute schon eine erhöhte E-Reichweite, mehr Leistung und mehr Topspeed im E-Modus.

Die Batteriekapazität wächst auf 8,8 kWh, das reicht laut Toyota für eine rein elektrische Reichweite von circa 50 km, rund das Doppelte gegenüber sei-



nem Vorgänger. Voll elektrisch gefahren werden kann das Fahrzeug bis zu 135 km/h. Wie jeder Plug-in-Hybrid hat auch der neue Prius einen Verbrennungsmotor an Bord, es ist dies der

1,8-I-VVTi-Vierzylindermotor, der im Atkinson-Zyklus arbeitet. Im Verbund mit dem E-Motor sollen Verbräuche von 1,4 l pro 100 km (theoretisch) möglich sein (gemessen im offiziellen

NEFZ-Zyklus). Weitere Highlights des neuen Plug-in-Hybrid-Prius sind energiesparende Vierfach-LED-Scheinwerfer mit geschwindigkeitssensitiver Leuchtstrahltechnologie.

Erstmals soll nun auch ein Solardach mit separater Batterie und Aufladesystem zum Einsatz kommen.

Interessant ist, dass Toyota das Augenmerk der Entwickler auch auf das Klimasystem des Prius gelenkt hat. Denn im E-Modus des Plug-in-Hybrids kann wie bei jedem anderen Elektrofahrzeug nicht die Motorabwärme für die Beheizung genützt werden, weshalb in einem E-Auto im Winter aufwendig und mit viel Batterieenergie geheizt werden muss. Toyota hat für den neuen Prius also ein intelligentes S-Flow-Klimatisierungssystem entwickelt. Es erkennt unter anderem, ob der Beifahrersitz und die Rücksitze besetzt sind und minimiert dementsprechend die Luftzirkulation im Innenraum. **AR**

Hit der Woche

<p>Sandstrahlkabine 990L mit Absaugung Fr. 1990.-</p>	<p>Rollenstreckmaschine Fr. 850.-</p>	<p>Lacktrockner ab Fr. 299.-</p>	<p>2-Säulen Autolift Eurolift Made in Italy 2.7 Tonnen 3.5 Tonnen ab Fr. 2480.-</p>	<p>Pneumontier- Wuchtmaschine Lift im Set SETPREIS Fr. 3790.-</p>	<p>Getriebeheber 0.5 T Fr. 185.-</p>
--	--	---	--	--	---

REMA-MASCHINEN AG Brunnerstrasse 19, 8867 Niederurnen, Tel. 055 610 26 20, Fax. 055 610 12 63, WWW.AUTO-LIFT.CH, WWW.REMAMASCHINEN.CH

Touring Garage AG - Wehntalerstrasse 25, CH-8165 Oberweningen, Tel. +41 44 856 11 11, info@oldtimers.ch, www.oldtimers.ch

<p>Porsche 911 S Targa, 1972, 6-Zyl./2341 ccm, 911 T mit S-Motor im Turbo-Look, mechanisch sehr gut, Motor frisch revidiert, läuft fantastisch, MFK 9.2015 Veteran. CHF 67'911.-</p>	<p>Triumph TR3 A, 1960, 4-Zyl./1991 ccm, gepflegtes Fz. in gutem Orig.-Zust., über 20 Jahre gleicher Besitz, 4-Gang mit OD, ab gr. Service und MFK 2.2016 Veteran. CHF 39'900.-</p>	<p>Triumph Spitfire 1500, 1977, 4-Zyl./1493 ccm, schöner Spitfire in Topzust. inkl. Handtop, seit 1981 in 2. Hand, Karosserie vor ca. 10 Jahren restauriert, ab MFK 3.2016 Veteran. CHF 15'800.-</p>	<p>Datsun 280 ZX, 1983, 6-Zyl./2753 ccm, 198'000 km, gepflegtes CH-Fahrzeug, 2. Hand, mech. sehr gut, Zylinderkopf revidiert, läuft u. schaltet sehr schön, MFK 3.2014. CHF 9'900.-</p>	<p>Porsche 924 S Coupé, 1985, 4-Zyl./2479 ccm, 225'400 km, gepflegtes CH-Fahrzeug, 2. Hand, AMAG-Auslieferung, frisch ab Motorrevision (Zylinderkopf, ZR etc.), MFK 8.2015. CHF 9'900.-</p>	<p>Mercedes-Benz E 320, 1997, 6-Zyl./3199 ccm, 52'000 km, äusserst schönes CH-Fahrzeug aus 1. Hand, lückenlose Servicegeschichte, mech. sehr gut, MFK 4.2015. CHF 10'900.-</p>
--	---	--	---	---	--

<p>Porsche Cayenne Turbo 10.2003, sehr gut ausgestattet Leder etc., 170'000 km, Neupreis 149'800.- Preis: Fr. 14 250.- (verhandelbar) Tel. 079 314 13 66</p>	<p>Land Rover Defender Edition 60th Years, 01.2009, Sonderserie (nur 10 in der CH), 26'000 km, Neupreis 78'000.- Preis: Fr. 47 500.- (verhandelbar) Tel. 079 314 13 66</p>	<p>Mercedes-Benz ML 300 CDI BlueEff 4Matic, SUV, 02.2010, Automat, 4x4, 106'000 km, grau, Leder, Navi, Partikelfilter, Traktionskontrolle. Fr. 26'300.- Tel. 079 636 27 92</p>	<p>Peugeot 407 2.0 HDI SV Executive, 05.2006, 142'000 km, silber, Klima, Leder, Navi, CD, Einparkhilfe. Fr. 6'500.- Tel. 079 359 37 00</p>	<p>Alfa Romeo 159 2.4JTD Distinctive, 03.2007, Automat, 140'000 km, silber, CD, Einparkhilfe, Partikelfilter. Fr. 6'200.- Tel. 079 608 73 77</p>	<p>Subaru Legacy 2.0i AWD Kombi, 09.2005, 4x4, 95'600 km, hellgrau-met, Klima, CD, Einparkhilfe, Sitzheizung, Traktionskontrolle. Fr. 6'900.- Tel. 076 366 36 34</p>
---	---	---	---	---	---

<p>Venturi 400 GT Trophy 1992 10 Stück für die Strasse geeignet ab Werk in 1995, 22'000 km. Schätzpreis: Fr. 220'000.- / 240'000.- Auktion 140 Autos in Montreux 15-17 April www.auto-encheres.ch Tel. 079 660 75 90</p>	<p>Renault R5 Turbo Group B Tour de Corse 1983, 20 Stück gebaut, 6. Platz in Tour de Corse 1986, Strasse Zulassung. Schätzpreis: Fr. 220'000.- / 240'000.- Auktion 140 Autos in Montreux 15-17 April www.auto-encheres.ch Tel. 079 660 75 90</p>	<p>Mercedes Cabrio 220 SE 1960 1112 Stück gebaut, 2. Besitzer seit 20 Jahre, sehr guten original Zustand. Schätzpreis: Fr. 80'000.- / 100'000.- Auktion 140 Autos in Montreux 15-17 April www.auto-encheres.ch Tel. 079 660 75 90</p>	<p>Lotus HKT 7 GTS 05.2005, 330'00 km, silber, Sportsitze, dazu noch 4 Komplett Rad. Fr. 65'900.- Tel. 043 833 93 81</p>
--	--	---	---

Immobilien

Im Sinne einer Nachfolgeregelung verkaufen wir im Freiburger Seeland eine **Gewerbeliegenschaft zum Betrieb einer Garage**

- + Garage mit Werkstatt, Showroom, Lager von total 1'310 m² NNF
- + Grundstück total 3'268 m²
- + verkehrstechnisch perfekte Lage nahe Autobahnanschluss
- + inkl. sämtlicher Betriebsanlagen

Verhandlungspreis inkl. Betriebsanlagen CHF 3.4 Mio.

Seriöse Anfragen an:
LL LUGINBÜHL LIEGENSCHAFTEN GmbH
Telefon 031 334 14 14
www.LL-Bern.ch - info@LL-Bern.ch

Classic Cars

DÖNNI CLASSIC CAR AG
Jaguar-Ersatzteile, Wartung und Restauration
JAGUAR Teile heute bestellen - morgen montieren!
Die Mül. Dorfstrasse 36, CH-6265 Roggwil (JU)
Tel. +41 (0) 62 754 19 29, fax +41 (0) 62 754 19 80
www.jaguarclassic.ch, info@jaguarclassic.ch

Wir kaufen Oldtimer, Youngtimer und klassische Sportwagen gegen sofortige Barzahlung!
Rufen Sie an, es lohnt sich.
Tel. 044 856 11 11 / info@oldtimers.ch

Kaufe Bar **sportliche Oldtimers**
Speziell: Porsche 356 und frühe 911, Alfa Romeo Sprint und SS, sowie Mercedes SL.
356@bluewin.ch Tel. 079 252 44 59

Diverses

AC SCHNITZER
jenseits der Serie.

