

Sonderheft Mobilität

DIE WELTWOCH

21. Februar 2017 – 87. Jahrgang



Faszination Auto

Mit Gerhard Schürmann, Morten Hannesbo, Andreas Thiel,
Henryk M. Broder, Wolfram Knorr, Chris von Rohr, Gion Mathias Cavelty
u. v. a. m.

The Audi logo and the slogan "DAS LEBEN WARTET NICHT." are projected onto the facade of a modern building. The facade is composed of large, colorful panels in shades of blue, purple, and green, each with a grid of small lights. The Audi logo is positioned above the slogan, which is written in a bold, sans-serif font.

**DAS LEBEN
WARTET NICHT.**



Der neue Audi Q3.

Das Leben wartet nicht.

Die besten Dinge im Leben kommen ohne Vorwarnung. Mit den innovativen Technologien im neuen Audi Q3, wie dem serienmässigen digitalen Cockpit und dem grossen MMI Touch-Display, sind Sie darauf vorbereitet, spontan zu sein.

Audi Vorsprung durch Technik

Jetzt Probe fahren bei Ihrem Audi Partner.



Ungebrochene Faszination: Autosalon Genf.

Am 7. März öffnen sich für zehn Tage die Tore zur «Geneva International Motor Show 2019». Der Internationale Automobil-Salon in Genf findet zum 89. Mal statt, über 660 000 Besucher schauten sich im vergangenen Jahr rund 900 ausgestellte Fahrzeuge an. Kurz: Das Interesse am Automobil und an der persönlichen, individuellen Mobilität ist ungebrochen. Daran ändert auch die Tatsache nichts, dass einige wenige Hersteller beschlossen haben, ihre Marketingbudgets nicht mehr für einen Stand in Genf einzusetzen.

Offensichtlich gibt es eine erstaunlich grosse Anzahl Schweizerinnen und Schweizer, die Autos sehen, anfassen und riechen möchten. Aber die Freiheit des Autofahrers ist akut bedroht. In Deutschland arbeiten manche politischen Kräfte mit Nachdruck daran, die Schlüsselindustrie «Auto» nachhaltig zu beschädigen. Die Diskussion, in der selbst «Diesel-Tote» vorkommen, findet beunruhigend oft im faktenbefreiten Raum statt und nimmt bisweilen hysterische Züge an.

Dass Frankreich, Grossbritannien oder Taiwan bis 2040 keine Verbrennungsmotoren mehr zulassen wollen, mag in der reichlich populistisch geführten Ökologiedebatte gut ankommen, dürfte aber die betroffenen Volkswirtschaften nachhaltig schädigen. Denn es geht nicht nur um eine Industrie mit grosser Wertschöpfung, der Automobilbau verkörpert auch die «Freude am Fortschritt», wie es der Chefredaktor der deutschen *Welt* und frühere *Weltwoche*-Autokolumnist Ulf Poschardt formuliert hat. Wohlstand und Sozialstaat liessen sich nicht mit Fahrradläden und U-Bahn-Werkstätten erwirtschaften.

Porsche hat für Deutschland weit mehr geschafft, als nur den perfekten Sportwagen über Jahrzehnte zu bauen. Diese Autos haben gleichermassen Kultur oder Architektur beeinflusst, sie sind Symbol des Nachkriegsaufstiegs. Die 1898 gegründete französische Renault SA ist durch die Allianz mit Nissan heute ein Weltkonzern mit 66,3 Milliarden Dollar Umsatz (Quelle: *Forbes*). Jaguar oder Rolls-Royce aus Grossbritannien sind nicht bloss prestigeträchtige Marken, sie sind auch Ausdruck

einer Kultur und von Werten, die weltweit Gültigkeit erlangt haben.

Und schliesslich ist die Freiheit, die das Auto einer immer grösseren Zahl von Menschen ermöglicht, ein hohes Gut, das es zu verteidigen gilt. Der Freude an der individuellen Fortbewegung ist diese Ausgabe gewidmet, die anlässlich des Genfer Automobil-Salons erscheint. Sie erzählt von vergnügten Stunden hinter dem Steuer und den erstaunlichen Möglichkeiten der Technik, die schneller wachsen, als viele Autoskeptiker es wahrnehmen wollen.



Fotografische Inszenierung: Jaguar I-Pace.

Der Fotograf Lukas Maeder zum Beispiel hat den I-Pace, das erste Elektroauto von Jaguar, in bunten Neonfarben inszeniert (Seite 4). Unser Filmkritiker Wolfram Knorr beschäftigt sich mit der uralten Beziehung zwischen Kino und Automobil (Seite 16). Der Autor und Satiriker Gion Mathias Cavelti empfiehlt zu verschiedenen Lebenssituationen am Steuer die passende Musik (Seite 28). Und der Kolumnist Henryk M. Broder lässt die Lieben seines Lebens mit vier Rädern nochmals Revue passieren (Seite 34). Rockmusiker Chris von Rohr erinnert sich an seinen Rolls-Royce, den er in Los Angeles erworben hatte und der einmal von Jack Nicholson gefahren worden war (Seite 29). Der Wirtschaftsjournalist Frederic Spohr zeichnet die Erfolgsgeschichte der südkoreanischen Marke Kia nach, die gleichzeitig mit dem Land in die globale Bedeutung aufgestiegen ist.

Autokolumnist David Schnapp, der diese Ausgabe verantwortet, hat die Chefs der Schweizer Markenvertretungen und Importgesellschaften nach ihrem ersten, dem heutigen und dem Traumauto gefragt (Seite 8). Dazu hat er den neuen Audi Q3 (Seite 24) sowie den Mitsubishi Outlander PHEV (Seite 30) getestet. Roy Spring fuhr mit dem leistungsstarken Seat Cupra Ateca in den Schnee und schlief im geheizten Schlaf-Fass (Seite 16).

Diese Ausgabe wurde durch die Kooperation mit Jaguar, Kia, Seat, Mitsubishi und Audi ermöglicht. Wir bedanken uns herzlich für die Zusammenarbeit und wünschen viel Lese- und Fahrvergnügen.

Ihre Weltwoche

- 4 **SUV mit Charakter**
Lukas Maeder fotografiert den I-Pace
- 8 **Mein Auto**
Was die Schweizer Markenchefs fahren
- 11 **Punk, Einhorn und Defender**
Andreas Thiel spricht mit seiner Frau
- 13 **Platz für die Schwiegermutter**
Philipp Gut im Ferrari GTC4 Lusso
- 14 **Wollust der Mobilität**
Die Liebe zwischen Kino und Auto
- 16 **Die Schneekanone**
Ins Engadin mit dem Seat Cupra Ateca
- 20 **Aufstieg zur Weltmacht**
Vom Velohersteller zum Autokonzern
- 24 **Mein Q3-Tagebuch**
Mit der Familie im Audi Q3
- 28 **Slayer geht immer**
Automusik von Gion Mathias Cavelti
- 29 **Romantik und Rock 'n' Roll**
Chris von Rohrs Rolls-Royce
- 30 **Rot ist das neue Grün**
Der Mitsubishi Outlander PHEV
- 34 **Die Lieben meines Lebens**
Henryk M. Broder über seine Autos

Impressum

Herausgeberin: Weltwoche Verlags AG, Förlibuckstrasse 70, Postfach, 8021 Zürich
Die *Weltwoche* erscheint donnerstags.
Redaktion: Telefon 043 444 57 00, Fax 043 444 56 69,
E-Mail-Adressen: vorname.name@weltwoche.ch,
leserbriefe@weltwoche.ch
Verlag: Tel. 043 444 57 00, Fax 043 444 56 07,
E-Mail: verlag@weltwoche.ch
Internet: www.weltwoche.ch
Abo-Service: Tel. 043 444 57 01, Fax 043 444 50 91,
E-Mail: kundenservice@weltwoche.ch
Jahresabonnement Inland Fr. 334.– (inkl. MwSt.)
Schnupperabonnement Inland Fr. 38.– (inkl. MwSt.)
Weitere Angebote für In- und Ausland unter
www.weltwoche.ch/abo

Gründer: Karl von Schumacher (1894–1957)
Verleger und Chefredaktor: Roger Köppel

Redaktionelle Leitung
dieser Spezialausgabe: David Schnapp

Verlagsgeschäftsführer: Guido Bertuzzi
Anzeigenverkauf: Sandro Gianini (*Leitung*),
Gabriel Lotti, Brita Vassalli
Anzeigen-Innendienst: Samuel Hofmann (*Leitung*)
Tel. 043 444 57 02, Fax 043 444 56 07
E-Mail: anzeigenid@weltwoche.ch
Online-Vermarktung: Jonlinio GmbH
Tarife und Buchungen: weltwoche@jonlinio.com
Druck: Print Media Corporation, PMC,
Oetwil am See

*Die Wiedergabe von Artikeln und Bildern, auch auszugsweise oder in Ausschnitten, ist nur mit ausdrücklicher Genehmigung der Redaktion gestattet.
Für unverlangt eingesandte Manuskripte und Fotos wird keine Haftung übernommen.*

Der *Weltwoche*-Inhalt ist gedruckt auf Recyclingpapier, das zu 100 % aus Altpapier hergestellt wird.
Es schont Ressourcen, Energie und somit die Umwelt.

SUV mit Charakter

Meistens lichtet der Fotograf Lukas Maeder Menschen ab. Für einmal hat er sich ein Auto ins Studio geholt: den Jaguar I-Pace. Von David Schnapp und Lukas Maeder (Fotos)

Lukas Maeder sagt von sich selber, er sei «nicht der klassische Autofotograf». Als er trotzdem den Jaguar I-Pace, das erste Elektrofahrzeug der britischen Marke, in Szene setzen sollte, war das für den Zürcher «eine Herausforderung», wie er später zugibt. «Normalerweise fotografiere ich Menschen, da arbeitet und interagiert man mit den Leuten. Das ist etwas ganz anderes als ein grosses Fahrzeug, das einfach dasteht.»

Autos sind riesige Projektionsflächen, für diejenigen, die sie fahren, ebenso wie für jene, die sie vorbeifahren sehen. Was heisst das für den Fotografen? «Ich habe in meiner Arbeit eine Linie», antwortet Maeder auf die Frage. Er sei an die Bilder eines Elektroautos herangegangen wie an das Porträt eines Menschen: «Es sollte eine Linie haben, aber doch anders sein als die meisten Fotos von Fahrzeugen.»

Bevor Maeder das Auto fotografieren konnte, musste er es natürlich fahren: «Nach zwanzig Sekunden hatte ich mich an den i-Pace gewöhnt», erzählt er. Etwas länger hat es gedauert, um sich bildlich dem Jaguar anzunähern. «Am Ende war mir klar, dass ich das Edle und Wertvolle, das der Jaguar für mich darstellt, herausarbeiten wollte. Das Ziel war, eine eigene Lichtstimmung zu schaffen, um die Schönheit des Autos in einer fast mystischen Atmosphäre zum Ausdruck zu bringen.» Die Lichtfarben seien ausserdem ein Mittel gegen die Langeweile, die entstehen könne, wenn ein Objekt perfekt ausgeleuchtet dastehe.

Bunt und leicht düster

Für den Chefdesigner von Jaguar, Ian Callum, ist der i-Pace zwar ein praktisches SUV, aber gleichzeitig erinnere er mit seinen aufregenden Proportionen und der schlanken, coupéhaften Silhouette an den Prototypen C-X75, mit dem Jaguar gezeigt hatte, wie man sich einen Hybrid-Supersportwagen vorstellt. «Der i-Pace ist ein SUV mit Charakter, das äussere Schönheit mit moderner Technologie verbindet», sagt Designer Callum.

Im Studio von Fotograf Lukas Maeder wurde daraus eine Inszenierung des «Schweizer Auto des Jahres 2019» in bunten Neonfarben und gleichzeitig mit einem leichten Hang zum



«Schweizer Auto des Jahres» in Neonfarben: Jaguar I-Pace.



Düsteren. Das passe ganz gut zu dem mächtigen, präsenten E-Fahrzeug, findet Maeder. Das Spiel mit den Lichtern sei zu Beginn jedoch eher ein Notfallplan gewesen. Zunächst habe er das Auto klassisch in verschiedenen Umgebungen und Situationen festgehalten. «Das hat mich aber nicht so richtig überzeugt. Ich will ja als Fotograf nicht nur ein Bild abliefern, das der Redaktion gefällt, sondern auch eines, das mich selbst überzeugt», sagt Lukas Maeder.

Der 32-Jährige hat als Skateboarder mit der Fotografie begonnen. Er hat erst seine Kollegen auf ihren Brettern fotografiert, später waren Konzerte, dann Musiker seine Motive

«Ich will ja als Fotograf ein Bild abliefern, das mich selbst überzeugt.»

und schliesslich Weltstars wie Snoop Dogg oder Sportler wie Lara Gut-Behrami. In letzter Zeit realisiere er immer öfter auch Filme, erzählt Maeder: «Das ist wieder eine ganz neue und andere Art, sich in Bilder hineinzudenken.» Seine jüngste Arbeit ist ein Spot für Swiss Paralympic, das nationale Komitee für den Behindertensport.

Wenn er Menschen fotografiere, sei er gut organisiert, um dem Gegenüber die Sicherheit zu geben, dass er als Fotograf genau wisse, was er tue. Ein Auto hingegen ist geduldig, eine stille, grosse Projektionsfläche eben. «Ich musste erst aus meiner Komfortzone ausbrechen, um ein gutes Bild zu bekommen», sagt Maeder und ergänzt: «Ich konnte nicht in eine Schublade greifen und ein Konzept herausziehen, von dem ich wusste, dass es immer funktioniert.» Herausgekommen ist am Ende eine Art automobiler Lichtskulptur in einem Bild, das nicht nur dem Fotografen selbst gut gefällt.



Lukas Maeder, 32, arbeitet seit zehn Jahren als Fotograf und Videoregisseur. Zu seinen Kunden gehören eine lange Reihe von Magazinen und Unternehmen. Maeder hat mehrere Bücher veröffentlicht, zuletzt «Dancing in the Dust» (2018) über die unbekannteste Welt der Schweizer Oldtimer-Motocross-Szene. Der Zürcher wurde für seine Arbeiten mehrfach ausgezeichnet unter anderem mit dem International Photography Award (IPA) im Jahr 2017.

Jaguar i-Pace HSE EV400 / AWD

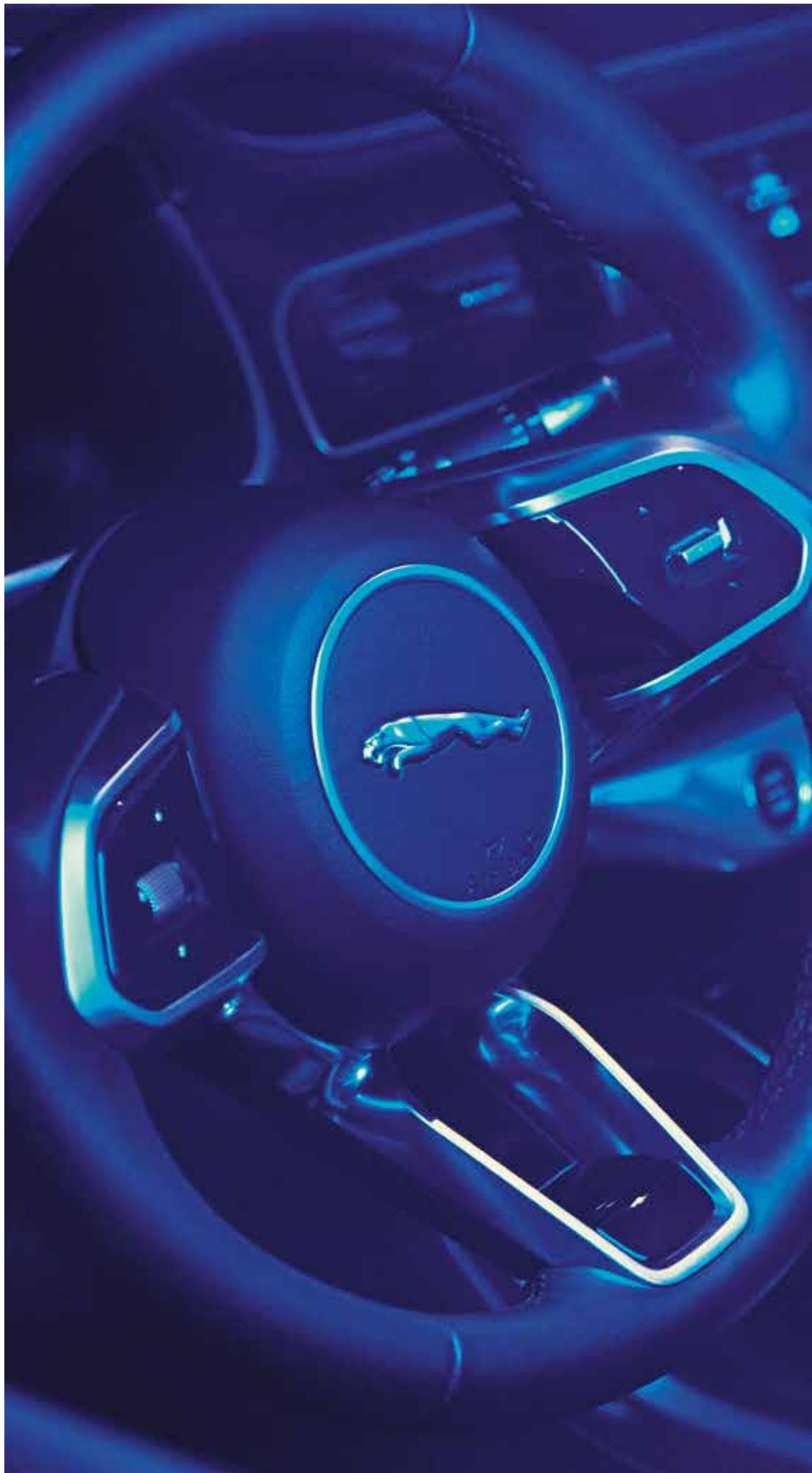
Leistung: 400 PS / 294 kW; Batterie: 90 kWh;

max. Drehmoment: 696 Nm; Reichweite (WLTP): 470 km

Verbrauch (WLTP): 22.0–24.8 kWh / 100 km; Beschleunigung

0–100 km: 4,8 sec; Höchstgeschwindigkeit: 200 km/h;

Preis: Fr. 97 200.–



Automobile Lichtskulptur: Cockpit und Heck des Jaguar I-Pace.



Mein Auto

Die Chefs der Automarken und -importgesellschaften in der Schweiz erzählen von ihrem ersten Wagen, ihrem derzeitigen Fahrzeug und dem noch unerreichten Traumauto.

Morten Hannesbo,
CEO Amag Group



Das erste Auto: ein Morris Marina 1,3l/60PS in hellgrüner Farbe, Jahrgang 1974. Die Erinnerungen daran sind: ein müder Motor, eine schlechte Heizung und unzuverlässige Elektronik, aber er hat mich für wenig Geld von A nach B gebracht.

Zurzeit fahre ich einen Audi SQ7 TDI. Er ist meines Erachtens ein tolles Auto mit viel Platz, einem bärenstarken und saubereren Dieselmotor und – für die Grösse und Kraft des Motors – einem unglaublich tiefen realen Verbrauch von durchschnittlich 7,5l/100 km.

In unserer Palette finde ich viele Traumautos, die ich ab und zu testen darf. Am meisten freue ich mich auf den neuen VW I.D. Buzz.

