autoextra

Klimadiskussion und hohe Benzinpreise verändern unser Leben. Es gelten neue Rahmenbedingungen. Die Autoindustrie reagiert, aber auch wir können unseren Beitrag leisten. Fünf Promis testen für uns Sparmobile

Text Raoul Schwinnen Fotos Karl-Heinz Hug

Fahren und Fliegen sind sein Ding. Nach der Nonstop-Ballonfahrt rund um die Erde bereitet sich Bertrand Piccard, 50, mit seinem Projekt «Solar Impulse» nun auf die Weltumrundung im Solarflugzeug vor. «Es ist verrückt zu glauben, man könne auf der Erde weiterhin Energie verschwenden wie bisher.» Deshalb fordert er weitere Projekte zur Förderung von erneuerbaren Energien. Die Autoindustrie vermag mit den klimafreundlichen Ideen des visionären Westschweizers noch nicht ganz Schritt zu halten. Noch produziert sie keine grossserientauglichen Solarmobile. Den Vorwurf aber, dass sich die Autobranche nicht mit letztem Einsatz um umweltverträglichere Antriebsalternativen kümmere, entkräftet sie mit fünf verschiedenen Antriebskonzepten, die es bereits zu kaufen gibt. Neben Piccard haben fürs SonntagsBlick Magazin die Sängerin und Moderatorin Paloma Würth, 29, der vierfache Schweizer Rallye-Champion Grégoire Hotz, 34, Musikerin und Produzentin Betty Legler, 46, sowie die Formel-1-Hoffnung Fabio Leimer, 19, fünf Sparmobile unter die Lupe genommen aber auch an ihrem Fahrstil

gearbeitet. Natür-

24 SonntagsBlick Magazir







Dennoch kann heute schon jeder seine persönliche CO2-Bilanz verbessern. Eco-Drive heisst das Zauberwort - und ist überhaupt keine Hexerei. «Zehn Prozent Treibstoff lassen sich dank dieser Fahrweise einsparen», verspricht TCS-Chefinstruktor Roger Heinzer. Um seine Behauptung zu beweisen, rüstet der TCS-Experte die Autos unserer Testfahrer mit entspre-

kehrsregeln.» Danach werden die Sonntags-Blick-Testfahrer in die Geheimnisse von Eco-Drive eingeweiht, um anschliessend den gleichen Parcours nochmals zu absolvieren - nun aber als sparsame Eco-Driver.

Schnell finden unsere Ökopiloten ins Gespräch. Neugierig nimmt Prius-Fahrer Piccard Sängerin Paloma Würth, die im Flexifuel-Ford angereist ist, ins Kreuzverhör, «Wissen Sie, womit Ihr Auto angetrieben wird?» «Natürlich», entgegnet die Ostschweizerin souverän, «mit chenden Messge-Bioethanol E85, also 85 Prozent Alkohol und 15 Prozent Benzin.» «Und wo kriegt man das räten aus und her?», erkundigt sich Piccard. «Mittlerweile an schickt sie dann für eine erste Referenztiber 40 Tankstellen in der Schweiz», entgegnet



die Ford-Markenbotschafterin cool. Sie hat ihre Lektion gelernt. «Ich wollte wissen», bleibt Piccard hartnäckig, «woher das Bioethanol stammt.» «In der Schweiz aus Holzabfällen», kommt die prompte Antwort. Würth merkt, worauf Piccard zielt. «Ich finde es auch schlecht», fügt sie an, «wenn in Nord- oder Südamerika Nahrungsmittel wie Mais, Weizen oder Soja für die Bioethanol-Produktion geopfert werden.» «Zumal der Wirkungsgrad bei Mais viel schlechter ist», wirft Piccard ein. «Aber wenn Ethanol wie in der Schweiz aus Holzabfällen gewonnen wird, finde ich das eine gute Sache», gibt sich der Ballonpionier versöhnlich.

Auch die beiden Rennfahrer Fabio Leimer und Grégoire Hotz diskutieren angeregt: über eine «klimafreundliche» Regeländerung in der Formel 1. Dort soll schon nächste Saison das Kinetic Energy Recovery System (KERS) eingeführt werden. Die beim Bremsen entste-

Betty Legler vermisst beim Vergleich ein Auto mit Elektroantrieb

hende Energie wird zur Speisung der Fahrzeugbatterie genutzt. So kann der Fr-Pilot per Knopfdruck kurzzeitig Verbraucher mit dieser Energie füttern und den Motor entlasten. «Eine interessante Technik», findet der 19-jährige Formel-Master-Pilot Leimer. Sie wird wohl bereits in zwei Jahren auch in seiner Kategorie eingeführt. Doch bis dann hofft Fabio bereits zwei Sprossen höher auf der Karriereleiter zu stehen. «Mein grosses Ziel ist die

Musikerin Betty Legler, unterwegs im Erdgas-Opel-Zafira, erkundigt sich, weshalb kein Auto mit Elektroantrieb zum Vergleich dabei sei. Zumal die Autoindustrie mittelfristig auf Elektroantrieb und Plug-in-Technik (Strom aus der Steckdose) setze. Die fachmännische Frage erstaunt uns wenig, forscht doch Betty Leglers Partner Lars Thomsen bei Future Matters in München (D) emsig an genau solchen Techniken. Da aber Grossserienhersteller wie Toyota, Subaru oder VW erst einige Prototypen auf die Räder gestellt haben, verzichteten wir auf ein Auto mit Elektroantrieb.