PORSCHE 911 Carrera 3.2, Sammlerzustand, Matching Numbers, unfallfrei, schwarz, Mj 1988, 66600 km, CHF 94'000.-
079 255 60 91, Thun

Jaguar Type S 3.8 l 1964
grün, ab MFK.
Fr. 25'800.-
Tel. 078 880 53 25

GESUCHT!
Gewereraum-Autogarage-Halle
Raum Bern 100-200 m²-ebenerdige Zufahrt mit Büro oder Ausstellungsraum. Parkplätze in der Einstellhalle möglich.
Wir sind solvent und seit über 11 Jahren im Autogewerbe tätig.
Mail: gewereraumbern@gmail.com
Tel: 079 952 76 15

Tuning

Tuning by Frey .ch
www.tuningbyfrey.ch
Tel. 062 723 25 48

Garage FREY Unterentledlen
Ihr Tuning Spezialist für japanische Fahrzeuge

SPORTEC AG
Hofstrasse 17, CH 8181 Hörli b. Bülach
Tel. 043 411 43 00, Fax. 043 411 43 01
Mail: Info@sportec.ch, Web: www@sportec.ch

Ihr Kompetenzzentrum für:

- Porsche / Audi / VW / Skoda / Seat
- Motoren, Getriebe und Turboladerrevisionen
- Motorsportfahrzeuge, Betreuung auf Rennstrecken
- Service von Strassen- und Rennfahrzeugen
- Aufbau und Restauration von Fahrzeugen
- Entwicklung und Konstruktion nach Kundenwunsch
- Tuning und Veredelung
- Fahrzeugvermessungen an Strassen und Rennfahrzeugen
- Abstimmungen auf Allradprüfstand

Kurt Kistler AG
8867 Niederurnen
Tel. 055 610 33 88, www.kistlerbmw.ch

Widmer Spezial
Sport-Garage Widmer
Unterdorf 159, 4937 Ursenbach
T +41 62 957 50 90, F +41 62 957 50 91
www.widmer-spezial.ch

EXKLUSIVER SCHWEDEN-CROSSOVER



Mit unverändertem Outfit, aber individualisiertem Interieur wartet der nur übers Internet erhältliche XC90 Excellence auf. Für Vortrieb sorgt der T8 Hybrid.

Volvo hat die Neuauflage des Crossovers XC90 eben erst eingeführt und kündigt jetzt bereits eine besonders luxuriöse Version an. Als Hommage ans Volvo-Gründungsjahr ist das exklusive Modell auf 1927 nummerierte Einheiten limitiert, die ab sofort ausschliesslich online bei www.volvocars.com geordert werden können.

Dieses Vorgehen hat der schwedische, unter den Fittichen des chinesischen Herstellers Geely prächtig gedeihende Konzern schon 2014 für eine entsprechende Sonderserie des nun abgelösten Vorgängers gewählt. Laut Volvo waren die 1927 Einheiten innerhalb von 48 Stunden via Internet verkauft. Auf dieser Basis baut denn auch die künftige Vertriebs- und Marketingstrategie auf, die Digital Commerce einen zunehmend grösseren Stellenwert beimisst.

Exklusiver Viersitzer

Der knapp 5 m lange und gut 2 Tonnen wiegende XC90 Excellence wird von Volvo als luxuriöseste Ausführung seiner 89-jährigen Geschichte bezeichnet. In der Tat bietet das für die Sonderserie gestaltete Interieur Noblesse auf höchstem Ni-

veau. Edles Leder dominiert, und anstelle des Serien-Rücksitzes laden Einzelsitze zum Platznehmen ein. Im Vierplätzer sind somit alle Sitze verstellbar. Sie sind mit perforiertem Nappaleder bezogen und multifunktional, wurden doch Einrichtungen für Massage, Lüftung und Heizung in die Sitzkonstruktion integriert.

Hinzu kommt ein Kühltisch zwischen den Hintersitzen, in dem zwei Kristallgläser aufs Einschenken von Tranksame warten. Und weil die Insassen die Fahrt in dieser Wohlfühl-Oase voll geniessen sollen, hält eine aufwendige Abschirmung die Aussengeräusche weitgehend von ihnen fern, was auch Premiumgenuss des Audiosystems verspricht.

Drei Fahrstufen

Unter der Fronthaube der Version Excellence steckt, wie in der Limousine S90, der T8 Hybrid, eine Kombination aus aufgeladenem 2.0-Benziner und Elektroantrieb (Plug-in-Hybrid), welche eine Gesamtleistung von 300 kW (407 PS) generiert und mit 640 Nm Drehmoment aufwartet. Die Antriebseinheit wird durch eine 8-Gang-Automatik komplettiert, und das Vortriebsmoment wird au-

tomatisch situativ zwischen Vorder- und Hinterachse aufgeteilt. Es handelt sich dabei um ein neues Allradsystem von BorgWarner mit einer elektrohydraulisch betätigten, nass laufenden Lamellenkupplung, welche Traktion, Fahrstabilität und Handling massgeblich verbessern soll.

Der Fahrer kann drei Fahrmodi an-

wählen: Pure steht für rein elektrisches Fahren über maximal 43 km, Hybrid setzt beide Aggregate situativ optimal ein, und Power holt das Maximum aus der Kombination heraus. Die Preisfrage für die Version Excellence lässt sich auch nur via Internet klären.

Dieter Ammann

Teilautonom

Volvo will das teilautonome Assistenz-System Pilot Assist der Limousine S90 ab Modelljahr 2017 auch im Flaggschiff XC90 anbieten. Dieses hält den Crossover bis 130 km/h mit sanften Lenkeingriffen in der Spur und erhöht damit die Sicherheit. Ein weiterer Sicherheitsfaktor ist ein bei Tag und bei Nacht den Fahrbahnrand auch ohne Markierung selbstständig erkennendes System, das den Bremsvorgang einleitet, wenn der Fahrer nicht reagiert. Und schliesslich spendieren die Schweden dem XC90 D5 AWD ein System mit Druckluft, das

die Leistung des 2.4-Turbodiesels um 10 auf 235 PS (173 kW) erhöht. Damit spricht der Abgasturbolader schneller an.

Neu in der 60er-Baureihe figuriert ferner die Allradversion für den Turbobenziner T5 2.0 mit 180 kW (245 PS) und einem Drehmoment-Bestwert von 350 Nm ab 1500/min. Und für den Volvo S60 Cross Country steht künftig auch der D3-Turbodiesel 2.0 mit 110 kW (150 PS) zur Wahl. Ausgebaut hat Volvo ferner auch das Farbangebot für die Karosserie-Lackierungen.

Am

ATTRAKTIV DESIGNTER SILVERADO

An der Spitze des überarbeiteten Pick-ups Silverado steht neu die Black Edition Realtree.

Chevrolet verordnete dem Fullsize-Pick-up Silverado eine Verjüngungskur. So wartet die Ausgabe 2016 mit einer neu modellierten Motorhaube und einem markant konturierten Kühlergrill auf, des Weiteren prägen LED-Scheinwerfer und Tagfahrlichter die Frontpartie. Aber auch ins Interieur des mit zwei- oder fünfsitziger Kabine erhältlichen mächtigen Pick-ups sind Neuerungen eingeflossen. Dazu gehören übersichtlicher designte Armaturen und Bedienungselemente sowie eine deutliche Aufrüstung in den Bereichen Audio und Infotainment. Dies sowie knallige Aussenfarben soll dem in den USA an der Spitze seines Segments mitmischenden Mehrzweckmodell mehr

PW-affine Kunden einbringen. Entsprechend spendiert Chevrolet der Baureihe gleich noch ein neues Zugpferd: Dieses basiert auf der Version Black Edition des Silverado 1500 Crewcab LTZ Z71 und ist mit der Spitzenmotorisierung 6.2 V8 bestückt, die mit Benzin-Direkteinspritzung, Zylinderabschaltung und variabler Ventilsteuerung (VVT) aufwartet und auch im Sportwagen Corvette (330 kW/461 PS) eingesetzt wird. Im Silverado stehen 312 kW (425 PS) bei 5600/min und ein Drehmoment-Bestwert von 624 Nm bei 4100/min zur Verfügung. Gekoppelt ist das Triebwerk mit einer 6-Gang-Automatik. Auch der Allradantrieb sowie ein Fahrwerk im Off-



road-Trim, seitliche Trittbretter und ein Überrollbügel hinter der Kabine gehören zur Serienausstattung. Und im Interieur dominiert schwarzes Leder mit farblich abgesetzten Ziernähten.

Der wie auch die Räder komplett in Schwarz lackierte Aufbau wurde vom Designer Realtree mit bedruckten Folien (Pflanzenmotive) auf Motorhaube, Vordertüren und am Überrollbügel «veredelt». Das Label Realtree wurde 1986 von Bill Jordan in Columbus (Georgia/USA) gegründet und geniesst als Designer von Outdoor- und Lifestyle-Produkten weltweit einen guten Ruf.

Am

KOPF AN KOPF MIT LEIMER



Fabio Leimer (27) gewann 2013 die GP2-WM und fuhr letzte Saison als Test- und Entwicklungsfahrer beim Formel-1-Team Manor Marussia.



