

Sonderheft: Auto-Spezial

# DIE WELTWOCHEN

15. April 2022 – 90. Jahrgang



## Freie Fahrt

Mit Fritz Kaiser, Oliver Blume, Linus Reichlin,  
Mercedes-AMG GT Black Series u. v. a. m.

# FORD MUSTANG MACH-E



100% ELEKTRISCH.  
100% EMOTIONEN.



BRING ON  
TOMORROW

[ford.ch](http://ford.ch)

## Schnapp, Buchwalder, Schwab, Kaiser, Gygi

Für die Titelgeschichte des ersten Auto-Sonderhefts der *Weltwoche* in diesem Jahr führen unser Autor David Schnapp und Fotograf Thomas Buchwalder morgens um sechs Uhr in Zürich los, um kurz nach neun Uhr am Sitz von Mercedes-AMG im baden-württembergischen Affalterbach den Schlüssel zum 730-PS-Supersportwagen GT Black Series entgegenzunehmen. Auf die Frage des Duos aus der Schweiz, ob es ein abgesperrtes Gelände für Fahraufnahmen gebe, antwortete der freundliche AMG-Experte: «Sie meinen eine Rennstrecke? Nein, Sie müssen das Auto auf ganz normalen Landstrassen testen. Das machen unsere Entwickler auch so.» Schnapp und Buchwalder zogen also los, den Weinbergen und den Neckar entlang, durch die Dörfer und pittoresken Landschaften im Landkreis Ludwigsburg. Dabei erwies sich der martialisches AMG-Zweisitzer als so leicht bedienbar, dass man damit auch nur bloss zum Brötchen-Holen losfahren kann. **Seite 24**

Anfang März fuhr Florian Schwab ins immer noch winterliche St. Moritz zum «The Ice», einem neuen «Concours of Elegance», bei dem klassische Autos auf dem zugefrorenen See ihre Runden drehen. Dort fiel unserem Autor ein gut besuchter Stand auf, wo man sich in einem Rennsimulator unter die Fahrerinnen und Fahrer mischen konnte. Als Urheber der edel designten Attraktion stellte sich der Liechtensteiner Unternehmer Fritz Kaiser heraus, der in seinem (echten) Lamborghini Miura einen



*Landstrassenfahrer:* Autor Schnapp.

Preis am Concours gewann. Die Neugier war geweckt: Ein paar Wochen später besuchte die *Weltwoche* den Erfinder und Classic-Car-Enthusiasten in Vaduz. **Seite 18**

*Weltwoche*-Wirtschaftsredaktor Beat Gygi ist leidenschaftlicher Velofahrer, sitzt aber auch gerne am Steuer eines sanft gefederten Citroëns. Als dualer Nutzer der (städtischen) Strassen und Befürworter der friedlichen Koexistenz von Zwei- und Vierrädern ärgert sich der Journalist über die Auto-Schikanenpolitik links-grüner Städte. Die schlimmsten Massnahmen hat er für uns protokolliert. **Seite 22**

*Ihre Weltwoche*

## INHALT

- 4 Mein Leben als Autosammlung**  
Linus Reichlin über die Lieben seines Lebens
- 6 Was stimmt Sie optimistisch?**  
Die Manager der Automarken in der Schweiz über Gründe zur Zuversicht
- 11 Pavarotti seines Fachs**  
Mit dem neuen Maserati Grecale Trofeo im Mailänder Morgenverkehr
- 12 Bild von der Zukunft**  
Mit einer geschärften Formensprache definiert sich Opel neu
- 14 «Erbauer von Leuchttürmen»**  
Porsche-Chef Oliver Blume über Träume, Kraftstoffe und Kunden
- 16 Wilde Pferde**  
Wie sich der amerikanische Konzern Ford für die Zukunft neu aufstellt
- 18 Alte Autos für junge Leute**  
Klassikersammler Fritz Kaiser hat seine Leidenschaft digitalisiert
- 21 Wo Vespa und Lambretta glitzern**  
Die Motorroller des Marino Pastore
- 22 Die autofeindlichsten Städte**  
Wie Zürich, Bern oder Basel den Individualverkehr vergrämen
- 24 Gott des Karbons**  
Eine Landpartie im Supersportwagen Mercedes-AMG GT Black Series
- 29 Fahrspass aus der Batterie**  
Ausfahrt im Skoda Enyaq Coupé iV
- 30 Pionier aus Japan**  
Mitsubishi ist die Marke für technikbegeisterte Kenner
- 32 Besuch aus der Alfa-Zukunft**  
Der Tonale als italienisches SUV mit Elektro-Power
- 34 Revolution der Lenkung**  
Der Unternehmer Werner M. Bless hat die Autolenkung neu erfunden

## IMPRESSUM

**Herausgeberin:** Weltwoche Verlags AG, Förrlibuckstrasse 70, Postfach, 8021 Zürich. Die Weltwoche erscheint donnerstags.

**Redaktion und Verlag:** Telefon 043 444 57 00, Fax 043 444 56 69, [www.weltwoche.ch](http://www.weltwoche.ch), E-Mail-Adressen: [vorname.name@weltwoche.ch](mailto:vorname.name@weltwoche.ch), [verlag@weltwoche.ch](mailto:verlag@weltwoche.ch), [leserbriefe@weltwoche.ch](mailto:leserbriefe@weltwoche.ch).

**Abo-Service:** Tel. 043 444 57 01, Fax 043 444 50 91, E-Mail: [kundenservice@weltwoche.ch](mailto:kundenservice@weltwoche.ch).

Jahresabonnement Inland Fr. 346.– (inkl. MwSt.). Schnupperabonnement Inland Fr. 38.– (inkl. MwSt.). Weitere Angebote für In- und Ausland unter [www.weltwoche.ch/abo](http://www.weltwoche.ch/abo)

**Chefredaktor:** Roger Köppel. **Verlagsleitung:** Florian Schwab. **Betriebsleitung:** Samuel Hofmann.

**Anzeigenverkauf:** Tel. 043 444 57 02, Fax 043 444 56 07, E-Mail: [anzeigenid@weltwoche.ch](mailto:anzeigenid@weltwoche.ch). **Online-Vermarktung:** GLA United. E-Mail: [weltwoche@gla-united.com](mailto:weltwoche@gla-united.com)

**Druck:** Print Media Corporation, PMC, Oetwil am See. Die Weltwoche wird gedruckt in der Schweiz auf schweizerischem Papier, das auf der Basis von hochwertigem Durchforstungsholz, Altpapier und Zellulose hergestellt wurde. Es schont Ressourcen, Energie und somit die Umwelt.

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.

# Mein Leben als Autosammlung

Die erste grosse Liebe war ein MG-Cabriolet, gefolgt von einem gebrauchten BMW, der die Beziehung zu Sonja eine Zeit lang rettete. Die wichtigsten Fahrzeuge meines Lebens.

Linus Reichlin

Mein erstes Auto war ein Austin mit Schrägheck, und dieses Auto kommt mir im Nachhinein vor wie Frau Gerster, eine Nachbarin, die mir, als ich fünfzehn war, über den Gartenzaun hinweg schöne Augen machte. Frau Gerster, daran liess sie keinen Zweifel, wäre bereit gewesen, mich in die Geheimnisse der Liebe einzuweihen, und ebenso war das Auto bereit, mit mir die ersten Kupplungsversuche durchzuführen. Es wurde dabei heiss (defekter Kühler), ich aber nicht.

So wäre es auch mit Frau Gerster gewesen, deswegen lehnte ich ihre Angebote ab, und den Austin liess ich von einer Sekunde auf die andere fallen, als ich bei einem Autoverkäufer das rote MG-Cabriolet mit abnehmbarem Verdeck sah. Dieser Wagen war meine erste grosse Liebe. Ich bezahlte die damals horrenden Summe von 11700 Franken, um ihn zu besitzen. An die Summe erinnere ich mich deshalb so genau, weil ich sie der Bank 22 Jahre lang schuldig blieb, woran sie mich natürlich permanent erinnerte – jedenfalls in den Zeiten, in denen die Bank wusste, wo ich mich aufhielt.

Wie alle grossen Lieben war auch die zum MG eine abenteuerliche: Wir beide flohen mit 120 km/h nach Italien, um den von der Bank geschickten Pfändungsbeamten zu entkommen. Eine Zeitlang versteckte ich mich in Venedig, während der MG im trostlosen Mestre in einer Parkgarage ganz allein auf mich warten musste. Dort bekam er dann wahrscheinlich vor Kummer den Riss im Motorblock. Als ich nun mit dem MG wieder zurück nach Norden fuhr, über den Brenner, musste ich ihn alle fünf Kilometer eine halbe Stunde lang abkühlen lassen.

Es war wie mit Lilly Haeberli, mit der ich zu dieser Zeit zusammen war: Sie war, wie der MG, wunderschön und bereitete mir höchste Genüsse. Aber auch sie hatte einen versteckten Riss, nicht im Motorblock, aber in der Seele, und auch sie wurde durch diesen Riss zunehmend unbrauchbar. Für den MG bezahlte mir ein Automechaniker tausend Franken – die Reparatur wäre für mich viel zu teuer gewesen.

Für Lilly bekam ich einen Hunderter von ihrem Vater, damit ich sie nie mehr anrief, was

ich aber gar nicht vorgehabt hatte. Mit 1100 Franken konnte ich mir kein neues Auto kaufen, aber Sonja, eine Kosmetikverkäuferin, toll zum Essen einladen. Nachdem sie sich in mich verliebt hatte, war sie bereit, die Hälfte der Kosten für einen gebrauchten, hellblauen (!) BMW mit schwarzem Frontspoiler und Mittelstreifen zu übernehmen.

Für Sonja war es eine lohnende Investition, denn der hellblaue BMW rettete unsere Beziehung, jedenfalls sechs Monate lang. In jeder freien Minute blochten wir mit dem

*Ich kaufte einen VW Käfer und lernte Anna kennen. Beide waren unspektakulär, aber zuverlässig.*

Wagen Serpentinstrassen rauf und runter, um herauszufinden, ab wann er in den Kurven die Bodenhaftung verlor. Die Nähe zum Tod erregte uns so, dass wir endlich Lust empfanden, miteinander zu schlafen. Irgendwie waren wir uns nämlich seelisch zwar sehr nahe, aber eine körperliche Attraktion kam nur unter Todesgefahr zustande. Doch das nutzte sich ab. Nach einem halben Jahr waren wir uns einig, dass wir ab jetzt nur noch scharf aufeinander geworden wären, wenn wir uns gegenseitig einen Revolver mit nur einer Kugel drin an die Schläfe gehalten und abgedrückt hätten.

Der BMW war mir inzwischen auch viel zu hellblau, und der tiefliegende Frontspoiler blieb immer an toten Katzen hängen, die man dann beim Fahren kilometerweise vor sich hinschob, bis sie ganz plattgeschliffen waren. Ich brauchte eine neue Frau und ein neues Auto, und diesmal wollte ich etwas Seriöses, durchaus Mittelmässiges, etwas, das jeder hat.

Ich kaufte einen hellgrauen VW Käfer und lernte Anna kennen. Beide waren unspektakulär, aber zuverlässig. Als wir im Sommer nach Italien fuhren, standen wir vor dem Gotthardtunnel in einem Stau, der zur Hälfte aus VW-Käfern bestand, in denen auf dem Beifahrersitz Frauen sassen, die alle aussahen wie Anna. Einige Jahre lang genoss ich diese gemüt-



«Wie alle grossen Lieben war auch die zum MG eine

liche Durchschnittlichkeit, doch dann begann ich heimlich, die Verkaufsanzeigen des Autoteils in der Zeitung zu lesen. Anna merkte sofort, was los war, und sagte: «Aha, suchen wir uns eine neue Frau?»

## Meine Symbiose mit dem Mustang

Ich kaufte mir einen Ford Mustang und stellte fest, dass ich den MG zwar leidenschaftlich, aber doch nur oberflächlich geliebt hatte und dass ich jetzt reif genug war, um ein Auto wirklich aus tiefster Seele zu lieben. Wenn ich nur schon das Geräusch seines verschwenderisch ausgestatteten Motors hörte! Er verbrauchte zwanzig Liter auf hundert Meter, deswegen verliess ich Anna und zog in eine Wohnung, die näher bei einer Tankstelle lag. Meistens fuhr ich nur um die Tankstelle rum und genoss die Kraft und den Komfort dieser wundervollen Maschine. Viele Jahre lebten der Mustang und ich in einer Symbiose: Er schenkte mir Glücksmomente und ich ihm Unmengen von Benzin.



*abenteuerliche.»*

Ab und zu lud ich eine Frau auf den Beifahrersitz ein, auf den ich zuvor ein Handtuch legte, damit das Leder nicht abgenutzt wurde. Ich hätte mir damals nicht vorstellen können, für ein Auto jemals mehr zu empfinden als für den Mustang.

Doch einige Jahre später lernte ich einen Jaguar S-Type 4.0 kennen, ein Auto, das von einem eigens für den Verkauf dieser Automarke ausgebildeten Spezialisten verkauft wurde – wobei der Spezialist nicht von «Verkauf» sprach, sondern von «Überlassen». In diesem Jaguar fuhren meine damalige Freundin Zhyprasawa und ich zur Hochzeit, doch wir sprachen nicht von «Heirat», sondern von «Scheinehe», denn Zhyprasawa kam aus einem Land, das auf den meisten Weltkarten gar nicht eingezeichnet ist, und wollte den Schweizer Pass.

### Göttin seit zwanzig Jahren

Da ich mir wegen der hohen «Überlassungssumme», die ich für den Jaguar bezahlt hatte,

keine Wohnung mehr leisten konnte, lebten wir mehr oder weniger in dem Auto, das gottlob geräumig war, nur das Badezimmer war ein wenig eng. Eines Tages parkte neben uns ein Citroën DS, und da darin die wundervollste Frau sass, die ich je kennengelernt habe, zog ich vom Jaguar in den DS um.

*DS steht für «la déesse»,  
und bei Gott, das war und ist sie seit  
nunmehr zwanzig Jahren!*

DS steht für «la déesse», und bei Gott, das war und ist sie seit nunmehr zwanzig Jahren! «Schätzchen», sagte ich gestern zu der wundervollen Frau, erzähl doch mal den Leuten, was du an deinem DS damals so geliebt hast!» Sie sagte: «Er war schwarz, mit braunen Leder-sitzen, ziemlich verrostet. Einen ganzen Sommer lang suchte ich nach Ersatzteilen, um das Auto fahrbar zu machen.

Ein Riesenschiff! Startete man das Auto, erhob es sich durch die hydropneumatische Federung und man «schwamm» durch Stadt und Land. Hab natürlich die Fenster runtergekurbelt, Arm lässig aufgelegt. Man fror erbärmlich im Winter – aber trotzdem Fenster auf, Arm raus.» Das ist die richtige Einstellung! Heute fährt meine Göttin allerdings einen Smart und ich einen VW up!, denn die Welt um unsere Autos herum ist dramatisch geschrumpft, die Parkplätze wurden immer kleiner. Bald werden sie so klein sein, dass man nur noch einen Rollator drauf abstellen kann. Und irgendwann reicht der Parkplatz dann nur noch für eine Urne. Und wehe, man parkt sie im Halteverbot!

**Linus Reichlin** ist Schriftsteller und *Weltwoche*-Kolumnist. Er lebt in Berlin und hat zuletzt unter dem Pseudonym H. D. Walden den Roman «Ein Stadtmensch im Wald» veröffentlicht (Galiani, 2021).

# Was stimmt Sie optimistisch?

Grosse Umfrage bei den Verantwortlichen von Automarken und Importgesellschaften in der Schweiz: Warum es trotz Krisen und Krieg Grund zur Zuversicht gibt.

David Schnapp

## Helmut Ruhl, CEO Amag Group AG

In der Schweiz ist nun wieder die normale Lage eingeleitet. Das stimmt mich schon mal sehr zuversichtlich. Veranstaltungen finden wieder statt, man kann ohne Einschränkungen Menschen treffen. Unsere Mitarbeitenden können wieder gemeinsam und vor Ort an Projekten arbeiten. Weiter freue ich mich natürlich trotz den Herausforderungen in der Lieferkette über die vielen Kundenbestellungen, die wir entgegennehmen durften und dürfen. Und ich glaube, auch die politische Schweiz hat in den letzten zwei Jahren erkannt, dass sich Auto und ÖV ergänzen, wobei das Auto für unseren Wohlstand und unsere Freiheit eine wichtige Rolle spielt. Neben vielen attraktiven neuen Modellen unserer Marken freuen wir uns, unseren Kundinnen und Kunden weitere Angebote machen zu können: flexible Dienstleistungspakete, Abo-Modelle oder Co-Working-Spaces in vielen Garagen. Ausserdem investiert die Amag-Gruppe im Rahmen ihrer Klimastrategie weiter in die Elektromobilität, und wir bauen 2022 an rund vierzehn Standorten neue Fotovoltaikanlagen sowie bis 2025 tausend neue Ladestationen für Elektroautos. Weiter werden wir in der zweiten Jahreshälfte attraktive Ladelösungen anbieten, zum Beispiel haben wir für Arealüberbauungen verschiedene Mobilitätskonzepte entwickelt. Mit Climeworks, einem auf Direct Air Capturing spezialisierten ETH-Spin-off, sind wir soeben eine langjährige Kooperation eingegangen,



Helmut Ruhl, Amag.



Christian Wellauer, Lexus.

um unseren CO<sub>2</sub>-Fussabdruck weiter zu verringern. Damit wir bis 2025 als Unternehmen und bis 2040 *net zero* klimaneutral sein werden.

## Christian Wellauer, Direktor Lexus Schweiz

In Zeiten mit vielen Herausforderungen ist es wichtig, den Fokus nicht zu verlieren. Und dies, ohne das Weltgeschehen zu negieren, das uns alle betroffen macht. In der Lexus-DNA steht der Kunde immer im Mittelpunkt. Gerade jetzt ist es noch essenzieller, mit dem Kunden einen engen, persönlichen Kontakt zu pflegen. Und ihn jederzeit offen und transparent zu informieren, zum Beispiel bei den aktuellen Herausforderungen in Bezug auf Lieferfristen und die Fahrzeugverfügbarkeit. Unser exklusives und geschultes Lexus-Händlernetz garantiert dies jederzeit. Mit zwölf exklusiven Händlern bieten wir unseren Kunden einen persönlichen Service (inkl. «test@home» und «service@home»), der sich klar von unseren Mitbewerbern differenziert. Näher, schneller und persönlicher sind dabei gelebte Werte im Sinne unserer Kaizen- und Omotenashi-Philosophie. Dazu lancieren wir laufend neue Modelle und bauen unser Dienstleistungsangebot (Leasing, Miete, Versicherung, kombinierte Mobilitätsangebote etc.) laufend aus. Zum Beispiel gibt es jetzt bei allen Modellen zehn Jahre Garantie, was unser Qualitätsversprechen unterstreicht. Den neuen NX haben wir bereits lanciert, zwei weitere Modelle folgen.



