



Corsa: markige Züge

An der International Motor Show in London (18. bis 30. Juli) wird der neue Corsa seine Weltpremiere feiern. Entgegen dem Trend ist der Corsa nur moderat gewachsen (Länge 399 statt 384 cm), der Radstand wurde um 2 cm auf 251 cm verlängert. Unter dem komplett neu gezeichneten Blechkleid mit dem Opel-typischen Frontdesign wurde dem Rüsselsheimer ein komplett neues Fahrwerk verpasst. Zum Verkaufsstart im Oktober sollen fünf Motoren (zwei Diesel, drei Benziner) von 60 bis 125 PS angeboten werden. ESP wird weiterhin ein aufpreispflichtiges Feature bleiben, transparent beleuchtete Bedientasten und ein gegenüber dem Vorgänger luftiger gestaltetes Interieur gibt dagegen serienmässig. Die Preise für die vierte Generation des Corsa (bisher wurden 9,4 Mio Fahrzeuge gebaut) sind noch nicht definiert.

CHA

Günstig-Cayman

Nach dem Cayman S lanciert Porsche nun die Cayman-Basisversion ohne «S»-Zusatz. Der 2,7 L grosse Boxermotor liefert 245 PS und soll den Mittel-motorsportler in 6,1 s aus dem Stand auf 100 km/h beschleunigen. Als Topspeed werden 258 km/h veranschlagt. Ausser der schwächeren Motorisierung unterscheidet sich der Cayman unter anderem durch die kleineren Räder (v. 205/50 R 17, h. 235/50 R 17) und den nach EU-Norm mit 9,3 L pro 100 km deutlich geringeren Verbrauch (Cayman S 10,6 L/100 km). Markteinführung ist am 29. Juli, die Preise für den Basis-Cayman, den es auch mit Automatikgetriebe geben wird, sind noch nicht definiert.

CHA



To the moon, please

Auf die Frage, ob man sich auf dem Mond stilvoll fortbewegt, gibt Citroën mit dem C-Buggy eine mögliche Antwort. Doch auch in irdischen Gefilden macht die 345 cm kurze, aber dafür 191 cm breite Studie eine gute Figur. Angetrieben werden alle vier Räder von einem 1,6-L-Benziner, der mit seinen 155 PS (bei 8000/min!) kaum Mühe mit dem 850 kg schweren Gefährt haben dürfte. Der C-Buggy verzichtet auf konventionelle Türen ebenso wie auf eine Windschutzscheibe, die Passagiere sollen die Elemente beim Fahren hautnah erleben. Die Soundanlage verfügt über keinerlei Kabel zu den Lautsprechern, die Übertragung erfolgt via Bluetooth. Die Boxen sind zudem demontierbar, damit man auch beim Picknick auf den Saturn-Ringen auf angenehme Background-Musik nicht verzichten muss...

CHA

Saab krönt die Modellreihen 9-3 und 9-5 mit leistungs-gesteigerten Performance-Versionen.



Saab 9-3 Performance: 18-Zoll-Leichtmetallräder und tiefer gelegte Karosserie. (Fotos: Werk)

Ostschweizer Hirsche

FAHRBERICHT

Saab 9-3 und 9-5 Performance

■ STEPHAN HAURI

Seit Jahren zählt Saab zu den typischen Anbietern von Understatement-Autos. In diese Kategorie passen auch die neuen Spitzenfahrzeuge der Modellreihen 9-3 und 9-5, die auf den Aero-Modellen basierenden Performance-Ausführungen.

Während die Performance-Kur dem Kleinen mit dem grossen Motor (9-3 2.8 V6 Turbo) 25 PS Mehrleistung und ein um 50 Nm gesteigertes Maximaldrehmoment beschert (vgl. Tabelle), erhielt der Grosse mit dem kleinen Motor (9-5 2.3 Turbo) ein Plus von 40 PS sowie ein Höchstdrehmoment von ebenfalls 400 Nm. 9-3 und 9-5 Per-