Der Super-Einstand von Stoffel Vandoorne, der für den verletzten Fernando Alonso zum Einsatz kam und gleich auf Anhieb auf Rang 10 fuhr, hat mich sehr gefreut. Er ist wie

ich ein GP2-Champion und in dieser Saison als Ersatz- und Entwicklungsfahrer bei Honda McLaren unterwegs. Wir kennen uns ziemlich gut. Letzte Saison waren wir beispielsweise beide Anzug-Models für unsere Teams an der Fashion Show im Rahmen des F1-Weekends in Singapur. Da ging zwar alles etwas langsamer zu als auf der Rennstrecke, dennoch mussten wir uns beide voll konzentrieren, um auf dem Laufsteg die Ideallinie zu halten. Ohne den Unfall von Alonso hätte Stoffel vielleicht nie eine Chance bekommen, sein Können zu zeigen. Er hat diese eine Chance, wie sie sich einem nicht oft im Leben als Rennfahrer bietet, ideal genutzt und dabei auch das nötige Glück gehabt, ohne Panne durchzukommen. Mit seiner tollen Leistung in Bahrain hat er auf sich aufmerksam gemacht und damit seine Karriere vielleicht entscheidend positiv beeinflusst. Ich bin überzeugt, wenn Vandoorne beim nächsten Rennen noch einmal eine Chance erhält, wird er noch besser abschneiden. Du sitzt als dritter Mann zwar oft im Auto und im Simulator, aber ein Rennen ist doch noch einmal etwas ganz anderes. Da kommen so viele Dinge auf einen zu, dass man sich das erste Mal kaum zu 100 Prozent aufs Fahren fokussieren kann. Mit seiner Leistung hat Vandoorne seinen routinierten Teamkollegen Alonso und Button auf jeden Fall Feuer unter dem Hintern gemacht. Ich bin überzeugt, dass Alonso alles daran setzen wird, um sehr schnell wieder ins Cockpit zurückzukehren.

Gefallen haben mir in Bahrain auch die ersten Runden. Da nur noch mit einer statt zwei Kupplungen gefahren wird, gibts beim Start mehr Action. Mit zwei Kupplungen war es recht einfach, gut wegzukommen. Eine hat-test du voll durchgezogen, die andere bis an den Schleifpunkt. Und das erst noch alles auf Anweisung der Ingenieure. Als die Ampel dann auf grün schaltete, musstest du die ganz durchgezogene Kupplung nur noch spicken lassen und die Post ging ab. Das geht heute nicht mehr – jetzt ist wieder viel mehr Fingerspitzengefühl gefordert. Eine Tatsache, mit der Lewis Hamilton am Start offenbar nun schon zweimal gewisse Probleme hatte.



ROSBERG WEITERHIN MAKELLOS

Nico Rosberg gewinnt den Grossen Preis von Bahrain und führt die WM damit mit dem Punktemaximum an. Ein Rennen zum «Rauchen» wars dagegen für Sebastian Vettel.



Marcus Ericsson im Sauber war nahe am Punktegewinn.
© mspb

Für den Big-Mercedes-Jäger Sebastian Vettel war der Formel-1-GP in Bahrain zu Ende, ehe er richtig begonnen hatte. Schon in der Warmup-Runde blieb der Ferrari des Drittplatzierten im Qualifying qualmend stehen. «Ich habe Leistung verloren und es ist Rauch aufgestiegen. Das wars. Die Aufwärmrunde davor war ganz normal», hielt der vierfache Weltmeister fest. Super läuft's dagegen für Vettels Landsmann Nico Rosberg. Der Deutsche mit finnischen Wurzeln im Mercedes gewann auch das zweite WM-Rennen und profitierte beim Start von einem Crash seines Teamkollegen Lewis Hamilton. Der Brite wurde am Ende Dritter. Platz zwei sicherte sich Kimi Räikkönen im Ferrari.

Schlechter Start

Nach dem Start blieb es aufregend. Hamilton, der sich erneut die Pole sicherte, erwischte einen schlechten Start. Der Weltmeister kollidierte in der ersten Runde mit Valtteri Bottas und fiel auf Position acht zurück. Als Startgewinner ging Rosberg hervor, der Platz eins übernahm und das Feld in der Folge souverän anführte. Sein einziger ernsthafter Verfolger war Räikkönen im Ferrari. Aber auch der Finne hatte deutlichen Rückstand auf den Silberpfeil.

Starker Debütant

Ein gutes Rennen gelang erneut dem Wahlschweizer Romain Grosjean im neuen Haas-Team aus den USA. Der Franzose, der in Genf lebt, fuhr auf Rang fünf und lieferte sich ein packendes Duell mit dem jungen Holländer Max Verstappen im Toro Rosso. Für die ambitionierten Toro Rosso lief aber nicht alles rund. Bei einem Boxenstopp von Carlos



Wer ist die Nummer 1? Hier – Rosberg mein Name.

Sainz in der 22. Runde unterlief der Crew ein schwerwiegender Fehler. Das Auto rutschte vom Wagenheber, und Sainz musste danach ganz am Ende des Feld weiterfahren. Gleich in seinem ersten Rennen in der Formel 1 holte sich Stoffel Vandoorne seinen ersten Punkt und stand am Ende auf Platz zehnte. Der McLaren-Pilot hatte Fernando Alonso ersetzt, der nach seinem Hardcore-Unfall in Australien nicht starten durfte.

Am Punkt dran

Die beiden Sauber beendeten das Rennen auf den Plätzen 12 (Marcus Ericsson) und 14 (Felipe Nasr). «Es machte Spass, weil es so viele Positionskämpfe gab. Der Start verlief etwas unglücklich. Während der ersten Runde konnte ich nicht die gewünschte Motorleistung abrufen, verlor so einige Positionen und steckte hinter Konkurrenten fest. Als ich dann an ihnen vorbei war, hatte ich ein relativ gutes Rennen», hielt Ericsson

fest. Leider habe er nach seinem letzten Boxenstopp, als es um Rang 10 und einen WM-Punkt ging, auf den Benzinverbrauch achten müssen. «Daher war es wirklich schwierig, meine Position zu verteidigen.»

MS/AR

Resultate

GP Bahrain in Sachir, 2. Lauf zur WM
1. N. Rosberg (De), Mercedes 1:33:34,696. 2. K. Räikkönen (Fin), Ferrari, +10,28. 3. L. Hamilton (Eng), Mercedes, 30,14. 4. Daniel Ricciardo (Aus), Red Bull, 1:02,49. 5. Romain Grosjean (Fra), Haas, 1:18,29. 6. M. Verstappen (Hol), Toro Rosso, 1:20,92. 7. D. Kwjat (Rus), Red Bull. 8. F. Massa (Bra), Williams. 9. V. Bottas (Fin), Williams. 10. Vandoorne (Bel), McLaren. 11. K. Magnussen (Dän), Renault. 12. M. Ericsson (Swe), Sauber. 13. P. Wehrlein (De), Manor. 14. F. Nasr (Bra), Sauber. 15. N. Hülkenberg (De), Force India. 16. S. Perez (Mex), Force India. 17. R. Haryanto (Ind), Manor, alle 1 Runde zurück. – **Ausfälle:** S. Vettel, J. Palmer, J. Button, A. Gutierrez, C. Sainz. – **WM-Gesamtwertung:** 1. Rosberg 50. 2. Hamilton 33. 3. Ricciardo 24. 4. Räikkönen 18. 5. Grosjean 18. 6. Vettel 15. 7. Massa 14. 8. Verstappen 9. – **Nächster Lauf:** 17. 4. in China.



Als vor ihm die Fetzen flogen war Scott Dixon der lachende Dritte im Umzug.

DIXON NUTZT DIE CHANCE

Nach zehnjähriger Pause kehrte die IndyCar-Serie im zweiten Lauf der Saison mit dem «Desert Diamond Valley-West» auf die Short-Oval-Rennstrecke des PIR-Phoenix International Raceway zurück und schon nach wenigen Runden im Training und im Qualifying wurde klar, dass dieser Rennkurs nichts von seinem Biss verloren hat. Während zu Zeiten der übermotorisierten Champ Cars der Formel-1-Champion Nigel Mansell den Fehler, die US-Ovalrennstrecken zu unterschätzen, mit einem spektakulären Unfall quittieren musste, so erwischte es diesmal auch schon nach kurzer Zeit auf dem Ovalkurs Takuma Sato, James Hinchcliffe und Carlos Munoz. Alle blieben unverletzt, und die Fahrzeuge konnten trotz der massiven Beschädigung auch wieder rennbereit hergerichtet werden. Schliesslich war es der Penske-Pilot Helio Castroneves, welcher sich die Pole sicherte.

