

# AUTOMOBIL REVUE

Nr. 50 | 10. Dezember 2020 | Fr. 5.- | Euro 5.-

GEGRÜNDET 1906



## FAHRZEUGE IN DIESER AUSGABE

Honda E  
Jaguar F-Pace SVR  
Kia Ceed SW  
Lamborghini Diablo  
Mitsubishi Eclipse Cross  
Odyssey 21 E-SUV  
Opel Insignia GSI

# Honda E



# Elektro-Chic

Wieso der E-City-Flitzer zwar trendy, cool, stylish ist – aber eben nicht nur **12**

## EXTREME E

Was die neue Rennserie grüner macht als den übrigen Motorsport **18**

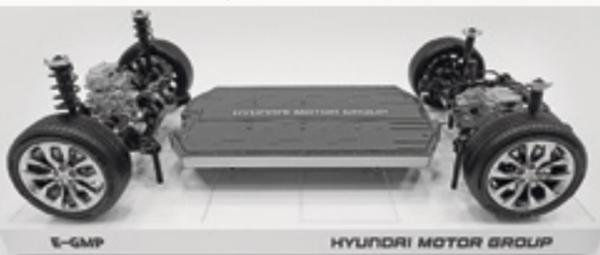


### PETER GOETSCHI

Warum der TCS das CO<sub>2</sub>-Gesetz unterstützt **2**

## TECHNIK

Weshalb die neue Hyundai-Plattform Zukunft hat **8**



## FORMEL 1

Wie George Russell die Konkurrenz aufmischte **20**



## OPEL

Wer den Insignia GSI als Familienkombi schätzen wird **14**

## AKTUELL

- Editorial **2**
- TCS: Zentralpräsident Peter Goetschi unterstützt neues CO<sub>2</sub>-Gesetz **2**
- Marktzahlen: Branche 2021 im Aufwind? **4**
- Carlos Goshn: Nun auch noch Buchautor **4**

## MEINUNGEN

- Kommentar: Philipp Gut über die verkehrte Parkplatzpolitik **6**
- Leserbriefe **6**

## NEUHEITEN

- Jaguar F-Pace SVR, Ford Transit R120, Mitsubishi Eclipse Cross **7**

## TECHNIK

- E-GMP: Hyundais neue E-Plattform ist eine Allrounderin **8**

## TEST & FAHRBERICHTE

- Honda E: Ziemlich cooler Stadtfitzer **12**
- Opel Insignia GSI: Komfortabler Sportler **14**

## DRIVE STYLE

- Extreme E: Rennsport für besseres Klima **18**

## SPORT

- Formel 1: Die George-Russell-Show **20**
- Formel 2: Der Titel von Mick Schumacher und der Abschied von Louis Delétraz **21**
- Schweizer Autorennsport: Verband und Fahrer über das Corona-Jahr **22**

## LETZTE

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

Tel. 031 740 97 50 | Anzeigen 031 330 14 00  
AZA 3178 Bösingen | [www.automobilrevue.ch](http://www.automobilrevue.ch)



Ramon Egger  
Co-Chefredaktor



## Es gäbe auch andere Lösungen

**K**eine Verbrenner mehr in der Schweiz ab 2035! Dies verlangt der Verband Swiss E-Mobility in einem kürzlich veröffentlichten Positionspapier. Man könnte die Forderung getrost ignorieren, wenn Swiss E-Mobility ein Verband ideologischer Weltverbesserer wäre. Ist er aber nicht. Getragen wird er vom TCS – und neben diversen Interessenvertretern aus der Strombranche gehört ihm auch die Amag an.

«Die Autobranche muss sich deutlich ambitioniertere Ziele setzen und die E-Mobilität konsequenter und stärker fördern», heisst es da beispielsweise. Ein hehres Ziel – das aber in den konkreten Forderungen irgendwie vergessen ging. Da geht es nur noch um politische Massnahmen, Verbote und Subventionen.

Bei den ganzen Forderungen scheint man aber vergessen zu haben, dass auch ein Elektroauto nicht klimaneutral ist. Von der Herstellung einmal abgesehen: Mit dem heute gängigen Schweizer Strommix verursacht eine Kilowattstunde Strom rund 180 Gramm CO<sub>2</sub>. Durchschnittlich produziert also auch ein sauberes Elektroauto – alleine in der Stromproduktion – noch rund 40 Gramm CO<sub>2</sub> pro Kilometer.

Zugegeben, das ist viel besser als die heutigen 138 g/km, die es im Durchschnitt sind. Aber es gäbe ja auch andere Möglichkeiten für einen CO<sub>2</sub>-neutralen Verkehr. Einen echten CO<sub>2</sub>-neutralen Verkehr. Industrielle Anlagen, um CO<sub>2</sub> aus der Luft zu filtern, sind weit entwickelt – unter anderem dank des Zürcher Start-ups Climeworks – und im Einsatz. Bereits heute werden mit wenigen, relativ kleinen Anlagen im Raum Zürich einige Hundert Tonnen CO<sub>2</sub> im Jahr aus der Atmosphäre geholt. Die Kosten können bislang nur dank zahlungskräftiger Investoren gedeckt werden, das Ziel ist aber, dass eine Tonne CO<sub>2</sub> schon bald weniger als 100 US-Dollar kosten soll. Ein einfacher Dreisatz ergibt: Die Reinigung eines Liters verbrannten Benzins würde dann etwa 20 Rappen kosten. Wenn ich persönlich die Wahl hätte zwischen der Investition von 20 Rappen in eine – echte – Kompensation oder der Bezahlung von zwölf Rappen in einen schwammig definierten Klimafonds: Meine Wahl wäre klar.

Was spricht dagegen, dass, anstatt um jeden Preis zu verhindern, dass am Auspuff überhaupt noch CO<sub>2</sub> ausgestossen werden darf, ein Hersteller oder Importeur oder Treibstoffhändler sich verpflichten kann, die entsprechende Menge an CO<sub>2</sub> irgendwo wieder abzubauen? Eigentlich nichts. Die angebliche Klimaneutralität (bloss weil elektro?) würde zur echten CO<sub>2</sub>-Neutralität, wenn das CO<sub>2</sub> nicht einfach lokal verboten, sondern dezentral tatsächlich abgebaut würde.

Man könnte sich hier einer weiteren Forderung des E-Mobility-Verbands bedienen: «Wir fordern zweckmässige und transparente Verbraucherinformationen.»

# «Die individuell nicht eingeschränkt»

## KLIMAZIELE TCS-Zentralpräsident

Peter Goetschi erklärt, wieso für ihn zusätzliche Abgaben auf Treibstoffe der richtige Weg sind, um das Pariser Abkommen einzuhalten.

Interview: Philipp Gut

**D**er Touring Club Schweiz unterstützt das neue CO<sub>2</sub>-Gesetz, das höhere Abgaben für die Automobilisten bringt. Im Interview stellt sich TCS-Zentralpräsident Peter Goetschi den kritischen Fragen der AUTOMOBIL REVUE.

**AUTOMOBIL REVUE: Herr Goetschi, der TCS schreibt in seinem eigenen Magazin «Touring», das neue CO<sub>2</sub>-Gesetz bringe «teurere Flugtickets» und «mehr Abgaben auf Benzin und Heizöl». Die Mobilität wird also teils massiv verteuert. Trotzdem sind Sie für das neue Gesetz. Wie ist das möglich?**

**Peter Goetschi:** Die Schweiz hat das Pariser Abkommen ratifiziert. Wir stehen damit in der Pflicht, den CO<sub>2</sub>-Ausstoss bis 2030 im Vergleich zu 1990 zu halbieren. Die Mobilität verursacht knapp 40 Prozent des CO<sub>2</sub>-Ausstosses unseres Landes. Es gibt somit keine Lösung ohne Auswirkungen auf die Mobilität. Das Parlament hat ein neues Gesetz nach drei Jahren Debatte verabschiedet. Es ist ein gut schweizerischer Kompromiss, durch den wir unsere Verantwortung wahrnehmen können. Ohne dieses Gesetz bliebe die Aufgabe ungelöst. Mit diesem Gesetz bleibt auch in Zukunft die freie Wahl der Verkehrsmittel – die individuelle Mobilität wird nicht eingeschränkt.

**Die Autofahrer werden zusätzlich zur Kasse gebeten. Pro Liter Benzin müssen sie zehn und ab 2025 sogar zwölf Rappen mehr bezahlen. Bereits heute betragen die Abgaben an den Staat 85 Rappen pro Liter, also rund zwei Drittel des aktuellen Preises an der Zapfsäule. Mit dem CO<sub>2</sub>-Gesetz wird diese drückende Abgabenlast noch einmal in die Höhe geschraubt. Das kann doch nicht im Interesse von Automobilistinnen und Automobilisten sein, die den Grossteil Ihrer Mitglieder ausmachen?**

Achtung: Zehn beziehungsweise zwölf Rappen sind der neue Maximalaufschlag. Angesichts des heute bereits existierenden Maximalaufschlags von fünf Rappen bedeutet dies eine Erhöhung von fünf beziehungsweise sieben Rappen. Alsdann ist es nicht ein fixer Aufschlag, sondern ein Maximum. Ob es so weit kommt, werden wir erst noch sehen. So ist der bisherige Maximalaufschlag von fünf Rappen nicht ausgeschöpft worden. Wenn wir schon beim Rechnen sind: Wir Schweizer fahren im Schnitt 13 500 Kilometer im Jahr. Mit einem Auto, das 7.3 Liter Benzin auf 100 Kilometer verbraucht, werden Zusatzkosten von maximal knapp 100 Franken im Jahr anfallen. Ich bin mir bewusst, dass dies nicht unbedeutende Kosten sind. Sie sind aber klar begrenzt, dafür haben wir uns stark gemacht, und mit diesen Mitteln werden konkret die CO<sub>2</sub>-Emissionen der Mobilität kompensiert. Es wird etwas fürs Klima gemacht! Vergessen wir zudem nicht, dass der durchschnittliche Verbrauch der Autos und damit auch die Auswirkungen der Zapfsäule aufs Portemonnaie sinken.

**Offenbar gab es auch prominente Austritte aus dem TCS wegen Ihrer CO<sub>2</sub>-Strategie. So hat etwa Walter Wobmann, Präsident der Föderation der Motorradfahrer und SVP-Nationalrat, den**

**TCS im Protest verlassen. Wie viele Mitglieder haben Sie deswegen verloren? Und wie gross schätzen Sie den dadurch entstandenen Imageschaden ein?**

Wir kommunizieren nicht namentlich über Kündigungen. Zur Wahrung der individuellen Mobilität ist die ökologische Transformation ausschlaggebend. Auf dem Weg dorthin gibt es Abgänge, aber auch Zugänge von Mitgliedern. Abschliessend beurteilen können wir die Abgänge im Zusammenhang mit unserer Position zum CO<sub>2</sub>-Gesetz noch nicht, aber ich kann Ihnen sagen, dass diese Kündigungen auf meinem Schreibtisch landen und sich deren Zahl zurzeit im einstelligen Bereich bewegt.

**Eine breite Allianz von bürgerlichen Kräften und des Gewerbes, darunter auch die Verbände der Automobilbranche, ergreifen das Referendum gegen das CO<sub>2</sub>-Gesetz. Dass der TCS das Referendum nicht unterstützt, verstehen viele nicht. Haben Sie denn Angst vor dem Volk?**

Der TCS hat in seiner bald 125-jährigen Geschichte viele Vorlagen vors Volk gebracht. Wir haben zur Genüge bewiesen, dass wir das Volk nicht scheuen. Bei den allermeisten Abstimmungen standen wir in einer Reihe mit den erwähnten Partnern. Auch haben wir dem CO<sub>2</sub>-Gesetz gemeinsam einige Zähne gezogen. Und es ist nicht so, dass das CO<sub>2</sub>-Gesetz geschlossen von den Bürgerlichen und dem Gewerbe bekämpft wird, sonst hätte es nie eine Mehrheit im Parlament gefunden. Was uns unterscheidet, ist also die Einschätzung über das Ergebnis der Parlamentsberatungen. Neben dem Trennenden ist weiterhin viel Gemeinsames vorhanden.

**Wie man hört, wird das Referendum in Rekordzeit zustande kommen. Spätestens im Abstimmungskampf wird dann also doch das Trennende dominieren. Befürchten Sie nicht, dass dieser Bruderkampf der Sache des motorisierten Individualverkehrs schaden wird?**

Nein. Wir werden die Abstimmung nicht als Kampf gegen die eigene Familie betrachten und uns auch nicht so aufstellen. Wir sehen unsere Rolle in dieser Kampagne darin, konkrete Vorschläge, um die Transition zu einer sauberen Mobilität zu fördern, in die Debatte einzubringen. Die ambitionierten Ziele, welche die Schweiz unterzeichnet hat, werden nicht durch ein Gesetz erreicht werden können, sondern durch eine allmähliche Veränderung unseres Fuhrparks. Um dies umzusetzen, braucht die Bevölkerung eine konkrete Unterstützung und eine leistungsfähige Infrastruktur.

**Der TCS hat im Jahr 2013 mitgeholfen, durch das Referendum die Erhöhung des Preises der Autobahnvignette auf 100 Franken zu bodigen. Heute stimmt er noch höheren Zuschlägen auf Kosten des motorisierten Verkehrs zu. Fahren Sie einen politischen Zickzackkurs?**

Nein. Unsere politische Linie ist transparent und konsistent. Unser Engagement gilt der Beibehaltung der freien Wahl des Verkehrsmittels sowie einer sicheren und nachhaltigen Mobilität. Dies hat uns bei der Entscheidung über das CO<sub>2</sub>-Gesetz geleitet. Die Ausgangslage bei der Vignette war eine völlig andere. Wir haben gegen alle Widerstände gegen die ungerechtfertigte Erhöhung ohne Ge-

# e Mobilität wird änkt»



## Zur Person

Peter Goetschi ist seit 2012 Zentralpräsident des Touring Club Schweiz, des grössten Mobilitätsklubs des Landes mit rund 1.5 Millionen Mitgliedern. Er studierte an der Universität Freiburg Rechtswissenschaften und arbeitete während mehrerer Jahre als Anwalt. Von 2002 bis 2011 war er für die Wirtschaftsprüfungsgesellschaft KPMG tätig. Als Zentralpräsident des Touring Clubs präsidiert Goetschi derzeit auch die Assista Rechtsschutz AG, die TCS Versicherungs AG, die Mobilitäts-Akademie AG sowie die TCS Training und Freizeit AG. Auf internationaler Ebene vertritt er den TCS in verschiedenen Gremien der Fédération Internationale de l'Automobile (FIA).

Noch einmal: Mit der Ratifizierung des Pariser Abkommens ist die Schweiz eine Verpflichtung eingegangen. Diese gilt es zu honorieren. Unser Land ist wie kein zweites mit der Welt vernetzt. Wir profitieren stark davon. Im Gegenzug ist es nichts als richtig, auch zu der Bewältigung der Herausforderungen beizutragen. Übrigens: Alle Staaten leisten proportional gleich viel.

**In einem Interview im TCS-Magazin «Touring» haben Sie sich für «Subventionen, Anschubfinanzierungen und andere Unterstützung» für die Elektromobilität ausgesprochen. Ist es wirklich Sache des Staates, also letztlich des Steuerzahlers, eine bestimmte Antriebstechnologie zu fördern und zu finanzieren?**

Nehmen wir einmal die Sicht des Autofahrers ein. Ihm sagt die Politik, er solle einen Beitrag zum Abbau des CO<sub>2</sub>-Ausstosses leisten. Wir antworten: Dann muss das sauberere Auto auch erschwinglich sein. Welche Antriebstechnologie sich langfristig durchsetzt, wird sich noch weisen. Wenn wir aber den heutigen Markt und die Strategien der Automobilhersteller betrachten, so wird die Elektromobilität sicher eine wichtige Zwischenrolle übernehmen. Und damit wird die Ladeinfrastruktur zentral. Es braucht Hunderttausende Ladestationen für Laternenparkierer, Einfamilienhausbesitzer oder Mieter, unterwegs und auch am Arbeitsplatz. Hinzu kommen Schnelllader. Diese Grundausrüstung kostet. Warum soll hierzu nicht Steuergeld eingesetzt werden, wo doch die Mobilität viele Steuern zahlt?

**Abgesehen von der CO<sub>2</sub>-Problematik: Wo sehen Sie gegenwärtig die grössten Baustellen der Verkehrspolitik?**

Da gibt es einige. Wenn ich an gewisse Städte denke, gilt es, die Mobilität zu bewahren. Mit Blick auf Engpassbeseitigungen und Ausbauprojekte sind die durchs Parlament beschlossenen Vorhaben auch vor Ort umzusetzen. Wenn wir weiter in die Zukunft schauen, so wird die Mobilität, unterstützt durch die Digitalisierung, immer multimodal. Diese Entwicklung darf nicht von Ideologien getrieben werden, sondern muss im Endeffekt für den Nutzer stimmen. Schliesslich hat der individuelle Verkehr die ökologische Transition mit der und nicht gegen die Bevölkerung zu meistern. Sie sehen, es gibt für alle Akteure der Branche viel zu tun. Darum tauschen wir uns auch ständig aus.

**Bald ist Weihnachten, die Zeit der Versöhnung und des Wünschens. Wenn Sie drei Wünsche frei hätten, wie die Mobilität in der Schweiz im Jahr 2030 aussieht, wie lauteten diese?**

Die Möglichkeiten der Technik haben sich weiterentwickelt: Die Mobilität ist erstens weiterhin für alle zugänglich, zweitens sauberer und drittens sicherer. Dadurch sind die Klagen gegen die Mobilität verstummt und wir können uns alle ihrer weiteren Entwicklung widmen. ●

genwert gekämpft. Die Zeit hat unserer Einschätzung Recht gegeben: Der Bund hat die Übernahme der 400 Kilometer Kantonsstrassen auch ohne Erhöhung des Vignettenpreises verkräftet.

**Das CO<sub>2</sub>-Gesetz ist ein äusserst kompliziertes und gefräßiges Bürokratiemonster, das Milliarden verschlingt. Gäbe es nicht vernünftiger Mittel und Wege, die Klimaziele zu erreichen?**

Mit Erfolg haben wir uns dagegen gewehrt, dass die Kompensation von durch den Verkehr verursachten CO<sub>2</sub>-Emissionen durch den Staat verwaltet wird. Stattdessen kann der bislang erfolgreiche Weg mit der Stiftung Klimaschutz und CO<sub>2</sub>-Kompensation weitergeführt werden, die aus der Branche entstanden ist. Diese hat es also selber in der Hand, kein Bürokratiemonster zu schaffen!

**Um den neuen Klimafonds zu öffnen, werden Gelder aus dem Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrsfonds NAF umgeleitet. Das ist eine klare Zweckentfremdung. Heissen Sie diese gut?**

Der NAF finanziert sich aus Mineralölsteuer und -zuschlag, Vignette und Motorfahrzeugimportsteuer, insgesamt fast drei Milliarden Franken pro Jahr. Hier ändert nichts. Die angesprochene Umleitung betrifft Mittel aus Sanktionen, die in den letzten Jahren wenig gebracht haben, mit Ausnahme von 2019, als sie sich auf 78 Millionen Franken beliefen. Auch wenn die Einnahmen aus diesen Sanktionen voraussichtlich in den kommenden Jahren steigen werden, kann kaum seriös behauptet werden, die Zahlung der Hälfte davon an den Klimafonds stelle die Finanzierung der Infrastruktur in Frage. Die Zweckentfremdung hätte bisher etwa ein Prozent des NAF betroffen. Zwischenzeitlich wollte sich das Parlament mehr im NAF bedienen. Das haben wir gemeinsam verhindert.

**Der Einfluss der CO<sub>2</sub>-Emissionen aus der Schweiz auf das Weltklima ist praktisch vernachlässigbar. Ist der enorme Aufwand, den das CO<sub>2</sub>-Gesetz mit sich bringt, angesichts der bescheidenen Wirkung überhaupt gerechtfertigt?**

## Totalrevision des CO<sub>2</sub>-Gesetzes: Darum geht es

Am 25. September haben National- und Ständerat der Totalrevision des CO<sub>2</sub>-Gesetzes zugestimmt. Dieses sieht vor, dass die CO<sub>2</sub>-Emissionen in der Schweiz deutlich reduziert werden, um der Klimaerwärmung entgegenzuwirken und den Temperaturanstieg auf 1.5 Grad zu beschränken. Dazu sollen unter anderem die CO<sub>2</sub>-Zielwerte für Neuwagen weiter verschärft, eine CO<sub>2</sub>-Abgabe auf Benzin und Diesel von bis zu zwölf Rappen pro Liter erhoben und eine Flugticketabgabe von bis zu 120 Franken eingeführt werden. Ausserdem sollen neue Abgaben auf Heizöl erhoben und Neuananschaffungen von Ölheizungen nur noch in Ausnahmefällen erlaubt werden. Diverse Gewerbeverbände haben das Referendum dagegen ergriffen. **RE**

Foto: TCS



Nach wie vor liegen vor allem die alternativen Antriebe im Trend – Tendenz zunehmend.

