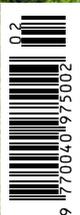




touring

ASPHALT ALS LÖSUNG?

Neue Strassenbeläge,
die gut für die Umwelt sind.



Von Dubai nach Mauritius

NEU! Traum-Kreuzfahrt zu den Perlen im Indischen Ozean

Mit eigener  Schweizer Reiseleitung!

Exklusives Ausflugs paket mit Deutsch sprechenden Reiseleitern!

Kenia



Nosy Be



Inkl. Direktflüge mit Emirates & Edelweiss Air!

20 Reisetage inkl. Vollpension an Bord ab Fr. **3899.-**
Innenkabine Kat. IB, bei 2 Pers.
CRUISEHIT 455

car-tours.ch
Zeit für Meer.

Leistungen - Alles schon dabei!

- ✓ Direktflüge Zürich-Dubai mit Emirates und Mauritius-Zürich mit Edelweiss Air
- ✓ Flughafentaxen und Treibstoffzuschläge (Fr. 245.75 / Stand 1/24)
- ✓ Stadtrundfahrt in Dubai
- ✓ 1 Nacht in Dubai inkl. Frühstück
- ✓ Alle erwähnten Transfers
- ✓ Kreuzfahrt gemäss Programm
- ✓ 16 Übernachtungen in der gewählten Kabinenkategorie auf der Norwegian Dawn inkl. Vollpension an Bord
- ✓ Teilnahme an den Bordaktivitäten
- ✓ Hafen- und Sicherheitstaxen
- ✓ Ganztagesausflug in Mauritius
- ✓ Eigene Schweizer Reiseleitung während der ganzen Reise

Reisedatum zur besten Reisezeit

20. November – 9. Dezember 2024

Unsere Aktionspreise für Sie

Alle Preise pro Person in Fr.

Norwegian Dawn 20 Tage ab Schweiz		
Kabinenkategorie	bei 2 Pers.	bei 1 Pers.
Innen, Kat. IB	3899.-	5999.-
Aussen, Kat. OA	4699.-	7399.-
Balkon, Kat. BA	5699.-	9599.-

Free at Sea-Paket für nur Fr. 299.-

- Premium-Getränkpaket
- Internetpaket 300 Min. pro Person
- 2x Besuch eines Spezialitätenrestaurants
- Landausflugs-Rabatt von USD 50.- pro Hafen/Kabine

Noch bequemer fliegen

Zuschlag für Rückflug mit Edelweiss Air in **Business-Klasse**: Fr. 1890.-

Einfaches Reisen: Sie benötigen einen Reisepass, der noch mindestens 6 Monate über das Rückreisedatum hinaus gültig ist.

Nicht inbegriffen/zusätzlich wählbar: Getränke an Bord, fakultative Landausflüge, Crew-Trinkgeld an Bord US\$ 320.- p.P., Kosten für Einreisegebühren/eVisum Kenia US\$ 30 und Tanzania US\$ 50
Buchungsgebühr: Fr. 24.- pro Person (entfällt bei Online-Buchung)

Organisation: Holiday Partner, 8852 Altendorf

TONI

Norwegian Dawn

Die Norwegian Dawn

Tolles Erstklassschiff mit 1170 Kabinen mit allem Komfort – Baujahr 2002, Renovierung 2021 – grosse Auswahl an Restaurants und Bars – keine festen Essenzeiten – hervorragende Küche – grosse Auswahl an Bars und Restaurants – 3 Schwimmbäder – grosser Wellness- und Fitnessbereich – Casino und Theater



Auf dieser einmaligen Traum-Kreuzfahrt tauchen wir ein in die faszinierende Welt des Orients und entdecken die schönsten Inseln im Indischen Ozean. Die Seychellen und Sansibar empfangen uns mit Stränden aus feinem Puderzucker und türkisfarbenem Wasser. In Kenia erleben wir die einmalige Tierwelt Afrikas hautnah, und Madagaskar bezaubert durch die einmalige Schönheit der unberührten Natur. Zum krönenden Abschluss haben Sie die Möglichkeit, am Traumstrand auf Mauritius zu entspannen.

Ihr tolles Reiseprogramm:

20.11.24 – Flug Zürich-Dubai

Am Abend Abflug ab Zürich mit Emirates.