Christian Wellauer, Direktor Lexus Schweiz



Ich durfte immer den Volvo meiner Eltern benutzen. Wenig sexy für einen jungen Mann von achtzehn Jahren, aber dafür zuverlässig und sicher. Mein erstes eigenes Auto war ein gebrauchter Golf. Weiss mit Stoffsitzen und

nicht mal 100 PS. Und trotzdem bedeutete er die grosse Freiheit – natürlich zu dieser Zeit mit BBS-Felgen und Duftbaum am Rückspiegel.

Zurzeit fahre ich den Lexus RX 450h: intelligente Voll-Hybrid-Technologie, kombiniert mit Funktionalität und 4x4. Und ganz viel Sicherheit für meine Tochter Louisa und Platz für ihre Fantasien und Ideen. Sie liebt das Panorama-Dach über alles und ist enttäuscht, wenn Papis Dienstwagen mal nicht blau ist!

Ich bin schon viele Traumwagen gefahren, inklusive des Lexus LFA. Für mich sind heute Traumstrassen das Ziel. Wie kürzlich von San Francisco nach San Diego auf dem Highway No. 1 dem Meer entlang.

Veljko Belamaric,
Country Manager Hyundai Suisse



Von meinen Eltern habe ich einen Volvo 760 «vererbt» bekommen, als sie sich ein neues Auto gekauft haben. Er hat mich durch meine Studienzeit begleitet, und ich habe viele positive Erinnerungen daran. Wobei die tollen Erinnerungen eher mit der jugendlichen Unbekümmertheit während des Studiums zu tun haben als unmittelbar mit einem Auto...

Den Hyundai All-New Santa Fe fahre ich nicht nur aus beruflichen Gründen, sondern auch privat, weil dieses Modell perfekt für meine familiären Bedürfnisse ist.

Ich mag die Modelle aus den sechziger und siebziger Jahren sehr, wie den Porsche 911 Carrera RS, den Alfa Romeo Montreal oder den Aston Martin DB6.

Gerhard Schürmann, Vorsitzender der Geschäftsleitung der Emil-Frey-Gruppe

Mein erstes Auto war ein Citroën 2CV, zirka Jahrgang 1968. Und das kam so: Als ich sieb-



zehn war, sah meine Mutter ein Inserat im *Luzerner Tagblatt*: «Altes Auto zu verschenken.» Ich habe sie überzeugt, sich zu melden, und tatsächlich waren wir einige Tage später Besitzer eines weitgehend fahruntüchtigen Citroën 2CV. Ich habe mich mit meinem Vater (wir waren beide nicht ausgebildet in der Automechanik) daran gemacht, das Fahrzeug wieder herzurichten. Acht Monate haben wir in unserer Scheune daran gearbeitet und zum Schluss das Auto auch noch in Ferrari-Rot lackiert. Es war eine echte Schönheit. Die erste Fahrt an meinem 18. Geburtstag war himmlisch.

Derzeit fahre ich einen Lexus RX 450hL. Das Fahrzeug erfüllt alle meine Bedürfnisse. Es ist

ein vollwertiger, sehr moderner SUV und mit seinen sieben Sitzen genügend gross für meine Familie, die zwei Hunde und bietet noch viel weiteren Stauraum. Der Lexus RX 450hL fährt komfortabel, ruhig und sparsam und hat mit seinem souveränen V6-Hybrid-Motor immer genügend Leistungsreserven. Dank dem permanenten 4x4-Antrieb bin ich immer und überall mobil. Das elegante Design und der unaufdringliche Luxus entsprechen meinem Geschmack.

Wir haben im Classic Car Center in Safenwil einen Supersportwagen in der Ausstellung: Den Jaguar XJ220 würde ich gerne einmal fahren. Dieses Fahrzeug mit 549PS und 642Nm, das von 1992 bis 1994 in 275 Stück gebaut wurde, war damals seiner Zeit weit voraus. So wie das Jaguar in seiner erfolgreichen Geschichte immer wieder gezeigt hat: mit neuen, technisch führenden, exklusiven Modellen.

Jerome de Haan, Managing Director Mazda (Suisse) SA

Ich bin in Kanada aufgewachsen, mein erstes Auto war ein Chevrolet Nova. Es war ein gutes Auto, doch meine besten Erinnerungen daran liegen sozusagen auf dem Rücksitz.

Im Winter fahre ich einen Mazda CX-5, wegen seines Designs, seines Handlings und des Allradantriebs. Im Sommer einen MX-5, da braucht es keine Erklärung, den muss man einfach fahren!

Zu den Traumwagen, die ich noch fahren möchte, gehört der Mazda RX Vision.



Paul de Courtois,
President und CEO BMW (Schweiz) AG

Mein erstes eigenes Auto, ein BMW 316i Compact, erhielt ich erst, als ich bei der BMW Group in Frankreich zu arbeiten anfang. Damals konnte ich von einem vergünstigten Leasing für Mitarbeiter profitieren, ansonsten hätte ich mir dieses Auto nicht leisten können. Bis zu diesem Zeitpunkt war ich nur mit dem Fahrzeug meiner Eltern unterwegs gewesen, musste mich aber auch dementsprechend ihrem Zeitplan anpassen, damit ich das Auto ausleihen konnte.

Zurzeit fahre ich eine BMW-7er-Limousine. Das Fahrzeug bietet für unsere ganze Familie



genügend Platz, und die Kinder lieben es, sich während der Fahrt mit dem Fond-Entertainmentsystem zu beschäftigen.

Für mich bleibt der BMW i8 ein absoluter Traumwagen. Das unverwechselbare wie emotionsstarke Erscheinungsbild macht ihn für mich zu einem der schönsten Autos überhaupt. Nebst dem futuristischen Design ist auch der Hybridantrieb zukunftsweisend und verkörpert die Vision von einem umweltfreundlichen und gleichzeitig sportlichen Fahrzeug.

Olivier Wittmann, Managing Director Renault Suisse SA und Renault Österreich

Das erste Auto, das ich besessen habe, war ein Renault 19. Kurz nachdem ich ihn erhalten hatte, war ich im Sommer damit auf Urlaubsfahrt. Ich fuhr von meinem Wohnort Nizza über Berlin bis nach Warschau und auf dem Retourweg durch Prag. Als mein R19 und ich wieder in Nizza ankamen, waren wir erschöpft, er hatte ja noch keine Klimaanlage, aber es bleibt einer meiner schönsten Roadtrips.

Ich fahre zurzeit den Alpine A110, und jedes Mal wenn ich einsteige, freue ich mich wie ein kleines Kind. Das agile Sportcoupé wiegt ja



nur 1080 kg – zusammen mit dem Mittelmotor ergibt das puren Fahrspass. Ausserdem bin ich damit immer stilvoll und gleichzeitig sportlich unterwegs. Ich fahre damit überall hin, denn auch meine Eis-

hockeyschläger passen zum Beispiel auf den Beifahrersitz.

Den Renault R.S.01 auf dem Nürburgring zu fahren, wäre mein absoluter Traum. Natürlich würde ich versuchen, den Rekord vom Mégane RS Trophy zu brechen. Damit könnte ich meine Rennfahrerzeiten wieder etwas aufleben lassen.

Markus Kohler, Brand Director Skoda Schweiz

Mein erstes Auto war ein blauer VW Käfer. Er war günstig, ermöglichte mir in jüngeren Jahren, mobil zu sein und damit auch ein Stück Freiheit zu geniessen.



Ich fahre einen Kodiak RS. Unser sportlichster SUV ist geräumig wie kein anderer, bietet mit seinem modernen, 240 PS starken Biturbo-Dieselmotor hervorragende Fahrleistungen bei moderatem Verbrauch

und bringt mich und meine Familie dank Allradantrieb jederzeit überallhin. Ausserdem fühle ich mich in diesem Auto mit seinen tollen Sportsitzen und der modernen Ausstattung wie dem serienmässigen virtuellen Cockpit daheim, und das Fahren wird für mich zum reinen Vergnügen.

Mein Traum wäre ein E-Fahrzeug mit grosser Reichweite und emotionalem Design, welches den Tugenden von Skoda entspricht: grosszügiges, variables Platzangebot, gute Qualität und hohe Funktionalität.

Donato Bochicchio, Managing Director Ford Motor Company (Switzerland)

Ein VW Golf II 16V in der Farbe «Dark Burgundy» war mein erstes Auto. Ich erinnere mich an viele Ausflüge in alle Landesteile und Nachbarländer mit Freunden.

Ich fahre zurzeit einen neuen Ford Focus Active. Er vereint die Vielseitigkeit eines SUV mit der Fahrdynamik eines PW. Die neuen Traktionsmodi für Matsch und Schnee verbessern das Fahrverhalten im Gelände und bei winterlichen Wetterlagen. Der Wagen erzielt einen enormen Wow-Effekt in meinem Bekanntenkreis.



Mein Traumwagen? Ein Ford GT. Für 2021 gibt es ja wieder ein Kontingent...!...

Peter Fahrni, Geschäftsführer Kia Motors AG

Mein erstes Auto war ein silberner Golf LS, Baujahr 1976 mit 75 PS – entsprechend der damaligen Usanz, dass man sich über die erste Occasion langsam bei Leistung und Preis «hochdiert».

Derzeit wechsele ich ab zwischen dem Allrad-Sorento mit modernster und sparsamster Dieselmotor und dem Optima Plug-in Hybrid Sportswagon. Unsere Kia-Palette erlaubt den Wechsel Stadt – Land, sportlich – gemütlich und Benzin/Diesel – elektrisch.



Es gibt Traumwagen mit heute noch exotischer Technologie wie zum Beispiel mit Wasserstoffantrieb oder auch Autos aus verschiedenen Epochen des Automobils. So war mein erstes Spielzeugauto ein roter Lamborghini Islero. Den würde ich gerne einmal in natura gemütlich bewegen. Eine Runde als Beifahrer in einem legendären Sport-Prototypen wie Porsche 917 oder Ferrari 512P würde mich ebenfalls dem Thema Traumwagen näherbringen.

Dieter Jermann, Brand Director Audi Schweiz

Mein erstes eigenes Auto war ein Fiat Ritmo 105, den ich mir kurz nach dem Erwerb des Fahrausweises im Alter von achtzehn Jahren leistete. Ich hatte mich für dieses Fahrzeug entschieden, da ich mich von den vielen GTIs abheben wollte. Ausserdem waren die 105 PS für damalige Verhältnisse eine enorme Leistung. Das Auto war sehr sportlich, schnell, und das Geräusch des Motors hat mich jeden Tag aufs Neue fasziniert. Doch auch der Verbrauch von Motorenöl war beeindruckend. Da ich täglich über sechzig Kilometer zur Arbeit gefahren bin, war das Fahren mit diesem Auto für mich ein Gefühl von Freiheit.



Derzeit fahre ich den Audi Q8. Er vereint die Eleganz eines viertürigen Premium-Coupés und die praktische Vielseitigkeit eines grossen SUV. Ich kann mit der Familie unterwegs sein und habe Platz für die Skis-

chen und das gesamte Gepäck. Insofern passt dieses Modell sehr gut zu mir. Denn ich bin gerne in den Bergen, vor allem auf Ski, unterwegs. Aber auch auf geschäftlichen Fahrten komme ich mit dem Q8 entspannt ans Ziel.

Ich bin schon viele Marken und Modelle gefahren. Aber auf den Audi e-tron GT bin ich gespannt und kann es kaum erwarten, dieses Modell zu fahren. Die Beschleunigung eines rein elektrischen Autos ist beeindruckend. Der e-tron GT benötigt nur zirka 3,5 Sekunden von 0 auf 100 km/h. Das ist Sportwagen-Niveau, und gleichzeitig bietet das Auto mit vier Plätzen und einem Radstand von 2,90 Metern einen grossen Innenraum und viel Komfort.

**Natalie Robyn, Managing Director
Volvo Cars Switzerland AG**

Mein erstes Fahrzeug war ein Jeep Wrangler. Ich lebte damals in den USA, in Miami, und erhielt den Wrangler von meinem Vater, als ich sechzehn Jahre alt war. Mit sechzehn darf man in den USA ja bereits alleine Auto fahren. Das Gefühl von grosser Freiheit, Unabhängigkeit und Selbstvertrauen kam in mir auf, und das Auto passte zu meinem damaligen sportlichen Lebensstil. Der Wrangler war ausserdem sehr praktisch: Wenn er mal dreckig und sandig war,



konnte ich ihn einfach mit Wasser abspülen, sogar innen!

Aktuell fahre ich einen Volvo XC90 T8 Twin Engine – also eines unserer Plug-in-Hybrid-Modelle. Dieses Fahrzeug erlaubt es mir, auf meinem täglichen Arbeitsweg elektrisch zu fahren. Wenn ich mit meiner Familie dann mal in die Berge fahre – was wir im Winter sehr gerne tun –, dann können wir auch auf den Verbrennungsmotor zurückgreifen. Und im geräumigen XC90 können wir auch all unsere vielen Sachen bestens verstauen.

Ich freue mich sehr darauf, schon bald den Polestar 1 – das erste Sport-Coupé unserer *high-performance electrification*-Marke – auf der Strasse fahren zu können. Die Marke Polestar gehört zur Volvo-Gruppe und baut kompromisslose, elektrifizierte und technologisch fortschrittlichste Modelle. In der zweiten Jahreshälfte im 2019 kommen die Polestar-1-Modelle erstmals auf den Markt.

**Peter Schmid,
Brand Director Volkswagen Schweiz**

Meine Eltern betrieben eine Fahrschule. Somit bin ich quasi mit Autos und Motorrädern aufgewachsen. Ich durfte jeweils die Autos meiner Eltern benutzen. Damit hatte ich in jungen Jahren wenig Bedarf an einem eigenen Auto. Heute würde man von einem klassischen Carsharing-Modell sprechen. Um mir aber trotzdem noch etwas mehr Unabhängigkeit zu verschaffen, kaufte ich mir schon früh ein Motorrad, eine BMW R 100 RT. Mein erstes eigenes Auto kaufte ich mir bei meinem ersten Arbeitgeber nach dem Studium, bei General Motors Europe. Es war ein Opel Astra GSi.

Ich fahre als Dienstwagen einen VW Touareg. Der Oberklasse-SUV bildet die technologische Speerspitze von Volkswagen. Nicht umsonst hat der neue Touareg die Wahl zum «Lieblingsauto

der Schweizer 2019» gewonnen. Ich schätze vor allem seine innovativen Assistenzsysteme wie Nightvision (Nachtsichtunterstützung per Wärmebildkamera), den Stau- und Baustellenassistenten (teilautomatisiertes Lenken und Spurhalten), die neue Wankstabilisierung mit elektromechanisch gesteuerten Stabilisatoren, die für eine sichere und angenehme Fahrt sorgen. Die «IQ, Light – LED-Matrix-Scheinwerfer» des Touareg sind genial. Nur wenn man diese einmal selber erfahren hat, erkennt man die enormen Fortschritte, welche in der Lichttechnologie erreicht wurden.



Übrigens fährt die ganze Familie Schmid Volkswagen – meine Frau einen T-Roc, und in der Garage steht noch ein VW T6 California für grössere Unternehmungen.

Walter Röhrli hat einmal gesagt, eine Garage ohne Porsche darin, sei nichts anderes als «ein ödes, leeres Loch». In diesem Sinn würde mich ein Porsche 911 Targa schon sehr reizen. Andererseits freue ich mich enorm auf die Elektromobilitäts-Offensive von Volkswagen, die mit den I.D.-Modellen im 2020 ihren Lauf nehmen wird. Bei der zukünftigen Generation von Elektrofahrzeugen geht es nicht mehr nur um Mobilität, sondern um Konnektivität, was ganz neue Dimensionen eröffnen wird.

**Michele Aperti,
Head of Swiss Market Ferrari**



Mein erstes Auto war ein silbergrauer Fiat Tipo 1,4 DGT mit digitalen Instrumententafeln, sehr zuverlässig und mit grosszügigem Platzangebot, so dass zahlreiche Ausflüge mit Freunden unternommen werden

konnten. Ich verbinde sehr viele Erinnerungen mit meinem ersten Auto. Eine meiner abenteuerlichsten Erinnerungen an den Fiat Tipo ist jene an die längste Reise, die ich jemals mit einem Auto gemacht habe. Im Sommer 2004 fuhr ich damit bis nach Marrakesch und habe innerhalb von zwei Wochen über 6000 Kilometer zurückgelegt!

Derzeit besitze ich mehrere Fahrzeuge. Dazu gehören ein Alfa Romeo GT Junior 1,3 von 1971, in der Farbe Dutch Blue. Der GT ist sehr elegant und erzeugt dank seiner perfekten Getriebe- und Lenkabstimmung ein einzigartiges Fahrgefühl. Ausserdem darf ich einen Lancia Delta Evo 1 von 1992, eines meiner Traumautos seit meiner Kindheit, und ein BMW-325-e46-Cabrio,

sehr komfortabel und perfekt für Ausfahrten mit Freunden, mein Eigen nennen. Seit Kurzem reizt mich der Gedanke, meinen Fuhrpark um einen Alfa Romeo 156 GTA zu erweitern.

Ich erinnere mich besonders gerne an eine Szene zurück, als ich damals meine Arbeit im Februar 2004 in Maranello aufgenommen habe und ein besonderes Auto an einen glücklichen Kunden ausgeliefert wurde. Es handelte sich um einen 575M Maranello mit HGTC-Paket in Rosso Scuderia mit Rennsitzen, Überrollbügel und Vier-Punkt-Sicherheitsgurten. Das ist ein Auto, welches ich eines Tages gerne in meinem Besitz haben würde.

Sébastien Perrais, CEO FCA Switzerland SA

Das erste Auto, welches mich geprägt hat, war der Jeep Willys meines Onkels, mit dem wir immer in den Ferien waren. Ich habe sehr schöne und vor allem abenteuerliche Erinnerungen daran, denn wir sind durch den Wald oder über den Strand gefahren, und ich war stolz, dass ich immer mitfahren und sogar vorne sitzen durfte.

Ich fahre einen Alfa Romeo Stelvio, der mir jeden Tag aufs Neue viel Spass bereitet. Bei Alfa ist das Design genauso wichtig wie die inneren Werte. Designprozesse laufen Hand in Hand mit dem Engineering, um Ästhetik, Performance und Funktionalität zu vereinen. Das Ergebnis sind zuverlässige und moderne Produkte mit purem Fahrvergnügen und Komfort für alle Insassen. Ich habe zwei Kinder, und auch ihnen macht es Spass, mit mir Auto zu fahren – auch wenn manche Fahrten mehrere Stunden andauern, ist der Komfort garantiert.

Neue Fahrzeuge zu lenken macht immer Spass. Ich habe keinen Traum – ich lebe meinen



Traum! Ausserdem bin ich sehr zufrieden mit meinem Stelvio, er eignet sich hervorragend für eine Familie und ist zudem elegant.

**Bernd Hoch, Geschäftsführer Mitsubishi
Motors Schweiz**

Mein erstes eigenes Auto war ein VW Golf. Der Golf war ein zuverlässiger Begleiter und ein guter Einstieg in die individuelle Automobilität.

Heute bin ich mit einem Mitsubishi Outlander PHEV unterwegs. Die innovative Kombination zweier Elektro- mit einem Benzinmotor ermöglicht mir höchste Flexibilität. Kurze Strecken bis zu 54 km kann ich rein elektrisch zurücklegen. Bei entfernteren Zielen schaltet

sich je nach Bedarf der Verbrenner dazu. Ausserdem überzeugt mich die Effizienz des Fahrzeugs. Mit vollem Tank und voller Batterie komme ich auf eine Reichweite von bis zu 800 km. Vorteilhaft ist auch der elektrische Allradantrieb, mit dem ich auch unter den herausfordernden Bedingungen der Schweizer Topografie sicher ans Ziel komme. Der Outlander PHEV ist quasi mein Schweizer Sackmesser auf vier Rädern.