Foto: AGVS

NEUWAGEN-IMMATRIKULATIONEN SCHWEIZ/LIECHTENSTEIN							
Monat November und 2020 kumuliert							
	Nov. 20	Nov. 19	+/- %	Kum. 20	Kum. 19	+/- %	RANG*
Alfa Romeo	162	248	-34.7	1621	2667	-39.2	28
Alpine	2	10	-80.0	65	177	-63.3	36
Aston Martin	10	8	+25.0	106	176	-39.8	35
Audi	1797	1488	+20.8	13054	16279	-19.8	5
BMW	1956	2160	-9.4	18272	21916	-16.6	3
BMW Alpina	4	4	0.0	47	51	-7.8	37
Citroën	303	150	+102.0	3130	5797	-46.0	22
Dacia	513	805	-36.3	5575	7394	-24.6	14
DS Automobiles	36	12	+200.0	482	530	-9.1	32
Fiat	695	597	+16.4	5603	7718	-27.4	13
Ford	863	1081	-20.2	8557	12594	-32.1	8
Honda	276	382	-27.7	1802	3308	-45.5	27
Hyundai	608	689	-11.8	5679	7590	-25.2	12
Jaguar	141	87	+62.1	908	1996	-54.5	30
Jeep	334	458	-27.1	3106	4658	-33.3	24
Kia	326	360	-9.4	3111	4097	-24.1	23
Land Rover	183	295	-38.0	2075	3493	-40.6	26
Lexus	43	109	-60.6	524	788	-33.5	31
Maserati	23	23	0.0	191	329	-41.9	34
Mazda	476	639	-25.5	4127	5850	-29.5	17
Mercedes	1961	2455	-20.1	20447	23850	-14.3	2
Mini	443	345	+28.4	4324	4423	-2.2	15
Mitsubishi	316	346	-8.7	3266	3790	-13.8	21
Nissan	185	329	-43.8	2466	4222	-41.6	25
Opel	360	227	+58.6	4109	9252	-55.6	18
Peugeot	688	255	+169.8	5809	8042	-27.8	11
Porsche	396	478	-17.2	3421	3442	-0.6	20
Renault	907	1119	-18.9	9918	10322	-3.9	6
Seat	1053	1080	-2.5	9821	12878	-23.7	7
Škoda	1661	2119	-21.6	16688	21425	-22.1	4
Smart	37	65	-43.1	373	1666	-77.6	33
Ssangyong	1	90	-98.9	15	543	-97.2	38
Subaru	209	263	-20.5	1572	3061	-48.6	29
Suzuki	682	669	+1.9	4061	7138	-43.1	19
Tesla	421	301	+39.9	4235	4739	-10.6	16
Toyota	895	783	+14.3	7939	9855	-19.4	9
Volkswagen	2856	2748	+3.9	22021	30557	-27.9	1
Volvo	809	769	+5.2	7313	7909	-7.5	10
Diverse Marken	215	182	+18.1	1544	2119	-27.1	
<b>TOTAL</b>	<b>22 846</b>	<b>24 228</b>	<b>-5.7</b>	<b>207 377</b>	<b>276 641</b>	<b>-25.0</b>	
Davon 4x4	11 283	13 446	-16.1	103 230	140 115	-26.3	
Davon Diesel	4868	5727	-15.0	46 560	71 524	-34.9	
Davon Alternativantriebe	8 119	3 601	+125.5	54 205	33 389	62.3	

\*Die Rangierung beruht auf den kumulierten Zahlen 2020 (Spalte Kum. 20)

Quelle: Auto-Schweiz/Astra/Motis 2.12.2020

# Licht in Sicht

**MARKTZAHLN** Die helvetische Autobranche erwartet, dass 2021 ein besseres oder viel besseres Geschäftsjahr als 2020 wird.

Michael Schenk

Eine Umfrage des Auto Gewerbe Verbandes Schweiz (AGVS) unter Entscheidungsträgern der Schweizer Autobranche hat ergeben, dass mehr als 60 Prozent erwarten, dass 2021 für ihr Unternehmen eher besser (55.6%) oder viel besser (5.6%) wird als das Corona-Jahr 2020. Bei der Frage nach den Aussichten für die Gesamtbranche rechnen gar rund 67 Prozent mit einer leichten bis ausgeprägten Erholung. Die Global Automotive Supplier Study 2020, die Roland Berger Consulting zusammen mit der US-Investmentbank Lazard erstellt hat, geht davon aus, dass der Corona-Schock die Autowelt noch länger beschäftigt. Der Höchststand an weltweit verkauften PW aus dem Jahr 2017 (94.3 Mio.) soll erst 2026 wieder erreicht werden. In Europa soll es freilich noch länger dauern als in China und Südamerika. BAK Economics rechnet heuer mit einem Absatz von 232 000 PW, 26 Prozent weniger

als 2019. Für 2021 rechnen die Ökonomen von BAK wieder mit 266 000 Neuwagen. Das ist ein Plus von 15 Prozent gegenüber 2020, aber noch weit entfernt vom langjährigen Durchschnitt von rund 300 000 Neuwagen.

Einen Lichtblick in der Adventszeit brachte zuletzt der November im helvetischen und liechtensteinischen PW-Markt. Mit 22 846 Immatrikulationen lag man nur 5.7 Prozent oder 1384 Einheiten hinter dem Vorjahres-November zurück. Nur im Juni kamen heuer mit 24 477 noch mehr neue PW auf die Strassen. Total wurden in den ersten elf Monaten 207 377 neue PW eingelöst. Zum gleichen Zeitpunkt des Vorjahres waren es 276 641, der kumulierte Markteinbruch seit Jahresbeginn beträgt rund 25 Prozent. Insofern hofft man auch bei der Importeurvereinigung Auto-Schweiz auf eine kräftige Erholung im nächsten Jahr. «Die positiven Nachrichten, was die Marktzulassungen für Impfstoffe gegen Covid-19 angeht, berechtigen zu dieser Annahme», sagt Sprecher Christoph Wolnik.

# Täter wird zum Opfer – und schreibt ein Buch

Die fast 130-tägige Inhaftierung von Carlos Ghosn in einem japanischen Gefängnis, die im Dezember 2019 hollywoodfilmreif zu Ende ging, hat die Menschenrechte des Ex-CEO der Nissan-Renault-Mitsubishi-Allianz verletzt. Zu diesem Schluss kommt jetzt ein Expertenbericht des UN-Menschenrechtsrates. Der in Japan einst verehrte Big Boss, der Nissan 1999 vor dem Bankrott gerettet und Renault das beste Ergebnis der Geschichte beschert hatte, verbrachte nach seiner Verhaftung am 19. November 2018 total rund vier Monate in einer kleinen, ungeheizten Zelle. Dabei wurde er stundenlang ohne Pause verhört. Ihn viermal zu verhaften, um seine Inhaftierung zu verlängern – zweimal wegen desselben Verbrechens, nur in einem anderen Zeitraum –, sei unfair und ein Prozessmissbrauch, hält der UN-Bericht fest. Der Report kommt zum Schluss, dass Ghosn von Japans Regierung gemäss Völkerrecht sowohl eine Entschädigung als auch eine Wiedergutmachung für die Behandlung erhalten sollte. Ghosns Fall wird zudem dem UN-Berichterstatter für Folter und erniedrigende Behandlung weitergeleitet. Der japanische Justizminister



Der ehemalige Nissan-Retter Carlos Ghosn wird auf dem Tiefpunkt zum wiederholten Mal in Japan verhaftet.

Yoko Kamikawa bezeichnete diese Forderung als völlig inakzeptabel.

Der Machtmensch und einstige Rockstar unter den Automobilmanagern Ghosn, dem Veruntreuung und Verschleierung von Einnahmen in Millionenhöhe vorgeworfen werden, war im Frühling 2019 aus der Untersuchungshaft entlassen und unter Hausarrest gestellt worden. Ende Dezember 2019 gelang es dem Topmanager dann auf spektakuläre Art und Weise (unter anderem dank zweier

französischer Pässe, seiner Frau, Helfern aus den USA, Japan und der Türkei und einer Kiste, in der sonst Musikmaterial transportiert wird und die als Versteck diente) via Privatjet aus Japan über die Türkei in seine Heimat Libanon zu flüchten. Während Ghosn frei bleibt, solange er dort bleibt, stehen seine US-Fluchthelfer, darunter der frühere Green Beret Michael Taylor und dessen Sohn, vor der Auslieferung an Japan. Vater Taylor, der im Norfolk County Correctional Center in Massachusetts einsitzt, teilte einem lokalen TV-Sender unlängst mit, er habe Präsident Donald Trump aufgefordert, in den Fall einzugreifen. Nun, während Ghosn von Japan kaum Geld und ein nettes Entschuldigungsbrieflein erhalten wird, könnte der UN-Bericht den Fluchthelfern durchaus helfen, nicht nach Japan ausgeliefert zu werden.

Abgesehen von all dem rächt sich Ghosn jetzt in einem 473-seitigen Buch mit dem Titel «Le temps de la vérité», das dieser Tage in den Handel kommt und nicht nur neue Fakten und Anklagen liefern soll, sondern gleich auch noch ein paar Managementtipps. **MS**

*jura*<sup>®</sup>

«Frisch  
gemahlen,  
nicht  
gekapselt.»

*R.F.*

**Roger Federer**  
Grösster Tennis-Champion  
aller Zeiten



A

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

HOME  
OFFICE  
READY

## DAS NERVT UNSERE LESER

### Unangepasste Geschwindigkeit

Es nervt, wenn ein Automobilist ausserorts auf einer auf Tempo 80 begrenzten Strasse mit 60km/h fährt, dann innerorts, wo Tempo 50 gilt, weiter mit 60km/h fährt, um dann, wenn wieder 80 signalisiert ist, seine Bummelei mit 60km/h fortzusetzen.

Moritz Frey, Toffen BE

### Nachsicht ist angebracht

Zu meiner Person: Ich bin diplomierter Automechaniker und Garagist und seit gut 15 Jahren in Rente. Seit Anfang der 1950er-Jahre fahre ich Auto, seit 1954 mit Führerschein. Damals gab es noch keine Geschwindigkeitsvorschriften. Heute fahre ich immer noch gerne Pontiac Transport (25-jährig), Alfa Romeo Giulia und am liebsten meinen Mazda MX-5 (neustes Modell).

Mit den Ausführungen im Leserbrief von Robert Schnetzer gehe ich grossenteils einig. Einige wenige Einschränkungen gibt es aber. Ich habe mehrere Fahrten durch Frankreich und Spanien gemacht. Da gibt es unzählige Kreisel, allerdings um vieles grösser als diejenigen in der Schweiz. Auch nicht mit sichtverdeckenden Kunstwerken, die bei uns meistens wichtiger sind als der Verkehr. Daher ist es verständlich, dass viele Fahrer auf den kleinen Kreiseln nicht mehr nachkommen mit Schalten, Blinken und Beobachten des Verkehrs.

Früher war es mir auch wichtig, möglichst schnell unterwegs zu sein. Aber mit zunehmendem Alter verändert sich die Fahrweise. Man geniesst auch die Umgebung. Ich gebe mir immer Mühe, den Verkehr nicht zu behindern. Gerne mache ich den nachfolgenden Fahrzeugen Platz zum Überholen, vor allem auf Bergstrassen. Obwohl ich rechts blinke und langsamer fahre, brauchen viele Fahrer einige Zeit, bis sie dann wirklich überholen. Nicht alle sind Weltmeister.

Ich weiss, in der Schweiz und auch in Deutschland haben es die Menschen pressant, sobald sie im Auto sitzen, sie wissen aber meistens nicht, warum. Ein wenig Nachsicht ist angebracht und schont auch die eigenen Nerven.

Alfred Nater, Bazenheid SG

## PARKPLÄTZE

### Sachplan verkehrt

Das sperrige Dokument nennt sich «Sachplan Verkehr, Teil Programm» und ist 181 Seiten lang. Verfasst haben es die Beamten des Bundesamts für Raumentwicklung (ARE) im Auftrag von Bundesrätin Simonetta Sommaruga (SP), der Vorsteherin des Eidgenössischen Departements für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (Uvek). Was dieser Sachplan in trockenem Verwaltungsdeutsch abhandelt, birgt Sprengstoff: Er zeichnet verbindlich die grossen Linien der Raum- und Mobilitätsentwicklung bis ins Jahr 2050 vor – und spart dabei nicht mit einschneidenden Massnahmen für den motorisierten Individualverkehr. Das Ziel ist eine grüne Schweiz, koste es, was es wolle. Unter dem Titel «Entwicklungsstrategien und Handlungsgrundsätze» heisst es etwa: «Parkierungsnormen fördern verkehrsarme Siedlungen und das Umsteigen auf flächenschonende und emissionsarme Ver-

kehrsträger.» Im Klartext: Autos sollen aus den Städten verschwinden.

Wörtlich schreiben Sommarugas Verkehrsplaner: «Durch konsequente Verknappung (Anzahl und Preis) der Parkplätze am Zielort (Arbeit, Freizeit, Einkauf) werden ÖV, Fuss- und Veloverkehr gefördert. Parkplätze in Stadtzentren werden zu Gunsten von solchen an Verkehrsdrehscheiben aufgehoben.»

Den Automobilisten sollen also so viele Steine in den Weg gelegt werden, dass sie gar nicht mehr kommen (können). Das ist Ausdruck einer ideologischen Verkehrspolitik. Denn sie setzt nicht auf Angebot und Nachfrage, die Bedürfnisse von Konsumenten und Gewerbetreibenden ignoriert sie kaltschnäuzig. Sollen in den Innenstädten denn nur noch Velolampen und Regenschirme verkauft werden?

Gleichzeitig ist dieser obrigkeitliche Dirigismus auch Ausdruck einer gewissen urbanlinken Arroganz. Wer, wie Bundesrätin Sommaruga selbst, in einer städtischen Agglomeration wohnt und in wenigen Minuten mit dem ÖV zur Arbeit fahren kann, mag sich leicht über jene Mitbürger hinwegsetzen, die auf dem Land oder in den Bergen zu Hause sind und keine Bus- oder Tramhaltestelle vor der Haustüre haben.

Doch damit nicht genug. Das Uvek fordert sogar eine «Begrenzung auch privater Parkplätze in den Agglomerationskernen». Damit greift das Sommaruga-Departement ungeniert ins Eigentumsrecht ein.

Zielscheibe all dieser Massnahmen ist der MIV, der ach so böse motorisierte Individualverkehr. Dass dieser in rasantem Tempo immer umweltverträglicher wird, davon steht in dem Papier natürlich kein Wort. Das Auto ist der Feind, auch wenn das ein Unsinn ist.

Fazit: Eine solche Verkehrsplanung ist vor allem eines: Sie ist verkehrt.

Philipp Gut

Dr. Philipp Gut ist Historiker, Bestsellerautor und einer der profiliertesten Journalisten der Schweiz.



## LESERBRIEFE

AR 46/2020

### Gelungene Ausgabe

#### Zur Ausgabe 46

Wenn etwas gut gemacht ist, darf das auch einmal gesagt werden! Ich hatte grosse Freude an der Ausgabe 46. Interessante Artikel, gelungenes Layout, schöne Bilder und guter Druck! Der schwarze Hintergrund auf der Titelseite von «Porsche Unseen» ist sehr schön, tiefschwarz und mit gutem Kontrast, gut gewähltes Papier und ausgezeichnete Farben! Hut ab vor den Drucktechnikern! Herzlichen Glückwunsch an die Druckerei und herzlichen Dank an die AUTOMOBIL REVUE.

Eddy Rapp, Genf

### Braucht es SUV überhaupt?

#### Aktivisten gegen SUV

Um es vorweg festzuhalten: Solche militante Aktionen sind aufs Schärfste zu verurteilen. Tatsache ist allerdings, dass in der Schweiz so viele grosse, starke und schwere Fahrzeuge verkauft werden wie in keinem anderen Land in unserer Nachbarschaft. Besonders beliebt ist auch der Allradantrieb mit gegen 50 Prozent Anteil bei den Neufahrzeugen, obwohl damit ein erheblicher Mehrverbrauch verbunden ist. Unbestritten ist, dass der Strassenverkehr einen enormen Anteil am CO<sub>2</sub>-Ausstoss und damit am Klimawandel hat. Mit dem Referendum gegen das neue CO<sub>2</sub>-Gesetz läuft man Sturm gegen die bescheidenen

Massnahmen mit einer moderaten Erhöhung des Treibstoffpreises. Dieser würde zum Teil rückerstattet, andererseits für Klimaprojekte eingesetzt. Vergessen hat man, dass kurz vor der Finanzkrise 2008 ein Liter Benzin mehr als zwei Franken kostete – und niemand protestiert hat, das war halt «der Markt!» Jeder hat es in der Hand, den Verbrauch und die Kosten seines Fahrzeugs im Griff zu halten.

Paul Müri, Gränichen AG

#### AR ALLGEMEIN

### Jetzt erst recht Nein!

#### Zum neuen CO<sub>2</sub>-Gesetz

Die links-grünen Initiativen gegen Konzerne und Militär waren brandgefährlich und sind zurecht abgelehnt worden. Es darf doch nicht sein, dass diese Ideologie unser Leben ruiniert. Die gravierenden wirtschaftlichen Auswirkungen auf die meisten von uns, die wegen der Pandemie erst noch kommen werden, werden uns alle treffen. Unseren Wohlstand darf man doch nicht wegen politisch extremer Forderungen opfern. Das zweite Unheil ist schon am 25. September 2020 angerichtet worden. Eine knappe Mehrheit im Parlament hat ein CO<sub>2</sub>-Gesetz beschlossen, das aus Strafsteuern, Zwang und Verboten besteht und nichts bringt, nur um den linken und grünen Ideologen zu dienen. Bleiben wir vernünftig, Heizöl darf nicht einfach verboten werden. Es darf nicht Flugticket-Strafsteuern von bis zu 120 Franken geben. Benzin und Diesel dürfen nicht um mindestens zwölf Rappen pro Liter verteuert wer-

den. Handeln wir jetzt vernünftig! Unterschreiben wir das Referendum, damit wir in sechs Monaten darüber abstimmen können.

Frank Karli, Murgenthal AG

### Fast jeder Start ist ein Kaltstart

#### Zum Thema Standheizungen

Seit 1986 haben meine Autos eine nachträglich verbaute, benzinbetriebene Standheizung. Ich habe folgende Erfahrungen gemacht: Die Standheizung schalte ich auch im Sommer ein (ohne Innenraumheizung), weil jeder Motorstart – auch im Sommer – ein Kaltstart ist. Der Mehrverbrauch durch die Standheizung wird mit anschliessendem Minderverbrauch von Benzin/Diesel kompensiert. Der ganze Drehzahlbereich des Motors lässt sich dank Vorerwärmung schneller nutzen. Gemäss Werbung halten die Standheizungen ein Autoleben lang. Stimmt nicht ganz: Nach zehn Jahren war bei mir jeweils Schluss. Standheizungen lohnen sich für Käufer, welche ihr Auto lange behalten und pflegen, und sind deshalb meines Erachtens für Leasing nicht geeignet. Elektrisch betriebene Standheizungen können je nach Anwendung durchaus vorteilhaft und um einiges günstiger sein. Müsste ich wählen, würde ich die Standheizung sogar einer Klimaanlage vorziehen; schön, wenn man beides geniessen darf.

Albin Engeli, Walzenhausen AR

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

**SWISS E-MOBILITY**

**2035 Schluss mit Verbrennern?**

Der Schweizerische Verband für Elektromobilität, Swiss E-Mobility, hat die Grundlagen für eine Agenda zur Dekarbonisierung der Mobilität vorgegeben. Unter den verschiedenen Fristen gibt es eine, die besorgniserregender ist als die anderen: Bis 2035 will der Verband den Verkauf von Autos mit lokalem CO<sub>2</sub>-Ausstoss verbieten. Mit anderen Worten: Autos mit Verbrennungsmotoren und Hybridantrieb müssten innerhalb der nächsten 15 Jahre vom Markt verschwinden! Überraschenderweise setzt sich dieser Verband auch aus prominenten Mitgliedern zusammen, die unter anderem bei Importeuren wie Amag und Nissan Schweiz beschäftigt sind.

**AMAG**

**Neuer CEO**

Nach fast zwölf Jahren an der Spitze der Amag-Gruppe übergibt Morten Hannesbo seinen Posten als CEO an Helmut Ruhl, aktuell CFO der Gruppe. Ruhl übernimmt am 1. März seine Funktion beim zahlenmässig grössten Autoimporteur der Schweiz. Morten Hannesbo (58) wird noch bis April bei Amag bleiben, «um die Übergabe bestmöglich zu begleiten», heisst es in einer Pressemitteilung. Die Übergabe ist Teil eines langfristigen Plans zur Verjüngung der gesamten Geschäftsleitung des Unternehmens.

**MINI**

**Elektrischer GP in der Schublade?**

Angesichts des grossen Erfolgs des elektrischen Cooper SE geht Mini einen Schritt weiter und will auch den John Cooper Works Grand Prix mit einem Stecker ausstatten. Obwohl Mini nichts über den möglichen Verkaufsstart



dieses Modells verlauten lässt, räumt das Unternehmen ein, dass sich ein Zero-Emission-GP-Prototyp derzeit in der Testphase auf dem Nürburgring befindet.

**TOYOTA**

**Neue Elektrofahrzeuge**

Toyota hat angekündigt, eine ganz neue Reihe von Elektrofahrzeugen vorstellen zu wollen. Die auf der neuen E-TNGA-Plattform montierten Modelle sollen völlig flexibel sein, die Möglichkeiten für Front-, Heck- oder Allradantrieb bieten und mit einer breiten Palette von Leistungsstufen und Batterien ausgestattet werden können.

Foto: Mini

**Der Diamant überrascht**



**Mitsubishi Eclipse Cross: Auch als PHEV**

Obwohl Mitsubishi vor einigen Monaten angekündigt hatte, dass man die als zu unrentabel erachteten Aktivitäten auf dem europäischen Markt aussetzen wolle, um sich auf die Hauptabsatzgebiete Asien und Ozeanien zu konzentrieren, hat sich



das Unternehmen mit den drei Diamanten im Logo doch entschlossen, die überarbeitete Version des Eclipse Cross auch in Europa zu vermarkten. Das kompakte SUV erhält einen völlig neuen Look und ein überarbeitetes Antriebskonzept. Die Frontpartie wirkt schärfer, vor allem dank der LED-Beleuchtung. Die grosse optische Veränderung aber befindet sich am Heck, das so umgestaltet wurde, dass die Heckscheibe nicht mehr wie bisher durch ein Lichtband zweigeteilt ist. Das neue Styling wirkt deutlich attraktiver und wird auf dem alten Kontinent besser ankommen. Aber die grösste Neuerung steckt zweifellos unter der Haube: Der Eclipse Cross kommt neu auch als Version mit Plug-in-Hybrid auf den Markt. Diese lehnt sich technisch an das Konzept des Outlander PHEV an. Der Unterschied zum grossen Teilespende besteht in einigen Modifikationen, die vorgenommen werden mussten, um den Antriebsstrang an das kleinere Chassis des Eclipse Cross anzupassen. So besteht der Antrieb nach wie vor aus einem 98PS starken 2.4-Liter-Benzinmotor und zwei Elektromotoren, einem an der Vorderachse mit 82 PS und einem zweiten mit 95 PS an der Hinterachse. Der bereits bisher im Eclipse Cross verbaute 1.5-Liter-Turbomotor mit 163 PS wird weiterhin erhältlich sein und auch in Zukunft mit einem CVT-Getriebe mit acht virtuellen Schaltstufen gekoppelt.

**PHEV** Erst verkündete Mitsubishi, sich aus Europa zurückziehen zu wollen. Und nun stellen die Japaner einen neuen Eclipse Cross vor.