Marc Langenbrinck, Mercedes.

## Marc Langenbrinck, CEO Mercedes-Benz Schweiz

Persönlich beeindruckt mich die riesige Solidarität der Menschen. Das birgt enorme Zuversicht und Kraft. Mit Blick auf unser Business begeistert mich die Leidenschaft unserer Händler und Mitarbeiter, für die Kunden gute Lösungen zu finden. Und die Treue unserer Kunden ist einfach fantastisch, was eine der Stärken unserer Marke ausmacht. Danke vielmals, gemeinsam schaffen wir das! Elektrisches Fahren ist längst Realität beim «Stern». Bis Ende Jahr haben wir acht vollelektrische Modelle im Angebot und mehr als dreissig Plug-in-Hybride. Unser beliebtestes SUV, der GLC, kommt brandneu. Und die eine oder andere Überraschung haben wir zusätzlich im Köcher.

## Peter Fahrni, Geschäftsführer Kia Schweiz AG

Wir hoffen im Grossen, dass die Kraft, Konflikte zu beenden, grösser ist, als sie weiterzuführen. Im Kleinen die Gewissheit, dass es uns allen in den letzten zwei Jahren gelungen ist, mit Herausforderungen fertigzuwerden und diese zu bewältigen. Letztes Jahr zählte Kia zu den deutlichen Gewinnern auf dem Schweizer Markt. Mit der Auszeichnung für Europas Auto des Jahres 2022 hat der vollelektrische Kia EV6 die Stärke von Kia in der Entwicklung modernster Autos eindrücklich bewiesen. Mit den soeben eingeführten neuen Kia Sportage 4x4m dem bald kommenden Niro-Nachfolger und



Peter Fahrni, Kia.

dem EV6 nennen wir nur drei von über zehn attraktiven Modellen, die Kia auch in diesem Jahr zu einer immer beliebteren Marke auf dem Schweizer Markt machen; mit einer grossen Palette an elektrischen Antrieben und der Sieben-Jahres-Werksgarantie. Wir freuen uns auf ein weiteres, erfolgreiches Jahr.

**Pascal Meyer,  
Managing Director Subaru Schweiz**

Auch in unruhigen Zeiten gibt es positive Ereignisse, um optimistisch zu bleiben. Mein Motto: Das Glas ist stets halb voll, nicht halb leer. Wir lancieren diesen Sommer mit dem neuen Subaru Solterra das erste vollelektrische Modell mit der typischen Subaru-DNA: den besten 4x4 mit einer ausgezeichneten Rundum-Sicherheit und mit der legendären Zuverlässigkeit aller Subaru-Modelle. Trotz der allgemeinen Schwierigkeit bei den Lieferketten erhalten wir eine zugesicherte, gute Anzahl Subaru Solterra für eine erfolgreiche Lancierung. Wir haben ein weitverzweigtes, engagiertes, loyales und sehr gut vernetztes Subaru-Händlernetz und sind dadurch sehr nahe an unserer Kundschaft. Und die Subaru-Fahrer sind bekannt für ihre Treue zur Marke. Das sind alles gute Nachrichten, die mich auch in unruhigen Zeiten sehr zuversichtlich stimmen.

**Donato Bochicchio, Generaldirektor  
Ford Motor Company (Switzerland) SA**

Unsere Händler und das gesamte Team von Ford Schweiz haben während der letzten zwei Jahre in jeder Hinsicht professionell und hoch-



Donato Bochicchio, Ford.

flexibel agiert. Mit einem so engagierten Team zusammenzuarbeiten, ist sehr motivierend. Zuversichtlich stimmen mich die Mitte März von uns kommunizierten News mit der Ankündigung von sieben neuen Elektroautos bis 2024. Im Mai lancieren wir den vollelektrischen E-Transit, eine der traditionsreichsten Bau-reihen von Ford, mit einer Reichweite von über 300 Kilometern. Dieser führt den legendären Transporter in ein neues Zeitalter und wird unsere Position als meistverkaufte Nutzfahrzeugmarke in Europa weiter stärken. In der zweiten Jahreshälfte konkretisieren wir den ersten von den drei angekündigten Personenwagen, der ab 2023 im neuen Werk in Köln produziert wird. Zudem lancieren wir in einigen Monaten auch unser komplett überarbeitetes Multifunktionsfahrzeug, den Tourneo Connect, im Schweizer Markt. Gegen Ende Jahr wird der neue Ranger Raptor für Furore bei den Offroad-Enthusiasten in Europa und in der Schweiz sorgen. Die Performance-Variante des meistverkauften Pick-ups Europas kommt noch in diesem Jahr auf den Markt.

**Stefan Gass, Managing  
Director Suzuki Schweiz AG**

Aus rein geschäftlicher Sicht finden nach über zwei Jahren endlich wieder Ausstellungen bei den Händlern statt. Die Resonanz ist gut, wir können viele Besucher begrüßen, und das Interesse an dem emotionalen Produkt Auto ist immer noch gross. Unser neu lanciertes Modell S-Cross findet sehr guten Anklang, und Suzuki entwickelt sich mit der voranschreitenden Hy-



Claude Gregorini, VW.

bridisierung der Modellpalette in die richtige Richtung. Wir alle mussten schnell lernen, uns anzupassen und einzuschränken. Es war und ist enorm viel Flexibilität und Improvisation gefragt. Drei ganz wichtige Faktoren haben uns durch diese schwierigen Zeiten geholfen: ein starkes Händlernetz, mit dem wir eine tolle Partnerschaft pflegen, und das Tag für Tag die Suzuki-Fahnen an der Kundenfront hochhält und sich für die Marke Suzuki einsetzt. Ein toll eingespieltes und gutfunktionierendes Suzuki-Team in Safenwil und eine starke Emil-Frey-Gruppe im Rücken, die uns Rückhalt und Sicherheit gibt und es uns auch in diesen Zeiten erlaubt, selbständig zu handeln und die nötigen und wichtigen Entscheide selber zu treffen. Das Zusammenspiel dieser drei hat sehr gut funktioniert. Das gibt mir die Zuversicht, dass wir gestärkt aus diesen Zeiten hervorgehen werden.

**Claude Gregorini, Brand Director VW**

Trotz hoher Nachfrage nach unseren neuen Modellen, speziell unseren Elektrofahrzeugen, waren die Herausforderungen der letzten zwei Jahre für Volkswagen enorm. Dank dem grossen Einsatz unseres Händlernetzes und allen anderen Beteiligten der Organisation haben wir die Widrigkeiten verhältnismässig gut bewältigt. In der Pandemie hat sich zudem gezeigt, dass die individuelle Mobilität in unserem Land auch künftig ihre Berechtigung hat. Die unterbrochenen Lieferketten haben der Automobilbranche die Grenzen der Globalisierung aufgezeigt. Es gilt, künftig die richtige Balance zwischen kostenoptimierter Produktion und Liefersicherheit zu finden. Zuversichtlich stimmt uns aber auch der Umstand, dass vor ein paar Tagen die wichtigen Volkswagen-E-Werke Zwickau und Dresden wieder hochgefahren werden konnten. Jetzt hoffen wir auf ein schnelles Ende der Kampfhandlungen und eine baldige Lösung des Konflikts am Verhandlungstisch. In wenigen Wochen kommen unsere brandneuen E-Modelle ID.5 und ID.5 GTX auf den Markt. Im Herbst lancieren wir den ID. BUZZ, die elektrische Neuaufgabe des legendären Bulli. Wenig später folgen der ID.6, mit den Aussenmassen eines Passats,



Pascal Meyer, Subaru.



Stefan Gass, Suzuki.

und – ganz wichtig – 2025 ein elektrischer Kleinwagen für das Einstiegssegment. Die Nachfrage nach unseren E-Modellen ist sehr hoch und übersteigt derzeit die Produktionsmengen. Wir rechnen damit, dass in diesem Jahr jedes vierte verkaufte VW-Modell in der Schweiz rein elektrisch angetrieben sein wird.

**Sascha Heiniger,  
Managing Director Polestar Schweiz**

In der Tat befinden wir uns gegenwärtig in einer sehr volatilen geo- und gesellschaftspolitischen Zeit. Bis dato blieb unsere Marke grösstenteils verschont von Halbleiter-Engpässen. So können wir bis heute Kundenbestellungen mit kurzen Lieferfristen durchführen. Auch unser digitales Verkaufsmodell verlieh unserer Marke mehr Konsistenz, beispielsweise während der Pandemiezeit, wo physische Showrooms oft geschlossen waren. Ich denke, dass wir uns in Krisenzeiten stärker mit unseren Werten auseinandersetzen und mit der Frage, wie wir unsere Zukunft bewusster gestalten möchten. So beobachten wir derzeit ein verstärktes Umdenken, hin zu einer nachhaltigen Mobilität. Für eine konsequent nachhaltig aufgestellte Marke wie Polestar bietet diese Entwicklung natürlich eine gute Grundlage für langfristigen Erfolg. Mit einer guten Nachricht konnte unsere noch junge Marke bereits früh im Jahr starten. So durften wir im April an der Sihlstrasse, im Herzen der Zürcher Innenstadt, unseren ersten «Schweiz Polestar Space» eröffnen. Dort ist unser konsequenter Ansatz punkto Design, Nachhaltigkeit und intuitiver Technologie nun

noch besser erlebbar. In Kürze werden wir zudem erstmals Bilder unseres kommenden Polestar 3, eines dynamischen und sportlichen Elektro-SUV, veröffentlichen.

**Michael Glinski, CEO Porsche Schweiz AG**

Wir blicken mit grosser Sorge und Betroffenheit auf die kriegerische Auseinandersetzung in der Ukraine und hoffen auf eine schnelle Einstellung der Kampfhandlungen und auf die Rückkehr zur Diplomatie. Seit dem Ausbruch der Corona-Pandemie und der Halbleiterkrise sieht sich die gesamte Branche grossen Herausforderungen gegenübergestellt. Durch den Krieg sind auch die Lieferketten unserer Werke betroffen, und eine geordnete Produktion ist damit teilweise nicht mehr möglich. Es ist wichtig, dass bei allen Aktivitäten vor Ort die Sicherheit und Unversehrtheit der Menschen an erster Stelle stehen. Mich persönlich beeindruckt die ausgesprochen grosse weltweite Solidarität. In Bezug auf Porsche bin ich zuversichtlich, dass wir nach Corona auch durch diese Krise sicher steuern werden. Wir haben eine exzellente Task-Force und treue Kunden, denen ich für ihre Geduld, nicht nur in Bezug auf mögliche Verzögerungen in der Produktion, danken möchte. Entscheidend ist, dass wir trotz Task-Force-Modus und wachsenden Herausforderungen unsere Strategie nicht aus den Augen verlieren. Wir streben weiterhin die bilanzielle CO<sub>2</sub>-Neutralität bis 2030 an, treiben Zukunftsprojekte voran und investieren in Elektromobilität und Digitalisierung. Zudem kommen in diesem Jahr einige spannende Neu-

vorstellungen auf den Markt, die erfahrungsgemäss besonders gut bei Schweizer Kundinnen und Kunden ankommen.

**Piergiorgio Cecco, Regional Operations Manager Genesis Motor Switzerland AG**

Ich halte mich an das Sprichwort: «Wenn der Wind der Veränderung weht, suchen manche im Hafen Schutz, während andere die Segel setzen.» Es weht in der Tat ein rauer Wind, und wir durchleben eine turbulente Zeit. Auch die kommenden Monate werden von wirtschaftlichen, politischen, sozialen und kulturellen Herausforderungen geprägt sein. Ebenfalls im Bereich der Energieversorgung wird eine Zeitenwende eingeläutet. Die Marke Genesis, die vor weniger als einem Jahr ihre europäische Markteinführung feierte und im Mai 2021 in Zürich das erste Schweizer Studio eröffnete, ist ein Startup mit grossen Zielen und langfristiger Strategie. Genesis steht für eine neue, aufregende Alternative im Bereich der Premiummobilität mit einem Luxuservice. Weniger als ein Jahr nach der europäischen Markteinführung stellte Genesis bereits fünf Premiummodelle vor, im laufenden Jahr wird das Angebot an Fahrzeugen und Services in Europa kontinuierlich weiter ausgebaut. Im Zuge der Markenvision für eine nachhaltige Zukunft führt Genesis im 2022 drei Elektrofahrzeuge ein und wird ab 2025 alle neuen Fahrzeuge mit einem voll-elektrischen Antrieb ausrüsten.

**Dieter Jermann,  
Brand Director Audi Schweiz**

Unsere Gedanken sind bei den Menschen in der Ukraine. Um kurzfristig zu helfen, hat die Amag 1 000 000 Franken für humanitäre Hilfe bereitgestellt. Diese Mittel wurden dem Schweizerischen Roten Kreuz zur Verfügung gestellt. Nur gemeinsam und solidarisch können wir diese schweren Zeiten überstehen. Der Zusammenhalt ist beeindruckend, und ich finde es schön, dass Audi und die Amag sich aktiv beteiligt haben. Bei Audi liegt der Fokus auf der Elektrifizierung, Nachhaltigkeit und Digitalisierung. Schon heute haben wir mit den Modellen e-tron, Q4 e-tron sowie dem e-tron GT und zahlreichen Plug-in-Hybriden eine grosse Auswahl an vollelektrischen wie auch elektrifizierten grossartigen Modellen. Die Themen Nachhaltigkeit und Lademöglichkeiten geniessen zudem einen hohen Stellenwert. So stärkt Audi den Ausbau der E-Mobilität mit einem umfangreichen Ladeangebot: Neben dem Audi-eigenen Ladedienst, dem «e-tron Charging Service», ist Audi mit einem Premium-Schnellladeangebot, dem «Audi charging hub», in Nürnberg erfolgreich in die Pilotphase gestartet. In der zweiten Jahreshälfte startet ein zweiter Pilot in Zürich. Gerne sprechen wir vom Audi-e-tron-Momentum, denn die äusserst grosse Nachfrage, er-



*Michael Glinski, Porsche.*



*Piergiorgio Cecco, Genesis.*



*Sascha Heiniger, Polestar.*



*Dieter Jermann, Audi.*



freuliche Vertriebszahlen und die überaus positiven Markenwerte sowie zahlreiche Auszeichnungen gewinnen zu dürfen, sind überaus gute Nachrichten.

**Damian Donnellan, Managing Director Jaguar Land Rover Schweiz AG**

Das wirtschaftliche, gesundheitliche und politische Umfeld ist derzeit bei weitem das schwierigste, das die Welt seit vielen Jahren erlebt hat. Diese ohnehin schon schwierigen Verhältnisse wurden durch den tragischen Konflikt und die humanitäre Krise in der Ukraine noch weiter erschwert. Bei Jaguar Land Rover blicken wir dank einem guten Kundenportefeuille sowie neuen Lancierungen trotzdem zuversichtlich in die Zukunft. Mit der Lancierung der fünften Generation des legendären Range Rover/Range Rover Sport bringen wir in diesem Jahr zwei Highlights auf den Markt. Der neue Range Rover, der wie kein anderer für Eleganz und Luxus auf höchstem Niveau steht, wird bereits im Mai bei unseren Händlern zur Probefahrt bereitstehen. Die Lancierung des Range Rover Sport erfolgt im Herbst. Nach der erfolgreichen Einführung des neuen Defenders 90 und 110 folgt in diesem Jahr die dritte Variante – der Defender 130. In schwierigen Momenten helfen mir die Worte grosser Denker wie Gandhi: «Die Menschheit ist ein Ozean; wenn ein paar Tropfen des Ozeans schmutzig sind, wird der Ozean nicht schmutzig», und, vielleicht zugänglicher für unser tägliches Leben, glaube ich fest an die Kraft des Schweizer Ausdrucks «Sich regen bringt Segen».

**Christian Künstler, Managing Director Toyota Schweiz**

Ich schaue positiv und mit viel Zuversicht in die Zukunft, denn unsere Branche ist und bleibt essenziell. Die Industrie ist im Wandel und wahnsinnig spannend. Natürlich werden sich unsere Bedürfnisse verändern, aber individuelle Mobilität wird es auch in Zukunft brauchen! Wir haben in den nächsten Jahren viel vor und streben immer weiter danach, unsere Kunden mit aussergewöhnlichen Produkten zu begeistern. Natürlich hoffe ich persönlich, dass sich die diversen Krisenherde baldmöglichst entspannen und wir alle in eine sichere und nachhaltige Zukunft blicken können. Produktetechnisch ist für uns das Jahr 2022 ein ganz besonderes Jahr. Mit der Lancierung des ersten vollelektrischen Fahrzeugs, des Toyota bZ4X, verfolgen wir weiterhin mit Konsequenz unser Ziel zur Reduktion von Emissionen. Zudem präsentieren wir mit dem neukonzipierten Toyota Aygo X das erste Crossover-Modell im A-Segment. Zu den weiteren Highlights gehören die Rückkehr des hochemotionalen Sportwagens Toyota GR86 sowie der neue Toyota Corolla Cross, die Kompakt-SUV-Version des meistverkauften Autos der Welt. Selbstver-



*Damian Donnellan, Jaguar Land Rover.*



*Christian Künstler, Toyota.*



*Tobias Dilsch, Peugeot.*



*Thomas Odier, FCA.*

ständig können unsere Kunden zudem bei all unseren Fahrzeugen von der einzigartigen, serviceaktivierten Zehn-Jahres-Garantie profitieren. Bekannterweise gilt diese ja auch für Toyota-Fahrzeuge, die bereits auf Schweizer Strassen unterwegs sind.