Es gibt nicht den einen Traumwagen. Wenn ich auf die mittlerweile 130-jährige Automobil-



geschichte zurückblicke, dann wäre es ein Fahrzeug aus dem Bereich «Classic Cars and Trucks».

Stefan Gass, Direktor Suzuki Automobile Schweiz AG

Mein erstes Auto war ein Corolla GTI. In diesem Fahrzeug verspürte ich in meiner Jugend erstmals das Gefühl von Freiheit und Unabhängigkeit, das einem ein eigener Wagen vermitteln kann. Besonders gut mag ich mich noch an die tolle, selbstinstallierte Soundanlage erinnern.

Heute fahre ich das neu lancierte Vitara-Topmodell. Der Vitara ist das Flaggschiff der attraktiven Suzuki-Modellreihe. Er begleitet mich dank Allgrip-4x4 und neusten Sicherheitssystemen sicher durch den Winter.



Als Traumwagen stelle ich mir einen Suzuki Familien-SUV mit Allgrip-4x4

mit cleverem Hybrid-Antrieb vor. Ich bin selbst gespannt, ob das Suzuki-Werk in Japan mir diesen Wunsch eines Tages erfüllen wird.

Claudia Meyer, Country Director Nissan Switzerland

Mein erstes Auto war ein tannengrüner Peugeot 205 CTI Cabriolet: klein, chic, sportlich.

Zurzeit fahre ich einen Nissan X-Trail, an dem ich neben seinem Design auch die Geräumigkeit, die Flexibilität und im Winter natürlich ganz besonders den intelligenten Allradantrieb schätze – das passende Fahrzeug für die Schweiz: 4x4 in Kombination mit einem Automatikgetriebe. Ein angenehmes Fahrzeug mit viel Komfort auf langen Strecken und guter Übersicht in der Stadt.

Mein Auto

Punk, Einhorn und Defender

Unser Range Rover Defender sorgt bei meiner Frau und mir immer wieder für Gesprächsstoff. *Von Andreas Thiel*

Meine Frau: Aufgeblasen passt das Einhorn doch nie ins Auto.

Ich: Das ist ein Defender. Hier passt alles rein.

Meine Frau: Warum bläst du das Einhorn nicht erst in Italien am Strand auf?

Ich: Dort hat es keinen Kompressor.

Meine Frau: Dann lass endlich einen Kompressor in den Defender einbauen. Jedes Mal, wenn wir Luft aus den Reifen lassen müssen, weil der Defender für den Zugverlad zu hoch ist, versprichst du, den Kompressor einbauen zu lassen, damit man den Reifendruck bequem von der Kabine aus verändern kann.

Ich: Erst kommt eine Seilwinde fürs Heck.

Ich: Man hört in letzter Zeit immer öfter von Brücken, die einstürzen.

Meine Frau: Ja, das ist schlimm. Bei dir besteht allerdings das Risiko, dass du unter der einstürzenden Brücke am Graffiti-sprayen bist.

Ich: Ich weiss gar nicht, wofür ich in meinem Punkleben mehr Spraydosen gebraucht habe, für die Graffiti oder für die Frisur.

Meine Frau: Ihr wart schon lange nicht mehr sprayen.

Ich: Ja, weil die anderen so links sind, dass sie nicht mehr damit klarkommen, wenn einer liberal ist.

Meine Frau: Die sind bloss links, weil sie nicht rechts sein wollen.

Ich: Der Sozialist und der Nationalsozialist träumen zusammen im selben Bett. Der eine liegt links und der andere rechts.

Meine Frau: Und der Liberale schläft draussen in der Hängematte?

Ich: Der Liberale pumpt an der Tankstelle mit dem Kompressor das Einhorn auf, bevor er mit seiner veganen Frau und den ungeimpften Kindern im Offroader nach Italien fährt.

Meine Frau: Manchmal wäre mir ein normales Auto lieber. Ein Auto mit Unterhaltungselektronik. Eine Freisprechanlage wäre auch praktisch.

Ich: Wieso? Der Defender ist so laut, dass du zum Telefonieren trotzdem anhalten müsstest.

Meine Frau: Andere Autos sind via Google mit der ganzen Welt verbunden.

Ich: Aber sie haben keinen integrierten Kompressor, mit welchem man von der Kabine aus den Reifendruck regulieren kann.

Meine Frau: Aber sie können dir sagen, wo der nächste Kompressor steht.

Ich: Früher, mit weniger Technik, war es einfacher. Es war zwar nichts möglich, aber es ging deshalb auch weniger schief. Ich freue mich auf das postdigitale Zeitalter, wenn man wird sagen können: «Früher musste man noch alles googeln, aber heute geht das zum Glück viel einfacher.» So, fertig. Siehst du? Das Einhorn passt rein.



Wozu brauchst du Sonar? Autor Thiel mit seinem Familienwagen.

Meine Frau: Wir haben doch schon eine Seilwinde vorne.

Ich: Wenn du im Sand stecken bleibst, steht der nächste Baum nicht immer vor dir, sondern manchmal auch hinter dir.

Meine Frau: Was ist mit dem Erd-Anker?

Ich: Der hält nicht im Sand. Ich bin gespannt, ob der neue Defender Sonar hat.

Meine Frau: Wozu brauchst du Sonar?

Ich: Um das Flussbett auch bei trübem Wasser von der Kabine aus zu beurteilen, ohne es vorher in der Unterhose durchwatet zu haben.

Meine Frau: Mit dem Schnorchel können wir doch einfach durchfahren.

Ich: Auch im Flussbett kann man stecken bleiben.

Meine Frau: Na und? Dazu haben wir ja dann zwei Seilwinden. Zudem haben wir seit der Zeit in Island keine Flüsse mehr durchqueren müssen.

Andreas Thiel ist Schriftsteller und Kabarettist.



Besonders begeistert hat mich zuletzt eine Design- und Technikstudie: Der Nissan IMx Concept Car wurde Anfang März 2018 anlässlich der Genfer Motorshow als wegweisend für die kommenden Nissan-Palette präsentiert und verbindet sportliches Charisma mit innovativen Technologien und einem leistungsstarken Elektroantrieb (435 PS). Zusätzlich 4x4 mit Automatiktrieb, was absolut der Schweizer Marktnachfrage entspricht. Dazu sieht er einfach cool aus und untermauert Nissans Technologieführerschaft im Bereich der Elektromobilität.

**Michael Glinski,
Geschäftsführer Porsche Schweiz AG**

Mein erstes Auto war ein schwarzer Citroën AX



mit 45 PS, den ich an meinem 18. Geburtstag von meinen Eltern erhielt. Ich fuhr ihn bis zum Ende meines Studiums und schenkte ihn dann meiner Schwester zu deren Schulabschluss.

Derzeit fahre ich einen Panamera

Turbo S E-Hybrid. Er bietet eine perfekte Kombination aus Langstreckentauglichkeit, Platzangebot und Sportlichkeit. Aber meine 911er-Bestellung liegt schon bereit.

Der Porsche 911 R ist das beste Fahrzeug, das ich je gefahren bin – den werde ich mir hoffentlich irgendwann in meine Garage stellen können.

**Marc Langenbrinck,
CEO Mercedes-Benz Schweiz AG**

Mein erstes Auto war ein weisser 924 S – hart erspart. Mit echtem Porsche-Motor, aber dafür



sehr, sehr gebraucht. Für den Spass fahre ich ein Mercedes-AMG-GT-4-Türer-Coupé und in der Stadt einen Smart EQ fortwo.

Mein Traumwagen wäre ein Vision Mercedes-Maybach 6 Cabriolet. Alternativ

dürfte es ein Mercedes-Benz 300 SLR «Uhlenhaut-Coupé» sein.

**Christian Künstler,
Managing Director Toyota AG**

Mein erstes Auto war ein VW Golf, den ich mit meiner Schwester kaufte und auch teilte.



Momentan fahre ich einen Lexus RX 450h, weil ich ein grosser Hybrid-Fan bin.

Das Traumauto wäre der Toyota TS050 Hybrid, der das 24-Stunden-Rennen von Le Mans gewonnen hat. Die lautlose Beschleunigung im

Elektromodus und der wuchtige Sound beim Einsetzen des Benziners faszinieren mich.

**Roland Hüsler, Geschäftsführer
Subaru Schweiz AG**

Das erste Auto war ein Mini – von mir als Freizeit-Lehrlingsarbeit vom unauffälligen beige Entlein in ein rot-schwarzes Bijou im Cooper-Look verwandelt, wurde er mir abgekauft, noch bevor ich den Fahrausweis hatte.

Heute fahre ich einen Subaru XV 4x4. Er bringt alle Qualitäten eines SUV mit, ist aber



dennoch kompakt und handlich. Und das EyeSight-Fahrerassistenzsystem verhilft dabei zu einem enorm entspannten Fahren bei allen Strassen- und Verkehrsverhältnissen.

Mein Traum? Ein paar Tage Wüsten-

piste mit einem speziell vorbereiteten Geländewagen wären toll. Das könnte ein Toyota Land Cruiser oder ein Land Rover sein. Aber auch ein Subaru Forester 4x4 ist in dieser Hinsicht zu vielem fähig.

**Damian Donnellan,
Direktor Jaguar Land Rover Schweiz**

Mein erstes Auto war ein Ford Escort, Baujahr 1981. Er war grün, und ich erinnere mich, wie oft ich daran geschraubt habe.

Zurzeit fahre ich einen Range Rover. Der Komfort, gepaart mit Durchzugsstärke, ist einfach unschlagbar.



Einmal möchte ich am Steuer eines Jaguar C-Type sitzen. Dieser hat in den 1950er Jahren viele Erfolge im Motorsport gefeiert, und es ist praktisch

unmöglich, einen solchen jemals fahren zu können. Ein echter Traumwagen eben.

**Cédric Diserens,
CEO Peugeot Schweiz**

Mein erstes Auto: ein Peugeot 104: 32 PS, eine blaue Rakete mit vier Gängen...



Heute fahre ich einen Peugeot 5008 GT mit 180 PS, einem 8-Gang-Automat und viel Platz für zwei Kinder bei einem geringen Verbrauch.

Mein Traumauto wäre ein Ferrari 308 GTS V8 mit Vergaser,

den ich natürlich stiehlt im Hawaiiheim fahren würde.

**Sandra Grau,
Brand Director Seat Schweiz**

Mein erstes Fahrzeug war fast ein Seat; nämlich ein Fiat Ritmo, das Pendant zum Seat Ritmo, der dann später als Seat Ronda vertrieben wurde.

Ich fahre einen Cupra Ateca. Mir gefallen die Kombination aus Design, Sportlichkeit und Komfort und natürlich auch die 300 PS.

Mit dem Cupra Ateca habe ich bereits meinen



Traumwagen. In der Freizeit bin ich im Winter gerne auf den Skiern und im Sommer auf dem Surfbrett. Dank dem Raumangebot im Cupra Ateca gibt's genug Platz für alles Material, und dank 4x4-Antrieb bin ich

auch auf herausforderndem Untergrund sicher unterwegs. Der Cupra Ateca verbindet alle Vorzüge eines SUV mit dem Fahrspass eines Sportwagens. Darum möchte ich ihn nicht mehr so schnell hergeben.

**Andreas Altmiks,
Managing Director Opel Suisse SA**

Mein erstes Auto war ein Opel Kadett E, Jahrgang 1979: Das war ein tolles Auto, an das ich sehr schöne Erinnerungen habe, und mit dem ich viele Kilometer gefahren bin.



Heute fahre ich einen Opel Insignia GSi Grand Sport: Eine sportlich-elegante Limousine mit Allradantrieb, 8-Gang-Automatik, LED-Matrix-Scheinwerfern und einem sehr guten Preis-Leistungs-Verhältnis. Sie ist perfekt

sowohl für Langstrecken als auch für kurvenreiche Passstrassen. Da ich viele Kilometer bei Tag und Nacht fahre, ist es der ideale Dienstwagen.

Einen Opel Diplomat V8 möchte ich irgendwann noch fahren, ein absolutes Kultauto.

Umfrage: David Schnapp



Bestie unter der Motorhaube: Ferrari GTC4 Lusso in den Schweizer Alpen.

Erlebnisse

Rennwagen mit Platz für die Schwiegermutter

Der Ferrari GTC4 Lusso ist ein richtiges Familienauto. Wenn es unbedingt sein muss. *Von Philipp Gut*

Sollte der eine oder andere Sportwagenfanatiker die Nase gerümpft haben, als die Einladung von Ferrari in seinem Postfach landete, so musste er sich eines Besseren belehren lassen. Es stand zwar eine Ausfahrt mit einem Familienwagen an, aber mit was für einem! Der Ferrari GTC4 Lusso ist ein geräumiger Vierplätzer mit den Leistungsdaten eines Supersportwagens. Er erreicht 690 PS bei 8000 Umdrehungen pro Minute und beschleunigt in 3,4 Sekunden auf 100 Stundenkilometer, angetrieben von einem mächtigen Zwölfzylinder-Saugmotor. Mitsamt 800 Liter Gepäck findet zur Not neben Frau und Kind auch die Schwiegermutter Platz in dem Auto. Ich durfte es allerdings auf einer Strecke testen, wo es der Schwiegermutter vielleicht nicht ganz so wohl gewesen wäre – auf einer spektakulären Dreipässefahrt in den Schweizer Alpen.

Die Tour begann in Interlaken und führte zunächst in sanften Kurven dem Brienzensee

entlang. Nach Innertkirchen bogen wir in Richtung Sustenpass ab. Der Leiter, ein ehemaliger Rennfahrer, führte den Corso mit den roten, blauen, schwarzen und weissen Autos an und gab per Funk nützliche Tipps zur Optimierung von Sicherheit und Fahrspass. Er forderte uns auf, mit dem Handschalter zu spielen, mit dem man die verschiedenen Fahrmodi regulieren kann: «Snow», «Wet», «Comfort» und «Sport» («Schumacher-Knopf»). Die Unterschiede sind gewaltig, und sofort spürbar. Rollt man im «Comfort»-Modus durch die Dörfer, senkt sich der Tourenzähler in den Ruhebereich ab, der Motor klingt erstaunlich zivilisiert, der Verbrauch ist niedrig. Drückt man aber auf «Sport», erwacht die Bestie unter der Motorhaube.

Einige der Kollegen entwickelten, durchaus zu Recht, so viel Respekt vor dem Familienrennwagen, dass sie der Übungsleiter aufforderte, näher aufzuschliessen. Er wollte jedes

Fahrzeug im Rückspiegel sehen, doch in den scharfen Passkurven war das gar nicht immer so leicht. Auf der Urner Seite des Susten, in Wassen, warteten wir kurz, bis alle wieder aufgerückt waren. Dann ging es weiter die Schöllenschlucht hinauf, über Andermatt, Hospental und Realp auf die Furka. Unebenheiten bügelt das Fahrwerk souverän aus, drückt man aufs Gas, entsteht fast der Eindruck, das Auto fliege die steilen Rampen hoch. Das Versprechen der Ferrari-PR-Abteilung, der GTC4 Lusso vereine sportliche Eleganz mit luxuriösem Komfort, löst sich auf Kopfsteinpflaster besonders eindrucksvoll ein.

Vorbei am Rhonegletscher, ging es hinunter nach Gletsch und dann rechts hinauf zum Grimsel. Kommt einem plötzlich unerwartet eine Kuh oder ein Radfahrer in die Quere, ist Verlass auf die Keramikbremsen, die neu auch schon in kaltem Zustand die volle Leistung bringen. Das diene nicht nur der Sicherheit, sondern senke auch den Verschleiss, erklärt der Anführer. Das Sportwagen-Feeling wird in den Kurven durch den intelligenten Vierrad-antrieb unterstützt, der die Kraft variabel auf Vorder- und Hinterachse verteilt – im Extremfall bis zu 90 Prozent im Heck. Dank dem Allradsystem ist der GTC4 Lusso auch winter-tauglich. Es soll sogar Leute geben, die ihn mit Skiträgern ausstatten.



Film und Auto in der Zoff-Variante: Steven Spielbergs «Duel» (1971).

Wollust der Mobilität

Als die Bilder laufen lernten, taten sie es mit dem Automobil.
Über eine uralte Liebesbeziehung, die bis heute anhält.

Von Wolfram Knorr

Er fährt einen Plymouth Valiant. Der Verkehr ist gering, die Landschaft öde, die Strasse schnurgerade. Ein massiger dunkler Tanklaster taucht vor ihm auf. Der Plymouth muss abbremsen, versucht zu überholen, kommt aber nicht vorbei. Der Lkw wird immer langsamer und reizt damit den Pkw-Lenker. Der will nicht hinter einer Dreckschleuder versauern, hupt, flucht, schert aus, überholt den dröhnenden Quälgeist und reagiert mit einer vulgären Geste. Ins einschläfernde Tempo versackt, merkt er nicht, dass der Tanklaster wie ein Ungetüm ihm böse im Nacken sitzt, ihn fast rammt, rasant wie ein fauchender Stahldrachen überholt – und abbremst.

Mit dieser furiosen Exposition beginnt «Duel», der legendäre Erstling von Steven Spielberg («E.T.»). Zunehmend steigert er sich zu einem aggressiven David-gegen-Goliath-Fight, einem minimalistischen Highway-Hitchcock, einer PS-Groteske. Es herrscht kein

Verkehr, die Kontrahenten sind völlig alleine auf der Piste. Es gibt nur ein dahindonnerndes, panzerartiges Ungetüm und einen simplen Pkw; sich drehende Räder, vibrierendes Blech, bedrohliche Kühlerhauben, fauchende Motoren. Der Rest ist nicht von Belang; weder der Lkw-Fahrer, der anonym bleibt, noch der Plymouth-Lenker, der mal mit seiner Frau telefoniert, mal im Radio Verkehrsmeldungen hört.

Mobilität und Bewegungsräusche

«Duel» aus dem Jahre 1971 war die von allem Beiwerk entschlackte Zoff-Variante einer uralten, bis heute ungetrübten Liebesbeziehung: Film und Auto. Wie Philemon und Baucis hat sie der gemeinsame Traum von Mobilität und Bewegungsräuschen zusammengeschweisst. So wie der Film sich endlich von der Bühnenschwerkraft befreien und «freie Fahrt» durch Zeit und Raum aufnehmen konnte, setzte das Auto die Träume von Bewegungssteigerung

über die körperlichen Fähigkeiten physisch um. Die Bilder konnten kaum laufen, die ersten Automobile über Strassen tuckern, da verspürten beide schon die Wollust des Dahinrollens und demonstrierten, wozu sie fähig sind – besonders der Film, der bald dem Brennstoffmotor eine Nase drehte, weil er in seiner phantomatischen Funktion mit dem Automobil hemmungslos spielen, es regelrecht zum Tanzen bringen und mit seinen heimlichen Wünschen und Träumen wollüstig hantieren konnte.

Bei den ersten Stars, etwa Buster Keaton oder Harold Lloyd, wird erstmals unterschwellig die erotische Beziehung zum Auto betont. In Buster Keatons «The Navigator» (1924) wird das Fahrzeug zum Lernprozess: Es verwandelt einen kleinen Angestellten in einen verwöhnten Bengel. Bei Harold Lloyd ist die Motorkutsche Köder für attraktive Ladys. Ein erstaunlich frühes Meisterwerk über Stauverhalten findet sich bei Laurel and Hardy («Two Tars», 1928). Während einer Spritztour in Damenbegleitung geraten sie auf dem Highway in eine stehende Kolonne. Ungeduld, Geiztheit machen sich breit. Jeder will rasch vorwärtskommen, es wird gedrängt, geschimpft – bis es zu ersten Handgreiflichkeiten kommt, am Auto des jeweiligen Gegners! Scheinwerfer werden abgerissen, Stossstangen

et cetera. Am Ende liegen Blech- und Motorhaufen herum.