**Olivier Derard**

**T**rotz der Ankündigung, sich aus dem europäischen Markt zurückzuziehen, sorgt Mitsubishi mit der Enthüllung einer neuen Version des Eclipse Cross für eine Überraschung: Das SUV übernimmt den Plug-in-Hybridantrieb vom Outlander. Gute Neuigkeiten also, denn der Antriebsstrang des grossen SUV hat sich bewährt. Eine kleine Werkstatt in Wales hat sich dagegen des Ford Transit Connect angenommen, um ihn in einer limitierten Sonderedition aufzulegen. Ebenfalls auf der anderen Seite des Ärmelkanals hat Jaguar seinen F-Pace SVR überarbeitet. ●

**Ford Transit R120: Tuning alter Schule**

Häufig trifft man sie nicht an auf der Strasse, aber es gibt auch ein paar Freaks, die Nutzfahrzeuge tunen. Das jüngste einigermaßen bekannte Modell ist der Ford Transit Connect R120. Dem vom britischen Tuner MS-RT aufgewerteten Kleintransporter wurden ein Bodykit, Rallye-Speichenfelgen von OZ und sportliche Aufkleber verpasst. Unter der Motorhaube verändert sich nicht viel. Anders als die vier Endrohre vermuten lassen, steckt unter der Haube ein 1.5-Liter-Diesel mit lediglich 118 PS. 36 Einheiten sollen vom Ford Transit Connect R120 gefertigt werden (ausschliesslich Rechtslenker), die nur in Grossbritannien angeboten werden sollen.



Fotos: Jaguar, Mitsubishi, MS-RT

**Jaguar F-Pace SVR: Mehr Drehmoment**

Kurz nach der Standardversion durchläuft auch die sportliche Version des F-Pace, der SVR, eine Auffrischungskur. Neben einigen kosmetischen Änderungen (vor allem an den Scheinwerfern) betrifft die Überarbeitung auch technische Aspekte. Am Fünf-Liter-V8-Kompressor wurden einige Änderungen vorgenommen, die ihm mehr Drehmoment verleihen: Bis zu 700 Nm sind es jetzt. Die maximale Leistung bleibt bei 550 PS. Das reicht aus, um in vier Sekunden von 0 auf 100 km/h zu sprinten (bisher: 4.3 s). Der Zugewinn bei der Höchstgeschwindigkeit hält sich in Grenzen (+3 %), neu ist bei 286 km/h Schluss.

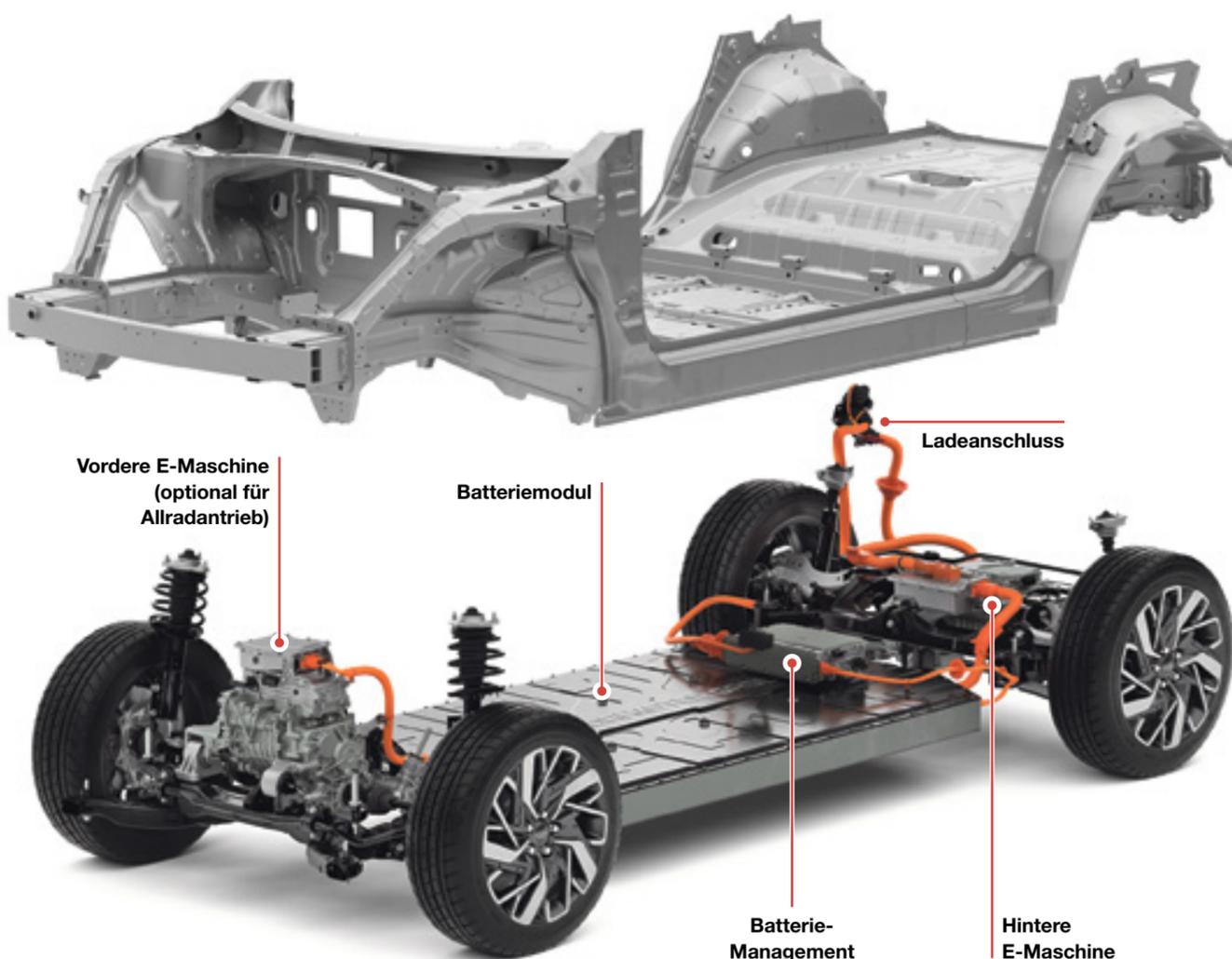


# Hyundais neue Elektrowaffe



Die neue E-GMP-Plattform soll bis 2025 als Basis für über 20 neue Elektromodelle des Hyundai-Konzerns dienen.

**E-PLATTFORM** Mit E-GMP hat Hyundai eine neue Plattform enthüllt, die als Basis für kommende Elektrofahrzeuge dienen wird.



Olivier Derard

Während immer mehr Elektrofahrzeuge auf unseren Strassen unterwegs sind, werden erst wenige davon auf einer speziell dafür entwickelten Plattform aufgebaut. Bisher sind das vor allem die Tesla-Modelle, der Honda E, der Jaguar I-Pace, der VW ID 3 oder der Porsche Taycan. Die meisten anderen Hersteller begnügen sich damit, ihre Elektrofahrzeuge auf sogenannten Multi-Drive-Plattformen zu entwickeln. Diese Zwitterplattformen werden aber in naher Zukunft mehr und mehr verschwinden, und die Hersteller werden nicht darum herumkommen, Plattformen speziell für ihre Elektrofahrzeuge zu entwickeln. Diese können konstruktionsbedingt diverse Vorteile bieten, so beispielsweise mehr Platz im Innenraum, eine Vereinfachung in der Fertigung dank eines simpleren Antriebsstrangs und anders gestalteter Knautschzonen. Trotz der enormen Entwicklungskosten wagen es daher immer mehr Hersteller, in solche Elektro-Plattformen zu investieren, so auch der koreanische Automobilkonzern Hyundai Motor Group.

«Die E-GMP (Electric Global Modular Platform – Red.) ist das Ergebnis jahrelanger Forschung und Entwicklung», erklärt Faye Abdul Rahman, Senior Vice President der Hyundai Motor Group. «Bis 2025 sollen 23 neue elektrische Modelle auf der E-GMP aufgebaut werden», so Faye Abdul Rahman weiter. Welche das sein werden, dazu hält sich Hyundai noch bedeckt. Aufgrund der grossen Anzahl kann aber davon ausgegangen werden, dass die Plattform nicht nur von Hyundai selbst, sondern auch von Kia, der Edelmarke Genesis sowie von der Elektromarke Ioniq (s. Box) genutzt wird.

### Renaissance des Heckantriebs

Die E-GMP-Plattform profitiert von einer idealen Gewichtsverteilung und einem sehr niedrigen Schwerpunkt dank der im Boden angeordneten Batteriemodule und des zwischen den Hinterrädern verbauten Antriebsmoduls. Der Hinterradantrieb scheint eine Renaissance zu erfahren, so ist auch Volkswagen bei der Entwicklung seiner elektrischen MEB-Plattform diesen Weg gegangen,

und auch der sehr kompakte Honda E (s. Test Seiten 12/13) kommt mit Heckantrieb.

Der ganze Antrieb ist zusammengefasst in ein kompaktes Modul, das neben der E-Maschine auch das Getriebe und den Wechselrichter umfasst. Der Elektromotor soll für besonders hohe Drehzahlen ausgelegt sein, so Hyundai, und um bis zu 70 Prozent schneller drehen als heute übliche Elektromotoren. Der Hersteller kündigt ausserdem Verbesserungen bei der Energieeffizienz an: Der neue Antriebsstrang soll, unter anderem dank der Verwendung von Siliziumkarbid (SiC), um zwei bis drei Prozent effizienter werden. Zusammen mit den übrigen Effizienzverbesserungen soll die Reichweite so um fünf Prozent gesteigert werden können.

**Auch mit Allradantrieb**

Obwohl in der überwiegenden Mehrheit der Fälle der Hinterradantrieb zum Einsatz kommen wird, kann die E-GMP-Plattform auch eine zusätzliche E-Maschine an der Vorderachse aufnehmen, um bei Bedarf alle vier Räder anzutreiben. In diesem Fall verwendet Hyundai eine sogenannte integrierte Antriebsachse (Integrated Drive Axle, IDA), eine Neuentwicklung, die Lager und Kardangelenke kombiniert. Das System verfügt zudem über eine Kupplung zwischen den Rädern und der E-Maschine, sodass der Rollwiderstand bei nicht angetriebener Vorderachse verringert werden kann. Künftige elektrische Hyundai-Modelle werden in der Lage sein, bedarfsgerecht zwischen Hin-

terrad- und Allradantrieb umzuschalten, um Effizienz oder Fahrverhalten zu verbessern.

Zwischen den beiden Achsen liegt von warmgeformten Stahlelementen eingefasst das Batteriepaket, das je nach Modell unterschiedlich hoch positioniert ist. Um die Steifigkeit der Fahrgastzelle zu garantieren, soll bei einem Unfall die Kollisionsenergie von den Längs- und Querträgern absorbiert werden.

**Mehr Platz im Innenraum**

Der Radstand erlaubt laut Fayed Abdul Rahman Aussenlängen von 3000 bis 5000 Millimetern, und angesichts der kurzen vorderen und hinteren Überhänge werden die künftigen Elektromodelle von Hyundai sehr geräumig sein. Darüber hinaus bietet der flache Boden mehr Beinfreiheit und unterschiedliche Möglichkeiten der Anordnung der Vorder- und Rücksitze. Es ist daher zu erwarten, dass sich die künftigen Modelle aus Korea durch ein verbessertes Platzangebot auszeichnen werden.

Die Basisausführung der Lithium-Ionen-Batterie arbeitet mit 800 Volt und kann ohne zusätzliche Komponenten oder Adapter auch mit 400 Volt aufgeladen werden. Im voll geladenen Zustand soll ein auf der E-GMP-Plattform aufbauendes Elektrofahrzeug eine maximale Reichweite von über 500 Kilometern (nach WLTP) bieten. Dabei handelt es sich um einen Maximalwert, wobei die «Batterie jeweils eine Kapazität bietet, die auf die spezifischen Bedürfnisse jedes Fahrzeugsegments zugeschnitten ist», wie Hyundai schreibt. Im Idealfall wäre es damit an einer 350-kW-Ladestation, mit einer Leistung also, die derzeit nur die Ladensäulen von Ionity bieten, möglich, 80 Prozent der Batterie für eine Reichweite von 400 Kilometern in etwa 20 Minuten zu laden. Das dürfte für viele Kunden ein attraktives Paket sein, um wenigstens mit dem Gedanken zu spielen, sich ein Elektroauto anzuschaffen. ●

**Von Ioniq bis Ioniq**

Der Hyundai Ioniq, der seit seiner Vorstellung in Genf in drei verschiedenen elektrifizierten Versionen erhältlich ist, wird der kommenden Elektrobaureihe von Hyundai ihren Namen geben. Die Marke Ioniq wird im nächsten Jahr auf den Markt kommen und natürlich ausschliesslich Elektrofahrzeuge umfassen. Alle Modelle sollen auf der E-GMP-Plattform montiert werden. Das erste Modell, das auf der neuen Plattform aufbaut, soll der Ioniq 5 sein, ein mittelgrosses SUV auf Basis des Concept 45, der 2019 auf der IAA in Frankfurt (D) gezeigt wurde (gr. Bild). Das neue Chassis soll aber auch von Kia und Genesis, Hyundais Oberklassemarke, genutzt werden. Die Plattform wird die Möglichkeit bieten, «zwei Elektromotoren mit einer Systemleistung von bis zu 600PS aufzunehmen», so Fayed Abdul Rahman. Gute Aussichten also für künftige elektrische N-Modelle.



Um die weite Verbreitung der Elektroautos zu unterstützen, investiert die Hyundai Motor Group stark in Ionity. Das europäische Netzwerk von Ladestationen wurde von mehreren grossen Automobilherstellern wie BMW, Mercedes-Benz, Ford und Volkswagen geschaffen. An Ladestationen von Ionity ist eine Aufladung mit bis zu 350kW möglich – deutlich mehr als die Mitbewerber bieten können. Zurzeit betreibt Ionity 308 Hochleistungs-Ladestationen entlang der Autobahnen in Europa und der Schweiz. Das Unternehmen plant, diese Zahl bis 2022 auf 400 Stationen zu erhöhen. 51 davon befinden sich derzeit im Bau. **OD**

Fotos: Hyundai

Anzeige

Hier kauft  
und verkauft  
die Schweiz

#fahrenwollen

Laden im App Store

JETZT BEI Google Play

**AUTO**  
**SCOUT 24**

Mit unserer App findest du dein Auto auf dem **führenden Marktplatz**.

# Grenzenlose Freiheit auf vier Rädern die California-Familie

Die Schweiz ist im Camping-Fieber. Unterwegs sein und sich trotzdem immer wie zuhause fühlen: die grenzenlose Freiheit auf vier Rädern. Die California Familie von VW Nutzfahrzeuge bietet für jedes Abenteuer den richtigen Begleiter. Angefangen vom Einstiegsmodell Caddy California über die Camper-Ikone California bis hin zum voll ausgestatteten Ferien-Zuhause Grand California.



Der Camping-Boom hat dieses Jahr nochmals zugenommen. Herr und Frau Schweizer lieben die mobile Freiheit auf vier Rädern. Eine breite Palette an Reisemobilen bietet Volkswagen Nutzfahrzeuge. Der VW California, bereits im Jahr 1988 als eigenständiges Modell lanciert, hat sich seit Beginn zum meistverkauften Camper der Welt entwickelt. Inzwischen ist der Bulli als T6.1 in der Moderne angekommen: Der California 6.1 ist voll digitalisiert und vernetzt, verfügt über die neuesten Assistenzsysteme – ohne dabei aber seine alten Stärken zu vernachlässigen. Letztes Jahr kam der grössere Bruder mit dem Grand California hinzu. Er bietet ein vollwertiges Bad, Küche und einen grossen Schlafraum im Heck. Nun erhält die California-Familie einen kleinen Bruder: den neuen Caddy California. Der Fond überzeugt mit einer bis in den letzten Winkel durchdachten Camper-Ausstattung.

## Für spontane Mikroabenteurer: der neue Caddy California

Bereits seit 2005 produziert VW Nutzfahrzeuge ein kompaktes Reisemobil auf Basis des Caddy. Hörte dieses bisher auf den Namen Beach, heisst es nun wie bei seinen grossen Brüdern California. Die Camper-Ausstattung ist durchdacht wie bei allen California-Modellen von VW Nutzfahrzeuge. So wie seine grossen Brüder bietet der neue Caddy California zahlreiche clevere Details, die viele Reisemobilisten so sehr schätzen, wie z.B. die sicher verstaute serienmässigen Campingstühle und der Campingtisch oder die schnelle Verdunklungsmöglichkeit. Der Caddy California trägt diese Werte nun auch in die Klasse der Micro-Camper.

Er basiert auf der neuen, fünften Generation des Caddy und ist somit das erste Reisemobil, das die konstruktiven Vorteile des Modularen Querbaukastens (MQB) nutzt: neueste Technologien und ein

Plus an Raum. Die durchdachte Camper-Ausstattung im Heck bietet den Reisenden ein neues ausklappbares Bett mit Tellerfedern und hochwertiger Matratze. Damit gleicht der Schlafkomfort demjenigen der Betten der beiden grossen Brüder T6.1 California und Grand California. Mit 1'980 x 1'070 mm ist das Bett für diese Klasse üppig. Optional kann der Caddy California mit einem 1,4 m<sup>2</sup> grossen Panoramadach, inklusive einer Verdunklungsmöglichkeit für die Nacht, bestellt werden. Somit profitieren die Reisenden tagsüber von einem lichtdurchfluteten Wohnraum und haben nachts die Möglichkeit, die Sterne zu beobachten. Erstmals gibt es den Caddy ab Werk auch mit einer Miniküche, die nach hinten aus dem Heck des Fahrzeuges gezogen wird. Diese bietet neben einem Gaskocher und einer einfach zu reinigenden Arbeitsfläche auch einen grossen ausziehbaren Staukasten mit einer integrierten Besteckschublade.

Der Caddy California ist bestens geeignet für das spontane Mikroabenteuer oder den Roadtrip des Jahres. Weitere clevere Detaillösungen sind die herausnehmbaren Stautaschen in den hinteren Seitenfenstern, die gleichzeitig auch das Fenster verdunkeln, sowie die Lüftungsgitter für die Fahrerhaustüren, mit denen man auch bei Regen frische Luft in den geschlossenen Camper bekommt. Ein Beleuchtungssystem mit dimmbaren LEDs bringt abends Licht ins Dunkel und sorgt so auch für ein gemütliches Leselicht.

Der Caddy California ist mit allen Assistenzsystemen des Caddy erhältlich. Ein Highlight ist der «Travel Assist» – ein System zum teilautomatisierten Fahren über den gesamten Geschwindigkeitsbereich. Insgesamt neunzehn verschiedene Assistenzsysteme stehen für den Caddy California zur Verfügung und machen so das Fahren entspannter und sicherer. Preislich startet der Caddy California bei 30'370 Franken.



Eine ausgeklügelte Platzausnutzung macht den VW Caddy California zum perfekten Begleiter für spontane Roadtrips zu zweit.



# dern:



Mit seinem Aufstelldach verwandelt sich der VW California im Handumdrehen von einem komfortablen Van in einen gemütlichen Camper.

### Für jedes kürzere und längere Abenteuer: der neue California 6.1

Er ist der favorisierte Camper-Van von Globetrottern in aller Welt: der California von Volkswagen. Von einer Minute auf die andere verwandelt sich der California vom Van in einen Camper. Diese Vielseitigkeit hat ihn zur Ikone seiner Klasse gemacht. Für diesen Erfolg verantwortlich sind unter anderem die zahl-

reichen praktischen Detaillösungen: Features wie das im Aufstelldach integrierte Bett, die in der Heckklappe verstauten Campingstühle oder der in der Schiebetür eingeklickte Campingtisch machen den California zum Multitool unter den Reisemobilen. Den California 6.1 gibt es in den Ausstattungslinien Beach, Coast und Ocean. Wobei die Einstiegsversion Beach in zwei Varianten erhältlich ist: mit Wohnmobilm Zulassung, einer ausklappbaren Miniküche und bis zu fünf Sitzplätzen oder mit Pkw-Zulassung und bis zu sieben Sitzplätzen. Die Versionen Coast und Ocean verfügen über eine voll ausgestattete Küchenzeile und bis zu fünf Sitzplätze.

Alle drei Versionen des California 6.1 verbindet das Aufstelldach; im Fall des California 6.1 Ocean besitzt es serienmässig einen elektrohydraulischen Antrieb und eine grosse Frontöffnung. Eingebaut unter dem Aufstelldach ist ein sehr komfortables Bett mit Tellerfedern. Unten bieten alle Modelle ein weiteres bequemes Bett. Die Zweiersitzbank des Coast und Ocean kann in eine Lounge verwandelt werden: Einfach die Lehne der Rücksitzbank umklappen und die Bettverlängerung ganz hinten in verschiedenen Stufen hochstellen – schon entsteht die Lounge zum Relaxen.

Im Cockpit empfangen den Fahrer auf einem 10,25 Zoll grossen Display digitale, konfigurierbare Anzeigen. Rechts davon finden sich die aktuellsten Infotainmentsysteme von Volkswagen – die dank einer eSIM-Karte ständig online sind. Die elektromechanische Servolenkung erlaubt den Einsatz unzähliger Assistenzsysteme: vom serienmässigen Seitenwindassistenten über den Parklenkassistenten und den «Trailer Assist», der beim Rangieren mit Anhänger hilft, bis zum Spurhalteassistenten. Über die Bedieneinheit in der Dachkonsole können sämtliche Camping-Funktionen des Fahrzeugs gesteuert werden, wie die Kühlschrantemperatur, die Standheizung oder die Aussen- und Innenbeleuchtung. Der

Bildschirm zeigt auch das Niveaugefälle (praktisch bei der Suche nach einem flachen Standort), den Füllstand der Frisch- und Schmutzwassertanks sowie den Ladezustand der bis zu drei Bordbatterien an. Schliesslich kann man auch einen Wecker stellen und diesen mit der Beleuchtung kombinieren, sodass die Schlafenden sanft geweckt werden.

Zu den fahrerischen Qualitäten zählen weiter die Schnelligkeit des automatisierten 7-Gang-Direktschaltgetriebes (DSG), das hohe Drehmoment des 2,0-l-TDI-Dieselmotors und der stets perfekte Grip durch den Allradantrieb 4MOTION. Preislich startet der California 6.1 Beach in der Sondermodellausführung Liberty bei 45'430 Franken.