**Tobias Dilsch, Managing Director Peugeot**

Wir sind in der Schweiz bei vielen Problematiken in einer vorteilhafteren Situation als der Rest Europas. Aber zurzeit beschäftigt uns die Halbleiterkrise am meisten. Hier erwarten wir in mittlerer bis langer Frist jedoch eine Entspannung. Wir sehen der Zukunft optimistisch entgegen und arbeiten jeden Tag daran, unseren Kunden durch unsere Technologie Fahrspass und Freiheit zu bieten. 2022 wird ein spannendes Jahr für Peugeot. Ich darf noch nicht alle Neuigkeiten ausplaudern, aber wir werden im Sommer noch ein spannendes, neues Modell präsentieren. Ebenso werden wir die Elektrifizierung unserer Modellpalette (100 Prozent elektrifizierte Antriebe im 2025) weiter vorantreiben. Als drittes Highlight im Jahr 2022 werden wir mit unserem Hypercar 9x8 unser Debüt in der «FIA World Endurance Championship» geben.

**Thomas Odier, Generaldirektor FCA Schweiz (Astara)**

Wir bewegen uns in der Tat in sehr schwierigem Gewässer, aber leider wird dies wohl der neue Normalzustand sein. Die Automobilindustrie hat grosse Schritte unternommen,

um sich an die neuen Anforderungen des Umweltschutzes und der neuen Mobilität anzupassen. Die Herausforderung für die kommenden Monate und Jahre wird die Fähigkeit der Branche sein, sich weiter an die ständigen Veränderungen und Instabilitäten anzupassen, die durch Situationen entstehen, die leider nicht direkt kontrolliert werden können. Unter diesem Gesichtspunkt spiegeln die uns betreffenden Neuigkeiten die aktuelle Situation wider. Alfa Romeo bringt mit dem Tonale das Modell auf den Markt, das die Metamorphose der Marke markiert. Sie behält ihre DNA edler Sportlichkeit bei und verfügt über zwei Elektrifizierungsstufen, Hybrid und Plug-in-Hybrid Q4. Eine weitere wichtige Neuheit, insbesondere für den Schweizer Markt, ist der erste Grand-Cherokee-Plug-in-Hybrid, der eine kombinierte Leistung von 380 PS und ein Drehmoment von 637 Nm entwickelt und eine elektrische Reichweite von bis zu 51 km im Stadtverkehr sowie drei Fahrmodi bietet: Hybrid, Elektro und E-Save. Das Portfolio der Marke Jeep wird eine vollständig elektrifizierte Palette mit einem der beliebtesten SUV der Schweiz umfassen. Und nicht zuletzt der Scudo, der in den nächsten Wochen auf den Markt kommen und das bereits interessante Angebot an elektrischen Nutzfahrzeugen auf unserem Markt vervollständigen wird.

**Matthias Walker, Managing Director Mazda (Suisse) SA**

Was mich zuversichtlich stimmt, ist der Faktor Mensch. Wir alle können und werden unseren



Matthias Walker, Mazda.



Markus Kohler, Skoda.



Sandra Grau, Seat.



Paul de Courtois, BMW.



Andreas Bückmann, Opel.

Teil dazu beitragen, dass wir wieder bessere Zeiten erleben werden. Als Mazda haben wir die Herausforderungen akzeptiert und konzentrieren unsere Energie auf das Erarbeiten von Lösungen, damit wir zusammen mit unserem Händlernetz weiterhin erfolgreich bleiben. Im Mittelpunkt unserer Anstrengungen stehen unsere Kunden, die wir auch in herausfordernden Zeiten optimal unterstützen werden. In 2022 lancieren wir für unsere Schweizer Kunden mehrere neue Modelle und vor allem auch mehrere neue Technologien. Mit dem neuen Mazda2 Hybrid zum Beispiel ein Vollhybrid-Modell, mit dem Mazda MX-30 R-EV eine neue Form der Elektrifizierung mit Wankelmotor und mit dem Mazda CX-60 unseren ersten Plug-in-Hybrid mit 327 PS und 33g CO<sub>2</sub>/km. Des Weiteren sind unsere Händler in der ganzen Schweiz und in Liechtenstein auch in diesem Jahr jederzeit voll motiviert für unsere Kunden da.

**Markus Kohler,  
Brand Director Skoda Schweiz**

Wir haben mit grosser Bestürzung und Sorge die Nachrichten über den russischen Angriff auf die Ukraine zur Kenntnis genommen. Unsere Gedanken und Solidarität sind bei der ukrainischen Bevölkerung. Skoda Auto und die Amag haben sich für diverse Hilfsmassnahmen entschieden. So spendete Skoda Auto unter anderem zehn Millionen tschechische Kronen an die tschechische Hilfsorganisation «Menschen in Not». Die Anteilnahme ist riesig, und dies stimmt mich zuversichtlich, denn

nur gemeinsam können wir diese schwere Zeit meistern. Nach dem erfolgreichen Start unseres ersten rein batterieelektrischen SUV, dem Enyaq iV, erweitert Skoda die Baureihe nun um eine elegante Coupé-Version. Das Enyaq Coupé iV vergrössert dadurch unser Angebot an elektrischen Modellen und fördert die weitere Elektrifizierung der Marke Skoda. Zudem können wir uns auf die bevorstehenden Schweizer Markteinführungen des aufgefrischten SUV-Bestseller Karoq und dem sportlichen Fabia Monte Carlo. Des Weiteren wird Skoda im zweiten Halbjahr 2022 eine neue Designsprache unter dem Leitgedanken «modern solid» vorstellen, die im kommenden Jahr sukzessive ausgerollt wird.

**Sandra Grau, Brand Director Seat**

Tatsächlich ist die aktuelle Situation auf humanitärer Ebene sehr bedrückend. Da rücken alltägliche Probleme in den Hintergrund. Weil zum weltweiten Zulieferernetz des Volkswagenkonzerns auch Unternehmen in der Westukraine gehören, kann dies aufgrund der gegenwärtigen Situation zu Unterbrechungen in der Lieferkette und zu Produktionsanpassungen in einigen Produktionsstätten führen. Der Konzern steht mit den wichtigsten Lieferanten in Kontakt und prüft mögliche Alternativen. Zuversichtlich stimmt uns, dass wir eine merkliche Steigerung der Nachfrage nach unseren Produkten verzeichnen können. Unser erstes vollelektrisches Fahrzeug, der Cupra Born, ist seit kurzem auch mit e-Boost-Funktion und einer Leistung von 170 kW

(231 PS) erhältlich und sorgt damit für ein noch dynamischeres Fahrgefühl bei einer Reichweite von bis zu 548 Kilometern. Mit der Einführung des Cupra Formentor VZ5 Anfang 2022 ist das Power-SUV mit Fünfzylindermotor und 390 PS (287 kW) der Inbegriff von Leistungsfähigkeit. Er ist weltweit auf 7000 Einheiten limitiert und zeigt eindrucksvoll, wozu Cupra in der Lage ist. Fahrspass in seiner reinsten Form!

**Paul de Courtois, Präsident und CEO  
BMW Group Switzerland**

Die BMW Group ist hervorragend aufgestellt, wenn es um das Meistern von Krisen geht. Das haben wir schon oft in der Geschichte und auch erst letztes Jahr wieder unter Beweis gestellt. Dabei bildet das unermüdliche Engagement unserer Mitarbeitenden ein unerschütterliches Fundament. 2022 zeigen wir neben zahlreichen anderen Neuheiten noch unsere nächsten beiden vollelektrischen Fahrzeuge: den BMW iX1 und den BMW i7. Ausserdem werden wir unsere komplette Produktion bei der BMW Group umbauen. Unsere neuen iFactorys werden *lean*, *green* und *digital*, eine Revolution in der Automobilproduktion.

**Andreas Bückmann,  
Managing Director Opel Schweiz**

Angesichts dieser schwierigen Zeiten, die unter anderem auch starke Auswirkungen auf die Kosten von fossilen Treibstoffen haben, ist Opel mit einer klaren Elektrifizierungsstrategie sehr gut aufgestellt. Wir bieten die richtigen Autos zur richtigen Zeit mit einer nahezu komplett elektrifizierten, modern und klar designten Personenwagen-Modellpalette, und einem vollelektrischen Nutzfahrzeugangebot an. Bei den Neuheiten steht bei uns im Sommer der neue Astra im Fokus, der die neue, frische Designsprache von Opel auf perfekte Art und Weise mit dynamischen Proportionen und klaren Linien verkörpert. Zudem lancieren wir aktuell den innen wie aussen umfassend überarbeiteten Grandland, der als AWD Plug-in Hybrid von 300 PS und 4x4 angetrieben wird, und Ende Jahr wird unser neuer Kleinstwagen, der Rocks-e, als urbanes Zweipersonenmobil in die Schweiz kommen.

# Pavarotti seines Fachs

Der neue Maserati Grecale Trofeo zeigt sich im Morgenverkehr der Metropole Mailand als Midsize-SUV mit solistischen Qualitäten.

Florian Schwab

Es gibt Sänger, die sind so gut, dass sie eine Karriere in einem professionellen Chor einschlagen können. Und es gibt Sänger, die sind noch eine Spur besser: das künstlerische Material, aus dem Solisten geschnitzt sind. Sie überzeugen durch ihre bravouröse Beherrschung der Stimme so sehr, dass sie an einem Konzert- oder Opernabend unangefochten im Vordergrund stehen dürfen und damit zuweilen Weltruhm erlangen. Ein besonders eindrückliches Beispiel für einen solch herausragenden Vertreter des Gesangsfachs war der Tenor Luciano Pavarotti (1935–2007) aus Modena.

Eine ähnliche Hierarchie wie bei den Sängern existiert auch bei den Automobilen. Richtig schlechte Autos gibt es fast keine; für ein mehr oder weniger freudiges Mittun im Verkehr reicht es (fast) immer. Aber dann gibt es eben auch diese Autos, die hervorstechen und zu Solisten der Strasse werden.

Das Haus Maserati, wie Pavarotti in Modena beheimatet, bringt in der Regel solche Modelle hervor. Das ist man der Marken-DNA schuldig, denn der italienische Hersteller verspricht seit Jahrzehnten, aus der jeweiligen Zeit heraus stets das Nonplusultra an Technologie und Design hervorzubringen.

Man durfte also sehr gespannt sein, als Maserati vor wenigen Wochen den Grecale vorstellte, die Expansion des Modenaer Autobauers in die mittlere Gewichtsklasse der Sports Utility Vehicles – bereits seit fünf Jahren

*Puristische Linien – schnörkellos im oberen Bereich, technisch im unteren.*

befährt der grössere Maserati Levante die Strassen. Die Gestalt des Grecale ist eine Deklination markentypischer Elemente: puristische Linien – schnörkellos im oberen Bereich, technisch im unteren. Elegant verfließt die Karosserie, von vorne betrachtet, mit den Frontleuchten. Der Dreizack als Maserati-Emblem macht ver-

schiedene elegante Aufwartungen, besonders gelungen auch in den Felgen. An der Designkunst haben die Modenaer nicht gespart.

## Grosszügiges Raumangebot

Sein Debüt bestreitet der Grecale mit drei Modellen: Den Anfang bildet der Grecale GT, ein 300 PS starker Vierzylinder mit 48-Volt-Mildhybrid. Die stärkere Variante mit 330 PS heisst Modena, und schliesslich gibt es noch die



V6-Motor aus dem MC20: Maserati Grecale Trofeo mit 530 PS (390 kW).

Spitzenausführung Grecale Trofeo. Alle drei Varianten kommen mit Acht-Gang-Automatikgetriebe und Allradantrieb daher. Angekündigt ist für nächstes Jahr der Grecale Folgore als erstes vollelektrisches Maserati-Mobil.

Die *Weltwoche* hatte die Gelegenheit, eines der ersten Benzinexemplare in der Umgebung von Mailand zu fahren, und zwar einen silbernen Maserati Grecale in seiner stärksten Motorisierung: einen Trofeo, dessen Kraftquelle auf dem leicht gedrosselten Nettuno-Motor des Supersportwagens MC20 basiert: Im Trofeo arbeitet ein 3,0-Liter-V6-Benziner mit 530 PS.

Natürlich ist der Mailänder Morgenverkehr keine Bravourrolle für ein solches Auto, aber ein paar bleibende Eindrücke lassen sich auch

darin erfahren. Als Erstes überrascht das grosszügige Raumangebot im Innern, das die Maserati-Macher um Chefdesigner Klaus Busse in die Karosserie gezaubert haben. Obwohl der Wagen mit 4,8 Meter Länge, 2 Meter Breite und 1,7 Meter Höhe spürbar kompakter daherkommt als der grosse Levante, bietet er bemerkenswert viel Platz, auch für die Passagiere auf den Rücksitzen. Und ein Kofferraumvolumen von 570 Litern ist auch etwas, das man in dieser automobilen Grössenklasse erst einmal finden muss.

Einmal auf dem Fahrersitz Platz genommen, erfreuen das aufgeräumte Cockpit und das luxuriöse Interieur die Sinne: ein edler Lederfauteuil in Autogestalt – Plastik muss man mit der Lupe suchen.

## Fahrmodi zum Experimentieren

Richtig Freude kommt nach Betätigung des Startknopfs auf. Die 620 Newtonmeter Drehmoment tragen den gut zwei Tonnen schweren Wagen mit dem «Spritz» eines übermütigen jungen Rehs durch die Häuserschluchten der Mailänder Vororte und über die grünen Wiesen in der Umgebung des Castello Borromeo di Peschiera, gut zwanzig Kilometer vom Stadtzentrum entfernt. Die fünf unterschiedlichen Fahrmodi – Komfort, GT, Sport, Corsa und Offroad – regen zum Experimentieren an. Damit ist den Ingenieuren eine erstaunliche Spannweite an unterschiedlichen Fahrerlebnissen gelungen – ein kurzer Autobahnabschnitt im Corsa-Modus lässt erahnen, zu welchen Leistungen der neueste Spross aus Modena fähig ist, wenn er richtig losgelassen werden darf. Das kernige Dröhnen des Motors lässt einen fast vergessen, dass lediglich sechs Zylinder verbaut sind. Hingegen kreuzt der Grecale Trofeo im Komfort-Betrieb freundlich und unauffällig durch die Gegend.

Ein grosser Solist kann eben nicht nur Fortissimo und Pianissimo – er beherrscht alle Register. So wird sogar der quälende Verkehr der Stadt Mailand zur Tribüne für einen grossen, sinnlichen Auftritt.



Präzise gesetzte Tuschstriche: der neue Opel Astra.



Neue Formensprache: Entwurf für den neuen Opel Mokka

## Bild von der Zukunft

Mit einer neuen Strategie und einer grundlegend neu definierten Formensprache zeigt der deutsche Hersteller Opel die Bedeutung des Designs für die Wahrnehmung der Marke.

David Schnapp

**A**lles begann mit dem Strategieplan «Pace!», den sich der Autohersteller Opel vor wenigen Jahren gegeben hatte, um sein eigenes Markenprofil zu schärfen. Das Unternehmen aus Rüsselsheim blickt immerhin auf eine Geschichte zurück, die bereits 1862 begonnen hat. Da scheint es sinnvoll, sich grundsätzlich darüber Gedanken zu machen, wie man die Zukunft angehen will.

Fahrzeugproduzenten werden immer mehr zu Mobilitätsdienstleistern, die Elektrifizierung oder neue Nutzungsmodelle verändern die Ansprüche, die Autolenker heute an die Anbieter individueller Mobilität haben. «Wir haben eine klare Vision, wie wir mit unserem «Pace!»-Plan die Zukunft von Opel erfolgreich gestalten wollen. Wir richten den Blick auf ein starkes Markenprofil, das von unseren Werten – deutsch, nahbar, begeisternd – bestimmt wird», sagte der damalige Opel-CEO Michael Lohscheller.

Interessanterweise stellten die Opel-Manager an den Anfang nicht nur Werte, die das Unter-

nehmen prägen sollen – und die auch schon in der Vergangenheit wichtig waren –, sondern malten sich im Wortsinn ein Bild von seiner eigenen Zukunft. Mit der Studie für den Opel GT X Experimental wurde das künftige Design der Opel-Fahrzeugpalette in Skizzen und Ren-

*«Mutig und klar» solle das Design von Opel sein, sagt der Verantwortliche Mark Adams.*

derings festgehalten und ein konkreter optischer Ausdruck dafür gefunden, wie man die nächsten Jahre gestalten will.

Die Teams um Opel-Designchef Mark Adams machten sich, offensichtlich beflügelt von den neuen Formen und Visionen, als Nächstes daran, mit dem Mokka der Marke einen ersten und bemerkenswerten Auftritt zu verschaffen. Von einem ganz neuen Opel war jetzt die Rede, «mit einem frischen, modernen Gesicht – mutig, klar, effizient, elektrisch». Wie der GT

X Experimental sollte der neue Mokka auf das Wesentliche reduziert wirken und gleichzeitig die Wahrnehmung der Marke verändern.

Das Ergebnis ist ein kompaktes SUV, das auch mit batterieelektrischem Antrieb als Mokka-e erhältlich ist und das seither Begehrlichkeiten weckt. Die Kollegen der Zeitung *Die Welt* schrieben über das Auto, «Opel hat seine Markenidentität gefunden», während die Leser von *Auto Bild* und *Bild am Sonntag* dem Fahrzeug die prestigeträchtige Auszeichnung «Das goldene Lenkrad» verliehen.

«Mutig und klar» solle das Design von Opel sein, sagt der verantwortliche Mark Adams und spricht von einer charakteristischen Formgebung, «die progressives, mutiges Design mit Klarheit verbindet». Wer will, kann in den Linien und Flächen eines Opel Mokka das grosse Erbe von legendären Gestaltern aus der prägenden Bauhaus-Zeit wie Walter Gropius, Wilhelm Wagenfeld oder Marcel Breuer erkennen, deren Entwürfe für Geschirr, Leuchten oder Sessel bis heute in jedem gut sortier-



mit der «i-Vizor»-Front.



Liebe zum Detail: Skizzen aus dem Atelier von Opel.

ten Möbelhaus zu finden sind und die unsere moderne Wahrnehmung von Ästhetik entscheidend geprägt haben.

**«Will-ich-fahren-Effekt»**

Bei Opel macht man unbeirrt weiter mit klaren Formen und einem Auftritt, der einen «Will-ich-fahren-Effekt» auslöst, wie es die Verantwortlichen des Unternehmens formulieren. Mit dem neuen Opel Astra beispielsweise, der Ende des letzten Jahres der Weltöffentlichkeit vorgestellt wurde und im Spätsommer dieses Jahres bei den Händlern stehen wird, präsentiert man einen ungewöhnlichen, gut aussehenden Kompaktwagen mit scharf gezeichneten Linien, die wie präzise gesetzte Tuschstriche die Karosserie definieren, sich beispielsweise in den betont schmalen Front-

und Heckleuchten fortsetzen und für einen in sich stimmigen Auftritt sorgen.