Bilderbuchstart

Mit einem Bilderbuchstart übernahm Castroneves sofort vor Kanaan und Montoya die Führung. Den grössten Platzgewinn sicherte sich Ryan Hunter-Reay, der von Startplatz 12 auf 5 nach vorne schoss. 40 Runden konnte sich der Brasilianer Helio Castroneves an der Spitze behaupten, doch dann machte ihm ein Reifenschaden einen Strich durch die Rechnung. «Plötzlich flogen mir die Gummifetzen meines rechten Vorderreifens um die Ohren. Da wusste ich, dass ich dieses Wochenende abschreiben kann», sagte der Südamerikaner nach dem Rennen, welches er noch auf Platz 11 beenden konnte. Juan-Pablo Montoya übernahm so die Führung, doch auch der Kolumbianer war glücklos: In Runde 97 ereilte ihn das gleiche Schicksal wie seinen Teamkollegen Castroneves: Der rechte Vorderreifen verabschiedete sich. «Das Team Penske hat wohl eine Sturz- und Spureinstellung für seine Fahrzeuge gewählt, welche für unsere Reifen wohl zu aggressiv gewesen ist», sagte nach dem Rennen ein Firestone-Firmensprecher. Derlei übernahm der amtierende IndyCar-Champion Scott Dixon die Führung und sollte sie bis ins Ziel nicht mehr abgeben. Zuerst folgte der Brasilianer Tony Kanaan dem Neuseeländer wie ein Schatten, doch ein Abflug Carlos Munoz' in die Begrenzungsmauer brachte Kanaan aus dem Rhythmus: «Beim Restart hatte ich nicht die gewünschte Beschleunigung, und das nutzten Simon Pagenaud und Will Power natürlich aus und haben mich auf den vierten Platz verdrängt», erklärte Kanaan später. Nach zwei Rennen führt damit Simon Pagenaud mit 83 Punkten das Zwischenklassement vor Scott Dixon (79) und Juan-Pablo Montoya (74) an. Es folgen Ryan Hunter-Reay (56) und Tony Kanaan (54).

Wolfgang Monsehr

VIELLEICHT KLAPPPTS IM 25. JAHR MIT DEM TITEL

Mit nigelnagelneuen Honda Civic TCR will das Berner Duo Peter Rikli (46) und Kris Richard (21) heuer die Tourenwagen-EM aufmischen. Kunststück: Der Preis für den Sieger ist hoch.

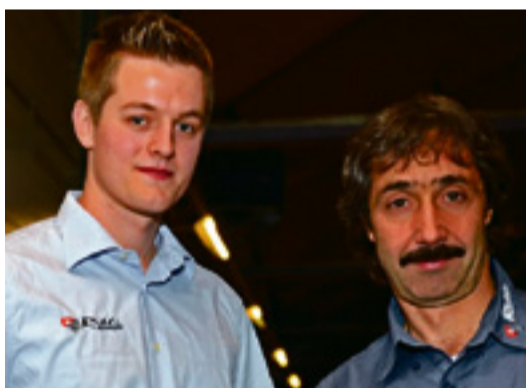
Obwohl er die letzten beiden Jahre motorsportlich aussetzen musste, träumt Kris Richard immer noch von einem Profi-Cockpit. «Natürlich wäre es wunderbar, irgendwie in der Tourenwagen-WM oder der DTM oder so unterzukommen», sagt der 21-Jährige. Sein Vater, André Baumann, war in den 90er-Jahren mit einem BMW M3 Evo unter anderem in der DTM engagiert. Dessen Gegner hiessen damals etwa Joachim Winkelhock, Emanuele Pirro oder Fritz Kreutzpointner. Freilich ist sich Richard völlig bewusst, dass, wie überall im Motorsport, das Geld regiert. Insofern macht er sich keine Illusionen. «Ich fahre so lange, wie Geld auf dem Sponsorkonto liegt. Auf irgendwelche Risiken und Abenteuer lasse ich mich bestimmt nicht ein.» Da habe er bei Kollegen schon finanzielle Abstürze erlebt, auf die er so gut und gern verzichten könne. In dem Sinn ist Richard froh und dankbar für jeden Sponsor- und Preisgeld-Franken, den er in den nächsten Wochen und Monaten noch aufreiben respektive rausfahren kann. Denn die Tourenwagen-EM, die er für Rikli Motorsport zusammen mit Routinier Peter Rikli bestreitet, ist erst zur Hälfte finanziell abgesichert. Könnte also sein, dass Richard irgendwann im Juni oder Juli als EM-Leader aus finanziellen Gründen «groundet».

Start ist zum Teil geglückt

«Ich hoffe nicht, dass es so weit kommt», sagt der gelernte Automechaniker. Denn er freut sich sehr auf die Saison, die am Wochenende in Le Castellet (F) begonnen hat. Für ihn leider nicht ideal. Stark unterwegs, brachten zwei unverschuldete Zwischenfälle ihn um die Früchte seiner Performance. Am Ende blieb für Richard ein fünfter Rang im ersten Lauf und ein Ausfall in Race zwei. Wesentlich besser lief es Peter Rikli, der in den beiden Rennen auf die Ränge zwei und drei fuhr. «Im ersten Lauf habe ich das Auto zu hart «rangenommen» und mir die Reifen ruiniert, so dass ich gegen Ende mit Untersteuern zu kämpfen hatte. Am Start zum zweiten Lauf bin ich etwas zurückgefallen, weil das Prozedere mit dem neuen Auto noch ungewohnt war. Der Rest war perfekt.»

Extremes Gehetze

Es war extremer Stress für die Rikli-Truppe, die beiden neuen Autos rechtzeitig bereitzustellen. Andere Teams haben es nicht geschafft und mussten so in Le Castellet Forfait geben. Letztlich waren nur acht Teams am Start. Am Dienstag standen für die Oberaargauer die Abnahme der beiden Honda Civic TCR bei JAS Motorsport in Italien und eine kurze Testfahrt an. «Ich bin zehn Runden gefahren und hatte anschliessend das Gefühl, ich könne gar nicht mehr Autofahren», sagte Rikli. Dies darum, weil sich der Sauger-Routinier erst



Kris Richard (l.) und Peter Rikli haben zum Saisonauftakt gezeigt, dass sie bei den Leuten sind. Wenn auch mit letztlich unterschiedlichem Erfolg.

© ms/pd

an den Turbo gewöhnen muss. «Ich habe einen etwas eigenen Stil», sagt Rikli. Im Sauger habe er das Auto jeweils mit dem Gas um die Bögen gedriftet. «Solches geht beim Turbo nicht. Vom Gas gehen, geht gar nicht...» Insofern müsse er seinen Fahrstil auf diese Saison hin komplett umstellen. Seine Erfahrung und sein Wille, es der Konkurrenz zu zeigen, werden ihm dabei helfen – davon ist Peter Rikli überzeugt.

Zurück zu den neuen Autos. Diese wurden noch am Dienstagabend vor dem ersten Rennweekend von Mailand (I) in die «Homebase» nach Wangen an der Aare BE transportiert und dasebst in der folgenden Nacht und am folgenden Tag beschriftet. «Ich war kurz davor durchzudrehen», erinnert sich Kris Richard. Überall hätte es noch irgendetwas zu erledigen gegeben. In der Nacht von Mittwoch auf Donnerstag schliesslich fuhr der berufsmässig als LW-Fahrer tätige Oberländer den «Rikli-Truck» zumindest zum Teil noch selbst Richtung Côte d'Azur (F). Umso glücklicher ist Richard nun, dass er sich primär aufs Rennfahren fokussieren kann. Und hier möchte er es nicht nur seinem Teamkollegen zeigen. Immerhin winkt dem Europameister 2016 als Belohnung ein Rennen in einem Cockpit der WTCC – der Tourenwagen-WM also. «Das wäre natürlich etwas ganz Grossartiges und eine Super-Chance, sich zu präsentieren», sagt Richard, der junge Mann aus Gwatt bei Thun BE.

Ein Wunschtraum

Freilich läuft auch Peter Rikli das Wasser im Mund zusammen, wenn er an den Preis für den Sieger denkt. «Mein Ziel ist ganz klar der Titel und ich werde alles dafür geben, um diesen zu holen.» Kämpfen wie ein Löwe, um die gegnerische Seat-Leon-Armada in die Schranken zu weisen sozusagen. Ein WTCC-Cockpit wäre ein Traum für Rikli. Letzte Saison, im 24. Jahr seit Bestehen von Rikli Motorsport, hat es mit dem angepeilten EM-Titel nicht ganz geklappt. Am Ende wurde es Rang zwei. Nun, vielleicht gibts heuer ja ein besonderes Jubiläumsgeschenk in der seit letztem Wochenende laufenden 25. Saison. Sollten die Leon zu «fast and furious» sein, erhalten die Wangener auch von JAS-Honda-Motoreningenieuren Unterstützung. Grundsätzlich jedoch, gibt Peter Rikli zu bedenken, sei es kein nennenswerter Vorteil, wenn die Autos jetzt quasi vom Werk kämen und nicht mehr selber aufgebaut werden müssten. «Wenn du jede Schraube am Auto kennst, ist das auch ein Vorteil. In dem Fall müssen wir uns in den bevorstehenden Rennen auch selber viel neue Erfahrungen machen.» Die gesamte Crew hofft natürlich, dass diese «Findungsphase» nicht zu lange dauert, sprich nicht zu viele Punkte kostet.

Michael Schenk

michael.schenk@automobilrevue.ch

AEGERTER «FLIEGT» VON 19 AUF 5

Moto2-Pilot Dominique Aegerter klassiert sich beim GP von Argentinien in Termas de Rio Hondo auf dem guten fünften Rang. Tom Lüthi wird Siebter; bleibt jedoch WM-Leader.

