

ai

auto-illustrierte.ch

9 771424 013006 07 >
01 2024 Fr. 10.00



McLaren Artura

FAHRMASCHINE

GEMACHT FÜR DIE FREIHEIT



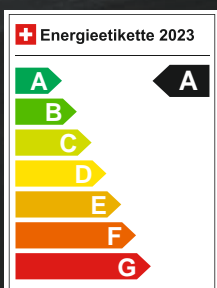
**Ford Mustang Mach-E: 100% elektrisch
Jetzt mit 0% Leasing: ab Fr. 310.- / Monat**



**Jetzt
Probefahren**

Ford

**BRING ON
TOMORROW**



Ford Mustang Mach-E, 269 PS/198 kW Elektromotor, Standard-Range-Batterie, Automatikgetriebe, RWD. Verbrauch: 17.8 kWh/100 km, CO₂-Emissionen: 0 g/km, Energieeffizienz-Kategorie A. Unverbindlicher Fahrzeugpreis Fr. 54'900.- (unverbindlicher Listenpreis Fr. 57'900.- abzüglich Prämie Fr. 3'000.-) Unverbindliches Berechnungsbeispiel Leasing Ford Credit by BANK-now AG: effektiver Jahreszins: 0.0%, Sonderzahlung: Fr. 11'650.-, monatliche Leasinggebühr: Fr. 310.-, Laufzeit: 48 Monate, maximale Fahrleistung: 10'000 km/Jahr, Vollkaskoversicherung nicht inbegriffen. Eine Kautions wird nicht verlangt. Eine Leasingvergabe wird nicht gewährt, falls sie zur Überschuldung der Konsumentin oder des Konsumenten führt. 0.0% Leasing-Aktion nur gültig für Lagerfahrzeuge gemäss Lagerliste (monatliche Veröffentlichung auf ford.ch). Nicht kombinierbar mit der Barkauf-Prämie. Angebot gültig bei teilnehmenden Ford Partnern bis auf Widerruf, spätestens bis 31.12.2023. Irrtum und Änderungen vorbehalten.

AUS DER BRANCHE

Ein fortlaufender Überblick darüber, was die beliebtesten Automarken der Schweiz letzten Monat bewegt hat.

Alfa Romeo

Alfa Romeo bestätigt den Namen seines künftigen kleinen Crossovers. Der Milano wird Alfa Romeos erstes Elektroauto sein und soll Anfang des nächsten Jahres präsentiert werden.

Alpine

Alpine vermeldet die Verpflichtung von Mick Schumacher für die Langstrecken-WM. Damit wird der 24-Jährige Teamkollege von Nico Müller. Schumacher bleibt zudem Formel-1-Ersatzfahrer bei Mercedes.

Aston Martin

Aston Martin und J.Laverack, der führende Hersteller von Titanfahrrädern, entwickelten ein handgefertigtes Strassenrad aus dem 3-D-Drucker, das J.Laverack Aston Martin .1R.

Audi

Audi muss wichtige Produktionsstarts erneut verschieben, darunter offenbar jene der Elektromodelle Q6 e-tron und A6 e-tron. Angeblich sind fast alle für 2024 und 2025 geplanten Autos betroffen. Grund sind anhaltende Softwareprobleme.

BMW

Dank künstlicher Intelligenz können BMW-Modelle nicht nur im Betrieb, sondern schon in der Produktion kommunizieren. KI-Kreationen wie Car2X und AIQX ermöglichen es, Montagefehler während der Produktion eigenständig zu erkennen und zu melden.

Cadillac

Cadillac wagt einen Neuanfang in Europa und zieht mit einer Lounge an die Zürcher Bahnhofstrasse. Richtig los geht es ab 2024 mit dem E-SUV Lyriq.

Citroën

Im laufenden Jahr verzeichnet Citroën in Deutschland ein Plus der PW-Neuzulassungen um 74 Prozent. Die 3726 Autos machen Citroën dort zur am stärksten wachsenden Importmarke. In der Schweiz verlor Citroën mit 2670 Einheiten 18,4 Prozent – nach Jaguar das zweitschlechteste Ergebnis.

ZAHL DES MONATS: 250 000

Stück der elektronischen Vignetten wurden bis Ende November 2023 bereits verkauft. So richtig in den Fokus rückte die neue elektronische Variante für viele Schweizerinnen und Schweizer aber erst ab Dezember, seit es die neue 2024er-Vignette gibt. Und das Interesse scheint tatsächlich gross zu sein. In den ersten 24 Stunden sind über 100 000 Einheiten verkauft worden. Um das in Relation zu setzen: Von der Klebevariante gingen im Vorjahr insgesamt rund neun Millionen Stück über die Theke.

Diverse Vorteile

Die Beliebtheit der elektronischen Variante kommt nicht von ungefähr, ihre Vorteile liegen auf der Hand. Man kann sie

mit wenigen Klicks über das Smartphone kaufen, man muss sie nicht umständlich in die Windschutzscheibe kleben und nach einem Jahr wieder entfernen und sie ist an das Kontrollschild gebunden. Wer also Wechselnummern besitzt, muss für mehrere Autos nur noch eine Vignette kaufen. Zudem behält sie bei einem allfälligen Fahrzeugwechsel weiterhin ihre Gültigkeit. Auch der Transitverkehr muss nicht mehr extra am Zoll anhalten, sondern kann die Vignette nun vorab kaufen. Noch ist bis Ende Januar 2024 Zeit, um auf die 2024er-Vignette zu wechseln. Auch die Klebevariante wird weiterhin angeboten. «Brauchen Sie noch eine Vignette?» wird man nach dem Tanken also auch in Zukunft noch gefragt werden. ●



IHRE MEINUNG IST GEFRAGT! DISKUTIEREN SIE MIT!

Was halten Sie von der elektrischen Autobahnvignette? Oder haben Sie ein anderes Anliegen? Gerne fragen wir um Ihre Meinung und freuen uns über Rückmeldungen, Kritiken oder Themenvorschläge. Sie erreichen uns unter

redaktion@auto-illustrierte.ch oder per Post: Auto-Illustrierte, Schützenstrasse 19, 8902 Urdorf. Auch auf den gängigen Social-Media-Plattformen sind wir vertreten. Instagram: @autoillustrierte, Facebook: @autoillustrierte.

LIEBE LESERIN, LIEBER LESER,

2023 neigt sich bereits wieder dem Ende zu. Ein Jahr, das aus Sicht der Automobilisten mit der Wahl von Albert Rösti zum Vorsteher des Eidgenössischen Departements für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) positiv begann. Kürzlich wurde der SVP-Bundesrat nebst der Neuwahl von Beat Jans (SP) klar wiedergewählt. Und auch wenn nach Redaktionsschluss die Departemente noch nicht verteilt wurden, so gilt es als sehr unwahrscheinlich, dass Rösti den UVEK-Vorsitz abtreten muss. Bei den eidgenössischen Wahlen im Oktober kam es zudem zu einer leichten Rechtskorrektur, was dem Stellenwert der individuellen Mobilität sicherlich nicht schaden wird. Bereits haben National- und Ständerat im September dem Ausbau der A1 auf den Strecken Bern–Zürich und Lausanne–Genf auf sechs Spuren knapp zugestimmt. Forderungen nach einem Ausbau auf weiteren Streckenabschnitten dürften nun gefordert werden.

Wie wichtig der Strassenverkehr ist, hat nicht zuletzt der Unfall im Gotthard-Basistunnel im August gezeigt, als der Güterverkehr nach einer Zugentgleisung zeitweise komplett lahmgelegt war. Die Reparaturarbeiten in der Weströhre werden noch weit bis ins neue Jahr andauern. Allein wie sensibel und überlastet auch die Strasseninfrastruktur ist, haben nicht zuletzt auch diesen Sommer wieder mehrere unfallbedingte Sperrungen im Gotthard gezeigt. Die neue Röhre soll übrigens im Jahr 2029 fertiggestellt sein.

Es gäbe noch viel mehr zu besprechen. Immerhin war 2023 auch das Jahr mit leider anhaltenden Kriegen. Im März ging zudem die Credit Suisse pleite. Und

im Dezember wurde die Weltklimakonferenz in Dubai von einem Öllobbyisten präsiert.

Aber wir wollen nicht nur zurückblicken. Denn wie Sie auf den nachfolgenden Seiten unschwer erkennen können, starten wir in eine neue Ära. Unser neues Erscheinungsbild hat den Anspruch, mehr Klarheit zu schaffen. Ununterbrochen prasselt eine Flut an Reizen auf uns ein. Das Lesen der ai soll dabei ausser mit den fundierten Texten nicht noch weiter aufwühlen. Oder anders und etwas romantisch ausgedrückt: Legt man das Smartphone mal zur Seite und nimmt sich bewusst die Zeit für das wunderbare Printmedium, dann soll die ai entschleunigend wirken.

Selbstverständlich sollen – auch wenn wir dennoch gerne auf unsere Website und Social-Media-Kanäle verweisen – ai-Leserinnen und -Leser stets umfassend informiert sein, weshalb sich eine neue Newsspalte durch das gesamte Heft zieht. Zudem wenden sich neuerdings wichtige Branchenvertreter im Turnus mit Gastbeiträgen direkt an Sie.

Wir alle sind gespannt, wie Sie das «grosse ai-Facelift» finden, und freuen uns auf Ihr Feedback. Zunächst aber wünsche ich Ihnen von Herzen besinnliche Festtage und einen guten Rutsch ins neue Jahr. ●



**Herzlichst
Cédric Heer,
Chefredaktor**

AUTOS IM HEFT:

ABT XGT **6** | Aston Martin Valkyrie **18** | BMW E3 California **82** | Dacia Duster **12** |
Genesis G90 **28** | Hyundai Santa Fe **38** | Ineos Grenadier **90** | Jeep Grand Cherokee
PHEV **42** | Lexus-Handschalter-BEV **37** | Lexus LBX **34** | Lexus LS600h **70** | McLaren
Artura **50** | Mercedes-AMG GT **25** | Peugeot E-3008 **39** | Porsche
Panamera **10** | Porsche Taycan GTS Sports Turismo **54** | Skoda Enyaq **39** | Smart
#3 **30** | Subaru WRX STI **81** | Volvo EX30 **32** | VW Amarok **56** | VW T-Cross **38**



18



32



90

SHOWROOM

- 6** | ABT XGT: Rennauto für die Strasse
- 10** | Porsche Panamera: Grosser Sprung
- 12** | Dacia Duster: Mehr Abenteuer

DRIVE

- 18** | Aston Martin Valkyrie: Date Night
- 25** | Mercedes-AMG GT: Noch mit V8
- 28** | Genesis G90: Komplettpaket
- 30** | Smart #3: Gross geworden
- 32** | Volvo EX30: Comeback
- 34** | Lexus LBX: Bonsai-Klasse
- 37** | Lexus-Handschalte-BEV: Genial

TEST

- 42** | Jeep Grand Cherokee: PHEV
- 50** | McLaren Artura: Lückenfüller
- 54** | Porsche Taycan ST GTS: Kraftpaket
- 56** | VW Amarok: Kooperationspartner

SERVICE

- 60** | Autoport Bremerhaven: Praktikum
- 66** | Roland Schell: Interview
- 70** | Lexus LS600h: Kassensturz

MOTORSPORT

- 74** | Rahel Frey: Porträt

KULT

- 82** | BMW E3 California: Roadtrip

PASSION

- 90** | Ineos Grenadier: Stadt, Land, Fluss

SEITENBLICK

- 3** | Zahl des Monats
- 4** | Editorial und Inhalt
- 16** | News, Verkaufszahlen
- 17** | Gastbeitrag: Wirtschaft
- 38** | Onlineinhalte: Mehr entdecken
- 40** | Gastbeitrag: Robin Road
- 58** | Auto des Monats, Zitat des Monats
- 59** | Gastbeitrag: Politik
- 72** | Gastbeitrag: Murphys Law
- 80** | Gastbeitrag: Sport
- 81** | Jubiläum: Subaru WRX STI
- 89** | Leserbrief
- 98** | News, Vorschau
- 99** | Impressum

ABT XGT

So geht das!

Seit dem Jahr 2000 ist ABT Sportsline in der DTM unterwegs. Über 250 Podiumsplätze in rund 300 bestrittenen Rennen machen die Allgäuer zum erfolgreichsten aktiven DTM-Team. Warum also den Erfolg nicht auch auf die Strasse hinaustragen?

Text: Moritz Doka, Fotos: ABT Sportsline





Bei Nordwestwind sind in Kempten bei ABT in diesen Tagen seltsame Geräusche zu vernehmen. Es klingt wie anerkennender Beifall, der drüben in Affalterbach geklatscht wird. Vielleicht sind es die AMG-Ingenieure, die jahrelang schier verzweifelt sind ob der Aufgabe, die Rennsporttechnik des AMG One irgendwie zulassungsfähig zu machen. Immer wieder musste der Marktstart des Hypercars um Jahre nach hinten verschoben werden. Und jetzt, wo die ersten Exemplare zur Kundschaft rollen, präsentiert Tuner Abt den XGT, seinerseits ein Rennwagen mit Nummernschildern. Das Meisterwerk ist so sehr ein Abschiedsgruss an den Audi R8, wie es die DTM-Erfolge von ABT feiert.

Ja, der AMG One ist ein von Grund auf neu entwickeltes Hypercar mit Formel-1-Technologie und der ABT XGT «nur» ein angepasster Audi-R8-LMS-GT2-Rennwagen. Doch das schmälert den Respekt vor der enormen Leistung keineswegs. Dabei ist der betriebene Aufwand nicht direkt sichtbar, denn die Karosserie wurde fast eins zu eins übernommen. Inklusive des Schwanenhals-Heckflügels, der Dachhutze und der Schnell-



Wer sich noch einmal über zu wenig Knöpfe in modernen Autos beschwert, muss zur Strafe zwei Stunden Abt XGT fahren. Wo ging noch einmal die Klimaanlage an?

verschluss-Fronthaube. Ähnliches gilt für den Innenraum. Das «Lenkrad» und die digitalen Anzeigen stammen direkt aus dem LMS-GT2. Hier werden jetzt Reifendrucke und Betriebstemperaturen statt Navikarte und Songtitel eingeblendet. Für den Strassenbetrieb mussten so lebensnotwendige Dinge wie eine Parkbremse, eine Wegfahrsperrung und eine Zentralverriegelung verbaut werden. Die Klimaanlage und die Rückfahrkamera sind so ziemlich die einzigen Komfortzugeständnisse.

Hinter den Insassen wütet der 5,2-Liter-V10-Saugermotor, gekoppelt an eine Siebengang-Doppelkupplung. Bei 8000/min schreddern 471kW/640PS die Hinterreifen. Die Modifikationen am Antrieb betreffen das Tank- und Fahrzeugdiagnosesystem, das Thermomanagement sowie die Abgasanlage. Insgesamt hat die Entwicklung des XGT zwei Jahre gedauert. Für die Strassenzulassung musste Abt über 40 Einzelabnahmen vornehmen lassen. Sogar ein Komplettfahrzeug wurde gecrasht, um die Front- und Seitenaufprallschutzgüte zu testen. Nun werden 99 Exemplare in Handarbeit gebaut, jedes auf Basis einer LMS-GT2-Rohkarosserie und exakt auf die Kundenwünsche zugeschnitten. Die Preise starten bei rund 570 000 Franken. Das Kassenklinglein aus Nordwesten ist etwa fünfmal lauter zu vernehmen. ●

Der Abt XGT basiert auf dem Audi R8 LMS GT2, in der DTM fahren sie aber mit dem GT3. Pssst, wir sagen es auch sicher niemandem weiter!





PORSCHE PANAMERA

Innere Werte

Manche nennen es ein grosses Facelift, Porsche dagegen spricht beim frischen Panamera von der dritten Generation. Bei derart tiefgreifenden Änderungen muss man den Zuffenhausenern recht geben.

Text: Moritz Doka, Fotos: Porsche

Kinder, wie ist die Zeit vergangen. Als 2009 der erste Panamera auf den Markt kam, musste zwar niemand mehr einen Bruch mit alten Traditionen befürchten. Schon 2002 hatte der Cayenne bewiesen, dass auch ein Porsche mit mehr als zwei Türen fahren kann wie es sich für eine Sportwagenmarke geziemt. Optisch war die Limousine dann aber doch eher, sagen wir mal, ungewöhnlich. Über die letzten 14 Jahre hat sich der Panamera zu einem echten Hingucker im positiven Sinne gewandelt. Bei der neuesten Interpretation würden wir sogar von einer der schönsten Optionen im Segment sprechen.

Auch wenn man es nicht auf den ersten Blick erkennen mag: Bis auf die Türen sind alle Blechteile neu, auch die weiter ausgestellten Kotflügel. In den Radhäusern drehen sich neue Felgen, optional in bis zu 21 Zoll mit Zentralverschlüssen. Dem Heck wurde mit seitlich sanft angedeuteten Luftauslässen eine kleine Prise 911 GT3 mitgegeben. Apropos Heck: Mit der neuen

Generation wurde der Kombi namens Sport Turismo wegen zu geringer Verkaufszahlen gestrichen. Äusserst schade, wie wir finden.

Das Cockpit ist nun digitaler denn je. Hinter dem Lenkrad sitzen Anzeigen in einer Grösse von 12,6 Zoll. Oberhalb des ansteigenden Mittel隧unnels mit separatem Bedienteil für die Klimaanlage ist das Infotainment platziert, wobei der Beifahrer auf einen eigenen 10,9-Zoll-Bildschirm blickt. Der Automatik-Wählhebel ist jetzt am Armaturenbrett rechts neben dem Lenkrad platziert, um den Mittel隧unnel aufzuräumen.

Grosser Sprung

So richtig umgekrempelt hat Porsche alles, was von aussen nicht einsehbar ist, angefangen bei den Motoren. Im Einstiegsmodell mit Hinterrad- oder optionalem Allradantrieb arbeitet ein nunmehr 260 kW/353 PS starker Dreiliter-V6. Vorläufiges Topmodell ist der Turbo E-Hybrid mit Vierliter-V8. Dort wurde der Einspritzdruck auf 350 Bar angehoben und der Ventiltrieb op-

timiert. Im Achtgang-Doppelkupplungsgetriebe sitzt eine ölgekühlte E-Maschine mit 140 kW/190 PS. Mit 500 W/680 PS Systemleistung und einem Gesamtdrehmoment von 930 Nm reichen ihm 3,2 Sekunden für den Sprint von 0 auf 100 km/h, erst bei 315 km/h wird dem Vortrieb ein Riegel vorgeschoben – exakt die Fahrleistungen des scheidenden Turbo S E-Hybrid mit 700 PS. Der neue Cayenne Turbo E-Hybrid hat übrigens eine Systemleistung von 739 PS. Vielleicht kommt da im Panamera ja auch noch mehr. Weitere Plug-in-Hybride sollen nämlich ebenfalls noch hinzukommen. Wir spekulieren auf einen Turbo S E-Hybrid und zwei Zwischenstufen, um den zum Marktstart saftigen Preis- und Leistungssprung zu verkleinern.

Bei PHEVs geht es auch um rein elektrisches Fahren. Das geht auch an einem Porsche nicht vorbei. Bis zu 90 Kilometer statt der bisher maximal 53 Kilometer sollen nun möglich sein dank der 25,9-kWh-Traktionsbatterie. Eine bessere Rekuperationsleistung soll der An-

10

Prozent

aller Panamera-Verkäufe sollen bisher auf den Sport Turismo entfallen sein.

Deutlich zu wenig, um einen Nachfolger zu rechtfertigen.



trieb ebenfalls bieten. Aufgeladen werden kann der Akku jetzt mit bis zu 11kW, im Optimalfall vergehen 138 Minuten für eine volle Ladung. Eine Schnellladefunktion bis 50 kW wie in anderen modernen PHEVs gibt es nicht.

Neues Zauberfahrwerk

Peanuts, schon eher wird sich die geneigte Kundschaft über die überarbeitete Luftfederung PASM

(Porsche Active Suspension Management) mit aktiver Dämpferregelung freuen. Sie soll nicht nur mehr Komfort, sondern auch noch mehr Sportlichkeit bieten. So kann sie den Panamera beim Ein- und Aussteigen anheben, während der Fahrt Nicken und Wanken fast vollständig unterdrücken und dem Fahrzustand entsprechend die Bodenfrieheit anpassen. Entsprechend den Änderungen sind

allerdings auch die Preise deutlich gestiegen. Beim Einstiegsmodell um rund 7000 Franken auf nunmehr 131000 Franken, um genau zu sein. Die Allradvariante namens Panamera 4 kostet ab 136100 Franken, der Panamera Turbo E-Hybrid ist ab 234900 Franken zu haben. Dafür darf man noch eine Portion mehr Gegenwert erwarten, als man es zuvor schon gewohnt war. ●

Mit dem dritten Panamera führt Porsche Logos und Zierteile in «Turbonit» ein.



In Europa trauern wir dem Kombi nach. In China und Nordamerika spielte er dagegen kaum eine Rolle.



DACIA DUSTER

Der Abenteuerlustige

Das Erfolgsmodell von Dacia geht in die nächste Runde. Die dritte Generation des Duster kommt im neuen Dacia-Markendesign und mit Mild- oder Vollhybridantrieb.

Text: Kim Hüppin, Fotos: Dacia



Seit der Premiere des ersten Dacia Duster 2010 verkaufte die Tochtermarke von Renault über 2,2 Millionen Exemplare des Familien-SUVs. 32 000 Stück davon fahren auf Schweizer Strassen. Diese Erfolgsgeschichte soll mit der dritten Generation weitergeschrieben werden. Der Neue rollt dabei markanter und moderner vor, behält aber die typische Duster-Optik.

Der angekündigte Unterfahrschutz vorne wie hinten und die seitlichen Unterboden- und Radkastenverkleidungen aus robusten Materialien verleihen dem Duster echten Offroadcharakter und schützen zudem die Karosserie vor Kratzern. Trotz des fehlenden Untersetzungsgetriebes sollte der robuste Allradler eine Fahrt durchs leichte Gelände nach wie vor

mühe los meistern. Nicht zuletzt dank präzise abgestimmter Fahrmodi, Bergabfahrhilfe im Vorwärts- und Rückwärtsgang sowie einer Bodenfreiheit von 21,7 Zentimetern.

Optisch erhält der Familien-SUV wie jedes neue Dacia-Modell die neue Designsprache der Marke. Die dazugehörige Lichtsignatur in Y-Form findet sich sowohl in den Rückleuchten als auch in den



Frontscheinwerfern und ebenso im Innenraum in den Lüftungsdüsen und Armstützen wieder.

Als Kommandozone für die Navigation und das Infotainment fungiert ein 10,1 Zoll großes Touchdisplay. Dazu gibt es ein 7-Zoll-Kombiinstrument für die wichtigsten Fahrerinformationen. Auch hinsichtlich der Assistenzsysteme müssen im Duster längst keine Ab-

striche mehr gemacht werden. Mit dabei ist unter anderem ein aktiver Notbremsassistent mit Gefahrenerkennung, ein Geschwindigkeitswarner, ein Spurhalteassistent und eine Verkehrszeichenerkennung.

Der Duster steht künftig wie seine Brüder Sandero und Jogger auf der CMF-B-Plattform. Dadurch gibt es nicht nur mehr Platz im Innenraum, sondern erstmals

auch eine Elektrifizierung. Als Vollhybrid leistet ein 1,6-Liter-Vierzylinder 94 PS und liefert zusammen mit einem 36 kW starken Elektromotor eine Systemleistung von 103 kW/140 PS. Dazu gesellt sich eine 1,2-kWh-Batterie und ein stufenloses Automatikgetriebe.

Nebst dem Vollhybridantrieb gibt es den Duster auch als Mildhybrid. Dieser kombiniert einen 1,2-Liter-

SHOWROOM

Dreizylinder mit einem 48-Volt-Startergenerator, einem manuellen Sechsgang-Getriebe und wahlweise mit Front- oder Allradantrieb.

Aussen bleiben die Dimensionen bis auf wenige Millimeter gleich wie beim Vorgänger. Dank der neuen Plattform bietet der Innenraum vorne in der Breite mehr Platz und im Fond mehr Beinfreiheit. Ausserdem können sich Abenteuerlustige

nun nicht mehr nur für den Jogger, sondern auch für den Duster eine Art Campingpaket dazu bestellen. Das Sleep-Paket beinhaltet eine herausnehmbare 3-in-1-Box für den 472 Liter fassenden Kofferraum. Sie fungiert als Ablagetisch und Stauraum und kann in Kürze in ein ausklappbares Doppelbett mit einer Liegefläche von 1,3 auf 1,9 Metern umgebaut werden. Das Gepäck für

das Familienwochenende kann zusätzlich auf dem optionalen Dachgepäckträger mit bis zu 80 Kilogramm Traglast transportiert werden.

Die neue CMF-B-Plattform

beschert dem Duster nebst der Elektrifizierung eine bessere Raumnutzung.

Exakte Fahrleistungen und Preise des Outdoor-SUVs gibt Dacia noch nicht bekannt. Als allradgetriebener Vollhybrid dürfte der neue Duster aber etwas teurer werden als sein knapp 25 000 Franken kostender Vorgänger. ●



GEMACHT FÜRS ABENTEUER

DEFENDER



IN ALLER KÜRZE

Caterham hat mit dem **Project V** ein Konzept vorgestellt, das Grundlage für nichts weniger als den leichtesten E-Sportwagen der Welt sein soll. Bis 2026 wollen die Bri-



ten ihr erstes Coupé mit festem Dach auf den Markt bringen. Der E-Motor auf der Hinterachse leistet 200kW/272 PS, die Batterie ist 55 kWh gross. Für das Leergewicht von unter 1,2 Tonnen sorgt ein Verbundchassis aus Kohlefaser und Aluminium.

Derweil versucht **Morgan** mit dem **XP-1** einen zweiten Anlauf. Bereits 2016 wurde ein E-Modell in Aussicht gestellt,



das allerdings nie in Produktion ging. Beim neuen Versuch handelt es sich um eine komplette Eigenentwicklung mit

typischen Merkmalen wie der zweirädrigen Lenkachse vorne und dem Einzelrad an der Hinterachse. Die Leistung soll 100 kW/136 PS betragen und die Batterie 33 kWh gross sein.

Einiges mehr an Leistung zu bieten hat der **Pagani Imola Roadster**. Das radikale Design über dem Karbon-Titan-Chassis ist an den Huayra R angelehnt, der nur für die Rennstrecke konzipiert wurde. Bei 280 km/h – die Höchstgeschwindigkeit wird bei 350 km/h elektronisch abgeriegelt – erzeugt das Aero-Kit einen Abtrieb von 600 Kilogramm. Das Leergewicht



beträgt nur etwas mehr als 1,3 Tonnen, dem gegenüber steht eine Leistung von 625 kW/850 PS bei 5600/min und 1100 Nm zwischen 3600 und 5600/min. Der 6,0 Liter grosse Biturbo-V12 stammt von Mercedes-AMG und prügelt seine Kraft über ein sequenzielles Siebengang-Getriebe von Xtrac ausschliesslich auf die Hinterachse. Der Roadster ist auf acht Exemplare limitiert. Damit ist er etwas weniger exklusiv als das vor vier Jahren vorgestellte Imola-Coupé, von dem nur fünf Stück gebaut wurden. ●

VERKAUFSZAHLEN

Zwar sind die Zahlen für das Gesamtjahr zum Redaktionsschluss noch nicht bekannt, dennoch wird man das vierte Jahr in Folge deutlich unter dem langjährigen Durchschnitt von 300 000 neuen Personenwagen bleiben. Immerhin bedeutet die Zuwachsrate im November von

2,8 Prozent gegenüber dem Vorjahresmonat das 15. Monatsplus in Serie. «Die Zurückhaltung ist sicher auch auf steigende Mieten, Krankenversicherungsprämien und weitere Lebenshaltungskosten zurückzuführen», erklärt auto-schweiz-Mediensprecher Christoph Wolnik. ●

Topmarken

Platz	Marke	Verkäufe
1	Volkswagen	24 390
2	Skoda	19 031
3	BMW	18 810
4	Audi	18 210
5	Mercedes-Benz	17 814

Topmodelle

Platz	Marke	Verkäufe
1	Tesla Model Y	5479
2	Skoda Octavia	4549
3	Skoda Enyaq	4235
4	Audi Q3	3734
5	VW Polo	3351

Antriebsarten

Art	Verkäufe
Benzin	76 286
HEV + MHEV	61 765
PHEV/Elektro	20 438/45 488
Diesel	21 231
Gesamt	225 266

BRANCHE

Ein fortlaufender Überblick darüber, was die beliebtesten Automarken der Schweiz letzten Monat bewegt hat.

Cupra

ABT-Cupra steigt aus der Extreme E aus. Nach drei Jahren wird das deutsche Team damit 2024 nicht mehr Teil der Elektro-Offroadserie von Formel-E-Gründer Alejandro Agag sein.

Dacia

Per Ende November hat Dacia in der Schweiz mehr als 100 000 Autos verkauft. 2005 gestartet und damals 58 Logan-Modelle verkauft zählt Dacia mittlerweile zu den acht erfolgreichsten Marken auf dem Schweizer Privatkundenmarkt. Auch in Europa konnte man kräftig zulegen: Seit 2005 verkaufte die Renault-Tochter mehr als 8,3 Millionen Fahrzeuge.

DS Automobiles

Als erster Hersteller in Europa integriert DS ChatGPT in die bordeigene Spracherkennung, deren Funktionsumfang dadurch deutlich gesteigert werden soll. Die Anmeldung für die sechsmonatige Pilotphase muss bis Ende Februar erfolgen.

Fiat

Der geplante Elektrokleinwagen von Fiat soll angeblich nicht Panda Electric, sondern Pandina heissen. Verwechslungen mit dem noch bis 2027 produzierten Verbrenner-Panda sollen so ausgeschlossen werden.