Und vor wenigen Tagen hat Opel seinen jüngsten Wurf vorgestellt: Mit dem Astra Sports Tourer präsentiert man ein wirkliches Design-Stück, das gleichzeitig völlig alltags-tauglich und absolut modern auftritt. Mit

*«Eine Kombination aus Schlichtheit, Reinheit und technischen Elementen.»*

einer optionalen Zwei-Farben-Lackierung aussen oder beispielsweise einem volldigitalen Pure-Panel-Cockpit innen sowie der Elektrifizierung des Antriebs, die erstmals bei einem Opel-Kombi erhältlich sein wird, macht das

geschichtsträchtige Unternehmen gute Gestaltung und moderne Technologie auf eine einladend-demokratische Art und Weise auf breiter Front zugänglich. Denn ein Opel mag mittlerweile aufreizend modern gestaltet sein, bei der Preisgestaltung wiederum gibt man sich durchaus konservativ und macht seine Autos für fast jeden zugänglich.

«Design ist für mich eine Kombination aus Schlichtheit, Reinheit und technischen Elementen. Es ist manchmal schwierig, diese Klarheit zu bewahren und dann mutige Design-Elemente hinzuzufügen. Es geht immer um die Harmonie und das richtige Gleichgewicht», sagt Ilka Höbermann, die zum Design-Team des neuen Astra gehört, das zur Hälfte aus Frauen besteht.

**Neue Gestaltungskraft**

Mit Liebe zum Detail und der Bereitschaft, alles in Frage zu stellen, habe man sich an die Arbeit gemacht, erzählt die Designerin. Sie drückt damit aus, was für die gesamte neue Gestaltungskraft bei Opel Gültigkeit hat und die Strategie «Pace!» auf überzeugende Art und Weise konkret werden lässt.



Scharf gezeichnete Linien: volldigitales Pure-Panel-Cockpit im neuen Opel Astra.



«Nahbar, begeisternd»: Skizze für den Opel GT X Experimental.

Im Mai und Juni ist die neue Design-Sprache von Opel am Beispiel des neuen Astra im Emil-Frey-City-Store, Utoquai 55, 8008 Zürich, zu sehen. Samstags finden jeweils Erlebnisprobefahrten mit dem Astra statt.

---

# «Erbauer von Leuchttürmen»

Porsche-Chef Oliver Blume über die Zukunft benzingetriebener Sportwagen, Treibstoffe aus Wind und Wasser und den Unterschied zwischen Männern und Frauen beim Autokauf.

David Schnapp

**Weltwoche:** Oliver Blume, wir treffen uns hier in Los Angeles, wo Porsche zu den begehrtesten Automarken im Staat gehört. Warum eigentlich?

**Oliver Blume:** Wir haben eine sehr grosse Tradition in Kalifornien, denn in den fünfziger Jahren hat der Gründer Ferry Porsche diesen Markt als Erster in Übersee erschlossen. Wir haben hier viele Fans, und Porsche steht für Träume und ein Lebensgefühl, was genau hierher passt. Porsche und Kalifornien kann man sogar als Liebesgeschichte bezeichnen.

**Weltwoche:** Elektrifizierung ist das Gebot der Stunde, wo steht Porsche in dieser Frage?

**Blume:** Der Taycan ist für uns ein Meilenstein in der Produktestrategie. Wir haben schnell das Potenzial der Elektrifizierung erkannt und sind unter den traditionellen Herstellern früh mit einem sehr wettbewerbsfähigen Auto auf den Markt gekommen. Der Erfolg gibt uns recht, wir haben ein Fahrzeug entwickelt, das 100 Prozent Porsche ist. Es war nicht einfach, unsere Tradition mit der elektrischen Zukunft zu verbinden. Dass es gelungen ist, gibt uns Zuversicht.

**Weltwoche:** Und wie geht es weiter?

**Blume:** Die Elektrifizierungsstrategie läuft schneller, als wir ursprünglich geplant hatten. In Europa haben wir 2021 bereits über 40 Prozent unserer Fahrzeuge mit E-Antrieben verkauft, zur Hälfte als Plug-in-Hybride, zur anderen Hälfte als vollelektrische Modelle. Bis 2025 wollen wir weltweit 50 Prozent unserer Fahrzeuge elektrifiziert verkaufen, und bis 2030 sollen es sogar 80 Prozent sein.

**Weltwoche:** Kann die Zukunft von Porsche allein in Autos mit Elektromaschinen liegen?

**Blume:** Für den Moment der Transformation sind wir flexibel aufgestellt, hier kann ich auch gleich die Frage zum 911er beantworten: Den Elfer werden wir mit weiterentwickelten Verbrennungsmotoren durch diese Phase fahren, wir denken aber auch über eine sportliche Hybridisierung nach.

**Weltwoche:** Wie kann diese aussehen?

**Blume:** Das wäre kein Plug-in-Hybrid, sondern eine Hybridisierung, wie wir sie aus dem

Motorsport kennen. Beim 919er haben wir das ja erfolgreich angewandt und damit dreimal hintereinander Le Mans gewonnen. Die Technik bringt einen zusätzlichen Leistungsschub und ein hohes Mass an Rekuperationsfähigkeit, aber keine oder nur eine geringe rein elektrische Reichweite. Wir entwickeln Lösungen im Motorsport und übertragen sie dann auf die Strassenfahrzeuge.

**Weltwoche:** Zum Beispiel?

**Blume:** Neben der erwähnten Hybridisierung gehört auch das 800-Volt-System, das wir im 919er eingesetzt und dann auf den Taycan

*«Wir haben einen ganzheitlichen Ansatz und investieren auch stark in synthetische Kraftstoffe.»*

übertragen haben, dazu. Wir waren damit die Ersten in der Automobilindustrie, und nach und nach entwickelt sich das zum Industriestandard.

**Weltwoche:** In Europa scheint politisch die Elektrifizierung die einzige Strasse zu nachhaltiger Mobilität zu sein. Wie gehen Sie das Thema an?

**Blume:** Wir haben einen ganzheitlichen Ansatz und investieren auch stark in synthetische Kraftstoffe, um damit in Zukunft historische Wagen, Bestandsfahrzeuge, aber auch die weiterentwickelten Verbrennermodelle antreiben zu können.

**Weltwoche:** Welche Rolle kann Porsche bei den sogenannten E-Fuels spielen? Kann ein einzelner Hersteller viel ausrichten, oder braucht es eine breite Bewegung?

**Blume:** Wir sehen das als Verpflichtung. Heute gibt es auf der Welt 1,3 Milliarden Fahrzeuge mit Verbrennungsmotor, viele kommen laufend dazu und werden noch zwanzig Jahre unterwegs sein. Über 70 Prozent aller je gebauten Porsches fahren immer noch, das Thema passt also sehr gut zu uns. Unser Ansatz ist deshalb die Investition in synthetische Kraftstoffe. Im Moment braucht die Herstellung dieser E-Fuels deutlich mehr Energie als die

Produktion von Batterien. Wenn man die Produktion aber an Orte verlegt, wo nachhaltiger Strom im Überfluss vorhanden ist, dann spielt der Energieeinsatz keine Rolle mehr. So kam unser Pilotprojekt in Patagonien zustande, wo jeden Tag ein extrem hohes Windaufkommen herrscht. Mit dieser Energie können wir Wasserstoff produzieren, gleichzeitig CO<sub>2</sub> aus der Luft holen und in der Verbindung von Wasserstoff und Kohlenstoff die Basis schaffen, um daraus Benzin und vor allem Kerosin zu produzieren.

**Weltwoche:** Und was geschieht mit diesem synthetischen Treibstoff?

**Blume:** Wir sehen uns als Pionier, als Erbauer von Leuchttürmen. Wir wollen damit in die Erprobung im Motorsport gehen und so Überzeugungsarbeit leisten. Wir zeigen, dass diese Technologie funktioniert. Am Ende werden vor allem die Luft- und die Schifffahrt davon profitieren können, weil es dort keine andere Möglichkeit der Schadstoffreduktion gibt. In der Automobilindustrie sehen wir das als Überbrückungslösung für zehn, zwanzig Jahre, um möglichst schnell den CO<sub>2</sub>-Ausstoss zu reduzieren. Pioniergeist gehört zu unseren Kulturwerten, deshalb investieren wir in diese Technologie.

**Weltwoche:** Kann man zusammengefasst sagen, dass Sie sportliche Fahrzeuge mit hohem Nutzwert eher elektrifizieren wollen, während sehr Autos mit traditionellen Antriebskonzepten, die von Grund auf Sportwagen sind, Dank neuartigen synthetischen Kraftstoffen eine Zukunft erhalten?

**Blume:** Porsche lebt von vermeintlichen Gegensätzen wie Design und Funktionalität, Performance und Nachhaltigkeit oder Exklusivität und soziale Akzeptanz. Wir trennen aber in Bezug auf Sportlichkeit nicht zwischen Verbrennungsmotor und Elektroantrieb. Jedes unserer Autos muss ein Sportwagen, muss 100 Prozent Porsche sein. Elektromobilität lässt sich sehr gut mit unserer Marke verbinden. Wenn man die Entwicklungssprünge Jahr für Jahr sieht, lässt sich schon erahnen, in welche Richtung das geht.



«Porsche steht für Träume»: Auto-Manager Blume.

**Weltwoche:** Was macht einen elektrischen Porsche unverwechselbar?

**Blume:** Das sind fünf Faktoren, mit denen wir uns von der Konkurrenz abheben wollen: traditionelle Werte wie Design und hohe Qualität. Dann ist Performance für Porsche immer zentral, die Nordschleife am Nürburgring ist unser Massstab, auch wenn das im Einzelfall für den Kunden gar nicht so entscheidend ist. Als Nächstes kommt schnelles Reisen, mit unserem 800-Volt-System sind wir die Marke, die am schnellsten lädt. Der nächste Schritt wird sein, dass man in fünfzehn Minuten 80 Prozent der Batterie laden kann, in einigen Jahren werden wir wohl bei der Zehn-Minuten-Marke ankommen. Und der fünfte Faktor ist die «Driver Experience», all das, was der Fahrer im Auto und digital darum herum erlebt.

**Weltwoche:** Wer kauft heute einen Porsche?

**Blume:** Wir sind glücklicherweise in verschiedenen Weltregionen sehr gut aufgestellt, je ein Drittel unserer Verkäufe entfallen auf Nordamerika, auf China und Asien sowie auf

Europa und den Rest der Welt. Damit sind wir sehr krisensicher aufgestellt. Aber die Kundengruppen sind sehr unterschiedlich, in Europa und den USA liegt das Durchschnittsalter bei 55 Jahren, in China bei 35 Jahren. Auch die Verteilung der Geschlechter ist sehr verschieden,

*«Es sind fünf Faktoren, mit denen wir uns von der Konkurrenz abheben wollen.»*

20 Prozent Frauen in Nordamerika und Europa, aber 50 Prozent in China.

**Weltwoche:** Wer sind zum Beispiel die chinesischen Porsche-Fahrerinnen?

**Blume:** Das sind Geschäftsfrauen, die schon in jungen Jahren sehr erfolgreich sind und einen Porsche als Statussymbol sehen, die aber auch Wert auf eine gewisse Sinnhaftigkeit legen, für welche die Marke steht. Das Unternehmen steht für Nachhaltigkeit und soziale Werte.

**Weltwoche:** Geht es Frauen – anders als Männern – also nicht bloss darum, ein gutes sportliches Auto zu kaufen, der Hersteller muss dazu auch noch die soziale Ader einer NGO haben?

**Blume:** Das Produkt steht immer im Vordergrund, da gibt es keine Unterschiede zwischen Frauen und Männern. Aber wenn ich mit unseren Kundinnen spreche, ist meine Empfindung, dass sie deutlich mehr erwarten als Männer. Sie sind sehr sensibel für die Werte, die ein Unternehmen vertritt. Deshalb passt unsere Nachhaltigkeitsstrategie bis 2030, die soziale Verantwortung, die wir übernehmen, und die Art, wie das Unternehmen geführt ist, sehr gut zu diesen Erwartungen.

**Oliver Blume**, Jahrgang 1986, ist Vorstandsvorsitzender der Dr. Ing. h. c. F. Porsche AG. Der Maschinenbauingenieur steht dem renommierten Sportwagenbauer seit 2015 vor, zuvor war er in verschiedenen anderen Funktionen im Volkswagenkonzern tätig.



«Aufregende neue Ära vernetzter und elektrischer Fahrzeuge»: Ford Mach-E GT.

## Wilde Pferde

Ford stellt sich für die Zukunft neu auf und integriert den Start-up-Spirit in das Unternehmen. Der elektrische Mach-E zeugt heute schon vom neuen Geist des legendären Autobauers.

David Schnapp

Das globale Automobilgeschäft befindet sich zurzeit gerade in einem für alle Teilnehmer und Beobachter faszinierenden Prozess der Transformation, einem – zumindest partiellen – Übergang vom Verbrennungsmotor zu einer neuen technologischen Vielfalt. Wie genau das Resultat am Ende aussehen wird, kann noch nicht mit letzter Sicherheit gesagt werden, aber klar ist, dass – sagen wir bis zum Jahr 2030 – sehr viel mehr Fahrzeuge mit elektrischen Antrieben verschiedener Ausprägungen auf unseren Straßen unterwegs sein werden als noch heute.

Der geschichtsträchtige Fahrzeughersteller Ford mit einem starken Standbein in Europa und Wurzeln in Amerika hat deshalb seine Geschäftsbereiche neu organisiert, wie der Konzern kürzlich bekanntgegeben hat.

Elektrofahrzeuge (EV) und solche mit Verbrennungsmotoren (ICE) werden in jeweils eigenständige Geschäftsbereiche überführt, die «Ford Model-E» und «Ford Blue» benannt

*Das Automobilgeschäft befindet sich im Übergang zu einer neuen technologischen Vielfalt.*

werden. Das ist deshalb sinnvoll, weil die verschiedenen Antriebskonzepte völlig unterschiedliche Herangehensweisen benötigen.

Zusätzlich wird eine neue Organisation aufgebaut, die im Geist der Start-up-Mentalität Spitzentechnologie entwickeln soll. «Es ist nicht das erste Mal, dass Ford die Zukunft neu erdacht und einen eigenen Weg eingeschlagen

hat», sagt Ford Executive Chair Featured William Clay Ford Jr. «Wir haben die aussergewöhnliche Gelegenheit, diese aufregende neue Ära vernetzter und elektrischer Fahrzeuge anzuführen, unseren Kunden das Beste von Ford zu bieten sowie zu helfen, einen echten Beitrag für die Gesundheit unseres Planeten zu leisten», sagt der 64-jährige Ford-Chef, der ein Urenkel des legendären Unternehmensgründers Henry Ford ist.

### Bestseller seit 45 Jahren

Die Elektrifizierungsstrategie von Ford ist schon heute auf einem guten Weg. Mit dem Mustang Mach-E oder dem F-150 Lightning hat der Autobauer geschickt auf der Basis zweier legendärer Modelle eine neue, zukunftsweisende Richtung vorgeschlagen. Der Pick-up F-150 ist



seit unglaublichen 45 Jahren das meistverkaufte Fahrzeug in den USA, nun kommt er in einer elektrifizierten und mit vielen cleveren Details ausgestatteten Variante auf den Markt, die unter anderem mit einer integrierten Waage für die Zuladung, einer Stromausgabe für Baustellen oder das Eigenheim und anderen technischen Raffinessen ausgestattet ist.

Schon einige Monate länger ist der Ford Mustang Mach-E auch auf unseren Strassen unterwegs, im letzten Herbst wurde das erste, von Grund auf elektrisch konstruierte Ford-Modell in der Spitzenvariante als GT lanciert. Wie auch beim

F-150 wird beim Mach-E geschickt mit der langen, erfolgreichen Geschichte dieses Autos gespielt, als würde man sie mit einem feinen Sinn für Humor aufnehmen und gewissermassen in die Zukunft umgestalten – Transformation im besten Sinn.

Jahrzehntelang stand das galoppierende wilde Pferd als Symbol auf der Kühlerhaube jedes Mustangs für *den* amerikanischen Sportwagen überhaupt: Weit über zehn Millionen

## Der Ford Mach-E GT ist ein Steilsprung in ein neues Zeitalter des Sportwagens.

Mal wurde er produziert, er war ein Buben-traum auf beiden Seiten des Atlantiks, er war Hollywood-Darsteller und oft für viele (vorwiegend junge Männer) – ganz pragmatisch – die einfachste und günstigste Art, einen V8 zu fahren. Dass Ford jetzt gerade aus dem Mustang mit seiner historischen Dimension sein erstes Elektroauto gemacht hat, ist ein ebenso kühner wie wegweisender Entscheid und zeugt von einem sympathisch entspannten Umgang mit der eigenen Geschichte.

Auf der kroatischen Halbinsel Istrien konnte ich vor kurzem den Mustang Mach-E GT fahren, die dynamischste Variante von Fords Einstieg in die Elektromobilität, und – um in der Pferdesprache zu bleiben – ein Steilsprung in ein neues Zeitalter des Sportwagens im gestreckten Galopp: Mit 358 kW (487 PS) und 860 Nm Drehmoment wird der Mach-E GT kraftvoll und nahezu lautlos in 3,7 Sekunden von null auf 100 km/h beschleunigt.

### Fahrmodus «Ungezähmt Plus»

Natürlich ist der Mustang Mach-E kein reinrassiger Sportwagen, sondern vielmehr ein mit schwungvollen Linien gezeichnetes SUV – nicht zu gross, trotzdem geräumig und mit

gelungenen gestalterischen Referenzen an den benzinbetriebenen Mustang der Vergangenheit versehen. Schon nach wenigen Metern bin ich mir ziemlich sicher, dass Ford bei diesem



«Aufregende Ära»: Bill Ford.

Auto fast alles richtig gemacht hat. Hier stimmt von der Form – die sehr guten Sportsitze eingeschlossen – über die Funktionen bis zu den ausgeklügelten Fahreigenschaften alles. Die Fahrwerksabstimmung mit der sogenannten Magnet-Ride-Technologie für die schnelle Anpassung an unterschiedliche (Komfort-)Bedürfnisse sowie die Brembo-Bremsen taugen bei Bedarf sogar für ein paar schnelle Runden

auf der Rennstrecke, dafür gibt es den mit erfrischender Unbeschwertheit benannten Fahrmodus «Ungezähmt Plus», der das Auto per Knopfdruck auf Rennpferd umstellt.