Tom Lüthi konnte sich beim GP von Argentinien auf die veränderten Bedingungen (halbfeuchte Strecke, tiefere Temperaturen) nicht so richtig einstellen. Schon im Warm-up verlor der Berner als 23., wie auch sein Landsmann Aegerter (18.), viel Zeit. «Seit dem Warm-up fand ich kein gutes Gefühl für das Motorrad, insbesondere an den Kurveneingängen. Wenn ich aggressiv ans Werk gehe wie auf trockener Strecke in Katar, funktioniert alles perfekt. Aber im Regen oder bei gemischten Verhältnissen haben wir noch nicht die passende Einstellung für das Fahrwerk gefunden», so Lüthi. Im Rennen verpasste der Trainings-Sechste so schon in den ersten Runden den Anschluss an die Spitzengruppe und wurde auch bald von Landsmann Dominique Aegerter überholt, der nur aus der 19. Position gestartet war. Am Ende landete das Swiss-Duo auf den Rängen fünf und sieben. Dies freilich mit gehörigem Abstand von 17 und 26 Sekunden auf die Spitze. Frédéric Corninboëuf, der Patron der Schweizer Teamstruktur, war mit Aegerter zufrieden: «Dominique hat ein ganz starkes Rennen gezeigt. Und er hat nicht nur mit seinem typischen Raketentart gegläntzt, sondern seine ersten Rennrunden waren ein Muster an Aggressivität und Willenskraft. Wegen des Durcheinanders hat er in der ersten Runde 7 Sekunden eingebüsst, sonst wäre er viel

leicht noch weiter vorne gelandet.» In der WM konnte der 29-jährige Emmentaler seine Führung aber behaupten, wie Aegerter auch seinen fünften Zwischenrang.

Quartett auf und davon

Vorne fuhren vier Mann davon. Am Ende setzte sich Weltmeister Johann Zarco durch. Der Franzose holte mit 1,3 Sekunden Vorsprung seinen 10. GP-Triumph vor dem Briten Sam Lowes. Der Deutsche Jonas Folger kam mit 2,7 Sekunden Rückstand auf Rang 3. Dass keiner in der WM-Gesamtwertung an Lüthi vorbeikam, liegt daran, dass Zarco wie Lowes vor zwei Wochen in Katar wegen Frühstarts bestraft wurde, Folger in Führung liegend stürzte und Luis Salom (15.) und Simone Corsi (20.), die beide in Katar aufs Podest fuhren, in Argentinien null Brot hatten. Lüthi hat vor dem nächsten Rennen in einer Woche in Austin mit 34 Punkten fünf Zähler Vorsprung auf Zarco und sieben auf Lowes.

Keine Chance

Die beiden anderen Moto2-Schweizer konnten nie in den Kampf um WM-Punkte eingreifen: Robin Mulhauser wurde 22., Jesko Raffin 23. Das Schweizer Team von Fred Corninboëuf hat sich in der Zwischenzeit offiziell für einen MotoGP-Platz für 2017 beworben. Ob es klappt spricht die notwendigen Sponsor-Millionen zusammenkommen, soll sich bis in zwei Mo-



Dominique Aegerter zeigte auch im zweiten Rennen nach seinem Comeback eine starke Leistung.

naten entscheiden. Sicher wird Lüthi im Sommer einige Testfahrten auf KTM bestreiten. Der österreichische Hersteller steigt in der nächste Saison als Werkteam in die MotoGP-WM ein.

Grosse Überraschung

Eine saftige Überraschung produzierte das Moto3-Rennen: Als erster Malayer gewann der 18-jährige Khairul Idham Pawi einen GP in der Geschichte der Motorrad-WM. Der Rookie startete bei feuchten Bedingungen als einer von wenigen mit Slick-Reifen und fuhr nach 21 Runden mit über 26 Sekunden Vorsprung auf Jorge Navarro und Pole-Setter Brad Binder über die Ziellinie.

MS/AR

Resultate

GP von Argentinien, Termas de Rio Hondo

MotoGP 1. Marquez (ESP), Honda, 34:13,628 (168,4 km/h). 2. Rossi (ITA), Yamaha, 7,679 Sekunden zurück. 3. Pedrosa (ESP), Honda, 28,100. 4. Laverty (IRL), Ducati, 36,542. 5. Barbera (ESP), Ducati, 36,711. 6. Espargaro (ESP), Yamaha, 37,245. – Gestürzt u.a.: Lorenzo (ESP), Yamaha. – Schnellste Runde (12.): Marquez in 1:40,243 (172,5 km/h). – **WM-Stand:** WM-Stand (2/18): 1. Marquez 41. 2. Rossi 33. 3. Pedrosa 27. 4. Lorenzo 25. 5. Dovizioso (ITA), Ducati, 23. 6. P. Espargaro 19. – **Moto2.** 1. Zarco (FRA), Kalex, 40:57,806 (161,9 km/h). 2. Lowes (GBR), Kalex, 1,347. 3. Folger (GER), Kalex, 2,754. 4. Rins (ESP), Kalex, 6,101. 5. Aegerter (SUI), Kalex, 17,384. 6. Syahrin (MAL), Kalex, 17,484. 7. Lüthi (SUI), Kalex, 26,411. – 22. Mulhauser (SUI), Kalex, 1:09,254. 23. Raffin (SUI), Kalex, 1:14,825. – Schnellste Runde (23.): Zarco in 1:44,345 (165,8 km/h). – **WM-Stand.** 1. Lüthi 34. 2. Zarco 29. 3. Lowes 27. 4. Syahrin 23. 5. Aegerter 22. 6. Luis Salom (ESP), Kalex, 21. – **Moto3.** 1. Idham Pawi (MAL), Honda, 41:35,452 (145,5 km/h). 2. Navarro (ESP), Honda, 26,170. 3. Binder (RSA), KTM, 30,060. – Schnellste Runde (21.): Joan Mir (ESP), KTM, in 1:56,365 (148,6 km/h). – **WM-Stand.** WM-Stand (2/18): 1. Binder 36. 2. Niccolò Antonelli (ITA), Honda, 31. 3. Navarro 29. – **Nächstes Rennen.** GP von Amerika in Austin am 10. April.

AUTOMOBIL
REVUE
GEGRÜNDET 1906

X AboClassic

ALLE VORTEILE IN EINEM EINZIGEN ABONNEMENT!



IHRE VORTEILE

- wöchentliche Erscheinung
- 12 x 3. Bund «Classic Cars»
- 6 Spezialbände «Journal D» pro Jahr
- Zugang zu den Auto-Vergleichen auf www.automobilrevue.ch

ANGEBOTE

Classic
Print + Digital

2 Jahre 98 Ausgaben	309.–
1 Jahr 49 Ausgaben	209.–
6 Monate 25 Ausgaben	125.–

BESTELLEN SIE IHR ABOCLASSIC HIER!

Name / Vorname: _____ Abodauer: 2 Jahre 1 Jahr 6 Monate

Adresse, PLZ / Ort: _____

E-Mail: _____

Tel. / Mobil: _____ Geburtsdatum: _____

Firma: _____ Unterschrift: _____

Senden Sie uns den Coupon an **Abodienst, Automobil Revue, Industriestrasse 37, 3178 Böisingen**, oder schicken Sie uns eine E-Mail an abo@automobilrevue.ch mit Name, Adresse, Aboart und dem Code AR018.

DE SILVESTRO HOLT SICH ERSTMALS PUNKTE

Während sich Simona de Silvestro am Formel-e-Rennen in Long Beach (USA) über die ersten WM-Punkte freuen durfte, war Sébastien Buemi nach einem selbst verschuldeten Unfall sauer.

Zunächst sah beim Formel-e-WM-Lauf in Long Beach alles nach einem erneuten Durchmarsch des WM-Leaders Sébastien Buemi aus. Der 27-Jährige dominierte das Training, doch schon im anschließenden Qualifying gab es Probleme. «Der zweite Gang hakte zunächst, was mich eineinhalbzehntel Sekunden kostete. Trotz meiner Bestzeit im zweiten Sektor hat es nicht mehr für die Super-Pole (in der die Top 5 die besten Startplätze ermitteln, d. Red.) gereicht.» Startplatz sieben, direkt vor seinem Renault-Teamkollegen Nicolas Prost, war trotzdem keine schlechte Ausgangsposition, wie Buemi befand: «Ich will nach vorne und werde attackieren», sagte der Langstrecken-Weltmeister von 2014, der offensichtlich nichts davon wissen wollte, auf Nummer sicher zu gehen. Kein Wunder, wenn man sich an den vierten Saisonlauf in Buenos Aires (Argentinien) erinnert, bei dem der Westschweizer vom Ende des Feldes bis nach vorne auf Platz zwei stürmte.