Motorangebot Saab 9-3 und 9-5 Performance

Modell		9-3 2.8 V6 Turbo	9-5 2.3 Turbo
Motor	Zyl./Bauart/Ventile	6/V-60°/24	4/Reihe/16
Hubraum	cm ³	2792	2290
Bohrung×Hub	mm	89,0×74,8	90×90
max. Leistung	kW (PS)	202 (275)	221 (300)
bei	1/min	5500	5500
max. Drehmoment	Nm	400	400
bei	1/min	2000	2000
Getriebe		M6; A6	M6; A6
Leergewicht ab	kg	1605; 1630	1595; 1630
Höchstgeschwindigkeit	km/h	260	260
0 bis 100 km/h	s	6,3; 6,5	6,3; 6,4
Verbrauch	L/100 km	10,3; 10,1	9,1; 10,1
Preise ab	Fr.	63 000.-	70 800.-

formance kosten von 63 000 bis 73 800 Franken und sind ab sofort lieferbar.

Für diese Zusatzpower ist der langjährige St. Galler Saab-Verehrer Hirsch verantwort-

lich, der seit 2002 als offizieller Saab-Tuner fungiert. «Powered by Hirsch» gilt mittlerweile nicht nur in der Schweiz, sondern auch in vielen Ländern Europas als Inbegriff eines leis-

tungsstrotzenden Topmodells der Schweden. Der von Hirsch bearbeitete 2,8-L-V6-Motor verleiht dem 9.3 besonders im mittleren Drehzahlbereich noch spürbar mehr Durchzugskraft. Von Tempo 80 auf 120 km/h soll er nun 1,4 s schneller als das Aero-Modell sein. Das bringt für Überholmanöver zusätzliche Sicherheit. Beim beherzten Tritt aufs Gaspedal zwingt er jedoch das Traktionskontrollsystem schon bald zum Eingreifen. Besonders in engeren Kurven ist dann auch ein kräftiges Ziehen am Lenkrad zu spüren. An ähnliche Grenzen stösst die gewaltige Motorleistung auch im Falle des 2,3-L-Vierzylinders der 9-5er-Modelle.

Gut gelungen ist die Fahrwerksabstimmung: Für beide



Lederlenkrad in Mattchromoptik, Pedale mit Gumminoppen.

Modelle wurde ein guter Kompromiss zwischen Sportlichkeit und Komfort gefunden. Wer es noch sportlicher mag, erhält optional eine zusätzliche Tiefverlegung der Karosserie. Zur Performance-Ausstattung gehören zudem spezielle 18-Zoll-Leichtmetallräder.

Die Garantieleistungen bleiben für alle Performance-Modelle erhalten. Saab bietet die Hirsch-Bausteine zudem auch zur individuellen Nachrüstung gebrauchter Fahrzeuge an.

Der Civic Hybrid macht keinerlei Aufheben um seine Technik.

Alles ganz normal

FAHRBERICHT

Honda Civic Hybrid

■ PETER RUCH

Die schlechte Nachricht zuerst: Honda Schweiz erhält vom neuen Civic Hybrid für dieses Jahr nur 200 Stück. Das bedeutet, dass, wenn man jetzt bestellt, frühestens im Februar 2007 mit der Auslieferung rechnen kann.

Das ist deshalb schade, weil der Civic Hybrid ein feines, weil ganz normales Auto ist, das im Gegensatz zu seinem japanischen Konkurrenten keine grosse Show um sein «Anderssein» macht. Von aussen sieht man nichts, abgesehen von den speziellen Felgen und der Kennzeichnung am Heck und natürlich der Stufenheckform, die deutlich konservativer im Design ist als der so modernistische Fünftürer. Innen beschränken sich die Unterschiede auf zwei kleine Digitalanzeigen im linken Bereich des Armaturenbretts. Dort ist zu

sehen, wie stark die Batterie aufgeladen ist und ob man gerade Strom braucht oder welchen generiert. Das ist erfreulich und angenehm – und passt irgendwie gut zum Charakter des Civic, der sich im Verkehr fahren lässt wie ein ganz «normales» Automobil.