Ford

Ford gewinnt gleich doppelt: Der neue Ford Transit Custom wird zum Transporter des Jahres gewählt. Zudem gewinnt der neue Ford Ranger den internationalen Pick-up-Award und das schon zum dritten Mal.

Genesis

Die neue Luxuslimousine G90 besitzt das grösste jemals in automobilserienfertigung verwendete Einzelteil. Die 2,6 Quadratmeter grosse und aus Aluminium bestehende Motorhaube bildet zusammen mit dem Kotflügel ein einziges Bauteil.

Honda

An der CES in Las Vegas vom 9. bis 12. Januar will Honda ein neues E-Auto vorstellen. Bis 2030 will Honda weltweit 30 neue Elektroautos lancieren.

GASTKOMMENTAR WIRTSCHAFT

WARUM SIND FREIE AUTOHÄNDLER WICHTIG?

In der Schweiz gibt es viele Autohändler. Wieso braucht es trotzdem viele unabhängige Händler und Werkstätten? Was Sie dazu beitragen können, dass die Hochpreisinsel Schweiz nicht noch unerschwinglicher wird.

Lassen Sie uns mit etwas Zahlenmaterial beginnen. Der Schweizer Bestand an Motorfahrzeugen beträgt circa 6,4 Millionen. Pro Jahr werden aktuell rund 250 000 Neuwagen verkauft und 800 000 Occasionen gehandelt. Die ganze Schweizer Automobilwirtschaft beschäftigt über 200 000 Mitarbeitende und umfasst rund 20 000 Betriebe. Etwa 95 Milliarden Franken Umsatz erwirtschaftet die Branche. Was die Konsumenten und die Autoindustrie an Steuern und Abgaben an Bund, Kanton und Gemeinden leisten, erklärt sich einfach aufgrund der vorgenannten Dimensionen. Rund 70 Prozent der Kilometerleistung werden mit Personenwagen zurückgelegt.

Wozu freie Händler und Werkstätten?

Angeht dieses grossen lukrativen Markts erklärt sich, dass hier mit harten Bandagen um Marktanteile gekämpft wird. Zunehmend versuchen Hersteller und Konzerne, die ganze Wertschöpfungskette zu kontrollieren. Das bedeutet, dass sie den Import, den Verkauf, die Ersatzteile und das Servicegeschäft am liebsten ohne Händler selbst dominieren und kontrollieren möchten.

Deshalb hat der Verband freier Autohändler Schweiz (VFAS) mit seinen rund 700 angeschlossenen Betrieben eine wichtige volkswirtschaftliche Bedeutung. Dank deren KMU, die schlank und unbürokratisch Autos importieren, verkaufen oder warten, haben die Konsumenten eine preiswerte Alternative zu den Her-

stellern, die oft Glaspaläste bauen und die Kosten zwangsläufig auf die Kunden überwälzen.

Doch wie können Sie Preissteigerungen konkret abwenden? Vergleichen Sie die Preise und Dienstleistungen der Anbieter. Das kann sich durchaus lohnen! Denn VFAS-Mitglieder erfüllen Qualitätskriterien und sind oft führend im Preis-Leistungs-Verhältnis.

Kein Zoll mehr ab dem 1. Januar 2024

Abschliessend noch eine gute Nachricht für das Portemonnaie im Jahr 2024. Dank der Abschaffung der Industriezölle sollte die Inflation weiter gedämpft werden. Der VFAS hat an vorderster Front dafür gekämpft, dass der Gewichtszoll entfällt. Dies ist nur eine von vielen Anstrengungen, die der Verband für die Wirtschaft und Konsumenten leistet. So sind wir auch stolz, dass wir erfolgreich weitere Verbesserungen erkämpft haben. Mit der neuen KFZ-Verordnung ab dem 1. Januar 2024 verstossen unter anderem Behinderungen von Importen, Beschränkungen des Zugangs zu originalen Ersatzteilen, digitalen Werkzeugen oder fachlicher Unterweisung sowie Beschränkungen, Fahrzeuge anderer Marken zu vertreiben, gegen das Kartellgesetz. Für den VFAS ist der Schutz der Schweizer KFZ-Händler, Werkstätten und Automobilisten zentral. Mit der neuen Verordnung werden die KFZ-Regeln der Wettbewerbskommission nun endlich auf eine verbindliche gesetzliche Grundlage gestellt. ●



ROGER KUNZ IM NAMEN DER WIRTSCHAFT

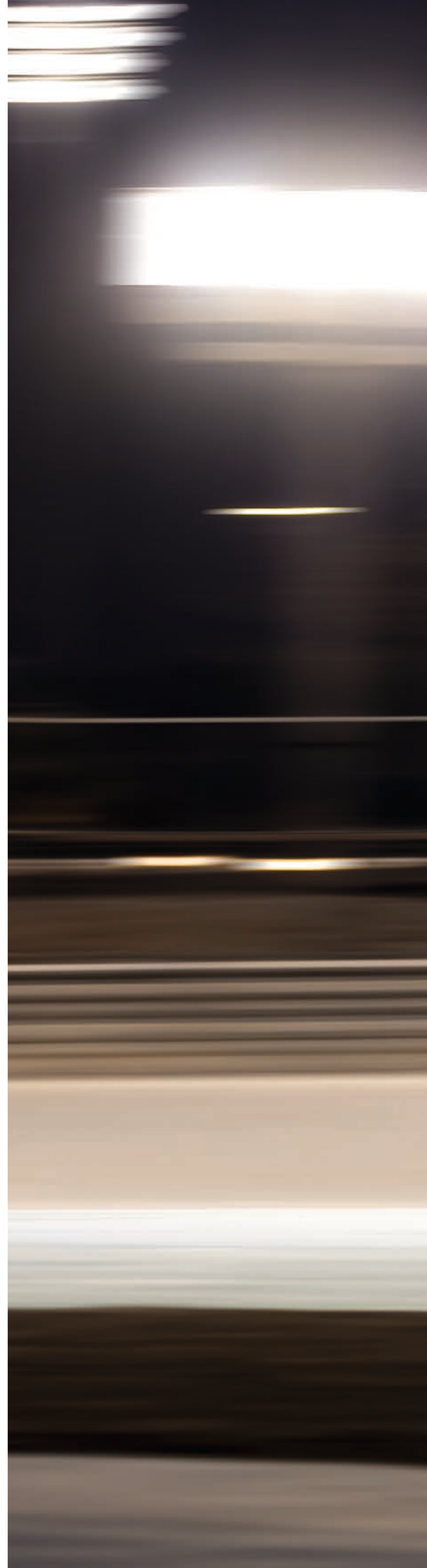
Roger Kunz ist Verwaltungsrat der Auto Kunz AG in Wohlen, VFAS-Präsident, setzt sich für die Interessen der Automobilisten ein und bekämpft Bürokratie, Kartelle und die Hochpreisinsel Schweiz. Der VFAS kämpft für seine über 800 angeschlossenen KMUs gegen Markteinschränkungen, Handelshemmnisse und unnötige Bürokratie.

ASTON MARTIN VALKYRIE

Tausendund- keine Nacht

V12-Sauger mit 1015 PS,
Maximaldrehzahl 11100/min,
Systemleistung 1155 PS – da wir bei
diesen märchenhaften Werten des
Aston Martin Valkyrie eh nicht
schlafen können, fahren wir den
Hypersportler gleich bei Nacht.

Text: Christian Gebhardt, Fotos: Hans-Dieter Seufert





Was für ein Vollgas-Kino! Blitzende LED-Schaltlampen am Lenkradkranz rennen mit den Digitalziffern von Tacho und Drehzahlmesser um die Wette. Von hinten sturmflutet der grelle Hochdrehzahl-Urschrei die Le-Mans-verdächtige Cockpitkanzel. Auf der Start-Ziel-Geraden der Formel-1-Piste von Bahrain erhebt der Aston Martin Valkyrie seine V12-Monsterstimme. Und lässt den Gesang eines Lambos zum Gute-Nacht-Ständchen schrumpfen. 9000, 10 000, 11000 Touren, 280, 290, 300 km/h – geht mehr Rennsport mit Strassenzulassung? Der Mittelmotorsportler riecht eher nach Formel 1 als nach Nummernschild. Beispiel Aerodynamik: Zwei Luftleitbleche des vierstufigen Frontflügels schwingen zusammen mit dem oberen Heckflügelprofil bei Volllast blitzschnell in die flachste Position. Bewegliche Elemente in den tunnelförmigen Diffusorschächten unterstützen die aktive Aerodynamik mit dem DRS, ganz wie in der Königsklasse des Motorsports.

Der Valkyrie ist einer, der dich sofort auf eine faszinierende Reise mitnimmt. Sie begann am 29. Dezember 2014 mit den ersten Zeichnungen von Formel-1-Design guru Adrian Newey



Aus den beiden Abgasendrohren ertönt ein V12-Schrei wie einst in der Formel 1. Der Motor dreht bis 11100/min.

in der Formel-1-Fabrik von Red Bull Racing in Milton Keynes. Bereits am 5. Juli 2016 wurde das Supersportwagen-Joint-Venture von Aston Martin und Red Bull Racing erstmals unter dem Projektnamen AM-RB 001 vorgestellt. Seit 2021 wird der auf 150 Exemplare limitierte Valkyrie für je 2,5 Millionen Pfund gefertigt. «Der Hauptanteil von Red Bull war das Aero-Package, das hauptsächlich von Adrian Newey stammt. Als er den Unterboden designat hatte, gab es anfangs nur vier Leute in der Firma, denen er den Unterboden zeigte. Wir haben ihm dann gesagt, dass er den Unterboden bei einem Strassenauto nicht wie in der Formel 1 geheim halten kann. Auch in punkto Serviceintervalle mussten wir Red Bull etwas erziehen. Sie wollten, dass alle 40 000 Kilometer der Heckflügel getauscht wird. Viele Bauteile mussten wir daher neu konstruieren und überarbeiten», verrät James Manners, Head of Vehicle Engineering Aston Martin Valkyrie. Bei dem Entwicklungsprojekt mit je 75 Mitarbeitern von Red Bull und Aston Martin hatten sich tatsächlich zwei konträre Welten getroffen. Heute ist alles anders. Fangen wir mal ganz vorne mit dem Einsteigen an. Die Flügeltür öffnet sich, wenn man das «Sesam, öffne dich» in Form eines Knopfs unter der Seitenlinie kennt. Kein Griff verschandelt die Flunder.

Der Aerodynamik wird alles untergeordnet. Der britische Mittelmotorsportler riecht eher nach Rennstrecke als nach Nummernschild.

DIE ERSTEN 30 MINUTEN

1. MINUTE

Irgendwie absurd, dass dieses Aerodynamikmonster ein Nummernschild montiert hat. Alles schreit nach Rennstrecke.

10. MINUTE

Als Fahrer steht man sofort im Mittelpunkt. Während der Kopf schon vom Le-Mans-Sieg träumt, muss sich der Körper erstmals an die ruppige Gangart gewöhnen.

30. MINUTE

Ohne Ohrstöpsel wäre uns das Trommelfell um die Ohren geflogen. Mehr geht nicht!

TECHNISCHE DATEN

Aston Martin Valkyrie

Verbrennungsmotor:	V12-Sauger, 6500 cm ³
Leistung:	746 kW/1015 PS bei 10 600/min
Drehmoment:	780 Nm bei 7000/min
Elektromotor:	105 kW/143 PS, 280 Nm
Systemleistung:	849 kW/1155 PS, 925 Nm
Batterie:	1,68 kWh, 263 Volt
Getriebe:	sequenzielles Siebengang-Getriebe
Antrieb:	Hinterradantrieb
0–100 km/h:	< 3,0 s
Höchstgeschwindigkeit:	355 km/h
Verbrauch (WLTP), CO ₂ -Emissionen:	k. A.
Leergewicht (ohne Kraftstoff):	1270 kg
L/B/H, Radstand:	4506/1920/1060 mm, 2768 mm
Preis:	ca. 2.800.000 Franken



LMP-Erfahrung hilft beim Einstiegsyoga und erinnert stark an den Le-Mans-Sieger Porsche 919.

Fast wie in der Formel 1

Da das Karbon-Monocoque aus aerodynamischen Gründen so schlank wie möglich gestaltet wurde, sind die beiden Sitze jeweils im Winkel von zwei Grad zueinander gedreht. Grandios, wie der Supersportler, bei dem über 400 Bauteile aus dem 3-D-Drucker stammen, das Thema Leichtbau feiert. Das sensationelle Ergebnis seiner Radikalität: ein Leergewicht von nur 1270 Kilogramm.

Was für eine Skulptur von Lenkrad – nicht nur die Form, sondern auch das Display und die vielen Schalter gleichen eher einem Formel-1-Monoposto als einem Strassenfahrzeug. Beim Aktivieren der Zündung zeigt sich auf dem Lenkraddisplay ein runder Drehzahlmesser in analoger Optik, dessen Skalierung bis 12000 reicht! Da ist wieder das Tagesmotto: Mehr geht nicht!

«Das ist der stärkste jemals gebaute Saugmotor für ein Strassenauto. Der 6,5-Liter-V12 leistet 1015 PS bei 10 600 Touren. Wir sprechen über Drehzahlen auf Motorradlevel. Der Drehzahlbegrenzer setzt erst bei 11100/min



Der Drehzahlmesser reicht bis 12 000/min, die Bildschirme zeigen nur das für die maximale Performance Wichtigste an.



ein. Und wem 1015 PS nicht genug sind, für den haben wir noch einen Elektromotor obendrauf gesetzt. Macht zusammen 1155 PS», hatte Ingenieur Manners noch erklärt.

Kurze Schockstarre: Dieser P2-Hybrid wird das leistungsstärkste Fahrzeug mit der höchsten Drehzahl sein, das ich bisher fahren durfte. Nur einmal hat dabei einer über 10 000/min gedreht – der Kunden-Formel-1 namens Lotus T125 von 2011, dessen V8-Sauger auf einem IndyCar-Rennmotor basiert und bis 10 800/min drehte. Meine Gefühlswelt jetzt: Hoher Pulsschlag trifft auf tiefe Demut. Dann dreimal hintereinander den Startknopf drücken – das nur 213,8 Kilogramm schwere (ein DB11-V12 wiegt 106 Kilogramm mehr), von Cosworth entwickelte V12-Denkmal des Valkyrie brüllt auf wie ein hungriger Löwe.

Per Lenkradschalter werden Fahrprogramme und ESP-Stufen justiert, für die jeweils die Modi «Urban», «Sport» und «Track» wählbar sind. «Mithilfe der Modi variieren wir, wie viel Abtrieb du bekommst, wie die Fahrhöhe ist und wie straff die Dämpfer abgestimmt sind. Die aktive Aero und das aktive Fahrwerk arbeiten mit demselben Hydrauliksystem»,



Die Karbonschalensitze im Karbon-Monocoque wiegen nur acht Kilogramm. Kameras und Monitore im Cockpit ersetzen die Aussenspiegel.

erzählt Manners später über den Aston mit seinen insgesamt 47 Metern Hydraulikleitungen.

Per Soft-Close-Funktion zieht sich die 8,4 Kilogramm leichte Karbontür fest. Zwischen Tür und Helm passt kein Blatt Papier mehr – nichts für Klaustrophobiker. Bremse treten, rechte Schaltwippe ziehen, auf dem Lenkraddisplay wird aus dem «N» eine «1». Dann fährt der Hecktriebler ohne Sorgen vor Abwürgelamagen an, da er auf ein Kuppelungspedal verzichtet. Während der V12 im Leerlauf vor sich hin brodeln, übernimmt der Elektromotor das Anfahren von 0 bis 15 km/h. Erst danach spielt der V12 richtig mit.

Das erste Mal Vollgas im Valkyrie? Erinnert mich schwer an meinen Formel-1-Ausflug mit 649 PS bei nur 650 Kilogramm. Jener Formel 1 ging mit einem Leistungsgewicht von 1,0 kg/PS damals so bestialisch, dass man beim ersten Mal Vollgas nach Luft schnappen und sich überwinden musste, voll auf dem Gaspedal zu bleiben. Der Valkyrie ist das Strassenauto, das diesem Beschleunigungserlebnis am nächsten kommt. Kein Wunder bei einem Leistungsgewicht von nur 1,1 kg/PS.

Dritter, vierter, fünfter Gang – nach Gehör schalten funktioniert nur bedingt, da die Drehzahlgrenze



Der 6,5-Liter-V12-Sauger stammt von Cosworth, die Hybridbatterie von Rimac und das Getriebe von Ricardo.



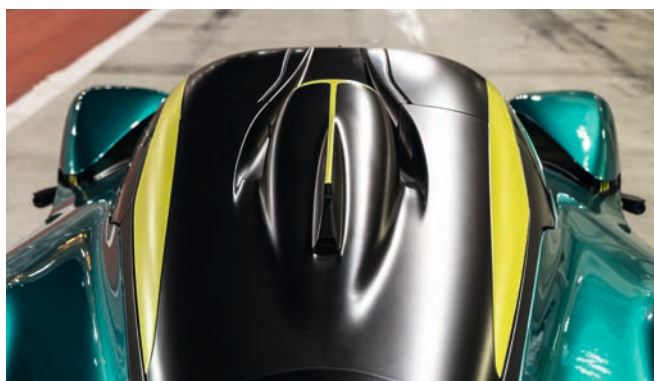
des Trommelfells bei 9000/min einprogrammiert ist. Intuitiv schaltet man zunächst zu früh. Die Schalllampen helfen: zweimal grün, dreimal rot, viermal blau – wenn alle LEDs aufblitzen, dann muss der knackige Gangwechsel folgen.

Mehr Rennstrecke geht nicht

Sicherlich gibt es schneller schaltende Automaten oder DKG, doch das sequenzielle Siebengang-Getriebe von Ricardo erhielt aufgrund seines geringeren Platzbedarfs und niedrigen Gewichts von nur 88,6 Kilogramm den Vorzug im Valkyrie. Nach dem Wippenzug quittiert die Nackenmuskulatur den ruppigen Gangwechsel mit Kopfnicken.

Dann, wenn der Vierliter-Boxer eines Porsche 911 GT3 RS schon so schreit, als wäre er kurz vor dem Bersten, schippt der Hypersportler wiederholt Kohlen in die Glut. Unfassbar, wie er auch zwischen 9000 und 11000/min anschiebt! Von aussen kommt der Valkyrie den schrillen V12-Hochdrehzahlstimmen vergangener Formel-1-Zeiten so nah wie kein anderer Seriensportwagen.

Im Cockpit präsentiert der Über-Aston dabei einen wilden Akustikcocktail, der so laut ist, dass ohne



Nebst der ausgetüftelten Aerodynamik gibt es eine Pushrod-Aufhängung im Formel-1-Stil.

Ohrstöpsel die Tinnitus-Chancen höher als bei einem Open Air stehen. Der reine V12-Klang mischt sich hier mit Getriebemechanik und rennwagenähnlichen Vibrationen.

Dank der göttlichen Gasannahme und der gierigen Drehfreude ist klar: Das beste Motorenkonzept aller Zeiten aus Sportfahrersicht ist wieder mal der Saugmotor. Vollgas auf der 1090 Meter langen Start-Ziel-Geraden, dabei noch den ERS-Knopf (ERS: Energy Recovery System) auf dem Lenkrad drücken. Ein Tipp von Werkspilot Darren Turner, dreifacher Le-Mans-Klassensieger: «Das gibt dir pro Runde noch einmal 100 Extranewtonmeter.»

Das 200-Meter-Schild vor Kurve eins fliegt heran. Circa 50 Meter davor anbremsen. Die Pedaldosierbarkeit war die ersten Runden etwas gewöhnungsbedürftig, da man ohne Bremskraftverstärker wie ein Kickboxer extrem stark ins Pedal treten muss und der Pedalweg etwas länger ist. Dafür feiert man jetzt die Karbon-Keramik-Bremsanlage für ihre krasse Verzögerung von bis zu $17,5\text{ m/s}^2$. Dabei helfen der brachialen Bremse

der slickähnliche Reifengrip der Michelin Pilot Sport Cup 2 R NO und der extrem hohe Abtrieb.

James Manners erklärt den Batzen Abtrieb, den die aktive Aero in den unterschiedlichen Fahrzuständen zaubert, nach den schnellen Runden so: «Wenn du Vollgas fährst und das DRS aktiviert ist, haben wir in den Modi Sport und Track zwischen 200 und 355 km/h einen gleichbleibenden Gesamtabtrieb von 600 Kilogramm. In Kurven steigern wir den Abtrieb dann auf 750 Kilogramm – zwischen 220 und 355 km/h im Track-Mode. Beim Bremsen gehen sämtliche aktiven Aero-Elemente hoch, und dann hast du zwischen 355 und 220 km/h 1100 Kilogramm Abtrieb im Track-Mode.»

Nur elf Sekunden langsamer

Auf der GP-Strecke von Bahrain zählt Abtrieb hauptsächlich beim Anbremsen nach den drei langen Geraden, da es kaum Highspeed-Kurven gibt. In den engen Kurven schüttelt der Valkyrie hohe Querbeschleunigungswerte von bis zu $1,5\text{ g}$ wie am Fließband heraus.

Nicht nur die Sitzposition eine Zigarettschachtel breit über dem Asphalt, sondern auch die hohe Lenkpräzision fühlen sich wie in Rennprototypen an. Auch die elektrohydraulische Lenkung (Lenkübersetzung 13,93:1) zaubert mit präzisiertem Feedback und nicht verweichlichtem Handmoment Motorsportflair hervor.

Bis kurz vor dem Grenzbereich fährt der Valkyrie spielerisch. Am Limit wird einem aber klar, wie viel Leistung da an der Hinterachse angreift. Nicht nur unter Last, auch bei Lastwechseln tendiert der Hybrid zum Übersteuern.

Exklusiv dürfen wir eine Rundenzeit mit Messtechnik aufzeichnen. Der Valkyrie unterbietet mit 2:01,0 Minuten locker den Streckenrekord für strassenzugelassene Fahrzeuge – um elf Sekunden! Im ersten freien Training zum WEC-Rennen von Bahrain 2022 wäre er nur neun Sekunden langsamer als die Hypercar-Topklasse gewesen – wohlgemerkt auf Strassenreifen. Eindeutiges Fazit dieser aussergewöhnlichen Nacht: Mehr geht nicht! ●





MERCEDES-AMG GT

Blue Scream

Der AMG GT wächst, legt mehr Wert auf den Alltag und bollert mit dem V8, wie es nur ein AMG kann. Doch überzeugt das Coupé mit Aero-Tricksereien, variablem Allrad und Wankstabilisierung auch querdynamisch?

Text: Clemens Hirschfeld, Fotos: Mercedes-AMG

Der neue AMG GT hat eine Vorgeschichte. Klar, da gab es den flügel­türigen SLS und natürlich den GT-Vorgänger – intern C 190 getauft. Vor allem Letzterer ist uns noch gut im Gedächtnis, wie er als Biest in der Grünen Hölle wütete. Mit einem Biturbo-Achtzylinder unter der langen Haube, der nun die einzige Konstante im neuen Modell mit dem Zusatz «63 4Matic+ Coupé» bildet.

Doch das ist nicht die Story, von der wir reden. Denn anders als der alte GT entstand der neue C 192 nicht als alleiniges AMG-Aushängeschild, sondern als Nebenprodukt zum Roadster. Stellt sich die Frage: Wie stark unterscheiden sich SL-Stoff- und optional gläsernes GT-Festdach? Schliesslich ist

der SL unter AMG-Regie der dynamischste ever. Und doch hängt er zwischen den Welten eines Kraftsportlers und Softies, der es im Alltag allen recht machen soll?

Wie viel SL steckt im GT?

Die technische SL-Basis mit Verbund-Aluminiumstruktur ist also gesetzt. Doch äusserlich sind nur die Türen baugleich. Innen ähneln sich Open und Box Office dagegen wie eineiige Zwillinge: vom 64-farbig inszenierten feinen Leder-Metall-Ambiente bis zum hier fest verbauten MBUX-Touchscreen, der alles dominiert. Optionale Performancesitze zentrieren den GT-Fahrer tief, aber weiter in der Fahrzeugmitte als beim Vorgänger. Die zwei Soziusplätze dahinter

stellen im Coupé eine 1850 Franken teure Option dar, die es zum 2+2-Sitzer erhebt. In der Realität dient der belebte Fond eher als Kindersitz oder als Gepäckraum-erweiterung.

Apropos: Der Reisetrolley wirkt im tiefen Kofferabteil mit 321 bis 675 Litern recht verloren. Deshalb schnallen wir ihn fest, denn jetzt geht hier die Kurvenpost ab. An der Doppelquerlenker-Vorderachse wuchsen die Michelin Pilot Sport 5 S dank grösserer Einpresstiefe auf 295er-Breite. So gript sich der GT zielstrebig in die erste Kehre und reisst die bis zu 2,5 Grad gelenkte sowie um 31 Millimeter breitere Hinterachse gleich mit. Dabei scheint es egal, wie sehr sich die Kurvenradien zuziehen oder weiten.

Das Coupé erstickt Wankbewegungen mithilfe der untereinander verbundenen elektronisch geregelten Dämpfer effektiv und saugt sich mit zunehmendem Speed immer stärker am Asphalt fest. Hexenwerk? Mitnichten. Vielmehr zaubert AMG Aero-Tricks wie Kaninchen aus dem Hut. Oder besser: lässt sie herab. Ab 80 km/h senkt sich ein Karbonprofil am Unterboden, das einen Venturi-Effekt erzeugt und nebenbei Motor- und Bremskühlung verbessert. Zusätzlich regeln Lamellen an der Front den Luftstrom, und am Heck stellt sich der Flügel in fünf Positionen auf.

In der Summe wirkt das Coupé so noch zielstrebig. Dabei lasten zwei Tonnen auf den Achsen, deren Frontlastigkeit (54:46) der GT auf bergigen Pisten gekonnt kaschiert. Ja, der AMG-Benz fühlt sich leichtfüßiger an, als es das Datenblatt suggeriert und es das Hirn als

SL-Erinnerung abgespeichert hat. Dabei hilft, dass den GT das feste Dach um 40 Prozent versteift und er mit strafferem Dämpfer-Set-up noch sportlicher anfedert.

Hier spielt die V8-Musik

Klingt gut? Klar, und wie gut der klingt! Der Achtzylinder wird weiterhin von einem Mann zusammengebaut, hat trotz OPF-Noise-Cancelling und dank Burmester-Verstärkung nichts an Stimmgewalt eingebüsst. Das freut AMG-Fanboys genauso wie das Endrohrfeuerwerk im Race-Modus. Danke, Affalterbach, dass ihr den 4,0-Liter-Dino ohne E-Gedröhns weiterleben lasst. Dabei trägt der M 177 untenherum eine neue Ölwanne. Das Kurbelgehäuse wird nun aktiv entlüftet, die Ladeluftkühler wurden umpositioniert, Ein- und Auslasskanäle ebenso wie die Abgasführung für

Katalysator und Ottopartikelfilter geändert. Die Neugang-Automatik mit nasser Anfahrkupplung flanscht sich nun direkt an, statt als Wandler an der Hinterachse herumzulungern. Die Kraft spaltet eine elektromechanisch geregelte Kupplung bei Bedarf fifty-fifty, sie leitet aber primär die meiste Power nach hinten an das verstärkte Hinterachsdifferenzial, das im Gegensatz zum SL wilde Driftereien mit entsprechendem Modus erlaubt.

Power gibt es im Überfluss, obwohl sich die 800 Nm Drehmoment erst ab 2500 Touren versammeln. Andersherum gipfelt die Leistung in 585 PS. Bedeutet: Ist der GT erst einmal – am besten Launch-kontrolliert – in Fahrt, bremst ihn so schnell nichts mehr. Dann stürzt der 63er in 3,2 Sekunden von 0 auf 100 km/h und rennt 315 km/h. Das ist immerhin ein Hauch schneller als der Top-SL. ●

DIE ERSTEN 30 MINUTEN

1. MINUTE

Wie viel SL steckt im AMG GT? Aussen fast nichts, innen sehr vieles.

10. MINUTE

Kurvendynamisch ist der GT klar die Speerspitze im Portfolio. Er fühlt sich leichtfüßiger an, als es das Datenblatt suggeriert.

30. MINUTE

Das macht Laune. Das Mehr an Alltagstauglichkeit macht sich aber hier und da bemerkbar, der Vorgänger war bisweilen radikaler.





TECHNISCHE DATEN Mercedes-AMG GT

Motor:	V8-Biturbo, 3982 cm ³
Leistung:	430 kW/585 PS bei 5500/min
Drehmoment:	800 Nm bei 2500/min
Getriebe:	Neungang-Automatik
Antrieb:	Allradantrieb
0–100 km/h:	3,2 s
Höchstgeschwindigkeit:	315 km/h
Verbrauch (WLTP):	14,11/100 km
CO ₂ -Emissionen:	319 g/km
Leergewicht:	1970 kg
Zuladung:	190–350 kg
L/B/H:	4728/1984/1354 mm
Radstand:	2700 mm
Kofferraumvolumen:	321–675 l
Preis:	ab 203 900 Franken
Verfügbarkeit:	ab sofort

DER AMG GT POSITIONIERT SICH ALS ALLTAGSHELD MIT KENNSTRECKENAMBITIONEN. ETWAS LUFT NACH OBEN BLEIBT ABER.





GENESIS G90

Familienbande

Im neuen Flaggschiff von Genesis geht es um mehr als nur ums Auto. Der G90 ist Gastfreundschaft auf vier Rädern und inkludiert neben dem markenüblichen Rundum-sorglos-Paket sogar einen eigenen Chauffeurservice.

Text: Moritz Doka, Fotos: Genesis

«Sun Nim» ist Koreanisch und bedeutet auf Deutsch übersetzt so viel wie «ehrenwerter Gast». Es ist in Korea Prinzip, dass Gäste als Teil der Familie angesehen und als solche behandelt werden. Sie sollen sich wie zu Hause fühlen und nicht einfach nur nett behandelt werden. Höflich muss diese Art der Gastfreundschaft sein, freundlich und vor allem authentisch. Auch dafür kennt die koreanische Kultur einen eigenen Begriff: «Jeong». Eine Art authentisches Antizipieren und zuvorkommendes Erfüllen der Wünsche des Gasts. So soll zwischenmenschlich ein Gefühl der Gemeinschaft geschaffen werden, damit man sich am Ende wirklich zu Hause fühlt.