Ins Heck gedonnert

So einfach lief es für Buemi an der Pazifikküste indes nicht. Der Waadtländer kam diesmal nicht so schnell voran, wie er sich das vorgestellt hatte. Nachdem er Daniel Abt (Schaeffler-Audi) mit einem Überraschungsmanöver vor einer Spitzkehre ausgetrickst hatte, sollte auch Robin Frijns (Andretti) auf diese Art und Weise überumpelt werden. Die Aktion ging schief und dabei rauschte Buemi seinem Kontrahenten ins Heck. Der Holländer beklagte anschließend einen beschädigten Heckflügel, bei Buemi war es der Frontflügel. «Ich habe einen Fehler gemacht und kann mich nur bei ihm, seinem Team und natürlich jedem bei Renault e.dams entschuldigen», sagte Buemi nach seinem ärgerlichen Patzer. Zu allem Überfluss erhielt der WM-Leader von der Rennleitung wegen «einer vermeidbaren Kollision» eine Durchfahrtsstrafe aufgebremmt, durch die Buemi chancenlos auf den letzten Platz zurückfiel. Obwohl der frühere Formel-1-Fahrer von Toro Rosso noch zwei Zusatzpunkte für die schnellste Rennrunde einheimste, büsste Buemi seinen 22-Punkte-Vorsprung komplett ein und hat jetzt im WM-Zwischenklassement einen Zähler Rückstand auf Long-Beach-Sieger Lucas di Grassi (Abt-Audi).

Konto eröffnet

Deutlich besser lief es dagegen Simona de Silvestro, die schon nach dem Qualifying und Startplatz 12 ein gutes Gefühl hatte. «In dieser Position bin ich nicht zum ersten Mal und irgendwann muss es ja mal klappen», meinte die Wahl-Amerikanerin, für die ein Top-10-Platz und damit die Punkteränge das gewünschte Ergebnis waren. Im Gegensatz zu Buemi blieb de Silvestro cool und wartete auf die Fehler der Konkurrenz – eine, wie sich nach 41



Nun hat auch Simona de Silvestro die ersten WM-Punkte auf ihrem Konto. Die gebürtige Bernerin kommt mit den Besonderheiten der Formel e immer besser zurecht.

© andretti

Runden zeigen sollte, völlig richtige Entscheidung. «Natürlich bin ich happy mit Rang 9, denn das ist ein Schritt in die richtige Richtung», meinte die 27-Jährige, die selbstkritisch immer noch ein Manko im Qualifying sieht: «Daran muss ich arbeiten, denn mit einem besseren Startplatz ist auch ein noch besseres Ergebnis als P9 zu erreichen.» De Silvestro will zunächst in der FIA Formel e Fuss fassen und hat deshalb momentan keine anderen Pläne, wie sie versichert: «Wenn sich noch irgendwas ergeben sollte, höre ich es mir an und dann sehen wir weiter.»

Fast ein Doppelsieg

Dessen ungeachtet feierte das Abt-Audi-Team vor den Toren Hollywoods seinen bisher grössten Erfolg. Erstmals standen mit Lucas di Grassi und dem drittplatzierten Daniel Abt beide Abt-Fahrer auf dem Podest. Der Franzose Stéphane Sarrazin (Venturi) vereitelte auf Platz zwei den totalen Triumph des deutschen Teams. «Der Erfolg war genau die richtige Reaktion nach dem Rennen in Mexiko.» Zuletzt wurde der Sieger di Grassi wegen 1,8 kg Untergewicht nachträglich disqualifiziert. «Wir haben uns vor dem Wochenende im Team eingeschworen und wollten allen beweisen, dass der Sieg dort kein Zufalls-

treffer war», meinte di Grassi: «Wir sind Racer, gehen ans Limit und geben niemals auf. Jetzt beginnt die heisse Phase der Saison und wir sind motivierter denn je, in der Erfolgsspur zu bleiben.»

Jetzt gehts nach Paris

Long Beach war das letzte Überseerennen. Die Titelentscheidung fällt in Europa bei den Rennen in Paris (F, 23. 4.), Berlin (D, 21. 5.), Moskau (RUS, 4. 6.) oder London (GB 2./3. 7.). Buemi hat nur einen Punkt Rückstand auf di Grassi (100:101). In der Teamwertung liegt das Renault-Duo Buemi/Prost, das ebenfalls punktlos blieb, nur noch sechs Punkte (138:132) vor dem Audi-Schaeffler-Team Abt/di Grassi. Für Spannung ist also gesorgt.

Arno Wester

Resultate

Long Beach, 6. Lauf zur Formel-e-WM
1. Lucas di Grassi (Bra), Abt-Audi. 2. Stéphane Sarrazin (Fra), Venturi. 3. Daniel Abt (De), Abt-Audi. 4. Nick Heidfeld (De), Mahindra. 5. Bruno Senna (Bra), Mahindra. 6. Sam Bird (Eng), DS Virgin. - Ferner: 9. Simona De Silvestro (Sz), Andretti. 16. Sébastien Buemi (Sz), Renault (schnellste Runde). - **WM-Zwischenstand:** (6 von 11 Rennen) 1. Lucas di Grassi 101 Punkte. 2. Sébastien Buemi 100. 3. Sam Bird 71. - Ferner: 17. Simona de Silvestro 2.
Nächster Lauf: 23.4 in Paris.

NEWS

TCR

Nur sechs Punkte für Comini

Stefano Comini ist für seine Verhältnisse ausgesprochen durchgezogen in die Internationale TCR-Serie gestartet. Zum Auftakt in Bahrain klassierte sich der Champion von 2015 im ersten Rennen auf dem siebten Rang. Dies nachdem er sich mit diversen Kontrahenten harte «Infights» geliefert hatte. Im zweiten Rennen musste der 26-jährige Tessiner nach einem Kontakt mit Grachov bereits in der zweiten Runde die Segel streichen. Der neue VW Golf Gti TCR war nach dem Zwischenfall zu beschädigt, um noch einmal gestartet werden zu können. Sechs Punkte sind in dem Sinn definitiv nicht das, was sich der Mitfavorit auf den Titel erwartet hatte. Bereits inn zwei Wochen geht es indes in Estoril weiter. **AR**

INDY CAR

Honda hilft suchen

Während Honda im US-Monopostsport ein Dauerbrenner ist, kam Chevrolet in der Saison 2012 zurück, als die IndyCar die 2,2-Liter-V6-Motoren eingeführt hat. Lotus trat zur selben Zeit bei, doch das problembehaftete Programm dauerte nur eine Saison. Nachdem Honda sein Engagement für bis 2018 plus einer Option für drei weitere Jahre über 2020 hinaus verlängert hat, möchte die Japaner der Meisterschaft dabei helfen, einen dritten Hersteller zu finden. Honda-Entwicklungschef Art St. Cyr.: «Wir haben das bereits gesagt, bevor Chevrolet eingestiegen ist. Wir suchen immer nach Konkurrenz und wollen helfen, neue Hersteller in diese Meisterschaft zu locken. Wir haben dasselbe getan, als Chevrolet einsteigen wollte.» **AR**

WTCC

Lopez gewinnt

Jose-Maria Lopez (Citroen) feierte im Hauptrennen der Tourenwagen-WM (WTCC) auf dem Circuit Paul Ricard einen Start-Ziel-Sieg, um den der Argentinier in der Schlussphase des Rennens aber zittern musste. Denn Honda-Pilot Tiago Monteiro hing dem amtierenden Weltmeister in den letzten beiden Runden im Heck, fand aber keinen Weg vorbei an Lopez und wurde mit 0,284 Sekunden Rückstand Zweiter. Rang drei ging wie schon im Eröffnungsrennen an Norbert Michelisz. **AR**

RALLYECROSS

Mit e-Autos crossen

Nach der Vorstellung von Volkswagen sollte im Rallycross in Zukunft mit Autos mit Elektroantrieb gefahren werden. Die kurzen Sprintrennen sind nach Ansicht des deutschen Autobauers für den Einsatz dieser Technik perfekt geeignet. VW würde daher die Entwicklung eines passenden Autos in Erwägung ziehen. «Ich kann mir eine Meisterschaft nur mit Elektroautos gut vorstellen», wird VW-Entwicklungsvorstand Frank Welsch von britischem Fachmagazin «Autocar» zitiert. «Die Rennen sind ungefähr sechs Minuten lang, was einen raschen Wechsel zwischen intensiven Rennen und dem Aufladen ermöglicht.» **AR**

Agenda



Anfang Mai finden die «Arbon Classics» an den Gestaden des Bodensees statt. Als Neuerung gibt es einen Markt für Zubehör und Ersatzteile sowie einen Oldtimerverkauf. Auch für das leibliche Wohl wird gesorgt, erstmals werden zwei grosse Festzelte aufgebaut.