Im Gangsterfilm der 1930er Jahre wird das erotische Verhältnis aggressiv und pervers. Aus den üppig ausladenden, kurvenreichen Schlitten wird auf die Gegner geballert und auf kreischenden Reifen ins Dunkel der urbanen Schluchten davongeschlittert. In der Screwball Comedy und anderen Komödien wandelt sich das Auto zum Boudoir, in dem verbal «gerangelt» wird. Der Weg ist – das Obszöne herrlich versteckend – das Ziel.

Als Symbol der freien Kräfte und «Sofa als Rakete» (Otl Aicher) im Chaos der Polit-Intrigen dient der raffiniert armierte Aston Martin von **James Bond**. Zugleich ist die Selbstironie der Bond-Filme auch eine Art Verballhornung der zum Fetisch mutierten Chromschlittenkultur. Wie einst im Slapstick türmen sich die Karambolagen zu gewaltigen Demolitionsbergen auf. Das Auto wird zur Pop-Art.

Ein bis heute unerreichter Klassiker ist «**Bullitt**» (1968) mit Steve McQueen als Kommissar, der in seinem Mustang in San Francisco einen Dodge Charger verfolgt und zu stellen versucht. Die Berg-und-Tal-Strassen von San Francisco waren ideal für eine barocke Achterbahnfahrt, die den Zuschauer mit subjektiver Kamera geschickt miteinbezog. «**Vanishing Point**» (1971) wiederum zelebrierte die absolute Mobilität geradezu sakral: Ein Mann tritt zur letzten grossen Amokfahrt quer durch den amerikanischen Kontinent an. In dem zum Klassiker der Emanzipation mutierten Opus «**Thelma & Louise**» (1991) befreien sich zwei Freundinnen von ihren despotischen Männern und geniessen in einem Ford-Thunderbird-Cabrio die neu erwonnene Freiheit und lehren die Männer das Fürchten.

Das Gebieten über eine Motorleistung, das Hervorrufen grosser Wirkungen durch kleine eigene Bewegungen, macht das Auto letztlich



Reine Magie: Disneys «Cars».

zu einem Boten der Übernatur: Vollkommenheit und Fehlen des Ursprungs, etwas Abgeschlossenes und Glänzendes, eine Umwandlung des Lebens in reine Materie. Roland Barthes bezeichnete das Automobil als die «neuen gotischen Kathedralen, die mit Leidenschaft von unbekanntem Künstlern erdacht wurden und die in ihrem Bild, wenn nicht überhaupt in ihrem Gebrauch, von einem ganzen Volk benutzt werden, das sich in ihnen ein magisches Objekt zurüstet und aneignet».

In Filmen wie «**The Driver**» (1978), «**Drive**» (2011) oder der rasanten Action-Reihe «**Fast and Furious**» (2006–2017) und selbst in den Disney-Animationsfilmen «**Cars**» (2006) wird das Auto zur reinen Magie. In «**The Driver**» und «**Drive**» geht es um eiskalte, namenlose Chauffeure, die Unterweltler zu Raub-Orten steuern und sie von dort wieder in Sicherheit bringen, gejagt von Cops. Ihre Fähigkeiten, die Auftraggeber durchs urbane Labyrinth zu steuern, haben überirdische Qualität. Bei «**Fast and Furious**» wird die Karre zum Cocooning, zum Kitt familiärer Bindungen.

In «**Cars**», wie im legendären Vorläufer «**The Love Bug**» (1968), mutiert das Kraftfahrzeug gleich zum menschlichen Wesen: Der Motor ist das Herzstück, Öl das Blut und die Kühlerhaube das Gesicht. In Produktionen wie etwa «**Born to Race**» (2011) landet die Raserei im Reisswolf der Geschwindigkeit. Die

Boliden sausen derart, dass die Räumlichkeit sich aufhebt, abstrakt wird. Der Raser-Wahn tritt auf der Stelle und hinterlässt Stillstand. «**Speed Racer**» (2008), eine Mixtur aus Realität, Animation und Game-Ästhetik, ist bei aller visuellen Hektik völlig bewegungslos.

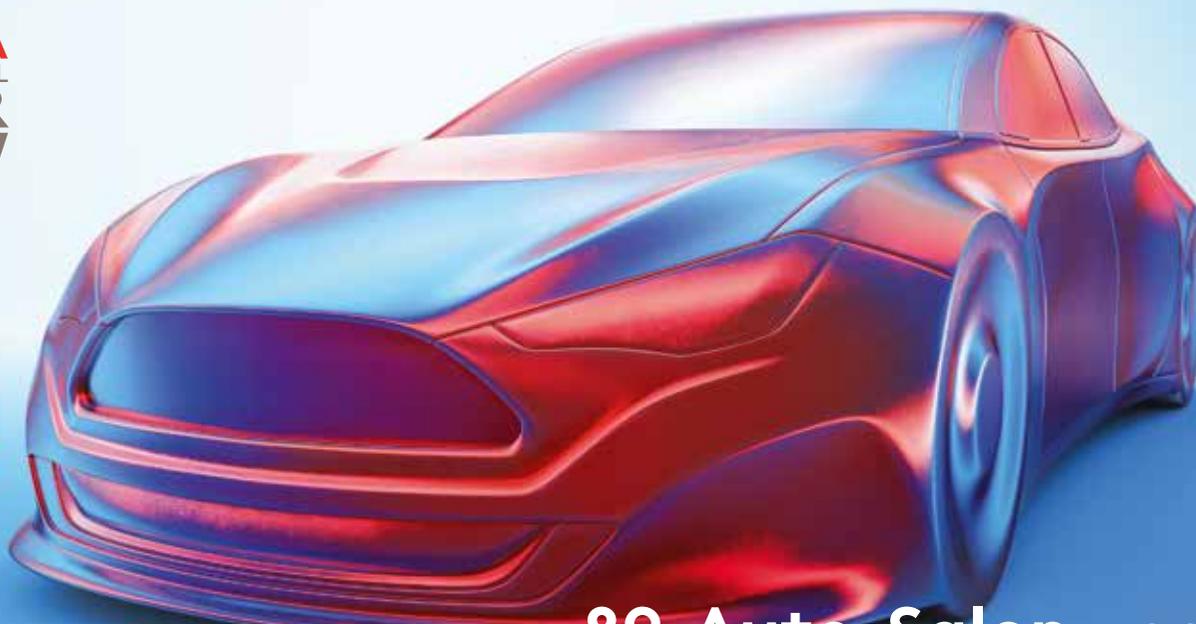
Ausgerechnet Deutschland!

Der deutsche Film, angefangen beim expressionistischen Stummfilm, hat ein gestörtes Verhältnis zum Automobil. Ausgerechnet das Autoland Deutschland! Er hielt seine magischen Landschaften, die Kulissen «für be-seelt», war im Grunde reaktionär. Moderne Technik wurde verteufelt. Ein klassisches Beispiel ist Fritz Langs «**Metropolis**». Die Moderne wird als Bedrohung gesehen, die Fabrikmaschinen, die Roboter werden dämonisiert. Zwar gibt es in «**Metropolis**» Autos, aber weit entfernt, als Drohkulisse.

Im Prinzip hat sich das bis heute erhalten, unabhängig von Klamaukfilmen wie «**Manta, Manta**» (1991), die sich aus kommerziellen Gründen an Hollywood orientieren. Eine Haltung zu seinem liebsten Gefährten hat – kurios – der deutsche Film nie entwickelt, nicht einmal im Negativen wie etwa der französische Film.

In Jean-Luc Godards «**Weekend**» (1967) wird das Auto zum höllischen Terrorobjekt. Ein Paar landet mit seinem Wagen zwischen qualmenden Schrotthaufen und Leichen entlang einer Strasse. Er prüft das «Fahrgestell» einer Tramperin, sie muss sich mit gespreizten Beinen auf die Strasse legen, um einen Lastwagen zum Halten zu bewegen. In Jacques Tatis «**Trafic**» (1971) unternimmt Tatis Alter Ego Monsieur Hulot eine Autofahrt von Paris nach Brüssel, die zu einer aberwitzigen Odyssee ausartet. Jede Beziehung hat eben mal ihre Krisen, auch Auto und Film sind dagegen nicht gewappnet. ○

GENEVA
INTERNATIONAL
MOTOR
SHOW



89. Auto-Salon und Zubehör
7.–17. März 2019 Genf

Die Schneekanone

Schafft der Cupra Ateca mit 300 PS den Spagat zwischen praktischem SUV und temperamentvollem Sportwagen mit spanischem Herz? Eine Winterreise.

Von Roy Spring

In Nevada-Weiss steht er da, ein Versprechen für ein schnelles Wochenende in den Bergen. Also elektrische Heckklappe auf und rein mit dem nötigsten Reisegepäck. Platz hat es genug, man könnte problemlos viel länger verreisen. Aber das soll jetzt nicht das Thema sein. Denn hier geht es nicht um irgendein SUV, sondern um den Cupra Ateca: mit 300 PS (in Worten: dreihundert)!

Auf Knopfdruck ertönt der kernige Sound von Motor und Auspuffanlage. Nur rasch noch ein paar Anpassungen für die perfekte Sitzposition, und schon fühle ich mich als Teil der Maschine, eingepasst in die schwarzen Alcantara-Schalensitze wie in einen Schraubstock. Dass jetzt im Display ein «Eco-Tipp» aufleuchtet – ich solle das Fahrzeug nicht unnötig im Leerlauf betreiben –, wäre jetzt wirklich nicht zwingend gewesen.

Doch Widersprüche gehören zum Konzept dieses dynamischen SUV. Schliesslich reicht die Anzeige bis 300 km/h, und im volldigitalen Cockpit, das an ein «Need for Speed»-Videogame erinnert, sind auf Wunsch ein spartanischer Drehzahlmesser oder eine Stoppuhr verfügbar. Tatsächlich stellt sich beim Beschleunigen ein kribbelndes Sportauto-Feeling ein. Dieses wird allerdings bei knapp über 60 Stundenkilometern jäh durch die nächste Warnung gedämpft: «Geschwindigkeit überschritten!» Aha, die aufmerksame Verkehrsschildererkenntung!

Bremsen wie Lewis Hamilton

Was sofort auffällt, ist das straffe Fahrwerk, das jede Unebenheit auf der Rennstrecke oder, im konkreten Fall, auf der Zürcher Förrlibuckstrasse (Achtung Radar!) wiedergibt. Das trifft vor allem im Cupra-Modus zu, dem sportlichsten der sechs Profile, die über einen Drehknopf in der Mittelkonsole zugänglich sind. Hier röhrt die Auspuffanlage mit den vier Enden besonders kräftig, und das Gaspedal reagiert noch sensibler.

Doch der Cupra, der kein Seat sein will, kann auch anders. Fleissige Assistenten sorgen auf der A3 in Richtung Chur dafür, dass man, ausser auf die Strasse zu blicken, gar nichts mehr zu tun hat. Dank Spurhaltesystem braucht es nicht einmal die Hände am Lenkrad – zumindest so lange, bis nach einer kurzen Ewigkeit ein Warnton erklingt. Provokiert man noch länger, bringt einen alsbald ein äusserst schroffes Anbremsmanöver zur Besinnung: ein Gruss von der optionalen

Brembo-Bremse (plus Fr. 2790.–), mit der unser Testfahrzeug ausgerüstet ist. Brembo? Das ist die Performance-Marke aus Italien, mit der auch der amtierende Formel-1-Weltmeister Lewis Hamilton sein Mercedes-AMG-Petronas-Geschoss bändigt. Gut zu wissen.

Griffig mit allen vieren

Sein Temperament zeigt der Cupra sogar im notorisch zähflüssigen Walensee-Verkehr: Mit dem adaptiven Stauassistenten schliesst er so aufsässig auf, als wollte er keine einzige Sekunde verlieren. Kurz nach dem Kerenzertunnel mischt sich auch noch das Navigationssystem ein und schlägt mit freundlicher Stimme eine schnellere Ausweichroute entlang des Sees vor, auf der wir tatsächlich ein paar Minuten wettmachen.

Was wirklich in ihm steckt, zeigt er am Julierpass. Kurze Antritte sind das Gegengift für schleichende Wohnmobile und Flachlandautomobilisten. Die enorme Beschleunigung – in 5,2 Sekunden von 0 auf 100 Stundenkilometer – drückt auch erprobte Passagierinnen tief in den Beifahrersitz und entlockt ihnen unkontrollierte Laute der Verblüffung. Besonders gemütlich mag die Jagd hinauf auf 2284

Die enorme Beschleunigung drückt auch erprobte Passagierinnen tief in den Beifahrersitz.

Meter über Meer nicht unbedingt sein; die herrliche Gegend gerät etwas in den Hintergrund. Aber dass es gelingt, einen schwarzen Porsche 911 einigermaßen auf Distanz zu halten, kann getrost als sportliches Erfolgserlebnis des Tages verbucht werden.

Weiter geht die Fahrt hinunter nach Silvaplana, vorbei am zugefrorenen St. Moritzersee. Hier erwische ich mich beim Gefühl, die Leute am Strassenrand müssten sich doch eigentlich nach diesem Boliden die Häse verrenken, so rennsportmässig, wie ich unterwegs bin. Weit gefehlt: Bescheidenheit ist beim Cupra eine Tugend; irgendwie sieht er eben doch aus wie eines dieser trendigen SUV, die sonst noch so unterwegs sind: Aircross, Karoq, Sportage, Qashqai, T-Roc und wie sie alle heissen.

Der Weg ist heute nicht das einzige Ziel. Kurz nach Pontresina biegen wir ab auf die schneebedeckte Zufahrtsstrasse des Campingplatzes Morteratsch. Ein kurzes Drehen

am Knopf genügt, und schon greift der Cupra im Snow-Modus beherzt mit allen vieren in die kurvice Piste. Hier oben, auf 1860 Metern über Meer, bewirtschaftet die sympathische Familie Kathrin, Peter, Flurin und Ladina Käch ein Areal mit zwei Seen und mehreren Bächen. Noch ein Geheimtipp ist die Übernachtung im geheizten Schlaf-Fass, gerade gross genug für ein Doppelbett, bei nächtlichen Aussentemperaturen von minus 21 Grad Celsius. Entsprechend romantisch ist die Nacht: Durch das kleine Fensterchen blickt man direkt in den Arvenwald, wo sich – sinnbildlich gesprochen – Polarfuchs und Schneehase gute Nacht sagen.

Kräutertee im Lärchenzimmer

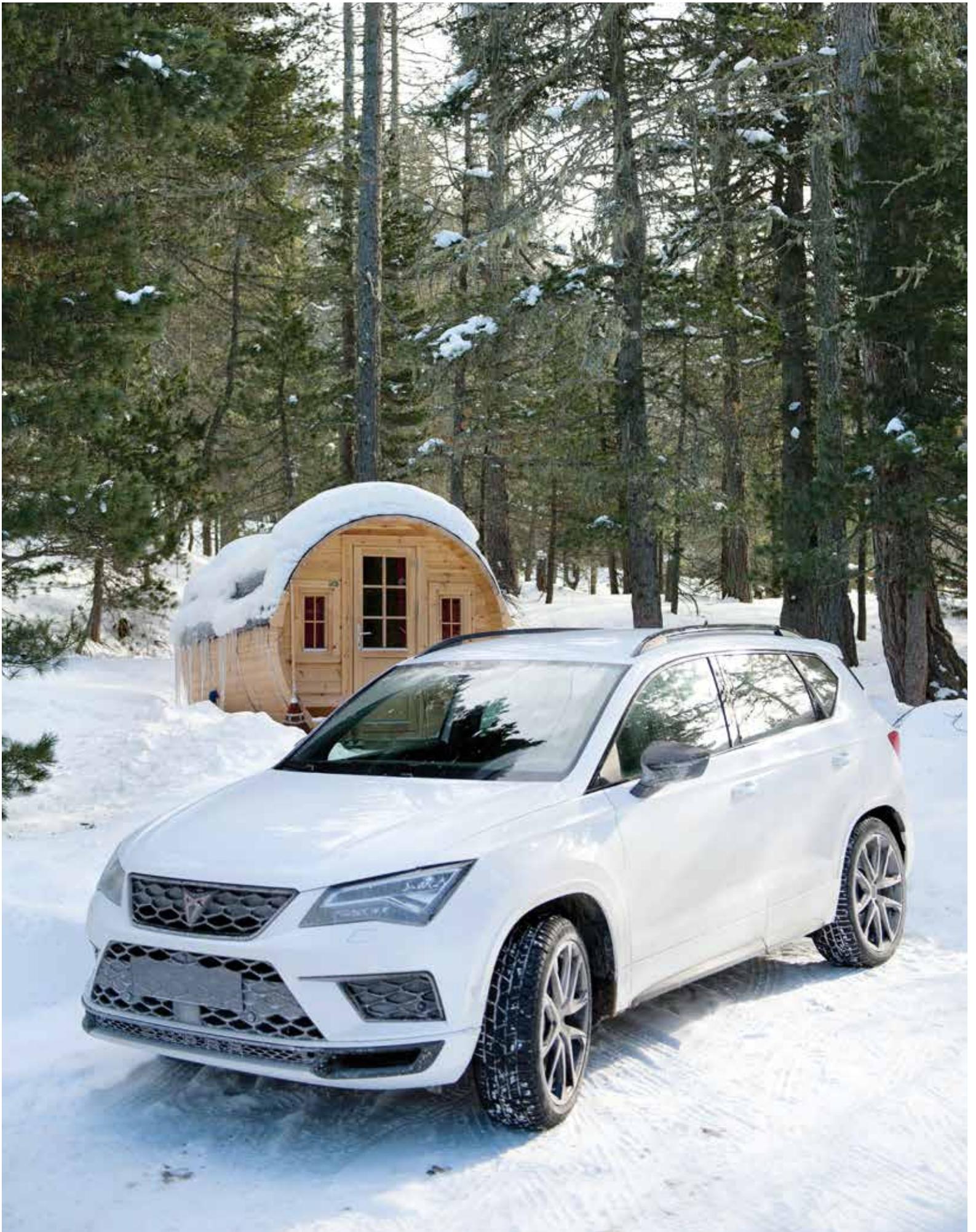
Der Sonntag beginnt mit einem Cappuccino und der angeblich besten Engadiner Torte (Tipp meiner Hausärztin) in der Konditorei Kochendörfer in Pontresina. Anschliessend steht ein Besuch im Mineralbad Samedan auf dem Programm (Tipp unseres Korrektors), einem Wellness-Labyrinth der Basler Architekten Miller & Maranta mitten im historischen Dorfkern. Über drei Geschosse hinweg durchwandert man die rot-, gelb-, blau- und grügekachelten Bade- und Dampf Räume, geniesst Kräutertee im Lärchenzimmer und erlebt als Krönung bei leichtem Schneetreiben den Aussenpool auf dem Dach mit seinem sagenhaften Ausblick auf den barocken Kirchturm von 1682.

Wunderbar erholt machen wir uns gegen Abend auf die Heimreise – passend zur Stimmung im Comfort-Modus und vorwiegend vom Autopiloten betreut. «Auch das kann der Cupra: entspannt dahingleiten», notiere ich im ratternden Vereinatunnel, «die Mischung aus Temperament und Alltagstauglichkeit ist gelungen.» Die Pointe dazu liefert Kuno Laener von Züri West auf DRS 3: «Irgendwann chunnt me immer a.»