Doch zurück zu unserem Spartest: Bertrand Piccard, etwas unter Termindruck, ist als Erster von seiner Eco-Drive-Runde retour. Nun werden seine Daten aus dem Speichergerät ausgelesen. Und siehe da, die erste Runde absolvierte Piccard als Schnellster mit einem Durchschnittstempo von 46,6 km/h. «Beim zweiten Mal hatte es etwas mehr Verkehr. dazu musste ich zweimal vor einem Rotlicht warten.» Das schlägt sich negativ aufs Durchschnittstempo (nur noch

SonntagsBlick Magazin 27



heren Gängen und habe deutlich weniger ge-

Interessant sind auch die Ergebnisse der beiden Rennfahrer Grégoire Hotz und Fabio Leimer. Beide sind auf ihrer ersten Referenzrunde flüssig, aber bereits erstaunlich sparsam unterwegs. Als Eco-Driver fahren danach beide auf den Deziliter genau denselben Verbrauch heraus, was beim 34-jährigen Rallye-Champion eine Verbesserung um 10.9 Prozent und bei der 19-jährigen Formel-1-Nachwuchshoffnung 7,3 Prozent ausmacht.

Bei der abschliessenden Analyse kann sich TCS-Chefinstruktor Heinzer ein Schmunzeln nicht verkneifen: «Und», fragt er die Testfahrer, «habe ich euch zu viel versprochen?» Bis auf den jungen Fabio waren alle auf der Eco-Drive-Runde um mehr als zehn Prozent sparsamer unterwegs. Und das Ergebnis von Fabio, der erst vor kurzem seine Fahrprüfung absolviert

ment für die modernen Fahrlehrer und ihre aktuelle Ausbildung, die heute viel mehr Gewicht auf ökonomische Fahrweise legt als noch vor wenigen Jahren.

hat, interpretiert Heinzer als Kompli



MILDER HYBRID

Formel-1-Nachwuchshoffnung Fabio Leimer ist von der Leistungsentfaltung des Honda Civic mit Benzin- und Elektrohilfsmotor positiv überrascht

HONDA CIVIC DSI HYBRID Motor: 95 + 20 Elektro-PS, 4,6 l/100 km, CO2 109 g/km Preis: ab 36 250 Franken

 Mild-Hybrid-Fahrzeuge nutzen einen kleinen Elek-tromotor (beim Honda Civic mit 20 PS), um den Verbrennungsmotor beim Start- und Beschleuni-gungsvorgang zu unterstützen. Im Gegensatz zum Full Hybrid kann ein Mild-Hybrid-Auto aber nicht ausschliesslich im Elektromodus bewegt werden. Entsprechend geringer ist dessen wirtsc Einsparung beim Benzinverbrauch, Dafür ist aber auch der Fahrzeuganschaffungspreis geringer als bei einem vergleichbaren Full



quem Sprit sparen. Egal, ob das Auto über Benzin-, Diesel-, Bioethanol-, Naturgas- oder Hybridantrieb verfügt - wer die folgenden Eco-Drive-Fahrtipps von TCS-Chefinstruktor Roger Heinzer (Bild) konsequent befolgt, ist

garantiert sparsamer unterwegs. 1) Kurz, dafür mit viel Gas beschleunigen. Die Elektronik steuert dabei die jeweils optimale

Spritzufuhr automatisch. 2) Früh hochschalten (bei höchstens 2500 Touren) und immer im höchstmöglichen Gang fahren. Selbst innerorts kann mit modernen Autos im fünften oder sechsten Gang gefahren werden. Entsprechend spät herunterschalten. 3) Vorausschauend und gleichmässig fahren. keine unnötigen Brems- und Schaltmanöver. 4) Vor dem Rotlicht Motor abschalten (lohnt sich schon ab vier Sekunden). Heinzer: «Wer die Eco-Drive-Fahrweise konsequent anwendet, spart nicht nur zehn Prozent Treibstoff, sondern fährt auch entspannter und sicherer.» Und der TCS-Experte betont: «Eco-Drive hat nichts mit Langsamfahren zu tun. Vielmehr fahren Eco-Driver zügig und schwimmen



ropas modernsten Fahrsicherheitszentren

locker im Verkehrsstrom mit.» •