6.-10. April 2016
Techno-Classica, Essen
 Wichtiger internationaler Treffpunkt für Privat- und Fachbesucher. Infos unter www.siha.de

15.-17. April 2016
F1, Grand Prix China, Shanghai
 Infos: www.formula1.com

23. April 2016
Formel E, Paris
 Infos: www.fiaformulae.com

23./24. April 2016
Renntage Frauenfeld
 Anmeldungen für die 17. Auto-Renntage in Frauenfeld: ab März 2016 unter www.go4race.ch.
www.acs-thurgau.ch

23. April 2016
Auktion Oldtimergalerie Toffen
 Die bekannte, alljährlich stattfindende Frühjahrsauktion für klassische Automobile und Motorräder.
www.oldtimergalerie.ch

29. April bis 1. Mai 2016
F1, Grand Prix Russland, Sotschi
www.formula1.com

30. April 2016
Slalom Interlaken
 Anmeldungen zum 20. nationalen Automobil-Slalom in Interlaken.
www.go4race.ch, www.acs-bern.ch

Bis 1. Mai 2016
MAC Museum Art & Cars
 Ausstellung «Bewegte Farbe» mit den BMW Art Cars von Lichtenstein, Warhol und Koons in Singen (D).
 14.00-18.00 Uhr, Sa./So. ab 11.00 Uhr, Montag/Dienstag geschlossen.
www.museum-art-cars.de

1. Mai 2016
Italiauto in St. Urban
 Anmeldungen für italienische Fahrzeuge, die mindestens 30 Jahre alt sind.
www.italiauto.ch

5.-8. Mai 2016
Tuning World Bodensee
 An die 200 Aussteller und mehr als 150 Clubstände werden in Friedrichshafen am Bodensee erwartet.
www.messe-fn.de

7./8. Mai 2016
Auto-Cross Hoch-Ybrig
 Der Verband «Auto-Cross Hoch-Ybrig» veranstaltet pro Jahr zwei Autorennen.
www.autocross-hochybrig.ch

7./8. Mai 2016
Arbon Classics
 Alle zwei Jahre finden die Arbon Classics statt. Die Legenden der Strasse, der Luft, auf der Schiene und im Wasser geben sich in Arbon ein Stelldichein.
www.arbon-classics.ch

5. bis 8. Mai 2016
Borgward World Meeting
 Die Borgward-Fans aus der ganzen Welt reisen am ersten Mai-Wochenende nach Bremen, um dem 125. Geburtstag von Carl F. Borgward zu gedenken.
www.borgward-world-meeting.com

Terminangaben direkt an:
 MoMedia AG, Gewerbestrasse 19, Postfach, 3302 Moosseedorf,
 E-Mail office@automobilrevue.ch.
 Letzter Termin: 14 Tage vor dem gewünschten Erscheinungsdatum.

Bis 8. Mai 2016
Kunstaussstellung Jean Dubuffet
 Die bekannte Fondation Beyeler in Riehen/Basel zeigt «Metamorphosen der Landschaft» des französischen Malers, Bildhauers und Schriftstellers Jean Dubuffet mit dem Automobil als ein wichtiges Element.
www.fondationbeyeler.ch

25./26. Juli 2016
Int. Test- and Trackday Monza
 Das grosse Sommermeeting auf dem GP-Rundkurs von Monza, ideal für Gentlemendivers, Amateure und Profis, Teams, Clubs und Firmen (Tourenwagen, GT, Sportprototypen, keine Formel-Fahrzeuge).
www.kunoschaer.ch

Impressum

HERAUSGEBERIN: MoMedia AG, Gewerbestrasse 19, 3302 Moosseedorf.
VERLEGER: Familie Hiltbrunner
ERSCHEINT: wöchentlich am Mittwoch, Gesamtauflage ca. 22 398 D, ca. 16 635 F beglaubigt.
OMBUDSMANN: Martin Wyler (Publizistische Leitung, wy)
REDAKTION AUTOMOBIL REVUE: Michael Föhn (Chefredaktor, Wirtschaft, fö), Martin Mäder (Drive Style, Test, Sport, Klassik, mm), Ramon Egger (Testchef, Technik, Katalog, re), Michael Schenk (Sport, ms), Dr. Raoul Studer (Politik), Christiane Specht (Onlineredaktion, cs), Dieter Ammann (Neuheiten), Peter Rohrer (Multimedia, Test, pr), Silvia Caduff (Korrektur).
Redaktion Revue Automobile: Jean-François Fournier (Chefredaktor RA), Jérôme Marchon, Gilles Rossel, Eugenio D'Alessio, Lorenzo Quolantoni, Valérie Jacquat.
Freelancer: Jürg Wick, Moritz Meyer, Fränzi Göggele, René Hug, Marc Audar, Mario Luini, Gérard Vallat.
Online Redaktion: Christiane Specht, Olivier Derard, Iva Stachelhaus, Christoph Bucher.
KONTAKT: Sekretariat T 031 330 14 00, Fax 031 330 14 31, E-Mail: office@automobilrevue.ch
MULTIMEDIA / VIDEO: Peter Rohrer, Olivier Derard. **GESTALTUNG:** Samantha Rudaz, Valérie Borse, Martin Nieva. **MARKETING:** Joëlle Massé
VERKAUF: Fritz Büschi (Verkaufsleiter), Daniela Amport, Urs Sahli-Michel, Nathalie Robatel, Ludovic Lejeune, Lotti Werren (Auftragsbearbeitung).
INSERATE: T 031 330 14 00, Fax 031 330 14 31, E-Mail inserate@automobilrevue.ch, Valentim Vilar T 078 649 20 20. **ABONNEMENTE:** T 0844 844 551, Fax 0844 844 553, E-Mail abo@automobilrevue.ch **COPYRIGHT** © für alle Beiträge bei der Automobil Revue, Nachdruck nur mit Genehmigung und Quellenangabe
DRUCK: DZB Druckzentrum Bern AG
110. JAHRGANG, ISSN 0005-1314, www.automobilrevue.ch
WEITERE PUBLIKATIONEN: Home Electronics



BRIEFE UNSERER LESER

AR 12/2016 Zum Thema «ABT, 120 Jahre Tuning»
Und Peugeot?

«Dennoch ist ABT durch ihr 120-jähriges Bestehen älter als alle noch existierenden Automobilhersteller, mit Ausnahme von Mercedes-Benz, deren Ursprünge bekanntlich auf den Benz-Patent-Motorwagen von 1886 zurückgehen.» Dabei wurde – ich nehme an wohlwollend – übersehen, dass es u. a. nur wenig von der Schweizer Grenze entfernt im französischen Jura den Hersteller Peugeot gibt, welcher seit 1890 unter diesem immer gleichen Namen, und immer mit dem Löwen als Markenzeichen, Autos herstellt (und als Hersteller anderer Produkte sogar schon mehr als 200 Jahre existiert). Das Attribut «ältester noch existierender Automobilhersteller» und zugleich älteste Marke auf dem Markt gebührt mit nunmehr 126 Jahren also Peugeot. Mercedes-Benz heisst übrigens erst seit 1913 so, als deren Autos nach der hübschen Tochter des Daimler-Benz-Vertreters in Spanien umbenannt wurden. Wenn die deutsche Fachpresse, deren Geschichte höchstens bis in die Fünfzigerjahre des 20. Jahrhunderts zurückreicht, die Traditionsmarke Peugeot gelegentlich vergisst oder totzuschweigen versucht, habe ich dafür ein gewisses Verständnis, da sie alles nicht Deutsche ohnehin für zweit-rangig zu halten pflegt. Ihnen von der «Automobil Revue», welche mit Gründungsjahr 1906 selbst schon eine traditionelle und als objektiv bekannte, dafür auch geschätzte Schweizer Institution ist, sollte so etwas jedoch eigentlich nicht passieren.

Herbert Kägi, Bischofszell TG

Sie haben recht, Peugeot ging vergessen. Die Gebrüder Peugeot führten schon vor 1889 eine grosse Firma in der Eisen- und Stahlbranche mit über 2000 Arbeitern. Für die Weltausstellung 1889 produzierten die Brüder einen dreirädrigen Dampfswagen. Doch als bald sahen sie die Vorteile des Benzinmotors ein, denn sie kauften von René Panhard und Emile Levassor den Daimler-Motor (die beiden hielten die Patente dafür in Frankreich), den sie dann für ihr erstes «Quadricycle à pétrole» im Jahre 1891 verwendeten. 1894 verkauften sie dem Bey von Tunis dann schon ihren ersten Wagen, den V-Zweizylindermotor von Daimler bauten sie dazu im Heck ein. Panhard und Levassor waren hingegen der Meinung, dass der Motor vorne besser untergebracht ist. Noch ein Wort zu den weiteren Firmen: Louis Renault begann 1898 in seinem Schuppen an seinem ersten De-Dion-Wagen herumzubasteln, und in Italien ging es am 1. Juli 1899 mit der «Società italiana per la cons-

truzione e il commercio della automobili Torino» los – wir kennen den Autobauer heute als Fiat. In den USA produzierte Ramson Eli Olds 1896 bereits sein erstes Dreirad. Nach Daimler-Benz (Mercedes) wäre also Oldsmobile die zweitälteste produzierende Automarke, aber General Motors stellte die Produktion von Oldsmobile-PW 2004 ein. Also ging Platz «Nummer zwei» an Peugeot. Red.

AR 12/2016 Zum Thema «ABT, 120 Jahre Tuning»
Opel, Rüsselsheim

Die «120 Jahre ABT-Tuning» als älteste, noch existierende Automobilfirma zu bezeichnen, ist sehr weit hergeholt und kaum zulässig. Nehmen wir doch mal das Beispiel von Opel. Sagen wir mal, der Vater von Adam Opel arbeitete so um 1830 in einer Schlosserei in Rüsselsheim, in der sein Sohn ca. 1850 ebenfalls tätig war. 10, 15 Jahre später begann er in dieser väterlichen Werkstatt mit dem Bau von Maschinen (u. a. Nähmaschinen). Gemäss Rechnung analog zu ABT käme Opel locker auf 180 Jahre, immer ansässig in Rüsselsheim. Und noch etwas: Habe noch nie gehört, dass ABT eigene Autos baut oder gebaut hat.