### Für das voll ausgestattete Ferien-Zuhause: der Grand California

Das grosse Reisemobil basiert auf dem hochmodernen Crafter. In die Entwicklung des neuen Grand California floss das grosse Erfahrungspotenzial ein,



Der VW Grand California basiert auf dem Crafter und ist dank viel Platz und einem vollwertigen Bad das ideale Reisemobil für Familien.

das in drei Jahrzehnten mit dem Bulli als Camper gesammelt wurde. So nimmt beispielsweise der Innenraum mit seiner klaren und hellen Konzeption den Stil des erfolgreichen California auf, zeigt dabei aber mit seinem Design und Interieur-Layout neue Wege. Ein wesentliches Differenzierungsmerkmal zum California ist das vollwertige Bad des Grand California. Neben Toilette und Dusche ist das Bad unter anderem mit einem klappbaren Waschbecken, Regalen inklusive Fixierung der Dusch-Utensilien und sogar einem Schrank ausgestattet. Das Bad selbst ist im Grand California 600 und 680 identisch. Beide Modelle unterscheiden sich vielmehr durch einen eigenständigen Schlafbereich im Heck und das Dachkonzept.

### Der Grand California 600

Das 5,98 Meter lange und 2,97 Meter hohe Reisemobil bietet im Heck einen Schlafbereich mit einem quer liegenden integrierten Bett (1'930 x 1'360 mm). Optional kann dieses Modell zudem mit einem Bett im neuen Camper-Hochdach für Kinder bestellt werden und wird so zum idealen Familien-Reisemobil. Ist das Kinderbett an Bord, wird der Camper automatisch mit einem grossen Panoramadach ausgeliefert. Der Basispreis für den Grand California 600 liegt bei 65'630 Franken.

### Der Grand California 680

Dieser 6,80 Meter lange und 2,84 Meter hohe Camper besitzt einen längs im Heck integrierten und dadurch noch grösseren Schlafbereich (bis 2'000 x 1'670 mm) sowie ein Plus an wertvollem Stauraum. Der Grand California 680 ist mit dem Super-Hochdach aus der Serie ausgestattet – ein luxuriöser Camper mit sehr viel Raum für zwei Personen auf grossen und kleinen Reisen rund um den Globus. Preislich startet der Grand California 680 bei 68'040 Franken.



## Der Lifestyle-Honda

**CITY** Der Honda E ist ziemlich cool. Er ist elektrisch, kompakt, agil und komplett digital. Das perfekte Stadtauto also. Die Probleme beginnen an der Stadtgrenze.

### AR-Testteam

Was die Elektromobilität angeht, gibt es zwei Philosophien: Das Lager mit Vertretern wie Tesla, Audi oder Porsche, für die der Stromeater den Verbrenner in allen Belangen ersetzen soll. Entsprechend werden für möglichst viel Reichweite grosse und schwere Batterien in die Autos gepackt. Und deshalb werden diese Autos gross und schwer. Das andere Lager sieht in der Elektromobilität vor allem den Nutzen im Stadtverkehr und in der Agglomeration. Da reichen kleine Batterien und kleine Autos aus. Honda gehört klar zur zweiten Gruppe.

Der bisher einzige Stromeater der Marke basiert auf der Studie Honda Urban EV Concept von 2017. Wobei – basiert ist nicht ganz wahr. Der Honda E ist der Urban EV. Die knuffigen Proportionen, die Kulleraugen vorne und hinten, die Kamera-Rückspiegel, ja sogar die Displays im XXL-Format im Cockpit haben es in die Serie geschafft. Einzig die Suicide-Doors und die grossen Räder fehlen.

### Alles digital

Von aussen ist der 3894 Millimeter kurze Japaner clean: Alle Linien sind sauber und simpel gezogen, aufwendige Kanten und Falten fehlen. Die vorderen Türgriffe sind versenkt und klappen erst beim Entriegeln aus, die hinteren sind in den C-Säulen versteckt. Durch die kurzen Überhänge vorne und

hinten und die schwarzen Blenden zwischen den runden Front- und Rückleuchten ergibt sich eine gewisse Symmetrie. Alles irgendwie so, wie man sich die urbane Mobilität der Zukunft vorstellt.

Richtig futuristisch wird es im Inneren – und das auf eine erfreulich positive Art. Über die ganze Breite des Armaturenbretts ziehen sich drei Bildschirme, dazu kommen noch einmal je einer links und rechts davon für die Aussenspiegel plus schliesslich einer für den Innenspiegel. Die Aussenspiegel-Kameras liefern ein erstaunlich scharfes Bild, mit wenig Rauschen auch im Dunkeln. Durch die Position der Bildschirme direkt neben dem Spiegeldreieck fühlt sich der Blick in den vermeintlichen Rückspiegel auch natürlicher an als bei einem Audi E-Tron, bei dem die Monitore in den Türen liegen. Der Innenspiegel fällt dagegen mit heftigem Bildrauschen vor allem in der Nacht ab.

Das Kombiinstrument ist kaum konfigurierbar, die relevanten Informationen sind aber problemlos ersichtlich. Bleiben noch zwei weitere Screens. Beide sind berührungssensitiv und mit einer Um-menge an darstellbaren Inhalten komplett frei konfigurierbar. Und ja, die Bedienung rechts aussen am rechten Touchscreen ist möglich, so breit ist das Auto nicht. Trotzdem ist das nicht empfehlenswert während der Fahrt. Honda hat sich aber etwas Cleveres einfallen lassen: Die Inhalte der beiden Bildschirme in der Mitte und rechts lassen sich auf Knopfdruck tauschen. Klingt alles kompliziert, ist es aber nicht. Alles ist logisch und trotz der Fülle an Optionen intuitiv aufgebaut, und wer mit einem

Smartphone klarkommt, hat auch mit dem Honda E keine Probleme. Man will ja sowieso eine jüngere Klientel ansprechen, die Generation Playstation, die schon mit Elektronen im Blut zur Welt gekommen ist. Letztere lässt sich übrigens dank eines HDMI-Eingangs und einer 230-Volt-Steckdose tatsächlich anschliessen. Paradox: USB-C gibt es hingegen nicht.

Die Kombination der Materialien mit viel Hartplastik und Holzimitat wirkt frisch, auch die Farbkombination aus grauem Stoff und den hellbraunen Zierelementen. Alles ist solide, nichts wirklich hochwertig. Aber das Auto soll auch nicht premium sein, sondern urban.

### Problem: Reichweite

Urban ist denn auch der primäre, nein: der einzig mögliche Verwendungszweck für den Honda E. Wie eingangs erwähnt, setzt Honda auf die Strategie der kleinen Batterie. Die Lithium-Ionen-Akkus sind unterflur in der neu entwickelten Elektroplattform verbaut und fassen brutto 35.5 kWh. Gemäss WLTP reicht das für 220 Kilometer Fahrt. Beim Einsteigen mit vollgeladener Batterie zeigt er aber eher 160 bis 170 Kilometer Reichweite an. Und auch das entpuppt sich in der Praxis als sehr optimistisch. Wer ausschliesslich in der Stadt unterwegs, wird das mit viel Goodwill und einem zurückhaltenden Gasfuss sicher hinbekommen. Problematisch wird es, wenn Landstrassen oder sogar Autobahn hinzukommen.

Der E geht nicht gerade haushälterisch um mit seinen Elektronen: Bei Tempo 120 pendelt sich der Energieverbrauch zwischen 25 und 30 kWh/100 km ein. Reichweitentechnisch ist das problematisch, vor allem da die nutzbare Energie auch nicht bei 35.5 kWh liegt, sondern knapp über 30. So liegen dann halt bloss 100 Kilometer drin mit einer Ladung. Ja, für die meisten Pendler reicht das aus, um zur Arbeit und wieder nach Hause zu kommen, mehr liegt dann aber halt nicht drin. Und das Auto muss täglich beziehungsweise nächtlich angestöpselt werden. Auf dem Arbeitsweg einen Kaf-

### STÄRKEN

- ◆ Agilität in der Stadt
- ◆ Digitalisierung
- ◆ Moderne Optik

Test AR | 94 | 2020

Honda E Advance

Note der Redaktion

**71/100**

### SCHWÄCHEN

- ◆ Geringe Reichweite
- ◆ Hoher Preis
- ◆ Fahrverhalten auf Landstrasse und Autobahn



**TECHNISCHE DATEN**

<b>PREIS</b> Honda E (EV, 136 PS, 35.5 kWh) ab Fr. 39.900.–, Honda E Advance (EV, 154 PS, 35.5 kWh) ab Fr. 43.100.–, Testwagen Honda E Advance inkl. Optionen (Lackierung weiss Fr. 750.–) Fr. 43.850.–.	benbremsen (v. belüftet); Zahnstangenlenkung m. elektr. Servo; Reifen v.l.h. 205/45 R17   225/45 R17.
<b>TESTWAGENLIEFERANT</b> Honda Suisse SA, Rue de la Bergère 5, 1242 Satigny GE, www.honda.ch	<b>KAROSSERIE</b> Limousine, 5 Türen, 4 Plätze.
<b>ELEKTROMOTOR (ECE)</b> Bezeichnung MFC5 Typ DC, permanent erregt Leistung 113 kW (154 PS) Drehmoment 315 Nm	<b>ABMESSUNGEN UND GEWICHTE</b> LxBxH 3894x1752x1512 mm Radstand 2538 mm Spur v.l.h. 1513   1506 mm Wendekreis 9.2 m Leergewicht (DIN) 1527 kg Gesamtgewicht 1870 kg Kofferraum 171–861 l Bodenfreiheit 145 mm
<b>BATTERIE</b> Typ Lithium-Ionen Kapazität 35,5 kWh Gewicht 228 kg Ladeleistung AC/DC 6.6   100 kW 80% nach k.A.   130 min	<b>FAHRLEISTUNGEN UND VERBRAUCH (WLTP)</b> Höchstgeschwindigkeit 145 km/h 0–100 km/h 8.3 s Verbrauch 17.7 kWh/100 km CO <sub>2</sub> -Emissionen aus Stromprod. 23 g/km Reichweite WLTP 211 km Energieeffizienzklasse A
<b>KRAFTÜBERTRAGUNG</b> RWD; Direktantrieb (konstante Untersetzung) 1 Gang.	<b>GARANTIE</b> Werk 3 J./100.000 km Lack   Rost 3 J.   12 J. Fahrwerk 10 J. Elektromotoren 5 J./100.000 km Batterie 8 J./160.000 km
<b>FAHRGESTELL UND FAHRWERK</b> Selbsttragende Karosserie; v./h. Federbeine, Dreiecksquerlenker (McPherson), Schraubenfedern; v./h. Kurvenstabilisator; 4 Schei-	

**TESTDATEN AUTOMOBIL REVUE**

<b>BESCHLEUNIGUNG 0–100 km/h</b>			
0 s	Honda E Advance (Winterreifen) <b>8.1 s</b>		20 s
0 s Mittelwert im Segment <b>9.9 s</b>			
0–40 km/h	2.2 s	0–140 km/h	18.0 s
0–60 km/h	3.6 s	0–160 km/h	–
0–80 km/h	5.6 s	0–180 km/h	–
0–100 km/h	8.1 s	80–120 km/h	6.0 s
0–120 km/h	11.6 s	400 m aus dem Stand	16.0 s
<b>BREMSWEG 100–0 km/h</b>			
0 m	Honda E Advance (Winterreifen) <b>38.2 m</b>		60 m
0 m Mittelwert im Segment (Sommerreifen) <b>36.9 m</b>			
0 m Mittelwert im Segment (Winterreifen) <b>42.5 m</b>			
120–0 km/h	55.7 m	50–0 km/h	9.8 m
100–0 km/h	38.2 m	40–0 km/h	6.3 m
80–0 km/h	24.6 m	30–0 km/h	3.7 m
60–0 km/h	14.0 m	20–0 km/h	1.7 m

	<b>GEWICHTE</b> Gemäss Messung 1550 kg Gewichtsverteilung v.l.h. 50   50 % Leistungsgewicht 14.0 kg/kW (10.3 kg/PS)
	<b>LENKUNG</b> Lenkraddrehungen 3 1/2 Ø zw. Mauern l./r. 9.2   9.2 m
	<b>GERÄUSCH INNENRAUM</b> Im Stand 0 dB(A) 50 km/h 60 dB(A) 80 km/h 65 dB(A) 120 km/h 72 dB(A)
	<b>TESTVERBRAUCH</b> <b>Gesamtverbrauch 21.6 kWh/100 km</b> Stadtverkehr 13.5 kWh/100 km Ausserorts/Autobahn 28.4 kWh/100 km AR-Normrunde 20.8 kWh/100 km Reichweite 170 km
	<b>ZÄHLERABWEICHUNG</b> 30 km/h Zähler 28 km/h eff. 50 km/h Zähler 48 km/h eff. 80 km/h Zähler 76 km/h eff. 120 km/h Zähler 115 km/h eff.

**MESSBEDINGUNGEN**  
Tacho Anfang | bei Messung | Testdistanz **7473 | 8025 | 865 km**  
Gewicht Testwagen + 150 kg, voller Tank; Temperatur auf 20 °C und Luftdruck auf 1000 mbar (Meereshöhe) umgerechnet; Bremsweg bei **4 °C** ohne Reaktionszeit und Schwellwert auf **feuchtem** Asphalt.  
**Winterreifen** Michelin Alpin 6 v.l.h. 205/45 R17 | 225/45 R17.  
**Achtung:** Winterreifen können den Bremsweg um bis zu 30 Prozent verlängern.

**MESSWERTE INNENRAUM**

<b>VORDERSITZE   RÜCKSITZE</b>	
Kopffreiheit	74–86   90 cm
Sitzlänge	53   48 cm
Sitzhöhe	26–32   30 cm
Fussraum   Kniefreiheit	35–63   11–44 cm
Innenbreite	135   135 cm
Ausstiegshöhe	52–60 cm
<b>KOFFERRAUM</b>	
Ladetiefe   Rücksitze abgeklappt	26–57   103–158 cm
Innenbreite   Innenhöhe	73–110   34–67 cm
Ladeöffnung B x H   Ladekante	75 x 80   70 cm
Heckklappe geöffnet	197 cm

Fotos: Andreas Pauli



fee zu holen und derweil das Auto zu laden, sollte theoretisch möglich sein, mit Gleichstrom kann mit bis zu 100 kW geladen werden. In der Praxis kamen wir auch an Schnellladestationen nie über 30 kW Ladeleistung hinaus.

Abgesehen davon wäre aber das Reisen auf der Autobahn dank des adaptiven Tempomats und des aktiven Spurassistenten, die beide sehr zuverlässig arbeiten, ganz entspannt.

**Stadtauto**

Aber nicht nur der Verbrauch wird ausserhalb der Stadt zum Problem. Heckantrieb, 154 PS und 315 Nm klingen nach viel Fahrspass. Und er zieht auch ganz gut an, von 0 bis 50 km/h gehts in 2.9 Sekunden, für Tempo 100 braucht's rund acht Sekunden. Aber beim Fahrwerk merkt man schnell, dass der E für die Stadt gemacht ist. Kurven mag er nicht, der Lenkwinkel wird zum Ratespiel, und auf unebenem Belag reagiert das Fahrwerk – McPherson vorne und hinten – wenig souverän. Überdies bieten die Sitze so gut wie keinen Seitenhalt.

In der Stadt hingegen macht der kleine Flitzer richtig Spass. Er ist agil und wendig, der Wendekreis beträgt beeindruckende 9.2 Meter. Zwischen Mauern wohlgeparkt, zwischen Bordsteinkanten sind es noch einmal ein paar Zentimeter weniger. An der Ampel geht es flott weg, beim Abbremsen rekurviert er auch ganz gut, und One-Pedal-Drive ist halt irgendwie cool.

Der Platz im Honda E reicht denn auch eher für die Aktentasche oder die Wocheneinkäufe als für grosse Familienferien. Die Beinfreiheit auf der Rückbank ist mit elf bis 44 Zentimetern nicht gerade grossartig, und das Kofferraumvolumen mit 171 beziehungsweise 861 Litern bei umgeklappter Rückbank nicht riesig.

Wäre da noch: der Preis. Mindestens 39.900 Franken sind es für den E und 43.100 Franken für den kräftigeren E Advance. Für ein Auto, das nur in der Agglomeration bewegt werden kann und somit eher als Zweitwagen dient – beziehungsweise einen solchen bedingt –, ist das viel Geld. ●



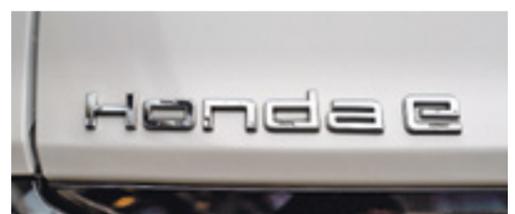
**Digital: Analoge Anzeigen gibt es im Honda E keine, stattdessen jede Menge Bildschirme. Auch die Aussenspiegelkameras sind Serie. Der Ladeanschluss auf der Haube wird leider zu oft benötigt.**

**FAZIT**

Ramon Egger, Tester

Man kann sich problemlos vorstellen, dass der Honda E die Zukunft der urbanen (Individual-)Mobilität verkörpert. Er ist kompakt, dank Heckantrieb wendig, und der Elektromotor zieht mit 315 Nm flott an. Im Inneren ist alles digital: Über das Armaturenbrett ziehen sich fünf Bildschirme, Aussenspiegel sind kamerabasiert. Und alles funktioniert beeindruckend gut, ist ergonomisch sinnvoll und leicht zu bedienen, auch ohne Dokortitel in Digitalisierung.

Der Innenraum ist hübsch gestaltet, die Kombination aus Stoffbezügen, Holzoptik und Kunststoffen wirkt modern. Die Schwäche des Honda E fängt an, sobald es über die Stadtgrenzen hinausgehen soll. Das Fahrwerk ist nicht für Landstrassen ausgelegt und die Batterie mit 35.5 kWh schlicht viel zu klein. Das reicht für rund 150 Kilometer Landstrasse oder knapp 120 Kilometer Autobahn. Mit einem Preis von mindestens 39.900 Franken ist der Honda E also vor allem ein Lifestyleprodukt, an dem man Spass haben muss. Für den, der es sich leisten kann (oder will): perfekt!



# Das Überraschungsei

**SPORTKOMBI** Der Insignia GSI ist zwar kein OPC, entzückt aber mit viel Querdynamik. Dennoch steht Komfort über der Sportlichkeit.

## AR-Testteam

Seit der Einstellung der legendären OPC-Reihe hat Rüsselsheim nichts mehr mit Sport am Hut. Von wegen! Das Label GSI steht bei Opel immer noch für ähnlich viel sportliches Flair wie einst, also zu Zeiten, als sich der Kadett GSI mit dem VW Golf GTI um die Krone der Hot Hatches balgte. Nur ist das sportliche Talent heute eben nicht mehr so offensichtlich wie es während der OPC-Ära war. Bestes Beispiel dafür ist der Insignia, überdies derzeit das einzig verbliebene Opel-Modell mit GSI-Zusatz.

Zumindest vermittelt dieses aktuelle Bild der nur wenig sportbegeisterte Motor. Vor allem, wenn man in Erinnerungen an die Souveränität schwelgt, die der 2.8 Liter grosse V6 damals im Insignia OPC vermittelte. Wohl gemerkt: Der Vergleich ist unfair, dagegen kann der aktuelle Zweiliter-Turbomotor nur schlecht aussehen, insbesondere weil ihm mit dem Facelift 30PS und 50Nm geraubt worden

sind. Mit 230 PS und 350 Nm ist der GSI zwar keineswegs untermotorisiert, mit gemessenen acht Sekunden wickelt er den Sprint von null auf Tempo 100 ordentlich ab. Bäume reisst der Rüsselsheimer damit aber wahrlich keine aus. Zu träge fährt er sich. Der Motor hört sich des Öfters angestrengt an und zeigt ein beinahe dieselähnliches Klangbild, nicht nur unter Vollast.

Die verhaltene Längsdynamik gründet im Wesentlichen in zwei Dingen. Stolze 1710 Kilogramm bringt der Insignia auf die Waage – 970 auf der Vorderachse, 740 hinten – und ist damit wahrlich kein Leichtgewicht. Zudem schaltet das Automatikgetriebe zwar ausgesprochen sauber und kaum spürbar, neun Gänge müssen beim plötzlichen Beschleunigen aber erst einmal sortiert werden. Bis zum Vortrieb vergeht etwas Zeit. Schneller geht es, wenn über die Lenkradwippen eingegriffen wird.

## Flott durch die Kurve

So uninspiriert der GSI geradeaus auch fährt, in den Kurven wird der Insignia seinem Namenszusatz erneut vollends gerecht. Anno 2017 war der GSI auf der Nordschleife trotz kleineren Motors beeindruckende zwölf Sekunden schneller als der stärkere, aber schwerere OPC der ersten Generation. Langgezogene Kehren mit immer höher werdendem Tempo beantwortet der Rüsselsheimer mit einer späten Tendenz zum Untersteuern. Die adaptiven Dämpfer des Flexride-Fahrwerks (mit den Fahrwerksmodi Touring, Normal und Sport) stemmen sich den Fliehkräften vehement entgegen, halten den Insignia lange in der Spur. Mit zuge-

schaltetem Allradantrieb – vorzugsweise rollt der GSI für einen niedrigeren Verbrauch frontgetrieben durchs Land – kommt es in engen Kurven mit grossen Lastwechseln und schnellem Einlenken zu einer Art Pendeleffekt. Torque-Vectoring verteilt das Drehmoment statt über ein konventionelles Hinterachsdifferenzial über zwei Kupplungen auf die Achsen. Zunächst schiebt der GSI über alle vier Räder, dann kommt das Heck. Es dreht schön ein, hilft mit, eine Kurve rasant zu nehmen, bleibt dabei stets gut kontrollierbar. Die Lenkung ist um die Mittellage zwar etwas ungenau und hat dort zu viel Spiel, gewinnt dann aber stark an Zielgenauigkeit.

Ab und an vergisst man im Sports Tourer gar, dass man in einem fünf Meter langen und uneingeschränkt familientauglichen Kombi für etwas über 60000 Franken sitzt. Dank des Radstands von 2829 Millimetern gleitet der Insignia im Alltag unaufgeregt dahin. Das Fahrwerk reagiert zwar beispielsweise bei Kanaldeckeln etwas unbeholfen auf kurze Stösse, bügelt Bodenwellen im Allgemeinen aber schön weg, ohne dass sich die ganze Karosserie übermässig in Bewegung setzen würde.