Camping Morteratsch:
Plauns 13, 7504 Pontresina;
www.camping-morteratsch.ch

Mineralbad & Spa Samedan:
San Bastiaun 3, 7503 Samedan;
www.mineralbad-samedan.ch

Cupra Ateca:
Leistung: 300 PS/221kW; Hubraum: 1984 ccm;
max. Drehmoment: 400 Nm (bei 2000 bis 5200 U/min);
Beschleunigung 0–100 km/h: 5,2 sec;
Höchstgeschwindigkeit: 247 km/h; Verbrauch: 7,4 bis 8,9 l/100 km (WLTP);
Preis: Fr. 48 500.–, Testwagen: Fr. 55 037.–



«Need for speed»: der Cupra Ateca vor einem Schlaff-Fass auf dem Campingplatz Morteratsch in Pontresina.

VORTEIL
KIA
SEIT
25
JAHREN +

JUBILÄUMS

POWER



picanto

1.2 CVVT man. ab CHF 15'300.–
Kundenvorteil CHF 1'150.–*

niro

Crossover Hybrid 1.6 GDi aut. ab CHF 30'950.–
Kundenvorteil CHF 2'400.–*



Abgebildete Modelle: Kia Picanto Power 25 1.2 CVVT man. CHF 15'300.– und Metallic-Lackierung CHF 550.–, 5,1 l/100 km, 116 g CO₂/km, Energieeffizienzklasse F, CO₂-ETS 27 g/km, Kia Niro Hybrid Power 25 1.6 GDi aut. mit 6-Stufen-Automatik DCT (Doppelkupplungsgetriebe) CHF 30'950.– und Metallic-Lackierung CHF 650.–, 4,2 l/100 km, 97 g CO₂/km, Energieeffizienzklasse A, CO₂-ETS 28 g/km, Kia Sportage Power 25 1.6 T-GDi 4x4 man. CHF 30'900.– und Metallic-Lackierung CHF 750.–, 7,9 l/100 km, 180 g CO₂/km, Energieeffizienzklasse G, CO₂-ETS 42 g/km, Kia Ceed Power 25 1.0 T-GDi man. CHF 24'600.– und Metallic-Lackierung CHF 650.–, 5,4 l/100 km, 122 g CO₂/km, Energieeffizienzklasse E, CO₂-ETS 28 g/km.
Alle abgebildeten Modelle: Emissionsklasse Euro 6d Temp.
Durchschnitt aller in der Schweiz verkauften Neuwagen: 137 g CO₂/km (unverbindliche Preisempfehlung inkl. MwSt.).
CO₂-ETS = CO₂-Emissionen aus der Treibstoff- und/oder der Strombereitstellung.
Fahrweise, Strassen- und Verkehrsverhältnisse, Umwelteinflüsse und Fahrzeugzustand können Verbrauchs- und CO₂-Emissionswerte beeinflussen.
Die angegebenen Verbrauchs- und CO₂-Emissionswerte wurden nach dem WLTP-Messverfahren auf dem Prüfstand ermittelt und in NEFZ-Werte umgerechnet.
*Gegenüber Version Trend.

SMODELLE

Mehr Auto fürs Geld
www.kia.com



HvS Zürich

SPORTAGE

1.6 T-GDi 4x4 man. ab CHF 30'900.-
Kundenvorteil CHF 3'050.-*

CEED

1.0 T-GDi man. ab CHF 24'600.-
Kundenvorteil CHF 3'350.-*



The Power to Surprise

5.22 g/km,

Kia Motors AG, 5745 Safenwil, 062 788 88 99

Aufstieg zur Weltmacht

Der Autobauer Kia galt einst als Billiganbieter. Mittlerweile treiben die Südkoreaner die technologische Entwicklung der Branche voran. Der Wandel steht beispielhaft für den erstaunlichen Aufschwung eines ganzen Landes zur globalen Innovationsmacht. *Von Frederic Spohr*



Blick in die Zukunft: Designer bei Kia arbeiten an einem lebensgrossen Modell.

Die Zukunft des Automobils lässt sich auch jenseits der traditionellen Branchen-Shows entdecken. Wer im Januar die Elektronikmesse CES in Las Vegas besuchte, der stiess in der Nordhalle auf einen eigentümlichen Kasten der südkoreanischen Automarke Kia. Die Box in der Grösse eines Autos zeigte das sogenannte Real-time Emotion Adaptive Driving System (kurz READ).

Das System haben die Koreaner gemeinsam mit der amerikanischen Elite-Uni MIT in Boston entwickelt. READ soll mit Hilfe künstlicher Intelligenz die Gefühlslage der Autoinsassen analysieren – und entsprechend darauf reagieren. So ändert es für mehr Komfort beispielsweise automatisch die Raumtemperatur, regelt die Geräuschkulisse oder die Vibration der Sitze.

«Das schafft für Autofahrer einen für die menschlichen Sinne optimierten Raum in

Echtzeit», sagt Albert Biermann, Cheentwickler der beiden Marken Kia und Hyundai, die beide zur Hyundai Motor Company gehören. READ soll in Zeiten des autonomen Fahrens ein Baustein für mehr Komfort und für den entscheidenden Wettbewerbsvorteil gegenüber der Konkurrenz sein, hofft das Unternehmen.

Wer noch weiter in die Zukunft blicken wollte, der konnte einen Blick auf den CES-Stand der Schwestermarke Hyundai werfen. Das Unternehmen präsentierte die Studie eines Autos, das vier Beine ausfahren und anschliessend wie ein Roboter über unwegsames Terrain laufen kann. Der «Elevate» sieht aus wie ein futuristisches Fortbewegungsgerät aus dem Kinofilm «Star Wars». Seine Mission soll humanitärer Natur sein: Der Wagen wurde für Rettungsarbeiten nach Katastrophen wie Erdbeben oder Tsunamis entwickelt.

Noch sind diese Pläne nur Zukunftsträume der Südkoreaner. Doch ihre Studien beweisen, dass sich die Asiaten längst nicht mehr als Produzenten preisgünstiger Kraftfahrzeuge verstehen, sondern als Treiber der technologischen Entwicklung der gesamten Branche. Nun haben sich die Autos aus Korea in den vergangenen Jahren von belächelten «Reisesseln» zu gefürchteten Konkurrenten der etablierten Automarken entwickelt.

Fester Glaube an den Fortschritt

«Aufstieg aus Asien» heisst Kia ins Deutsche übersetzt. Und der Name könnte nicht besser passen. Wie ihr Heimatland Korea haben sich Kia und Hyundai mühselig nach oben gearbeitet – im festen Glauben an die Kraft des technologischen Fortschritts. Dabei ist der Sturm an die Spitze noch längst nicht beendet. Nun geht es nicht mehr ums Aufholen, sondern

ums Überholen. Mittlerweile setzen Kia und Hyundai die alten Konzerne wie Volkswagen, Ford oder Toyota auch bei Zukunftstechnologien unter Druck.

Die Verkaufszahlen der Koreaner sprechen Bände: Im zehnten Jahr in Folge hat Kia 2018 seinen Absatz in Europa steigern können. 4,7 Prozent legten die Verkäufe zu, die Gesamtverkäufe aller anderen Marken stagnieren dagegen nahezu. In den vergangenen zehn Jahren konnte Kia seinen Marktanteil in Europa auf 3,5 Prozent verdoppeln. Global betrachtet gehören die Koreaner längst zu den Platzhirschen. Der Mutterkonzern Hyundai Motor Group ist mit insgesamt 7,6 Millionen verkauften Autos der beiden Marken Hyundai und Kia mittlerweile der fünftgrösste Autobauer der Welt.

Erste Plätze bei der Qualität

Wie stark die Konkurrenz aus Südkorea ist, wurde der Führung der alten westlichen Industrie spätestens 2011 bewusst. Noch lange vor der Dieselkrise, als Uber kaum jemand kannte und die Elektromobilität ein ferner Zukunftstraum war, setzte sich der ehemalige VW-Chef Martin Winterkorn, Grosswesir der europäischen Autoindustrie, auf der Frankfurter Internationalen Automobil-Ausstellung in einen unscheinbaren Mittelklassewagen.

Was Professor Winterkorn bei Überprüfung des Lenkrads des Hyundai i30 entdeckte, machte ihn fassungslos. «Da scheppert nichts», rief er seinen Ingenieuren zu. «BMW kann's nicht, wir können's nicht. Warum kann's der?» Leise, fast schon weinerlich, flüsterte ein Begleiter aus seiner Entourage: «Wir hatten eine Lösung, aber die war zu teuer.»

Fast sieben Jahre ist das mit dem Handy gefilmte Video alt, aber die Szene wurde zum Sinnbild des Wandels. Winterkorn ist längst Geschichte – doch manche Probleme der traditionellen Automarken wie VW sind aktueller

denn je, sie haben sich sogar noch verschärft. In der amerikanischen JD-Power-Service-Studie belegen die koreanischen Marken Kia, Hyundai und Genesis in der Kategorie Qualität mittlerweile die ersten drei Plätze.

Dabei haben die Asiaten in der Vergangenheit nicht nur versucht, bei den Qualitätsstandards aufzuschliessen. Sie haben insbesondere auch in die Zukunft investiert. Während viele grosse europäische Automarken erst 2019 ihre ersten Modelle mit Elektro- und Wasserstoffantrieben auf den Markt bringen, haben die Koreaner solche längst vorgelegt. Bereits 2011 verkaufte Kia auf dem Heimatmarkt das Elektroauto Ray, seit 2014 ist der Stromer Soul weltweit erhältlich.

Diesen Vorsprung wollen die Asiaten nicht so schnell wieder aufgeben: Der Mutterkonzern Hyundai-Kia wird in den kommenden zehn Jahren rund 20 Milliarden US-Dollar in die Elektromobilität investieren. Nur die beiden deutschen Autokonzerne VW und Daimler stecken laut einer Analyse der Nachrichtenagentur Reuters noch mehr Geld in die Technologie. Die Koreaner setzen dabei nicht nur auf Batterie: Im vergangenen Herbst kündigte die Hyundai Motor Group an, bis zum Jahr 2030 ihre Produktionskapazitäten für Brennstoffzellen auf 700 000 zu erhöhen – das ist 200-mal mehr als die heutige Kapazität.

Es ist eine riskante Wette: Noch sind die Japaner in der Brennstoffzellen-Technologie führend. Und so manche Branchengrösse hält Wasserstoff als Energieträger ohnehin für überschätzt. Der amerikanische Elektroautopionier Elon Musk bezeichnete Fans der Technik schon einmal als «unfassbar bescheuert».

Smartphones, Autos – und Popbands

Die südkoreanischen Autobauer schrecken das nicht ab. Um zu sehen, wie man scheinbar Unmögliches schafft, brauchen sie bei Kia nur auf die Geschichte ihres Landes zu schauen.

Der Erfolg des Unternehmens ist eng verknüpft mit dem beispiellosen Aufstieg Südkoreas zu einer der führenden Industrienationen der Welt. Ein Land, das mittlerweile nicht nur für seine Autos bekannt ist, sondern für seine Smartphones, gigantische Containerschiffe – und Popbands.

Ihren Wohlstand bauten die Südkoreaner aus dem Nichts auf: Der Koreakrieg von 1950 bis 1953 hatte das Land verwüstet. Immer wieder waren nordkoreanische Truppen in den Süden vorgestossen, zerstörten Fabriken, Brücken und Häuser. Millionen Menschen wurden getötet. Kurz nach dem Krieg gehörte Südkorea zu den ärmsten Ländern der Welt, sogar der heute abgehängte kommunistische Norden hatte damals ein höheres Pro-Kopf-Einkommen. Die meisten Südkoreaner verdienten ihren Lebensunterhalt mit der Landwirtschaft. Die Eltern des Gründers des Kia-Mutterkonzerns Hyundai Motor Group, Chung Ju-yung, waren arme Reisbauern.

Auch Kia fing ganz unten an: Gründer Kim Chul-ho begann in den vierziger Jahren mit dem Bau von Fahrradteilen. Doch genauso wie das Unternehmen kletterte das gesamte Land schrittweise und konsequent die Wertschöpfungskette nach oben.

Das Militärregime unter Park Chung-hee identifizierte schnell Schlüsselindustrien für die Entwicklung des Landes und förderte das heimische Unternehmertum. Der Führung des Staats war klar: Südkorea hat kaum Ressourcen. Aufsteigen würde die Nation nur durch Wissen und Technologie.

Die Regierung ermutigte die heimischen Unternehmen auch, sich im Fahrzeugbau zu engagieren. Der Markt wurde in dieser Zeit zwar vor ausländischer Konkurrenz geschützt. Um an Know-how zu kommen, liess die Regierung aber Joint Ventures und andere Kooperationen mit ausländischen Unternehmen zu. Und sie schuf die nötigen Rahmenbedingungen. Für die Automobilindustrie pflasterte die Regierung das Land mit zehnspurigen Autobahnen zu. Jede Familie sollte ein Auto besitzen können, versprach die damalige südkoreanische Führung.

Und tatsächlich machte sich das Land auf in das mobile Zeitalter. Kia stieg in den sechziger Jahren als eines der Unternehmen in die Fahrzeugindustrie ein. Zunächst baute die Firma Motorräder sowie dreirädrige Minilaster. Mit Lizenzfertigungen für japanische Marken wie Mazda sammelte Kia schliesslich Erfahrungen im Automobilbau.

Familien an der Macht

Es war jene Zeit, in der sich in Südkorea die sogenannten Chaebols herausbildeten: Die riesigen und oft familiengeführten Konglomerate, zu denen neben der Hyundai Motor Group auch die Elektronikkonzerne Samsung oder LG gehören, bestimmen die Wirtschaftsstruk-



Treiber der technologischen Entwicklung: Studie Kia GT.

Industrie

Die Seele von Kia

Peter Fahrni, Schweizer Chef von Kia, über erfolgreiche Geschäfte mit Südkorea.

Sie sind ein erfahrener Auto-Manager. Was macht Kia zur besonderen Marke?

Kia beeindruckt mich durch die konsequente Entwicklung ihrer Modelle, die höchste Qualitätsorientierung, den Willen und die Kraft, bei neuen Technologien führend dabei zu sein. Und Kia investiert in Europa in Forschung, Design und Produktion, um sich den jeweiligen Märkten anzupassen.

Was macht die Südkoreaner aus Ihrer Sicht so leistungsfähig, wenn es um die Industrieproduktion geht?

Südkorea spielt in seinem kompakten Wirtschaftsraum eine tragende Rolle in vielen Schlüsseltechnologien – etwa bei Batterien, Halbleitern, smarten Geräten, LED und OLED, Hightech-Stahl und nicht zuletzt bei der Brennstoffzelle. Wenn die darauf spezialisierten Firmen fast auf Zuruf im Grossraum Seoul miteinander agieren können, resultiert daraus die grosse Fähigkeit, den technologischen Wandel an der Spitze mitzugestalten.

Welches ist die Seele von Kia?

Fortschrittliche Technologien, ein sehr schönes Design, sehr preiswürdige Autos – und alles mit einer Sieben-Jahre-Werksgarantie, die den Anspruch höchster Qualität bestätigt.

Stimmt es, dass man Kia eigentlich «Tscha» ausspricht?

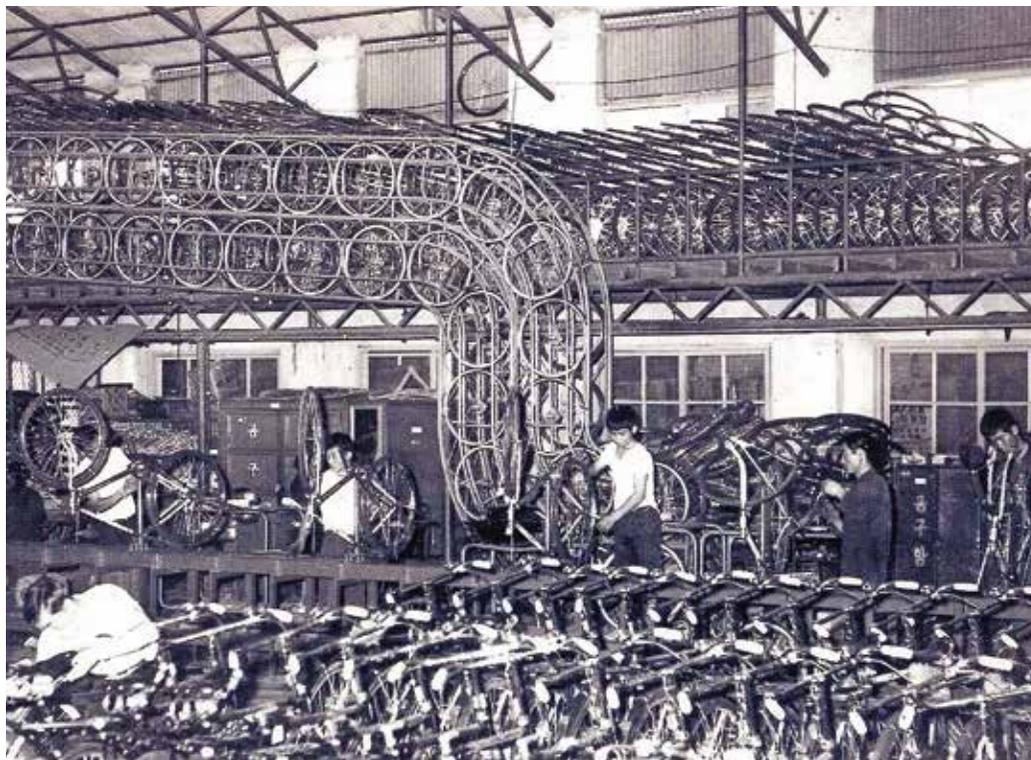
Leider bin ich der koreanischen Sprache nicht kundig und kann die Frage nicht schlüssig beantworten. Anlässlich einer Kia-Konferenz in Seoul habe ich das Wort Kia immer so gehört, wie wir es aussprechen. «Kia» und nicht «Tscha».

Heute geschäften Sie mit Südkorea, Sie haben aber auch schon in Polen gearbeitet. Was haben Sie über die Welt gelernt?

Dass die individuelle Mobilität überall eine tragende Rolle für die Menschen spielt und dass das Automobil in jedem Land ein Schlüsselträger des technologischen Fortschrittes ist. In diesem Sinne bin ich auch sehr zuversichtlich, dass die Mobilität ums Auto, auch in der Zeit grossen Umbrüche, ihren zentralen Wert in der Gesellschaft behalten wird.

Peter Fahrni ist seit 2017 Geschäftsführer der Kia Motors AG in der Schweiz.

Die Fragen stellte **David Schnapp**.



Mobiles Zeitalter: Velo-Produktion bei der Kia Industry Company in den fünfziger Jahren.

Der Staat sorgte für Grossaufträge und ausreichende Finanzierung. Im Gegenzug holten Unternehmen die Menschen von den Feldern in die Fabriken und setzten die Pläne der Regierung zur Modernisierung des Landes um.

Der Staat konnte sich aber auch unerbittlich zeigen – und forderte von der Wirtschaft stets, die Produktivität zu erhöhen. Unternehmen, die auf ausländischen Märkten keine Erfolge vorweisen konnten, wurden vom Staat schnell fallengelassen. «Exportdisziplin» nennt der Entwicklungsökonom Joe Studwell dieses Wachstumsmodell in seinem Buch «How Asia Works». Doch Kia war erfolgreich – vorerst nur durch den Preis, später aber auch durch seine Qualität.