Es wird aber ziemlich sicher ein seltenes Bild sein, dass man Ford-Besitzer auf der Rennstrecke mit ihrem Mach-E GT beobachten kann. Deshalb sollte man einen Blick auf die anderen Werte werfen, die für ein alltags- und familien-taugliches Elektrofahrzeug mindestens so entscheidend sind: Die 88-kWh-Batterie reicht für bis zu 500 Kilometer (WLTP), selbst bei sportlicher Fahrweise sind 450 Kilometer Reichweite realistisch, und geladen wird mit bis zu 150 kW. Für Ladevorgänge steht allen Besitzern des Mustang Mach-E GT ausserdem fünf Jahre lang das «Ford Pass Charging Network» ohne Grundgebühr zur Verfügung.

### Von Grund auf gut gedacht

Weitere wichtige alltägliche Funktionen wie das intuitiv zu bedienende Entertainment- und Navigationssystem mit einem grossen, hochformatigen Display, die feine B-&-O-Audioanlage, der Frontkofferraum und die hintere Ladekapazität von bis zu 1420 Litern und schliesslich die State-of-the-Art-Assistenzsysteme runden zusammen mit einem durchaus demokratischen Grundpreis von 81 500 Franken das Bild eines Autos ab, das von Grund auf gut gedacht ist.

### Ford Mustang Mach-E

Motor/Antrieb: Dual-Elektromotor mit Extended Range, Automatikgetriebe, Allrad; Leistung: 487 PS/358 kW; max. Drehmoment: 860 Nm; Batteriekapazität: 98,7/88 kWh (installiert/nutzbar); Verbrauch: 20,0 kWh/100 km; Reichweite (WLTP): 500 km; Schnellladefunktion: bis 150 kW DC; Beschleunigung 0–100 km/h: 4,4 sec; Höchstgeschwindigkeit: 200 km/h; Preis: ab Fr. 81 500.–

## BESTSELLER

# Frohes Fiesta

Er ist ein Bestseller unter den Kleinwagen, seit 1979 baut Ford den Fiesta vorwiegend im Werk in Köln, mittlerweile weit über neun Millionen Fahrzeuge in acht Generationen ausgeliefert.

Anfang des Jahres hat Ford die aktuelle Generation des Fiesta vorgestellt, eine *fiesta* für die Fans des gut gestalteten Modells, das in der Einstiegsversion «Trend» schon für 16 800 Franken zu haben ist. Darüber angesiedelt sind die Varianten Titanium, Active sowie ST-Line, und am Ende des Spektrums steht der neue, dreitürige Kompakt-sportler Ford Fiesta ST, den es in der Ausstattungsversion «X» mit 200 PS und für 33 000 Franken zu kaufen gibt.

Alle Varianten des neuen Fiesta haben jetzt serienmässig LED-Scheinwerfer, einen 12,3 Zoll grossen digitalen Bildschirm, der die Bedienung merklich verbessert, sowie eine Vielzahl ausgeklügelter Assistenzsysteme, die nun erstmals in der Fiesta-Baureihe erhältlich sind. Dazu gehören etwa ein lokaler Gefahrenwarner («Local Hazard Information») oder die Falschfahrer-Warnfunktion («Wrong-Way Alert»).

In der Schweiz ist der überarbeitete Ford Fiesta mit verschiedenen Motorisierungen und Getriebearten erhältlich,



Umfassendes Facelift: Ford Fiesta ST-Line.

die alle auf einem Drei-Zylinder-Aggregat mit verschiedenen Ausbaustufen basieren. Am Anfang steht der 1,1-Liter-Motor mit 5-Gang-Schaltgetriebe und 75 PS, dazwischen liegen die beiden EcoBoost-Varianten mit 48-Volt-Technologie als Mild-Hybrid und am Ende die 200-PS-Motorisierung des Fiesta ST, die aus dem bisher kleinsten Hubraum der Modellreihe die höchste Leistung entwickelt und bis zu 230 km/h schnell werden kann.

# Alte Autos für junge Leute

Der Liechtensteiner Unternehmer Fritz Kaiser trägt seine Leidenschaft für Classic Cars in die digitale Zukunft.

Florian Schwab

Das Autodromo Nazionale Monza ist eine von nur vier Rennstrecken aus der allerersten Formel-1-Saison im Jahr 1950, auf der bis heute Grand-Prix-Wettrennen gefahren werden. Das nächste Mal heulen hier die Motoren am Rennsonntag des 11. September 2022 auf. Der knapp sechs Kilometer lange Circuit gilt aufgrund seiner langen Geraden auch heute noch als «Tempel der Hochgeschwindigkeit».

Ein guter Kenner der Monza-Strecke und der Formel 1 ist Fritz Kaiser, hauptberuflich Unternehmer und Bankier aus Vaduz. Er überlässt uns das Steuer eines Alfa Romeo 33 Stradale, gebaut zwischen 1967 und 1969 – das damals schnellste Strassenfahrzeug der Welt. Top-Exemplare werden heute für rund zwanzig Millionen Franken gehandelt.

## «Schalten Sie hoch»

Wir drücken Kupplung und Bremspedal durch und betätigen die Zündung. Nach dem Einlegen des ersten Ganges am Schalthebel aus Aluminium treten wir behutsam aufs Gas. Der Motor erwacht und macht sich mit einem kernigen Heulen bemerkbar – dem italienischen Rennsounnd der 1970er Jahre! «Schalten Sie hoch», spornt uns Fritz Kaiser an. Der Wagen vibriert, während wir in die Startgerade hinein beschleunigen. Vorbei fliegen die Bäume und Gärten. «Jetzt bremsen, da kommt die erste Rechtskurve», mahnt Fritz Kaiser. Kurz irritiert, schlagen wir die Lenkung zu früh ein – mit Rumpeln und Getöse landet das Auto rechts vom Asphalt im Gras.

«Zwanzig Millionen in den Sand gesetzt», sagt Fritz Kaiser. Zum Glück ist es ein Scherz. Wir befinden uns nämlich nicht physisch in Monza, sondern in Fritz Kaisers Tiefgarage in Vaduz. Und der Alfa Romeo ist nicht wirklich zu Schrott gefahren – sondern in Kaisers neuem eClassic-Simulator weiter fahrbereit. Es braucht aber durchaus einen Moment, um Realität und Fiktion wieder sauber zu trennen, denn Kaisers Simulator erzeugt dank modernster Technik und italienischer Designkunst ein effektives Fahrerlebnis. Herzstück

der Konstruktion ist die von Zagato designte und in Handarbeit gefertigte Karosserie: eine neu interpretierte Fassung der Hülle, die das italienische Unternehmen in den 1960er Jahren dem Alfa Romeo Giulia TZ2 verlieh. Hergestellt wird diese Karosserie samt originalen Ledersitzen und Nardi-Lenkrad bei

*Es braucht aber durchaus einen Moment, um Realität und Fiktion wieder sauber zu trennen.*

Zagato in Rho, nahe Mailand. Die Simulationstechnologie kommt vom Schweizer Hersteller Racing Unleashed, einem führenden Anbieter von Formel-1-Simulatoren, gegründet durch den Unternehmer Francisco Fernandez und geführt von der früheren Sauber-Chefin Monisha Kaltenborn.

Unter der edlen Designer-Karosserie findet man modernste Simulationstechnologie, die ein realistisches Fahrgefühl und ein haptisches Feedback vermitteln. Der gebogene Bildschirm, der sich vor dem Autorumpf aufspannt, verleiht der Racing-Erfahrung optische Tiefe. Leistungsstarke, regulierbare Lautsprecher geben das Motorengeräusch wieder, wie es zuvor von einem echten Auto auf der Rennstrecke gewonnen wurde. Abgerundet wird das Ganze durch eine einfache Bedienung per Smartphone-Applikation, welche gleichzeitig die Mitglieder des eClassic-Clubs in einer weltweiten Online-Community miteinander verbindet.

Bei dieser Erfindung, welche die Classic-Car-Begeisterung in die digitale Sphäre trägt, handelt es sich um Fritz Kaisers neueste Bereicherung der automobilen Welt. Seine Unternehmerkarriere in diesem Bereich begann er bereits Mitte der 1980er Jahre, als seine Firma die Deutsche Tourenwagen-Meisterschaft ab der Gründung zehn Jahre lang vermarktete. 1994 kam seine Gelegenheit für den Einstieg bei der Formel 1. Mercedes hatte sich damals von Peter Saubers Rennstall in Hinwil losgesagt und sich stattdessen McLaren zugewandt.



Bereicherung der automobilen Welt: Bankier

Fritz Kaiser verhalf Peter Sauber zu einer neuen Motoren-Partnerschaft mit Ford und brachte Dietrich Mateschitz, den Gründer von Red Bull, als Partner an Bord. So wurde das neue Formel-1-Team Red Bull Sauber geboren. Als wesentlicher Aktionär und Verwaltungsratspräsident der Red Bull Sauber Holding kümmerte sich Kaiser fortan um die kommerziellen Themen und brachte später auch Petronas und Ferrari zu Sauber. Bereits im ersten Jahr der neuen Partnerschaft fuhr Sauber-Pilot Heinz-Harald Frentzen mit dem Red Bull Sauber C14 auf einen Podestplatz – und zwar am Grossen Preis von Italien im Autodromo Nazionale Monza. An seine Zeit in der Formel 1 erinnert sich Fritz Kaiser gerne zurück. «Unter der Woche war ich



und Sammler Kaiser im eClassic Collector Edition Simulator von Pininfarina.

im Büro und am Wochenende an den Rennstrecken.»

Die Begeisterung für klassische Autos ergab sich zu Beginn des neuen Jahrtausends. Bei einer Einladung zu einem Abendessen in Zürich war auch ein bekannter Schweizer Ferrari-Sammler mit von der Partie. Dieser verabschiedete sich vorzeitig, aber mit einem Funkeln in den Augen – er müsse zur Marokko-Rallye fliegen. Fritz Kaisers Interesse war geweckt. «Also kaufte ich ein Auto und war dann bei der nächsten Marokko-Rallye ebenfalls am Start.» Sein Debüt machte er dort in einem 1956er Jaguar XK 140 Drophead Coupé. Zwei Jahre später gewann er diese Rallye dann zusammen mit seiner Frau Birgit in einem Mer-

cedes 300 SL Roadster. Fritz Kaiser schwärmt, wenn er an seine ersten Rallye-Erfahrungen zurückdenkt. «Es waren traumhafte Erlebnisse – das Licht, die Farben, die Strecke! Marokko ist unvergleichlich.» Bereits siebenmal hat er

*«Also kaufte ich ein Auto und war dann bei der nächsten Marokko-Rallye ebenfalls am Start.»*

dieses Erlebnis gemeinsam mit seiner Frau absolviert, mit der er seit 27 Jahren verheiratet ist. «Sie ist eine fantastische Co-Pilotin.»

Aus der neugierigen Liebhaberei entwickelte sich über die Jahre eine tief empfunden



Alfa Romeo Giulia TZ2 Zagato mit Simulator.



Der Cisitalia 202 mit Simulator.

dene Leidenschaft. Der Bereich Classic Cars nimmt mittlerweile einen grossen Platz in Kaisers Agenda ein, die ohnehin gut gefüllt ist: Zur Familiengruppe gehören eine Privatbank, eine Vermögensberatung mit grossen Family Offices, eine Immobiliengesellschaft, eine Digital-Agentur sowie eine Entwicklungsfirma im Bereich erneuerbarer Energien. «Manchmal muss ich meine Classic-Car-Leidenschaft richtiggehend zügeln.»

Zeugnis von der Begeisterung legt bereits jener Teil von Kaisers Classic-Car-Sammlung ab, der in der Tiefgarage drapiert ist: «Hier haben wir ein Meisterwerk von Pininfarina! Einen Lancia Aurelia B24 Spider America», Teilnehmer am Villa d'Este Concours, der Mille Miglia und «best of show»-Gewinner am Zürcher Classic Car Concours. Dort ein Jaguar E-Type: «Ein solcher steht im Museum of Modern Art (MoMa) in New York als Ikone der 1960er Jahre.» Eine weitere MoMa-Ikone in Kaisers Sammlung ist ein Cisitalia 202 von 1947, dessen beschwingte Gestalt aus dem Haus Pininfarina übrigens für die zweite, nämlich die Pininfarina-Ausführung des eClassic-Simulators Pate stand.

Der schwarze Aston Martin ist ein seltener *shortwheel base-DB4-GT-Aluminium-Sportwagen* mit 300 PS, der an James Bond erinnert («Ja, ich liebe diese Filme!») und das Herz von Sean Connery hatte höher schlagen lassen.

Als Filmstar ziert der Lamborghini Miura P400 aus der Krimikomödie «The Italian Job» von 1969 Kaisers Sammlung. Ein Superstar der Sammlerszene, vielfach ausgezeichnet, so in Pebble Beach oder kürzlich als Gewinner der «stars on wheels» an



**Grosse Auftritte:** Fritz Kaiser in seinem Porsche 550 Spyder, der 1956 am Nürburgring gewonnen hat.

der Classic-Car-Veranstaltung «The Ice» in St. Moritz. Es ist Kaisers Auto, das die Marke Lamborghini weltberühmt machte. Mit dieser Geschichte hat sich Kaiser intensiv befasst. Firmengründer Ferruccio Lamborghini (1916–1993) sprach als begeisterter Ferrari-Kunde einmal bei Enzo Ferrari (1898–1988) in Modena vor. Er habe diesem ein paar Vorschläge für Verbesserungen unterbreitet. Von einem Traktorhersteller – Lamborghini baute in den 1960er Jahren vor allem Traktoren – wolle er sich doch nicht sagen lassen, wie man Autos baue, so Ferrari. Darauf machte sich Lamborghini an die Konstruktion des Miura – und erntete Enzo Ferraris Anerkennung.

### Autorennen für die nächste Generation

Fritz Kaiser zeigt uns einen Porsche 356 und den Porsche 550 Spyder – «wie er hier vor uns steht, gewann er 1956 am Nürburgring!». Der 550er ist ein sehr wichtiges Auto, das in den späten 50er-Jahren als *giant killer* bedeutende Rennen gewann. Und er wurde weltberühmt, weil James Dean anno 1955 in seinem *little bastard* verstorben ist. Kaisers 550 Spyder absolviert grosse Auftritte, etwa an der «Mille Miglia» oder am «Bernina Gran Turismo» im Engadin. Für stilechte Begleitung sorgen die beiden klassischen Volkswagen T2, mit denen Kaiser das Auto jeweils an den Ort des Geschehens bringt. Einen davon hat er zum Autotransporter mit verlängerter Basis, den anderen zu einem an die Formel 1 erinnernden Werkstattbus ausbauen lassen – und beide mit sehr starken Porschemotoren ausgestattet.

Vor zehn Jahren begann Fritz Kaiser, das Phänomen Oldtimer professionell zu begleiten

und zu verstehen. Er gründete The Classic Car Trust (TCCT), eine gemeinnützige Liechtensteiner Organisation, die sich der Förderung des internationalen automobilen Erbes aus der Vergangenheit verschrieben hat. Für den Gründer ist es ein Herzensanliegen. Schon als Jugendlicher war er ein ausgesprochener Autoliebhaber. Heute fährt der 67-Jährige einige der Autos, von denen er in den sechziger und siebziger Jahren geträumt hatte. «Die Automobilität hat uns im Industriezeitalter Wohlstand und

### «Die Automobilität hat uns im Industriezeitalter Wohlstand und Freiheit gebracht!»

Freiheit gebracht!» Historisch wichtige Fahrzeuge gelte es am Leben zu halten und in die Zukunft zu tragen. TCCT unterstützt dieses Ziel, indem es jährlich die vielbeachtete Publikation «The Key» herausgibt – ein aufwendig produziertes Classic-Car-Jahrbuch. Redaktionsleiter ist der frühere Ferrari-Kommunikationschef Antonio Ghini. Darin enthalten ist auch die Liste der hundert weltweiten Top-Sammler – Kaiser rangiert in der neuesten, der 2021er-Publikation auf Platz 82. In Fachkreisen gilt «The Key» als eine Art *Forbes*-Liste. Den fast wissenschaftlichen Zugang zum Thema erklärt Fritz Kaiser damit, dass er versuche, «Märkte detailliert zu verstehen». Dafür müsse man Daten erfassen und die Classic-Car-Gemeinde zu einem Dialog einladen.

Ein solcher Dialog, ein sogenanntes TCCT Leader Forum, fand Ende 2019 mit Unterstützung von Jacques Todt am Sitz des inter-

nationalen Automobilclubs FIA in Paris statt. Im Zentrum stand ein Generationenproblem, das Fritz Kaiser so erklärt: «Die hundert bedeutendsten Sammler haben Autos im Wert von zehn Milliarden US-Dollar. Und sie sind im Schnitt 72 Jahre alt.» Es sei also unabdingbar, die nächste Generation für das Thema zu begeistern. Als Mittel dazu sieht Kaiser unter anderem eSports für Classic Cars: Autorennen mit Simulatoren, die eine grosse Liebhabergemeinde mobilisieren und die mit sportlichen Anspruch verbunden sind.

Sein Produkt hebt sich in verschiedener Hinsicht von anderen Angeboten ab. Nicht zuletzt durch das Design. Kaiser lud mit Andrea Zagato und Paolo Pininfarina die Vertreter bedeutendster italienischer Designhäuser ein, je eine Hülle für den Simulator zu entwerfen. «Das war eine Sternstunde», sagt Kaiser. Einen Pininfarina-eClassic-Simulator kann man heute auch im «House of BMW» im Mailänder Via-Monte-Napoleone-Bezirk ausprobieren. Der Markt reagiere sehr gut auf das exklusive Produkt, das mit 120 000 Franken nicht gerade billig ist. Für die Zukunft sind auch einfachere und preislich zugänglichere Varianten geplant.

Zum Schluss des Treffens setzt sich Fritz Kaiser selber in seinen eClassic-Simulator. Routiniert fährt er den alten 1955er Monza-Parcours mit den berühmten Steilkurven ab. Mit einem Lächeln entsteigt er seinem Zagato-Kunstwerk. Er wirft einen prüfenden Blick in die eClassic-Club-App seines Smartphones. Darin wird der eClassic-Streckenrekord in Monza für den Alfa Romeo 33 Stradale derzeit mit 2 Minuten und 46,294 Sekunden geführt. Gefahren von Fritz Kaiser.

# Wo Vespa und Lambretta glitzern

Im Zürcher Oberland restauriert der ehemalige Töffrennfahrer Marino Pastore liebevoll alte italienische Motorroller und hat eine faszinierende Welt aus Zweirädern geschaffen.