## Grosser Durst

Dieser – grösstenteils gelungene – Kontrast zwischen Sportlichkeit und Komfort spiegelt denn auch das Erscheinungsbild des Insignia wider. Der GSI-Insignia zeichnet sich optisch durch die exklusiven 20-Zoll-Leichtmetallfelgen und die serien-



mässigen, roten Brembo-Bremssättel aus. Letztere machen tatsächlich Eindruck, packen giftig zu, sind dann aber äusserlich auch das einzig wirklich sportliche Highlight. Die Doppel-Endrohre aus Edelstahl verstecken sich grösstenteils hinter einer Blende. Die Front mit dem überragenden LED-Matrixlicht, das sich kontinuierlich der Verkehrssituation anpasst, wurde etwas abgeändert, sie beherbergt die aktiven Kühlerjalousien zur Steigerung der Effizienz. Wirklich sparsam ist der Insignia GSI auf der AR-Normrunde mit einem Verbrauch von 8.3l/100 km allerdings nicht.

Die eleganten, aber nicht erzwungen sportlichen Proportionen sorgen dafür, dass der Sports Tourer platzmässig alles bietet, was man von einem Kombi verlangen darf. Der Kofferraum schluckt 560 bis 1665 Liter, dazu gibt es Schienen für die einfache Ladungssicherung und Tasten für das schnelle Umklappen der Sitzbank. Im Fond gibt es in alle Richtungen ausreichend viel Platz für die Passagiere, die von der nicht allzu stark abfallenden Dachlinie profitieren. Zudem lässt sich die hintere Sitzreihe beheizen, auch zwei USB-Schnittstellen stehen zur Verfügung. Vorne gibt es die wirklich hervorragenden und optisch auffallenden Sportsitze, die nebst einer Heizung und Belüftung auch eine Massagefunktion bieten. Allerdings wird auch hier in der letzten Konsequenz mehr Wert auf den Komfort gelegt. Die Seitenwangen lassen sich einstellen, im Schulterbereich jedoch wird gänzlich auf eine Seitenführung verzichtet.

Insgesamt ist der Innenraum nüchtern gezeichnet, jedoch erneut solide verarbeitet. Die Materialauswahl bietet eine Mischung aus Leder, Klavierlackelementen und (teilweise) unterschäumten Kunststoffen. Wenn auch optisch kein wirklicher Augenschmaus, so lässt sich alles angenehm anfassen, sitzt aber vor allem am richtigen Platz.

**STÄRKEN**

- ◆ Kurvenverhalten
- ◆ Spreizung Fahrwerk
- ◆ Matrixscheinwerfer
- ◆ Sitze

Test AR | 95 | 2020

**Opel Insignia GSI  
230 PS AWD**

Note der Redaktion  
**72/100**

**SCHWÄCHEN**

- ◆ Behäbiger Motor
- ◆ Hoher Verbrauch
- ◆ Unzuverlässige Assistenzsysteme

Das Cockpit setzt auf eine Mischung aus digitalem Bildschirm und analogen Anzeigen für Tempo und Drehzahl. In der Mittelkonsole ist ein acht Zoll grosser Touchscreen für das Infotainment verbaut. Er dürfte etwas grösser sein, die Bedienung allerdings geht lobenswert und einfach von der Hand. Zudem setzt Opel weiter auf physische Knöpfe für die wichtigsten Funktionen wie Lautstärke oder Klimasteuerung. Auch die Assistenten können über Schnellwahltasten gesteuert werden.

Totwinkelwarner und das gestochene scharfe Head-up-Display erledigen einen hervorragenden Job. Anders die Verkehrszeichenerkennung, die selbst im internen Vergleich nicht sehr zuverlässig agiert. Gleiches gilt für den Spurverlassenswarner, der die Spur nicht hält und erst spät auf Seitenmarkierungen reagiert. Was aber daran liegen dürfte, dass der Insignia noch auf der E2-Plattform von GM aufbaut und damit das letzte Modell ist, das Opel als Teil des GM-Konzerns entwickelt hat.

Doch es sei ihm verziehen, dem GSI, spätestens dann, wenn er sich in der ersten Kurve vom Familienkombi in einen Kurvenräuber verwandelt. ●

**FAZIT**

Cedric Heer, Tester

Es braucht seine Zeit, bis der Opel Insignia GSI seine wahren Stärken offenbart. Auf den ersten Metern wirkt er tatsächlich etwas behäbig, wenn auch uneingeschränkt komfortabel. Mit den Erwartungen an einen GSI hat all das allerdings nur wenig zu tun, was vor allem am wenig souveränen Motor liegt. Darin unterscheidet sich der Sports Tourer von seinen Konkurrenten diametral. Während andere Sportlichkeit vor allem über die Längsdynamik interpretieren, fühlt sich der Opel in den Kurven so richtig wohl. Dennoch gelingt es dem Rüsselsheimer, einen hohen Restkomfort zu bewahren, was ihn in Verbindung mit dem grosszügigen Platzangebot auch als GSI uneingeschränkt empfehlenswert für den Familienausflug macht.



Der Opel Insignia setzt auf eine bewährte Mischung aus Tradition und Moderne. Vor allem in der Farbe unseres Testwagens kann das etwas nüchtern wirken. Dem GSI eigen sind Details wie die hervorragenden Sportsitze oder die giftig zupackenden Brembo-Bremsen.

**TECHNISCHE DATEN**

<b>PREIS</b> Opel Insignia Sports Tourer Edition (1.5 d, 122 PS, MT6) ab Fr. 38 000.–, GSI (2.0, 230 PS, AT9, AWD) ab Fr. 55 460.–, Testwagen mit Optionen Fr. 64 960.– (Auszug: Innovations-Paket 2 Fr. 2190.–, Performance-Sitze mit Nappaleder Fr. 3900.–, Paket Park & Go Fr. 900.– Metalllackierung Fr. 950.–).	elektr. Servo; Reifen v./h. 245/35 R20; Felgen 8.5 J.
<b>TESTWAGENLIEFERANT</b> AO Automobile Schweiz AG, Brandstrasse 24, 8952 Schlieren, www.opel.ch	<b>KAROSSERIE</b> Kombiilmousine, 5 Türen, 5 Plätze.
<b>VERBRENNUNGSMOTOR (ECE)</b> Bezeichnung F20LSY Zylinder/Hubraum R4/1998 cm <sup>3</sup> Verdichtung 10.0:1 Leistung 169 kW (230 PS) bei 5000 U/min Drehmoment 350 Nm bei 1500–4000 U/min Treibstoff Benzin	<b>ABMESSUNGEN UND GEWICHTE</b> L×B×H 4986×1941×1500 mm Radstand 2829 mm Spur v./h. 1607/1610 mm Leergewicht (DIN) 1735 kg Gesamtgewicht 2290 kg Anhängelast gebremst 2000 kg Anhängelast ungebremst 750 kg Kofferraum 560–1665 l Dachlast 100 kg Stützlast 90 kg
<b>MOTORKONSTRUKTION</b> Vorne quer, Bohrung×Hub 86.0×86.0 mm, DOHC (Kette), 4 Ventile/Zyl., VVT, Zylinderkopf und Motorblock Alu, Direkteinspritzung, Turbo, Stopp-Start.	<b>FAHRLEISTUNGEN UND VERBRAUCH WLTP</b> Höchstgeschwindigkeit 237 km/h 0–100 km/h 7.4 s Verbrauch (komb.) 8.0–9.3 l/100 km CO <sub>2</sub> -Emissionen 181–211 g/km Energieeffizienzklasse F Tankinhalt 62
<b>KRAFTÜBERTRAGUNG</b> AWD; Automatikgetriebe 9 Gänge.	<b>GARANTIE</b> Werk 2 J./km unlimitiert Mobilität 1 J.* Ersatzteile 1 J. *Automatisch verlängert im Service
<b>FAHRGESTELL UND FAHRWERK</b> Selbsttragende Karosserie m. Hilfsrahmen; v. Dreiecksquerlenker, Federbeine; h. Mehrlenkerachse, Schraubenfedern; v./h. Kurvenstabilisator; 4 Scheibenbremsen (belüftet); Zahnstangenlenkung m.	<b>bp ultimate mit ACTIVE Technology</b>

**TESTDATEN AUTOMOBIL REVUE**

**BESCHLEUNIGUNG 0–100 km/h**

0 s Opel Insignia GSI (Winterreifen) <b>8.0 s</b>	20 s
0 s Mittelwert im Segment <b>8.3 s</b>	20 s
0–40 km/h 2.5 s	0–140 km/h 14.5 s
0–60 km/h 3.9 s	0–160 km/h 19.1 s
0–80 km/h 5.7 s	0–180 km/h –
0–100 km/h 8.0 s	80–120 km/h 5.1 s
0–120 km/h 10.8 s	400 m aus dem Stand 15.7 s

**BREMSWEG 100–0 km/h**

0 m Opel Insignia GSI (Winterreifen) <b>40.8 m</b>	60 m
0 m Mittelwert im Segment (Sommerreifen) <b>37.5 m</b>	60 m
0 m Mittelwert im Segment (Winterreifen) <b>43.6 m</b>	60 m
120–0 km/h 59.8 m	50–0 km/h 10.5 m
100–0 km/h 40.8 m	40–0 km/h 6.8 m
80–0 km/h 26.3 m	30–0 km/h 3.9 m
60–0 km/h 14.9 m	20–0 km/h 1.8 m

**GEWICHTE**

Gemäss Messung	1710 kg
Gewichtsverteilung v. l. h.	57   43 %
Leistungsgewicht	10.1 kg/kW (7.4 kg/PS)

**LENKUNG**

Lenkraddrehungen	2¾
Ø zw. Mauern l./r.	11.7   11.7 m

**GERÄUSCH INNENRAUM**

Im Stand	45 dB(A)
50 km/h	59 dB(A)
80 km/h	64 dB(A)
120 km/h	69 dB(A)

**TESTVERBRAUCH**

<b>Gesamtverbrauch</b>	<b>9.7 l/100 km</b>
Autobahn (flüssig)	8.9 l/100 km
Ausserorts (unregelmässig)	10.5 l/100 km
AR-Normrunde	8.3 l/100 km
Reichweite	740 km

**ZÄHLERABWEICHUNG**

30 km/h Zähler	29 km/h eff.
50 km/h Zähler	48 km/h eff.
80 km/h Zähler	77 km/h eff.
120 km/h Zähler	117 km/h eff.

**MESSBEDINGUNGEN**  
Tacho Anfang | bei Messung | Testdistanz **11741 1909 | 1687 km**  
Gewicht Testwagen + 150 kg, voller Tank; Temperatur auf 20 °C und Luftdruck auf 1000 mbar (Meereshöhe) umgerechnet; Bremsweg bei **4 °C** ohne Reaktionszeit und Schwellwert auf nassem Asphalt.  
**Winterreifen** Pirelli Sottozero 245/35 R20 95W M+S.  
**Achtung:** Winterreifen können den Bremsweg um bis zu 30 Prozent verlängern.

**MESSWERTE INNENRAUM**

**VORDERSITZE | RÜCKSITZE**

Kopffreiheit	93–101   100 cm
Sitzlänge	55–58   52 cm
Sitzhöhe	26–36   34 cm
Fussraum   Kniefreiheit	30–61   115–48 cm
Innenbreite	147   142 cm
Ausstiegshöhe	53–61 cm

**KOFFERRAUM**

Ladetiefe   Rücksitze abgeklappt	113   185–222 cm
Innenbreite   Innenhöhe	103–142   71–79 cm
Ladeöffnung B×H   Ladekante Heckklappe geöffnet	103 × 71   64 cm 192 cm



Das Interieur ist eher trist, aber funktional gestaltet. Die Batterie stiehlt dem Kofferraum 200 Liter an Ladevolumen!

# Die Tugend als Leitmotiv

**RUHIG** Statt auf Leistung setzt der Hybridantrieb des Kia Ceed SW auf Treibstoffersparnis. Mit seinem zurückhaltenden Basispreis ist er eines der vernünftigsten Angebote auf dem Markt.

## AR-Testteam

Was haben der Opel Grandland X Hybrid4, der Jeep Renegade 4xe, der Ford Kuga PHEV und der Peugeot 508 PSE gemeinsam? Sie alle sind trotz ihres umweltfreundlichen Plug-in-Hybridantriebs die leistungsstärksten Modelle innerhalb der Produktpalette. Andere Marken hingegen – wie Kia – haben beschlossen, den Elektroschub in den Dienst der Treibstoffeinsparung zu stellen. Wie beim Xceed (Test AR47/2020) hat der koreanische Hersteller dem Ceed SW PHEV bloss 141 PS verliehen. 105 PS liefert der 1.6-Liter-Saugbenziner und 60.5 PS der Elektromotor.

## Matte Leistung

Mit dieser PS-Zahl sind logischerweise keine Höhenflüge zu erwarten. Die Höchstgeschwindigkeit beträgt laut Kia 171 km/h. Den Sprint von 0 auf 100 km/h absolvieren wir in 9.8 Sekunden. Dieser Wert widerspiegelt den Mangel an kämpferischen Ambitionen des koreanischen Kombi. Aus Sicht der Treibstoffersparnis hingegen überzeugt der Plug-in-Hybrid. Mit der 8.9-kWh-Batterie legt der Ceed SW ungefähr 40 bis 45 Kilometer rein elektrisch zurück, der Stromverbrauch beträgt 20.7 kWh/100 km. Da die Ladeleistung auf 3.7 kW beschränkt ist, muss das Fahrzeug anschliessend während drei Stunden an eine Elektroladestation angeschlossen werden. Beziehungsweise: müsste angeschlossen werden, denn eine vollständige Entladung der Batterie ist unmöglich, die Akkus behalten stets ungefähr zehn bis 15 Prozent ihrer Gesamtkapazität. Das bedeutet, dass der Ceed SW immer als Hybrid unterwegs ist. Eine Strategie, die sich positiv auf den Treibstoffverbrauch auswirkt, unser Testfahrzeug kam mit durchschnittlich 4.9/100 km aus.

Bedauerlicherweise gibt es keinen Modus, um den Batteriezustand zu halten (Hold-Mode). Dies wäre beispielsweise nützlich, wenn eine Fahrt in

einer für Elektrofahrzeuge reservierten Zone endet. Es existiert leider auch kein separater B-Modus für eine stärkere Rekuperation beim Loslassen des Gaspedals.

## Komfort ist alles

Auch das Fahrwerk widerspiegelt die Philosophie, die für den Antriebsstrang gewählt wurde. Die Aufhängungen gleichen die Unregelmässigkeiten der Strasse effizient aus. Sie sind dynamischer ausgelegt als beim Xceed. Dieser feine Unterschied ist vor allem dem tieferen Schwerpunkt geschuldet: Der Ceed SW fährt somit etwas schwungvoller in die Kurven als sein höher gelegter Bruder. Dabei von Sportlichkeit sprechen, wäre allerdings übertrieben, der Koreaner ist vielmehr auf eine dezente Fahrweise ausgelegt. Die Ergonomie geht in die gleiche Richtung: Der Ceed SW verfügt über ein hervorragendes Interface, das die Funktionen sinnvoll auf den 10.25-Zoll-Infotainment-Bildschirm und die physischen Bedienelemente verteilt. Auch der 12.3-Zoll-Bildschirm für die Bordinstrumente ist klar und einfach in der Bedienung. Die Materialqualität befindet sich für einen Massenhersteller im oberen Bereich. Das Armaturenbrett ist wenig detailverliebt und mit seinem konservativen Stil und den dunklen Farben eher trist.

Dank der guten Sitzposition – die auch noch ein bisschen tiefer hätte ausfallen können – findet sich der Fahrer sehr schnell im Innenraum zurecht. Die Beifahrer im Fond haben es im Ceed SW dank mehr Bein- und Kopffreiheit bequemer als im Xceed. Der Kofferraum übertrifft natürlich denjenigen des Xceed ebenfalls – mit 437 Litern verliert der Plug-in-Hybrid aber fast 200 Liter (!) an Ladevolumen gegenüber der Verbrennervariante! Schuld daran ist die 8.9-kWh-Batterie, die sich unter dem Kofferraum befindet. Mit der regelmässigen Form des Laderaums und der tieferen Ladekante ist das Fahrzeug im Vergleich zum Xceed die praktischere Wahl – und mit 40 900 Franken erst noch die günstigere (1300 Fr. weniger).

## STÄRKEN

- ◆ Preis-Leistungs-Verhältnis
- ◆ Verarbeitungsqualität
- ◆ Komfort
- ◆ Verbrauch

Test AR | 96 | 2020

**Kia Ceed SW PHEV 1.6 GDi 141 PS DCT6**

Note der Redaktion **74.5/100**

## SCHWÄCHEN

- ◆ Hakeliger Spurassistent
- ◆ Kein Hold-Modus für Batterieladung
- ◆ Tristes Interieur



Die AR-Testwagen fahren mit Treibstoffen von BP.

## FAZIT

Lorenzo Quolantoni, Tester

Mässige Leistung, tiefer Verbrauch, moderne Ausstattung und ein angemessener Preis – der Kia Ceed SW PHEV ist einer der vernünftigsten Plug-in-Hybride auf dem Markt. Der Ceed SW übertrifft seinen Bruder Xceed hinsichtlich Komfort, Dynamik und Kaufpreis. Er ist de facto einer der erschwinglichsten

Plug-in-Hybride der Kategorie. Aber: Die Basisversion des PHEV ist für 40 900 Franken erhältlich, unser Testwagen kam auf 45 430 Franken. Damit ist der Plug-in im Vergleich zur Verbrennervariante ungefähr 7000 Franken teurer. Ob sich dieser Aufpreis lohnt, muss jeder für sich selbst nachrechnen.

## TECHNISCHE DATEN

### PREIS

Kia Ceed SW (1.0 T, 120 PS, MT6, FWD) ab Fr. 22 450.–, PHEV (1.6 h, 141 PS, DCT6, FWD) ab Fr. 40 900.–, Testwagen inkl. Optionen: Fr. 45 340.–. (Auszug: Panoramadach Fr. 1500.–, Metalllackierung Fr. 650.–, Paket Style Plus Fr. 2000.–).

### TESTWAGENLIEFERANT

Kia Motors AG, Emil-Frey-Strasse, 5745 Safenwil, www.kia.ch

### VERBRENNUNGSMOTOR

Zylinder | Hubraum R4 | 1580 cm<sup>3</sup>  
Verdichtung 13.0:1  
Leistung 77 kW (105 PS)  
bei 5700 U/min  
Drehmoment 147 Nm  
bei 4000 U/min  
Treibstoff Benzin 95 ROZ

### MOTORKONSTRUKTION

Vorne quer, Bohrung×Hub 72×97 mm, DOHC (Kette), 4 Ventile/Zyl., VVT, Zylinderkopf und Motorblock Alu, Direkteinspritzung, Otto-Partikelfilter.

### PLUG-IN-HYBRID-SYSTEM

Typ Drehstrom-Synchron, AC  
El. Leistung 44 kW (60 PS)  
bei 1798–2500 U/min  
El. Drehmoment 170 Nm  
bei 0–1798 U/min  
Batterietyp Lithium-Ionen  
Spannung 360 V  
Kapazität 8.9 kWh  
Ladeleistung AC 3.7 kW  
100% nach 2.7 h

### SYSTEMLEISTUNG

Leistung 104 kW (141 PS)  
bei 5700 U/min  
Drehmoment 265 Nm  
bei 1000–2400 U/min

### KRAFTÜBERTRAGUNG

FWD; Doppelkupplungsgetriebe 6 Gänge.

### FAHRGESTELL UND FAHRWERK

Selbsttragende Karosserie; v. Dreiecksquerlenker, Federbeine; h. Mehrlenkerachse, v./h. Schraubenfedern, Kurvenstabilisator; 4 Scheibenbremsen (v. belüftet), Ø v. l. h. 305 | 284 mm; Zahnstangenlenkung m. elektr. Servo; Reifen v./h. 205/55 R16; Felgen 6.5 J.

### KAROSSERIE

Kombi, 5 Türen, 5 Plätze.

### ABMESSUNGEN UND GEWICHTE

L×B×H 4605×1800×1465 mm  
Radstand 2650 mm  
Spur v. l. h. 1565 | 1573 mm  
Leergewicht (DIN) 1570 kg  
Gesamtgewicht 2030 kg  
Anhängelast gebremst 1300 kg  
Anhängelast ungebremst 600 kg  
Kofferraum 437–1506 l  
Dachlast 80 kg  
Deichsellast 75 kg

### FAHRLEISTUNGEN UND VERBRAUCH (WLTP)

Höchstgeschwindigkeit 171 km/h  
0–100 km/h 10.8 s  
Verbr. 1.31 + 12.3 kWh/100 km  
CO<sub>2</sub>-Emissionen 29 g/km  
Energieeffizienzklasse A  
Tankinhalt 37 l

### GARANTIE

Werk 7 J./150 000 km  
Lack 5 J./150 000 km  
Rost 12 J.  
Mobilität 7 J.  
Hybridbatterie 7 J./150 000 km

## TESTDATEN AUTOMOBIL REVUE

### BESCHLEUNIGUNG 0–100 km/h

0 s Kia Ceed SW PHEV 1.6 GDi (Sommerreifen) **9.8 s** 20 s

0 s Mittelwert im Segment **10.3 s** 20 s

0–40 km/h	2.6 s	0–140 km/h	18.9 s
0–60 km/h	4.4 s	0–160 km/h	–
0–80 km/h	6.9 s	0–180 km/h	–
0–100 km/h	9.8 s	80–120 km/h	6.9 s
0–120 km/h	13.8 s	400 m aus dem Stand	17.1 s

### BREMSWEG 100–0 km/h

0 m Kia Ceed SW PHEV 1.6 GDi (Sommerreifen) **35.9 m** 60 m

0 m Mittelwert im Segment (Sommerreifen) **37.3 m** 60 m

0 m Mittelwert im Segment (Winterreifen) **43.2 m** 60 m

120–0 km/h	50.8 m	50–0 km/h	9.3 m
100–0 km/h	35.8 m	40–0 km/h	6.1 m
80–0 km/h	23.7 m	30–0 km/h	3.6 m
60–0 km/h	13.5 m	20–0 km/h	1.8 m



### GEWICHTE

Gemäss Messung 1610 kg  
Gewichtsverteilung v. l. h. 54 | 46 %  
Leistungsgewicht 15.5 kg/kW (11.4 kg/PS)



### LENKUNG

Lenkraddrehungen 2 ½  
Ø zw. Mauern l. r. 11.31 | 11.4 m



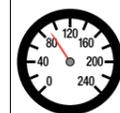
### GERÄUSCH INNENRAUM

Im Stand 0 dB(A)  
50 km/h 60 dB(A)  
80 km/h 64 dB(A)  
120 km/h 72 dB(A)



### TESTVERBRAUCH

**Gesamtverbrauch 4.91 + 2.6 kWh/100 km**  
ohne Elektroantrieb 6.2 l/100 km  
EV-Modus 21.7 kWh/100 km  
AR-Normrunde 4.11 + 6.6 kWh/100 km  
Reichweite 600 + 40 km



### ZÄHLERABWEICHUNG

30 km/h Zähler 28 km/h eff.  
50 km/h Zähler 49 km/h eff.  
80 km/h Zähler 79 km/h eff.  
120 km/h Zähler 114 km/h eff.