«Rettet Kia, rettet Kia!»

Ganz ohne Schwierigkeiten verlief der Weg nach oben aber nicht. In der Asienkrise geriet das Unternehmen, wie fast alle Konglomerate des Landes, in eine finanzielle Schieflage. In einem Park in der Hauptstadt Seoul versammelten sich damals regelmässig Hunderte Menschen und riefen: «Rettet Kia, rettet Kia!» Es waren nicht etwa die Angestellten, sondern einfache Koreaner, die nach Unterstützung riefen. Kia und Hyundai sind eine Sache des nationalen Stolzes – in Südkorea liegt ihr Marktanteil bei rund 80 Prozent.

Dabei scheuen sich die Südkoreaner nicht, Erfahrungen aus dem Ausland zu sammeln. Wie bei anderen südkoreanischen Unternehmen gehörte es von Anfang zur Kia-Strategie, internationales Know-how zu nutzen. Das änderte sich auch nicht nach der Übernahme

durch den heimischen Konkurrenten Hyundai im Jahre 1998.

Als besonders erfolgreich erwies sich die Verpflichtung des deutschen Designers Peter Schreyer, der 2006 vom Volkswagen-Konzern abgeworben wurde. Schreyer hatte für die Wolfsburger unter anderem den Audi TT oder den Golf IV entwickelt. Heute ist er verantwortlich für die gesamte Modellpalette von Hyundai und Kia. Die Koreaner produzieren ausserdem längst nicht mehr in ihrer Heimat, sondern nutzen auch Forschungs- und Produktionsstätten in den USA und Europa, um sich besser an die regionalen Märkte anpassen zu können.

Das innovativste Land der Welt

Dabei hat das Land längst auch zu Hause Spitzenforscher und Ingenieure: Laut einer Liste des Wirtschaftsdienstes Bloomberg, die auf Daten der Weltbank, der OECD und des Internationalen Währungsfonds basiert, ist Süd-



Kleine Anfänge: Minilaster von Kia (ca. 1962).

Korea das innovativste Land der Welt – und das bereits das zweite Jahr in Folge. Die Schweiz liegt in der Rangliste auf Platz Nummer fünf. Mehr als 4,5 Prozent der südkoreanischen Wertschöpfung geben der Staat und seine Unternehmen laut der OECD für Forschung und Entwicklung aus. Kein anderes Land investiert so stark in die Zukunft.

Auch bei der Entwicklung von E-Mobilität und Brennstoffzellen-Technologie haben die Unternehmen die Unterstützung der Regierung: Erst im Januar verkündete das Industrieministerium seine neuesten Zukunftspläne. Bis 2040 soll sich die Zahl der Wasserstofftankstellen von derzeit rund einem Dutzend auf

Bis 2040 soll sich die Zahl der Wasserstofftankstellen auf 1200 erhöhen.

1200 erhöhen. Im selben Jahr sollen dann bereits 6,2 Millionen Wasserstofffahrzeuge aus südkoreanischen Fabriken gerollt sein. Die Regierung hofft, dass mehr als die Hälfte in den Export geht.

Doch die Energie aus Wasserstoff soll nicht nur den Verkehr verändern. Die südkoreanische Regierung plant nicht weniger als eine grundlegende Veränderung ihrer Wirtschaft, um sich von der Abhängigkeit von fossilen Brennstoffen zu befreien. «Wasserstoffenergie ermöglicht eine Revolution der industriellen Struktur», schwärmte Präsident Moon Jae-in, als er dieses Jahr die Zukunftsvision vorstellte.

Auch in Haushalten sollen künftig Brennstoffzellen eingebaut werden. Moon erwägt sogar, die Technik für alle Neubauten vorzuschreiben. 2040 sollen stationäre Brennstoffzellen im Land dann insgesamt eine Kapazität von 15 GW haben. Das entspricht in etwa der heutigen Wasserkraftkapazität der Schweiz.

Auch bei Kias Mutterkonzern Hyundai Motor Group denkt man längst nicht mehr nur an Autos. «Wir werden unsere Rolle über den Autoverkehr ausdehnen und beim Wandel der globalen Gesellschaft hin zu sauberer Energie eine Vorreiterrolle einnehmen», prophezeit Vizechef Chung Eui-sun. In dem Unternehmen rechnet man damit, dass der Bedarf an Stromerzeugung und Speichersystemen rasch steigen wird – und man daran verdienen kann. Es wäre eine weitere Wendung der Firmengeschichte, die Eroberung einer neuen Branche. Aber wie man sich neue Geschäftsfelder erschliesst, davon hat man in Südkorea ja eine Ahnung.

Frederic Spohr arbeitet seit 2012 als freier Journalist in Asien für verschiedene deutschsprachige Medien.

Markt

Technik und Qualität

Der südkoreanische Hersteller Kia feiert 2019 den 25. Geburtstag in der Schweiz und lanciert eine Jubiläumslinie.



Allrad-SUV: Kia Sportage.



Strom und Benzin: Niro PHEV.



Limousine: New ProCeed.



Strom statt Benzin: New Soul.

Am 12. März 1994 wurde der Schweizer Öffentlichkeit am Automobilsalon in Genf erstmals die Marke Kia vorgestellt. «Der Verkaufsstart erfolgte mit bescheidenem Anspruch», schrieb im Herbst des selben Jahres die *Neue Zürcher Zeitung*. Aber bereits Ende 1994 hatte die Emil-Frey-Gruppe als Kia-Importeur 589 Kia Sephia und Sportage abgesetzt.

Das Allrad-SUV Sportage gehört heute noch zu den Schweizer Bestsellern der Marke. Deren Palette umfasst heute zehn verschiedene Modelle in fast allen Marktsegmenten: von den Elektrofahrzeugen New Soul und New e-Niro über den Kompaktwagen New Ceed bis zur eleganten Sportlimousine Stinger GT.

Die Modellpalette von Kia in der Schweiz:

– **PW:** Picanto, Rio, Stonic, Ceed, New Ceed Sportswagon, ProCeed

– **4x4-Fahrzeuge:** Sportage, Sorento, Stinger GT

– **Mild Hybrid, Hybrid, Plug-in-Hybrid:** Sportage, Niro HEV, Niro PHEV, Optima Sportswagon PHEV

– **Elektrofahrzeuge:** Soul, e-Niro

Neben herkömmlichen Benzin- und Dieselmotoren mit drei bis sechs Zylindern stellt Kia zurzeit die gesamte Palette auf alternative Antriebe um: Mild Hybrid, Hybrid, Plug-in-Hybrid sowie reine Elektroaggregate. Der Ausbau dieser Technologien erfolgt laufend. Bis 2025 sollen für

jede Modelllinie eine oder mehrere Varianten mit alternativen Antrieben erhältlich sein. Dazu gehört auch ein mit Wasserstoff angetriebenes Fahrzeug, das spätestens im Jahr 2020 auf den Markt kommen soll.

Anlässlich des 25. Geburtstags der Marke Kia wird in der Schweiz die Power-25-Linie lanciert, welche die Modelle Picanto, Ceed, Niro Hybrid und Sportage umfasst. Die Kunden profitieren von attraktiven Vorteilen von bis zu 3550 Franken auf den entsprechenden Modellen.

Verlassen können sich Kia-Fahrer ohnehin auf moderne Technik, die in den Autos aus Korea sichtbar im Cockpit wird oder gut verborgen im Inneren des Fahrzeugs arbeitet: von Multimediasystemen mit Apple Carplay oder Android Auto über Sicherheits- und Assistenzsysteme bis hin zum intelligenten Allradantrieb.

Wer bei einem der 123 Händler in der Schweiz einen neuen Kia ersteht, erhält ein zeitlos gutaussehendes Fahrzeug, das in Qualitätsstudien Bestwerte erzielt. Der Hersteller gibt ausserdem ein einmaliges Qualitätsversprechen ab, das sieben Jahre oder 150 000 Kilometer Werksgarantie umfasst. Die Garantie ist kostenlos und überträgt sich auch auf spätere Besitzer, sofern alle Servicearbeiten nach Plan vorgenommen wurden. Damit belegen die Autos aus Fernost auch im Preis-Leistungs-Verhältnis einen Spitzenplatz. (das)

Mein Q3-Tagebuch

Das Familien-SUV Audi Q3 wird für zwei Wochen Teil der Gemeinschaft: Wir fahren damit in die Berge oder zum Einkaufen. Und manchmal geht es für den Vater auch einfach nur ins Büro.

Von David Schnapp und Jans Feindt (Illustrationen)

Montag: Kennenlernen

Ein neues Auto entgegenzunehmen, ist auch nach Hunderten von neuen Autos, die ich schon kennenlernen durfte, immer noch aufregend. Wie sieht es wohl aus, wie fühlt es sich an? So ein Auto wird ja schnell zu einem Familienmitglied, da erhofft man sich gegenseitige Sympathie. Heute hole ich den neuen Audi Q3, er ist in einem ziemlich poppigen Orange lackiert, das ihn ebenso exotisch wie sympathisch wirken lässt. Die quietschfröhliche Farbe passt zum Auftritt des Q3, der mit scharfen Linien und markanten Details wie dem riesigen Singleframe-Kühlergrill in Schwarz und einer Art schwarzen Umrandung, die den gesamten unteren Teil der Karosserie umläuft, auffällt.

Orange ist auch das Farbthema im Innenraum, es gibt Alcantara-Einsätze in der Farbe, und ein feiner LED-Lichtstreifen strahlt in der Innenseite der Türen. Wie vieles an diesem, seinen Insassen sorgsam zugewandten Auto lässt sich die Farbe aus einer breiten Palette wählen. Das Angebot an Buntheit ist grösser als in einem Regenbogen, und auch wenn solche Spielereien natürlich keinerlei praktischen Nutzen haben, gehören sie dennoch zu einem sinnvollen Konzept, das heisst: «Ich mache mir mein Auto, wie es mir gefällt.»

Bald fallen mir weitere Kleinigkeiten auf, die schnell die Bindung zum Q3 wachsen lassen. Links des Lenkrads (dazu gleich noch mehr) gibt es drei Tasten für die Aussenbeleuchtung. Damit lässt sich das automatische Licht anmachen, die Nebelschlussleuchte und das Allwetterlicht vorne. Der Clou aber ist: Sobald sich mein Finger den Tasten entgegenstreckt, schaltet ein Annäherungssensor deren Hintergrundbeleuchtung ein, so dass sofort zu erkennen ist, wo ich drücken soll.

Eine weitere sympathische Aufmerksamkeit des Hauses gibt es im Zusammenhang mit der Lademuße für das Mobiltelefon. Mein Apple iPhone X lässt sich damit kabellos über eine Induktionsfläche mit Strom versorgen. Sobald ich das Handy hineinlege, informiert mich ein Einblendmenü auf dem zentralen Bildschirm darüber, dass das Telefon jetzt geladen werde, um etwaige Zweifel über die Funktionstüchtigkeit dieser futuristischen Technologie sofort auszuräumen.

Am Ziel angekommen, mache ich den Motor aus, öffne die Türe, da ertönt eine freundliche Frauenstimme, die sagt: «Ihr Mobiltelefon

befindet sich noch im Fahrzeug.» Es kommt tatsächlich selten vor, dass ich zu Hause in meiner Wohnung im siebten Stock ankomme und feststelle, dass ich mein Telefon im Auto vergessen habe. Solche kleinen alltäglichen Ärgernisse hält der neue Audi Q3 von mir fern.

Das Cockpit des Autos ist gut strukturiert und in höchster Qualität verarbeitet. Jeder Schalter wirkt, als würde er auch nach Jahrzehnten der Benutzung immer noch gleich satt und straff reagieren. Nur der Lautstärkeregler ist etwas merkwürdig in der Mittelkonsole unten hinten angeordnet. So drehe ich instinktiv am falschen Regler, er ist für die Gebläsestärke der Klimaanlage und nicht für das Volumen des Soundsystems zuständig. Aber auch das gehört zum Kennenlernen, zwischendurch dreht man mal am falschen Knopf.

Schon nach wenigen Kilometern fällt mir auf, wie gut das Lenkrad in der Hand liegt. Es ist relativ schlank und unten rennwagenmässig abgeflacht, so dass man es in sehr scharfen, schnellen Kurven effizient nach oben stossen könnte. Es gibt eine Reihe Funktionstasten, man verstellt dort die Lautstärke des Audiosystems oder blättert durchs Menü des digitalen Cockpits, das je nach Wunsch zwei Rundinstrumente in verschiedenen Grössen, eine Navigationskarte sowie weitere Informationen anzeigen kann.

Der Funktionsreichtum erschliesst sich einem auch durch die hervorragende Ergonomie dieses Lenkrads sehr schnell. Und ich stelle mir vor, dass es interessant wäre, bei einem lockeren Abendessen von den Audi-Lenkraddesignern und -ingenieuren zu erfahren, was sich in ihrer Gedankenwelt abspielt. Wie bauen sie Modelle, wie wird getestet, um herauszufinden, wie man die verschiedenen Tasten und Regler am besten platziert.

Oder die Spezialisten für Akustik bei den Autokonzernen: eines der interessantesten Gebiete im Automobilbau überhaupt, wie mir scheint. Wie komponiert man einen Blinkersound oder ein akustisches Warnsignal, auf das der Lenker sofort aufmerksam wird, das ihm aber dennoch nicht den letzten Nerv raubt? Im Q3 klingen Warnsignale je nach Eskalationsstufe unterschiedlich. Das geht vom sanften «Ding-dong» bis zum prägnanten «piep piep piep» beim Annähern an ein Hindernis. Das ist zwar offensichtlich schwer in Worte zu fassen, klingt aber alles wohldurchdacht beziehungsweise durchkomponiert (s. Seite 27).



Kleine alltägliche Ärgernisse werden ferngehalten:

Dienstag, Mittwoch, Donnerstag: Ins Büro

Mein Weg ins Büro ist nicht besonders lang, ich könnte ihn auch mit dem Velo zurücklegen. Oder ich könnte das Tram nehmen, dann umsteigen auf den Bus, aber das ist so umständlich und zeitraubend, dass ich es genau einmal gemacht habe. Es ist nämlich so: Das Auto ist ja nicht nur physikalisch gesehen ein Faradaykäfig, der seine Insassen vor elektrischen Feldern schützt. Auch psychisch gesehen ist das Auto eine schützende Hülle, in die man sich zurückziehen kann. Und das ist ein sehr starkes Argument für den individuellen motorisierten Verkehr.

Auf dem Weg ins Büro höre ich Radio 1, führe Telefongespräche, die etwas Ruhe verlangen, oder höre Musik, zum Beispiel die Playlist «Classic Road Trip Songs» auf Spotify. Voraussetzung für all das ist natürlich ein



Audi Q3 in «Pulsorange».

ordentliches Multimedia- und Audiosystem. Im Q3 gibt es eine wohlklingende Bang-&-Olufsen-Soundanlage und das sogenannte MMI, das Medien, Telefon und Navigation hinter einem berührungsempfindlichen Bildschirm zu einer sinnvollen Einheit bündelt. Daneben gehorcht das System erst noch aufs Wort. Der Befehl «Navigiere zu einer Tankstelle» zum Beispiel wird innert Sekunden umgesetzt.

Freitag: Ins Engadin

Bei der hier beschriebenen zweiten Generation des Audi Q3 handelt es sich zwar um ein Kompakt-SUV, aber es ist gross genug für eine kleine Gemeinschaft, die damit zum Beispiel in die Berge fahren möchte. Familiengestählte Leser wissen: In die Berge zu fahren, ist anspruchsvoll. Wir haben so viel Gepäck – «Damit könnten wir auch auf einen vierwöchigen

Roadtrip gehen», denke ich. Aber Skiausrüstungen sind nun mal voluminös, und meine Frau achtet – egal, wo wir hinfahren – darauf, für jede Gelegenheit das Richtige zum Anzie-

Der Befehl «Navigiere zu einer Tankstelle» zum Beispiel wird innert Sekunden umgesetzt.

hen dabei zu haben. In den allermeisten Fällen gibt es immer weniger Gelegenheiten als Sachen zum Anziehen.

Mit einem Schalenkoffer, zwei grossen North-Face-Taschen, Rucksäcken et cetera ist das Auto zwar ziemlich schnell voll, aber es ist erstaunlich, wie viel dann doch in den Kofferraum passt. Um genau zu sein, der neue Q3 wurde im Vergleich zu seinem Vorgänger in

fast alle Richtungen erweitert: Er ist 4485 Millimeter lang (plus 97 Millimeter). In der Breite hat er um 25 Millimeter auf 1856 Millimeter zugelegt. Sein um 77 Millimeter auf 2680 Millimeter gestreckter Radstand sorgt für ein deutlich verbessertes Platzangebot – «Knie-, Kopf- und Ellenbogenfreiheit sind grosszügig bemessen», heisst es bei Audi.

Der Kofferraum ist übrigens 530 bis 675 Liter gross, je nachdem, wo man die Rückbank positioniert hat, die sich in der Länge um 150 Millimeter verschieben lässt. Daraus ergibt sich wahlweise mehr Beinfreiheit oder mehr Ladevolumen – wir entscheiden uns zwangsläufig für Letzteres. Weil ich ab und zu mit dem Auto grössere Einkäufe erledige, sind mir gewisse «Hausfrauen»-Details wichtig: Gibt es zum Beispiel Befestigungshaken für Einkaufstüten, gewinnt ein Auto in meiner persönlichen



Skiausrüstungen sind nun mal voluminös.



Sorgsam gefüllte Einkaufstaschen, die im Kofferraum

Wertung stark an Sympathie. Sorgsam gefüllte Einkaufstaschen, die dann im Kofferraum durcheinanderpurzeln, sind ein vergleichbares Ärgernis, wie das in der Lademulde vergessene Handy. Der Q3 hat jedenfalls gleich zwei solide Haken auf beiden Seiten des Laderaums.

Tatsächlich ist es so, dass ich im Q3 auch gerne eine längere Reise machen würde. Allerdings, von Zürich aus, ist bereits die Fahrt nach Samnaun eine längere Reise, und der Audi offenbart unterwegs viele seiner Stärken: Neben dem tatsächlich grosszügigen Platzangebot für ein kompaktes Auto ist es zum Beispiel die hervorragende Geräuschkämmung, die lange Fahrten durch viele Tunnel oder bei Niederschlag angenehm machen. Das Fahrwerk ist auf der Autobahn ausgesprochen komfortabel, und die Assistenzsysteme wie Abstandsradar und Spurhalteassistent, die den Wagen teilautonom fahren lassen, funktionieren vertrauenserweckend gut.

Nach dem Vereinatunnel wird ziemlich schnell klar, dass der warme, schneearme Winter, von dem in letzter Zeit häufig gesprochen wird, gerade heute nicht stattfindet. Es hat so



durcheinanderpurzeln, sind ein Ärgernis.

viel Schnee im Engadin, dass viele Strassen nicht mehr vollständig geräumt werden können. Ein bedauernswerter tschechischer Lenker in einem frontgetriebenen Fahrzeug französischer Herkunft muss an einer leichten Steigung aufgeben und die Warnblinker einschalten, während mein Audi Q3 souverän vorbeizieht.

Auf Schnee ist der Q3 ohnehin eine orange-farbene Macht, und mir kommt unweigerlich dieser legendäre Werbespot aus den achtziger Jahren in den Sinn, in dem ein roter Audi 100 CS mit Quattro-Antrieb im Schneegestöber eine Skisprungschanze in Finnland hochzieht, als führe er auf Schienen. Am Steuer sass übrigens der Ralleyfahrer Harald Demuth, und während ich im leichten Drift um die Kurven in Richtung Samnaun steuere, erinnert mich meine Frau charmant daran, dass ich im Gegensatz zu Herrn Demuth über keine Ralley-Erfahrung verfüge.