21.11.24 – Dubai (VAE)

Landung in Dubai am frühen Morgen. Stadtrundfahrt und Transfer in Ihr Erstklasshotel.

22.11.24 – Dubai (VAE) – Einschiffung

Transfer zum Hafen und Einschiffung. Um 17 Uhr sticht die Norwegian Dawn in See.

23.11.24 – Muscat (Oman)

Sehenswert sind das prächtige Old Muscat mit seinen Palästen und Museen sowie der Mutrah Souk, der wohl schönste orientalische Basar des Landes.

24.-27.11.24 – Auf See

28.11.24 – Mahé (Seychellen)

Die kleine Inselgruppe mitten im Indischen Ozean ist eines der letzten echten Paradiese. Steil aus dem Meer herausragende Granitfelsen, herrliche Palmenstrände, üppige Vegetation und kühle Regenwälder erwarten uns.

29.11.24 – La Digue (Seychellen)

Die paradiesische Insel La Digue ist weltbekannt als Kulisse von unzähligen Foto- und Filmaufnahmen.

30.11.-1.12.24 – Auf See

2.12.24 – Mombasa (Kenia)

Mombasa ist Ausgangspunkt für Safaris in den Tsavo-Nationalpark. Erleben Sie die afrikanischen Wildtiere wie Elefanten, Löwen und Zebras hautnah.

3.12.24 – Sansibar (Tansania)

Sansibar besticht mit herrlich weissen Traumstränden und ist für seine Gewürzindustrie, insbesondere für Nelken, Muskatnuss, Zimt und schwarzen Pfeffer bekannt.

4.12.24 – Auf See

5.12.24 – Nosy Be (Madagaskar)

Die Parfüminsel Nosy Be vor der Küste Madagaskars empfängt uns mit tropischen Landschaften und fantastischen Traumstränden.

6.12.24 – Auf See

7.12.24 – Port Louis (Mauritius)

Das Tropenparadies im Indischen Ozean besticht durch das üppige Grün der Zuckerrohrplantagen, grandiose Berglandschaften, fruchtbare Ebenen und kilometerlange Badestrände. Übernachtung an Bord.

8.12.24 – Mauritius – Rückflug

Nach der Ausschiffung laden wir Sie zu einem

Ausflugs paket mit 5 Ausflügen zum Sonderpreis von Fr. 599.-

Buchen Sie die exklusiv von uns organisierten Ausflüge mit Deutsch sprechender Reiseleitung bereits im Voraus:

Muscat: Stadtrundfahrt – **Mahé:** Inseltour inkl. Mittagessen – **Sansibar:** Bootsausflug Blaue Safari inkl. Mittagessen – **Nosy Be:** Lemur Island – **Mauritius:** Nordtour mit botanischem Garten

Mindestteilnehmerzahl: 20 Personen

Ganztagesausflug «Mauritius Südtour» inkl. Mittagessen ein. Anschliessend Transfer zum Flughafen für Ihren Rückflug mit Edelweiss Air in die Schweiz (Zwischenlandung in Mahé).

9.12.24 – Ankunft in der Schweiz

Am frühen Morgen landen Sie in Zürich.

Verlängerung Mauritius nur Fr. 569.- pro Person



Bereichern Sie Ihre Kreuzfahrt mit einer Badeferien-Verlängerung auf Mauritius!

8.-11.12.24: Geniessen Sie erholsame Ferientage im ausgezeichneten Hotel Tamassa**** in Bel Ombre an der Südküste.

11.12.24: Transfer zum Flughafen und Nonstop-Rückflug mit Edelweiss Air in die Schweiz. Ankunft am Nachmittag.

Zuschlag für 4 Tage/3 Nächte inkl. Halbpension nur Fr. 569.- p. P. im Doppelzimmer, Fr. 869.- im Einzelzimmer

Zuschlag Meersicht: Fr. 135.- (EZ Fr. 270.-)
Zuschlag All inclusive: Fr. 180.-

reka Noch mehr sparen - bis 100% REKA-Checks!
REISEGARANTIE

Limitierte Plätze! Sofort buchen & profitieren!