Leuchtturmprojekt

Die Kenntnis dieser Werte der koreanischen Gastfreundschaft ist wichtig, um zu verstehen, worum es Genesis mit dem G90 geht. Mit der grossen Limousine betreten die Koreaner erstmals so richtig das Luxussegment, in dem schon Mercedes S-Klasse, BMW 7er und Audi A8 spielen. Dass der G90 auch in Europa angeboten wird, ist keine Selbstverständlichkeit.

Wir Europäer sind nur schwer von etwas Neuem zu überzeugen, gerade wenn es um etwas so Prestigeträchtiges wie eine Luxuslimousine geht. Gegen die deutsche Dreifaltigkeit hat sich in unseren Gefilden schon so manche Marke die Zähne ausgebissen. So gehe es beim G90 denn auch nicht um Stückzahlen, sondern um eine Art Leuchtturmprojekt. «Die Reise geht für Genesis auch in Richtung Luxus. Indem wir den G90 in Europa anbieten, beweisen wir Selbstvertrauen. Was Genesis und speziell den G90 von der Konkurrenz abhebt, ist die Gastfreundschaft», sagt Andrea Manglaviti, Cross Carline Manager bei Genesis.

Da wäre zum einen die Auslegung als Chauffeursauto. Anders als seine Konkurrenten richtet sich der G90 nicht vordergründig an Selbstfahrer. Die Langversion ist mit 5,47 Metern genauso lang wie eine Mercedes-Maybach S-Klasse und bietet Unmengen an Platz. In Europa wird nur die viersitzige Konfiguration mit Einzelsitzanlage im Fond angeboten, die es wahrhaft in sich hat. Elektrisch verstellbare Liegesessel inklusive Bein- und Fussaufflage, vollständig

mit Heizung, Kühlung und Massage auch für die Füsse. Verschiedene Wohlfühlprogrammesteuern Klimaanlage, Musik, Massage, Rollos, Beleuchtung und Beduftung. Einen riesigen Theaterscreen oder eine Ambientebeleuchtung im Las-Vegas-Stil à la BMW 7er bietet der G90 nicht, das wäre zu viel Hektik.

Alles Absicht

Also sind Ruhe und Entspannung für die Fondpassagiere angesagt. Ein Mehrkammer-Luftfahrwerk und eine aktive Geräuscherdrückung sorgen dafür, dass es im Innenraum so leise ist wie im Schweigekloster. Für den Fahrer gibt es einen extra Chauffeur-Fahrmodus, der das Fahrwerk für den Fond noch komfortabler stellt und die Bremspedalkennlinie entschärft. Blinkergeräusch, Warntöne und Navigationsansagen werden nur über Lautsprecher in der Fahrerkopfstütze ausgegeben, damit die Fondpassagiere nichts davon mitbekommen. Wir würden «heimelig» dazu sagen, darauf kommt es bei einem guten Butler auch an. Wir haben beim renommierten Butler-Dienstleister E&M Butlers Limited nachgefragt: «Gott steckt im Detail. Wir wollen einem

TECHNISCHE DATEN Genesis G90 (Langversion)*

Motor:	V6-Turbo, 3470 cm ³
Leistung:	305 kW/415 PS bei 5800/min
Drehmoment:	549 Nm bei 1300–4500/min
Getriebe:	Achtgang-Automatik
Antrieb:	Allradantrieb
0–100 km/h:	5,2 (5,4)* s
Höchstgeschwindigkeit:	250 km/h
Verbrauch (WLTP):	10,5 l/100 km
CO ₂ -Emissionen:	237 g/km
Leergewicht:	2305 (2470)* kg
Zuladung:	505 (370)* kg
L/B/H:	5275 (5465)*/1930/1490 mm
Radstand:	3180 (3370)* mm
Kofferraumvolumen:	368 l
Preis:	ab 129 300 Franken
Verfügbarkeit:	ab sofort

DIE ERSTEN 30 MINUTEN

1. MINUTE

Der Genesis G90 ist eine mächtige Erscheinung. Das Auto sieht auf Bildern viel kleiner aus...

10. MINUTE

...da ist die Hinterachslenkung, die den Wendekreis auf unter zwölf Meter bringt, in der Stadt ein Segen.

30. MINUTE

Ein luxuriöser Fond, Qualität und Komfort sind auf höchstem Niveau. Und das zu diesem Preis. Extravaganz wie einen Monsterbildschirm vermisst man nicht.



Gast immer den grösstmöglichen Komfort bieten, er soll sich stets zu Hause fühlen.»

Aber keine Angst, auch der Fahrer geniesst erstklassigen Komfort. Raumduft, Sitzmassage, -heizung und -kühlung gibt es auch vorne. Das Digitalcockpit zeigt ein Kamerabild der Fahrbahn an, in das Navigations- und Assistenzhinweise eingeblendet werden. Der G90 fährt sich weniger aktiv als die deutsche Konkurrenz, fühlt sich schwerer an und schaukelt etwas mehr nach. Und zwar absichtlich, da sind wir uns sicher, denn dem Zufall überlassen wird hier nichts.

Der markenübliche Fünfjahres-service inklusive Abholen und Bringen ist beim G90 selbstredend auch dabei. «Sun Nim» und so. Wer sich keinen Chauffeur leisten möchte, dem hilft Genesis auch weiter. Im Kaufpreis ab 129 300 Franken ist exklusiv für den Schweizer Markt ein Chauffeursservice inbegriffen, den man in den ersten fünf Jahren jeweils zehnmal pro Jahr in Anspruch nehmen kann. Eine Dienstleistung nach dem Kauf, die über das Erwartete hinausgeht. Auch dafür – Sie ahnen es – kennt das Koreanische einen Ausdruck: «Deom». ●



Dynamischer Stromer

Nach dem #1 schiebt Smart ein zweites Modell hinterher – den #3. Das SUV-Coupé hat preislich und ausstattungs­mässig einiges zu bieten.

Text: Jörg Petersen, Fotos: Smart

Seit dem Joint Venture von Mercedes und Geely ist Smart eine eigene Marke. Das gilt aber nur für den #1, den #3 sowie alle kommenden Modelle. Der Fortwo und sein Open-Air-Pendant sind davon ausgeschlossen und werden wie bisher über die Mercedes-Garagen abgewickelt – und nicht von Smart. Klar, dass man auf deren Knowhow beim Aufbau des neuen Händlernetzes zurückgriff. Deren 13 sind hierzulande für den Vertrieb und die Dienstleistungen verantwortlich. Der Erfolg scheint ihnen recht zu geben. Gegenüber dem Fortwo setzte man im Oktober fast doppelt so viele Einheiten vom #1 ab. Rund 80 Prozent davon entfielen auf die leistungsstärkste Allradversion – den Brabus. Und was ist mit #2? Die «2» ist für den

Zweiplätzer reserviert, der aller Wahrscheinlichkeit nach 2024 den Fortwo ablösen wird.

Breites Ausstattungsspektrum

Zurück zum #3. Mit Pro+, Pro+, Premium, der «25th Anniversary Edition» und dem Brabus stehen fünf Ausstattungsvarianten bereit. Und mit dem SUV-Coupé hat sich die Marke endgültig vom Zwergendasein verabschiedet. Produziert von Geely – die Chinesen liefern die technischen Komponenten, Mercedes das Design – übernimmt der Newcomer die Technik vom #1. Mit 4,40 Metern ist er 13 Zentimeter länger, aber mit 1,56 Metern Höhe auch acht Zentimeter flacher als sein kleiner Bruder. Die nach hinten abfallende Dachlinie und der Heckspoiler verleihen ihm zusammen mit der markanten Front

eine sportliche Note. Und dank des gegenüber dem #1 um drei Zentimeter längeren Radstands bietet der Dreier viel Platz im Inneren.

Sitze mit integrierten Kopfstützen unterstützen den sportlichen Charakter des Fünfplätzers. Leider ist deren Oberschenkelaufgabe etwas zu kurz geraten. Die wichtigsten Fahrinformationen hält das schmale 9,2-Zoll-Digitalcockpit bereit. Ab der Premium-Ausstattung wird es um ein 10,25-Zoll-Head-up-Display ergänzt. Der 12,8 Zoll grosse Touchbildschirm auf der Mittelkonsole ist in allen Ausstattungsvarianten integriert. Über den Köpfen der Passagiere, die selbst im Fond geradezu fürstliche Bein- und Kopffreiheit geniessen, macht sich ein 1,6 Quadratmeter grosses Panoramadach mit Verdunklungsfunktion breit. Serienmässig wohlgemerkt, wie bis auf die Farbe überhaupt alles standardmässig zum Lieferumfang gehört. Genug Platz findet sich mit 370 bis 1160 Liter Stauvolumen auch im höhenverstellbaren Kofferraum. Kleiner fällt der Frunk im Vorderbau aus, der mit 15 Litern lediglich Platz für das Ladekabel bietet.

Spurtreuer Geselle

Standardmässig fährt der #3 mit einem 200 kW/272 PS und 343 Nm starken Heckmotor vor. Schon der kommt recht spontan und agil zur Sache. Der 49-kWh-Akku erlaubt eine Reichweite von 325 Kilometern, während man mit der grössten 66-kWh-Batterie je nach Ausstattungsvariante zwischen 415 und 455 Kilometer weit stromern kann. Komfortabel abgestimmt wünscht man sich im Fahrbetrieb eine direktere Lenkung. Die bietet nach nochmaliger Fahrwerksabstimmung der Brabus. Dank eines zusätzlichen, 115 kW starken E-Motors, der die Vorderachse antreibt, mutiert der Brabus zum Allradler, der sehr spurtreu das kurvige Geläuf zackig und sehr neutral meistert. Mit einer

DIE ERSTEN 30 MINUTEN

1. MINUTE

Das Design ist durchaus gelungen. Dank des verlängerten Radstands steht genug Platz im Inneren bereit.

10. MINUTE

Die wichtigsten Anzeigen sind vom #1 bekannt. Die Sitze dürften eine längere Oberschenkelaufgabe haben.

30. MINUTE

Das straff abgestimmte Fahrwerk, die zackige Lenkung und ordentlich Power machen dem Namen Brabus alle Ehre.



Systemleistung von 315 kW/428 PS und 543 Nm sprintet der Crossover in 3,7 Sekunden auf Tempo 100. Das sind schon fast Sportwagenwerte. 5,8 Sekunden vergehen bei den schwächeren Varianten. Die Spitzengeschwindigkeit beträgt hier wie dort 180 km/h, die maximale Anhängelast 1,6 Tonnen. Geladen mit 22 kW im Wechsel- und 150 kW im Gleichstrom dauert eine Ladung an der Wallbox von zehn auf 80 Prozent rund drei Stunden, an der Schnellladensäule weniger als 30 Minuten.

Der Smart #3 ist ab sofort bestellbar. Schon in der Basisversion, die es vorerst ab 34 980 Franken gibt, ist er komplett ausgestattet. Der Brabus ist vorläufig ab 47 480 Franken erhältlich. Einzige Option ist bei allen Varianten die Farbe. Mit einer Preiserhöhung ist aufgrund der vierprozentigen Steuer für Elektromobile ab Januar zu rechnen. Dennoch bleibt der #3 ein Schnäppchen. Erst recht, da er seine Mitkonkurrenten Mercedes EQA (ab 54 500 Franken), Polestar 2 (ab 48 900 Franken) oder Kia EV6 (ab 49 950 Franken) preislich deutlich in den Schatten stellt. ●



**MIT DEM #3
VERABSCHIEDET
SICH SMART
ENDGÜLTIG VOM
ZWERGENDASEIN.**



TECHNISCHE DATEN

Smart #3 Brabus

E-Motor: zwei permanenterregte Synchronmotoren (v./h.)
System: 315 kW/430 PS, 543 Nm
Batterie: 66 kWh (brutto)
Antrieb, Getriebe: Allrad, Eingang-Reduktionsgetriebe
0-100 km/h: 3,7 s
Höchsttempo: 180 km/h
Verbrauch (WLTP): 17,6 kWh/100 km
Reichweite: 415 km
Maximale Ladeleistung: 150 kW
Minimale Ladezeit: 27 min
Leergewicht: 1910 kg
Zuladung: 450 kg
L/B/H: 4400/1844/1556 mm
Radstand: 2785 mm
Kofferraum (v./h.): 15/370-1160 l
Preis: ab 47 480 Franken
Verfügbarkeit: sofort bestellbar



VOLVO EX30

Kompakt-Comeback

Ein zumindest in Klassenrelationen günstiges, kompaktes Elektroauto mit Premiumlogo? Klingt schon jetzt nach Erfolg, oder? Ob der Volvo EX30 liefert, fahren wir ein- und zweimotorig heraus.

Text: Carl Nowak, Fotos: Volvo

58 400 Franken, 53 600 Franken und 54 500 Franken. Das sind die Einstiegspreise in die Elektromobilität bei den deutschen Premiumherstellern Audi (Q4 e-tron), BMW (iX1) und Mercedes (EQA). Wählt man Premium aus Schweden, geht es schon bei 36 800 Franken los. Dafür muss sich der EX30 seine Plattform mit den Geely-Konzernbrüdern Smart #1 und Zeekr X teilen. Ein Handicap? Nicht wirklich, sowohl #1 als auch X überzeugten bisher mit sehr ordentlichen Fahreigenschaften.

Die hat auch der EX30 mit seiner leichtgängigen, aber linearen Lenkung und der gemütlichen Fahrwerksabstimmung. Stoisch zieht der Volvo durch die spanischen Kehren, neigt sich in die Federn, feedbackt mehr mit dem einsetzenden Reifenquietschen als mit der distanzierten Lenkung. Klar, geradeaus ist er eher in seinem Element. Schon die Einmotorvarianten schieben aus dem Stand mächtig an. Beim Twin-Motor wird der hintere Synchronmotor durch einen zweiten vorn ergänzt, der bei Bedarf per Kupplung zugeschaltet wird. Ein Performancemodus für den Allrad schliesst die Kupplung

dauerhaft und lässt ihn gewaltig loslegen, wie man es von den 315 kW/428 PS erwartet.

Hübsch, aber vorlaut

Mehr Transparenz könnte das seltsam matschige Bremspedal gebrauchen, an das man sich zumindest leichter gewöhnt als an das Piepkonzert, das der Volvo bei aktivierter Fahrassistenz veranstaltet. Das Orchester besteht aus dem Tempolimitwarner, dem Spurhalteassistenten, der Verkehrszeichenerkennung und dem Aufmerksamkeitsassistenten. Denn während Spurhalter und Adaptivtempomat ihre Sache auf halbwegs geraden Strecken gut machen, werden jede Aktion und jeder Eingriff mit einem Ton kommentiert.

Da die Verkehrszeichenerkennung fehleranfällig ist, piept es wegen vermeintlicher Tempolimits ständig. Noch nerviger: Volvo verzichtete auf ein Head-up- und Tachodisplay. Heisst: Wie bei Tesla wird die Geschwindigkeit am Zentraldisplay abgelesen, wofür der Blick leicht von der Strasse genommen werden muss. Das registriert das System mit einer Kamera und bittet, den Blick doch auf die Strasse zu richten. Nun ja. Immerhin ist das alles deaktivierbar. Trotzdem lenkt die Touchbe-

dienung stark ab. Fast alles wird über den 12,3-Zoll-Screen gesteuert, dessen Software auf Android basiert, der mit Google Maps navigiert, fix Laderouten plant und Sprachbefehle schnell umsetzt.

Ebenfalls toll, wie Volvo den herrschenden Kostendruck mit viel Detailliebe kaschiert. Von den ergonomischen Integralsitzen über die weiten Verstellbereiche von Sitz und Lenkrad und die Gestaltung mit farbigen Sitzen aus dem Volvo-eigenen Nordico-Textil bis hin zu Zierleisten aus recyceltem Jeansstoff und flockigen Leisten aus recyceltem PVC oder Flachs, die sich mit Wollsitzen ergänzen lassen. Dazu gibt es smarte Ablagen, aber ein dürftiges Platzangebot im Fond und Kofferraum.

Top: Volvo verspricht für beide Akkuvarianteneine 10–80-Prozent-Ladezeit von 27 Minuten. Der Basispreis für die kleine Variante mit LFP-Akku überzeugt. Der Aufpreis für den grösseren NMC-Akku ist vertretbar, jedoch sind die weiteren Linien Plus (Serie bei Twin-Motor, 2600 Franken) und Ultra (10 550 Franken) teuer. Sie sind nötig, wenn man Zugriff auf die Interieurwelten haben möchte. Hier kommt der EX30 den deutschen Herstellern dann wieder nahe. ●





TECHNISCHE DATEN

Volvo EX30 Twin Motor Performance

E-Motor:	zwei permanenterregte Synchronmotoren (v./h.)
Systemleistung:	315 kW/428 PS, 543 Nm
Batterie:	69 kWh (brutto)/64 kWh (netto)
Antrieb:	Allradantrieb
Getriebe:	Eingang-Reduktionsgetriebe
0-100 km/h:	3,6 s
Höchstgeschwindigkeit:	180 km/h
Verbrauch (WLTP):	17,5 kWh/100 km
Reichweite:	450 km
Maximale Ladeleistung:	175 kW
Minimale Ladezeit (10-80 %):	27 min
Leergewicht:	1960 kg
Zuladung:	375 kg
L/B/H:	4233/1836/1555 mm
Radstand:	2650 mm
Kofferraum (v./h.):	7/318-904 l
Preis:	ab 46 900 Franken
Verfügbarkeit:	ab sofort bestellbar

DIE ERSTEN 30 MINUTEN

1. MINUTE

Auf dem Papier verspricht der kompakte Volvo, ein ganz grosser Wurf zu sein.

10. MINUTE

Das Platzangebot gehört nicht zu den Stärken des kompakten Volvos. Dafür überzeugt vieles anderes.

30. MINUTE

Auch der Unterbau hält dem Premiumanspruch stand.

DEM EX30 MANGELT ES VOR ALLEM AN PLATZ UND EINER BESSEREN BEDIENUNG, UND DOCH ÜBERZEUGT ER MIT SEINER KOMFORTABLEN ART UND DEM INTERIEUR.





Lexus LBX

Gernegross

Der LBX soll endlich den Durchbruch in Europa bringen – mit Technik vom Toyota Yaris Cross, aber höheren Ansprüchen.

Text: Moritz Doka, Fotos: Lexus



Lassen Sie sich von den kompakten Abmessungen nicht täuschen. Der LBX ist für Lexus in Europa eines der wichtigsten Modelle seit Langem. Mit dem kleinen Crossover will man eine breitere und jüngere Käuferschaft ansprechen und gleichzeitig Bestandskunden eine Zweitwagenalternative anbieten. Geht der Plan auf, soll der Kleine rund 24 000-mal pro Jahr verkauft werden. Den Durchbruchanspruch trägt der LBX schon im Namen: Das Kürzel steht für «Lexus Breakthrough Crossover», es sei der erste Modellname mit drei Buchstaben seit dem unvergessenen Supersportwagen LFA. Derart viel Selbstvertrauen kennt man von der Marke sonst nicht.

Auf der Streckbank

Es sind bei Weitem nicht nur leere Marketingversprechen, der LBX liefert auch. Als Basis nutzt er die GB-A-Plattform des Toyota Yaris Cross. Allerdings angepasst auf die eigenen Bedürfnisse. Bei ein paar neuen Schürzen und Scheinwerfern wurde es nicht belassen. Der Radstand wurde um zwei Zentimeter gestreckt und die Spur

um sechs Zentimeter verbreitert, um 18-Zoll-Felgen unterbringen zu können. Nun ist der LBX länger, breiter und flacher als der Yaris Cross, die Motorhaube streckt sich weiter nach vorne. Gegen Aufpreis gibt es Zweifarblackierungen. Zusammen mit den hakenförmigen Tagfahrleuchten, dem Diabolo-Kühlergrill und den LED-Bändern wirkt er deutlich erwachsener und hochwertiger, wobei das Heck etwas beliebig daherkommt.

Beim Reinsetzen fallen die elektronischen Taster anstelle der Bügelgriffe auf. Ein Sicherheitsmerkmal: Wird beim Aussteigen ein vorbeifahrendes Velo oder Auto erkannt, bleiben die Taster ohne Funktion und die Türen werden nicht geöffnet. Das gibt schon einmal einen Vorgeschmack auf die Ausstattungsgüte des LBX. Material- und Verarbeitungsqualität sind für diese Klasse sehr nobel, egal ob man Mikrofaser-, Leder- oder Kunstlederbezüge bestellt hat. Eine Ambientebeleuchtung mit 64 Farben sorgt für mehr Pepp.

Mittig aus dem Armaturenbrett ragt der etwas zu flach montierte 9,8-Zoll-Infotainmentbildschirm.



AUSSTATTUNGSNIVEAU, MATERIAL- UND VERARBEITUNGSQUALITÄT DES LBX SIND EINE KLASSE HÖHER ANGESIEDELT. EINZIG EINE ELEKTROVARIANTE WÜNSCHT MAN SICH NOCH.



Darstellung und Auflösung sind sehr gut, das System selbst dürfte aber einen grösseren Funktionsumfang bieten. Eine Smartphoneanbindung ist immerhin serienmässig an Bord, wobei nur iPhones kabellos gespiegelt werden können. Das neue Digitalcockpit in 12,3 Zoll Grösse bietet mehr Individualisierungsmöglichkeiten als zuvor. Optional sind ein Head-up-Display, eine elektrische Heckklappe und ein Mark-Levinson-Soundsystem mit ganzen 13 Lautsprechern zu haben. In Sachen Fahrassistenten stehen ein Querverkehrswarner, eine 360-Grad-Kamera und eine von aussen steuerbare Einparkautomatik in der Aufpreisliste. Serienmässig sind bereits ein adaptiver Abstandstempomat mit Spurhalteassistent, ein rückwärtiger Querverkehrswarner und ein Notbremsassistent an Bord.

Der Antrieb hat Manieren

Bevor wir die Systeme aktivieren, noch ein paar Worte zur Technik. Ein reiner Elektroantrieb ist für den LBX nicht vorgesehen. Stattdessen gibt es bewährte Hausmannskost in Form des Vollhybrids aus dem Yaris

Cross, der im LBX 100kW/136PS leistet. Eine CVT-Automatik ist Serie. Beim optionalen Allradantrieb arbeitet an der Hinterachse ein zusätzlicher Elektromotor. Einen mechanischen Allradantrieb wie im Yaris Cross gibt es nicht. Beim Dreizylinder-Sauger wurde eine zusätzliche Ausgleichswelle verbaut. Zudem kommt im ganzen Auto mehr Dämmmaterial zum Einsatz als im Yaris Cross. Das soll das Vibrations- und Geräuschniveau senken.

Und es zeigt Wirkung. Das Fahrwerk dürfte etwas nachgiebiger sein, ansonsten gibt es am Fahrverhalten nichts auszusetzen. Der LBX fühlt sich eine Klasse grösser an. Wind- und Antriebsgeräusche sind vernehmbar, aber merklich besser gedämmt als im Plattformsender. Der Hybridantrieb fühlt sich harmonisch an und zieht bis Landstrassentempo gut durch. Auf Passstrassen oder bei voller Beladung könnte er leistungsmässig etwas an seine Grenzen kommen.

In Summe fühlt sich der LBX nach einem vollwertigen Auto an und muss nicht nur als Zweitwagen herhalten. Das Platzangebot reicht auch mal für vier Personen plus



leichtes Gepäck – wenn man auf den Allradantrieb verzichtet, der einen bedeutenden Teil des Kofferraumvolumens abzwackt.

Wie steht es nun mit den Marktchancen des LBX? Einerseits bietet Volvo für das gleiche Geld auch den vollelektrischen EX30 mit noch mehr Sicherheitsausstattung an. Für sich genommen gibt es aber auch beim LBX ein hoch- und vollwertiges Auto fürs Geld, das zehn Jahre oder 160 000 Kilometer serviceaktivierte Garantie bietet – nicht zu verachten. Die Verkaufszahlen von Lexus dürfte der LBX bestimmt bald anführen. Jetzt müssten die Japaner nur noch ihr Händlernetz ausbauen. ●

DIE ERSTEN 30 MINUTEN

1. MINUTE

Die Front sieht gut aus. Von hinten etwas beliebig. Sehen wir da einen Schuss DS3?

10. MINUTE

Da hat Lexus nicht geschwindelt, es ist wirklich merklich leiser im LBX als im Plattformbruder von Toyota. Das Fahrwerk ist straff.

30. MINUTE

Mit den frei belegbaren Lenkradtasten lässt sich sogar die Klimaanlage bedienen. Einmal erlebt will man es nicht mehr anders haben.



TECHNISCHE DATEN

Lexus LBX

Verbrennungsmotor:	R3-Benziner, 1490 cm ³
Leistung, Drehmoment:	67 kW/91 PS, 120 Nm
Elektromotor:	stromerregte Synchronmaschine
Leistung, Drehmoment:	69 kW/94 PS, 185 Nm
Systemleistung:	100 kW/136 PS, 185 Nm
Batterie:	Nickel-Metallhydrid, 0,8 kWh
Getriebe, Antrieb:	CVT-Automatik, Vorderradantrieb
0–100 km/h, Höchstgeschwindigkeit:	9,2 s, 170 km/h
Verbrauch (WLTP):	4,5 l/100 km
CO₂-Emissionen:	102 g/km
Leergewicht, Zuladung:	1280 kg, 475 kg
L/B/H:	4190/1545/1825 mm
Radstand:	2580 mm
Kofferraumvolumen:	332 l
Preis:	ab 35 900 Franken
Verfügbarkeit:	ab Anfang 2024



LEXUS-BEV-HANDSCHALTER

Schalten statt verwalten

Die emotionale Leere, die einem beim Betreiben eines Batterieautos beschleichen mag, könnte Toyota vertreiben. Mit einer brillant abgestimmten Schaltung.

Text: Michael Pfeiffer, Fotos: Lexus

Irgendwie scheint es blödsinnig, ein getriebeloses Batterieauto wieder zurück zum Schaltwagen zu entwickeln. Aber warum nicht einmal mit solch einem Versuchswagen fahren? Toyota liess eine Handvoll Journalisten im japanischen Testzentrum des Konzerns in den Lexus-Prototyp steigen. Klar, Japan, Rechtslenkung, der Schaltknüppel liegt ungewohnt links, ansonsten fühlt sich das alles ganz normal an. Wie ein klassischer Handschalter eben. Knochig schiebst du den ersten Gang rein, die Kupplung drückt sich eher schwer. Vorsichtig rollt die Fuhre los, der auf dem Armaturenbrett aufgepflanzte Drehzahlmesser zeigt 1500/min, der Motor dreht sauber hoch mit typischem Vierzylindersound.

Keine Kolben, kein Getriebe

Warm fahren muss man ja nicht, ist kein Öl drin, keine Kolben, kein Getriebe. Der Zweite hat guten Anschluss, bei Vollgas dreht der Vierer schnell hoch, bei 7000/min schreitet der Begrenzer ein und unterbricht die Zündung. E-Auto, Zündung, Begrenzer? Ja, hier geht Verbrenner und BEV in einem. Wahnsinn, wie gut Toyota all das simuliert. Der Motorklang wird über das Soundsystem erzeugt, der E-Antrieb moduliert das Drehmoment entsprechend. Täuschend echt, fantastisch umgesetzt, aber was soll das?

Machen wir halt mal ein paar Fehler. Motor abwürgen beim Anfahren beispielsweise. Geht schon

mal nicht, denn auch wenn du die Kupplung im Stand schnalzen lässt, bewegt sich die Fuhre vorwärts. Im vierten Gang mit 30 km/h Vollgas beschleunigen: Wird erledigt, der Motor läuft eben dann sehr untertourig und schüttelt sich, sogar die Türpappen vibrieren dann, von der Soundanlage gekitzelt. Total echt. Nächste Idee: Auskuppeln vergessen beim Anhalten. Auch kein Problem. Irgendwann geht der Motor in den Leerlauf. Schalten, ohne zu kuppeln, geht auch. Und das ohne Angst, die Schaltgabeln abzureissen oder die Zahnräder zu zerspanen.

Gar nichts machen und nur Gas geben? Verträgt er auch, fühlt sich dann an wie ein BEV. Ist er ja auch. Sollte es vielleicht gar der Ansatz sein, die Vorteile eines BEV mit denen eines klassischen Handschalter-Verbrenners zu kombinieren? Ein Emo-BEV für die Ewiggestrigen gar? Oder eher das Echttool für die Playstation-Jünger? Zeit, sich die Technik dahinter anzuschauen.

Emo-BEV für Schaltfreaks

Mechanisch verbindet das Kupplungspedal und den Schalthebel nichts mit dem elektrischen Antrieb des Lexus UX. Mit Federn und Kunststoffkulissen werden Kupplungspedal und Schalthebel geführt und so wird ein echtes Schaltgefühl produziert. Gleichzeitig erfassen Sensoren an den mechanischen Bauteilen deren Bewegungen und leiten an die Motorsteuerung die

zu simulierenden Drehmomente weiter, die sich dank E-Antrieb blitzschnell umsetzen lassen.

Parallel gehen die Signale an die Soundsimulation, die täuschend echt den entsprechenden Motorklang einspielt. Man kann sich vorstellen, wie aufwendig die Programmierung und Abstimmung aller möglichen Fahrzustände war. Aber selbst ruckeliges Anfahren mit zu niedriger Drehzahl oder auch je nach «Motordrehzahl» unterschiedliche Schlepptomente im Schiebebetrieb kriegt der Lexus hin. Tolle Sache!