Mit dem «Drive Select»-Schalter lassen sich verschiedene Fahrprogramme wählen, mit «Offroad» macht der Q3 einen ausgesprochen «trittsicheren» Eindruck auf der bisweilen

seifig-rutschigen Unterlage. Für die erwähnte, ralleyartigere Gangart hatte ich zuvor «Dynamic» bei ausgeschaltetem ESP verwendet, was zu frühe Bremsengriffe verhindert, die vor allem in Kurven das Auto auf Schnee schnell aus der Ruhe bringen können.

Schon bald gehört der Q3 in «Pulsorange» irgendwie dazu. Der Siebenjährige setzt sich gerne hinten rein, ich selbst nehme noch so gerne hinter dem Lenkrad Platz, und meine Frau fühlt sich ausgesprochen wohl in dem kompakten SUV, und das ist ja wohl die Hauptsache. Das Auto wirkt fröhlich und vertrauens-erweckend zugleich. Audi nennt es ein «All-round-Talent», und das ist keine Werbezeile, die mehr verspricht, als das beworbene Subjekt am Ende halten kann.

Audi Q3 45 TFSI S line

Motor: 4 Zylinder Benzin (Turbo), 7-Gang-Direktschaltgetriebe S tronic quattro, Hubraum: 2000 ccm; Leistung: 230 PS / 169 kW; max. Drehmoment: 340 Nm; 0–100 km/h: 6,3sec; Höchstgeschwindigkeit: 233 km/h; Verbrauch (nach WLTP): 9,1–8,5 l/100km; Preis: Fr. 56200.–, Testwagen: Fr. 82837.–

Akustik

Wie klingt ein Audi?

Matej Glavac, Leiter Akustik Audi Q3, über exzellenten Klang.

Was zeichnet einen Audi akustisch aus, oder wie klingt ein Audi?

Die Akustik steht für eine klassische Kernkompetenz der technischen Entwicklung und ist ein wichtiger Baustein. Ein Audi klingt immer kultiviert sportlich. Bereits kleine Nebengeräusche könnten diesen Eindruck stören. Diese zu verhindern, ist Aufgabe von Experten. Ihre Kompetenz liegt darin, eine optimale Balance zwischen Materialpaarungen, Design und Passgenauigkeit zu finden.

Wie wichtig ist die akustische Wahrnehmung eines Autos für den Kunden?

Bereits kleine Störgeräusche können irritieren. Die akustische Wahrnehmung im Fahrzeug ist ein wesentlicher Baustein für ein hochwertiges Premiumambiente und entspricht den Erwartungen eines Audi-Kunden.

Worauf achten Sie beim Komponieren eines Sounds wie ein Warnhinweis oder ein Blinkergeräusch?

Es ist Aufgabe des Sounddesigners, jedem Auto über den Motorsound hinaus einen individuellen Klang zu geben. Dazu erfolgt eine Messung an verschiedenen Bauteilen, die per Schallmessung bewertet wird. Ein Beispiel dafür ist der so genannte Audi-Klick. Die Akustikingenieure haben einen speziellen Klang für sämtliche Bedienelemente kreiert. In jedem Fahrzeug die gleiche Akustik zu haben, ist bei uns ein Begriff von Hochwertigkeit. Akustikingenieure sind auch am Schliessgeräusch einer Tür beteiligt. Ruhige und satte Öffnungs- und Schliessmechanismen unterstützen die Wahrnehmung einer Premiumbauweise. Eigens komponierte Klänge, die bei allen Bedienelemente eingesetzt werden, runden das Gefühl der Hochwertigkeit ab.

Der neue Q3 ist auffallend gut schallisoliert, wie kam es dazu?

Es wurde viel Wert auf seine akustischen Eigenschaften gelegt. Dabei kamen neueste Simulationsmethoden zum Einsatz. Die Akustikmassnahmen wurden im Computer mit einem virtuellen Auto geprüft und auf der Strasse mit den ersten Prototypen bestätigt. So konnte das ideale Dämpfungskonzept für den Q3 gefunden werden, das massgeblich zu der hervorragenden Akustik beiträgt. (das)

Slayer geht immer

Welche Musik passt zu welcher Lebenslage ins Auto? Wie vertont man die Fahrt in die Ferien, zur Arbeit oder zu den Schwiegereltern?
Von Gion Mathias Caveltz

Mit den Kindern in die Ferien

SLAYER geht beim Autofahren natürlich immer! Aber wenn die Gofen mit dabei sind, könnte man auch die brillanten Lieder der Ersten Allgemeinen Verunsicherung (EAV) laufen lassen (in Endlosschleife, wenn man etwa auf der mehrtägigen Fahrt in die Ferien ist). Man fühlt sich sofort selbst wieder jung und kriegt schlagartig gute Laune, wenn etwa «Küss die Hand, schöne Frau» aus den Boxen dröhnt. Und ist gleichzeitig erstaunt, wie subversiv die Texte sind. Die EAV hat übrigens gerade ihr letztes Album veröffentlicht («Alles ist erlaubt»), es ist recht empfehlenswert, wenn auch lange nicht so gut wie ihr 2015er Output «Werwolf-Attacke – Monsterball ist überall», der schlicht überragend ist. Anyway: Wer kann sich schon dem unvergänglichen Charme und Witz des «Märchenprinzen» entziehen:

*Mit meinem Nobel-Hobel glüh ich auf
der Autostrada
Einmal kurz aufs Gas, und schon bin ich dada.
Ich betrete voll Elan den Tanzsalon,
eingehüllt in eine Wolke Pitralon /
Weil es bei den Mädels 'tilt is, wenn man riecht
als wie ein Iltis /
Ich bin der Märchenprinz,
Ma Ma Ma Märchenprinz...*

Morgens zur Arbeit

Auf dem morgendlichen Weg zur Maloche sollte man auf jeden Fall nietenbesetzte Lederunterhosen tragen und sonst nichts (höchstens noch einen Schurz aus dem Fell eines selbsterlegten Kodiakbären). Musikalisch gehen SLAYER immer, aber auch Manowar, die truer than true-Metal-Legenden aus Auburn, New York. Die Texte ihrer Songs setzen sich zuverlässig zusammen aus den Wörtern «fight», «sword», «blood» und «battle». Nichts bereitet einen auf einen blutigen Arbeitstag besser vor als das Lied «Warriors of the World United»:

*If I should fall in battle /
My brothers who fight by my side /
Gather my horse an weapons /
Tell my family how I died /
Until then I will be strong /
I will fight for all that is real /
All who stand in my way WILL DIE BY STEEL!!!»*

Abends zurück von der Arbeit

Wiederum Manowar, aber rückwärts abgepielt, das hat im Heavy Metal Tradition:

*«!!!!LEEETS YB EID LLIW yaw ym ni dnats ohw lla /
laer si taht lla rof thgif lliw I ,gnorts eb lliw I neht
litnU [...]»*

Unterwegs zu den Schwiegereltern

SLAYER! Unbedingt SLAYER! Ansonsten der Soundtrack zu «Rosemaries Baby» (Komponist: Krzysztof Komeda). Oder der Klassiker «Mother-In-Law» von 1961, interpretiert von Ernie K. Doe:

*«Mother-in-law ... /
The worst person I know ... /
She worries me so ... /
If she leaves us alone /
We would have a happy home /
Sent from down below / Mother-in-law ... /
Sin should be her name ... /
To me they're about the same ...»*

Bei einer Fahrt über einen Alpenpass

SLAYER... Sie wissen schon. Aber bei so etwas Erhebendem wie etwa einer Fahrt über einen Alpenpass würde ich die erhebendste und erhabenste Musik laufen lassen, die es auf der Welt gibt: die 555 erhaltenen Sonaten für Cembalo von Domenico Scarlatti (1685–1757). Wenn man sie hört, wird man vom Göttlichen berührt. Sie sind ein Gnadengeschenk. Alles wird KLAR. Sublim die Komplettinspielung von Scott Ross auf 34 CDs. Das tönt dann so:

*Klimper-klimper-klimper /
Klimper-klimper-klimper /
Klimper-klimper-di-dimper /*

Im Stau

SLAYER geht natürlich immer! Wenn man in einem dreissig Kilometer langen Stau steckt, empfehle ich ein langes, langes Hörbuch. Hörbücher sind generell grossartig. 800-seitige Schinken, die man nie im Leben anrühren würde, hört man in dieser Form «einfach so weg», und die Zeit vergeht wie im Flug (auch beim Staubsaugen, Rasenmähen etc.). Äusserst empfehlenswert: — Fjodor Dostojewski: «Verbrechen und Strafe», ungekürzte Fassung mit Sylvester Groth («Anfang Juli, es war ausserordentlich heiss, trat gegen Abend ein junger Mann aus seiner Kammer, die er in der S.-Gasse zur Untermiete bewohnte, auf die Strasse hinaus und ging langsam, als wäre er unentschlossen, auf die K.-Brücke zu»), Gesamtspielzeit: 24 Stunden und 26 Minuten.



Lautstärke 11!: Metal-Band SLAYER.

— Herman Melville: «Moby-Dick, oder: Der Wal», vollständige Lesung von Christian Brückner («Nennt mich Ismael» etc.), Gesamtspielzeit: 29 Stunden und 59 Minuten.

Sex im Auto

SLAYER! Lautstärke 11!

Auf der deutschen Autobahn

Was gibt einem auf der deutschen Autobahn den turbo boost? Um Richard Wagner kommt man nicht herum. Zu abgedroschen? Dann verraten Sie mir mal bitte, was mehr einfährt als «Abendlich strahlt der Sonne Auge» aus dem «Ring des Nibelungen» in Volllautstärke. (Sagen Sie jetzt bitte bloss nicht der «Walkürenritt».) «Die Meistersinger von Nürnberg»? Gehen – wie SLAYER – immer. «Morgenlich leuchtend im rosigen Schein» – ein Evergreen («Morgenlich leuchtend im rosigen Schein / Von Blüt und Duft / Geschwellt die Luft / Voll aller Wonnen / Nie eronnen / Ein Garten lud mich ein ...»). Ansonsten: Johann Sebastian Bach, «Magnificat». Wow, immer wieder wow.

Mit der Gattin zum Abendessen

Da kommt eigentlich nur der Soundtrack zu Peter Greenaways «The Cook, the Thief, His Wife & Her Lover» von Michael Nyman in Frage. Der Track «Memorial» ist allergrösstes Kino. Hoffentlich gibt es etwas Knuspriges zu essen.



Mein Auto

Romantik, Rock 'n' Roll und Freiheit

Für einen *cruiser* ist ein alter Rolls-Royce der perfekte Wagen. Solange es dafür Platz auf der Strasse gibt.

Von Chris von Rohr

Ich bin schon mit allem Möglichen durch die Weltgeschichte gefahren: einem Jaguar, einem Porsche, einer roten Corvette als «verlängerter Penis». Wenn ich in all den Jahren unvernünftig viel Geld für etwas ausgegeben habe, dann war es für Autos. Nicht, weil ich mich darüber definiert hätte, sondern weil mich Schönheit schon immer fasziniert hat. Ein Mercedes SL oder ein Jaguar XKR sind bis heute vollendete Formen.

Und so wie man einer wunderschönen Frau verfallen kann, ist das Suchtpotenzial eines schönen Autos gross. Jedenfalls für Menschen zwischen zwanzig und fünfzig Jahren. Ein wenig ging es mir immer auch um den American Dream, um Unabhängigkeit und Freiheit mit Cabrios oder Offroadern. Warmer Wind in den Haaren, Truckstops, ZZ Top, Miezzen und Motoren und Rock 'n' Roll. Das war auch die Zeit, als wir 1980 mit «Metal Rendez-Vous» zwei crashende Autos aufs Cover gebracht hatten. Diese Krokus-Platte wurde auch deswegen ein Klassiker.

Als Autofahrer war ich immer ein *cruiser*, kein *racer* und sicher kein *petrolhead*. Den überschüssigen Dampf konnte ich ja in der Rockmusik ablassen. In den späten neunziger Jahren lebte ich einige Monate in Los Angeles und hatte einen schottischen Freund mit einem Autogeschäft am Sunset Boulevard. Einmal kam er mit einem Rolls-Royce Corniche in *triple black* mit wunderschönem Vintage-Flair an. Der Wagen hatte Jack Nicholson gehört und war schon etwas abgegriffen. Mich hat die Karosse aber an John Lennon erinnert und war schon deshalb ein Traum: das perfekte englische Auto für einen Rock-'n'-Roll-Romantiker wie mich. Und der Rolls war auch der perfekte *cruiser*: Kein Auto gleitet so, fast wie ein grosses Schiff, über die Strasse. Weil der Preis halbwegs vernünftig war, habe ich zugeschlagen und ihn in die Schweiz verschiffen lassen.

Zehn Jahre bin ich den Corniche gefahren, und in dieser Zeit war er für mich immer *das* Auto, auch *sound-*, *feel-* und *formtechnisch*. Danach gab's eigentlich nichts mehr. Das Ende des Rolls-Royce kam dann, nachdem ich das Auto einem Freund ausgeliehen hatte. Dieser

hatte im Rausch vergessen, die Feststellbremse zu lösen, was das ganze System ruinierte. Die Reparatur hätte so viel gekostet, dass ich das Abenteuer beendete. Meine neue Philosophie war ab sofort: «Mach dich so unverzichtbar, dass man dich abholt und du nicht mehr selber fahren musst.»

2001 kam dann meine Tochter zur Welt, was die Situation nochmals veränderte. Heute fahre ich höchstens 1200 Kilometer mit einem älteren Porsche Cayenne, den ich mal halb geschenkt bekam. Der macht nie Probleme, ist extrem praktisch, hart im Nehmen und entspricht wieder meinem Anspruch an die perfekte Form. Aber seien wir ehrlich: Autofahren macht kaum noch Spass, die Schweizer Panik-



Rock-'n'-Roll-Romantik: von Rohrs Rolls-Royce, neunziger Jahre.

fahrer stehen ja ständig auf der Bremse. Deshalb habe ich immer noch jemanden, der mich fährt. Und wenn ich kurz in den Wald, zum Shoppen fahren oder ein paar Gitarren zu einem Konzert bringen muss, ist der Cayenne perfekt.

Meine Liebe zum Rock 'n' Roll bleibt heiss, aber die Liebe zum Automobil ist etwas abgekühlt. Bei der Musik sind es immer noch zwölf Töne, eine Gitarre, ein Bass, ein Schlagzeug – bum! Beim Auto hingegen gibt es mittlerweile zu viele Vorschriften, zu wenig Platz und zu nervige Fahrer auf der Strasse. Eine komplett eingeengte Freiheit. In der Musik hingegen herrscht heute die maximale Freiheit. *Da* ist wirklich nichts mehr unmöglich...

Unterwegs ins romantische Wochenende

Na ja, romantische Wochenenden sind bekanntlich so eine Sache. Als Begleitmusik würde ich vorausblickend etwas Abgründiges empfehlen, die Musik zu «Twin Peaks» von Angelo Badalamenti beispielsweise oder gleich etwas von David Lynch selbst – das verstörende Album «Crazy Clown Time» etwa. Oder David Bowies in «Lost Highway» verwendeter Song «I'm Deranged». Zum Träumen anregende Atmosphäre-Sounds wären auch etwas; auf Youtube lässt sich etwa finden:

— «Tranquil birdsong – natural sound of birds singing»: elf Stunden Vogelgezwitscher am Stück

— «Hedgehog mating sounds»: Zwei Igel gehen zur Sache

— «10 Hours of Chainsaw Sounds»: Wie es der Namen schon sagt: zehn Stunden lang der Klang von Kettensägen (Kommentare dazu: «I'm crying this was so touching»; «Please make a 20 hour one, I hate clicking repeat every 10 hours»; «This really speaks to my heart»).

— **Das Allerschönste:** «Quiet Office Ambience Sound FX»: der Sound eines leeren Grossraumbüros

Wenn das niemanden in die richtige Stimmung versetzt, bleibt immer noch der Griff zu einer zärtlichen Ballade von, äh, SLAYER.

Gion Mathias Cavelti, ist Schriftsteller und Satiriker, er lebt in Zürich Schwamendingen.

Chris von Rohr ist Musiker, Produzent und Buchautor.

Rot ist das neue Grün

Der Mitsubishi Outlander PHEV ist eines der umweltfreundlichsten Fahrzeuge zurzeit: ein Allrad-SUV, das sparsam und komfortabel zugleich ist. Von David Schnapp und Lukas Lienhard (Bilder)

Mein Testwagen ist in einem edlen Rot lackiert, das den Namen «Orient Red» trägt. Trotz seiner auffälligen Hülle ist der Mitsubishi Outlander PHEV eines der umweltfreundlichsten Fahrzeuge, die zurzeit erhältlich sind. Jedenfalls, wenn man sieht, was das Auto kann und wie viel Energie es auf der anderen Seite für seine Fähigkeiten verbraucht.

Beginnen wir damit, was der Outlander PHEV alles kann: Das SUV verfügt über gleich drei Motoren, einen Benzinmotor mit 135 PS Leistung sowie zwei Elektromotoren an Front und Heck mit 82 bzw. 95 Pferdestärken. Das ergibt in Kombination eine Systemleistung von 224 PS und ein maximales Drehmoment von 211 Nm, was meinen feuerroten Mitsubishi ziemlich flott in Fahrt bringt, auch wenn wir hier nicht von Sportwagenwerten sprechen. Aber darum geht es auch nicht. Es handelt sich hier um ein ausgewachsenes SUV mit variablem Allradantrieb (inklusive Schnee- und Sportmodus) sowie grosszügigem Platz für fünf Personen plus Gepäck.

Ausgeklügeltes Zusammenspiel

Und trotzdem ist das Ganze erstaunlich sparsam: Der Outlander gehört in die Kategorie der Plug-in-Hybride, das heisst man kann seine Batterie an einer ganz normalen Haushaltssteckdose laden, was bei einem vollständig

entleerten Akku vier bis fünf Stunden dauert. Die Kapazität einer vollen Batterie von 13,8 Kilowattstunden bedeutet, dass man gemäss den Messmethoden des NEFZ (Neuer Europäischer Fahrzyklus) 54 Kilometer rein elektrisch fahren kann. Viel interessanter ist allerdings das ausgeklügelte Zusammenspiel von Elektro- und Benzinmotoren. Bei meiner ersten Fahrt – rund 66,5 Kilometer vorwiegend auf der Autobahn – komme ich am Ende auf einen Verbrauch von 2,3 Liter Benzin (auf 100 Kilometer) plus den Strom aus der Batterie. Während dieser Fahrt war es kalt, und ich ruckelte auch nicht mit 80 Stundenkilometern hinter einer Lastwagenkolonne her, sondern fuhr flüssig im Verkehr mit, wie man sagt.

Der tiefe Verbrauch bestätigt sich in der Folge auf all meinen weiteren Fahrten und ist vielleicht ein Grund dafür, dass der Outlander PHEV 2018 der meistverkaufte Plug-in-Hybrid

Es ist problemlos möglich, das Auto mit 2 Litern Benzin auf 100 Kilometer zu bewegen.

der Schweiz war und in ganz Europa die Verkaufshitparade der Plug-in-Fahrzeuge anführt. Wenn man den Mitsubishi konsequent an der Steckdose auflädt, sobald er in der Garage steht – zum Beispiel zu Hause und am Arbeitsplatz –, ist es problemlos und ohne Komforteinbussen möglich, das Auto mit einem realen Durchschnittsverbrauch von 2,0 Litern pro 100 Kilometer und weniger zu bewegen.