### MESSBEDINGUNGEN

Tacho Anfang | bei Messung | Testdistanz **3518 | 42691 | 1153 km**  
Gewicht Testwagen + 150 kg, voller Tank; Temperatur auf 20 °C und Luftdruck auf 1000 mbar (Meereshöhe) umgerechnet; Bremsweg bei **9 °C** ohne Reaktionszeit und Schwellwert auf **trockenem** Asphalt.  
Sommerreifen Michelin Energysaver 205/55 R16 (91H).

## MESSWERTE INNENRAUM

### VORDERSITZE | RÜCKSITZE

Kopffreiheit 86–97 | 95 cm  
Sitzlänge 51 | 48 cm  
Sitzhöhe 30–36 | 37 cm  
Fussraum | Kniefreiheit 40–66 | 19–40 cm  
Innenbreite 149 | 147 cm  
Ausstiegshöhe 43–49 cm

### KOFFERRAUM

Ladetiefe | Rücksitze abgeklappt 61 | 180–206 cm  
Innenbreite | Innenhöhe 101–132 | 42–75 cm  
Ladeöffnung B×H | Ladekante 104 × 81 | 61 cm  
Heckklappe geöffnet 195 cm

Fotos: Andreas Pauli

Thomas Bucher fährt in seinem Porsche Cayman nicht um den Titel, sondern der Freude wegen.



# Rennen fahren als Therapie

## RENNFAHRER-SCHULE

Porsche bietet angehenden Rennfahrern ein breites Ausbildungsangebot. Thomas Bucher hat auch schon erste Renneinsätze hinter sich.

Lorenzo Quolantoni

Im Strassenverkehr komme ein Porsche 911 GT3 nicht an seine Grenzen, sagt Thomas Bucher. Das ist logisch. Der Architekt und Porsche-Fan aus Winterthur ZH wollte aber noch ein, zwei Gänge höher schalten und in die Welt des Motorsports eintauchen. Alles fing mit einem Fahrtraining in Dijon (F) mit dem ACS an, das ihm seine Frau geschenkt hatte. «Heute bereut sie das aber», sagt Bucher und lacht. Denn der ACS-Kurs trat ein Lawine los. Als nächstes schrieb sich Thomas Bucher für die Kurse «Introduction to Racetrack» ein, die von mehreren Schweizer Porsche-Zentren angeboten werden. Als Muster-schüler absolvierte er gleich acht davon!

Die Ausbildung für 911 Franken gibt den Kurs-teilnehmern die Gelegenheit, an einem Rennwochenende an einem Lauf zum Schweizer Porsche-Sports-Cup teilzunehmen. Die Kunden können vor allem auch von individuellen, ihrem Fahrkönnen angepassten Anweisungen durch die Instruk-toren profitieren. Ein Rennwagen ist im Preis nicht inbe-griffen, jeder Teilnehmer tritt mit seinem eigenen Auto an – gegen Aufpreis kann man aber für ein solches Rennwochenende auch einen Wagen mieten. «Man wird mit der Technik des Autos vertraut und erfährt die Lastwechselreaktionen. Ich konnte mein Bremsen optimieren und lernte, ganz anders vorausschauen als im Strassenverkehr», führt Bucher weiter aus. «Es braucht so ein Training, um sein Auto richtig kennenzulernen.»

### Schmerzhaftes Feuertaufe

Nach den Intensivkursen fühlte sich Thomas Bucher vor zwei Jahren bereit, ins Renn-geschehen einzusteigen und schrieb sich deshalb im Cayman-Cup ein. Die Feuertaufe brachte jedoch eine Erkenntnis mit sich, erinnert sich der Zürcher: «Nach einigen Jahren mit Einführungskursen glaubte ich, das Autofahren wirklich im Griff zu haben. Dann kletterte ich in den Cayman Clubsport und merkte, dass alles ganz anders war. Das fängt schon mit der Mittelmotor-Auslegung an, hat aber vor allem mit

den Slicks zu tun. Die Bremspunkte verschieben sich viel näher zum Scheitelpunkt.» Damit noch nicht genug. Bucher bekam es im Rennen mit erfahrenen Piloten zu tun. Und weil die höhere Klasse, der GT3-Cup, gleichzeitig unterwegs war, musste er immer den Rückspiegel im Auge behalten. «Die 911 GT3 flogen links und rechts vorbei. Das war stressig!» Sein erstes Langstreckenrennen beendete er als Letzter, mit 30 Sekunden Rückstand auf den Vorletzten. Die Saison schloss er als 40. von 46 Teilnehmern ab.

### Der Spass steht im Vordergrund

Nach nunmehr zwei Jahren im Rennsport hat Thomas Bucher seinen Rückstand auf die Schnellsten auf eine Sekunde pro Runde reduzieren können. «Ich fahre nicht um den Meistertitel, will mich jedoch immer steigern», gesteht der 56-Jährige. «Der Spass ist der gleiche, ob man um den fünften oder den zehnten Rang kämpft.» Bucher genießt vor allem das totale Eintauchen in die Materie: «Für mich ist das wie Therapie. Man ist konzentriert, es

Thomas Bucher hat es weit gebracht: Bei einem ACS-Kurs kam er auf den Geschmack und zur Rennfahrerausbildung bei Porsche.



bleibt kein Platz für anderes. Der Alltag ist vergessen, der Beruf, die Familie. So kann ich die Batterien aufladen, und dies auf aktive Art.» Allerdings kann sich nicht jeder eine ganze Saison mit sechs Rennen leisten, sie kostet ungefähr 200 000 Franken – ohne Auto! Ob die Krankenkasse etwas an diese Therapieform beisteuert? ●

## Ganz wie bei den Profis



Wer mehr möchte als nur eine Einführung auf der Rennpiste, ist bei Porsche an der richtigen Adresse. Die Stuttgarter bieten unter anderem das Programm Racing Experience an. Es gibt drei Angebote, von der lockeren Teilnahme an einem Rennwochenende (Niveau 1) über eine ganze Saison (Niveau 2) bis hin zur Rennkarriere (Niveau 3). Die Kosten reichen von 59 911 Euro (Niveau 1) bis etwa 300 000 Euro für Niveau 2 und 3. Grundsätzlich gilt für die Programme Arrive and drive, Porsche kümmert sich also um alles: Auto (911 GT3 Cup), Miete der Rennstrecke für sieben Tage (Niveau 1), Instruk-toren, Mechaniker, Notarzt und Physiotherapie. Ganz wie bei den Profis. Für die Teilnahme muss man Bedingungen erfüllen. «Fitness und Alter sind wichtig», sagt Florian Klapperich, Teammanager Porsche Racing Experience. «Wenn wir finden, ein Bewerber sei nicht für den Rennsport geeignet, dann lassen wir ihn das wissen.» Wie erwähnt, wird hier nichts auf die leichte Schulter genommen!



Fotos: Porsche, Deckbar Photographie

# Motorsport – dem Klima zuliebe



**NACHHALTIGE PS** Mit der extrem prominent besetzten Extreme-E-Serie setzt ausgerechnet der Motorsport ab 2021 auf ein kraftstrotzendes Statement für den Klimaschutz.

Michael Schenk

**A**lejandro Agag, Gründer der Formel E, startet im März mit einer weiteren, spektakulären und hochkarätig besetzten elektrischen Rennserie. Die Extreme E soll Motorsport und Umweltschutz verbinden. Eine Kombination, die für manch einen harmonisiert wie T-Bone-Steak und Lindenblütentee. Allein, Agag ist überzeugt, dass sich viel mehr Menschen für den Motorsport interessieren als für den Umweltschutz. Just diese Erdenbürger will er mittels der Extreme E für den Klimaschutz gewinnen. Neben Agag fungiert Gil de Ferran als Organisator der Power-SUV-Serie. Der 53-jährige Brasilianer ist Sportdirektor bei McLaren Racing und ehemaliger Sportdirektor des Formel-1-Teams von Honda und Indy-500-Sieger 2003 (G-Force/Toyota). «Wir gehen dorthin, wo der Wald schon zerstört ist», sagt Elektro-Ecclestone Agag. Man wolle mit den Rennen das Bewusstsein der lokalen Bevölkerung für den Umweltschutz schärfen: «Bei unseren Rennen am Küstenabschnitt von Senegal werden wir zum Beispiel den Strandabschnitt von Unrat und Plastikmüll befreien. Im Amazonasgebiet forsten wir die gleiche Menge Hektar Bäume auf, über die wir Rennen fahren. Wenn wir in die Arktis gehen, können wir die arktische Eiskappe zwar nicht wiederaufbauen, aber wir werden die grönländische Regierung dabei unterstützen, die Bevölkerung mit zu 100 Prozent erneuerbarer Energie zu versorgen.» Das sei zwar immer noch zu wenig, aber wenigstens ein Anfang. Die Initiatoren wollen überall mit den örtlichen Umweltschützern

zusammenkommen. Beratend zur Seite stehen ihnen der bekannte Umweltschützer David de Rothschild sowie renommierte Wissenschaftler der Universitäten Cambridge und Oxford: «Wir hinterlassen keine Spuren, sondern ein positives Vermächtnis.» Das ist die Mission von Extreme E.

#### Paarweise unterwegs

Wenn Alejandro Agag etwas anpackt, hat es im Normalfall Klasse. So finden sich unter den Teams denn auch äusserst prominente Namen – notabene vorab aus dem Verbrenner-Rennsport. Allen voran stellen die beiden Formel-1-Weltmeister Lewis Hamilton und Nico Rosberg (s. Interview rechts) je ein Team, genau wie Abt und HWA aus Deutschland, die Seat-Sportmarke Cupra oder die US-Teams und zigfachen Indycar- und Nascar-Champions Andretti und Ganassi. Dazu gesellen sich Techeetah (Indonesien), QEV Technologies (E) oder das britische Veloce Racing Team. Was die Namen der Piloten angeht, so werden diese jetzt fortlaufend bekannt. Für Cupra steht der Ex-DTM-Champion und Rallycross-Weltmeister 2016 Mattias Ekström fest. Der zweifache Rallye-Weltmeister und dreifache Rallye-Dakar-Sieger Carlos Sainz bildet mit Laia Sanz (QEV) ein Team. Nico Rosberg hat soeben den dreifachen Rallyecross-Weltmeister Johan Kristoffersson präsentiert. An den Rennen nehmen acht Teams teil, die sich jeweils aus einem Mann und einer Frau zusammensetzen. Es gilt, zwei Runden à 16 Kilometer zu fahren. Jedes Teammitglied fährt eine Runde. Welcher Fahrer wann fährt, ist geheim. So kommt es zu geschlechtergemischten Duellen. Die vier Teams, die

**Die Extreme-E-Serie wird ab nächstem Jahr völlig klimaneutral über Stock und Stein und Sand und Eis für Aufmerksamkeit sorgen.**

nach den beiden Qualifying-Rennen am besten abschneiden, fahren die Finalläufe. Die anderen nehmen am sogenannten Crazy Race teil. Das Laden der E-SUV geschieht nur mit dunkelgrünem Strom. Dieselgeneratoren oder so etwas gibt es nicht. Die mobile Ladestation des britischen Unternehmens AFC Energy ist mit einer Pufferbatterie kombiniert, die von einem Wasserstoff-Brennstoffzellen-System mit Strom versorgt wird. Das Laden selbst funktioniert mithilfe eines Wechselrichters, der die von der Brennstoffzelle erzeugte Energie an die Auto überträgt. Der Strom zur lokalen Elektrolyse stammt aus Solarzellen. Um dem Klimaschutz total nachzuleben, gibt es auch ohne Corona keine Zuschauer – zumindest keine physisch anwesenden. Freilich werden Kamerteams auf diversen Kanälen für packende Bilder sorgen.

#### Mit dem Schiff von Ort zu Ort

Die Extreme E ist noch klimaneutraler unterwegs als die Formel E. Alles, was bei einem derartigen Rennsportspektakel anfällt, wird weder über Land noch in der Luft transportiert, sondern – zu Wasser. Greta würde geradezu frohlocken! Alejandro Agag und Gil de Ferran haben für die Extreme E das frühere britische Postschiff St. Helena gekauft. Dieses lassen sie unter Einhaltung ökologischer Standards umbauen. Während der Renntage wird das rund 7000 Tonnen wiegende Schiff nicht nur die Odyssey-21-Modelle (s. Box rechts) und die Ausrüstung transportieren. An Bord der 105 Meter langen St. Helena befindet sich auch die Kommandozentrale, und ausserdem beherbergt das Schiff alle Teams. Alles im grünen Bereich also. ●

## Die Mission: Positive Spuren bis in die entlegensten Regionen der Erde hinterlassen

### 23./24. Januar, Lac Rose (Senegal)

Die Westküste Afrikas verdeutlicht die Widrigkeiten, denen die Weltmeere in Folge der Klimakrise ausgesetzt sind. Vom Verlust der Meeresökosysteme bis hin zur zunehmenden Verschmutzung des Meeres sowie dem Meeresspiegelanstieg.

### 6./7. März, Sharaan, Al-Ula (Saudi-Arabien)

Die Wüste Saudi-Arabien demonstriert das steigende Risiko von Wassermangel und Dürren, die der Klimawandel und die steigenden Temperaturen verursachen.

### 14./15. Mai, Kali-Gandaki-Tal (Nepal)

Steigende Temperaturen zerstören die Gebirgsgletscher der Welt, was wiederum



die Wasserquellen bedroht. Das Kali-Gandaki-Tal mit der tiefsten Schlucht der Welt wird zu einem Hätetest der besonderen Art für die Extreme-E-Teilnehmer. Es liegt auf 2750 m ü. M. in der nepalesischen Region Annapurna. Die gleichnamige Bergkette thront über der Arena.

### 28./29. August, Kangerlussuaq (Grönland)

Das Rennen neben dem Russell-Gletscher auf der grössten Insel der Welt machen ebenfalls auf die immer höheren Temperaturen aufmerksam, die zum Abschmelzen der Eiskappen und zum Anstieg des

Meeresspiegels führen. Extreme E fährt die Rennen auf dem Boden, den der zurückweichende Gletscher freigelegt hat (Bild).

### 30./31. Oktober, Santarem (Brasilien)

Die Abholzung der Wälder weltweit stellt eine immer grösser werdende Bedrohung dar, insbesondere für den Amazonas-Regenwald. Am Austragungsort des Rennens, einem gerodeten Gebiet der Region Pará, werden die verheerenden Auswirkungen der Abholzung und des daraus folgenden Verlusts der biologischen Vielfalt in den Vordergrund gerückt. **MS**



## 550 PS und 920 Nm

Der 2,3 Meter breite Odyssey 21 E-SUV mit dem Spitznamen «Das Biest», wurde extra für die Extreme E entwickelt. Der Wagen wurde von Spark Racing Technology in Frankreich konstruiert und besteht aus einem Rohrrahmen mit niobverstärkter Stahllegierung, einer Crashstruktur und einem Überrollkäfig. Die Batterietechnologie des Einheitsautos liefert Williams Advanced Engineering. Die 920 Nm des 4,40 Meter langen und 1,84 Meter hohen Gefährts mit einem Radstand von drei Metern bringen spezielle 37-Zoll-Continental-Reifen (Höhe der Reifen 940 mm) auf den Boden. Das Auto leistet 400 kW (550 PS) und wiegt 1650 Kilogramm. Von 0 auf 100 km/h sprintet es in rund vier Sekunden. **MS**

# «Es ist wichtig, dass die Leute genauso begeistert von E-Autos sind wie von Verbrennern»

**NICO ROSBERG** Der Ex-Formel-1-Weltmeister spricht über die für ihn wie geschaffene Extreme-E-Serie, das Zero-Emission-Revival-Duell mit Lewis Hamilton und seine Inspiration durch seine Frau und seine Töchter.

Interview: Michael Schenk

**AUTOMOBIL REVUE:** Nico Rosberg, Sie sagen, es sei absolut erfüllend durch die Extreme-E-Serie ihr Engagement für nachhaltige Mobilität mit ihrer Leidenschaft für den Rennsport verbinden zu können. Können Sie diese Erfüllung etwas näher beschreiben?

**Nico Rosberg:** Die Extreme E verbindet Motorsport mit sozialen und ökologischen Belangen, indem sie die Fans auf wichtige Themen unserer Zeit aufmerksam macht: Klimawandel, Gerechtigkeit, Gleichberechtigung, Nachhaltigkeit. Das ist ein sehr mutiges, aber auch extrem ansprechendes Konzept – und ich finde es fantastisch, dabei mitzuwirken.

**Sehen Sie sich mit ihrem Namen auch etwas als Eisbrecher für die alternative Mobilität? Ganz nach dem Motto: Wenn sich ein Ex-Formel-1-Weltmeister für E-Sport begeistert, kann die Sache nicht so unsexy sein, wie vielleicht manch Petrolhead vermutet?**

Sicher trage ich mit meiner Vergangenheit und meiner Leidenschaft für den Motorsport dazu bei, das Thema Nachhaltigkeit cooler zu machen. Das ist ja auch das Anliegen meines Greentech-Festivals, bei dem wir grünen innovativen Ideen und Produkten eine globale Plattform bieten.

**Wie überzeugen Sie Menschen davon, auf ein Elektroauto umzusteigen?**

Die Elektromobilität ist ein Meilenstein auf dem Weg in eine nachhaltigere Zukunft, und es ist wichtig, dass die Leute genauso begeistert von E-Autos sind wie von Verbrennern. Letztlich ist es ja auch so, dass sie wesentlich besser beschleunigen (lacht).

**Sie haben das Greentech-Festival in Berlin erwähnt, das Sie gegründet haben und mit dem Sie Menschen von Zukunftstechnologien begeistern wollen. Ist dieses Engagement und diese Begeisterung auch von Menschen in ihrem nächsten Umfeld beeinflusst? Allen voran ihrer Frau und ihren Töchtern Alaïa und Naila?**

Natürlich beeinflussen meine Frau und meine Töchter diese Entwicklung. Meine Frau war schon immer sehr an Nachhaltigkeit interessiert, auch zu einem Zeitpunkt, an dem ich mich selbst noch zu 100 Prozent auf meine Formel-1-Karriere konzentriert habe und keinen Kopf für etwas anderes hatte. Meine zwei Töchter sind überhaupt der grösste Antrieb für mich. Ich möchte sie dazu inspirieren, respektvoll mit der Umwelt und anderen Menschen umzugehen und etwas zurückzugeben. Und natürlich möchte ich, dass auch sie eine schöne Zukunft haben.

**In der Formel 1 haben Sie um die 80, 90 Liter Sprit auf 100 Kilometer verbraucht. Jetzt sind es möglichst null Liter – das ist ein gewaltiger Gamechanger. Scheint fast, als ob Sie in der Formel 1 manchmal gegen ihr Herz für die Umwelt unterwegs waren. Ist das so?**

Nein, überhaupt nicht. Die Formel 1 war immer einer der grössten Treiber effizienter Technologien, die dann auch auf der Strasse für weniger Emissionen sorgten. Man denke nur an das Thema Hybridmotor, Ultraleichtbau, Reifenentwicklung oder Aerodynamik. In Zukunft kann sie die Entwicklungsfeld für CO<sub>2</sub>-neutralen Biosprit und synthetisches Benzin werden.

**Was halten Sie von synthetischem Treibstoff?**

Wenn das von A bis Z richtig funktioniert, gibt es noch lange Zeit Platz für Verbrennungsmotoren. Beide Welten können so auch punkto Racing noch lange parallel existieren.

**Zurück zur Extreme-E-Serie. Speziell dabei ist auch, dass sich ein Mann und eine Frau ein Auto teilen. Wie gefällt Ihnen das?**

Dieser Fahrerwechsel wird ein spannendes Extra werden. Wir haben den Namen unseres ersten Fahrers gerade bekannt gegeben. Es ist der dreifache Rallycross-Weltmeister Johan Kristoffersson, ein extrem talentierter und vielseitiger Fahrer, den ich für seine Leistung sehr bewundere. Seine Teamkollegin werden wir bald vorstellen. Zusammen sind sie ein aussichtsreiches Fahrerteam für den Sieg.

**Gibt es noch andere Spezialitäten während des Rennens im Rahmen der Extreme E?**

Es wird wie in der Formel E auch viele Gamification-Elemente geben und zwar in Form von Augmented Reality. Alejandro Agag hat bewiesen, dass er weiss, wie man Rennen attraktiv macht.

**Haben Sie immer ausgeschlossen, dass Sie sich selber ans Steuer setzen?**

Ja, ich werde nicht selbst fahren, sondern als CEO von Rosberg Xtreme Racing mit dem Team und unseren Partnern im Hintergrund arbeiten. Als CEO bin ich in alle Entscheidungen, sei es punkto Engineering, Fahrer oder Sponsoren, involviert.

Von seinen 206 Formel-1-Rennen gewann Nico Rosberg 23, 57-mal stand er auf dem Podest. Seit seinem Rücktritt als Weltmeister 2016 engagiert sich der zweifache Familienvater äusserst begeistert für eine grüne, nachhaltige Mobilität.



**Lewis Hamilton hat wie Sie ein Team in der Extreme-E-Serie gegründet. Das alte F1-Duell Rosberg versus Hamilton erlebt in dem Sinn quasi ein Zero-Emission-Revival! Das ist doch sehr speziell, oder nicht? Schliesslich sind Sie und Hamilton ja nicht pensionierte Radsportler und Umweltschützer.**

Es ist toll, dass wir uns auf diese Weise wieder begegnen und erneut im Motorsport gegeneinander antreten. Aber viel mehr begeistert mich, dass wir abseits der Rennstrecke gemeinsam für den guten Zweck kämpfen. Ich finde es genial, dass Lewis in meine Fussstapfen tritt und sich nun auch für das Thema Nachhaltigkeit stark macht, denn wir brauchen grosse Namen wie ihn, um wirklich was zu bewegen. Es wird definitiv spannend!