Leider hatten wir auf der Teststrecke nur zwei Runden, um die wirklich gut umgesetzte Technologie auszuprobieren. Und als der Tacho dann Richtung 150 km/h statt der erlaubten 100 eilte, auf einer gut 30 Meter breiten und zwei Kilometer langen Geraden wohlgermerkt, rief der Entwickler schon zur Ordnung: «Please, slow down!»

Man slowt dann eben down und rollt Richtung Box. Dafür mit einem ziemlich fetten Grinsen im Gesicht. Ehrlich: Wir hätten nicht gedacht, dass ein BEV dank dieses auf den ersten Blick überflüssigen Extras so viel Spass machen kann.

In einem weiteren Versuchsauto konnte man statt Handschaltung verschiedene Motorentypen und Leistungsvarianten einspielen. Vom lahmen Dreizylinder bis hin zum V8. Auch da gelingt die Simulation über Geräusch und Drehmomentmodulation. Der Handschalter-BEV kommt aber glaubwürdiger rüber. ●



Schaltknäuf, Kupplungspedal, was hat das bitte in einem Elektroauto zu suchen? Auf dem Armaturenbrett simuliert ein Drehzahlmesser das Verbrennerleben.



Noch viel mehr entdecken

Abonnenten profitieren von vielen exklusiven Onlineinhalten. Dafür können Sie sich einfach mit Ihrem Log-in auf unserer Website einloggen und dann zusätzliche spannende Fahrberichte, Tests und Videos geniessen.

Texte: Stefan Cerchez, Moritz Doka, Jens Dralle, Heinrich Ligner, **Fotos:** Wolfgang Groeger-Meier, Hyundai, Peugeot, Skoda

FAHRBERICHT: HYUNDAI SANTA FE

Na, die Aussicht fällt prächtig aus! Also jene, die sich hinter dem Markenlogo-losen Lenkrad des neuen Hyundai Santa Fe geniessen lässt. Das liegt vor allem an der geradlinig gezeichneten Karosserie. Jetzt könntest du den Fahrersitz noch in eine Art Halbliegeposition rücken, inklusive (für grosse Menschen) zu kurzer Unterschenkelauflage, und durch das Glasdach (ein kleines für vorne, ein grosses für Reihe zwei und drei) in die Wolken schauen. Doch es geht ja ums Fahren und auch dafür findet sich leicht eine passende Sitzposition. Dass der Santa Fe zum Fahren entwickelt wurde, zeigt die Abstimmung der Lenkung und des Fahrwerks. Für die erste Ausfahrt steht der Hybrid bereit, der auf Basis des 1,6-Liter-Vierzylinder-Turbos 235 PS und 350 Nm versammelt. Wie dieser sich schlägt, lesen Sie via QR-Code auf unserer Website. ●



FAHRBERICHT: VW T-CROSS

Sollten Sie zu denjenigen gehören, die sich über die SUV-Schwemme im Klein- und Kompaktwagensegment wundern, können wir eine Probefahrt im VW T-Cross empfehlen. Der hat ja in etwa Polo-Grösse, doch Optik, Haptik und der Fahrindruck weisen eine Klasse nach oben. Vor allem, wenn man mit der neuen Modellpflege unterwegs ist. Innenraum und Instrumente wirken nun erwachsener, sie entsprechen denen der grösseren MQB-Brüder T-Roc oder Tiguan. Gemeinsamkeiten gibt es auch bei den Antrieben. Welche das sind, lesen Sie via QR-Code auf unserer Website. ●

FAHRBERICHTE: SKODA ENYAQ

In Zeiten von Elektroautos und Over-the-Air-Updates ist es fast wie beim Smartphone: Man lässt es über Nacht in Ruhe, es lädt eine neue Software herunter und am nächsten Morgen steckt das Gerät voller neuer Funktionen, sieht aber noch genauso aus wie vorher. So ähnlich ist es auch beim neuen Modelljahr des Skoda Enyaq. Zugegeben, etwas aufwendiger ist die Sache schon. Auch wenn das eigentliche Facelift zur Mitte des Modellzyklus immer noch rund ein Jahrentfernt ist, wurde nicht nur die Software angepasst, sondern tatsächlich auch schon an der Mechanik geschraubt. Skoda spricht von einem Technikupdate, das neben allerlei sehr willkommenen Zusatzfunktionen auch eine neue Topversion mit sich bringt. An der Spitze des Modellprogramms gesellt sich

neuerdings der «L&K» zum RS, der dessen sportliche Ausprägung um eine noble ergänzt. Das Kürzel steht für «Laurin & Klement», die Nachnamen der Firmengründer. Es zielt bereits andere Skoda-Modelle und nun also auch das erste Elektro-SUV der Marke. Der Enyaq L&K punktet neben vielen serienmässigen Extras auch mit zwei Innenausstattungen, die es für die regulären Modelle nicht gibt. Darüber hinaus ist mit dem L&K nun eine zweite Coupéversion in der Schweiz erhältlich, die es zuvor nur als RS gab. Auch letzterer hat vom Technikupdate profitiert und bringt wie fast alle Enyaq jetzt viel mehr Leistung, Reichweite, Ladegeschwindigkeit und ein stark verbessertes Infotainment mit.

Wie deutlich sich die technischen Updates auswirken und ob sich ein Wechsel schon lohnt, erfahren Sie in den ausführlichen Testberichten inklusive Videos via QR-Code auf unserer Website. ●



FAHRBERICHT: PEUGEOT E-3008

Nein, der Peugeot E-3008 ist kein SUV-Coupé, sondern ein SUV-Fastback – das ist den Franzosen wichtig. Als erstes Modell auf der neuen STLA-Medium-Plattform von Stellantis soll der Stromer am grossen Verkaufserfolg der zweiten Generation anknüpfen. Ob dies gelingt, lesen Sie via QR-Code auf unserer Website. ●



Folgen Sie uns auf Social Media!



Newsletter



Facebook



Instagram



LinkedIn



YouTube

ROBIN ROAD

FUSSGÄNGER IM ANMARSCH

Gerade in der dunklen Jahreszeit kommt es immer wieder vor, dass man im Auto von Fussgängern überrascht wird. Das ist nicht nur gefährlich, sondern kann ernsthafte Konsequenzen haben – für beide Seiten.

Es war ein typischer Morgen, als Annouk durch die Stadt fuhr. Trotzdem war sie alles andere als entspannt. Immer wieder musste sie abrupt bremsen, weil Fussgängerinnen und Fussgänger, oft vertieft in ihre Handys, den Zebrastreifen betraten, ohne auf den Verkehr zu achten. Da stellt sich die Frage: Was dürfen Fussgänger und was nicht?

Genereller Vortritt

Gleich vorweg: Fussgänger haben nicht immer und überall Vorrang. Ohne dem Stereotyp zu verfallen, dass Frauen öfter am Handy seien als Männer, wird nachfolgend nur die weibliche Form verwendet.

Sowohl Fahrerinnen als auch Fussgängerinnen haben Verantwortlichkeiten. Während die Autofahrenden ihre Geschwindigkeit so anpassen sollten, dass sie bei Bedarf rechtzeitig stoppen können, sollten Fussgängerinnen stets darauf achten, den Verkehr nicht unnötig zu behindern.

Auf dem Zebrastreifen haben Fussgängerinnen generell Vortritt – und zwar sobald sie der Fahrzeuglenkerin klar ersichtlich ihre Absicht anzeigen. Doch sie dürfen nicht davon ausgehen, dass jedes heranahende Auto rechtzeitig anhalten kann – vor allem, wenn sie die Strasse plötzlich betreten, ohne zu schauen. Sie dürfen den Zebrastreifen daher nicht überraschend betreten, das heisst, sie dürfen nicht zu einem brusken Bremsmanöver Anlass geben.

Gemäss Bundesgericht müssen Lenkerinnen zudem nicht in jedem Fall bis zum Schrittempo abbremesen und insbesondere nicht damit rechnen, dass der Zebra-

streifen erst betreten wird, wenn sich das Fahrzeug bereits knapp davor befindet. Bei einer Verkehrsinsel gilt jeder Teil des Übergangs als separater Zebrastreifen und man darf zufahren, bis die Fussgängerinnen die Insel erreicht und einen Sicherheitshalt gemacht haben. Die Lenkerin ist also gegenüber den am Rand der Gegenfahrbahn wartenden Fussgängerinnen nicht vortrittsbelastet, sondern nur denjenigen, die bereits auf der Verkehrsinsel warten.

In einer 20er-Zone haben Fussgängerinnen immer Vortritt und dürfen die Fahrbahn überall betreten und überqueren.

Wann kann es teuer werden?

Wenn eine Fussgängerin weniger als 50 Meter vom Zebrastreifen entfernt die Strasse überquert, riskiert sie eine Busse. Wo es keinen Zebrastreifen gibt, haben Autos den Vortritt, auch in einer 30er-Zone.

Das plötzliche Betreten des Zebrastreifens kann zudem ins Geld gehen – nämlich dann, wenn der Vortritt abrupt erzwungen wird. Passiert ein Unfall, kann sowohl die eigene wie auch die Haftpflichtversicherung der Autofahrerin die Leistungen kürzen. Und das kann je nachdem teuer werden.

Fussgängerinnen und Fussgänger haben viele Rechte, aber auch Pflichten. Annouk wird trotzdem hier und da den Kopf schütteln, wenn jemand gedankenverloren über den Zebrastreifen geht. Aber wenn sie ehrlich ist, ist es ihr auch schon passiert.

Robin Road wünscht weiter gute Fahrt und einen guten Rutsch ins neue Jahr! ●



ROBIN ROAD IM NAMEN DES VERKEHRSRECHTS

Dr. Rainer Riek alias Robin Road ist Anwalt und Notar bei www.zp-law.ch und unter anderem spezialisiert auf Verkehrsrecht. Auf www.driving.legal schreibt er einen Autoblog. Haben Sie Fragen an Robin Road? Abonentinnen und Abonenten profitieren von einer kostenlosen Rechtsberatung. Schreiben Sie an ai-abo@c-media.ch.

NICHT AUFGEBEN! UMBAUEN UND RENOVIEREN!



Zur
Online Bestellung



All unser Wissen für all Ihre Projekte. Am Kiosk und als App.

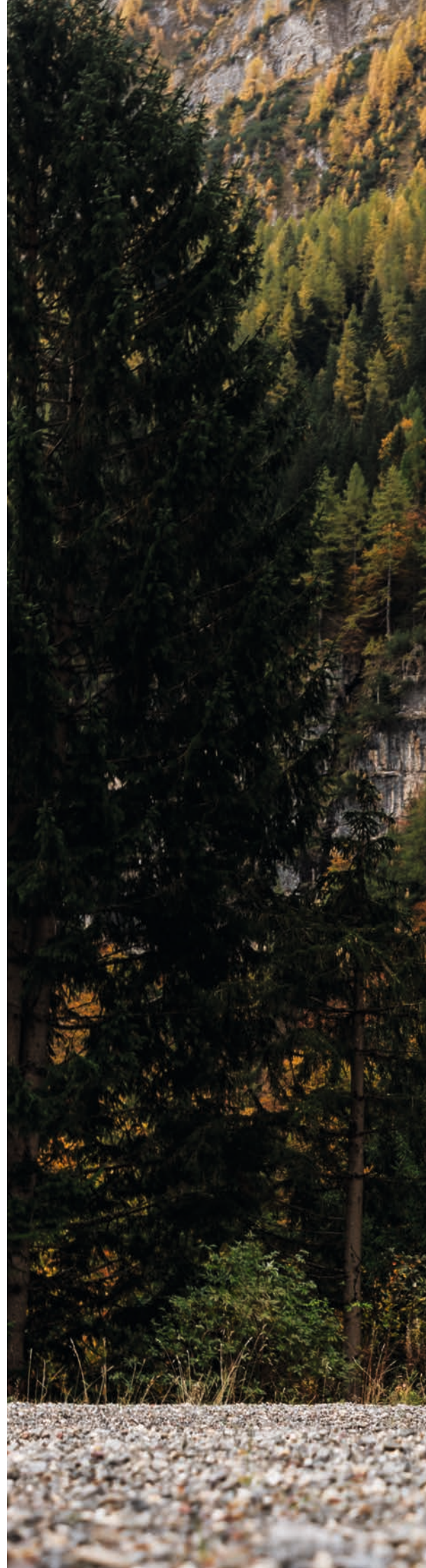
www.metermagazin.ch/shop

JEEP GRAND CHEROKEE 4XE

Teilzeit Stromer

Jeep kann sich vor der Elektrifizierung nicht verschliessen. Nach dem Avenger bekommt das auch der Grand Cherokee zu spüren. Statt wie in den USA mit V6- oder V8-Motor wird er in Europa nur als PHEV angeboten. Fluch oder Segen?

Text: Jörg Petersen, Fotos: Markus Kunz





Rückblick: Der Grand Cherokee schmettert die Stufen der Cobo Hall in Detroit hoch und donnert durch eine Glastür. Das war 1992 bei seiner Weltpremiere. Rund 30 Jahre später hat Jeeps Flaggschiff Federn gelassen – jedenfalls punkto Motorisierung. Auf einen Diesel und erst recht die V6- oder V8-Power müssen wir hierzulande wie in ganz Europa verzichten. Stattdessen soll diese Lücke ein Plug-in-Hybrid füllen – und zwar nur er.

Damit geht ein weiterer schon fast traditioneller Nimbus den Bach ab und fällt der Elektromobilität zum Opfer. Schade eigentlich, denn die PS- und drehmomentstarken Motoren gehören eigentlich zu dem Allradler wie die Butter aufs Brot. Stattdessen soll jetzt ein teilelektrifizierter Zweiliter-Plug-in-Hybrid gegen BMW X5 und Co. antreten. Zugegeben, der 4xe ist kein neues Konzept. Bereits 2020 schickte man den Renegade, den Compass und ein Jahr später auch den Wrangler mit der Zwillingsmotorisierung ins Rennen. Der Erfolg scheint den «Jeepianern» recht zu geben. Nach einem Tief im Jahr 2022 scheint es mit den Verkäufen wieder aufwärtszugehen – ohne



Trotz des tiefen Schwerpunkts sind bei schnell gefahrenen Kurven die Wankbewegungen des Aufbaus deutlich spürbar.

Cherokee, dafür mit dem Avenger. Angeführt vom Compass legten sie in den Monaten Januar bis November um immerhin rund 37 Prozent zu. Eine grosse Anzahl davon entfiel auf die teilelektrifizierten 4xe-Modelle.

Gewachsene Grösse

So viel zu den Zahlen. Einen Schiffbruch können sich die Amerikaner mit ihrem Flaggschiff in Europa also nicht leisten. Ergo mussten sich die Ingenieure bei der Realisierung der fünften Modellgeneration des Grand Cherokee mächtig ins Zeug legen. Dementsprechend strotzt er nur so vor Luxus und Komfort. Und da man gerade dabei war, stellte man ihn gleich auf eine nur für ihn entwickelte neue Basis. Ergebnis: Der Koloss legt punkto Länge, Breite, Höhe und Radstand gegenüber dem Vorgänger nochmals um vier, drei, fünf beziehungsweise fünf Zentimeter zu. Ja, auch das Karosseriekleid haben sich die Designer vorgenommen. Das war auch nötig, um gegen die Konkurrenz bestehen zu können. Klar stand dabei auch die Aerodynamik im Fokus. Die modernere Front, neue aktive Kühlergrillklappen sowie die Strömungsabweiser der Motorhaube sollen in Verbindung mit der nach vorne leicht abgesenkten Dachlinie

Wer den Grand Cherokee mit der neuen Front im Rückspiegel angefliegen sieht, sollte besser Platz machen. Da rollen rund 2,5 Tonnen an.



helfen, dass der Koloss besser im Wind steht, was sich natürlich auf die Fahrdynamik und die Effizienz auswirken soll. Dazu später mehr.

Nobel ausgestattet

Die gewachsenen Aussenmasse wirken sich auf alle Fälle positiv auf das Interieur aus. Entsprechend grosszügig ist das Platzangebot vorne wie hinten. Vorne reist es sich auf den straff gepolsterten und 16-fach verstellbaren Vordersitzen äusserst bequem. Selbst eine Massagefunktion gehört erstmalig zum Serienpaket. Im Fond steht zwar auch ausreichend Kopf- und Beinfreiheit zur Verfügung, doch wünscht man sich gerade auf längeren Fahrten eine bessere Ausformung der Sitzbank.

Edler denn je ausgestattet muss der Ami den Vergleich mit der europäischen Konkurrenz aber nicht fürchten. Offenporiges Holz und Leder gibt es jedenfalls en masse – und das bis in die Türverkleidungen hinein. Punkto Verarbeitung haben die Amerikaner aber immer noch Nachholbedarf. So fallen bei genauerem Hinsehen kleinere Mängel auf, wie sie bei den Europäern nun einmal nicht vorkommen. Darüber kann auch die von uns getestete Summit-Variante,

die nur so mit einer grossen Anzahl von serienmässigen Luxusfeatures protzt, nicht hinwegtäuschen. Dagegen haben sich die Jeep-IT-Häuptlinge in Sachen Digitalisierung nicht lumpen lassen und dem SUV-Dickschiff ein Dreigestirn aus 10,25-Zoll-Cockpitdisplay, zentralem 10,1-Zoll-Touchscreen und einem 10,25-Zoll-Screen für den Beifahrer verpasst.

Kommt für den Co-Piloten Langeweile auf, kann er sich die Zeit mit Filmgucken vertreiben oder über den HDMI-Anschluss externe Geräte anschliessen, um zu gamen. Ein gewaltiges Head-up-Display vervollständigt die grosse Anzahl an Bildschirmen, die allerdings beim Lichteinfall von schräg hinten nicht blendfrei sind. Leider wartet auch der Cockpitscreen mit viel zu vielen Infos auf, wodurch sich die Anzeigen zwangsläufig minimieren – etwas weniger wäre hier mehr.

Das trifft im Übrigen auch auf die Bedienung zu. Statt per grossen Wählhebel werden die Fahrstufen über einen platzsparenden Drehschalter eingelegt. Schön ist, dass die Neuaufgabe für die Bedienung der wichtigsten Funktionen wie unter anderem Klimaanlage, Fahrmodus, Bergabfahrhilfe oder die Einstellung der Fahrzeughöhe

immer noch auf analoge Schalter zurückgreift. Ordentlich Power hat die McIntosh-Hi-Fi-Anlage. Ihre 19 Lautsprecher einschliesslich Subwoofer sorgen für eine ordentliche Beschallung des Innenraums. Da wummert auch schon mal die Beladung im Kofferraum. Doch mit den nur 533 bis 1463 Litern Ladevolumen fällt er nur durchschnittlich aus. BMW X5 (650–1870 Liter), Land Rover Discovery (601–2558 l) oder VW Touareg (665–1800 l) haben da mehr zu bieten. Und auch in Sachen Anhängelast muss der Grand Cherokee als PHEV Forfait geben und sich mit 2332 Kilogramm hinter dem Touareg und X5 (beide 3500 kg) sowie dem Discovery (3200 kg) anstellen.

Gute Kombination

Punkto Motorisierung ist der rund 2,5 Tonnen schwere Fünftürer dann wieder voll auf der Höhe. Das Zusammenspiel zwischen dem 272 PS starken Zweiliter-Verbrenner und dem 145-PS-Elektromotor – ein zweiter mit 45 PS dient als Startermotor, der Anlasser und Lichtmaschine ersetzt – klappt prima. Erst recht, da es, wie auf dem Motorenprüfstand von Novidem nachgemessen, in Summe statt der werkseitigen Systemleistung



Trotz der stattlichen Grösse ist das Ladevolumen nur Durchschnitt.

Platz gibt es auf der nicht sehr bequemen Fondbank genügend.



Selbst die Türverkleidungen strotzen vor edlen Materialien.



Auf den 16-fach verstellbaren Sitzen findet sich schnell die optimale Position.





Toller Mix: Im edel gestalteten Cockpit hat man es geschafft, eine gute Mischung aus digitaler und analoger Bedienung zu kreieren.



Ein Drehschalter ersetzt den Schalthebel. Die Fahrmodi sind schnell gewählt.



Die Anzeigen im Cockpit sind dagegen doch überladen.



Die Panorama-kamera sorgt für eine gute Rundumsicht.



Auf dem Beifahrerscreen kann sich der Co-Pilot die Zeit vertreiben.

BEWERTUNG

Karosserie

- + Dynamisch gestylt strotzt das Outfit vor Selbstbewusstsein, selbst in Sachen Platz und Komfort lässt er keine Wünsche offen.
- Hohes Gewicht, Verarbeitung darf besser sein.

Fahrdynamik

- + Komfortable Abstimmung, leichtgängige Lenkung, sehr gute Gelände- und Cruiserqualitäten.
- Wankbewegungen bei schnell gefahrenen Kurven, grosser Wendekreis.

Umwelt

- + Moderater Verbrauch nur bei zurückhaltender Fahrweise.
- Arbeitet nur der Verbrenner, steigt der Verbrauch in die Höhe.

Antrieb

- + Gute Kombination aus E-Motor und ruhig laufendem Verbrenner, sanft schaltender Automat.
- Geringe elektrische Reichweite, wird der Verbrenner gefordert, wird es rau.

Sicherheit

- + LED-Projektor-Scheinwerfer, 110 Assistenzsysteme, grosse Anzahl Airbags, guter Mix aus digitaler und analoger Bedienung.
- Kompliziertes Infotainmentsystem, keine blendfreien Displays.

Kosten

- + Sehr umfangreiches Serienpaket, kaum Extras bestellbar.
- Hoher Grundpreis und hoher Verbrauch.

AUSSTATTUNG

Serienmässig

LED-Projektor-Scheinwerfer, Head-up-Display, Nachtsichtsystem, Parkassistent für Längs-/Querparken, 21-Zoll-Alufelgen, 12-fach verstellbare Sitze, Massagefunktion Fahrer-/Beifahrersitz, aktive Geräuschunterdrückung, Interieurakzente aus Echtholz, elektrische Kofferraumklappe, Panoramaglasschiebedach, 4-Zonen-Klimaautomatik, 10-Zoll-Beifahrerdisplay, 10,1-Zoll-Touchscreen mit Infotainment u. a.

Optional

Metalllackierung 1600 Fr.

Basispreis

111 900 Franken

Preis Testwagen

113 500 Franken



Jörg Petersen sagt:

Der Grand Cherokee hat auch als PHEV klar dazugewonnen und nichts von seinen typischen Eigenschaften verloren – bis auf den Motorenklang. Jetzt dürfte er nur noch eine grössere Reichweite bieten und vor allem effizienter sein. Und das alles bitte zu einem angemessenen Preis.

Design	■ ■ ■ ■
Komfort	■ ■ ■ ■ ■
Nutzwert	■ ■ ■ ■
Antrieb	■ ■ ■ ■
Preis	■ ■ ■

TECHNISCHE DATEN

Motor und Antrieb

R4-Turbobenziner-PHEV, 1996 cm³, Bohrung × Hub: 84 × 90 mm, Verdichtung: 10:1, 200 kW/272 PS bei 5250/min, 400 Nm bei 3000/min, E-Motor: 107 kW, 245 Nm, System: 280 kW/380 PS, 637 Nm, Batterie: 17,3 kWh, 8-Gang-Automatik, Allrad.

Fahrleistungen

Elektrische Reichweite: 48 km (WLTP), Tank: 72 l, Leistungsgewicht: 6,78 kg/PS, Spitze: 275 km/h (elektrisch: 135 km/h).

Fahrwerk

Vorne und hinten Einzelradaufhängung, Doppelquerlenker, Stabilisatoren, adaptive Stossdämpfer, Luftfederung, belüftete Scheibenbremsen, Zahnstangenlenkung, elektrische Servolenkung, Bereifung: v./h. 275/45 R21, Wendekreis: 11,7 m.

Masse und Gewichte

Leergewicht: 2475 kg, Zuladung: 532 kg, Gewichtsverteilung v.: h.: 52,1:47,9%, Anhängelast gebr./ungebr.: 2332/750 kg, Bodenfreiheit: 278 mm, Wattiefe: 610 mm, Böschungswinkel: v./h. 35,5°/29,8°, Rampenwinkel: 22,2°, Laderaum: 533–1463 l.



MESSUNGEN

Reifen: Pirelli PZero, Dimension: 275/45 R21, Temperatur: 6 °C, Kilometerstand: 6909.

Beschleunigung

0–50 km/h	2,3 s
0–80 km/h	4,4 s
0–100 km/h	6,0 s
0–100 km/h (Werk)	6,3 s
0–120 km/h	8,2 s
0–140 km/h	10,8 s
0–160 km/h	13,9 s
0–180 km/h	18,1 s
0–200 km/h	23,1 s
400 m steh. Start	14,0 s (164,6 km/h)
1000 m steh. Start	25,4 s (208,1 km/h)

Bremsweg

Min./Max. 34,7/36,4 m (2,5/3,0 s)

Elastizität

40–80 km/h	2,6 s
80–120 km/h	3,8 s

Verbrauch

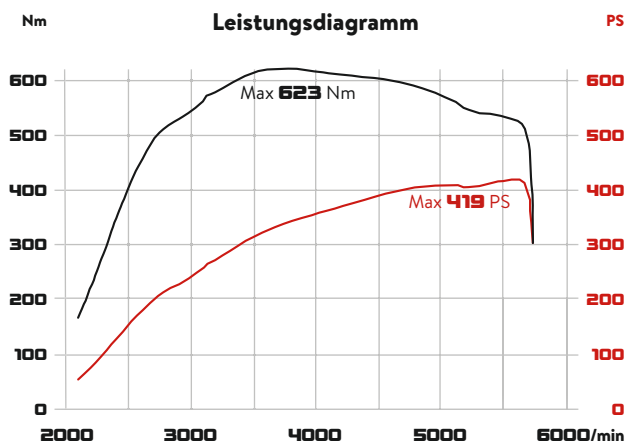
Testdurchschnitt	7,5 l/100 km
Werk (WLTP)	3,0 l/100 km
ai-Runde	4,4 l/100 km
CO ₂ /Effizienzkat. (Werk)	70 g/F

Leistungsmessung

Leistung	308 kW (419 PS)
bei/Abweichung	5618/min/+10,3 %
Drehmoment	623 Nm
bei/Abweichung	3812/min/-2,2 %

NOUIDEM

SWISS HIGH-PERFORMANCE ENGINEERING





von 280 kW/380 PS nochmals 39 PS mehr zu bieten hat. Kein Wunder, dass die Fuhre sehr spontan zur Sache kommt und den Sprint von null auf 100 km/h drei Zehntelsekunden schneller als die Werksvorgabe absolviert. Im Elektrobetrieb treiben die 145 elektrischen Pferde, die von der 17,3 kWh grossen Batterie gespeist werden, den Jeep agil voran. Da geht selbst Landstrassen- oder Autobahntempo elektrisch. Im Hybridmodus mit Tempomat pausiert der Verbrennungsmotor bis 120 km/h. Doch dann waren die maximal 46 Kilometer Reichweite unseres Testexemplars schnell verbraucht, was dem kleinen Akkupaket geschuldet ist. Bei konstanter Geschwindigkeit koppelt das Allradsystem die Vorderachse ab und

der Grand Cherokee wird nur über die Hinterräder angetrieben, um die Effizienz zu verbessern. Dennoch kann man den Werksmix von 3,0 l/100 km getrost ad acta legen. 4,4 l/100 km auf der ai-Runde waren das Höchste der Gefühle.

Komfortabel unterwegs

Wird Leistung gefordert, jault der kleine Turbobenziner unaufhörlich, um seine 272 PS mit in den Antriebsstrang zu werfen. Zwar bekämpft Jeep das nervige Brummen mit der aktiven Geräuschunterdrückung, doch ist der Vierzylinder im Hintergrund immer präsent. Im normalen Fahrbetrieb ist der Grand Cherokee betont komfortabel unterwegs und steckt Unebenheiten dank der variablen Luftfederung

An Geländetauglichkeit hat auch die Neuaufgabe nichts verloren.

locker weg, kurze Stösse quitiert er bei Stadttempo recht steifbeinig. Die Lenkung ist typisch amerikanisch betont leichtgängig und synthetisch. Im Sportmodus gefällt das Paket dagegen etwas besser. So richtig sportlich kann man mit ihm dennoch nicht unterwegs sein. So bekundet der Koloss bei jeder Biegung Mühe, seinen Oberkörper in der Balance zu halten. Dafür hat sich der Grand Cherokee seine Hardcore-4x4-Eigenschaften bewahrt. Wird das Gelände unwegsam, kann man sich beinahe blind auf einen niedrigen Gang, zwei Differenzialsperren, einen abschaltbaren vorderen Stabilisator und einen Offroadtempomaten verlassen. Aber dafür – sowie für die Langstrecke – ist er ja schliesslich gebaut. ●

Wenn Zuverlässigkeit zählt

Midland Schmierstoffe werden im aargauischen Hunzenschwil hergestellt. Vom Schweizer Familienunternehmen Oel-Brack AG, das seit 1880 im Schmierstoffgeschäft tätig ist.

Midland – Swiss Quality Oil



McLAREN ARTURA

Umgänglicher Brite

Mit dem Artura schliesst McLaren eine Lücke im eigenen Portfolio. Als Plug-in-Hybrid trifft er zudem den Zahn der Zeit.

Text: Cédric Heer, Fotos: Markus Kunz

Es mag Menschen geben, die vor dem Problem stehen, welchen Supersportwagen aus ihrer Sammlung sie heute ausfahren wollen. Dabei galt bisher meist: So ein Porsche oder Ferrari geht auch ganz gut im Alltag, während ein Lamborghini oder McLaren in der Tendenz deutlich diffiziler zu bändigen sind. Bei den Italienern ist das nach wie vor der Fall, wohingegen die Briten mit dem Artura bezüglich Alltagstauglichkeit kräftig nachgelegt haben. Nach dem mit über einer Million Franken sündhaft teuren und auf 375 Stück limitierten P1 von 2013 bis 2015 ist der Artura der zweite Plug-in-Hybrid von McLaren. Die Markteinführung wurde von ursprünglich Ende 2021 aufgrund der Chipkrise und anschliessenden Software- und Motorprobleme mehrfach verschoben. Vor einem Jahr wurde zudem publik, dass McLaren einen Teil

seiner Sammlung verkaufen musste, um die technischen Updates beim Artura finanzieren zu können.