Gemäss der offiziellen und strengeren WLTP-Messmethode, die den Verbrauch unter realen Bedingungen ermittelt, kommt der Outlander PHEV, Modelljahr 2019, immer noch auf eine rein elektrische Reichweite von 45 Kilometern, das ist mehr als bei den Konkurrenten aus Deutschland oder Schweden und reicht für die durchschnittliche, gut eidgenössische Pendlerstrecke vollauf. Und auch wenn der Outlander PHEV in der Modellvariante 2019 einen stärkeren Benzinmotor und insgesamt mehr Leistung ermöglicht, gehört das Auto immer noch in die Energieeffizienzklasse A. Der Hubraum des Benzinmotors wurde von 2,0 auf 2,4 Liter erhöht und sorgt für mehr Laufruhe und höhere Effizienz bei gleichzeitig niedrigeren Gesamtwerten für den Treibstoffverbrauch und die CO₂-Emissionen.

Im Gegensatz zu einem rein elektrischen Fahrzeug ist man mit dem Mitsubishi aber



Kann viel, braucht wenig: Mitsubishi Outlander

Mitsubishi Outlander PHEV 2019

Der neue Outlander PHEV verfügt über einen vollständig überarbeiteten Antrieb mit 2,4-Liter-Benzinmotor (135 PS), einem Heck-E-Motor (95 PS) und einem Front-E-Motor (82 PS), die Gesamtleistung erhöht sich auf 224 PS. Eine Lithium-Ionen-Batterie mit 10 Prozent mehr Leistung gegenüber dem Vorgängermodell leistet 13,8 kWh und ermöglicht eine rein elektrische Reichweite von 45 km (WLTP) und eine Höchstgeschwindigkeit von 135 km/h im elektrischen Fahrmodus. Der Outlander PHEV ist eines von nur drei Fahrzeugen weltweit, die bidirektionales Laden ermöglichen: Der Batteriestrom kann aus dem Auto wieder ins Netz zurückgeleitet («vehicle to home»). Zusätzlich gibt es in der S-Edition eine optionale 230-Volt-Steckdose im Auto, die zum Betrieb elektrischer Geräte genutzt werden kann.



PHEV in «Orient Red».



Eine Haushaltssteckdose genügt: Der Outlander PHEV fährt rund 45 Kilometer rein elektrisch.

ohne Reichweitenangst unterwegs, und auch die bisweilen mühsame Suche nach Lademöglichkeiten unterwegs entfällt. Trotzdem hat das sparsame SUV japanischer Herkunft mehr Zukunft eingebaut als fast alle anderen Fahrzeuge dieses Typs. Im Modell S ist eine 230-Volt-Steckdose verbaut. Sie macht aus dem Auto eine mobile Batterie, an der Elektrogeräte (bis 1500 Watt) angeschlossen werden können. Das heisst, man könnte so eine leistungsfähige italienische Espressomaschine oder einen Staubsauger problemlos mit Strom versorgen. Eine weitere Besonderheit ist das bidirektionale Laden: Es ermöglicht zum Beispiel, tagsüber gewonnene Sonnenenergie, die in der Autobatterie gespeichert wurde, abends wieder ins Haus zurückfliessen zu lassen.

801,1 Kilometer mit einer Tankfüllung

In Japan wird diese V2X-Technologie zurzeit intensiv gefördert, weil sie in zukünftigen intelligenten Stromnetzen von Bedeutung sein wird. Autos bieten eine gute Möglichkeit, Strom zu speichern und ihn bei Bedarf wieder

ins Netz einzuspeisen, um damit beispielsweise Engpässe ausgleichen zu können. Wenn man aber bloss zur Arbeit, zu einem Freund am Zürichsee oder zum Flughafen fährt, spielt nicht diese Art von Zukunftsmusik im Auto, sondern es geht vielmehr um ganz bodenständige alltägliche Fragen.

Zum Beispiel, ob die Plug-in-Technologie nur auf Kurz- und Mittelstrecken umweltfreundlich ist und einem dafür Langstrecken

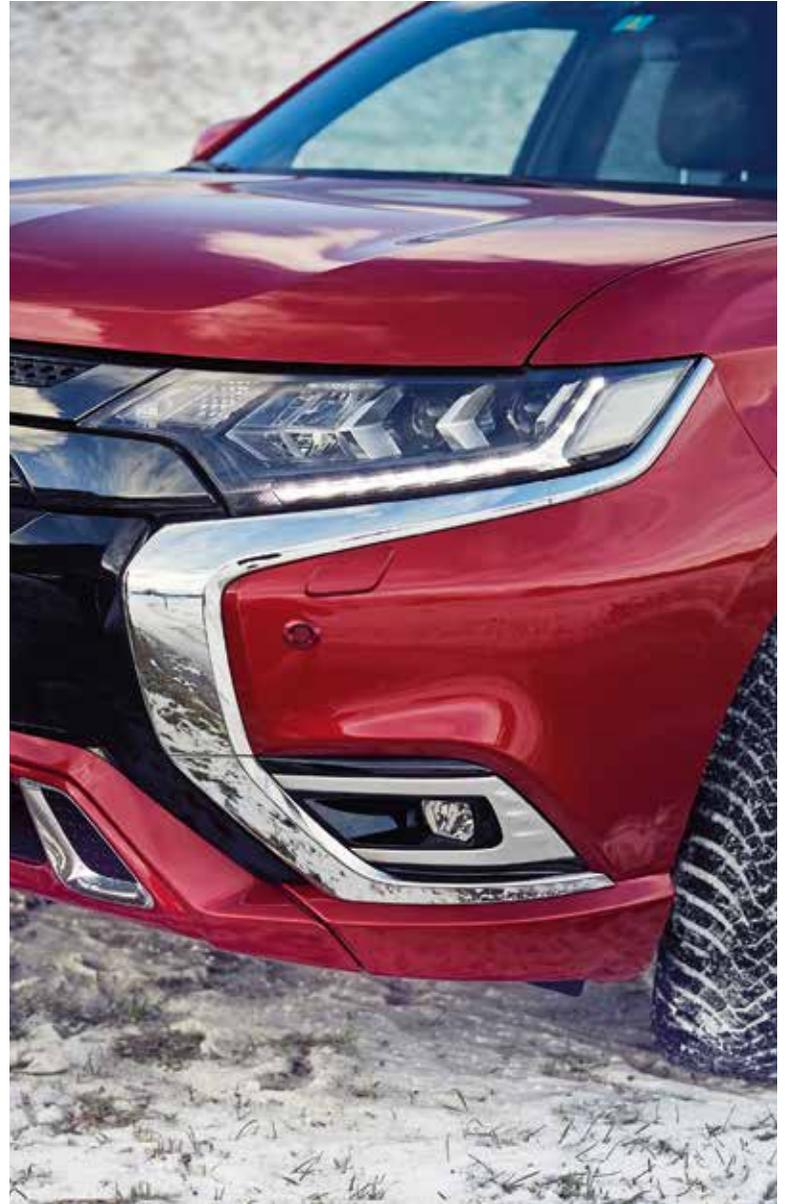
Das heisst, man könnte so eine italienische Espressomaschine mit Strom versorgen.

jede noch so grüne Ökobilanz gründlich «verhagelt». Bei manchen vergleichbaren Autotypen steigt der Benzinverbrauch dramatisch an, sobald die Batterie einmal leergefahren ist. Der bekannte Schweizer Langstreckenspezialist Felix Egloff kam mit dem Outlander PHEV, einem vollen Tank und einer geladenen Batterie genau 801,1 Kilometer weit. Er fuhr von

Rothenburg LU über Salzburg nach Samnau, legte dabei über 6000 Höhenmeter zurück und verbrauchte durchschnittlich 5,47 Liter Benzin und 1,21 Kilowattstunden Strom. 60 Prozent der Strecke legte Hypermiler Egloff dabei rein elektrisch zurück.

Mit der Technik des Mitsubishi lässt sich tatsächlich spielen wie auf einem wohlklingenden Instrument. Die Übergänge zwischen Elektro- und Benzinantrieb sind harmonisch fließend, der Fahrer kann dabei per Tastendruck beeinflussen, ob er – zum Beispiel innerorts oder bei stockendem Verkehr – rein elektrisch fahren möchte. Geht es bergab, wird die Batterie mit Rekuperationsenergie wieder geladen. Über die Schalterpaddels am Lenkrad kann die Intensität der Energiegewinnung in Stufen von 1 bis 5 eingestellt werden. Und schliesslich lässt sich der Ladestand der Batterie halten oder mit dem Benzinmotor als Generator wieder füllen.

Die oft genannten Nachteile der Plug-in-Hybrid-Technik werden beim Mitsubishi Outlander PHEV geschickt umgangen: Mit



Wie ein wohlklingendes Instrument: Cockpit und Innenraum des Outlander PHEV.

Vorteil: Plug-in Hybrid

Im Praxistest fällt beim Outlander PHEV auf, dass der Benzinverbrauch des Autos auch dann nicht dramatisch steigt, wenn die Batterie leer ist, was den Mitsubishi effizienter macht als vergleichbare Modelle anderer Hersteller. Rolf Mattmüller, Leiter Technik bei Mitsubishi Schweiz erklärt den Unterschied mit der Art des Antriebs: «Der Benzinmotor des Outlanders kann seriell oder parallel geschaltet werden, während viele Konkurrenten nur die eine oder die andere Methode beherrschen.» Das heisst, wenn nötig treibt der Motor die Räder direkt an, ohne dass die Energie zuerst in Strom umgewandelt werden muss. Daneben spiele die Masse eine grosse Rolle, der Outlander ist unter 1900 Kilogramm schwer, das falle buchstäblich ins Gewicht, so Mattmüller. Auch hier: Konkurrenzmodelle sind teilweise deutlich über zwei Tonnen schwer.

1880 Kilogramm ist das Fahrzeuggewicht nicht höher als bei vergleichbaren Autos mit reinem Benzin- oder Dieselantrieb. Und es ist deutlich tiefer als bei anderen Modellen mit gleicher Antriebstechnologie. Auch der Platz im Kofferraum ist nicht unterdurchschnittlich: mit 453 Litern plus einer Cargobox im Unterboden mit zusätzlich 35 Litern Stauraum gibt es Raum genug. Die Antriebstechnik mag zwar komplex sein, aber Mitsubishi gewährt darauf vertrauensfördernde fünf Jahre oder 100 000 Kilometer Garantie, und auf die Batterie gibt es acht Jahre oder maximal 160 000 Kilometer Garantie.

Was nach gar vielen technischen Möglichkeiten klingt, wende ich schon bald mit steigender Virtuosität im Praxistest an. Ist ein Rotlicht in Sicht, gehe ich früh vom Gas und erhöhe die Rekuperationskraft routiniert mit einem Druck auf die Lenkrad-Paddles. Volle Batterie und eine kürzere Strecke geplant? Ich drücke den EV-Schalter und rolle leise, aber kraftvoll, wie es die frühere Mitsubishi-Werbung versprach, durch Tag und Nacht.

Auf der Autobahn drücke ich die «Save»-Taste und zusätzlich die «Eco»-Taste, um den Ladezustand der Batterie zu halten, bis ich in die Stadt hineinfahre, und um dabei möglichst effizient unterwegs zu sein. Zugegeben, ich stelle den Radar-Tempomaten auf der Autobahn auf höchstens 125 Stundenkilometer ein und verzichte auf Überholmanöver, die ich unter anderen Umständen vielleicht getätigt hätte. Gleichzeitig läuft die Klimaanlage und auch das Audiosystem von Rockford Fosgate, zu dem im Kofferraum ein donnernder Subwoofer in der Dimension eines Medizinballs gehört. Zum Klimakomfort gehört übrigens auch, dass sich das Auto über eine App vorheizen lässt, solange es an der Steckdose angeschlossen ist. Kurz: Das neue Grün ist nicht nur rot lackiert, sondern erst noch ziemlich bequem.

Mitsubishi Outlander PHEV S-Edition
Systemleistung Elektro/Benzin: 224 PS; Hubraum: 2360 ccm; Beschleunigung 0–100 km/h: 10,5sec;
Verbrauch: 2,01/100 km (WLTP);
Höchstgeschwindigkeit: 170 km/h;
Preis: Fr. 53 700.–; Modell Value ab Fr. 39 900.–



Praktische Liegesitze: Opel Kadett A.



Schwedenpanzer ohne Servolenkung: Saab 99.



Gross im Nahen Osten: Peugeot 304.



Geniestreich: Suzuki Wagon R+.



Die so genannte Hutschachtel: Volvo 760.

Mein Auto

Die Lieben meines Lebens

Vom Renault Dauphine, auf dem ich mir das Fahren selbst beigebracht habe, bis zum Volvo als Honorar für einen Filmauftritt – alle meine Autos. *Von Henryk M. Broder*

Weder meine Mutter noch mein Vater hatten einen Führerschein. Ich auch nicht, dazu war ich zu jung. Dennoch beschlossen sie eines Tages, ein Auto zu kaufen. Anfang der 1960er Jahre war ein eigenes Auto noch ein Statussymbol, auch wenn es nur ein Renault Dauphine war, von allen schlechten Autos, die jemals produziert wurden, vermutlich das schlechteste. Aber es hatte alles, was zum Fahren nötig war, vier Räder, ein Lenkrad, ein Dreiganggetriebe, Kupplung und Bremsen.

Der Dauphine parkte auf dem Hof hinter unserem Haus.

Wenn ich mit den Hausaufgaben fertig war, nahm ich auf dem Fahrersitz Platz und bewegte den Dauphine hin und her. Jeden Tag ein wenig mehr, bis ich schliesslich den Parkplatz umrunden konnte. Für die Führerscheinprüfung brauchte ich später nur am Theorieunterricht teilzunehmen, alles andere hatte ich mir selbst beigebracht, sogar das Einparken.

Ich kann mich nicht erinnern, was aus dem Dauphine geworden ist, aber als ich neulich einen solchen auf der Landstrasse zwischen Neuruppin und Rheinsberg überholte, bekam ich Herzrasen. So ist das eben, wenn man seiner ersten Liebe wieder begegnet.

Mein erstes eigenes Auto bekam ich von meinen Eltern zum Abitur geschenkt, da war ich schon zwanzig. Ich hätte mir einen R4 von Renault gewünscht, der war damals – wie es heute hiesse – «angesagt» und «geil». Weil man aber einem geschenkten Gaul nicht so genau ins Maul schauen sollte, war mir ein gebrauchter Opel Kadett A auch recht, obwohl der als ein Spiesserauto galt, das von Rentnern geschätzt wurde, weil man, ohne den Hut abnehmen zu müssen, ein- und aussteigen konnte. Ich fand es vor allem wegen der Liegesitze praktisch. Der Kadett war ein einfaches, aber verlässliches Auto, mit dem Opel sogar in den USA dem Käfer von VW die Stirn bieten wollte. Wir fuhren zusammen nach Maastricht, Lüttich und Amsterdam, unfallfrei und ohne eine Klimaanlage zu vermissen.

Eines Tages tauschte ich den Opel Kadett A gegen den Opel Kadett B ein. Der war nicht so kantig und auch geräumiger als sein älterer Bruder, aber das Fahrgefühl war nicht dasselbe. Man sass darin wie in einer Badewanne und musste sich beim Rückwärtsfahren kräftig verrenken.

Inzwischen verdiente ich so viel, dass ich mir einen Neuwagen kaufen konnte, einen Saab 99. Dies war das Auto, das man fahren musste,

wenn man in der Kantine des WDR von den Kollegen ernst genommen werden wollte. Ein Schwedenpanzer ohne Servolenkung, ein tägliches Oberarmtraining, besser als jede Übung in einem Fitnesscenter.

Peugeot an der Klagemauer

Als ich Anfang der 1980er Jahre beschloss, nach Jerusalem umzuziehen, gab ich den Saab 99 gegen einen Peugeot 304 in Zahlung. Peugeot war damals im ganzen Nahen Osten das Auto schlechthin, allwettertauglich, robust und einfach zu reparieren. Leider, wie ich später erfuhr, auch beliebt bei Autodieben. Eines Tages stand der 304 nicht mehr da, wo ich ihn abgestellt hatte.

Die Polizei nahm eine Anzeige auf, mehr war nicht drin. Als ich den Wagen drei Wochen später zufällig auf einem Parkplatz in der Nähe der Klagemauer entdeckte, war er nur noch ein Wrack, die Scheiben waren eingeschlagen, der Innenraum verwüstet. Ein Polizist stand an das demolierte Auto gelehnt, ohne dass ihm etwas aufgefallen wäre. Als ich ihm sagte, seine Rückenstütze gehöre mir, wollte er wissen, wie das Auto auf den Parkplatz gekommen sei, und verlangte nach meinen Papieren.

Die letzten dreissig Jahre habe ich nur japanische Autos gefahren. Es hat sich so ergeben. Sie sind aussen klein, innen gross und brauchen nur wenig Pflege. Der Suzuki Wagon R+ ist ein Geniestreich. Unter dem Beifahrersitz steckt ein herausnehmbarer Einkaufskorb, er kann auch als Versteck benutzt werden. Der Toyota Yaris Verso hat bei nur 3,9 Meter Länge ein Ladevolumen wie ein Handwerker-Lieferwagen, die hinteren Sitze können komplett im Boden versenkt werden. Der Materia von Daihatsu ist eine echte Mogelpackung, er sieht wie ein Spielzeugauto aus, fährt sich aber wie ein SUV aus dem Hause Jeep. Leider werden alle drei Modelle heute nicht mehr hergestellt. Sie entsprachen nicht dem europäischen Geschmack.

Jetzt will ich wieder mit einem europäischen Produkt rollen. Als Honorar für eine kleine Rolle in einem Film bekomme ich einen generalüberholten Volvo 760, die sogenannte Hutschachtel, Baujahr 1989.

Mit diesem Auto will ich alt werden.

Henryk M. Broder ist Publizist und Buchautor, seit 2006 schreibt er in der *Weltwoche* die Kolumne «Die Deutschen».



7 Sitze

Hör niemals auf neu anzufangen.

Der neue
SEAT Tarraco.

Why not now?

Unser neuer grosser SUV mit Ausstattungsmerkmalen wie dem Full Digital Cockpit, der eCall-Notruffunktion, 20"-Leichtmetallfelgen und bis zu 7 Sitzen.

Jetzt auf [seat.ch](https://www.seat.ch) konfigurieren und bei Ihrem offiziellen SEAT Partner probefahren.



DER NEUE JAGUAR I-PACE

BEAUTIFUL FAST CARS.



100 % ELEKTRIFIZIERT

Auf leisen Pfoten erobert der neue I-PACE sein Revier. Als erster vollelektrischer Performance-SUV tut er dies souverän, elegant und ganz ohne Treibstoffemissionen. Spuren hinterlässt er lieber in Form begehrtlicher Blicke. Kein Wunder, wurde der I-PACE zum Schweizer Auto des Jahres 2019 gekürt.

Erleben Sie ihn jetzt auf einer Probefahrt bei Ihrem JAGUAR Fachmann.

jaguar.ch

THE ART OF PERFORMANCE

I-PACE EV400, AWD, 400 PS (294 kW), Verbrauch (WLTP) 21.2 kWh/100 km, CO₂-Emissionen 0 g/km, Benzinäquivalent 2,3 l/100 km, 29 g CO₂/km aus der Strombereitstellung, Durchschnitt aller erstmals immatrikulierten Personenkraftwagen: 137 g CO₂/km, Energieeffizienz-Kategorie: A.