Florian Schwab

Wer durch die sanfte Kulturlandschaft des Zürcher Oberlands fährt, käme nicht auf die Idee, dass sich in einem freistehenden Komplex von Remisen eine der weltweit wichtigsten Privatsammlungen alter italienischer Motorroller verbirgt.

Deren Erschaffer heisst Marino Pastore. Der sympathische Mittfünfziger schliesst die Türe seiner Garage auf. «Willkommen in meiner Welt», sagt er mit hörbar italienischem Einschlag. Der erstaunte Besucher fühlt sich in eine Mischung aus Autowerkstatt und Museum versetzt: Ein gutes Dutzend Motorroller der Hersteller Innocenti (Lambretta) und Piaggio (Vespa) glitzern im Sonnenlicht – wie Skulpturen treten sie hervor in der ihnen eigenen Ästhetik vergangener Jahrzehnte. Das älteste Stück der Sammlung ist eine Vespa aus dem Jahr 1947.

«Alles hier ist original und selten», sagt Pastore. Das gilt auch für die Kollektion alter metallischer Werbeschilder und Markenabzeichen, die an den Wänden hängen. «Manchmal», sagt der Erschaffer dieses Mikrokosmos, «komme ich einfach für eine halbe Stunde her, mache mir einen Kaffee und betrachte meine Schönheiten.» Das Restaurieren und Fahren älterer Lambrettas und Vespas ist sein grösstes Hobby. Und hier, in der Nähe von Egg, ist nur ein Teil seiner Sammlung zu bestaunen. «Der Rest ist in meinem Haus in Italien.»

Wie auch bei den Classic Cars gibt es eine eingeschlossene Fangemeinde für Pastores Leidenschaft. Hierzulande schliessen sie sich beispielsweise im Vespa Club Schweiz zusammen, der aus vierzig Sektionen mit total rund tausend Mitgliedern besteht. Es gibt sogar eigene Rallyes. Pastore deutet auf eine Lambretta von 1965: «Darin habe ich vor drei Jahren Milano-Taranto gewonnen – 2000 Kilometer in einer Woche.» Ein Freund Pastores, Vittorio Tessera, hat in Mailand das Lambretta-Museum aufgebaut und dem Thema ein schön bebildertes



Ästhetik: Restaurator Pastore auf einer 1947er-Vespa.

Buch gewidmet. Darin kommt auch eine von Marino Pastore restaurierte Lambretta 175 TV aus den späten 1950er Jahren zur Geltung.

Obwohl er etliche Vespas sein Eigen nennt, schlägt sein Herz für Lambretta, deren Hersteller Innocenti die italienische Produktion anno 1971 eingestellt hat. «Bei einer Lambretta liegt

*«Beim Instandsetzen investiere ich meine ganze Seele, für mich ist es wie das Malen eines Bildes.»*

der Motor in der Mitte, wie bei einem Töff, und sie hat einen stabileren Rahmen», erklärt er. So lägen sie besser auf der Strasse als die Vespas. «Beim Fahren macht das einen grossen Unterschied.»

Pastores Lebensweg auf Rädern lässt sich in drei Etappen zusammenfassen: Velo, Töff und Roller. Als Kind – Marino ist in Padua geboren und aufgewachsen – entwickelte er eine frühe sportliche Begeisterung für das Velofahren. Mit zehn Jahren nahm er an der italienischen Meisterschaft teil. Nach einem Umweg über den Fussball (er spielte in der Serie C, vergleichbar mit der 1. Liga in der Schweiz) kam er durch einen Freund zum Töffsport. Der Kollege woll-

te auf der Rennstrecke von Misano ein Motorrad ausprobieren und fragte: «Kommst du mit?»

## Dreimal auf dem Podest

Als Pastore die zehn Runden eine Sekunde schneller abschloss als sein Freund, hatte es ihn gepackt. Er wurde studiumsbegleitend – Chemie an der Universität von Padua – Superbike-Rennfahrer. An der Europameisterschaft fuhr er als Privatfahrer, also ohne Team oder Werksunterstützung, an drei Rennen aufs Podest. Für einen Spitzenplatz in der Gesamtwertung reichte es gleichwohl nicht. «Leider konnte ich arbeitsbedingt nie an allen Rennen teilnehmen.»

Auf die rund zehnjährige Töffphase folgte die Rollerpassion. Nachdem Marino Pastores Onkel gestorben war, restaurierte er, noch in Italien, dessen alte Lambretta, gemeinsam mit einem Cousin. «Als wir nach acht Monaten fertig waren, fragte ich mich: Wo kriege ich jetzt die nächste her?» Der Grundstein für Pastores eindruckliche Sammlung war gelegt. Mit der Zeit kam die Routine. Marino Pastore kennt jede Schraube der klassischen italienischen Roller. Trotzdem ist der Zeitaufwand für eine Restauration enorm. «Es dauert rund 250 Stunden, einen alten Roller instand zu setzen.» Er empfinde es aber nicht als Arbeit, «ich investiere meine ganze Seele, für mich ist es wie das Malen eines Bildes.»

Fast nie verkauft Marino Pastore eine seiner Lambrettas und Vespas. Beruflich blickt er auf eine erfolgreiche Unternehmerkarriere zurück. In der Schweiz baute er einen Medizintechnikimporteur auf, den er vor einigen Jahren verkauft hat. Ins Land kam Pastore vor dreissig Jahren, nachdem er seine hier aufgewachsene Frau Manuela kennengelernt hatte. Das Paar hat sich einen Alfa Romeo Giulia Spider von 1963 zugetan, mit dem es erfolgreich Rallyes bestreitet. Zweimal haben die beiden damit die «Passione Engadina» gewonnen.

# Die autofeindlichsten Städte der Schweiz

Die rot-grün regierten Agglomerationen verfolgen ein gemeinsames Programm: Die Autofahrer fernhalten und Asphalt zu Grünflächen machen.

Beat Gygi



«Bring's uf d' Strass»: Vom Zürcher Tiefbauamt zum «Freiraum in der warmen Jahreszeit» umfunktionierte Strasse.

**W**elches sind die autofeindlichsten Städte der Schweiz? «Alle!» – so die impulsive erste Antwort eines Vertreters der Autobranche. Etwas farbiger beschreibt es ein Autofahrer, der das ganze Strassennetz des Landes aus langer Erfahrung kennt: «In Zürich herrscht Geschwindigkeit 30, in Genf will man die Autos weghaben, in Basel gibt es keine Parkplätze, und Bern erhebt Brückenzoll.» Zürich, Basel, Bern, Genf – dieses Quartett ergibt sich auch, wenn man allgemein Autofahrerinnen und Autofahrer fragt, in welchen Städten sie sich am meisten ärgern.

Und die Reihenfolge? Gross sind die Unterschiede nicht. Laut Statistik kommt der motorisierte Individualverkehr in Basel für 22 Prozent der zurückgelegten Wege zum Zug, in Zürich für 21 Prozent, in Bern für 22 Prozent, in den meisten europäischen Städten sind die Werte höher, da erhält das Auto mehr Raum. Besonders unbeliebt ist Zürich auch deshalb, weil die unter der Politik leidende lokale Wirtschaft grösser ist als anderswo in der Schweiz.

Aus eigener Erfahrung kann man das negative Urteil über Zürich nachvollziehen: Eine Fahrt mit dem Auto quer durch die Stadt an einem Samstag, an dem neben regem Fussgänger- und Velobetrieb auch ein paar Baustellen sowie willkürliche Sperrungen den Weg einengen und Ordnungskräfte zudem den Fahrzeugstrom irgendwie kanalisieren, kann so lange dauern, dass man sich irgendwann auf staatsbeleidigende Weise auszumalen beginnt, was man mit den Büros, den Papierbergen und den Löhnen der rot-grün durchfärbten Stadtverwaltung von Stadtpräsidentin Corine Mauch anstellen möchte.

«Die rund hundert Mitarbeitenden der Dienstabteilung Verkehr sorgen dafür, dass Sie zu Fuss, mit dem Velo, im öffentlichen Verkehr oder mit Ihrem Auto Tag und Nacht sicher in der Stadt Zürich unterwegs sind.» So beschreibt sich die zuständige Abteilung des Zürcher Sicherheitsdepartements, die sich für das Verkehrsmanagement zuständig sieht und unter anderem die rund 400 Lichtsignalanlagen steuert – aus ihrer Sicht optimal, aus Autofahrersicht schikanös, zeitraubend, aus wirtschaftlicher Sicht wertvernichtend. Von roter Ampel zu roter Ampel ohne grüne Wellen, lange Staus beim Hineineinfahren in die Stadt, Zeitraub durch die Stadtregierung, Verkehrsfluss in Tröpfchen, Hopp-Stopp, Kriechgang.

### Schikane gegen Postkunden

Ist man einmal in der Stadt drin, befindet man sich im Herrschaftsgebiet der Parkplatzbewirtschaftung – ebenfalls durch die Zürcher Dienstabteilung Verkehr. Beispiel Sihlpost: Diese ist die einzige Post weit und breit, die lange Öffnungszeiten bietet, so dass sie für Geschäftsleute in grossem Umkreis praktisch die einzige Anlaufstelle für Postdienstleistungen

und grössere Sendungen ist – aber wie kommt man damit zur Sihlpost? Parkieren ist kaum möglich. Die gut sechzig Parkplätze wurden von Verwaltung und Parlament grösstenteils beseitigt. Es bleiben drei, vier Plätze auf einer Strassenlänge von gut 120 Metern.

Ist das Parkplatzbewirtschaftung? Das würde ja bedeuten, dass man eine optimale Kombination von Nachfrage nach Parkplätzen, Parkmöglichkeiten und Ertrag aus Parkgebühren sucht. Aber drei, vier Plätze auf 120 Meter? Da geht es gar nicht um Bewirtschaftung, sondern einfach um Beseitigung von Parkplätzen – mit dem übergeordneten Ziel, Fussgängern, Velofahrern und Bäumen üppigen Platz zu verschaffen und Autos aus der Stadt zu verbannen. Das ist die praktizierte Ideologie, an der Urne gewählt, ausgelebt im Amt, bezahlt durch die Allgemeinheit, vor allem die Wirtschaft.

Mit Tempo 30 geht es in Zürich über die breite, schnurgerade Hardturmstrasse, eine Ausfallstrasse, die immer wieder von Ampeln und

### *Da geht es gar nicht um Bewirtschaftung, sondern einfach um Beseitigung von Parkplätzen.*

Fussgängerstreifen unterbrochen wird. Warum nur 30 km/h? Die offizielle Begründung lautet: Langsamverkehr ist weniger laut als Tempo 50, man muss die Anwohner vor Lärm schützen. Klar, mit der alten Lärmschutzgesetzgebung kann man das hinbiegen, ohne moderne Fassaden mit Isolationsfenstern. Die Idealvorstellung Zürcher Beatmen scheint zu sein, dass die Leute bei offenem Fenster zur Strasse hin gut schlafen können sollen.

In Zürich gelang den Autobekämpfern ein grosser Durchbruch im Juli 2021, als das rot-grün dominierte Stadtparlament den neuen Verkehrsrichtplan beschloss. Das bedeutet erstens ein neues Veloroutennetz, zweitens Beerdigung des traditionellen Parkplatzkompromisses und drittens Tempo 30 auf einem grossen Teil der kommunalen Strassen. Die SP feiert dies als «Rückeroberung des Strassenraums».

Bis jetzt sah der Zürcher Parkplatzkompromiss aus dem Jahr 1996 vor, dass in der Innenstadt und den citynahen Gebieten die Anzahl Parkplätze für Kunden und Besucher auf dem Stand von 1990 bleiben sollte, bei gut 7600. Zentrale Spielregel dabei: Wird ein Parkplatz oberirdisch gestrichen, soll dies durch einen neuen unterirdischen Parkplatz ausgeglichen werden können. Das ist nun Vergangenheit, nun macht sich Rot-Grün oberirdisch ans Beseitigen von Parkgelegenheiten ohne Kompensation der Verluste und ohne Rücksicht aufs Gewerbe.

Auch in Basel sind Parkplätze das explosive Thema. Gewerbler ärgern sich über etwa über

die Missachtung der alten Formel «Parkplatz = Umsatz = Arbeitsplatz». Das Motto heute: Nur ein beseitigter Parkplatz ist ein guter Parkplatz. Asphalt soll Grünflächen weichen. Das fügt sich in die neue «Mobilitätsstrategie» des Regierungsrates, die bis Ende April in der Vernehmlassung ist. Marcel Schweizer, Präsident des Gewerbeverbandes Basel-Stadt, nannte die Strategie kürzlich in der *Schweizerischen Gewerbezeitung* ein «umfassendes Gesamtwerk rot-grüner Autovergrümpolpolitik».

### Ende an der Stadtgrenze

Laut Basler Vorgaben soll der private Motorfahrzeugverkehr auch bei einem Bevölkerungs- und Wirtschaftswachstum nicht zunehmen. Das bedeutet anhaltendes, relatives Schrumpfen. Verkehrsmittel, die als umweltfreundlich gelten, sollen dagegen bevorzugt behandelt, ihr Anteil am Verkehrsaufkommen erhöht werden. Erstmals soll der Klimaschutz Teil der Mobilitätsregulierung werden, denn das sei eine wesentliche Voraussetzung, damit die Treibhausgasemissionen des Kantons bis 2040 insgesamt auf «netto null» sinken könnten. Dem Ziel der lokalen Klimaneutralität kommt man näher, wenn man Elektrofahrzeuge fördert, aber die Frage, ob Batterie-elektrische Modelle gesamthaft wirklich umweltfreundlicher sind ist ungeklärt. Kommt der Strom zudem aus Gas- oder gar Kohlekraftwerken verschlechtert sich die Bilanz entscheidend.

Jetzt soll das Road-Pricing-Regime «Basel Flow-Taxe» den Autoverkehr an der Stadtgrenze aufhalten. Road-Pricing wird in rot-grünen Städten nicht so verstanden, dass man die verschiedenen Verkehrsmittel je mit möglichst verursachergerechten Gebühren zu belegen sucht, sondern als einseitige Belastung der Autofahrer.

Hinzu kommen in etlichen Städten die Antimobilitäts-Initiativen des Vereins Umverkehr, die viel Echo finden. Umverkehr hatte 1994 die Volksinitiative «für die Halbierung des motorisierten Strassenverkehrs zur Erhaltung und Verbesserung von Lebensräumen» lanciert, die eine gewaltige Abfuhr erlitt (23 Prozent Ja). Unterstützung erhielt die Initiative damals unter anderem von der jungen Berner FDP-Grossrätin Christa Markwalder.

Die neuesten Ideen von Umverkehr sind die «Stadtklima-Initiativen», die gleich im Zwillingsspack lanciert wurden. In Basel, Genf, St. Gallen, Winterthur und Zürich wurden sie eingereicht, in Bern will man Anfang Mai starten. Die Forderung: In den nächsten zehn Jahren sollen 0,5 Prozent der Strassenfläche reduziert werden: erstens zugunsten des Fussgänger- und Langsamverkehrs, zweitens für Grünflächen und Bäume. In den nächsten zehn Jahren sollen also in der Summe 10 Prozent der Strassenfläche verschwinden – früher teuer gebaut, nun noch viel teurer beseitigt.

# Gott des Karbons

Der Mercedes-AMG GT Black Series ist so etwas wie der Höhepunkt der Sportwagenevolution aus Affalterbach.

David Schnapp



«Ein Mann, eine Maschine»: Tobias Schultes hat diesen Motor gebaut.

**M**an muss natürlich für diese Gefühlsregung Autos erst einmal grundsätzlich mögen. Unter dieser Voraussetzung stehe ich nun in Affalterbach, Landkreis Ludwigsburg in Baden-Württemberg, vor einem Mercedes-AMG GT Black Series und weiss nicht so recht, was ich sagen soll. Für kurze Zeit verschlägt es mir die Sprache angesichts dieser Skulptur der Geschwindigkeit, in Blech und Karbon gemeisselt mit dem Ziel, möglichst schnell, möglichst sicher seine Runden drehen zu können.

«Unangepasst, ungezähmt, ultimativ» sei der Supersportwagen, heisst es bei Mercedes-AMG. Der Dreiklang drückt tatsächlich ziemlich treffend aus, was hier vor mir steht. Ich gehe um das Auto herum, schaue darunter und hinein, streiche über den aufreizend ausladenden, doppelten Heckflügel, um schliesslich die Motorhaube mit den beiden grossen Abluftauslässen zu öffnen, die allein schon ein formales Ereignis aus Kohleverbundfaser und Mut zur ausdrucksstarken Form darstellt.

Wie in der Kunstfertigkeit der Schweizer Uhrmacherei setzt man bei der 1967 gegründeten Mercedes-AMG auf das Prinzip «Ein Mann, eine Maschine» («One Man, one Engine»).

Auf jedem V8-Triebwerk ist eine Plakette angebracht, auf der der verantwortliche Mechaniker mit seiner Unterschrift gewissermassen bezeugt, sein ganzes Wissen, seine Erfahrung und die Leidenschaft für sein Handwerk in diesen Motor gelegt zu haben.

Den Motor des GT Black Series, den ich gleich fahren werde, hat Tobias Schultes von Hand und von Grund auf gebaut. Als würde er im Zeitraffer sein eigenes Kind durch die wichtigsten Stationen seines jungen Lebens begleiten,

*Dann war der Motor schliesslich buchstäblich bereit, ihre eigenen Wege zu gehen.*

ist er mit diesem Wunderwerk der Mechanik auf einem Wagen durch die Werkshalle gegangen, bis der Motor schliesslich so weit war, mit einem Chassis «verheiratet» zu werden, wie das in der Fahrzeugfertigung heisst. Dann war die Maschine schliesslich buchstäblich bereit, ihre eigenen Wege zu gehen.