Was lange währt

Der Antriebsstrang ist eine vollständige Neuentwicklung. Der mittig längs verbaute Dreiliter-V6-Biturbo wird von einem Axialfluss-Elektromotor und einer kleinen 7,4-kWh-Batterie unterstützt. Ein eigens für den Artura entwickeltes Achtgang-Doppelkupplungsgetriebe – ein Gang mehr als bei anderen McLaren-Getrieben – mit einem elektronischen Sperrdifferential überträgt die Kraft ausschliesslich auf die Hinterachse. Die elektrische Reichweite wird mit 31 Kilometern angegeben, was tatsächlich ziemlich realitätsnah ist. Wird der Artura regelmässig an die Steckdose gehängt, ist bei gemässiger Fahrt ein Verbrauch von unter

6,0l/100 km möglich. Allerdings dauert das Nachladen mit rund drei Stunden dann auch vergleichsweise lange. Eine kleine Stromreserve bleibt immer vorhanden, weil der Artura über keinen Rückwärtsgang verfügt, sondern der E-Motor in die entgegengesetzte Richtung dreht.

Der Vorteil für McLaren ob der Antriebskombination ist offensichtlich. Gemäss WLTP verbraucht der Artura lediglich 4,6l/100 km – das ist auf dem Papier weniger als ein Mazda 2 mit 75-PS-Dreizylinder. Gleichzeitig kann die Systemleistung auf 500 kW/680 PS und 720 Nm gesteigert werden. Und die schallern erwartungsgemäss ordentlich rein. Wobei der E-Motor überall dort spürbar unterstützt und so eine durchs Band druckvolle Beschleunigung ermöglicht, wo der zwangsbeatmete V6 kleinere Durchhänger vermuten liesse. Gaspedalbefehle



werden unmittelbar umgesetzt, das Getriebe sortiert sich zwar nicht ultraschnell, aber doch sehr zügig und mit einer wunderbaren Vehemenz. Grosser Vorteil ist, dass der Artura – wenn man es über den Trackmodus nicht anders provoziert – nach dem Start stets lautlos dahinrollt. Obwohl nur sechs Zylinder, ist der Sound aus der hoch oben mittig platzierten Doppelrohrabgasanlage schlicht zum Niederknien und legt punkto Verbindlichkeit mit steigender Drehzahl bis maximal 8500/min jede Sekunde nochmals eine ordentliche Schippe drauf. Der kurze Weg zwischen Motor und Endtopf sorgt dafür, dass man die zwei «fehlenden» Zylinder kaum jemals vermisst.

Wenig Gewicht

Umso mehr, als dass das Gewicht trotz Hybridtechnik im Rahmen bleibt. Mit knapp 1,5 Tonnen ist

der Artura praktisch gleich schwer wie der nochmals mindestens 60 000 Franken teurere Ferrari 296 GTB, sein V6-PHEV-Gegenstück. In bester McLaren-Tradition baut selbstverständlich auch der Artura auf einem Karbonmono-coque mit Vorder- und Hinter-rahmen aus leichtem Aluminium auf – im Artura debütiert eine neue Generation dieser Plattform. Das Gesamtgewicht der Hybridkomponenten, einschliesslich des 88 Kilogramm schweren Batteriepacks und des 15,4 Kilogramm schweren E-Motors, beträgt 130 Kilogramm. Der Aluminium-Trockensumpfmotor selbst wiegt mit 160 Kilogramm rund 50 Kilogramm weniger als der V8. Der 120-Grad-V-Winkel im V6 ermöglicht es, die Turbolader innerhalb des «Hot V» zu positionieren. Das senkt nicht nur den Schwerpunkt,

TECHNISCHE DATEN

McLaren Artura

Verbrennungsmotor:	V6-Biturbo, 2993 cm ³
Leistung:	430 kW/585 PS bei 7500/min
Drehmoment:	585 Nm bei 2250–7000/min
Elektromotor:	70 kW/95 PS, 225 Nm
Systemleistung:	500 kW/680 PS, 720 Nm
Batterie:	Lithium-Ionen, 7,4 kWh
Ladedauer (0–80 %):	150 min
Getriebe:	Achtgang-Doppelkupplung
Antrieb:	Hinterradantrieb
0–100/0–200/0–300 km/h:	3,0/8,3/21,5 s
Höchstgeschwindigkeit:	330 km/h
Höchstgeschwindigkeit elektrisch:	130 km/h
Verbrauch (WLTP):	4,6 l/100 km
Testverbrauch:	9,1 l/100 km
CO₂-Emissionen:	104 g/km
Elektrische Reichweite Werk/Test:	31 km/27 km
Leergewicht:	1498 kg
L/B/H:	4539/1976/1193 mm
Radstand:	2640 mm
Kofferraumvolumen:	150 l
Preis:	ab 243 800 Franken





sondern erhöht auch die Laufkultur sowie das Ansprechverhalten. Und die Motorleistung, indem es die Druckverluste durch das Abgassystem reduziert und eine steifere Kurbelwelle ermöglicht. Der Verbrenner leistet 430 kW/585 PS und 585 Nm – und will dabei ordentlich ausgedreht werden. Systemweit sind es 500 kW/680 PS und 720 Nm, was den Artura in drei Sekunden von null auf 100, in 8,3 Sekunden auf 200 und in 21,5 Sekunden auf 300 km/h katapultiert. Maximal sind – elektronisch limitiert – 330 km/h drin.

Fahrerorientiert

Diese Geschwindigkeiten wollen adäquat eingebremst werden. Die Karbon-Keramik-Bremsen mit Aluminiumbremsrädern sorgen nicht nur für ausserordentlich gute Werte – 200–0 km/h in 126 m, 100–0 km/h in 31 m –, sondern vermitteln überdies viel Rückmeldung und Vertrauen. So funktionieren sie sowohl bei niedrigen Tempi einigermaßen leichtgängig und ohne übermässiges Quietschen und andererseits bleibt der Artura auch beim sportlichen Anbremsen äusserst stabil – beides Umstände, die nicht immer auf alle McLaren-Modelle zutrafen.

Sowieso markiert der Artura einen Sprung in Sachen Verträglichkeit. Punkto Design, weil die Formsprache «wie aus einem Guss» kaum mehr Verarbeitungsmängel aufweist. Gleichzeitig wird «form follows function» weiter auf die Spitze getrieben und die aerodynamische Leistung immer weiter optimiert. Das Cockpit ist mehr denn je auf den Fahrer ausgerichtet. Zwar ist die Gestaltung der Schalter hinter dem Lenkrad für die schnelle Verstellung des Antriebs und des Fahrwerks Geschmacksache, praktisch sind sie allemal. Der Rest wird aus den schmalen und gut ausgeformten Schalensitzen aus über das modernisierte, aber nach wie vor altbackene Infotainment gesteuert. Tasten am Lenkrad gibt es nicht, was nicht weiter schlimm ist, da auch der Artura ein absolutes Fahrerauto mit beinahe sämtlichem modernen Schmickschnack ist.

Fahrtechnisch kommt im Artura genau jene Portion Fahrbarkeit hinzu – ohne dabei die ultrasportlichen Attribute zu vernachlässigen –, die den Engländern bisher für die öffentliche Strasse etwas abgegangen ist. Die schmalen 235er-Reifen vorne krallen sich regelrecht in den Asphalt und

vermitteln unterstützt von der präzisen und rückmeldungsfreudigen Lenkung viel Vertrauen für die Vorderachse. Auch hinten fallen die Walzen mit einer Breite von 295 Millimetern vergleichsweise schmal aus. Gleich das Fahrgefühl bei vielen McLaren-Modellen insbesondere bei feuchten Verhältnissen mehr einem Rodeoritt, weil die Hinterachse bei Lastwechseln unentwegt ihre eigene Spur sucht, so hält der Artura meist souverän die Spur. Provozieren lässt sich das Ausbrechen des Hecks nach wie vor spielerisch, vielmehr aber tendiert der Artura beim normalen Beschleunigen am Kurvenausgang gar zum leichten Untersteuern, weil Gewicht von der Vorderachse genommen wird. Damit taugt der Artura dann auch, um abseits der Rennstrecke und selbst im Schmutdelwetter bewegt zu werden. ●

Fazit

» Der Artura ist kein Supersportler. Er ist allerdings auch kein GT, sondern eine hervorragende Kombination aus beidem, die ihn zum aktuell wohl benutzerfreundlichsten McLaren macht.





PORSCHE TAYCAN GTS SPORT TURISMO

Strom-Urgewalt

Der Elektroporsche vereint ziemlich viel Sportwagen, jede Menge Platz und zwei nicht ganz unbekanntere Kraftpakete.

Text: Jörg Petersen, Fotos: Markus Kunz

Eigentlich markieren die GTS-Modelle bei Porsche ja das bevorstehende Ende eines bestimmten Modellzyklus. Dann hauen die Zufenhausener nochmals alles raus, was sie in petto haben – und das ist nicht gerade wenig. Der Taycan bricht eben genau mit dieser Tradition. Als erstes Mitglied der Sport-Turismo-Familie kam der GTS auf den Markt. Gleichzeitig ist damit nach der Sportlimousine und dem Cross Turismo das Stromer-Trio komplett.

Das Beste vom Besten

Getreu der Devise «Das Beste kommt zum Schluss» haben sich die Stuttgarter mit dem GTS Sport Turismo echt etwas einfallen lassen. Okay, ein Aggregat, das die Vorderachse antreibt, und eines für die Hinterachse ist noch nicht der Burner. Denn das Konzept, das ein Modell in einen Allradler verwandelt, ist alles andere als neu. Den Strom liefert ein 93,4-kWh-Akku (83,7kWh netto) im Unterboden. Doch sind es beim Coupé-Kombi-Sportler andere Zutaten, die den Unterschied ausmachen.

Und der fängt mit dem Antriebssystem an. So stellt sich im GTS der E-Motor aus dem 4S in den Dienst der Vorderachse, während hinten das Kraftwerk des Turbos einschliesslich des Zweigang-Getriebes für den richtigen Punch sorgt. Unter Extrembedingungen, beispielsweise beim Beschleunigen, stehen dann maximal 440 kW/598 PS und 850 Nm bereit. Das reicht allemal für das zügige Vorankommen. Marschiert der 2,4 Tonne dann unter Einsatz der Launch-Control los, sind innert 3,7 Sekunden Tempo 100 und nach zwölf Sekunden 200 km/h pulverisiert. Unverdrossen geht es danach weiter in Richtung 250 km/h. Maximal so lange haut es einen in die Lehnen der 18-fach verstellbaren Sportsitze.

Es ist die unvorstellbare Leichtigkeit, mit der der GTS diese Disziplinen alle erfüllt – alles ohne Traktionsverluste wohlgemerkt. Um erste Verschiebungen des menschlichen Gehirns gen Kopfstütze bei diesen Beschleunigungsorgien zu verhindern, sollte man, so schön es auch immer wieder ist, nicht übertreiben. Ansonsten kann man irgendwann einmal seinen Arzt oder Apotheker um Rat fragen. Porsche gibt jedenfalls keinerlei Risiken oder Nebenwirkungen im Beipackzettel, der Gebrauchsanweisung,

an, wie dann zu verfahren ist. Nur so viel, dass die wilden Sprints sich negativ auf die Verbräuche auswirken. Da können es dann schon einmal über 40,0 kWh/100 km werden. Doch das kann man bei sparsamer Fahrt wieder reinholen und den Stromfluss dabei auf bis zu 16,2 kWh/100 km senken.

Volle Ladung

Das geht nämlich denkbar einfach. Mit maximal 270 Kilowatt Ladeleistung wird der Akku dank 800-Volt-Technik befüllt. Bis 80 Prozent dauert das rund 20 Minuten. Ohne Supercharger, also an der 11-kW-Wechselstrombüchse, sollte man sich lieber eine Übernachtungsmöglichkeit suchen, da eine Ladung rund neun Stunden dauert. Wer häufig mit Wechselstrom lädt (AC), tut gut daran, die Option des 22-kW-Onboard-Ladegeräts (2030 Franken) anzukreuzen. So kann man fast doppelt so schnell wieder auf die Bahn.

Mit straffer Dreikammer-Luftfederung und breiter Mischbereifung liegt der GTS satt auf dem Asphalt. Richtig soft wird es allerdings nie. Zum ausgesprochen transparenten und verlässlichen Fahrverhalten gesellt sich eine verbindlich-neutrale Lenkung. Beim Anbremsen macht sich dann aber das hohe Gewicht bemerkbar. So sucht der Stromer zunächst sein Heil in der Flucht zum Kurvenäusseren. Dank optionaler Hinterachslenkung dauert es einen kleinen Moment, bis das Heck dann freudig mitlenkt. Wer das akzeptiert und weiss, kann sich an einem sehr dynamischen Fahrverhalten ergötzen. Erst recht, da der Taycan spurtreu, aber dynamisch bleibt. Das klappt richtig gut. Technische Raffinessen wie Wankstabilisierung, Allradlenkung und Torque Vectoring Plus tun hier ihr Übriges. Und um die Expressfuhrer wieder einzufangen, stehen vorne 36 Zentimeter grosse Bremsscheiben mit Sechs-Kolben-Zangen und hinten 35,88-Zentimeter-Scheiben mit je vier Kolben bereit. ●

Fazit

» Dem Taycan GTS macht so schnell keiner etwas vor. Er überzeugt auf ganzer Linie. Doch das hat seinen Preis und der ist kaum erschwinglich.



TECHNISCHE DATEN Porsche Taycan GTS Sport Turismo

Elektromotor:	zwei permanenterregte Synchronmotoren (v./h.)
Systemleistung, Drehmoment:	380 kW/517 PS (Overboost: 440 kW/598 PS), 800 Nm
Batterie:	93,4 kWh (brutto), 83,7 kWh (netto)
Getriebe, Antrieb:	v. Eingang-Reduktionsgetriebe, h. Zweigang-Getriebe, Allrad
0-100 km/h, Höchstgeschwindigkeit:	3,7 s, 250 km/h
Verbrauch (WLTP), Testverbrauch:	24,1 kWh/100 km, 23,6 kWh/100 km
Reichweite Werk (WLTP)/Test:	490/465 km
Maximale Ladeleistung, Ladezeit:	11 kW (AC)/270 kW (DC), 9 h (AC)/22,5 min (DC)
Leergewicht, Zuladung:	2385 kg, 490 kg
L/B/H, Radstand:	4963/1966/1391 mm, 2900 mm
Kofferraumvolumen (v./h.):	84/446-1212 l
Preis, Testwagenpreis:	ab 161300 Franken, 194 020 Franken



VW AMAROK PANAMERICANA

Volks-Ford

Der Kooperation zwischen Volkswagen und Ford sind auch die neuen Pick-up-Generationen von Ranger und Amarok entsprungen. Beim Wolfsburger trifft robuste Offroadtechnik auf gute Alltagsmanieren.

Text: Moritz Doka, Fotos: Markus Kunz

Für die zweite Generation des Amarok hat sich Volkswagen Hilfe bei Ford geholt. Das ist nur legitim, denn erstens ist deren Ranger schon seit Jahrzehnten ein etablierter Player im Pick-up-Segment. Und zweitens weitet man damit die bestehende Kooperation aus, die bereits den ID.4/Explorer und den Caddy/Tourneo umfasst.

Wie bisher gibt es auch beim neuen Amarok schlichte Basisversionen mit Fokus auf Gewerbetreibende sowie besser ausgestattete, die auch für den Alltagseinsatz erhalten können. Die wiederum lassen sich auf den Einsatz auf

Asphalt oder – als hier getestete Panamericana-Version – auf Offroad-einsätze zuspitzen. Dann sind der Motor, das Verteilergetriebe und der Dieseltank mit Stahl- und Kunststoffplatten geschützt und die grobstolligen Reifen bieten einen grösseren Querschnitt.

Fast jeder Weg ist möglich

Auf der aktiven Seite steht ein sperrbares Hinterachsdifferenzial in Verbindung mit einem manuell zuschaltbaren Allradantrieb und eine Getriebeuntersetzung. Mehrere Geländefahrmodi und eine Bergabfahrhilfe sorgen auf ver-

schiedensten Terrains für optimale Traction. Dabei hilft auch der fein arbeitende Antrieb. Das Zehngang-Getriebe unterteilt das bärige Drehmoment des V6-Diesels fast ohne Zugkraftunterbrechung in bekömmliche Portionen. Wer es wirklich ernst meint, kann im Gelände richtig weit kommen. Leider lassen sich die Fahrmodi nur im Infotainment umschalten und nicht direkt über einen separaten Knopf.

Weil der Weg im Leben aber nicht immer steinig und schwer ist, beherrscht der Amarok die sanfte Gangart ebenfalls. Das ist zum einen der guten Ausstattung und



Schönes Detail: Der in die Heckklappe gestanzte Amarok-Schriftzug.



Lenkrad und Anzeigegrafiken stammen von VW, der Rest aus dem Ford-Regal.



Die verbauten Materialien sind eine gelungene Mischung aus robuster, aber wertiger Anmutung.

dem fein gemachten Innenraum zu verdanken. Zum anderen ist das Abrollverhalten so kultiviert, wie es mit Starrachse und Blattfedern eben geht. Bei Stadtfahrten und beim Rangieren helfen die gute Übersichtlichkeit nach vorne sowie der etwas übereifrige rückwärtige Querverkehrswarner. Die vielen Perspektiven des Kamerasystems sorgen dafür, dass man nichts und niemanden übersieht. Der Wendekreis fällt mit 13 Metern für ein Auto dieser Dimension klein aus. Was überarbeitet werden sollte, ist der Wählhebel. Er bietet kein Feedback, weshalb man fast immer zu weit und zuerst in «P» schaltet, ehe man den Rückwärtsgang erwischt.

Bei höherem Tempo gefällt der Amarok mit erfreulich niedrigen Fahrgeräuschen. Der Motor wirkt oben raus etwas zugeschnürt. Dafür fällt der Durchschnittsverbrauch einigermaßen moderat aus. Im Test haben wir die Werksangabe knapp unterboten. Allerdings musste der VW bei uns auch nie gross schleppen, was er problemlos beherrschen würde. Mit über 900 Kilogramm Zuladung und 3,5 Tonnen Anhängelast sollte man arbeiten können. Eine Lade-raumabdeckung hätten wir uns aufpreisfrei gewünscht. Ansonsten geht der Preis in Ordnung. ●

Fazit

» Der VW Amarok hat spürbar von der Kooperation mit Ford profitiert. Was der Vorgänger schon konnte, macht der Neue jetzt noch besser.

TECHNISCHE DATEN VW Amarok Panamericana

Motor:	V6-Turbodiesel, 2993 cm ³
Leistung:	177 kW/241 PS
Drehmoment:	600 Nm
Getriebe:	Zehngang-Automatik
Antrieb:	Allradantrieb
0-100 km/h:	8,8 s
Höchstgeschwindigkeit:	180 km/h
Verbrauch (WLTP):	10,2 l/100 km
CO₂-Emissionen:	266 g/km
Testverbrauch:	9,9 l/100 km
Leergewicht, Zuladung:	2414 kg, 936 kg
L/B/H:	5350/1910/1884 mm
Radstand:	3270 mm
Ladefläche (L x B x H):	1651 x 1584 x 525 mm
Anhängelast:	3500 kg
Preis:	ab 70 694 Franken
Testwagenpreis:	71501 Franken



Dank des direkten Blicks auf die Anhängerkuppelung wird das Ankoppeln zum Kinderspiel.



Platz ist im Fond auch für Erwachsene genügend. Die Sitzlehnen stehen etwas zu steil.

AUTO DES MONATS: VOLVO EX30



Cédric Heer sagt:

Das Gesamtkonzept zeigt, wozu die Elektromobilität fähig ist: ein kleines Auto zum vergleichsweise kleinen Preis, dafür mit grosser Reichweite und noch mehr Leistung.



Jörg Petersen sagt:

Beim Antrieb legt der EX30 die Messlatte hoch. Schon die Basisversion hat stolze 200 kW und einen 51 kWh fassenden Akku im Unterboden, der 344 Kilometer Reichweite bietet.



Moritz Doka sagt:

Volvo setzt das Versprechen vieler Hersteller nach bezahlbaren Elektroautos in die Tat um. Attraktiv und wertig ist der neue EX30 obendrein auch noch.



Kim Hüppin sagt:

Im Cockpit gibt es noch etwas Luft nach oben, weil es keine Ergänzung zum zentralen Display mit seinen kleinen Schriften gibt. Den Rest aber macht der EX30 ziemlich gut.



ZITAT DES MONATS

«Alfa Romeo wird sich nicht an Preiskämpfen beteiligen. Träumen ohne Aussicht auf Profit endet an der Wand.»

Jean-Philippe Imparato, Alfa Romeo

In nur zwei Jahren hat CEO Jean-Philippe Imparato das Ruder bei Alfa Romeo herumgerissen und die geschichtsträchtige Marke aus den roten Zahlen geholt. Noch 2021 fuhren die Italiener Millionenverluste ein, bis Ende 2023 rechnet man mit einer Umsatzsteigerung von rund 70 Prozent. Das ist vor allem dem Tonale zu verdanken. Der hält zwar nicht den allertra-

ditionellsten Alfa-Tugenden stand, bringt aber Profit. Noch rosiger soll es ab Ende 2024 werden, wenn das kleine Crossover namens Milano startet. Elektrisch oder als Mildhybrid und sicher teurer als seine Plattformgeschwister Jeep Avenger und Peugeot E-2008. Denn eines will Imparato auf keinen Fall: den Wert der Marke Alfa Romeo untergraben. ●

AUS DER BRANCHE

Ein fortlaufender Überblick darüber, was die beliebtesten Automarken der Schweiz letzten Monat bewegt hat.

Hyundai

Hyundai präsentierte kürzlich eine neue Art des Radantriebs. Beim «Uni Wheel» wird das Untersetzungsgetriebe direkt in die Radnabe verbaut. Dadurch kann ausserhalb jedes Rads ein kleinerer und effizienterer Elektromotor eingebaut werden.

Jaguar

Mit einem Minus von 28,8 Prozent im laufenden Jahr steht Jaguar derzeit auf dem unrühmlichen letzten Platz der Schweizer Verkaufserformance. Bis und mit November wurden lediglich 370 Autos immatrikuliert, das entspricht einem Marktanteil von 0,2 Prozent.

Jeep

Der Jeep Avenger wurde von einer Fachjury zum «Schweizer Auto des Jahres gewählt». Bei der Publikumswahl gewinnt der Skoda Kodiaq.

Kia

Der Sorento erfährt ein Facelift. Während die Motorisierungen bleiben, verändert sich vor allem die Optik der Front. Innen bekommt das SUV ein überarbeitetes Infotainmentsystem.

Land Rover

Die Autovista Group mit Sitz in Pfäfers untersuchte insgesamt 38 Modelle der Kategorie «Large SUV» im Hinblick auf ihre Restwerte. Dabei geht der Land Rover Defender als «Restwertchampion» hervor.

Lexus

Am jährlichen Kenshiki-Forum stellt Lexus die neuen Fahrzeugkonzepte LF-ZL und LF-ZC vor. Letzterer sei ein Serienvorläufer einer Limousine, die 2026 auf den Markt kommen soll. Ausserdem wird die RZ-Reihe um eine Version mit Frontantrieb erweitert.

Maserati

Zur Eröffnung des ersten Maserati-Showrooms in Zürich wurde mit dem MC20 Notte gleich die erste und auf 50 Exemplare limitierte Sonderversion des Sportwagens präsentiert.

GASTKOMMENTAR POLITIK

UNTER ERSCHWERTEN BEDINGUNGEN

Die Schweiz war ein Pionierland der Elektromobilität. Doch bei der Umsetzung im Massenmarkt harzt es. Wir fallen bei der Elektrifizierung kontinuierlich zurück.

Als zu Beginn des letzten Jahrzehnts die ersten serienmässig produzierten Elektrofahrzeuge verkauft wurden, zeigte sich die Schweiz verhältnismässig offen gegenüber der neuen Antriebstechnologie. Kurze Distanzen und saubere Energie verschafften den ersten Stromern ein ideales Umfeld. Spätestens mit der Markteinführung des Tesla Model S setzten wir uns in der europäischen Spitze beim Elektrifizieren fest. Aufgrund der höchsten Flottenemissionswerte ist auch kein anderes Land so auf die rasche Marktdurchdringung angewiesen wie die Schweiz.

Noch kein Ausstiegsziel

Die abschliessenden Zulassungszahlen für 2023 liegen noch nicht vor. Es scheint hingegen klar, dass wir uns aus den Top Ten verabschieden. Den Anschluss zu Skandinavien und den Beneluxländern haben wir längst verloren, mittlerweile setzen unsere direkten Nachbarn zum Überholen an oder aber sind bereits vorbeigezogen. Der kontinuierliche Abstieg lässt sich hauptsächlich an zwei Punkten festmachen: nicht angepasste Rahmenbedingungen und ein sehr hoher Mieteranteil. Während andere längst Fahrzeugbesteuerung angepasst, nationale Infrastrukturprogramme initialisiert und Mieterrechte überarbeitet haben, sind wir nicht über das Debattieren und Abwägen von Massnahmen hinausgekommen. Ausser dem Balkan, Weissrussland, der Ukraine und Moldawien hat

nur die Schweiz noch kein Ausstiegsziel für den Verbrenner festgelegt. Unsere «Technologieoffenheit» verhindert, dass sich das Parlament klar zur Erreichung der Emissionsziele bekennt. Der Nachteil bei der Besteuerung von elektrischen Dienstwagen ist nach über einem Jahrzehnt von Elektrofahrzeugen in Serienproduktion immer noch nicht beseitigt. Dafür wird die Importsteuer für Elektroautos innerhalb weniger Monate eingeführt. Wer im November ein Elektroauto bestellt hat, wird bei der Abholung des Fahrzeugs im Frühjahr von einem vierprozentigen Preisaufschlag in Kenntnis gesetzt.

Unsere Exekutive hat nach wie vor kein Verständnis für die Elektromobilität aufbauen können. Anders lässt sich der bundesrätliche Vorschlag, im Fall von Strommangel die Nutzung von Elektrofahrzeugen zu verbieten, nicht erklären. Wahrscheinlich weltweit ebenfalls einzigartig ist der Vorschlag eines Ständerats, der für das private Ladenetz die Verwendung der Haushaltssteckdose vorschlägt. Beide Ideen wurden zum Glück (noch) nicht umgesetzt.

Nur schwierig vorstellbar

Der Weg zum vollständig elektrischen Angebot wird uns vom Markt vorgegeben. Entweder machen wir uns nun schnellstmöglich für die Elektromobilität bereit oder kaufen zukünftig fossile Gebrauchtwagen aus dem Ausland. Beides ist aktuell schwierig vorstellbar. ●



KRISPIN ROMANG IM NAMEN DER POLITIK

Krispin Romang ist Direktor von Swiss eMobility. Der Verband unterstützt die Schaffung der politischen und institutionellen Grundlagen für die Entwicklung der E-Mobilität in der Schweiz und befasst sich mit wirtschaftlichen, rechtlichen, technischen, strukturellen, ökologischen und sozialen Fragen der Elektromobilität.

AUTOVERLADUNG IM TERMINAL BREMERHAVEN

Fahr away

Beim Be- und Entladen der riesigen Car-Carrier, die unter anderem die Autos von Hyundai über die Meere schippern, muss es schnell gehen. Vor allem aber sorgfältig. Wie das geht?

Wir haben es herausgefunden. Als Fahrer-Azubi bei BLG in Bremerhaven.

Text: Jörn Thomas, Fotos: Sandra Beckefeldt





Reihe
101 - 111
130 - 140
25 Km
Flächenbelastung
max. 125 Kg/m²

«Ich bin Lascher, und ich bin es gern», meint der muskulöse Typ neben mir. Und ergänzt prächtig gelaunt: «Es ist ein gutes Gefühl, wenn alle Autos perfekt verzurrt dastehen, nichts mehr verrutscht. Ich habe meinen eigenen Rhythmus, kann top arbeiten – und anständig bezahlt wird auch.» Die drei Kollegen drum herum, die mit ihm Pause machen, nicken zustimmend. Du kannst die gute Atmosphäre spüren, hier im BLG-Autoterminale Bremerhaven.

An keinem Ort in Deutschland landen mehr Autos aus Übersee an, gehen mehr raus, da brauchst du zuverlässige Anpacker, keine Schwätzer. Profis sowieso. Auf 295 Hektar mit 70 000 Stellplätzen, davon 30 000 Parkregale, löschen und laden sie 1200 Schiffe pro Jahr. Hinzu kommen 16 Bahngleise und drei Lkw-Gates für den Strassentransport. Rund 2000 Mitarbeiter arbeiten allein in der BLG-Autologistik vor Ort, 1200 Fahrer, davon «mehr Frauen, als man denkt». Sie kümmern sich unter anderem um Hyundai, die ihre Autos in Südkorea auf die Car-Carrier stellen, bevor diese sechs bis acht Wochen später in Bremerhaven anlegen, dazwischen etwa die Strasse



Im Bereich «High and Heavy» wird grosses und schweres Gerät verschifft. Pro Jahr hier auf insgesamt rund 1200 Frachtern.

von Malakka und den Suezkanal passieren. Im ATB wird gelöscht, die Autos werden auslieferungsreif präpariert, um danach, meist per Lkw, teils direkt, zum Händler zu truckern.

Doch der Reihe nach: Bis zu 8000 Autos stehen auf den höhenverstellbaren Decks der dicksten Frachter, die Hyundai Heavy Industries in Ulsan selbst fertigt. Und die in der Regel unauffällig über die Meere schippern. Selten gibt es grössere Probleme wie letzten Sommer mit der brennenden Fremantle Highway, die von Bremerhaven Richtung Singapur unterwegs war. In der Regel läuft die Überseelogistik geräuscharm, effizient und schnell.