A. Leanderson, per E-Mail

AR allgemein Zum Thema «Fahren mit Licht am Tag»

Das Tagfahrlicht

Das Tagfahrlicht war und ist noch immer umstritten und gibt daher weiterhin zu Diskussionen Anlass. Dementsprechend taucht das Thema häufig in Leserbriefen mit jeweiligen Verbesserungsvorschlägen auf. Mit Sicherheit einer der untauglichsten ist der, man müsse das Tagfahrlicht auch auf das Wagenheck ausdehnen. Die ursprüngliche Idee (ob falsch oder richtig) war, das sich nähernde Fahrzeug besser sichtbar zu machen, also nur Frontbeleuchtung. Zu Recht war ein Gegenargument immer der erhöhte Energieverbrauch. Die Schweiz verfocht die Einführung des Tagfahrlichts ziemlich vehement und erklärte es ab 2014 obligatorisch, während beispielsweise Österreich dieses nach zweijährigem Versuch als nutzlos erklärte und abschaffte! Die EU, sonst um Vorschriften nicht verlegen, ging klüger vor: Sie wartete einfach ab, weil immer mehr Fahrzeuge serienmässig mit Tagfahrlicht ausgerüstet wurden. Nun zu den zu Recht beklagten, häufig nicht richtig beleuchteten zirkulierenden Fahrzeugen: Ich will weder überheblich sein noch als Verkehrsexperte mit über dreissig Jahren Tätigkeit dozieren. Aber

wer nicht weiss oder ständig überprüft, ob er mit der entsprechenden Beleuchtung («normales» Licht bei jeder schlechten Sicht) oder eben Tagfahrlicht ohne Heckbeleuchtung unterwegs ist, sollte sich nicht an ein Lenkrad setzen! Die vielfach automatisch einschaltende Beleuchtung (es leben die Assistenzsysteme!) trägt auch nicht gerade zu einer grösseren Konzentration bei. Es gibt schon Leute, die nicht einmal die Kontrolllampe für eingeschaltetes Fernlicht oder Nebellampen und Nebelschlussleuchten ablesen können. Und wenn die Entwicklung tatsächlich Richtung autonomes Fahren läuft, ist der Weg in die totale Verdummung der Fahrzeugführer vorgezeichnet. Kaum vorstellbar, dass man nach x-langem einullenden automatischen Herumkutschertwerden im Bedarfsfall plötzlich hellwach eingreift, wenn die Elektronik fehlschlägt?

Cuno Pozzi, Frankreich

AR allgemein Zum Thema «Fahreignungsuntersuchung»

Nutzen fraglich

Das negative Resultat der Studie der Deutschen Gesellschaft für Verkehrspsychologie (DGVP) zum Nutzen der Fahreignungsuntersuchung, bringe nicht nur «keinen Nutzen, sondern könne sogar schädlich sein», verursacht Unverständnis. In der Studie heisst es u. a.: «Eine auf das Lebensalter allein bezogene Überprüfung verbessert die Verkehrssicherheit nicht» und «Altersbezogene Screenings ergäben sogar negative Effekte für die Senioren. Seh- und kognitive Tests erwiesen sich als untauglich. Zu befähigen statt auszusondern, müsse das Ziel für den Umgang mit Senioren sein.» Das eine tun, das andere nicht lassen – heisst hierzulande die Devise. Senioren zur Fahrkompetenz zu befähigen, kennt man bei uns schon längst, aber den gesundheitlichen Zustand im Alter zu überprüfen, ist eine notwendige und bewährte Ergänzung. Im Alter stellt man körperliche Veränderungen meist selbst fest, aber erst der spezialisierte Arzt in Verbindung mit der praktischen Fahrprobe zeigen die Auswirkung eines körperlichen Defizites auf die Fahrfähigkeit. Es sind gerade diese Termine, die überzeugend genug sind, um den Probanden zum Verzicht auf sein geliebtes Billett zu ermuntern. Man kann sich des Eindruckes nicht erwehren, dass das seltsame Resultat der Studie eher als Ausdruck einer Rechtfertigung für die in Deutschland gänzlich fehlende Klärung der Fahrkompetenz im Alter gewertet werden muss.

H. U. Bleiker, Morsbach SZ

X Ja!

ICH MÖCHTE ABONNENT WERDEN

VARIANTEN	Classic*	Digital
2 Jahre 98 Ausgaben	309.-	272.-
1 Jahr 49 Ausgaben	209.-	172.-
1/2 Jahr 25 Ausgaben	125.-	98.-

*Print + Digital

BESTELLEN SIE IHR ABO HIER!

www.automobilrevue.ch/shop

0844 844 551

abo@automobilrevue.ch

Folgen Sie uns!

Die Redaktion behält sich vor, Leserbriefe zu kürzen und stilistisch zu bearbeiten. Die vollständige Adresse ist unerlässlich (auch bei E-Mails); anonyme sowie vervielfältigte Zuschriften werden nicht veröffentlicht. Unsere Adresse: MoMedia AG, Redaktion (Leserbriefe), Gewerbestrasse 19, Postfach, 3302 Moosseedorf, E-Mail office@automobilrevue.ch

BILD DER WOCHE

Roborace



Das Roborace-Rennauto sieht futuristisch aus – und ist es auch. Doch halt: Ist es überhaupt ein Auto? Wenn man Auto als Personenwagen definiert, dann wohl eher nicht, denn das Roborace Car wird nur vom Computer gesteuert. In der 2016/2017er-Saison der Formel e sollen auch Roborace Cars in einem speziellen Segment starten, so jedenfalls ist der Plan. Zehn Teams mit je zwei Rennwagen treten dann in zehn Rennen (unter anderem Los Angeles, Berlin, London, Peking, Buenos Aires usw.) gegeneinander an, die Rennen dauern rund eine Stunde. Die Stars dürften dann weder die Fahrer noch die Mechaniker sein, denn gefahren wird, wie gesagt, ohne Fahrer, und alle Autos sind vollkommen identisch. Der Unterschied ist die Software, diese darf laut Reglement abgeändert werden. Die zukünftigen Rennwagen-Stars wären dann Computer-Nerds ... Für das futuristische Design der Roborace Cars war übriges Daniel Simon besorgt, ihm unterstand schon das Setdesign bei den Tron-Filmen. Laut Simon soll das extreme Design der Fahrzeuge für viel Abrieb sorgen, zumal mit Geschwindigkeiten um 300 km/h gefahren werden soll.

© roborace/Daniel Simon

ERSCHEINT
AM
13.04.2016

Nächste Ausgabe: 15/2016



GLE 400 4MATIC

Abenteuerlustig wie ein SUV, agil und elegant wie ein Coupé – so bewirbt Mercedes-Benz den GLE. Wir haben das Marketingversprechen unter die Lupe genommen.



VW CADDY ALLTRACK

Die Handwerker lieben ihn, die Hausfrauen beim Einkaufen ebenso: den praktischen Caddy. Ein erster Fahrbericht zum neuen Caddy.

WELLEN UND KURVEN

Rund 30 Hektaren Land direkt an der Pazifikküste. Kokosnusspalmen, Wellen und Sonne: Robby Naish, vielfacher Windsurfweltmeister und erfolgreicher Unternehmer mit Surfequipment hat ein Leben, wie es sich der eine oder andere erträumt. Und auch in seiner Garage gibt es den einen oder anderen Automobiltraum zu entdecken. Zwar fährt er im Alltag einen Chevy Sonic, der neben seinem Ford-F-650-Monstertruck aussieht wie ein Spielzeugauto, aber ausser Dutzenden Surfboards aus verschiedenen Jahrzehnten verstecken sich auch noch andere Schmuckstücke bei ihm zu Hause. Begeistert ist der Mittvierziger vor allem von Porsche. Er liebt das Fahrgefühl, das Design, die Power. Er erzählt: «... und man kann sie in Rennen fahren, ohne etwas an ihnen ändern zu müssen. Jeder Hersteller ist im Rennsport aktiv, aber der Aufwand an Arbeit, den sie vorher in ihre Autos stecken müssen, bis sie fertig dafür sind ...»

Leider kann er seinen silbergrauen 2012er 911 Carrera S und den 1977er 911 S nur selten

ausfahren, weil die Strassen dazu auf Hawaii einfach nicht geeignet sind. Das Speed-Limit auf der Insel liegt bei 90 km/h, und die einzige Rennstrecke, die es gab, wurde vor 10 Jahren geschlossen. Aber bei den ein, zwei Kurven, bei denen man auf den gewundenen Strassen Hawaiis manchmal hintereinander ungebremst Gas geben kann, kommt die Begeisterung sofort wieder auf. Ansonsten sind diese neben Einheimischen vor allem durch Touristen stark befahren.

Naish, der als 11-Jähriger mit dem Windsurfen begann, wurde mit 13 Jahren der jüngste Weltmeister in dieser Disziplin in der Geschichte. Später hatte er einen grossen Einfluss auf das Kitesurfen und widmete sich vor allem der technischen Weiterentwicklung des Surfsports. Als Red-Bull-Athlet ist er auch heute noch bei Wettkämpfen zu sehen, und manchmal surft er auch einfach den Amazonas hinunter. Das Video dazu gibt es auf www.automobilrevue.ch.

CS



© zvg