Die wichtigsten Kennziffern zu diesem von Tobias Schultes gebauten Motor – das übrigens stärkste je gebaute AMG-Triebwerk – sind



Mut zur ausdrucksstarken Form: der Mercedes-





AMG GT Black Series.

ebenso eindrucksvoll wie der gesamte Auftritt dieses Autos, das schon auf den ersten Blick deutlich macht, wofür es steht und wofür es erschaffen wurde. Der V8 mit vier Liter Hubraum, Doppelturbo und flacher Kurbelwelle leistet bis zu 537 kW (730 PS) und entwickelt ein maximales Drehmoment von 800 Nm, das über

*In 3,2 Sekunden geht es aus dem Stand auf 100 km/h, in unter 9 Sekunden auf 200 km/h.*

die Hinterräder auf den Asphalt gebracht wird. In 3,2 Sekunden geht es aus dem Stand auf 100 km/h, in unter 9 Sekunden auf 200 km/h, und bis 325 km/h schnell kann das Auto werden. Das ist zwar gut zu wissen, aber es geht mir in den nächsten, bewegten Stunden gar nicht um Höchstleistung. Der GT Black Series und ich, wir befinden uns zu diesem Zeitpunkt ja gerade noch in der Phase des Kennenlernens. Da scheint es mir zu früh, gleich alles auf den Tisch zu legen. Ganz abgesehen davon, dass wir auf öffentlichen Strassen unterwegs sind und nicht auf einer Rennstrecke.

#### Die Audioanlage bleibt aus

Auch wenn viele der 1700 während eines Jahres bis Anfang 2022 gebauten Fahrzeuge wohl immer wieder mal auf Rundkursen bewegt werden, ist es stets der Anspruch der AMG-Entwickler, Fahrzeuge zu bauen, mit denen man auch «Gipfeli holen» kann, wie es einer meiner Autofreunde ausdrückt. Dieser Black Series ist zwar mit seinem extremen Leichtbau aus Dutzenden Karbonelementen und einer Grundstruktur aus Aluminium, einer Trockensumpfschmierung, einem Gewindefahrwerk sowie der ausgefeilten Aerodynamik so nahe am GT3-Rennfahrzeug wie kein anderes AMG-Modell zuvor, aber wenn man sich in den überraschend bequemen und gleichzeitig Halt gebenden Sportsitzen eingerichtet hat, ist dies auch einfach ein sehr schneller Mercedes mit Klimaanlage, Becherhaltern, Navigationssystem und sogar einer Audioanlage der Berliner Manufaktur Burmester, die heute allerdings nicht eingeschaltet wird.

Stattdessen hören wir das dumpfe, grollende Brummen des Tobias-Schultes-Motors, der je nach Fahrsituation, Gaspedal- und Auspuffklappenstellung zwar sportlich laut wer-



*Einfach ein schneller Mercedes mit Klimaanlage: das Cockpit.*



*Gelbe Gefahr: Drehknopf zur Feinabstimmung der Traktionskontrolle.*



*Bequemer Seitenhalt: Sitze mit exklusiven orangefarbenen Akzenten.*



*Auf der Landstrasse:*



unterwegs in Baden-Württemberg.



**Ausgefeilte Aerodynamik:** Der Black Series ist so nahe am GT3-Rennfahrzeug wie kein anderes AMG-Modell zuvor.



**Abtrieb:** der Heckflügel mit zwei Etagen.



**Exklusiv:** 1700 Fahrzeuge wurden produziert.



**Alle Freuden:** unterwegs auf der Landstrasse.

den kann, aber dennoch ohne einen zu grellen akustischen Auftritt auskommt. Man kann es so sehen: Weil der GT Black Series optisch schon auf den ersten Blick keine Zweifel an sei-

### *Die anfängliche Furcht vor den Möglichkeiten dieses Autos kann ich schnell ablegen.*

ner Bestimmung aufkommen lässt, ist ein vernünftiger Lautstärkepegel für den Gesamtauftritt irgendwie sinnvoller.

Die anfängliche Furcht vor den Möglichkeiten dieses Autos kann ich schnell ablegen, ein gesunder Respekt jedoch bleibt bis zum

Schluss, das scheint mir nicht zuletzt wegen des Grundpreises von 379 000 Franken vernünftig zu sein. Aber das Vertrauen wächst schnell, der AMG-Mercedes macht es einem tatsächlich leicht. Obwohl die enorme Kraft der 730 PS nur über die Hinterräder abgegeben wird, lässt sich der Sportwagen mühelos auch in dynamischer Gangart um die Kurven bewegen.

Eine Vielzahl von Parametern, wie die Federung, die Auspuffklappen oder der bewegliche Teil des Heckspoilers, lässt sich jederzeit ändern oder anpassen. Ein prominent gelbgefärbter Drehknopf im Cockpit würde es mir zudem erlauben, die Traktionskontrolle schrittweise zurückzunehmen, um dem Heck des Autos gewissermassen mehr Spielraum zu

lassen. Ich bin da allerdings etwas konservativ und verzichte auf öffentlichen Strassen und in einem Auto, das offensichtlich nicht meines ist, darauf, diese Möglichkeit auszuloten.

### **Dem Neckar entlang**

Und eigentlich ist es auch gar nicht notwendig, um mit dem silberfarbenen Über-AMG während der Fahrt durch die baden-württembergische Landschaft, dem Neckar entlang, an Weinbergen vorbei und durch heimelige Dörfer, alle Freuden zu erleben, die einem ein Supersportwagen wie dieser bieten kann. Aber vermutlich muss man auch dafür Autos grundsätzlich einmal mögen. Das allerdings macht einem der GT Black Series angenehm leicht.

# Fahrspass aus der Batterie

Skoda füllt zwei Buchstaben mit elektrischer Energie: Die RS-Version des neuen Enyaq Coupé iV erfreut durch Sportsgeist und Tauglichkeit im Alltag.

Gabriel Lotti

**E**s ist eine Abkürzung, die das Herz sportlicher Fahrer höher schlagen lässt: RS, kurz für Rallye Sport. Im Fall des neuen Skoda Enyaq Coupé iV RS könnte man auch sagen, dass der Begriff elektrisiert. Denn das Auto erweitert das vollelektrische Sortiment von Skoda, bisher bestehend aus dem grossen Bruder, dem Enyaq, um eine formschöne Fusion aus SUV und Coupé.

Das neue Kompakt-SUV tritt hierzulande in zwei Motorisierungen auf. Einerseits als Enyaq Coupé SportLine iV 80x mit 195 Kilowatt (265 PS) und einem maximalen Drehmoment von 425 Newtonmetern, andererseits als – noch interessantere und leicht schnellere – Ausführung RS iV mit 220 Kilowatt (299) und 460 Newtonmetern. In beiden Fällen sorgt eine Lithium-Ionen-Batterie mit 82 Kilowattstunden (brutto) für Zug und Heiterkeit. Mit den 540 Kilometern Reichweite (nach WLTP) lassen sich durchaus längere Strecken ohne Batterieangst zurücklegen, wenn man das Gaspedal nicht gerade überstrapaziert.

## In den Hügeln der Toskana

In den Hügeln der Toskana berührt der neue Skoda erstmals den Asphalt, bevor er im kommenden Herbst zu den Schweizer Händlern kommt. Wir bewegen den RS vom Militärflughafen Grosseto, der auch für den zivilen Flugverkehr geöffnet ist, die Hügel hinauf zum Hotel «Argentario Golf Resort & Spa», das dem gleichnamigen Berg einen Teil seiner Bezeichnung verdankt.

In der wunderschönen Umgebung kommen die fahrerischen Qualitäten des Neulings von Skoda gelungen zur Geltung. In 6,5 Sekunden erreicht die elektronische Tachonadel leichtfüssig die 100-km/h-Marke. Einem konventionellen Octavia RS führe man damit in sportlichen Parcours mühelos um die Ohren. Im Sportmodus geht richtig viel Post ab.

Freude bereiten die präzise Lenkung, die erstklassige Bremsverzögerung und die stabile Strassenlage. Das Ende der Fahnenstange beim Höchsttempo – wir haben es nicht ausgetestet



*Leichtfüssig:* Skoda Enyaq Coupé iV RS in der Toskana.

– liegt bei elektronisch abgeriegelten 180 Stundenkilometern.

Trotz seiner sportlichen Qualitäten ist der Kompakt-SUV natürlich kein Sportwagen. Das will er aber auch gar nicht sein – vielmehr empfiehlt er sich als spritziger Begleiter für den

## *Im Innern präsentiert sich der Enyaq Coupé als moderner und stilbewusster Begleiter.*

Alltag, sei es als Geschäftswagen für ambitioniertere Business-Leute oder als ziemlich geräumiges Familienauto, als schönes noch dazu: Charakteristisch sind die sportlich-schwarzen Akzente des Aussendesigns sowie die typische rote Reflektorleiste am Heck.

Im Innern präsentiert sich der Enyaq Coupé als moderner und stilbewusster Begleiter. Bei Vollbestuhlung bietet er geräumige 540 Liter Kofferraumvolumen. Im reduktionistisch gehaltenen Cockpit besteht das digitale Nervenzentrum aus dem serienmässigen, zentralen

Infotainment-Display mit einer Bildschirmdiagonalen von 13 Zoll und dem 5,3 Zoll grossen Digital-Cockpit, zu dem es auf Wunsch ein sehr hilfreiches Head-up-Display mit Augmented-Reality-Erweiterungen gibt.

Die ganzheitlich abgestimmten «Design Selections» sind im Stil moderner Wohnwelten gehalten. Zum Einsatz kommen viele natürliche, nachhaltig verarbeitete und recycelte Werkstoffe. Freunde des Individualismus freuen sich über die vielseitig zusammengestellten Design-Pakete für zehn Themenbereiche und ausgewählte Einzeloptionen, die kaum einen Wunsch offen lassen.

Gesamthaft ein erfreuliches Kompakt-SUV der Business-Klasse, das die Bedeutung der Buchstaben «RS» überzeugend mit elektrischem Inhalt füllt.

**Skoda Enyaq Coupé iV RS** Elektromotor, 1-Gang-Getriebe, Allradantrieb; Batteriekapazität (Lithium-Ionen): brutto 82/netto 76,6 kWh; Leistung: 299 PS (220 kW); Beschleunigung 0–100 km/h: 6,5 sec; Höchstgeschwindigkeit: 180 km/h (abgeriegelt); Reichweite (WLTP): 502 km; Preis: Fr. 62 910.–

# Pioniergeist und Understatement

Wer um jeden Preis auffallen will, ist mit einem Mitsubishi schlecht bedient. Die Marke spricht technikbegeisterte Kenner des Vierradantriebs an.

Florian Schwab

Unter den japanischen Automobilherstellern nimmt Mitsubishi einen besonderen Platz ein. Neben Subaru mit der Spezialisierung auf Boxer-Motoren und Toyota als innovativem Sumoring im Reigen der grossen Weltkonzerne ist das deutlich kleinere Haus Mitsubishi Motors für unauffälliges Raffinement bekannt. Besonders eindrücklich trat dies 1997 zutage, als die Mitsubishi-Ingenieure das hart umkämpfte technologische Rennen um die erste Benzindirekteinspritzung der Welt für sich entschieden.

Die Liste an Innovationen aus der Welt der Mobilität, bei denen das japanische Unternehmen federführend war, ist ebenso lang wie eindrücklich. Im Jahr 1928 baute Mitsubishi Japans erstes Flugzeug, drei Jahre später den ersten Dieselmotor des Landes, einen Sieben-Liter-Direkteinspritzer mit 70 PS. Und in den Geschichtsbüchern der Automobilität sicherte sich anno 1936 der Mitsubishi PX33 als erster PKW mit Allradantrieb einen bleibenden Platz. Manche Autohistoriker fassen den Wagen als Urtyp des heute so beliebten Sports Utility Vehicles auf. Mitsubishi und Allrad – das wurde fast zu einer definitorischen Beziehung.

## Führung im Geländesegment

Die moderne Vierradkompetenz begründete 1988 der Galant GTi Dynamic 4, eine Limousine, die erstmals einen serienmässigen Allradantrieb mit der Lenkung aller vier Räder anreichterte. Die zusätzlichen Lenkimpulse an den Hinterrädern eröffneten neue Fahrerlebnisse bei Spurwechseln und in schnellen Kurven. Die technologische Führung im Geländesegment verschaffte Mitsubishi unzählige Siege und Weltmeistertitel im Rallye-Sport. Angespornt wurden die Rennleistungen zusätzlich durch eine entschlossene Weiterentwicklung der Turbotechnologie ab den 1980er Jahren. Der Einstieg in den Motorsport bewältigte die Marke bereits 1959 mit dem Mitsubishi 500 am Grand-Prix von Macau. In den achtziger Jahren erfuhr sich der Mitsubishi Pajero an der Wüsten-Rallye Paris–Dakar einen bleibenden Ruf. Die Austragung des Jahres 1983 erhielt eine



Lange Liste an Innovationen : Mitsubishi Model A (1917).

besondere Aufmerksamkeit, da in diesem Jahr viele neue Modelle starteten – drei Pajeros belegten die ersten drei Plätze in der Kategorie II für serienmässige Geländewagen. Der Japaner räumte auch in der Marathonwertung für Zuverlässigkeit und Ausdauer ab. Bis zum Rückzug aus dem Sport im Jahr 2007 konnte der Erfolg des Pajero vielfach wiederholt werden.

Seine technologische Führerschaft verband der japanische Hersteller in den Boom-Zeiten

*Man verpflichtet sich zu «Anstand und Gerechtigkeit» sowie «Völkerverständnis durch Handel».*

der Automobilität stets mit einem ihm eigenen Understatement: Innovation ohne Schnickschnack und zum erschwinglichen Preis – es gibt kaum ein Segment, in dem Mitsubishi nicht jahrzehntelang mit einer charakteristischen Modellreihe vertreten war: vom Kleinwagen Colt über das Coupé Eclipse, die Limou-

sine Galant, den Geländewagen Pajero, den Sportwagen 3000 GT und die familienfreundliche Space-Familie bis zu den Nutzfahrzeugen L200 und L300 – nichts für Leute, die um jeden Preis auffallen wollten, aber innovative Technik für fachkundige Liebhaber japanischer Zuverlässigkeit und Ingenieurskunst.

Im Jahr 1870 gegründet, wuchs Mitsubishi schon zu Beginn des 20. Jahrhunderts zu einem japanischen Mischkonzern mit Schiffsproduktion, Handelsfirmen, Bergbau, einer Brauerei und Versicherungen heran. Die Firmenkultur ist eng mit den Werten des Landes verbunden. Man verpflichtet sich zu «Anstand und Gerechtigkeit», «Völkerverständnis durch Handel» und «Verantwortung gegenüber der Gesellschaft». Die einzelnen Segmente innerhalb des Konglomerats operieren weitgehend unabhängig voneinander, profitieren aber durchaus vom technologischen Austausch. Heute besteht der Konzern aus 28 Schlüsselunternehmen und 600 weiteren Firmen aus fast allen Branchen.



*Wie gemacht für die Schweiz: Lancer Evolution II (1995).*



*Technologische Erfolgsgeschichte: der neue Eclipse Cross PHEV.*

Der Elektrozeit des Unternehmens, Mitsubishi Electric, arbeitet beispielsweise seit zehn Jahren mit dem Sauber-Rennstall in Hinwil zusammen. Der offizielle Name der Autoeinheit lautet Mitsubishi Motors.

### Lange vor Tesla

Auch im Bereich der Elektrik war der Autohersteller aus Japan ein Pionier. Ein Fahrwerk mit elektronisch verstellbarem Dämpferhärtegrad debütierte im Coupé Sapporo, einem Vier-

sitzer von 1987. Und lange bevor die ersten Teslas auf der Strasse auftauchten, hatten die Japaner bereits in den frühen siebziger Jahren eine erste Kleinserie produziert, die von einer elektrischen Bleibatterie angetrieben wurde. In grösserem Stil brachte Mitsubishi dann vor zwölf Jahren den vollelektrisch betriebenen Kleinwagen i-MiEV auf den Markt. Ungebrochene Innovationskraft bei der Elektromobilität zeigt heute der Mitsubishi Eclipse Cross PHEV, der meistverkaufte Plug-in-Hybr-

rid in SUV-Form auf dem europäischen Markt. Er ist eines der wenigen Plug-in-Hybrid-Fahrzeuge, die das bidirektionale Laden beherrschen, also vom Stromnetz ins Auto, aber auch umgekehrt. Für die Weiterentwicklung der Elektromobilität zählt dies als Schlüsseltechnologie, da die Autos so als dezentraler Stromspeicher fungieren können, die im Bedarfsfall auch Strom ans Netz abgeben können.

Auf der Plug-in-Kompetenz wird auch die Zukunft Mitsubishi's im elektrifizierten Verkehr aufgebaut. In der Alliance 2030, einer strategischen Partnerschaft zwischen Renault, Nissan und Mitsubishi, ist Letzterer global für die Innovation auf dem Feld der Plug-in Hybrid Electric Vehicles (PHEV) zuständig.

Diese Allianz ist auch der Schlüssel für die Zukunft Mitsubishi's auf dem europäischen und dem Schweizer Markt. Seit 45 Jahren ist die Marke in der Schweiz vertreten und feierte diverse Erfolge, darunter mit dem Lancer Kombi 4x4 in den 1990er Jahren – ein Auto wie gemacht für die Schweiz zu jener Zeit. Seit 2006 wird Mitsubishi von der Emil-Frey-Gruppe in die Schweiz importiert.

Eine erste Frucht der Zusammenarbeit mit Nissan und Renault ist eine Neuauflage des Mitsubishi ASX, der nächstes Jahr auf den Markt kommt. Der kompakte SUV wird damit erstmals als Hybrid- oder Plug-in-Hybrid erhältlich sein. Ebenfalls im nächsten Jahr wird ein neuer Kleinwagen von Mitsubishi erwartet. Die technologische Erfolgsgeschichte des japanischen Herstellers nimmt also nach einer kleinen Kunstpause wieder Fahrt auf.



Vorhang auf: Alfa Romeo Tonale.

## Besuch aus der Alfa-Zukunft

Der italienische Autobauer präsentiert seinen lang erwarteten SUV mit Elektro-Power. Zwischen Kampanien, der Lombardei und Hinwil tut sich eine neue Welt auf.

Gabriel Lotti

**R**ennfahrer kennen das Gefühl, das sich einstellt, wenn alles auf den grossen Tag eines Wettbewerbs zuläuft. Der Geist wird schärfer, das Auge wacher und die Vorbereitungen präziser. Langsam steigt der Pegel des Adrenalins im Körper, um einen auf die Aufgabe vorzubereiten.

Ein bisschen ähnlich ergeht es derzeit der Firma Alfa Romeo, ihrerseits eine ikonische Verkörperung des italienischen Rennsports. Als eine seiner letzten Amtshandlungen hatte der automobile Visionär und Architekt der Fiat-Chrysler-Fusion, Sergio Marchionne (1952–2018), der Automarke ihre entscheidende Mission skizziert: mit neuem Selbstbewusstsein und neuen Produkten den Weg antreten in eine Zukunft, die elektrisch wird. *Make it or break it*, sozusagen.