Und damit das so gut funktioniert, muss das System top organisiert sein. In diesem Fall reden wir von BLG, dem grössten Automobillogistiker in Deutschland, unter anderem im Port Bremerhaven aktiv. Mit Spezialisten vom Supervisor über Lascher, Einweiser und Kontrolleure bis zum Shuttlefahrer.

Jetzt wird es ernst

Was die hier alle so machen? Schau ich mir heute an. Live und hautnah. Buchstäblich, denn zuerst wird eingekleidet: von den Sicherheitsschuhen über die Latzhose und Jacke bis

Zum Schiffstransport hinzu kommen 16 Bahngleise und drei Lkw-Gates für den Strassentransport. Den Überblick über die 295 Hektar mit 70 000 Stellplätzen behält eine elektronische Echtzeitregistrierung.



zu stossfester Anstossskappe und Sicherheitsweste. Zum Schutz des Personals und der Fahrzeuge, denn beide dürfen auf keinen Fall beschädigt werden, nicht einmal Schweissflecken bekommen – also die Autos –, weswegen Tops beim Fahren verboten sind. Nicht so mein Problem, ebenso wenig wie das Verbot metallenen Körper- oder sonstigen Schmucks. Okay, die dicke Uhr muss weg, Ringe dürfen notfalls abgeklebt werden. Knopfleisten und Co. meiner neuen Dienstkleidung sind eh verdeckt, sogar die Plastikschliessen abgepolstert.

Den Rest der Schutzmassnahmen bekommen wir in der Schulung erklärt. Hart, aber fair erläutert Trainer Tobias Bolton die Regeln des Fahrerjobs hier im Hafen. Er hat schon eine Menge Fahrerinnen und Fahrer sicher hinters Lenkrad gebracht, weiss, wie er die notwendigen Botschaften bei den Aspiranten (mit mindestens zwei Jahren Führerschein und sauberem Führungszeugnis)

einbrennt. Traumtänzer, Nasenbohrer und Poser? Dürfen draussen bleiben. Hier brauchen sie Teams, die auf Zack sind, schnell, organisiert, sorgfältig.

Klare Ansagen: Keine Smartphones, keine Kopfhörer oder Essen bei der Arbeit. Anschnallen und Abblendlicht an, Mütze und Kapuze runter, Musikanlage aus, maximal 3000/min und 30 km/h. Auf den Flächen nicht abkürzen, ordnungsgemäss blinken, keine Extratouren fahren und mindestens 20 Meter Abstand zu den grossen Brocken («High and Heavy»: Selbstfahrendes wie Bagger, Kräne und Co. sowie auf beweglichen Aufliegern Verzurrtes) halten, ansonsten halber Tacho. Und sich im Hafen perfekt auskennen.

Puh, gar nicht so einfach, das ist hier wie eine kleine Stadt, nur ohne Häuser. Folgerichtig erklärt Bolton: «Wir erklären den Lageplan wie einen Stadtplan, dann kann man ihn sich leichter merken.» Eine Woche erklären sie nur Plätze und Schiff, dazwischen gibt es

Fahrpraxis. Später folgt eine Woche Instruktion auf die Bahnverladung, die noch anspruchsvoller ist. Erfahrungsgemäss dauert es rund drei Monate, bis alles hundertprozentig sitzt.

Elektroautos ohne Probleme

Damit auf dem Gelände keiner aneckt, sind die meisten Hinweise auf den Boden gepinselt, anstatt als Schilder in der Gegend herumzustehen. Was auch den Grossgeräten das Rangieren erleichtert. An Bord helfen höhenverstellbare Decks und verstellbare Rampen, die sich der Ladung anpassen. Reine PW-Decks sind teils nur 1,7 Meter hoch. Allerdings verlangt der Elektroautoboom eine Neukalkulation wegen der gestiegenen Gewichte. Wegen der bekannten Risiken stehen die Elektroautos im Schiff kompakt zusammengestellt. Bei Problemen stehen überdies Quarantäneflächen bereit. Insgesamt gehen sie hier professionell mit den Stromern um, die bislang keine

Die Lackiererei arbeitet auf Werksniveau, kann folieren oder nachbessern, sodass Beschädigungen niemand mehr sieht.



Probleme bereiteten. Höchstens das geräuschlose Fahren und die Erkennbarkeit der Akkuanzeigen verlangen Aufmerksamkeit. Ansonsten gilt für «uns» Fahrer ohnehin: Bei Defekt bleib weg!

Wenn ein Verbrenner nicht anspringt: keine Warnblinkanlage (Batterie), Motorhaube nur entriegeln, nicht öffnen (wegen Wind) und Shuttlefahrer informieren. Bleibt man unterwegs liegen: rechts ran, Warnblinker, Tankklappe öffnen, dann kommt der sogenannte Oberfahrer. «Der ist hier so was wie der ADAC», erläutert Bolton. Zu Schichtbeginn teilt der Supervisor seine Truppe ein, zu der Vorarbeiter, Shuttlefahrer (FBS, Fahrer Bus Space) und das Fahrpersonal sowie Einweiser und Lascher zählen. Auf dem passenden Deck angekommen folgt der Fahrer ausschliesslich dem Einweiser, bis der Wagen steht. Linker Reifen, linker Streifen, Scheibenwischer Nullstellung, erster Gang, Motor aus, Sonnenblende hoch,

Schutzfolien kontrollieren, Füllstände checken, auf Schäden achten und Bordmaterial einlegen – auch das gehört zu den Aufgaben.

keine Feststellbremse, Fahrersitz ganz zurückfahren, Schutzfolien kontrollieren, Schlüssel am vom Hersteller vorgegebenen Platz deponieren, Ablage schliessen. Dann zum Shuttle und weiter geht's für die Fahrer. Der Lascher bleibt an Deck, fixiert alle Autos mit Zurrgurten entweder an Schlepphaken oder den Rädern an Löchern im Deckboden. Spätestens bei schwerer See gäbe es sonst Blechwürfelspiele an Deck.

Checken, updaten, läuft

Wachs ist kein Thema mehr, wie ich in der Werkstatt einer der drei Technikzentren erfahre, wo sie importierte oder zu exportierende Autos je nach Kundenwunsch präparieren. Pro Tag sind das hier bis zu 350 in drei Schichten. Front zur Werkstatt heisst, dass sie warten, Heck zur Werkstatt bedeutet fertig. Grundsätzlich werden sichtbare Schäden schon bei der Annahme registriert, hier checken sie jetzt etwa den Batterieladestand, erhöhen ihn später, wenn nötig.

Zudem gibt es eine Wäsche in einer der fünf vollautomatischen Anlagen, die Auslieferungsinspektion (PDI) und/oder das Einlegen von Bordunterlagen, Fussmatten und Co. bis hin zu kleineren und grösseren Reparaturen oder Aufwertungen. «Beschädigungen können wir hier so finishen, dass es niemand sieht», verrät der Lackspezialist. Dazu steht eine hochmoderne Lackiererei parat, die sogar Mattlack kann, während heute unter anderem die Ladeflächen von Pick-ups auf ihre schlagfeste Kunststoffbeschichtung warten.

Hier haben sie schon ganze Sondermodellserien gestemmt, Rückrufaktionen durchgezogen, Anhängerkupplungen, Ladegitter oder Spoiler montiert, Softwareupdates installiert, innen und aussen foliert. Etwa die Privacy-Verglasung beim Hyundai Staria. Spätestens danach geht es dann zur Lkw-Verladung und meist direkt zum Kunden. Womit sich der logistische Kreis schliesst. Feierabend. Zumindest für mich. ●



«Nun ist die Politik dran»

Er hat den Vergleich: Roland Schell, CEO von Mercedes-Benz Schweiz, erklärt, weshalb die EU zu kurzfristig agiert, was das für das Auto und die Industrie bedeutet und welche Rolle die Schweiz dabei innehat.

Text: Cédric Heer, Fotos: Kim Hüppin, Mercedes-Benz

Roland Schell ist seit Juni CEO von Mercedes-Benz Schweiz und damit Nachfolger von Marc Langenbrinck, der innerhalb der Gruppe nach Rom wechselt. Schell arbeitete für Mercedes-Benz zuvor in führenden Positionen in Frankreich und Italien und war zuletzt CEO in Spanien und Portugal. «Es ist für mich ein Privileg, in der Schweiz arbeiten zu dürfen», sagt der 60-Jährige. Die Herausforderungen seien aber auch hier gross. In die Pflicht nimmt er vor allem die Politik.

ai: Herr Schell, wie gefällt Ihnen die Schweiz?

Roland Schell: Sehr gut. Ich bin viel herumgekommen und bringe deshalb eine gewisse Erfahrung mit, um einen neuen Markt kennenzulernen. Natürlich habe ich mich vorher mit der Schweizer Mentalität, Kultur und Politik auseinandergesetzt. Und ich muss sagen: Die Schweiz macht vieles richtig. Es ist ein Land, in dem man sich sehr wohlfühlen kann.

ai: Sie waren stets für grosse Automärkte verantwortlich. Wie unterscheiden sich diese von der Schweiz?

Roland Schell: Die südlichen Länder sind Klein- und Kleinstwagenmärkte. Mercedes ist dort eher im Luxussegment vertreten. Logischerweise sind dort die Marktanteile nicht auf dem Niveau der Schweiz. Genau das ist das Schöne: Unsere Fahrzeuge sind viel massgeschneiderter für die Schweizer Kunden. Zum Beispiel ist jedes fünfte Auto, das wir hier verkaufen, ein AMG. Und jedes sechste ist ein Elektroauto. Die Schweiz legt viel Wert auf Qualität, einen sehr guten Kundenservice und auch auf ein gewisses Prestige.

ai: Was hat für die Konzernleitung in Stuttgart mehr Gewicht – ein Land mit hohen Verkaufszahlen oder eines mit hohen Marktanteilen?

Roland Schell: Wenn es um die Themen Luxusfahrzeuge, Kundenbindung oder speziell um AMG geht, hat die Schweiz ein sehr hohes Gewicht. Weil hier höherwertige Modelle innerhalb unserer Modellpalette verkauft werden, trägt sie einen wichtigen Teil zum Konzernergebnis bei. Viele Projekte kommen nach Deutschland zuerst in der Schweiz an. Das macht Spass und unterstreicht die Bedeutung des hiesigen Markts.

ai: Den Istzustand haben Sie in den letzten Monaten nun kennengelernt. Wie beurteilen Sie diesen und wohin soll die Reise gehen?

Roland Schell: Unsere Strategie bei Mercedes insgesamt geht mehr und mehr in das höherpreisige Segment. Weitere Themen sind natürlich die Elektrifizierung und der Technologiewandel im Allgemeinen. Durch unseren hervorragenden Kundenservice, die gute Qualität, die Technologieführerschaft und natürlich auch die Marke, ob das nun Mercedes-Benz, AMG oder Maybach ist, haben wir alle Voraussetzungen, um hierzulande weiterhin sehr erfolgreich tätig zu sein.

ai: Die bisherige Stärke der traditionellen Hersteller war unter anderem der Motorenbau. Mit dem Elektroauto fällt dieser weg und es drängen viele neue Player auf den Markt. Ist der Wandel eine Chance oder ein Risiko für Mercedes?

Roland Schell: Ich sehe das klar als Chance. Neue Technologien bieten Opportunitäten, man muss aber die richtige Strategie entwickeln. Der Erfolg von E-Autos wird massgeblich davon abhängen, ob wir wiederum ein gesamtheitliches Qualitätsprodukt schaffen können. Eines, das kundenfreundlich ist und viele neue, digitale

Services bietet, quasi ein Rundumsorglos-Paket. Das Elektroauto selbst muss all das bieten, was ein ordentliches Auto bisher immer geboten hat: Qualität, Komfort, Sicherheit – für all das steht Mercedes-Benz seit jeher.

ai: Der Begriff «Rundumsorglos-Paket» wird jüngst fast schon inflationär verwendet. Versprochen wird viel, in der Umsetzung hapert es allerdings noch oft.

Roland Schell: Unser Vorteil ist, dass wir überall in der Schweiz vertreten sind. Wenn ein Kunde ein Problem hat, kann er oder sie sich an unsere Händler wenden und wird dort auch wahrgenommen, ist also nicht nur ein Profil im Internet. Trotz all der digitalen Möglichkeiten sind wir doch alle froh, jemanden gegenüber zu haben, der sich unseres Problems annimmt und es effizient löst. Das ist leider nicht mehr überall gegeben.

ai: Wie sind die Rückmeldungen der Händler, sind die Kunden bereit für den Elektrowandel? Man darf annehmen, dass Kunden, die mehr Geld ausgeben, sich auch eher mit der Technologie befassen.

Roland Schell: Leider kann ich dies nicht bestätigen. Für die Beantwortung muss ich etwas ausholen. Die Elektrifizierung ist für uns nach wie vor eine grosse Herausforderung, obschon 15 unserer in der Schweiz verkauften Personenwagen voll-elektrisch sind. Allerdings hemmen verschiedene Faktoren das weitere Wachstum. Die Schweiz ist ein Land mit vielen Mietern. Oft ist es für diese sehr umständlich, eine Wallbox installiert zu bekommen, weil der Hausbesitzer zustimmen muss. Aufgrund der föderalen Gesetzgebung ist es in der Schweiz leider nicht möglich, dem mit einem landesweiten «Recht auf

Roland Schell ist seit Juni CEO von Mercedes-Benz Schweiz. In Rastatt nahe Baden-Baden geboren besitzt er die deutsche und französische Staatsbürgerschaft.



Laden» entgegenzuwirken. Und weitere politische Hindernisse kommen hinzu.

ai: Ein aktuelles Beispiel dafür ist der kurzfristige Beschluss, die Befreiung der Steuer für Elektrofahrzeuge per Anfang 2024 aufzuheben.

Roland Schell: Das ist ein grosses Handicap für alle Beteiligten. Denn es bedeutet, dass die Autos teurer würden. Wir haben bewusst entschieden, die Preise nicht zu erhöhen, weil wir eben darauf aus sind, die E-Mobilität weiter voranzutreiben. Weil dadurch aber die Marge sinkt, ist es letztendlich eine wirtschaftliche Entscheidung für jeden Autohersteller, wie lange er diese Subventionen noch stemmen kann. Denn es geht ja nicht nur um das Wollen, sondern auch ums Können. Überhaupt: Wir müssen mit den CO₂-Strafzahlungen ja bereits die Verantwortung für die Produkte übernehmen, die der Kunde kauft. Das Kaufverhalten können wir aber unter anderem aufgrund der erwähnten Faktoren nur zu Teilen beeinflussen.

ai: Viele Konzerne erzielen momentan Rekordgewinne. Vier Prozent auf einen kleinen Anteil an den Gesamtverkäufen sollten also zu stemmen sein.

Roland Schell: Die Frage ist, wie die Bilanzen zustande kommen. Papier ist kurzfristig sehr geduldig. Fest steht, dass viele Arbeitsplätze von der Automobilindustrie abhängen. Indirekt auch in der Schweiz, was hierzulande oftmals unterschätzt wird. Hier gibt es nicht nur Banken und Pharmaunternehmen, sondern auch viele Händler, Servicebetriebe und Zulieferer. Betrachtet man den gesamten Prozess von der Produktion bis hin zum Recycling, wird man feststellen, dass die gesamte Wertschöpfung des Automobils sehr bedeutend ist. Wird die Autoindustrie eingeschränkt, hat der Staat also auch weniger Steuereinnahmen.

ai: Trotzdem fliegt die Automobilindustrie gefühlt je höher, desto mehr man auf sie einschlägt.

Roland Schell: Wir haben auch kaum eine Wahl. Kaum eine andere Branche modernisiert sich derart

rasant. Allerdings haben wir dabei in Europa grosse Wettbewerbsnachteile vor allem gegenüber den chinesischen Herstellern. Diese werden subventioniert vom eigenen Staat, kommen nach Europa und werden etwa mit dem Umweltbonus in Deutschland gleich nochmals subventioniert. Kommt dazu, dass wir uns an Regeln und Vorgaben halten, die in China niemanden interessieren. Verstehen Sie mich nicht falsch: Nachhaltigkeit ist elementar und in meinen Augen eine Bürgerpflicht. Aber sie sollte nicht in einer Wettbewerbsbenachteiligung resultieren, die Arbeitsplätze und den Wohlstand unserer Gesellschaft gefährdet.

ai: Die Schweiz ist diesbezüglich stark von der EU abhängig. Ein Alleingang scheint schier unmöglich.

Roland Schell: Die Schweiz hat bisher ja nur beschlossen, dass sie eine Null-CO₂-Politik verfolgt, und nicht, dass sie den Verbrenner ab 2035 ebenfalls verbieten will. Das ist aus meiner Sicht die einzig rationale Entscheidung. Natürlich forcieren wir die E-Mobilität

Ab 2030 will Mercedes-Benz möglichst «electric only» unterwegs sein. Ab 2025 werden dafür drei neue Elektroplattformen eingeführt.



und werden ab 2030 überall dort «electric only» sein, wo es möglich ist. Trotzdem wird sich die E-Mobilität nicht überall durchsetzen. Das ist einfache Mathematik. Jedes Jahr werden bald 100 Millionen Neufahrzeuge produziert. Angenommen, wir müssen tatsächlich über 100 Millionen Batterien herstellen, woher sollen die ganzen Ressourcen kommen? Selbst dann, wenn sich die Technologie natürlich ebenfalls weiterentwickelt. In der Schweiz rechne ich damit, dass die E-Mobilität unter gewissen Voraussetzungen weiter vorangetrieben werden kann. Umso bequemer der Umgang damit ist, desto mehr Kunden werden die Technologie auch annehmen.

ai: Was ist die momentan grösste Hürde?

Roland Schell: Wie zuvor erwähnt ist die Politik nun in der Pflicht, dass sie nicht nur Elektroautos fordert, sondern auch die Infrastruktur bereitstellt. Aktuell haben wir eine Quote von 19 Steckerfahrzeugen pro öffentlicher Ladestation. 2020 waren es noch

zwölf. Da die Zahl der Elektroautos schneller steigt als die der Ladesäulen, werden es wohl bald 25 oder 30 Fahrzeuge pro Säule sein. Das führt zu einer gewissen Unzufriedenheit. Das Ziel müsste ein Verhältnis von 1:8 bis maximal 1:10 sein. Zudem muss etwa für die Schnellladetechnik auch das Stromnetz bereit sein. Die Industrie hat ihre Hausaufgaben gemacht, nun ist die Politik dran.

ai: Die Wahlen fanden kürzlich statt. Trotz minimaler Rechtskorrektur bleibt die Autolobby relativ klein.

Roland Schell: Ich wünsche mir, dass wir als Branche der Gesellschaft zwei Dinge vermitteln können. Erstens, dass wir eben für viele Arbeitsplätze und eine grosse Wertschöpfung verantwortlich sind. Und zweitens, dass wir Teil der Lösung sind. Wir haben so viele hervorragende Ingenieure, die ein Mittel zur Erreichung der vorgegebenen Ziele finden. Grundlage dafür ist die Technologieoffenheit. Umso mehr in Anbetracht der vielen geopolitischen Verschiebungen. Mit dem Verbrennungsmotor

sind wir abhängig von den ölfördernden Staaten. Und die Ressourcen für die Batterien liegen bereits zu rund 70 Prozent in den Händen von Asien, vorwiegend China, und Russland. Wenn ich mir diese Themen heute überlege, dürfte ich mich aus industriestrategischer Sicht doch gar nicht auf eine einzige Technologie festlegen.

ai: Ungeachtet der Antriebsart: Viele würden das Auto gerne ganz aus der Stadt verbannen.

Roland Schell: Das bringt offenbar Wählerstimmen. Aber es erscheint aus zweierlei Hinsicht wenig sinnvoll. Je mehr der Verkehr eingeschränkt wird, umso mehr Staus gibt es, die nicht nur einen Produktivitätsverlust mit sich bringen, sondern auch alles andere als umweltfreundlich sind. Und denken Sie an die Geschäfte in der Innenstadt. Autofreie Städte sind Phantomstädte, weil Menschen von ausserhalb nur noch beschwerlich hinkommen. Die individuelle Mobilität ist in einem Land wie der Schweiz allein aufgrund der Geografie absolut notwendig. ●

Verglichen mit anderen Ländern stehe die Schweiz trotz vieler Herausforderungen gut da. Wieso das so ist, erklärt Roland Schell im Gespräch.





LEXUS LS 600h

Luxussänfte

Mit gebrauchten Luxuslimousinen verbindet man stets die Angst vor ausufernden Unterhaltskosten. Beim Lexus LS 600h ist sie trotz unzähliger Innovationen unbegründet. Das Problem ist eher, überhaupt einen zu finden.

Text: Moritz Doka, Fotos: Lexus

Was auch immer man heutzutage an Komfort- oder Sicherheitsausstattung in modernen Fahrzeugen finden mag, die Chancen stehen gut, dass sie erstmals im Lexus LS der Generation USF40 auftauchen. Ihm verdanken wir etwa das erste LED-Abblendlicht, das erste Automatikgetriebe mit acht Stufen, die Objekterkennung mittels Kameras, Radar und Infrarot und – leider – auch die Fahrerüberwachung mittels Kamera auf der Lenksäule. Und all das schon im Jahr 2006. Nur haben das damals nicht allzu viele Leute mitbekommen, denn ein Verkaufsschlager war die japanische Luxuslimousine hierzulande nie. Gerade einmal

188 Exemplare wurden über die gesamte Bauzeit von zwölf Jahren verkauft.

Im Strassenverkehr würde er aber auch als Kassenschlager kaum auffallen. Sein Design ist so zurückhaltend und unauffällig, wie eine bis zu 5,21 Meter lange Luxuslimousine nur sein kann. Das änderte sich mit dem grossen Facelift anno 2013, als der riesige Trapezgrill und das schreckliche neue Infotainment mit Mausbedienung Einzug hielten.

Stille Opulenz

Bei der Markteinführung hatte man die Wahl zwischen dem LS 460 mit 4,6-Liter-V8 und dem LS

600h, einem Hybrid mit Fünfliter-V8. Der erste Hybrid in der Luxusklasse war immer an einen mechanischen Allradantrieb gekoppelt. Der Hybrid bietet trotz mehr Leistung zwar etwas schlechtere Fahrleistungen als der Verbrenner ohne elektrische Unterstützung. Dafür liegt der Normverbrauch aber auch rund zwei Liter tiefer. In der Realität darf man hier wie da keine Wunder erwarten. Auf der Autobahn saufen beide recht ordentlich. Die Stärken des LS liegen in seiner stillen Opulenz. Gerade beim 600h in der Langversion kriegt man vor lauter Staunen den Mund nicht mehr zu. Elektrisch verstellbare, belüftete



und beheizte Sitze vorne wie hinten, Lenkradheizung, elektrisch ausfahrbare Sonnenblenden, elektrische Gurtverstellung, Monitor mit Fernbedienung im Dachhimmel, Kühlschrank – die Liste ginge schier endlos weiter. Unterwegs ist es im LS 600h flüsterleise, egal ob der V8 gerade arbeitet oder nicht. Das riesige Platzangebot und das adaptive Luftfahrwerk tragen ihren Teil zum Komfort bei.

Kaum Probleme

In Sachen Verarbeitung und Materialgüte gibt es fast nichts auszusetzen – ausser, dass Lexus für einige Funktionen die ewig gleichen Kunststoffknöpfe von Toyota verbaut und damit irgendwie durchkommt. Die sind immerhin genauso haltbar wie der Rest des Autos. Nach dem Durchforsten von Foren und Nachfragen bei Experten kommt man zum Schluss: Schwachstellen kennt der Lexus LS 600h praktisch keine. In den ersten beiden Modelljahren war von brechenden Ventilfedern zu hören, ab 2009 sollte das kein Problem mehr sein. Auch die ganzen elektronischen Helfer, das Luftfahrwerk und

der Hybridantrieb gelten als unauffällig. Klar, wenn die Nickel-Metallhybrid-Batterie mal getauscht werden muss, wird es arg teuer. Kostspielig wird es auch bei den Steuern, wo je nach Kanton hohe Abgaben verlangt werden.

Anhaltende Gültigkeit

Die regulären Unterhaltskosten halten sich, verglichen mit anderen Autos dieser Klasse, im Rahmen. Und je nachdem braucht man sich nicht einmal wegen etwaiger Defekte gross Sorgen zu machen: Bei Lexus gibt es eine serviceaktivierte Zehn-Jahres-Garantie. Bei entsprechender Wartung und je nach Kilometerstand kann sie bei den späteren Modellen also noch gültig sein.

Das grösste Problem beim LS ist, überhaupt einen gepflegten zu finden. Unter den paar angebotenen Exemplaren finden sich in der Regel einige runtergerockte 400 000-Kilometer-Trauerweiden. Wenn ein gut gepflegtes Vorface-lift zum Verkauf steht, werden in der Regel zwischen 18 000 und 25 000 Franken dafür verlangt – nicht zu viel für einen derartigen Technologievorreiter. ●

TECHNISCHE DATEN

Lexus LS 600h (2006–2018)

Verbrennungsmotor:	V8-Hybrid, 4969 cm ³
Leistung, Drehmoment:	290 kW/394 PS, 520 Nm
Elektromotor:	165 kW/224 PS, 300 Nm
Systemleistung:	327 kW/445 PS
Batterie:	Nickel-Metallhydrid, 1,9 kWh, 288 Volt
Getriebe, Antrieb:	CVT-Automatik, Allradantrieb
0–100 km/h, Höchsttempo:	6,3 s, 250 km/h
Verbrauch, CO₂-Emissionen:	9,3 l/100 km, 219 g/km
Leergewicht, Zuladung:	2320 kg, 430 kg
L/B/H, Radstand:	5210/1875/1480 mm, 3090 mm
Kofferraumvolumen:	390 l
Preis aktuell:	ab 18 000–25 000 Franken
Ehemaliger Neupreis:	ab 159 500 Franken

ZUSATZKOSTEN

Lexus LS 600h

Service/Ersatzteil	Kosten in Franken
Serviceintervall:	12 Monate/15 000 km
Kleiner Service:	ca. 627
Grosser Service:	ab ca. 910
Tausch Bremsen komplett:	ca. 2055
Tausch Federbeine rundum:	ca. 8570
Tausch Hybridbatterie:	ca. 5425
Tausch Ventilfedern:	ca. 5825

Laufende Kosten	Kosten in Franken
Steuern (ZH):	ca. 1268
Versicherung (Haftpflicht & Teilkasko):	ca. 800
Treibstoff/1000 km:	ca. 230

MURPHYS LAW

WOHER KOMMT DER STROM?

«Woher soll eigentlich der ganze Strom kommen, der die Elektroautos antreiben soll?» Das ist ein häufiges Argument gegen die E-Mobilität. Doch darauf gibt es Antworten.

«Strom kommt aus der Steckdose. Und überhaupt, für die vielen Elektroautos und Wärmepumpen reicht es sowieso nicht, wenn wir nicht endliche neue Atomkraftwerke bauen!» Etwa so tönt es immer lauter. Nur stimmt das eben nicht...

Mehr Kilometer dank LED

So ist im Hause Murphy vor zweieinhalb Jahren ein elektrischer Fiat 500 für die kürzeren Distanzen zum Fuhrpark gestossen, während der komfortable Citroën C5 nur noch für grosse Transporte und lange Strecken zuständig ist. Erwartungsgemäss ist der Stromverbrauch spürbar angestiegen, wie dann die Stromrechnung zeigte. Finanziell war allerdings die Einsparung an der Tankstelle um einiges grösser als die zusätzlichen Stromkosten. Ohne an Autos zu denken, sondern nur weil im Baumarkt gerade Ausverkauf von LED-Leuchten war, wurden ein Jahr später im ganzen Haus die Halogen-Deckenspots gegen LED-Leuchtmittel ausgetauscht. Und siehe da, der Verbrauch auf der Stromrechnung zeigte deutlich abwärts. Die LED-Beleuchtung spart etwa die Hälfte des Mehrverbrauchs des Autos wieder ein – oder etwa 3000 Stadtkilometer.

Das beantwortet den am meisten ignorierten Teil des «Woher» der Frage nach dem Strom. Ein grosser Teil kann aus unseren Haushalten kommen, ohne dass wir es merken. Elektrische Boiler mit Heizstäben gehören zu den übelsten Stromfressern und sind in der Schweiz

ähnlich verbreitet wie Ölheizungen. Neue werden nicht mehr verkauft. Verdrängt werden sie von viel effizienteren und ziemlich billigen Wärmepumpenboilern, viel öfter aber parallel zum Heizungsersatz von Wärmepumpenheizungen oder Fernwärmesystemen. Das Verschwinden der in der Nacht heizenden Elektroboiler kompensiert in vielen Gemeinden den zusätzlichen Verbrauch durch in der Nacht ladende Elektroautos.

Der böse Backofen

Weitere Beispiele gefällig? Der übelste Missetäter in Sachen Strom in der Küche ist der Backofen, vor allem, wenn man ihn vorheizt und nur für kleine Mengen braucht. Die gehypten Heissluftfritteusen sind alles Mögliche, nur keine Fritteusen, aber vor allem kleine Umluftbacköfen. Reste aufwärmen oder kleine Kuchen backen geht darin genauso gut wie im Backofen. Und mit dem gesparten Strom fahren wir nachher in die Stadt.

Der Strom fürs Auto kann deshalb problemlos von ganz vielen Verbrauchern in der nächsten Umgebung kommen, die aus reiner Gewohnheit nicht mehr auf dem letzten Stand sind. Klar, wir brauchen für die Dekarbonisierung auch Wind- und Sonnenergie, aber vor allem brauchen wir Grips und viel mehr Effizienz. Wer sich nur minimal damit beschäftigt, realisiert plötzlich, dass ein guter Teil des Stroms fürs Auto aus dem eigenen Haushalt kommen kann, ohne dass man friert, hungert oder im Dunklen sitzt. ●



ANDREAS SCHWANDER IM NAMEN VON MURPHY

Edward Aloysius Murphy (1918–1990) war Luftfahrtingenieur in den USA. Er gilt als der Entdecker von «Murphys Gesetz». Sein irdisches Sekretariat unter der Leitung von Andreas Schwander nimmt die Autobranche unter die Lupe und ist erreichbar über redaktion@auto-illustrierte.ch. Murphy twittert auch, unter [@SchwanderMurphy](https://twitter.com/SchwanderMurphy).