Honda hat ähnlich viel Hybrid-Erfahrung wie Toyota. 1999 war der sehr futuristisch gestylte Insight vorgestellt worden, der allerdings am Markt keine grossen Stricke zerriss und auch nicht offiziell in die Schweiz importiert wurde. 2003 folgte dann die erste Version des Civic IMA (Integrated Motor Assist), die auch hier zu Lande angeboten wurde, aber dem Prius nicht das Wasser reichen konnte. Das könnte sich mit dem neuen Civic ändern, falls der Importeur 2007 mehr Fahrzeuge in den Verkauf bringen kann.

Angetrieben wird der Civic von einem 1,3-L-Vierzylinder-Benziner mit sequenzieller

Doppelzündung und variabler Ventilsteuerung, der 95 PS leistet. Dazu kommt ein 20 PS starker Elektromotor, der seine Leistung aus einer Batterie bezieht, die sich etwa beim Bremsen oder bei Bergabfahrten auflädt. Insgesamt stehen also 115 PS zur Verfügung; das maxi-

Der Durchschnittsverbrauch von 4,6 Litern für ein ausgewachsenes Automobil mit fünf vollwertigen Sitzplätzen ist bemerkenswert.

male Drehmoment beträgt 167 Nm bei 2500/min. Die Fahrleistungen können sich durchaus sehen lassen; der Japaner soll in 11,5 s von 0 auf 100 km/h beschleunigen. Nach einer ersten Probefahrt über die Tessiner Berge zweifeln wir nicht an diesen Angaben; vor allem das Durchzugsvermögen und das stufenlose CVT-Getriebe konn-

ten auf der ganzen Linie überzeugen. Mit was der Civic ebenfalls glänzt: den Verbrauchsangaben. Honda gibt einen Durchschnittsverbrauch von 4,6 Litern auf 100 Kilometer an. Das darf sich für ein ausgewachsenes Automobil mit fünf vollwertigen Sitzplätzen, einem Kofferraum von 350 dm³ und einem Leergewicht von etwas über 1300 kg sehen lassen. Ebenfalls hervorragend: der Schadstoffausstoss von 109 g/km (Kategorie A).

Der Preis: 36 550 Franken. Optionen gibt es ausser der Metallic-Lackierung (Fr. 650.-) keine. Insgesamt sind das ausstattungsbedingt 20 Franken mehr als für einen fünftürigen Civic 2.2 i-CTDi, der ähnlich verbrauchsgünstig ist wie das Hybrid-Modell, allerdings etwas flotter bei den Fahrleistungen (0 auf 100 km/h in 8,6 s). Honda gibt die üblichen Garantieleistungen, auf den Hybridantrieb werden acht Jahre oder 160 000 km gewährt.



Mit sparsamer Fahrweise Prius gewinnen

Bei den derzeitigen Treibstoffpreisen gewinnt Eco-Drive zweifellos an Bedeutung. Experten meinen, dass sich mit sparsamer Fahrweise rund 10% Treibstoff sparen lassen. Mehr noch: Jetzt lässt sich damit sogar ein Toyota Prius Hybrid gewinnen. Am 10. Juni messen sich die besten Eco-Driver der Schweiz in Basel an der «rallye21» auf einem 3,5 km langen Rundkurs in der Disziplin «Effizienz». Es ist kein Wettbewerb im Langsamfahren: Nur wers zügig und trotzdem sparsam über den Parcours schafft, hat Gewinnchancen.

Qualifizieren für den Final am 10. Juni in Basel (9 bis 23 Uhr) kann man sich noch am Samstag, 27. Mai, in Solothurn (21 bis 24 Uhr), am Freitag, 2. Juni, in Burgdorf (18 bis 21 Uhr) oder auch zwischen 9 und 14 Uhr am 10. Juni am Finaltag in Basel selbst. Die Sieger der Vorausscheidungen werden entweder am Fahr Simulator, auf dem Effizienzbike oder beim Gas-Truck-Ziehen ermittelt. Die Finalläufe in Basel werden dann auf echten Fahrzeugen absolviert. Zur Verfügung stehen: Toyota Prius Hybrid, Honda Jazz 1.2i, Opel Zafira CNG, Renault Kangoo Electric Hybrid, Citroën C3 Diesel, Twikes und Elektro-Bikes. Die rallye 21 ist eine Veranstaltung des Energieforums sun21. Teilnahme gratis. www.rallye21.ch.