Alfa Romeo entschied sich fürs Machen: Ende März ging am Sitz von Alfa Romeo Racing in Hinwil der Vorhang auf für den neuen SUV mit dem Namen Tonale. Im wahrsten Sinne des Wortes: Bedeckt mit einem Stoffgewand, steht der Hoffnungsträger vor dem Publikum. Als die Hülle fällt, wird es Licht. Und wie: Die Scheinwerfer mit jeweils drei halbrunden

Leuchten durchschneiden das Tageslicht laserstrahlartig – dank adaptiver Voll-LED-Matrix.

Die Leuchten geben dem neuen Kompakt-SUV einen Gesichtsausdruck, wie man ihn nur in Italien findet. Entwickelt in Zusammen-

*Die Leuchten geben dem neuen Kompakt-SUV einen Ausdruck, wie man ihn nur in Italien findet.*

arbeit mit Marelli, fassen die Scheinwerfer das markentypische Trilobo und den schildförmigen Kühlergrill ein. *Bella figura* macht er, der Tonale. Auf erstes Anschauen hin ist er als Alfa Romeo erkennbar. So kommt einem beim Betrachten der geschwungenen Seitenlinie unweigerlich der Alfa Romeo Giulia GT in den Sinn, und das gewagte Jonglieren von Kraft und Eleganz lässt Erinnerungen an den Alfa Romeo 8C Competizione aufblitzen.

In den Schweizer Markt setzt Alfa Romeo grosse Erwartungen. Thomas Odier, Managing Director der FCA-Gruppe in der Schweiz, möchte mit dem Tonale an die Verkaufserfolge des Stelvio anknüpfen. «Mit dem Alfa Romeo

Tonale stossen wir in ein sehr beliebtes Segment vor, in dem Alfa Romeo bislang nicht vertreten war.» Er selber habe das fertige Auto erstmals am Tag vor der Enthüllung in Hinwil gesehen. «Wow! Ein Auto, das auf jedem Zentimeter das Erbe von Alfa Romeo widerspiegelt.»

Seine wohldosierten Abmessungen – 4,53 Meter Länge, 1,84 Meter Breite und 1,60 Meter Höhe – machen den Tonale zum neuesten Repräsentanten des Kompakt-SUV-Fachs. Etwas kleiner als der vor sechs Jahren präsentierte Stelvio, wächst er technologisch über diesen hinaus.

### Flirst mit der Elektromobilität

Der Alfa Romeo Tonale ist der erste Flirt des 1910 in Mailand gegründeten Autobauers mit der Elektromobilität. Er kommt in zwei hybriden Motorisierungen daher: mit 96 kW (130 PS) respektive 118 kW (160 PS). Beide 1,5-Liter-Aggregate sind mit Vorderradantrieb, Siebengang-Doppelkupplungsgetriebe und einem integrierten 48-Volt-Elektromotor kombiniert, der 15 kW Leistung und 55 Newtonmeter Drehmoment beisteuert und vollelektrisches Fahren erlaubt. Als Spitzenmotorisierung



(markentypisch «Veloce» genannt) erwartet die *alfisti* ein allradangetriebener Plug-in-Hybrid mit 1,3-Liter-Motor, der mittels Elektrounterstützung auf 275 Pferdestärken hochgepeitscht wird.

Der neue Alfa Romeo Tonale verspricht damit ein leichtfüssiges Fahrverhalten. Zur Fahrfreude tragen weiter die ausgeklügelte Gewichtsverteilung und die sehr direkt übersetzte Lenkung bei. Pilotiert wird das Automobil für maximalen Genuss mit feststehend mit der Lenksäule verbundenen Schaltwippen aus Aluminium und mit dem im Segment selten anzutreffenden integrierten Bremssystem (IBS).

Zu den Höhepunkten in Sachen Zukunftstechnologie gehört die Software mit modernsten digitalen Anbindungs- und Kommunikationsmöglichkeiten. So ist das Sprachassistenzsystem von Amazon, Alexa, voll integriert – ein Derivat aus der Zusammenarbeit des Alfa-Mutterhauses Stellantis mit dem Internetgiganten. Und der Alfa Romeo Tonale ist das erste Automodell, bei dem jedes einzelne Exemplar konsequent in einer Blockchain kartografiert werden kann: Der individuelle Non-Fungible Token (NFT) ordnet dem Auto ein fälschungssicheres, digitales Zertifikat zu, in dem beispielsweise Informationen über die richtige Wartung abgelegt werden. Dies erlaubt eine saubere Dokumentation, die dem Restwert als Gebrauchtwagen schmeichelt.

### Aufbruchstimmung in Kampanien

Der Besucher aus der Alfa-Zukunft, wie er in Hinwil steht, wird im süditalienischen Pomigliano d'Arco gefertigt, eine knappe halbe Autostunde von Neapel entfernt. Genauer gesagt, im geschichtsträchtigen Werk Giambattista Vico. Auch hier ist die Aufbruchstimmung spürbar, die der Tonale bei Alfa Romeo ausgelöst hat. Der CEO von Alfa Romeo, der Marchionnes Vision jetzt auf den Markt trägt, ist Jean-Philippe Imparato. Seit der Franzose vor gut einem Jahr die Führung von Alfa übernommen hat, kommt er fast jeden Monat einmal nach Kampanien. Mit den Autobauern, die den Stolz aus fünf Jahrzehnten italienischer Automacherkunst ausstrahlen, ist Imparato in dieser Zeit zu einem verschworenen Team zusammengewachsen. Beim Essen in der Kantine tauscht sich der CEO mit den Arbeitern in grauen Overalls mit Alfa-Romeo-roter Schulterpartie aus.

Extra für die Produktion des Tonale wurde die Fabrik umfassend erneuert. Das Niveau an Automatisierung und Qualitätsbewusstsein sucht seinesgleichen. Hier, in Pomigliano, steht der Referenz-Tonale, dessen Abmessungen genauestens durch Lasermesstechnik in jedem einzelnen Auto, das vom Band rollt, repliziert werden – das Benchmark-Modell also.

Der **Alfa Romeo Tonale** ist ab Juni 2022 in der Schweiz erhältlich, die Preise beginnen bei 46 900 Franken.

Auto-Spezial Nr. 15.22  
Bild: zVg

# «Industrielles Herz»

## Alfa-Romeo-CEO Jean-Philippe Imparato über den neuen Tonale und dessen Produktion in Pomigliano, Kampanien.

Gabriel Lotti

**Weltwoche:** Mit dem Tonale, der hier in Pomigliano produziert wird, greifen Sie den bislang von den deutschen Herstellern dominierten Markt der Kompakt-SUV an. Warum?

**Jean-Philippe Imparato:** Weil es das wichtigste Autosegment in Europa ist, mit den grössten Wachstumsraten. Wer da nicht dabei ist, verpasst die wichtigsten Entwicklungen. Aber es gibt noch ein anderes interessantes Segment – davon mehr im 2023.

**Weltwoche:** Wie kam Alfa Romeo als norditalienischer Hersteller in den 1960er Jahren auf die Idee, im tiefen Süden Italiens eine Fabrik zu bauen?

**Imparato:** In den sechziger Jahren herrschte im Mezzogiorno eine grosse ökonomische Krise. Die Regierung suchte nach Wegen, wie man dem Süden helfen konnte. So entstand die Idee.

**Weltwoche:** Was macht Pomigliano aus Ihrer Sicht besonders?

**Imparato:** Man kann die Geschichte von Nicola Romeo nachlesen, wie er im Jahr 1926 auf dem Flugplatz begann. Nun, die Fabrik in Pomigliano gehört zum Herz Alfa Romeos und auch zu meinem industriellen Herz.

**Weltwoche:** Wie wichtig ist Pomigliano für die kampanische Wirtschaft?

**Imparato:** Wir beschäftigen in Pomigliano rund 4200 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter. Damit sind wir einer der grössten Arbeitgeber

*«Mein Vater holte meine Mutter und mich vom Spital ab – in einer dunkelblauen Giulia 1300 ti.»*

hier. Dazu kommen die Zulieferbetriebe, die Aufträge von uns erhalten.

**Weltwoche:** Wo sehen Sie den Platz von Alfa Romeo in der Zukunft?

**Imparato:** Im Jahr 2021 haben wir weltweit rund 60 000 Fahrzeuge verkauft, davon die Hälfte in Europa, einen Drittel in den USA und den Rest in der übrigen Welt. Wir werden auf dem von Sergio Marchionne eingeschlagenen Weg weitergehen. Das heisst vor allem aus-

bauen. Insbesondere bearbeiten wir auch den asiatischen Markt und dort besonders China.

**Weltwoche:** Sie haben zuvor Peugeot erfolgreich wiederbelebt. Ist Alfa auch ein Fall für eine betriebswirtschaftliche Wiederbelebung?

**Imparato:** Alfa Romeo muss sich weiterentwickeln. Das ist nur möglich, wenn man Geld verdient. Seit 2021 schreiben wir keine Verluste mehr. Damit können wir unsere Produktstrategie weiterverfolgen. Werden wir profitabel, wird der eingeschlagene Weg erfolgreich.

**Weltwoche:** Zurück zum Tonale: Was spricht aus Käufersicht für das Auto?

**Imparato:** Das Design! Wir haben 2019 den Tonale in Genf vorgestellt und beim Design Wort gehalten. Dann die Software: Alle können sehen,

dass wir bereits die Software des Jahres 2023 verwenden und nicht die von 2022. Das ist ein grosser Schritt – lassen Sie sich überraschen.

**Weltwoche:** Der Tonale ist der erste Alfa, der mit Hybridantrieb erhältlich ist. Ist die Zukunft von Alfa Romeo elektrisch?

**Imparato:** Definitiv! Ab 2025 werden wir komplett elektrische Fahrzeuge anbieten.

**Weltwoche:** Sie haben über die nächsten Jahre eine ambitionierte Modellstrategie angekündigt. Was kommt nach dem Tonale?

**Imparato:** Darüber werde ich im November informieren. 2024 ist ein ganz neues Modell geplant.

**Weltwoche:** Was war eigentlich Ihre erste Begegnung mit Alfa Romeo?

**Imparato:** Als ich drei Tage alt war, holte mein Vater meine Mutter und mich vom Spital ab – in einer dunkelblauen Giulia 1300 ti. Beinahe wäre ich in diesem Wagen zur Welt gekommen. Meine ganze Familie fuhr Alfa Romeo. Ich erinnere mich gerne an die Zeiten, wo ich mit meinem Bruder Frankreich oder Südspanien in einem Alfa Romeo GTV 2000 befuhr. Das war wunderschön.

**Weltwoche:** Sie tragen also viel Alfa-DNA in sich?

**Imparato:** Ich hoffe es. Aber wir werden in vier oder Jahren sehen, wohin das führt.



Alfa-Chef Imparato.

# Revolution der Lenkung

Der frühere Softwareunternehmer Werner M. Bless hat ein mechanisches Prinzip erfunden, mit dem das Lenken dank raffinierter Mechanik einfacher und sicherer wird.

David Schnapp

Zum Schluss überreicht mir Werner M. Bless ein kleines Kunststoffmodell mit einem beigefarbenen Sockel, einer grauen Zahnradkonstruktion darauf und zwei Lenkrädern in Grün und Rot. In aller Einfachheit und Übersichtlichkeit ist daran zu sehen, wie seine Erfindung das Autofahren grundlegend verbessern könnte.

Der 69-Jährige hat zusammen mit einem Kompagnon schon vor Jahren festgestellt, dass die gängigen Lenksysteme, die über Ritzel und Zahnstangen das Auto in die richtige Richtung steuern, nicht optimal sind: «Ritzel und Zahnstange laufen in einer linearen Übersetzung, womit die gleiche Übersetzung für hohe Geschwindigkeiten wie für Langsamfahrten mechanisch fixiert ist», erklärt Bless das Problem.

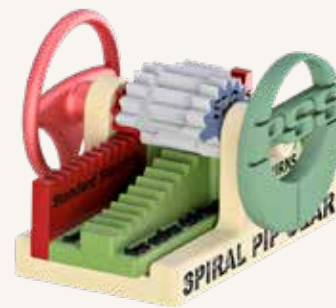
Die Lösung ist ein sogenanntes Spiralzackenge triebe (PSS), bei dem nach einem uralten Prinzip ein un rundes Ritzel auf eine schräg überhöhte Zahnstange trifft, womit die Lenkübersetzung progressiv und das Lenken einfacher und schneller wird. Konkret bedeutet dies, dass ein Lenkrad von Anschlag zu Anschlag anstatt der heutigen drei Umdrehungen nur noch 1,4 Mal gedreht werden muss. Die Progression nimmt dem Fahrer die Arbeit weitgehend ab – oder erleichtert sie zumindest spürbar. Das Kurbeln oder gar Übergreifen beim Manövrieren oder bei engen Kurven ist vorbei. Dies alles geschieht sehr intuitiv, und ein erhöhtes Sicherheitsgefühl stellt sich schon nach der ersten Kurve ein.

## Begeisterung bei den Herstellern

Nachdem der gelernte Schlosser Werner M. Bless, der später dreissig Jahre lang Softwareunternehmer war, sich hatte früh pensionieren lassen, widmete er sich mit aller Kraft diesem Projekt. Er sprach bei grossen Autoherstellern vor, lieferte Prototypen für Volkswagen, Porsche, Ford und GM und stiess sofort auf Begeisterung. «Am Ende scheiterte es aber an den Zulieferern, die kein Interesse daran hatten, ihre in Grossserie produzierten Teile durch ein neues Teil zu ersetzen, das keine zusätzlichen Einnahmen generiert», sagt der Erfinder.



**Geniales Modell:** Das Modell des PSS-Spiralzackenge triebes von Werner M. Bless (l.) sorgt dafür dass dank einer Progression weniger Lenkbewegungen notwendig sind. Die mechanische Konstruktion ist bereits offiziell für den Strassenverkehr zugelassen.



«Ich kann nicht aufhören, so lange ich weiss, dass das gut ist und funktioniert. Diese Lenkung rettet Leben», fügt Bless an und nimmt mich mit auf eine Fahrt im Porsche Cayman, in dem seine nach der offiziellen Richtlinie UN R 79 für den Strassenverkehr zugelassene PSS-Lenkung eingebaut ist. Das Resultat ist verblüffend. Im Kreisverkehr etwa braucht

*«Ich kann nicht aufhören, so lange ich weiss, dass das gut ist und funktioniert.»*

es viel weniger Drehung am Steuer, um den Wagen herumzulenken. So gibt es immer noch etwas Reserve, sollte man beispielsweise unerwartet einem Hindernis ausweichen müssen.

«Jetzt würde man erwarten, dass diese Art Lenkung für die Autobahn viel zu direkt ist, aber genau das Gegenteil ist der Fall», erklärt Bless einen weiteren Vorteil seines Systems. «Durch die Progression ist die Lenkung in der Mittellage – also bei der Geradeausfahrt – sogar indirekter. Enge Baustellendurchfahrten

mit unerwartet auftauchenden Fahrbahnänderungen verlieren so ihren Schrecken.»

## «Null-Fehler-Garantie»

Für die Rennstrecke eignet sich das System ebenfalls, auch wenn es auf Sicherheitsüberlegungen basiert und ursprünglich als Stadt- und Parkieranwendung entwickelt wurde. Aber in einer Reihe von schnellen Porsches und anderen Prestigefahrzeugen kommt die Lenkung bereits zum Einsatz. «Die Leute haben einfach gemerkt, dass das PSS im Rennen Vorteile bietet», sagt Werner M. Bless.

Dabei ist das Geheimnis seiner Idee nur eine ausgefeilte Mechanik und kein Hightech-System: «Ich habe dreissig Jahre lang programmiert und wollte etwas entwickeln, was nicht abstürzen kann. Eine Null-Fehler-Garantie gibt es nur bei einer mechanischen Lösung», sagt Bless bei der Verabschiedung und drückt mir dieses faszinierende kleine Modell seiner erstaunlichen Erfindung in die Hand, die das Potenzial hat, das Autofahren zu verändern.

Zusätzliche Informationen: [www.pss-steering.biz](http://www.pss-steering.biz)



# DIE WELTWOCHEN

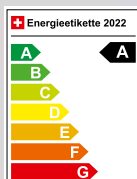
Neue App, neue Website.  
Jetzt testen.

Steigen Sie ein, fliegen Sie mit!

# THE NEW OPEL GRANDLAND AWD PLUG-IN HYBRID



TOP AUSGESTATTET FÜR  
**CHF 399.-/MT**



Abgebildetes Modell: Grandland AWD Plug-in Hybrid Ultimate, Plug-in Hybrid 1.6 Direct-Injection-Turbo- und Elektromotor mit 8-Stufen-Automatik mit elektrischem Allradantrieb, 300 PS (221 kW). Inkl. Sonderausstattungen (Aussenfarbe Premium CHF 1390.-, 19"-Alufelge CHF 890.-). Barkaufpreis: CHF 53 480.- (Fahrzeugwert: CHF 55 480.- abzüglich CHF 2000.- Eintauschprämie). Treibstoffverbrauch kombiniert: 1,2-1,7 l/100 km, CO<sub>2</sub>-Emissionen kombiniert: 28-39 g/km, Stromverbrauch kombiniert: 14,9-17,4 kWh/100 km, Energieeffizienz-Kategorie: A. Laufzeit: 49 Monate, Laufleistung: 10 000 km/Jahr, eff. Jahreszinssatz: 2,05 %. Empfohlener Verkaufspreis: CHF 51 980.- nach exklusivem Leasing-Rabatt CHF 1500.- (nicht gültig bei Barkauf). Sonderzahlung: CHF 11 538.-, Leasingrate pro Monat inkl. MwSt.: CHF 399.-, Rücknahmewert: CHF 24 855.-. Angebot nur in Verbindung mit dem Abschluss einer Ratenausfall-Versicherung Secure4you+. Bei diesem Angebot fixiert Santander Consumer Finance Schweiz AG den Restwert des Leasingfahrzeugs auf ein marktübliches Niveau. Obligatorische Vollkaskoversicherung nicht inbegriffen. Leasingkonditionen unter Vorbehalt der Akzeptanz durch Santander Consumer Finance Schweiz AG, Schlieren. Der Abschluss eines Leasingvertrags ist unzulässig, sofern er zur Überschuldung des Leasingnehmers führt. Angebot gültig bis 30.06.2022 und nur bei teilnehmenden Opel Partnern. Unverbindliche Preisempfehlung. Änderungen vorbehalten.