«Eigentlich trage ich
nur zu Weihnachten
Geschenke aus ...

... für Ihre Liebsten
aber zwölf Mal
im Jahr!»

Samiklaus



+
ai **auto**
ILLUSTRIERTE
Das Schweizer Automagazin

**Schenken Sie ein Jahr lang voller Freude!
Jetzt die auto-illustrierte abonnieren!**

Das Jahresabo bestellen unter: auto-illustrierte.ch/de/abo
oder 043 322 60 81 oder ai-abo@c-media.ch

Die auto-illustrierte wünscht Ihnen besinnliche Festtage!

RAHEL FREY

Miss Sunshine

Rahel Frey hat immer ein schelmisches Lächeln im Gesicht. Doch steigt sie ins Auto, wird sie zur «eisernen Lady». In der Langstrecken-WM sorgte sie mit ihren Teamkolleginnen für Furore und machte Porsche sogar noch ein Abschiedsgeschenk.

Text: Jörg Petersen, Fotos: Audi, Porsche, zVg





Es ist der letzte WEC-Saisonlauf in Bahrain. Nach 18 Renntriumphen, fünf Weltmeistertiteln und drei Klassensiegen bei den 24 Stunden von Le Mans schickt Porsche den 515 PS starken 911 RSR in den Ruhestand – ab der kommenden Saison löst der 911 GT3 R das GTE-Fahrzeug ab. Das Iron-Dames-Trio Sarah Bovy (B), Michele Gattling (DK) und Rahel Frey fährt die Krallen aus und beschert dem RSR einen Abschied nach Mass und sich nach 232 Runden den ersten Klassensieg.

Traditionelle Motorsportlaufbahn

In den letzten fünf Jahren wuchs Frey in die Position der Leaderin beim Damenteam Iron Dames hinein. Ihre Rennsportkarriere startete traditionell im Kart. «Mein Vater ist ein riesiger Motorsportfan und fuhr früher selbst etwas Kart, was allerdings am Schluss an den finanziellen Mitteln scheiterte», erinnert sich die Solothurnerin. «Darüber hinaus übernahm er bereits mit 18 Jahren die Thal-Garage von seinem Vater, wodurch ihm die Zeit fehlte.» Dennoch lässt es



Erfolgreiches Trio: Michele Gattling, Rahel Frey und Sarah Bovy (v.l.) trumpten in der Langstrecken-WM mächtig auf.

sich Vater Heinz nicht nehmen, mit seinen Kids Rahel, Jenny und Enzo die Schweizer Kartrennen zu besuchen – als Zuschauer wohlgemerkt. Und nachdem das Frey-Trio das erste Mal im Kart sass, ist es vom Motorsportvirus infiziert. Doch nur Rahel bleibt ihm treu: «1998 begann meine Motorsportkarriere mit dem klassischen Einstieg bei den Minis.» Ein Schweizer Meistertitel bleibt ihr jedoch verwehrt. Und das, obwohl sie förmlich Kreise um die Konkurrenz fährt. Selbst ein gewisser Sébastien Buemi hat Mühe, an der Zwölfjährigen vorbeizukommen. «Dass ich nie einen Titel im Kart gewonnen habe, wurmt mich noch heute», sagt die mittlerweile 36-Jährige. «Das Schlimme ist, ich weiss nicht, warum. Ich war zwar immer schnell, habe auch Rennen gewonnen, aber letztendlich hatte ich oft mit dem Defektteufel zu kämpfen. Mal war die Kette gerissen, mal lief der Motor nicht – es war eigentlich immer irgendetwas.»

Offene Kommunikation und viel Vertrauen

Ihre Familie ist für sie ein starker Rückhalt. «Sie hat mir die Werte beigebracht, die ich heute verkörpern kann», sagt Frey. «Das beginnt bei der Präzision, dem Arbeitseinsatz, dem Respekt gegenüber anderen und damit, für den oder die

Mit dem Sieg in Bahrain verabschiedeten die Iron Dames den Porsche 911 RSR in den Ruhestand.



anderen da zu sein, um zu helfen. Und das lebe ich auch. Diese Bodenständigkeit, die meine Familie mir vorlebt, die schätze ich sehr.» Und genau diese Bodenständigkeit gibt ihr die Kraft, um das Motorsportgeschäft überhaupt bewältigen zu können. Neben all der Rennerei greift sie ihren Eltern und Geschwistern in der Garage tatkräftig unter die Arme. Frey: «Ich versuche, meinen Geschwistern und meinen Eltern so gut zu helfen, wie es geht. Die Führung haben Enzo und Jenny. Unsere Eltern sind zwar noch sechs Tage die Woche im Geschäft und geben weiterhin Vollgas, aber operativ stehen meine Geschwister in der ersten Reihe. Doch braucht es dafür eine offene Kommunikation und Vertrauen füreinander. Nur dank ihres Einsatzes kann ich im Motorsport überhaupt noch unterwegs sein.»

Dynamischer Tausendsassa

2004 nimmt Freys Motorsportkarriere richtig Fahrt auf. Fortan tritt sie meist in zwei Serien gleichzeitig gegen die männliche Konkurrenz an. Die Gefahr, dass dabei etwas zu kurz kommt, sieht sie nicht. «Machst du deinen Job gut, bekommst du auch dementsprechend viele Anfragen. Das hat mich auch in Zeiten als Audi-Werksfahrerin überleben lassen und obendrein noch Spass gemacht, da du die unterschiedlichsten Menschen kennenlernst. Für mich war es eine sehr gute Schule, weil ich dadurch gelernt habe, Prioritäten zu setzen.»

Es folgen Einsätze in der Renault Speed Trophy, in der Schweizer Formel Renault 2.0, die sie auf Rang drei beendet, und einige Rennen der deutschen Formel Renault 2.0. 2006 wechselt sie

zur Schweizer Talentschmiede Jenzer Motorsport, um in der italienischen Formel Renault 2.0 zu fahren und die Rennen des Formel Renault 2.0 Eurocups unter die Räder zu nehmen. 2008 folgt der Aufstieg in die Formel 3 – zuerst bei Van Ammersfoort Racing bevor sie 2009 die Schweizer Formel-3-Legende Jo Zeller unter seine Fittiche nimmt.

150 statt nur 100 Prozent

2010 steigt Frey in den Tourenwagen- und GT-Sport um. Zusammen mit Cindy Allemann und Sébastien Buemis Cousine Natacha Gachnang fährt sie im Ford GT1 des Teams Matech Competition einige Läufe der FIA GT1-WM, die LMGT1-Wertung der Le Mans Series und noch dazu ein paar Gaststarts im VW-Markenpokal Scirocco R Cup. Und sie bleibt den «Hüslli-Autos», den geschlossenen Tourenwagen und GT-Autos, treu und findet 2011 den Einstieg mit Audi in die DTM. Es folgen die unterschiedlichsten Audi-Engagements in der ADAC GT Masters, der Langstreckenmeisterschaft VLN, der Blancpain Endurance Series. Und selbst in China und Asien tritt sie von 2013 bis 2019 mit dem Audi R8 LMS GT3 Evo an. Danach startet sie im Ferrari 488 GTE EVO in der European Le Mans Series und erreicht 2019 mit Kessel Racing Platz vier und 2020 mit Iron Lynx Rang fünf in der GTE-Wertung. Zu den Vorbildern und Motorsporttheroes, denen gerade junge Motorsportler oftmals gerne nacheifern, hat sie eine eigene Meinung: «Ich hatte nie ein richtiges Vorbild, sondern vielmehr das Vertrauen in mich, dass ich meinen eigenen Weg machen werde. Und das hat sich bis heute bestätigt.»



Cindy Allemann, Natacha Gachnang und Frey (v. r.) bildeten ein reines Frauenteam.



Schon im Kart war Frey oft das Mass der Dinge.



Mit Jenzer ging es 2006 auf die internationale Bühne.



Die Familie gibt Rahel Frey die nötige Rückendeckung.





Mit Neel Jani debütierte sie 2007 in der A1GP-Serie.



Von Sepp Haider konnte die Solothurnerin einiges lernen.



2016 trafen Frey und Nico Müller in der DTM aufeinander.



Seit gut fünf Jahren ist sie nun bei Iron Dames, das von der Französin Deborah Mayer geführt wird. In diesem Jahr haben sie den gestandenen Teams Paroli geboten, lagen sogar beim 24-Stunden-Klassiker in der LMGTE-AM-Kategorie rundenlang in Führung, gewannen den letzten WEC-Lauf in Bahrain und beendeten die Saison als Vizemeister. Müsste eigentlich 2024 der Meistertitel folgen. «Wir haben 2023 realisiert, dass unser Speed stimmt und wir gewinnen können. Unser Level reicht aber momentan noch nicht aus, um eine Meisterschaft zu gewinnen», ist sie ehrlich zu sich selbst. «Da geht bei uns Fahrerinnen, im Team und auch technisch noch mehr. Damit steigen zwangsläufig unsere Erwartungen. Doch willst du zu viel auf einmal, wird es gefährlich. Deshalb müssen wir noch cleverer agieren.»

Die Rollenverteilung unter den drei Pilotinnen ist jedenfalls klar definiert. «Ich war und bin diejenige, die am meisten Erfahrung hat. So wurde ich zwangsläufig in den letzten fünf Jahren zur Leaderin. Das heisst, du gehst immer als Erste raus, fährst die Bremsen sowie die Reifen an und machst die Setup-Arbeit. Das ist eigentlich eine Sch...arbeit. Doch dieser Job muss einfach gemacht werden. Wir haben ab und zu die Diskussionen, da auch ich mal die neuen Reifen fahren will. Aber das gehört dazu, wenn drei unterschiedliche Charaktere aufeinandertreffen. Letztendlich muss jeder seine Rolle im Team akzeptieren. Nur deshalb konnten wir schlussendlich auch Rennen gewinnen.»

Priorität Talentförderung

So werden die Iron Dames auch im nächsten Jahr wieder angreifen. Mit welchem Auto, ist momentan

noch nicht bekannt. «Was das betrifft, sind wir völlig offen», verrät Frey. «Wir sind von allen Herstellern – sprich Lamborghini, Ferrari und Porsche – gut aufgenommen worden und bieten als Team Iron Dames die Basis und der jeweilige Autohersteller liefert das entsprechende Arbeitsmaterial.»

Fest steht, dass Rahel Frey im kommenden Jahr weniger im Cockpit sitzen wird. Doch so ganz ohne Racing geht es dann doch nicht. «Klar ist, dass ich in Amerika die IMSA Endurance fahren werde. Ich liebe diesen bodenständigen Motorsport, der dort geboten wird. Darüber hinaus stehen Starts in der ein oder anderen Serie in Europa auf dem Programm. Da geht es dann allerdings darum, wieder junge Talente zu begleiten und die Fahrerinnen und Fahrer auszubilden. Wer das sein wird, wird demnächst bekannt gegeben.»

Neue Rolle

Doch nach einer so langen Motorsportkarriere ist es bestimmt nicht einfach, loszulassen. Dafür, dass keine Langeweile aufkommt, hat die sympathische Solothurnerin schon vorgesorgt: «Ich werde weniger fahren, um noch mehr in diese Leader-Rolle einer Projektleiterin hineinzuwachsen. Auch im Wissen, die nächste Motorsportgeneration weiter zu pushen. Genau das ist der Anspruch von Iron Dames. Wir haben Karttalente, die bereits auf einem sehr guten Niveau sind. Und die gilt es nun zu fördern und zu begleiten. Dazu werden wir in Zukunft wachsen und uns weiter aufteilen.» Heisst: Die Motorsportwelt wird künftig noch etwas pinker werden. ●



Kundensport und Markenbotschafterin: eine Rolle, die Frey bestens vertritt.

GASTKOMMENTAR SPORT

ZWEI SAISONS IN EINER

Die modernsten Rennautos am Limit bewegen, Rad an Rad gegen die besten Fahrer der Welt kämpfen, immer auf der Jagd nach der Perfektion – ein Bubentraum, den ich seit nun über einem Jahrzehnt leben darf.

Nach neun tollen Jahren mit der DTM als meinem Hauptprogramm, habe ich seit 2023 das Privileg, in zwei offiziellen FIA-Weltmeisterschaften anzutreten – der Langstrecken-WM und der Formel E.

Zwei Programme, die sich nicht nur in ihrem Format, sondern auch im Hinblick auf die Rennautos massgeblich unterscheiden. Genau dies macht das Hin- und Herspringen zwischen den beiden Boliden meines Erachtens eher deutlich einfacher als andersherum. Es fühlt sich an, als würde ich als Fahrer in meinem Kopf je nach Auto eine andere Software «abspielen».

Gleichzeitig bin ich auch nach zehn Jahren Profikarriere der festen Überzeugung, dass ich mit jeder Runde weiter dazulerne und ein kompletterer Rennfahrer werde. Ich liebe neue Herausforderungen und mich regelmässig aus meiner Komfortzone herauszuwagen. Zum Beispiel konnte ich aus meinen Gaststarts in der Rallycross-WM 2017 und 2018 viel mitnehmen und meinen Horizont massgeblich erweitern.

Nach der Saison ist vor der Saison

Zurück ins Jetzt: Die Meisterschaftstabellen sind bei allen wieder auf null gesetzt. Die Langstreckensaison ist im November in Bahrain zu Ende gegangen, die Formel E startet bereits wieder am 13. Januar. Einhalb Monate «Off-Season» stellen sich als noch kürzer heraus, als es klingt. Seit letztem August laufen die Vorbereitungen mit ABT Cupra für die Formel-E-Saison und Peugeot Sport arbeitet mit Hochdruck am Evo-Paket für unser 9X8-Hypercar.

Da die WEC «erst» Anfang März in Katar startet, liegt der Fokus aktuell auf dem Formel-E-Start in Mexiko-Stadt, Riad und Hyderabad. Als ABT Cupra haben wir ein schwieriges Debütjahr hinter uns – aber mit klarem Aufwärtstrend. Diesen wollen wir aufrechterhalten, die Lücke zu den Werksteams Schritt für Schritt verkleinern, regelmässiger in die Punkte fahren und all-fällige Chancen auf ein Highlight nutzen.

Im dunklen Keller

ABT hat allen voran als Audi-Werksteam eine lange Formel-E-Historie und ist nach einer einjährigen Pause seit 2023 zurück. Der Antriebsstrang wird von Mahindra bezogen. Als Kundenteam sind wir direkt abhängig von der Konkurrenzfähigkeit dieses Pakets, das im aktuellen zweijährigen Homologationszyklus zum Einsatz kommt.

Da also an der «Hardware» keine Entwicklungen ans Auto gebracht werden dürfen, liegt der Fokus voll auf der Software. Diese beeinflusst vor allem das Bremsverhalten, die im Rennen massgebende Effizienz und die Balance des Autos. Testtage gibt es für Privatteams so gut wie keine (drei offizielle Testtage in Valencia), daher arbeiten wir vor allem in unserem Hightechsimulator in Kempten an den Softwareparametern – viele Stunden im «dunklen Keller», wie wir es nennen, die sich hoffentlich bereits ab dem ersten Rennen auszahlen werden!

Die Vorfreude auf ein vollgepacktes und hoffentlich erfolgreiches Jahr ist gross – auf dass wir die Schweizer Flagge auf der Motorsport-Weltbühne hochhalten werden! ●



NICO MÜLLER IM NAMEN DES RENNSPORTS

Der 31-jährige Nico Müller startete seine Karriere im Kartsport, bevor er für Jenzer in der Formel Renault 2,0 und 3,5 sowie der GP3 fuhr. 2014 wechselte er in die DTM zu Audi und wurde 2019 und 2020 mit ABT Vizemeister. In die FE kam er 2020 und startet nun die zweite Saison mit ABT Cupra. Für Peugeot fährt er zudem in der WEC.

AUS DER BRANCHE

Ein fortlaufender Überblick darüber, was die beliebtesten Automarken der Schweiz letzten Monat bewegt hat.

Mazda

Als einziger Hersteller setzt Mazda weiter auf den Wankelmotor, aktuell als Range-Extender im seriellen Plug-in-Hybrid MX-30 R-EV. Seit 1967 hat Mazda damit kürzlich die Marke von über zwei Millionen produzierten Kreiskolbenmotoren übertroffen.

Mercedes-Benz

Nach fünf Jahren auf Platz acht steigt die Mercedes-Benz Group dank einer Steigerung des Markenwerts um neun Prozent auf Platz sieben im Ranking «Best Global Brands 2023» der bedeutendsten Marken der Welt.

Mini

Die Produktion des Mini Countryman im BMW-Werk in Leipzig ist gestartet. Der Countryman ist das erste Mini-Modell, das in Deutschland gebaut wird. Die Fertigungslinie teilt es sich mit den BMW-1er- und -2er-Modellen.

Mitsubishi

Um die E-Auto-Entwicklung voranzutreiben, investiert Mitsubishi 200 Millionen Euro in die Allianztochter Ampere. Als erster Schritt der Zusammenarbeit will Mitsubishi ein E-Auto auf OEM-Basis in Europa anbieten.

Nissan

Nissan will künftig drei Elektroautos im britischen Werk Sunderland produzieren. Um ihre «EV36Zero»-Strategie umzusetzen, investiert Nissan gesamt-haft rund 3,45 Milliarden Euro in den Standortausbau in Grossbritannien.

Opel

Opel-CEO Florian Huettl bekräftigt die Elektrifizierungsstrategie. Um Elektroautos künftig günstiger anbieten zu können, entsteht am Standort Kaiserslautern im Joint Venture ACC eine Gigafactory für Hochleistungsbatterien.

Peugeot

Der 208 wurde beim TÜV-Report zum zuverlässigsten Modell in der Kategorie der zwei- bis dreijährigen Kleinwagen gekürt. Ausgewertet wurden über 9,5 Millionen Pflichtprüfungen.

HEUTE VOR 30 JAHREN: SUBARU WRX STI

World Rallye Experimental Subaru Tecnica International. Das kann in die sechs Buchstaben «WRX STI» abgekürzt werden und zielt seit dem 20. Januar 1994 die heissesten Subaru Impreza. Damals wurde der Grundstein für einen Sportwagen gelegt, der sich in den folgenden 30 Jahren in die Herzen von Fans aus aller Welt und insbesondere der Schweiz boxern sollte. Die erste Serie – noch von Hand zusammengebaut und nur in Japan verkauft – bot bereits die noch heute gültige Gleichung: Turboboxer plus intelligentem Allradantrieb mit computergesteuertem Mitteldifferenzial plus grosser Heckflügel

gleich Bingo. Mit seinen 250 PS und 1230 Kilogramm bei null Ausstattung zielte er auf kleine Rallyeteams ab, die Klimaanlage und Radio sowieso direkt wieder herausgerissen hätten. Das Angebot wurde auch genutzt und machte einen gewissen Collin McRae 1995 zum Rallyeweltmeister, während Subaru mit dem Konstrukteurstitel belohnt wurde. Der Rest ist Geschichte, was in gewisser Weise leider auch für den WRX STI zählt. In Europa wurde er bereits vor einiger Zeit eingestellt und zumindest in seiner klassischen Ausprägung sind seine Zukunftsaussichten weltweit eher düster. ●



GESCHICHTEN VON DER STRASSE

Bei Schnee und Eis auf der Autobahn unterwegs zu sein, fühlt sich manchmal an wie diese alten Computerspiele. Sie wissen schon, wo man in verpixelter Grafik vor plötzlich auf der Fahrbahn auftauchenden Hindernissen ausweichen muss – nur, dass es in der Realität nicht so spannend ist. Hier heissen die Hindernisse Schnee und Eis von Autodächern und Lastwagenplanen, die einem vom Fahrtwind weggerissen entgegengeschleudert werden. Wer sich noch vom Pausenhof erinnert, wie weh so ein gut gezielter Schneeball im Gesicht tun kann, erkennt das Problem.

Aus einem Kilo Schneemasse werden je nach Tempo schnell mal 100 Kilogramm, die auf das Auto zufliegen und erhebliche Schäden verursachen können. Schnell reagieren hilft nicht immer. Bei Schnee sind die Strassenverhältnisse selten für fixe Ausweichmanöver geeignet und andere Autos sind ja auch noch unterwegs. Klar, man hat frühmorgens keine Lust, noch Schnee vom Auto zu räumen. Aber es ist Pflicht und verhindert brenzlige Situationen und Unfälle. Einfach fünf Minuten früher aufstehen. Das gute Gewissen und weniger Verbrauch gibt's dazu! ●

BMW E3 CALIFORNIA

California Dreaming

Mit einem über 50 Jahre alten und einzigartigen BMW-E3-Umbau namens California entlang der amerikanischen Westküste von San Francisco nach Los Angeles. Die Passanten kamen aus dem Staunen gar nicht mehr heraus. Wir ebenfalls nicht.

Text: Bernd Ostmann, Fotos: Hans-Dieter Seufert





Im Hotelzimmer spendet ein kitschig künstliches Kaminfeuer spärliche Wärme. Vor dem Fenster tobt das aufgewühlte Meer. Der Sturm peitscht gegen die Fenster. Es schüttet wie aus Eimern. Im Fernsehen zeigen sie Bilder von überschwemmten Landstrichen, sprechen von Evakuierungen.

So hatte ich mir den Kalifornien-Trip nicht vorgestellt. In San Francisco gab es Nieselregen, tiefhängende Wolken. Die Golden Gate Bridge war nebelverhangen. Am nächsten Tag zwangen Strassensperrungen zu Umwegen. Es gab umgestürzte Bäume, Überschwemmungen und vor den Häusern Notstromaggregate. Aber dann zeigt sich das Wetter plötzlich doch noch gnädig. Weiter im Süden in Pebble Beach gibt es endlich Sonnenschein: «California Feeling». Das Dach müssen wir nicht öffnen. Der BMW E3, die grosse Limousine, Baujahr 1970, hat keines. Das viersitzige Cabrio ist ein Unikat, ein sehr elegantes. Atemberaubend schön und ohne jeden Schnickschnack, der Autoarchitektur schnell altern lässt. Lang gestreckt, erinnert es «an ein Riva-Boot», so Christian Zschocke, der Mann hinter dem aufwendigen Projekt.



Sonnenschein am Strand in Pismo Beach: Da passt der BMW-E3-Umbau perfekt hin.

Und er ist sich sicher: «Der E3 gewinnt ohne Dach.» Als der Anwalt aus Frankfurt sich in einem Tirol-Urlaub langweilte und im Internet nach Oldtimern suchte, stiess er auf den BMW E3 – und war sofort «geflasht». Der E3 ist für ihn die Basis für den späteren Erfolg von BMW: «Der erste grosse BMW. Der erste mit Sechszylinder. Dazu dieses Design: die Torpedolinie, der Hofmeister-Knick, die Doppelscheinwerfer – wie bei einem italienischen Sportwagen», gerät Zschocke ins Schwärmen. Die erste Generation des E3 war für ihn ein «überpoweretes Statement. Der hatte mehr Leistung als ein Porsche 911. Wer glaubte, dass der 911 nicht schnell genug war, der hat sich damals einen BMW 2800 gekauft.»

Der E3 gewinnt ohne Dach

Mittlerweile besitzt der BMW-Fan 20 dieser Oldies. Zschocke ist aber nicht nur Sammler, er hat den E3 «weitergedacht». Er wollte beim E3 «moderne Emotionen herausarbeiten». Und so entstand ein Quartett ganz besonderer E3-Modelle: Grosse Freude bereitet ihm sein «New Horizon», sein Art-Car auf E3-Basis. Dafür liess sich Pop-Art-Künstler Heiner Meyer von Ereignissen aus dem E3-Produktionsjahr 1969 inspirieren: zum

Das Wetter spielte glücklicherweise meistens mit. Denn ein Dach, das man schliessen könnte, gibt es im BMW E3 California gar nicht.



Beispiel von der Mondlandung oder dem Start der Cartoon-Serie «Pink Panther».

Sein Art-E3 wurde zum Hingucker, war auf der Art Miami ein viel bewundertes und fotografiertes Exponat. Dazu gesellten sich weitere Varianten: Ein E3 in Inka Orange, einer Farbe, die früher bei BMW im Rennsport zum Einsatz kam. Dazu ein richtiger Rennveteran, der «Gruppe 1», wie er mit Doppelvergäsern bestückt in England zum Einsatz kam.

Das vierte Modell ist das offene. Während die Limousine zum Cabrio mutierte, wurde viel Aufwand in die Steifigkeit gesteckt. Hohlräume wurden geöffnet, verstärkt und wieder verschlossen, vorne wurde eine zusätzliche Schottwand eingesetzt, hinten gab es eine Versteifungsbox aus einem E30-BMW-Cabrio. Gegenüber der Limousine bringt der E3 nun 75 Kilogramm mehr auf die Waage. Der deutsche TÜV begleitete all diese Massnahmen. Er nahm den Umbau nicht nur ab, er bescheinigte dem offenen BMW auch eine bessere Steifigkeit als der Limousine.

Du wirst Teil der Umwelt

Zschocke: «Ich fahre gern. Und ich möchte Fahrfreude bereiten.» Früher war der E3 eher ein Auto für

die Überholspur. Heute animiert das Cabrio nicht zum Rasen. Es gibt vielmehr den entspannten, souveränen Gleiter. Der Viersitzer wirkt auch auf welliger Fahrbahn ausgesprochen solide. Nichts klappert, nichts verwindet sich. Die Verarbeitung des über 50 Jahre alten BMW wirkt absolut perfekt.

Dies gilt auch für das Interieur und die beiden abschliessbaren seitlichen Staukästen. Hier lassen sich Papiere, Handy, Sonnenbrille verstauen. Hinter der Rücksitzbank befindet sich unter einer Blechklappe ein Kasten. Ein Verdeck gibt es keines, aber hier lässt sich zumindest eine Abdeckplane verstauen. Deshalb nennt Zschocke seinen offenen E3 nicht Cabrio, sondern California. «In diesem Auto wirst du Teil der Umwelt. Du bist ungeschützt. Du brauchst Mut. Aber dieser Mut gibt dir ein intensives, unverwechselbares Erlebnis.»

Das Fahrerlebnis ist pur. Helferchen? Fehlanzeige. Schlüssel statt Keyless Go. Es gibt keine Servolenkung, keinen nervenden Spurhalteassistenten. Zur Kaffeepause mahnt keine Tasse im Display. Und die Arbeit des Abstandstempomaten übernimmt der umsichtige Mensch am Volant. Von aussen vernimmt man ein sonores Auspuffgrummeln. Im Inneren schnurrt der

Reihensechszylinder locker vor sich hin. Die Dreigang-Automatik von BorgWarner arbeitet unaufgeregt, schluckt aber einiges an Leistung.

Nach dreijähriger Bauzeit wurde der California fertiggestellt. Und Zschocke schickte sein E3-Quartett auf eine USA-Tournee. Erste Station war Seattle, dort präsentierte BMW die Zschocke-Modelle auf einer Autoshow, dann ging es weiter nach South Carolina ins Ultimate Driving Museum, und nun werden die drei Unikate im Petersen Museum in Los Angeles präsentiert. Wir haben den California auf seinem Weg von San Francisco nach Los Angeles begleitet.

California-Fahren ist ein hautnahes Erlebnis: Wenn man, das Gesicht in der Sonne, auf dem 17-Mile Drive aus den Eukalyptuswäldern Richtung Meer kommt, riecht man es zuerst, hört dann das Rauschen des Pazifiks, spürt schliesslich die Meeresbrise, und man ist sich sicher, dass dieser BMW genau hierhergehört: nach Kalifornien – und dass er zu Recht den Namen California trägt.

Doch nach diesem ersten eindrucksvollen Sonnentag droht alles buchstäblich wieder ins Wasser zu fallen. Auf dem Weg nach Avila Beach gibt es erneut heftige Regengüsse. Eigentlich



Die Dreigang-Automatik im E3 California stammt von BorgWarner.



Im California muss man gewappnet sein für jede Wetterkapriole.



Am California gibt es kaum Schnickschnack, der Autoarchitektur schnell altern lässt.



1970 war der E3 einer der Schnellsten auf der Autobahn.



In einigen Details weicht der California bewusst vom originalen E3 ab. Das dünne Personal-Lenkrad beispielsweise ist kein BMW-Originalteil.



Stauraum gibt es durch den Wegfall des Dachs genügend.



Werkzeug mit Ersatzzündkerzen befindet sich im Kofferdeckel.



Auch von oben ist der «grosse BMW» als Cabrio aus dem Jahr 1970 gut in Form.

wollen wir in Pismo Beach auf den Strand fahren. Aber am Morgen ist die Zufahrt solide verriegelt. Der «Storm», so heisst es, scheint alles verhängt zu haben. Wir fotografieren den California trotzdem vor der abgesperrten Schranke – und sehen uns plötzlich mit einem grimmigen Polizisten konfrontiert. Der Officer ist aufgebracht, erklärt uns, gegen welche Gesetze wir verstossen haben, und droht mit einer saftigen Strafe. Schliesslich lässt er sich besänftigen, und gegen eine Gebühr von fünf Dollar dürfen wir sogar auf den Strand. Mit dem Auto auf den Sandstrand, wo gibt es das noch?

Mittlerweile hat sich die Sonne durch die Wolken gekämpft, und der California schnürt locker über den Strand. Auf der einen Seite der Pazifik, auf der anderen die Dünen und die angeschwemmten Äste, die der Sturm hinterlassen hat. Wir sind nicht allein. Neben Wanderern, Joggern und Wattsuchern gibt es auch andere Automobilisten. Beispielsweise Ed, den Buggy-Fahrer, der eigens für ein Foto mit dem California noch schnell zu Putzmittel und Lappen greift und seinen Oldie, Baujahr 1969, zum Glänzen bringt.