**Also Motorsport nicht nur als Entwicklungstreiber von maximaler Leistung, sondern auch von maximal sauberer Leistung?**

Ich sehe den Motorsport da gerade in einer sehr wichtigen Rolle als Entwicklungsplattform für die Hersteller und andere Eventveranstalter. Der Strom für die Autos kommt von einem netzunabhängigen, mit Solarstrom betriebenen Wasserstoff-Brennstoffzellen-System. Das einzige, was es braucht, ist also Wasser und Sonne. Klimaneutrales Rennfahren – ist das nicht irre? ●

# «Ein Stern ist aufgegangen»

Als die Mercedes noch auf Siegeskurs waren: George Russell führt vor Valtteri Bottas.



ist und jetzt, eher überraschend, im Cockpit von Hamiltons Fahrzeug Platz nehmen durfte, zeigt die hohe Wertschätzung, die ganz besonders Mercedes-Teamchef Toto Wolff gegenüber dem Engländer hegt. «Ein Stern ist aufgegangen», meinte Wolff nach der Show von Russell beim Mercedes-Debüt. Nicht ganz so lustig fand es Teamkollege Valtteri Bottas: «In den Augen derer, welche die Formel 1 nicht kennen, bin ich nun der Depp.» Nun, man muss die Formel 1 nicht besonders gut kennen, um zu erkennen, dass Russell auf dem kleinen Kurs von Bahrain ganz einfach schneller war – obwohl es nur für Platz neun reichte – als der seit einigen Rennen nicht mehr besonders motiviert wirkende Finne. Und wie Russell Bottas nach dem katastrophalen Reifen-Desaster in der Mercedes-Box ausbremste, zeugt nicht nur von ganz grosser Klasse, sondern könnte auch die Wachablösung im deutschen Team bedeuten.

**FORMEL 1** George Russell bot beim Mercedes-Debüt eine beinahe perfekte Show. Der Ersatzmann für Lewis Hamilton hatte den Sieg vor Augen.

Peter Ruch und Werner J. Haller

**G**anz so einfach ist es dann doch nicht. Auch wenn Max Verstappen erst kürzlich in Bezug auf den dominanten Mercedes-Boliden W11 plapperte: «90 Prozent der Fahrer könnten mit diesem Auto gewinnen.» Doch George Russell ist nicht nur elf Zentimeter grösser als der an Corona erkrankte Rekord-Weltmeister Lewis Hamilton, den er beim Grand Prix von Sakhir im Mercedes ersetzte. Der

Umstieg vom lahmen Williams ins überlegene Weltmeister-Auto forderte ihn sicher auch sonst. Nicht nur, weil er sich ins zu enge Hamilton-Cockpit quetschen musste und deswegen sogar eine Nummer kleinere Schuhe trug als üblich: «Das ist etwas unbequem, aber für diese Chance ertrage ich das.» Dass Russell sich mit dem überragenden Wagen erst einmal anfreunden musste, zeigt auch der Funkspruch während des Rennens, als er die Boxencrew fragte, wie sehr denn Bottas über die Curbs fahre und ob er das auch dürfe, er wäre so zwei Zehntel pro Runde schneller. Nicht dass das nötig gewesen wäre, Russell hatte Bottas schon vor der ersten Kurve im Griff, obwohl er als Zweiter auf der schmutzigen Seite der Strecke hatte ins Rennen gehen müssen.

Doch wer ist dieser George Russell, geboren am 15. Februar 1998, der aussieht wie ein Chorknabe und am Sonntag fuhr wie ein junger Gott?

## Einfach beeindruckend

Russell gewann so ziemlich alles, was man auf dem Weg in die Formel 1 gewinnen kann. 13 Kartmeisterschaften stehen in seinem Palmares, inklusive Europa- und Weltmeisterschaften, Formel-4-Champion war er, Formel-3-Meister war er ebenfalls, und natürlich gewann er auch die Formel 2, als er sich 2018 souverän gegen McLaren-Stammfahrer Lando Norris und Red Bulls Alexander Albon durchsetzte. Seit 2019 fährt er für Williams, gewann aber in 36 Rennen noch keinen Punkt. Beklagt hat er sich über seine Situation nie. Er tat das, was er konnte: Er schlug seine Teamkollegen Robert Kubica und Nicolas Latifi, weder der Pole noch der Kanadier hatten in den Qualifyings eine Chance gegen den Briten. Und den Zweiflern sagte er in Erinnerung an die Formel 2 und seine Konkurrenten Norris und Albon stets: «Ich habe diese Jungs 2018 geschlagen, also stellen Sie sich vor, was ich in ihren Autos machen könnte.»

Dass Russell aber seit 2017 im Förderprogramm von Mercedes steht, seit 2018 Ersatzfahrer



**Kann sich das Grinsen hinter der Maske nicht verkneifen: F1-Shootingstar George Russell.**

## Für Bottas oder sogar Hamilton?

Aber wessen Platz könnte denn Russell einnehmen? Bottas hat einen Vertrag, Hamilton hingegen hat noch nicht unterschrieben. Der siebenfache Weltmeister soll unverschämte Gehaltsforderungen stellen, was bei einem Hersteller wie Mercedes, der auch immer Staatshilfe fordert, für Kopfschmerzen sorgen dürfte. Im Vertragspoker mit dem extrovertierten Hamilton hat Wolff nun mit dem bedeutend jüngeren Russell überraschend ein Ass aus dem Ärmel gezaubert, das völlig neue Perspektiven eröffnet. Aber wie haben sich die beiden überhaupt kennengelernt? Russell hatte Wolff 2014 vor einer Formel-3-Testfahrt eine Nachricht geschickt: «Ich hatte nicht mit einer Antwort gerechnet. Ich beschloss, dieses Mail um halb elf abends zu schicken, legte mein Handy beiseite, wachte am nächsten Morgen auf und sah, dass Toto schon eine Viertelstunde später geantwortet hatte», erzählte Russell einst dem TV-Sender ESPN.

Eine Frage aber bleibt: War nun Russell so gut – oder ist tatsächlich der Mercedes so herausragend, wie Verstappen behauptet? Ins gleiche Horn wie Verstappen stiess auch Ex-Weltmeister Jackie Stewart, der verlauten liess: «The car's the star.» Womit er sowohl die Leistung von Russell als auch die vielen, vielen Titel von Hamilton relativiert. Aber vielleicht darf man ja Ross Brawn, der mit Michael Schumacher auch einen siebenfachen Weltmeister betreute, mehr Expertise zutrauen: «George hat definitiv das Zeug zum Weltmeister.» Schliesslich stammt Russell auch aus einem Dörfchen mit dem Namen King's Lynn. ●

## Impressum

**Herausgeberin**  
AUTOMOBIL REVUE AG  
Mittelstrasse 32, 3012 Bern

**AUTOMOBIL REVUE**  
**REVUE AUTOMOBILE**  
Arnold Baumgartner-Strasse 9  
2540 Grenchen  
Tel. 031 330 14 00  
info@automobilrevue.ch

**Erscheint** wöchentlich  
am Donnerstag

**Geschäftsführer** Theo Uhler

**Chefredaktion** Ramon Egger  
(RE), Co-Chefredaktor, Blattmacher; Lorenzo Quolantoni (LQ), Co-Chefredaktor, Verantwortlicher RA

**Redaktion** Olivier Derard (OD); Werner J. Haller (WHJ); Cédric Heer (CHE); Andreas Pauli (AP); Michael Schenk (MS); Martin Wyler (WY), Ombudsmann

**Produktion und Gestaltung**  
Martin Bazzell, Leitung; Daniel Kistler, Lektorat AR; Papa Noumou Ndiaye, Korrektor RA

**Freie Mitarbeiter** Stephan Hauri, Heinz Heim, Jean-Marc Kohler, Mario Luini, Sabine Pirolti, Fanny Roulet, Peter Ruch, Martin Schatzmann, Joshua Schenk,

Hans-Peter Steiner, Raoul Studer, Françoise Tschanz, Anja Tschopp, Gérard Vallat, Bruno von Rotz (Verantwortliche Classics)

**Anzeigenleiterin**  
Tamara Primerano  
Tel. 031 330 14 01

**Inserate-Disposition**  
Doris Jost  
Tel. 031 330 14 10  
anzeigen@automobilrevue.ch

**Abonnemente**  
Tel. 031 740 97 50 (deutsch),  
Tel. 031 740 97 51 (französisch)  
abo@automobilrevue.ch

Copyright für alle Beiträge bei AUTOMOBIL REVUE REVUE AUTOMOBILE. Nachdruck nur mit Genehmigung und Quellenangabe.

**Druck** Merkur Zeitungsdruck AG  
4900 Langenthal

**Gedruckt**  
in der Schweiz

**115. Jahrgang** ISSN 0005-1314  
www.automobilrevue.ch

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

## RESULTATE

**Grand Prix von Sakhir (Bahrain).** 16. von 17 WM-Läufen. 87 Runden zu 3.543 km (=307.995 km): 1. Sergio Pérez (MEX), Racing Point-Mercedes, 1:31:15.114 Stunden (=202.513 km/h). 2. Esteban Ocon (F), Renault, 10.518 Sekunden zurück. 3. Lance Stroll (CDN), Racing Point-Mercedes, 11.869. 4. Carlos Sainz (E), McLaren-Renault, 12.580. 5. Daniel Ricciardo (AUS), Renault, 13.330. 6. Alexander Albon (T), Red Bull-Honda, 13.842. 7. Daniil Kvyat (RUS), Alpha Tauri-Honda, 14.534. 8. Valtteri Bottas (FIN), Mercedes, 15.389. 9. George Russell (GB), Mercedes, 18.556. 10. Lando Norris (GB), McLaren-Renault, 19.541. 11. Pierre Gasly (F), Alpha Tauri-Honda, 20.527. 12. Sebastian Vettel (D), 22.611. 13. Antonio Giovinazzi (I), Alfa Romeo-Ferrari, 24.111. 14. Kimi Räikkönen (FIN), Alfa Romeo-Ferrari, 26.153. 15. Kevin Magnussen (DK), Haas-Ferrari, 32.370. 16. Jack Aitken (GB), Williams-Mercedes, 33.674. 17. Pietro Fittipaldi (BR), Haas-Ferrari, 36.858. – Ausgeschieden: Nicolas Latifi (CDN); Williams-Mercedes (Ölleck, 53. Runde). Max Verstappen (NL), Red Bull-Honda (Unfall, 1.). Charles Leclerc (MC), Ferrari (Kollision, 1.). – 20 Fahrer gestartet, 17 klassiert. – **Schnellste Runde (1 Punkt):** Russell. 80. Runde in 55.404 Sekunden. – **Poleposition:** Bottas in 53.377 Sekunden (=238.956 km/h).

**WM-Stände.** Fahrer: 1. Lewis Hamilton (GB), 332 Punkte (11 Saisonsiege; Weltmeister). 2. Bottas 205 (2). 3. Verstappen 189 (1). 4. Pérez 125 (1). 5. Ricciardo 112. 6. Leclerc 98. 7. Sainz 97. 8. Albon 93. 9. Norris 87. 10. Stroll 74. 11. Gasly 71 (1). 12. Ocon 60. 13. Vettel 33. 14. Kvyat 32. 15. Nico Hülkenberg (D), 10. 16. Räikkönen 4. 17. Giovinazzi 4. 18. Russell 3. 19. Grosjean 2. 20. Magnussen 1. – Konstrukteure: 1. Mercedes 540 (13; Weltmeister). 2. Red Bull-Honda 282 (1). 3. Racing Point-Mercedes 194\* (1). 4. McLaren-Renault 184. 5. Renault 172. 6. Ferrari 131. 7. Alpha Tauri-Honda 103 (1). 8. Alfa Romeo-Ferrari 8. 9. Haas-Ferrari 3. 10. Williams-Mercedes 0. – \* Abzüglich 15 Punkte wegen Verstoss gegen das Sportreglement.

**Letzter Lauf:** Grand Prix von Abu Dhabi (Marina Bay), 13. Dezember 2020.

## Die Revanche von Pérez



Sie können also doch gewinnen, die rosaroten Renner von Racing Point, vorausgesetzt natürlich, die führenden Kräfte von Mercedes und Red Bull-Honda patzen fast ohne Ende. So wie beim vorletzten Grand Prix der Saison auf der kurzen Sprintstrecke von Bahrain, wo Sergio Pérez vor Renault-Pilot Estaban Ocon und Teamkollege Lance Stroll den ersten GP-Sieg für Racing Point realisierte (Bild). Der Mexikaner war jedoch denkbar schlecht gestartet. In der vierten Kurve wurde er kurz nach dem Start von Ferraris Charles Leclerc gerammt, weshalb er die Box ansteuern musste. Mit Leclerc rutschte auch gleich noch Red-Bull-Star Max Verstappen in die Bande und verabschiedete sich früh in den Feierabend. Mit weichen Reifen gestartet, nutzte Pérez den Zwischenstopp und liess einen Satz Mediumreifen aufziehen, die seine Aufholjagd zur Spitzengruppe erleichterten, bevor er in der 47. von 87 Runden

wieder harte Reifen wählte. Diese Taktik war goldrichtig, wobei auch Weltmeister Mercedes mit einem Doppelfehler zum Premierensieg von Pérez und Racing Point beitrug.

Mercedes hatte das Rennen mit dem klar vor Valtteri Bottas führenden Hamilton-Ersatz George Russell fest in der Hand – bis beide Piloten gleichzeitig an die Box beordert wurde. Mercedes wollte die Safetycar-Phase in der 60. Runde für einen – eigentlich – unnötigen Reifenwechsel nutzen, der zur Katastrophe wurde. Plötzlich war Russell mit falschen Reifen unterwegs, musste deshalb nochmals an die Box und erlitt im Finish mit den richtigen Walzen auch noch einen Reifenschaden. Und Bottas? Der wurde wegen des Reifen-Missverständnisses einfach wieder mit den alten Reifen ins Rennen zurückgeschickt. Teamchef Toto Wolff bezeichnete das Mercedes-Reifendesaster im TV-Sender Sky als «kolossalsten Fuck-up».

Somit war der Weg frei für Pérez. Für den Mexikaner war der Premierensieg aber auch eine gelungene Revanche. Er steht im Hinblick auf die kommende Saison noch ohne Vertrag da, weil er das Team verlassen muss. Teambesitzer Lawrence Stroll holt Sebastian Vettel von Ferrari und überlässt das zweite Cockpit seinem Sohn Lance. **ML**

## Als Champion in die Formel 1

Er hat es geschafft wie erwartet, aber nicht so leicht wie geplant: Mick Schumacher gewann den Formel-2-Titel vor Callum Iliott, seinem Kollegen der Ferrari-Academy. Der andere Gewinner dieses Saisonfinales in Bahrain war jedoch der Schützling von Red Bull-Honda, Yuki Tsunoda, der am Samstag von der Poleposition startend das Rennen gewann, tags darauf hinter seinem indischen Carlin-Stallgefährten Jehan Daruvala Zweiter wurde und so die Saison als Gesamtdritter abschloss.

Schumacher junior hatte da schon mehr zu kämpfen. Nach einer verpatzten Qualifikation wegen einer Berührung mit dem Auto von Roy Nissany ging der Deutsche nur von Position 18 ins Rennen. Nach einer tollen Aufholjagd beendete er das Rennen als Siebter, just hinter Iliott. Deshalb entschied das Sonntagsrennen den Titelkampf. Schumacher begann schlecht: Als er sich in der vierten Kurve verbremste, verlor er wegen der strapazierten Reifen einen Platz um den anderen, bevor er an der Box neue Pneus aufziehen musste und als Letzter ins Rennen zurückkam. Zum Glück lief es für Iliott kaum besser (Rang 10), sodass Schumacher seinen ersehnten Titel feiern

konnte und nächstes Jahr erhobenen Hauptes in der Formel 1 bei Haas sein Debüt geben kann.

Das letzte Formel-2-Rennwochenende war kein Erfolg für Louis Delétraz. Der Genfer verpasste in beiden Rennen die Top Ten (Ränge 12 und 13) und damit die Chance auf mehr Punkte (Gesamtrang 8). Auch Ralph Boschung, der für 2021 beim Formel-2-Team Campos unterschrieben hat, mischte in Bahrain wieder mit. Der Walliser war Ersatz für Jack Aitken, der für Williams den Formel-1-Grand-Prix fuhr. Von Position 20 startend wurde Boschung am Samstag auf Platz 14 abgewunken, am Sonntag schied er aus. **ML**



**Doch noch Formel-2-Champion: Mick Schumacher.**

Anzeige

## Die Welt hat ein neues Familienmodell

Die nächste Generation ist da: Den Multivan 6.1 gibt es jetzt mit modernem Infotainmentsystem, optionalem Digital Cockpit und vielen Fahrassistenzsystemen. Das Raumangebot bleibt dabei so flexibel wie immer. Damit sich Ihre Familie auf bis zu acht Sitzplätzen so wohl fühlt wie in den eigenen vier Wänden. Dank dem Allradantrieb 4MOTION ist er bereit für jedes Abenteuer. **Der Multivan 6.1 – Ikone, neuster Stand.**



# Wie eine Maschine, in der

## SCHWEIZER AUTOMOBILSPORT

Paul Gutjahr, Patrick Falk und Marcel Steiner blicken mit der AR auf ein schwieriges Jahr zurück.

Interview: Werner J. Haller

**W**ie steht es eigentlich um den Schweizer Motorsport, wollte die AUTOMOBIL REVUE nach dem Jahr ohne nationale Automobilmeisterschaften wissen. Patrick Falk, Verbandsdirektor von Auto Sport Schweiz (ASS), Paul Gutjahr, ASS-Präsident, und der fünffache Berg-Champion Marcel Steiner setzen sich mit der AR an einen Tisch und diskutieren über die Corona-Misere – und ihre Folgen.

**AUTOMOBIL REVUE: Wegen der Corona-Pandemie gab es in diesem Jahr keine Schweizer Berg-, keine Slalom- und keine Rallyemeisterschaft. Deshalb stellt sich zum Jahresende die Frage, wie es eigentlich um den nationalen Autosportverband ASS, die Zentrale des Schweizer Motorsports, steht?**

**Paul Gutjahr:** Dazu müssen wir die Aufgabenbereiche von ASS mit seinen rund 2000 lizenzierten Rennfahrern unterscheiden. Einerseits gibt es den Sport, wir richten zusammen mit regionalen Veranstaltern Rennen aus. Andererseits sind wir aber auch die administrative Organisation für die Fahrer. Unter dem Strich fehlen bei uns Einnahmen, weil wir keine nationalen Rennen durchführen konnten, aber vor allem, weil die Rennfahrer von uns keine kostenpflichtigen Rennfahrerlizenzen bezogen haben. Die ASS muss monatliche Fixkosten in der Höhe von 140 000 Franken stemmen, und die Erträge fehlen.

**Auch andere Sportverbände und Sportvereine, nicht nur in der Schweiz, sondern weltweit, kämpfen ums Überleben. Die Politik versucht mit finanziellen Hilfspaketen zu helfen. Auf welche Unterstützung zählt ASS?**

**Patrick Falk:** Wir bekommen keine Fernsehgelder wie eine Formel 1, und wir dürfen auch sonst nicht gross auf finanzielle Hilfe durch Behörden und dergleichen hoffen. Von den 92 Millionen Franken, die das Bundesamt für Sport, Baspo, und Swiss Olympic als Hilfspaket bereitstellen, erhalten wir einen sechsstelligen Betrag, von welchem wir mehr als die Hälfte an die Veranstalter weiterreichen. Der zu erwartende Ertragsausfall für das Jahr 2020 beläuft sich auf 800 000 Franken. Seit April sind die Einnahmen komplett eingebrochen.

**Droht ASS demnach das Ende?**

**Falk:** Die fehlenden 800 000 Franken werden wir mit Hängen und Würgen irgendwie verkraften. Aber über zwei bis drei Jahre werden unsere finanziellen Ressourcen erschöpft sein.

**Gutjahr:** Wir leben von dem, was wir in den letzten 15 Jahren zurückstellen konnten, weil wir vorsichtig gewirtschaftet haben. Deshalb hat uns der Bund vertröstet mit den Worten, wir sollten doch erst unsere Reserven aufbrauchen, dann hätten wir Anspruch auf Hilfgelder. Das ärgert mich sehr, vor allem, weil wir ja auch Schritte zur Kostensenkung wie Kurzarbeit unternommen haben!

**Wie kam das Baspo auf euren Hilfsbetrag?**

**Falk:** Das Baspo und Swiss Olympic haben vorab eine Tabelle der Beiträge an den Schweizer Sport erstellt. Da wir als nicht olympische und auch nicht als relevante Sportart klassiert sind, erhalten wir nicht dieselben finanziellen Mittel wie Fussball-, Eishockey- oder andere Verbände.

**Das dürfte auch die Rennfahrer schmerzen. Wie haben Sie, Marcel Steiner, die Corona-Pandemie bisher erlebt?**

**Marcel Steiner:** Uns als Amateursportler trifft es weniger hart. Klar, weil wir keine Rennen fahren, fehlen die Einnahmen der Sponsoren. Aber weil wir keine Rennen fahren und das Auto in der Garage stehen bleibt, fallen auch keine Auslagen an. Was vor allem schmerzt, ist, dass wir nicht fahren können, dass es keinen sportlichen Wettbewerb gibt. Unser Hobby stellen wir Rennfahrer uns anders vor, als wir es dieses Jahr erlebt haben.

**Corona hat alle überrascht, die Schweizer Automobilmeisterschaft war starkklar ...**

**Gutjahr:** ... dann kam der 15. März. Die Rennen in den verschiedenen Meisterschaften waren geplant, viele Fahrer hatten ihre Rennlizenzen gelöst. Aber mit dem Lockdown ging plötzlich gar nichts mehr. Uns allen blieb nur die Hoffnung, die Saison verspätet im Sommer starten zu können.

**Und damit hatte ASS das nächste Problem. Weil viele Rennen abgesagt wurden, wollten die Fahrer einen Teil ihrer Lizenzgebühren zurück.**

**Gutjahr:** Wir haben uns intern beraten und uns dazu entschieden, den Fahrern, die regionale und nationale Lizenzen für die Schweizer Meisterschaft gelöst hatten, einen Teil der Gebühren 2020 zurückzuerstatten und zusätzlich für 2021 einen Gutschein über 50 Prozent für die Lizenzgebühr ausstellen. Etwas anders war die Situation mit Fahrern, die internationale Meisterschaften bestreiten. Nehmen wir das Beispiel Louis Delétraz in der Formel 2. Ich habe mit dessen Vater Jean-Denis stundenlang telefoniert, weil wir nicht sicher waren, ob der Junge nun fahren kann oder nicht. Im Fall von Louis Delétraz ging es um 600 000 Franken, sehr viel Geld für einen Profisportler, für das, wie ich meine, zumindest teilweise der Bund hätte einspringen sollen, genauso wie bei anderen Sportlern auch, die aufgrund ihrer Leistungen unterstützt werden. Wir haben nicht verstanden, weshalb der Profifussball von diesen über 90 Millionen Franken profitiert, unsere Sportler aber nicht.