Emotions on wheels

Von dieser Fahrt über den Sandstrand hat Christian Zschocke bei seinen Gedanken an den California «immer geträumt». Und dazu kommt das, was er sich von seinen Autos immer gewünscht hat: «Dass sie bei den Betrachtern Emotionen

auslösen.» Überall, wo der California auftaucht, trifft er auf zunächst überraschte, dann freundliche Gesichter, erhobene Daumen und fotografierende Passanten. Ob Buggy-Fahrer Ed, der Strandwärtler am 17-Mile Drive, die fotografierenden Youngster auf dem Pier in Santa Barbara oder Claudia, eine Passantin in Beverly Hills, die beim Anblick des California fast in Schnappatmung verfällt und entzückt ausruft: «Oh mein Gott. Der sieht absolut toll aus, ich liebe ihn.» Der California stösst nicht nur auf Interesse, er löst Begeisterung aus. Und Zschocke fühlt sich bestätigt: Er gab seiner Sammlung den Titel «Wundercar», einem Werbeslogan entliehen, den BMW einst für den E3 in Amerika kreiert hatte, und er nennt seine Kreationen «Emotions on wheels».

Shooting Brake von Bracq

Und wenn die Autos beim Betrachter einmal keine Emotionen auslösen sollten, wenn ein Experte kritisch prüft, «dann sollte wenigstens alles echt sein», so der E3-Fan. In einigen Details weicht der California aber bewusst vom originalen E3 ab: Das dünne Personal-Lenkrad im California ist beispielsweise kein BMW-Originalteil. «Aber es stammt aus dem Jahr 1969, passt also in die Zeit, und wurde in Italien aufgearbeitet», beeilt sich der BMW-Experte um eine Erklärung. Bei der Antenne für den California, die links und rechts neben dem Innenspiegel sitzt, erklärt Zschocke freimütig:

«Die stammt aus dem Zubehörhandel.» Der Anwalt wollte einfach kein Loch in die Karosserie bohren lassen. Längst ist der Sammler bei BMW kein Unbekannter mehr: BMW möchte beispielsweise eine E3-Rohkarosserie, die Zschocke ausgegraben hat, abscaffen. Quasi als Gegenzug will ihm BMW einen 2800er-Motor für sein nächstes «Wundercar»-Projekt geben. Von keinem Geringeren als Paul Bracq, dem ehemaligen BMW-Designer, hat sich Zschocke einen Shooting Brake zeichnen lassen. Der entsteht gerade und soll 2024 die Sammlung abrunden. «Das wird ein echter Shooting Brake», so Zschocke. Hinten soll es links und rechts Fächer für die Waffen geben. Die Fächer werden mit Teppichen ausgelegt, «damit nichts klappert». Auch die Farbe des Interieurs hat Zschocke mit Frau Bracq bereits festgelegt: rotes Leder. Aussen wird der Wagen zweifarbig lackiert. «Malaga und Silber», verrät der Sammler: «Das gefällt mir.»

Mittlerweile geniessen wir die letzten Sonnenstrahlen am Strand von Santa Monica. Dann geht es vor der Silhouette von Los Angeles über die moderne Sixth Street Bridge. Der nächste Morgen im Elysian Park, mit Blick auf die Hochhäuser, ist dann wieder wolkenverhangen, kühl, und es beginnt zu nieseln. Zeit, dass der BMW E3 California in die Wärme kommt. Zeit für seinen Auftritt im Petersen Museum, wo das E3-Quartett die Besucher wieder erstaunen dürfte. ●



BRANCHE

Ein fortlaufender Überblick darüber, was die beliebtesten Automarken der Schweiz letzten Monat bewegt hat.

Polestar

Polestar gibt den Produktionsstart des Polestar 4 bekannt. Er ist der erste Polestar, der in der von der Geely betriebenen Fabrik in Hangzhou Bay produziert wird. Die ersten Auslieferungen ausserhalb von China sind für Anfang 2024 geplant.

Porsche

Porsche hat weitere Details zum E-Macan verraten. So gibt es ausschliesslich Allradvarianten mit einem sparsamen Siliciumcarbid-Inverter über der Hinterachse. Das Zweigang-Getriebe entfällt. Produziert wird der E-Macan ab 2024 in Leipzig.

Renault

Am Genfer Autosalon vom 26. Februar bis 5. März 2024 präsentiert Renault den 5 E-Tech 100% electric mit zwei Batterieoptionen und einer Reichweite von bis zu 400 Kilometern. Marktstart ist kommendes Jahr.

Seat

Wayne Griffiths, CEO von Seat und Cupra, ist von der Automobilwoche zum CEO des Jahres gewählt worden. Unter anderem verzeichnete Seat im ersten Halbjahr 2023 das wirtschaftlich stärkste in der Geschichte der Marke.

Skoda

In Bratislava beginnt die Serienfertigung der neuen Superb-Generation auf einer gemeinsamen Fertigungslinie mit dem VW Passat. Dadurch werden im Werk Kvasiny Kapazitäten für weitere Einheiten des Octavia frei. Am Standort Mladá Boleslav rollen künftig zusätzliche BEV-Einheiten vom Band.

Smart

Der #1 wurde mit dem Goldenen Lenkrad 2023 als «Bestes Auto unter 50 000 Euro» ausgezeichnet. Er ist der erste Smart, der den Preis erhält.

SsangYong

SsangYong beziehungsweise KG Mobility geht eine strategische Partnerschaft mit BYD ein. Dazu gehört eine Vereinbarung für eine Akkufabrik in Südkorea und die gemeinsame Entwicklung eines Hybridantriebssystems.

LESERBRIEFE

Falsche Bezeichnung des Getriebes

Zum Testbericht des Toyota Prius PHEV, ai 12/2023

Sie schreiben, dass der Toyota Prius PHEV ein CVT-Getriebe habe. Der Antrieb des Toyota Prius fühlt sich zwar für den Fahrer so an wie ein CVT-Getriebe, ist aber ein technisch anspruchsvolles Konglomerat aus Benzinmotor, Generator, Planetengetriebe und Elektromotor. Bei meinem Prius mit Baujahr 2004 war die Abstimmung leider so nervtötend wie bei CVT-Getrieben in einem Roller. Beim Beschleunigen wird der Benzinmotor auf eine konstante (hohe) Drehzahl eingeregelt und gibt konstant ein gleichmässiges und unschönes Geräusch von sich. Das Getriebe «regelt die Geschwindigkeit dann nach». Ich hoffe, das ist mittlerweile verbessert worden.

Reinhold Ebner, via E-Mail

Antwort: Sie haben natürlich recht, beim Getriebe des Toyota Prius handelt es sich nicht um ein klassisches CVT-Getriebe, sondern es funktioniert so wie von Ihnen beschrieben. Toyota selbst spricht bei dieser Lösung von einem «e-CVT», das haben wir zu ungenau geschrieben. Wir werden das in Zukunft präzisieren und bitten, diese Ungenauigkeit zu entschuldigen. Und ja, der aktuelle Prius fährt sich

auf jeden Fall viel weniger «lärmend» als Modelle mit der alten Getriebeabstimmung. Das wurde deutlich verbessert.

An Egoismus fast nicht zu übertreffen

Zum Zitat des Monats von Peter Grünfelder, Präsident auto-schweiz, ai 12/2023

Pointierte Äusserungen aus einer persönlichen Ansicht scheinen en vogue zu sein, so lege auch ich gerne meine Meinung dar. Wenn jemand sich einen 60 000 bis 80 000 Franken teuren 2,5-Tonner leisten kann oder will und dann von 250 bis 500 kW angetrieben und auf 19- bis 22-Zöllern und mit mindestens 255 Millimeter breiten Gummis über die Strasse brettert – vielleicht noch als Pendler – und dann meint, keine Steuern zahlen zu müssen, muss ich sagen: Hallo! Was soll sich der Kleinwagenfahrer mit seinem 1200 Kilogramm schweren, 120 PS starken Benziner mit 16-Zöllern mit 195 Millimeter breiten Reifen denken, der Treibstoffsteuer und Automobilsteuer bezahlt? Höchstens so viel: Wo ist hier die Empathie und die Solidarität? Oder sind vier Prozent in dieser Finanzklasse schon tragisch? Hoffentlich schlägt das Brot nie um vier Prozent auf, sonst wird vermutlich ein Grossteil darauf verzichten müssen. Ich nenne es anders: Das ist an Egoismus fast nicht zu übertreffen.

Guido Albisetti, via E-Mail

Schreiben Sie uns:

redaktion@auto-illustrierte.ch

oder



@autoillustrierte



DÖNNI CLASSIC CAR AG



**Jaguar Ersatzteile -
Wartung und Restauration**

Old Mill, CH-6265 Roggliswil,
Phone 062 754 19 29, info@jaguarclassic.com
www.jaguarclassic.com

SINCE 1988



MADmotors

KLASSISCHE FAHRZEUGE



Ihre Fachwerkstatt in der Motorworld Kempththal - The Valley
madmotors.ch · 052 521 17 17 · Kempthpark 20 · 8310 Kempththal

INEOS GRENADIER

To surf and protect

Wasser, Schlamm, Torfmoore und felsige Pfade: Was mal Defender-Terrain war, soll nun dessen Klon erobern, der genauso Anpacker, Durchbeisser und Beschützer sein will. Unterwegs im Ineos Grenadier durch die raue Natur Grossbritanniens.

Text: Paul Englert, **Fotos:** Ineos





Fump macht's. Nicht klack. Einfach nur fump. Wobei so ein hochfrequentes Klack ja das akustische Synonym für robust, mechanisch, unkaputtbar ist. Nicht fump, nicht deng, nicht bumm. Klack-klack schon gar nicht. Dann nämlich klemmt die Schlosszunge Ihres Dreipunktgurts zwischen zwei Stücken Blech. Natürlich ahnen Sie, dass es um das Schliessgeräusch einer Autotür geht. Und beim Defender war das eben schon immer ein metallisch klingendes Klack. Ein Dreivierteljahrhundert lang – wenn er denn bis heute gebaut worden wäre. Wurde er aber nicht, sondern 2016 eingestellt, weil in seiner ursprünglichen Darreichungsform für nicht zukunftstauglich befunden.

Jetzt also fump statt klack. Weniger mechanisch, wie Tresortüren, durch die nichts hindurchdringt. Und genau da kommt Sir James Arthur Ratcliffe ins Spiel, britischer Unternehmer mit Ritterorden, der seine Milliarden mit Chemie machte und dem das Aus des kultigen Defender so gar nicht passte. Weil Ratcliffe wohl nie lang fackelt, beschloss er – so sagt die Legende – beim Feierabendbier in einem Londoner Pub, die Fortsetzung der Gelände-Legende zu



Wegtreten, Wasser:
Der Grenadier ist ein
Beisser alter Schule,
wühlt sich mit Sperre
und Untersetzung
(fast) überall durch.

bauen. Eben keines dieser Feld-Wald-und-Wiesen-SUVs mit feinen Fussmatten, kratzempfindlichen Klarlackblenden oder komplizierter Luftfedertechnik, sondern einen langlebigen Offroader, einen Anpacker, einen Gebrauchsgegenstand für die Expedition bis ans Ende der Welt und darüber hinaus.

Radsport, Fussball, Formel 1 – und Autos

Dann ging's ganz schnell: neue Autofirma gegründet (Ineos Automotive), Experten aus der Branche angeheuert (zum Beispiel von Bentley oder McLaren), Entwicklungsauftrag an Magna Steyr nach Graz vergeben. Und damit war eigentlich schon klar, dass etwas Handfestes dabei herauskommen würde. Denn erstens haben die Österreicher schon Ikonen wie die G-Klasse erfunden. Zweitens verfügt Ratcliffe, dem ein Drittel des AMG-Formel-1-Teams, eine Radsportmannschaft, mehrere Fussballklubs wie Lausanne-Sport und ein Modelabel gehören, offenbar über das nötige Spielgeld für solch ein Milliardenprojekt. Und weil ihm danach war, kaufte er gleich noch den Pub, in dem er den geistigen Grundstein für seinen Geländewagen gelegt hatte, The Grenadier. Damit war die Suche nach einem Namen geklärt. Gute sechs Jahre nach den ersten Bierdeckelskizzen im Pub und die üblichen Hunderttausende

Im Grenadier machst
du dir die Landschaft
untertan, findest
Pfade, wo keine sind,
erklimmst Berge, wo
du zu Fuss Treppen
bräuchtest.





Testkilometer später kriecht der Serien-Grenadier auf fetten AT-Reifen schmatzend durch knöcheltiefen Schlamm entlang des Hadrianswalls, nahe der schottischen Grenze. Bereits auf den morastigen Wegen des Kielder Forest reichten Offroad-Modus und ein gesperrtes Mittendiff stellenweise nicht mehr aus, um voranzukommen. Es mussten auch die Differenziale an Vorder- und Hinterachse gesperrt und das Untersetzungsgetriebe mit einem kräftigen Zug am kleinen Zusatzknopf aktiviert werden. Immer wieder rutscht das Heck leicht weg, bedrohlich nah an der angrenzenden Bachrinne entlang. Hier ein bisschen gegenlenken, dort ein wenig Gas, schon bringst

du den Grenadier wieder auf Kurs. Nicht, dass das ein Defender nicht könnte. Doch im Grenadier läuft Geländefahren so spielerisch ab wie die Fahrt auf der A1 Bern–Zürich oder das anschließende Flanieren an der Bahnhofstrasse. Weil das hier trotz aller Rustikalität natürlich ein modernes Auto ist, mit Regelelektronik fürs Kraxeln, Abseilen, Waten und allem, was sonst noch dazugehört. Doch lässt dich der Grenadier im Glauben, dass du der Held bist, der die Natur mit Lenkrad, Pedalen und ein paar Tasten bezwingt. Und allein weil du weisst, dass der Grenadier auf einem Leiterrahmen fusst, unter dem Starrachsen stecken, an deren Unkaputtbarkeit du glaubst, streifst

du gedanklich die groben Fäustlinge mit Quarzsand statt dünner Samthandschuhe über, um im Zweifelsfall Prügel auszuteilen – wie ein Springreiter auf seinem Pferd, das vor dem Hindernis bockt. Es gilt also nur, die richtigen Knöpfe zu drücken, schon machst du dir und dem Grenadier die Landschaft abseits asphaltversiegelter Flächen untertan. Dort, wo die Löcher im Boden gross sind, der Schlamm hoch steht, das Wasser tief ist und Steigungen gar nicht steil genug sein können.

Aktive Rückführungshilfe

Genau hier macht auch die wahrscheinlich Atomschläge überstehende, mit einem gigantischen





Totpunkt um die Mittellage ver-
sehene, eher wässrig als teigig
rückmeldende Kugelumlaufen-
kung Sinn. Mit ihrer Hilfe lässt sich
der Grenadier im Zeitlupentempo
exakt platzieren. Auf der Strasse
nervt diese Art von Steuer, weil
alles verzögert passiert, der Fahrer
im Kopf stets einen Schritt vor-
raus sein und am Kurvenausgang
aktive Rückführungshilfe leisten
muss. Doch auch das macht den
Grenadier so spannend, weil er ein
moderner Typ ist und trotzdem das
Gestrige pflegt. Der gerade so viel
Elektronik an Bord hat, dass er un-
bemerkt unterstützen kann. Der
aber nicht automatisch einparkt,
Spuren wechselt oder Abstände

regelt. Das gilt es aktuell noch
selbst zu machen – bis der Jahr-
gang 2024 kommt, den Ineos qua
Gesetz mit allerlei Assistenz aus-
rüsten muss. Aber auch die werden
sie ihm wahrscheinlich so geschickt
unterjubeln, dass sie dem Fahr-
genuss nicht im Weg steht. Aktuell
aber darfst und musst du noch
selbst anpacken, kannst mit dem
2,7-Tonner bis zu 3500 Kilogramm
Last an den Haken nehmen, per
Winde fünf Tonnen schwere Stämme
aus dem Wald ziehen. Kannst ihm
Zusatzgepäck ins Schienensystem
an der Karosserie stecken oder
Tische oder Zelte. Zusatzschein-
werfer ringsum machen die Nacht
zum Tag, eine Leiter an der Hecktür

erleichtert den Zugang ins Nacht-
lager auf dem Dach, das statisch bis
zu 420 Kilogramm abkann. Auch
schön: die Aussicht durch heraus-
nehmbare Safarifenster über den
Sitzen in der ersten Reihe geniessen.
Skrupel, mit den matschigen Boots
durch den Innenraum zu klettern?
Nicht nötig. In dessen Boden sind
fünf Ablaufventile eingelassen.
Falls mal nass durchgewischt
werden muss.

Gute Zutaten

Innen erscheint der Grenadier
wie aus dem Vollen gefräst, mit
Verkleidungsteilen, die wirken,
als hielten sie länger als ein Auto-
leben. Mit Tasten und Knöpfen,

AM ANFANG WAR DER GRENADIER NUR EINE
BIERDECKELSKIZZE NEBEN EINEM PINT.



die so gross sind, dass du sie auch mit Handschuhen bedienen kannst. Nur zwei Dinge passen nicht zum sonst so analogen Grenadier: Da ist der hoch aufragende Touchscreen, den man auch per Dreh-Drück-Steller bedient und auf dem die linke Seite für Kartenmaterial, Multimedia-Kram und mit vielen Zahlen aufbereitete Offroad-infos reserviert ist. Die rechte für alle Fahr- und Motordaten. Instrumente hinter dem Lenkrad gibt es nicht. Und der lackierte BMW-Getriebe-Joystick mit be-

leuchteter Fahrstufenanzeige ragt im Grenadier-Ambiente wie ein Fremdkörper aus der Mittelkonsole. BMW? Genau. Die zwei konfigurierbaren Aggregate liefern die Münchner, der Achtstufenwandler kommt von ZF. Vor allem der B57 genannte Turbodiesel, hier mit 183kW/249PS und 550Nm, passt zu diesem automobilen Kantholz, weil er weniger aufgeregt zu Werke geht, schon knapp über Leerlaufdrehzahl sein maximales Drehmoment ins Spiel bringt. Und beim genaueren Hinsehen

fallen weitere delikate Zutaten von Zulieferern wie Brembo, Recaro, Bilstein oder Eibach auf.

Surfin' Morecambe Bay

Nach vielen Stunden über Wege, die vorher gar keine waren, ist der Grenadier im Lake District angekommen, versucht sich zur Abwechslung an asphaltierten Verbindungsetappen auf dem Weg zur Morecambe Bay. Dort, wo die See bei Ebbe riesige Sandbänke freigibt, über die einst Postkutschen abkürzten, stürzt sich der Grenadier in sein letztes Abenteuer auf dieser Tour.

**45°
Seitenneigung**

**45°
maximale
Steigung**

**28,2° 35,5°
Böschungswinkel**

**80 cm
Wattiefe**

**OKAY, EIN BISSCHEN MODERNES
ZEUGS MUSS SCHON SEIN.
ALSO BERGABFAHRHILFE KEIN
UND RUNTER GEHT'S.**

Gesperrte Differenziale, Offroadmodus aktiv. Kann losgehen. Routiniert haken sich die Stollenreifen in den vom Wasser verdichteten Sand ein, bringen den Defender-Klon schlupffrei voran. Eine Vertiefung dient als erster Vorgeschmack auf das, was noch kommt, denn die Flut macht sich breit in der Morecambe Bay. Und ohne die in der Dämmerung einige Kilometer entfernt aufblitzenden Lichter von Silverdale wäre womöglich längst die Orientierung verloren gegangen. Inzwischen surft der Grenadier im Watmodus mit kleiner Bugwelle

durch die salzige See. Jetzt bloss nicht anhalten, sonst verschluckt einen der Treibsand. Gegen den hat selbst der Grenadier kein Mittel. Ausser in Bewegung zu bleiben. Das Wasser plätschert bereits an die Türen, kriecht bis vor zu den dicken Dichtungen. Keine Sekunde zu früh ist das Ufer erreicht, der Grenadier wühlt sich auf den letzten Metern getriebeuntersetzt durch die tiefe Schlacke, klettert auf ein steiniges Plateau. Geschafft. Zeit für ein Pint im Pub. Aber vorher alle Türen schliessen. Fump ist das neue Klack. ●

TECHNISCHE DATEN

Ineos Grenadier

Motor:	R6-Diesel, 2993 cm ³
Leistung:	183 kW/249 PS bei 3250/min
Drehmoment:	550 Nm bei 1250/min
Getriebe:	8-Gang-Wandlerautomatik
Antrieb:	Allradantrieb
0-100 km/h, Höchstgeschwindigkeit:	9,9 s, 160 km/h
Verbrauch (WLTP):	10,1 l/100 km
CO₂-Emissionen:	310 g/km
Leergewicht, Zuladung:	2744 kg, 756 kg
L/B/H:	4896/1930/2036 mm
Radstand:	2922 mm
Kofferraumvolumen:	1152-2035 l
Preis:	ab 82 990 Franken



DER GRENADIER IST NICHT EINER DIESEK FELD-WALD-UND-WIESEN-SUVS, SONDERN EIN ECHTER GELÄNDEWAGEN.



WAS SONST NOCH SO PASSIERT IST

Tesla hat endlich mit der Auslieferung des **Cybertrucks** begonnen. Mit rund zwei Jahren Verspätung wurde der Elektro-Pick-up an die ersten Kunden ausgehändigt. Entgegen den ursprünglich angekündigten 39 900 US-Dollar kostet der Cybertruck nun mindestens 10 000 Dollar mehr. So wieso sei das günstigste Modell frühestens für 2025 zu erwarten. Aktuell bietet Tesla drei Varianten von mindestens 60 990 bis 99 990 Dollar an. Das Cyberbeast, das Topmodell, schafft statt der ursprünglich angekündigten Reichweite von 800 Kilometern noch 515 Kilometer und leistet mit seinen drei E-Motoren über 1000 PS. Irrsinnig ist die Tatsache, dass das 3-Tonnen-Monster den Sprint von null auf 100 km/h in nur 2,7 Sekunden absolviert. Bisher wurde der Cybertruck über eine Million Mal vorgestellt. Nach Europa dürfte er es aufgrund seiner Form allerdings nicht schaffen.

Die Meldungen von verspäteten Auslieferungen und steigenden Preisen halten auch im VW-Konzern an. **Volkswagen** hat dieses Frühjahr verkündet, 2025 ein E-Auto für **unter 25 000 Euro** bauen zu wollen. In China hat dies bereits geklappt, so ist der im Joint Venture mit FAW entstehende ID.4 Crozz dort zeitweise für

deutlich unter 20 000 Euro erhältlich, um auf dem umkämpften chinesischen Markt bestehen zu können. Für Europa hingegen lotet VW derzeit mögliche Kooperationen mit verschiedenen Partnern aus, um das Ziel eines kostengünstigen E-Autos zu erreichen. Zudem haben offenbar erste Gespräche mit Renault bereits stattgefunden, wie das Handelsblatt unter Berufung auf mehrere mit der Angelegenheit vertraute Personen berichtet.

Zumal die Konkurrenz kaum kleiner wird. Der chinesische Autobauer **Chery** hat angekündigt, bis 2026 **sechs Modelle** nach Europa und in die Schweiz zu bringen. Mit Omoda und Jaecoo werden zwei Marken mit elektrischen und fossilen Antrieben lanciert. Den Start machen zwei SUVs für einen Preis von rund 30 000 Franken.

Derweil hat das **Parlament** beschlossen, die Installation von **Ladestationen** mit Steuerabzügen zu fördern. Der Bundesrat muss nun eine entsprechende Verordnungsänderung ausarbeiten. Im Herbst wurde eine direkte finanzielle Unterstützung für Ladeinfrastrukturen noch aus dem CO₂-Gesetz gestrichen, in den kommenden Wochen wird dieses Thema im Nationalrat nochmals aufgegriffen. ●

VORSCHAU

auto-illustrierte 02/2024 erscheint am 25. Januar 2024.



So richtig versaut: der Land Rover Defender mit dem archaischen V8 im Test.



Elektrischer Pick-up: eine erste Ausfahrt im Ford F-150 Lightning.



Update für das Dauertesttagebuch: Wir waren mit dem Mazda CX-60 auf Reisen.

AUS DER BRANCHE

Ein fortlaufender Überblick darüber, was die beliebtesten Automarken der Schweiz letzten Monat bewegt hat.

Subaru

Subaru hat mit dem Forester Frankonia ein Unikat in Tarnfarbe und mit einem Dachträger, LED-Arbeitscheinwerfern und All-Terrain-Bereifung gebaut. Der Kofferraum erhielt einen massgeschneiderten Ausbau. Das Unikat wurde für 47 000 Euro versteigert.

Suzuki

Suzuki präsentiert die vierte Generation des Swifts, die ab kommendem Frühling erhältlich sein wird. Weiterhin erhältlich sein wird der Allradantrieb.

Tesla

Version zwölf der Full-Self-Driving-Software soll noch dieses Jahr verfügbar sein. Doch eine versteckte Funktion könnte heikel werden für Europa: Die Software könne Warnungen vor Tempo- sowie Rotlichtblitzern ermöglichen, was in den meisten europäischen Ländern verboten ist.

Toyota

Toyota präsentiert neue Urban-SUV- und Sport-Crossover-Konzepte, die die Elektropalette bis 2026 auf sechs Modelle erweitern sollen.

Volvo

Volvo gründet den Geschäftsbereich Energy Solutions. Nebst dem Vehicle-to-Grid-Pilotprogramm in Göteborg, wo die Technologie von realen Kunden getestet wird, will Volvo künftig ein ganzheitliches Ökosystem mit den Technologien Vehicle-to-Home und Vehicle-to-Load offerieren.

Volkswagen

VW liefert dem Vatikan Anfang 2024 40 ID.-Modelle aus. Bis 2030 soll die Flotte des Vatikans klimaneutral sein.

Xiaomi

Der chinesische Elektronikgigant präsentiert mit dem SU7 sein erstes E-Auto. Die Limousine ist etwas grösser als ein Tesla Model S, soll auf einer 800-Volt-Architektur aufbauen, bis 663 PS leisten und schon bald in Produktion gehen. Ob es der SU7 auch nach Europa schafft, ist offen.

DAS SCHWEIZER OLDTIMERMIETSYSTEM

Rent a Classic

EINEACH ONLINE BUCHEN
OLDTIMER SELBER FAHREN
OHNE KILOMETERBEGRENZUNG

RENTAGCLASSIC.SWISS

MILLTEK SPORT

MILLTEK SPORT

HOCHLEISTUNGSAUSPUFFANLAGEN
UND SPORTKATALYSATOREN

www.millteksport.ch

ST SUSPENSIONS

ST SUSPENSIONS

Your Car. Your Style.
Your Suspension.

www.st-suspensions.ch

SPORT-GARAGE WIDMER AG

GR Yaris

Widmer Spezial

Sport-Garage Widmer AG
4937 Ursenbach, widmer-spezial.ch

KURT KISTLER AG

KURT KISTLER AG

BMW Niederungen

www.kistlerbmw.ch

Autop & Stützwäsch für jedes Budget e suuberi Sach!

12x in und um Zürich

43 Stützwäsch SB-Boxen mit vielen Staubsauger- und Pflegemitteln
5 bediente Autop-Waschstrassen ohne Kratzer
6 topmoderne Portalwaschanlagen ohne Kratzer

Alle Autop & Stützwäsch
Standorte unter: autop.ch/standorte

Autop & Stützwäsch
enjoy carwash!

KW AUTOMOTIVE

KW

UNE SOLUTION
A CHAQUE DEMANDE!

www.KWautomotive.ch

HOOSIER

TIRES DESIGNED FOR CHAMPIONS

horag

Horag Hotz Racing AG
8583 Sulgen
Tel. 071 644 80 20
www.horag.com

IMPRESSUM

Herausgeberin

Auto Illustrierte Medien AG
Schützenstrasse 19
8902 Urdorf
www.auto-illustrierte.ch

Verleger/VRP/CEO

Markus Mehr
Telefon 043 322 60 30
mehr@auto-illustrierte.ch

Verlag und Redaktion

Auto Illustrierte Medien AG
Schützenstrasse 19
8902 Urdorf
Telefon 043 322 60 30
info@auto-illustrierte.ch

Anzeigen

Creative Media GmbH
Schützenstrasse 19
8902 Urdorf
Telefon 043 322 60 30
inserate@auto-illustrierte.ch

Verkaufsleiter

Fabio Schoch
fabio.schoch@c-media.ch
Telefon 043 322 60 36

Chefredaktor

Cédric Heer
heer@auto-illustrierte.ch

Redaktion

Kim Hüppin, Moritz Doka,
Jörg Petersen
redaktion@auto-illustrierte.ch

Ständige Mitarbeiter

Philipp Aeberli, Ramon Egger,
Stefan Fritschi, Rainer Riek, Dave
Schneider, Andreas Schwander

Art Director

Cédric Heer

Korrektorat

Bärbel Philipp

Druck

Vogt-Schild Druck AG

Erscheinungsweise

monatlich, 12 × im Jahr
Einzelheft 10 Franken
(inkl. MwSt.)

Jahresabonnement

Schweiz 125 Franken
(inkl. MwSt.)
Abonnentenservice
Telefon 043 322 60 81
ai-abo@c-media.ch

Leserschaft

110 000 Leser (MACH 2021-2)

Nachdruck nur mit Genehmigung
des Verlags und Quellenangabe.

Für unverlangt eingesandte
Manuskripte übernimmt der
Verlag keine Haftung.

«auto-illustrierte» kann redaktionelle Inhalte der Zeitschrift «auto motor und sport» enthalten, herausgegeben von der Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG.

Die Redaktion behält sich vor, Leserbeiträge zu bearbeiten.

ISSN 1424-0130

© Auto Illustrierte Medien AG
Schützenstrasse 19
8902 Urdorf





Der neue Tiguan

Für alles, was das Leben bringt

Jetzt informieren