**Falk:** Jeder der über 1000 Amateurpiloten, die für dieses Jahr die Lizenz gelöst haben, hat uns das Überleben gesichert. Ich stützte bisweilen, wenn ein Pilot sein Geld für die Lizenz mit Versicherungsschutz und anderen Leistungen zurückforderte, also rund 1000 Franken, aber umgekehrt über ein Rennbudget von mehreren Zehntausend oder über hunderttausend Franken verfügt. Es ist menschlich, ich kann nachvollziehen, dass man nichts bezahlen will, wenn keine Leistung erfolgt.

**Ist der Motorsport in der Schweiz finanziell vielleicht auch benachteiligt, weil aktuell Umweltschutz ein riesiges Thema ist?**

**Falk:** Das hat mit den Strukturen im Schweizer Sport zu tun. Die wichtigsten Sportarten sind die olympischen. Wir stehen am untersten Ende, aber wir kämpfen darum, dass wir höher eingestuft werden, in die fünfte und tiefste Stufe. Das bedingt aber, dass wir als Verband zuerst einmal investieren, in Infrastruktur, in Personal, in Ausbildung. Erst danach können wir mehr Geld von Swiss Olympic fordern. Aktuell erhalten wir den Basisbetrag, das sind 2000 Franken. Ich weiss von Sportverbänden, die bis zu mehreren Hunderttausend Franken bekommen. Der Motorsport passt einfach nicht zum olympischen Gedanken.

**Aber man diskutiert immer wieder darüber, ob Motorsport nicht olympisch werden soll.**

**Falk:** Das stimmt. Darüber wird auch aktuell gesprochen. Sehen wir uns einfach nur die Formel 1 an, wie viele Fans sie weltweit hat. Grossartig! Aber in der Schweizer Wirtschaft und Politik hat



**Patrick Falk, Verbandsdirektor von Auto Sport Schweiz (ASS).**



**Paul Gutjahr, Vereinspräsident ASS und ehemaliger Formel-1-Chefkommissar.**



**Marcel Steiner, fünffacher Schweizer Bergmeister und Garagist.**

es der Motorsport schwer. Ich werde zwar immer wieder nach Telefonnummern gefragt, damit diese Leute einem Marcel Fässler, Neel Jani und Sébastien Buemi zum Sieg bei den 24 Stunden von Le Mans gratulieren können. Oder Peter Sauber, als er zum Unternehmer des Jahres gekürt wurde. Mit prominenten Motorsportlern lässt man sich auch immer wieder gern fotografieren. Trotzdem bekennen sich nur sehr wenige Wirtschaftler und Politiker zum Schweizer Motorsport – eben wegen der laufenden Umweltdiskussionen.

**Steiner:** Solche gab es aber schon immer. Ich erinnere mich an die Zeit, als mein Vater Heinz noch Rennen bestritt. Die 1980er-Jahre waren sehr geprägt von Umweltdiskussionen. Ich erinnere an die Borkenkäfer- und die Waldsterben-Debatte. Später, als ich angefangen habe, Rennen zu fahren, hat sich dieses Thema gelegt. Aber heute steht der Motorsport auf des Messers Schneide. Ich merke das auch als Garagist. Manche Kunden finden es interessant, dass ihr Garagist Autorennen fährt. Andere hingegen sind wenig daran interessiert, das Hobby des eigenen Garagisten zu finanzieren. Auch wenn meine Kassen für Geschäft und Rennsport strikt getrennt sind.

**Gutjahr:** Ich erinnere an das Formel-E-Rennen im letzten Jahr in Bern. Dass das in der Bundesstadt möglich ist, hätte ich mir nie zu träumen erlaubt. Natürlich gab es Stimmen, die sich auch gegen diese Form von Rennsport wehrten. Trotzdem meine ich, die Umweltdiskussion ist heute bei weitem nicht so aggressiv wie in den 80ern. Damals gab es in Bern eine Grossratsitzung mit nur einem Traktandum: Verbot von Motorsport im Kanton. Man könnte ein Buch verfassen darüber, was nötig war, um das zu verhindern.

**Erzählen Sie mehr.**

**Gutjahr:** Nicht nur wir als Verband, auch die regionalen Organisationen von Rennen wie am Gurnigel, in Interlaken oder Saanen mussten viele Massnahmen treffen, weil dem Berner Rennsport das Ende drohte. Und wenn Rennen in Bern verboten worden wären, dann hätten die anderen Kantone

# sehr viel rund laufen muss



**Falls ein Rennen künftig nicht mehr stattfinden kann, weil der Verein kein Geld mehr hat, müsste Ersatz her, denn eine Meisterschaft muss ja eine bestimmte Anzahl Rennen haben, um als solche zu gelten. Wie steht es um künftige Bewerber, die ein Rennen austragen möchten?**

**Falk:** Grundsätzlich besteht das Problem, dass Rennen eher ausscheiden als dass es neue gibt. Es gibt Veranstalter wie jene des Bergrennens La Roche-La Berra, die zurückkommen, weil ein neuer Vereinsvorstand Interesse hat. Und es gibt neue Strecken. Anfang Oktober haben wir in der Ostschweiz eine 4.5 Kilometer lange Strecke für ein Bergrennen besichtigt. Ob die Strecke sicherheitstechnisch passt, wird sich zeigen, wenn unsere vollständige Kommission darüber beraten hat.

**Und wie steht es um Slaloms und Rallyes?**

**Falk:** Bei diesen ist die Situation etwas speziell, vor allem deshalb, weil bei vielen Slaloms und bei zwei Rallyes auch auf Armeegebäude gefahren wird. Anstelle einer Gemeinde ist es also die Armee, die für ein Rennen die Absage erteilt. Heute ist es der Armee, die wegen Corona im Einsatz ist und Hilfe leistet, oft nicht möglich, Gelände freizugeben.

**Corona hat in diesem Jahr unser Leben bestimmt und tut es noch für unbestimmte Zeit. Mag man da an das kommende Jahr, an Rennen und Schweizer Meisterschaften denken?**

**Falk:** Ja, wir müssen das. Natürlich steht die Gesundheit der Beteiligten im Vordergrund. Dass der Bund in einer aussergewöhnlichen Situation Massnahmen treffen muss, das ist auch klar. Trotzdem bin ich der Meinung, dass man den Sport nicht verbieten sollte. Und mir ist es wichtig, dass das nicht nur im Fall von Fussball und Eishockey gilt.

**Gutjahr:** Wir sind zuversichtlich. Wir sind es uns gewöhnt, dass wir hartes Brot essen. Wir erhalten keine staatliche Hilfe, auch Veranstalter werden nicht finanziell unterstützt. Wir investieren – trotz Corona – in unser Geschäft. Nur ein Beispiel: Wir haben für nächstes Jahr jemanden eingestellt, der sich um Wagenpapiere und historische Autos kümmert. Dieses Ressort wird für uns wichtig.

**Und wie sehen Sie als Rennfahrer dem kommenden Jahr entgegen?**

**Steiner:** Grundsätzlich bin ich zuversichtlich. Erfahrung gemacht mit Corona haben wir alle, es gibt Sicherheitskonzepte. Insofern hoffe ich sehr, dass wir nächstes Jahr Rennen fahren können. Die andere Frage ist aber, ob unsere Sponsoren mitziehen. Es wird sich zeigen, ob sie sich den Rennsport nach einem Jahr mit Corona und wirtschaftlichen Einbussen noch leisten können oder wollen.

**Haben Sie als Hobbyracer, der einen professionellen zeitlichen wie finanziellen Aufwand betreibt, auch eine Kasse für schlechte Zeiten?**

**Steiner:** Ich hatte Reserven. Die sind aber weg, weil ich den Motor meines Rennwagens umgebaut habe. Beim Start dieses Projekts habe ich nicht gewusst, was uns mit Corona erwartet. Heute weiss ich: Keine Rennen – keine Erträge. Der Schuss ging demzufolge gleich zwei Mal nach hinten los.

**Eine zweite Saison mit Corona und Ausfällen verträgt es also auch für Sie nicht?**

**Steiner:** So weit würde ich nicht gehen. Ich hätte ja keine Auslagen ohne Rennen. Anders sieht es bei Profis aus, die an ein Team gebunden sind.

**Was sagt ASS zu einem zweiten Corona-Jahr?**

**Gutjahr:** So rigoros wie die Massnahmen zu Beginn von Corona waren, werden sie hoffentlich nicht mehr sein. Wir müssten beim Verband Kündigungen aussprechen, wir müssten zusehen, ob wir den Mietpreis für unsere Geschäftsstelle drücken kön-

nen et cetera. Das wären die Folgen, wenn wir sparen müssten, genauso wie das jeder Unternehmer auch muss, wenn kein Geld in die Kasse kommt.

**Was würde es für den Rennsport bedeuten, wenn es den Verband nicht mehr gäbe?**

**Gutjahr:** Den Verband ASS würde es sicher in irgendeiner Form weiterhin geben. Und wenn in der Schweiz keine nationalen Rennen gefahren werden, dann käme die Frage auf, ob es einen Verband noch benötigt. Oder ob höchstens ein, zwei Personen genügt, die sich um die Lizenzen der Fahrer kümmern, die im Ausland fahren.

**Und der Nachwuchs?**

**Gutjahr:** Wir stecken sehr viel Geld in den Kartsport. Dieses Geld würde auch wegfallen.

**Falk:** Zum Glück konnten wir dieses Jahr die Schweizer Kartmeisterschaft fahren, wenn auch mit weniger Rennen. Das Interesse war gross, es gab rund 70 Fahrerinnen und Fahrer. Ein Kart-Rennwochenende kostet uns bis zu 40000 Franken. Und das, wie in diesem Jahr, mal vier. Natürlich gab es Einnahmen, aber die sind im Kartsport minim. Aber wir wollen, dass in der Schweiz Motorsport stattfindet! Wir hätten sagen können, dass es ohne Autorennen auch keine Kartmeisterschaft gibt – und wir hätten über 150000 Franken gespart. Aber das Ziel ist es, dass die Mitglieder ihre Fahrzeuge bewegen können.

**Deshalb wird beispielsweise die Lizenz teurer?**

**Gutjahr:** Nein, das ist beschlossene Sache. Wir erhöhen keine Beträge, die Lizenz wird nicht teurer. Weil uns Geld fehlt, werden wir aber in nächster Zeit sicher auch keine neuen Projekte lancieren.

**Falk:** Deshalb wird die Lizenz weiter in Kartenform für das Portemonnaie an die Fahrer abgegeben. Wir wollten 2021 die elektronische Lizenz einführen, sodass ein Fahrer seine Daten bei jedem Rennen auf der ganzen Welt auf dem Handy bei sich tragen kann. Dieses Projekt muss aus finanziellen Gründen zurückstehen.

**Steiner:** Ich denke, wir Fahrer werden im kommenden Jahr – und falls Corona uns länger beschäftigt – zurückhaltender sein, eine Lizenz zu lösen. Obwohl es um tausend Franken geht. Wenn es bei einem Fahrer daran scheitert, dann soll er den Rennwagen in der Garage stehen lassen.

**Wie steht ASS als Verband im internationalen Vergleich da? Haben andere nationale**

**Verbände dieselben Probleme?**

**Gutjahr:** Ja. Ich habe mich Verbandskollegen im Ausland über die Situation unterhalten. Sie alle sind froh, dass sie in den vergangenen Jahren vernünftig gehaushaltet haben. Momentan dürfen wir nicht mit Mehreinnahmen rechnen. Irgendwann nach Corona wird das Leben wieder einfacher, mit der Wirtschaft wird es aufwärts gehen. Dann müssen wir alle nochmals über die Bücher gehen.

**Weswegen war es denn zum Beispiel in Frankreich möglich, dass Bergrennen und Rallyes gefahren wurden?**

**Gutjahr:** Weil dort die örtliche Behörde entscheidet, ob ein Rennen in der Region trotz Corona gefahren wird oder nicht. Entscheidend ist im Unterschied zur Schweiz, dass die lokalen Behörden in Frankreich für Bergrennen und Rallyes viel Geld ausgeben, Motorsportveranstaltungen finanzieren.

**Es heisst, alles habe eine Kehrseite. Hat 2020 trotz Corona demnach auch seine gute Seite?**

**Gutjahr:** Vermutlich ist uns wieder einmal bewusst geworden, wie sehr wir aufeinander angewiesen sind. Auch der Schweizer Motorsport ist eine Maschine, in der alle Rädchen und Räder miteinander verzahnt sein müssen, damit es rund läuft. ●

über kurz oder lang nachgezogen.

**Steiner:** Es war die Zeit, als im Süden Deutschlands vielen Rennen der Garaus gemacht wurde.

**Dieses Jahr fanden Rennen auch deshalb nicht statt, weil wegen Corona die Veranstalter oft aus eigenem Interesse einen Rückzug machten.**

**Falk:** ... was man ihnen auch nicht vorwerfen kann. Wenn diese Veranstalter ihre Rechnung machen und sehen, dass kein Geld hereinkommt, dann gibt es auch keinen Grund, Geld für Werbung und Ähnliches auszugeben.

**Gutjahr:** Natürlich hätten sie Rennen durchführen können, aber eben nur mit tausend Menschen. Dieses Kontingent ist an einem solchen Rennen rasch erreicht, wenn man sich vor Augen hält, dass jeder Rennfahrer auch noch die Mechanikerkollegen, die Freundin und so weiter mitbringt.

**Und wie rechnen die Veranstalter für die kommende Saison, für die ja bereits ein provisorischer Kalender besteht? Gibt es Veranstalter, die vor dem Ende stehen?**

**Falk:** Die gibt es, ja, weil Veranstalter mit den Einnahmen aus einem Jahr Rechnungen aus dem Vorjahr bezahlen. Was also tun, wenn wie in diesem Jahr kein Geld in die Kasse geflossen ist? Konkret haben vier Veranstalter beim Bund und Swiss Olympic um finanzielle Unterstützung angefragt – drei sind gescheitert.

**Und welche Veranstalter waren das?**

**Falk:** Das Bergrennen Hemberg bekam Unterstützung. Die Bergrennen Gurnigel, der Europameisterschaftslauf in Les Rangiers und die Rallye du Valais gingen leer aus.

**Weshalb bekam nur Hemberg Geld?**

**Falk:** Das weiss ich nicht. Die Gesuche gingen vom Veranstalter direkt an Swiss Olympic, wo ein Treuhänder die Gesuche anhand der Unterlagen der Veranstalter prüfte.

**Gutjahr:** Ein Kriterium war, ob ein Veranstalter konkursgefährdet ist.

## AGENDA

**Bis 18. 4. 2021**

### Mercedes-Benz-Sonderausstellung

Pantheon Basel, Muttenz BL

Diese Sonderausstellung dreht sich um die Geschichte von Mercedes-Benz. Vom frühen Typ 10/30 aus dem Jahr 1924 über den 170, den Adenauer, bis zur SL-Serie stehen noch bis im April rund 24 Fahrzeuge im Museum Pantheon Basel in Muttenz.

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

**27. – 30. 1. 2021**

### Legends Winter-Classic

Oberjoch (D)–Allgäu–Graubünden–Dolomiten–Oberjoch

Die einzige international ausgeschriebene Winterrallye Deutschlands führt in drei Tagen durch fünf Länder. Von Oberjoch, Deutschlands höchstgelegenen Alpenort, geht es auf der 1250 Kilometer langen und äusserst abwechslungsreichen Strecke durch Österreich, Liechtenstein, die Schweiz bis nach Italien und wieder zurück. Die Anmeldefrist läuft noch bis 31. Dezember.

[www.legendswinter-classic.de](http://www.legendswinter-classic.de)

**25. – 28. 2. 2021**

### Retro Classics

Messe, Stuttgart (D)

Die Retro Classics ist einer der grössten und schönsten Treffpunkte für Liebhaber automobiler Legenden und der Oldtimer-Preziosen von morgen. Aussteller aus aller Welt präsentieren sehenswerte Raritäten aus allen Epochen der Automobilgeschichte.

[www.retro-classics.de](http://www.retro-classics.de)

**10. – 13. 3. 2021**

### Winter-Raid

Seefeld (A)–Cortina d'Ampezzo (I)–Seefeld

Berggipfel, Pässe, grandioses Morgen- und Abendlicht, Schneesturm, Eis und klirrende Kälte. Der Winter-Raid ist eine anspruchsvolle Rallye, aber auch ein grosses Vergnügen mit Fahrzeugen bis und mit Jahrgang 1991. Die Nennfrist läuft noch bis 31. Januar 2021.

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

**15. – 18. 4. 2021**

### Auto Zürich

Messe, Zürich-Oerlikon

Die Messe, die ursprünglich für November 2020 geplant war, soll nach Ostern 2021 stattfinden. Nach dem Ausfall des Genfer Autosalons und anderer Messen könnte die Regionalmesse in Zürich von einer wahren Neuheitenflut profitieren. Allerdings wurde auch bereits die Suisse-Moto, die kommenden Februar gleichenorts hätte stattfinden sollen, infolge der Corona-Pandemie abgesagt.

[www.auto-zuerich.ch](http://www.auto-zuerich.ch)

**25. 4. 2021**

### GP Mutschellen

Rudolfstetten AG

Nach der Verschiebung dieses Jahr startet der Grand Prix Mutschellen nächstes Jahr bereits zum neunten Mal. Über 10 000 Besucher genossen bei der letzten Austragung 2018 die Rennsportatmosphäre bei strahlendem Sonnenschein. Neben Rennfahrzeugen und Renn-tourwagen sowie Rennmotorrädern auf zwei und drei Rädern sind auch antike Alltagsfahrzeuge und Oldtimer zu sehen.

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

**11. – 13. 6. 2021**

### VP Bank Rally by Raid

Bad Ragaz SG

Fahrvergnügen abseits der Heerstrassen, kulinarische Höhepunkte und Kulturgenuss. Für die nächste Austragung hat die Organisation Raid einen Parcours entworfen, der von Bad Ragaz aus über völlig neu gewählte und schönste Routen durch faszinierende Gegenden der Schweiz und Liechtenstein führt. Interessierte können sich bis 15. April 2021 auf der Homepage anmelden.

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

### Terminangaben an

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

### Anzeige

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

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

Old Mill, Dorfstrasse 36, CH-6285 Roggliflüh (LU)  
fon +41 (0) 62 754 19 29, fax +41 (0) 62 754 19 80  
[www.jaguarclassic.ch](http://www.jaguarclassic.ch), [info@jaguarclassic.ch](mailto:info@jaguarclassic.ch)

## AR-BILD DER WOCHE



Foto: Newspress

# Der spanische Teufel aus Sant'Agata feiert Jubiläum

Als Nachfolger des erfolgreichen Countach – dem damaligen Spitzenmodell der Lamborghini-Produktpalette hatte die Marke aus Sant'Agata Bolognese (I) den Weg aus einer der vielen finanziellen Krisen zu verdanken – kam 1990 der Diablo auf den Markt. Die Premierparty fand im Sporting Club Monaco statt, musikalisch umrahmt von Startenor José Carreras. Gastgeber der Gala war Chrysler-Chef Lee Iacocca. Das verwöhnte Premierenpublikum in Monaco war begeistert von Show und Fahrzeug, und tatsächlich trafen mehr Vorbestellungen für den Diablo ein als von den Auguren erwartet.

Der Diablo eroberte die Herzen der Lamborghini-Fans von Anfang an. Die scharfe und aggressive Linienführung wurde von Marcello Gandini entworfen und später von Chryslers Designerteam überarbeitet. Mit einer Höchstgeschwindigkeit von 325 km/h galt er damals offiziell als das schnellste Serienfahrzeug der Welt. Sein Fahrverhalten war nicht zuletzt der intensiven Entwicklungsarbeit unter Beteiligung des Rallye-Champions und fünffachen Monte-Siegers Sandro Munari zu verdanken. Der hinten längs positionierte Motor des Diablo brachte es auf 485 PS und 580 Nm Drehmoment. Er wies den klassischen Aufbau der Lamborghini-Zwölfzylinder mit 5.7 Litern Hubraum, vier obenliegenden Nockenwellen und vier Ventilen pro Zylinder auf und war mit einer elektronischen Mehrpunkteinspritzung ausgestattet.

Trotz luxuriöser Innenausstattung (Lederinterieur, Klimaanlage, elektrische Fensterheber, elektrisch verstellbare

Sitze) war der mit Heckantrieb erhältliche Diablo eine echte Rennmaschine. Elektronische Fahrassistenzsysteme waren nicht vorgesehen, eine Servolenkung wurde erst ab 1993 angeboten. Im selben Jahr kam der Diablo VT heraus. Dieser erste Gran Turismo von Lamborghini mit Allradantrieb brachte eine Reihe mechanischer Verbesserungen und stilistischer Änderungen mit sich, die auch bald für die Version mit Zweiradantrieb übernommen wurden. Ebenfalls 1993 wurde anlässlich des 30-Jahr-Firmenjubiläums das Sondermodell SE30 vorgestellt, dessen Leistung auf 523 PS erhöht wurde.

In der Historie von Lamborghini nimmt der Diablo einen wichtigen Platz ein – nicht nur, weil er ein schnelles und sehr angenehm zu fahrendes Auto war und immer noch ist, sondern auch, weil er der Marke in einer schwierigen Phase ihrer Geschichte Auftrieb gab. Der Diablo war ein dermassen robustes Modell, dass er im Laufe seines Lebens vier Besitzerwechsel der Firma überlebte und sich vom schnellen Sportwagen zum raffinierten Supercar entwickelte, um den veränderten Kundenansprüchen im letzten Jahrzehnt des vorigen Jahrhunderts gerecht zu werden. Dass er zum Zeitpunkt der Produktionseinstellung mit insgesamt 2903 Exemplaren der Lamborghini mit der grössten Stückzahl war, bestätigte den Erfolg des Diablo. **AR**

**Instagram** @automobilrevue  
**Facebook** @automobilrevue.ch  
**Twitter** @Automobil\_Revue

## NÄCHSTE AUSGABE » Nr. 51 / 17. Dezember 2020

### HYUNDAI

Die Koraner haben den i30 nochmals aufgewertet. Unter anderen mit einem 48-Volt-Mildhybrid und neuem Schaltgetriebe.

### ASTON MARTIN VS. AUDI

England gegen Deutschland. Vantage gegen R8. V8 gegen V10. Spitze beide über 300 km/h. Wer das Rennen macht: Im AR-Test.

### DACIA

Die dritte Auflage des Sandero passt zum urbanen Leben. Kompakter, moderner und sicherer ist er.



Foto: Andreas Pauli