Tel. 0848 00 11 66

www.car-tours.ch

WILLKOMMEN

Viele benutzen ihn täglich, doch kaum jemand weiss, wie sich ein Strassenbelag zusammensetzt. Fakt ist, im **Asphalt** ^{S.10} steckt sehr viel Verbesserungspotenzial. Forscher versuchen, Strassenbeläge leiser zu machen oder die kühlende Eigenschaft zu verbessern. Es wird auch daran geforscht, alte Beläge wieder in den Kreislauf zu bringen. Ziel ist, die Emissionen der Strassenbeläge zu minimieren. Kaum Emissionen produziert der von der Redaktion getestete **Smart #1**. ^{S.40} Der mittel-grosse Strome mit bis zu 428 PS hat mit dem herkömmlichen Zweiplätzer nichts mehr zu tun. Die Reichweite ist bei dem familientauglichen Crossover angemessen. **Thermalbäder** ^{S.59} haben in der Schweiz eine lange und bewegte Geschichte. Ein Rück- und Ausblick auf die Badeorte Leukerbad und Baden.

Felix Maurhofer, Chefredaktor



s. 46

Die Geneva International Motor Show (Gims) findet nach einer Pause wieder statt. Mit dabei ist der TCS mit einem informativen Stand.

Ausgabe in Zahlen:



Der TCS Benzinpreis-Radar wird von über 1,3 Millionen preisbewussten PW-Lenkern genutzt. **Seite 8**



Pro Jahr landen auf Schweizer Deponien 750 000 Tonnen alter Asphalt von den Strassen. **Seite 18**



Die Luzerner sind oft unterwegs. Täglich im Durchschnitt 95 Minuten, was Schweizer Rekord ist. **Seite 31**

8 Reisetage
ab nur**Fr. 1269.-****REISEHIT**
176**Bestseller!**

Sardinien ist ein wahres Paradies – türkisblaue Buchten, feinsandige Strände, atemberaubende Panoramastrassen und fantastische Schätze aus der bewegten Vergangenheit. car-tours.ch hat für Sie die Insel intensiv bereist und tolle Leistungen zu einer herrlichen Rundreise kombiniert, die Ihnen nicht nur den bekannten Norden, sondern auch den wunderschönen Süden näherbringt.

Fantastische Costa Smeralda**Sardiniens Hauptstadt Cagliari**

Grosse Sardinien-Rundreise

Einmal um die Insel - Zwischen Hirtenleben & Luxusjachten

Ihr tolles Reiseprogramm:

1. Tag – Anreise nach Genua

Fahrt im komfortablen Extrabus nach Genua, wo am Abend unsere Fähre Richtung Sardinien abfährt. Übernachtung an Bord.

2. Tag – Porto Cervo, Costa Smeralda

Frühmorgens legt unser Schiff in Porto Torres an der Nordwestküste Sardinien an. Entlang der Küste erreichen wir Castelsardo, ein wunderschönes Örtchen, das spektakulär über dem Meer thront. Durch die zauberhafte Macchia-Landschaft Nordsardinien geht es an die fantastische Costa Smeralda, eine der bekanntesten und modischsten Küsten der Welt. Atemberaubende Felsformationen, zuckerweisse Traumstrände und ein Hauch von Luxus in Küstenorten wie zum Beispiel Porto Cervo werden Sie begeistern. Übernachtung in Orosei.

3. Tag – Das wildromantische Herz Sardinien

Den heutigen Tag verbringen wir im Herzen der Insel. Die östliche Gegend um Nuoro, Orosei und Dorgali fasziniert durch menschenleere Ebenen, aufregende Serpentinstrassen und wildromantische, wunderschöne Naturlandschaften. Wir sehen das einst berühmte Banditendorf Orgosolo, das heute wegen seiner Murales (Wandgemälde) bekannt ist. Inmitten der herrlichen Bergidylle sind wir später zum Mittagessen bei den Hirten eingeladen. Wir geniessen traditionell sardische Köstlichkeiten

mit Wein und Wasser – ein unvergessliches Erlebnis in bester Gesellschaft! Übernachtung im Hotel vom Vortag.

4. Tag – Übers Gennargentu Gebirge nach Cagliari

Mit der Fahrt durch das Gennargentu Gebirge erwartet uns eine der landschaftlich schönsten Strecken der Insel. Das Gebirge bezaubert mit seinen grünen Gipfeln und der Gola di Gorropu, einem der tiefsten Canyons Europas. Auf kurvigen Strassen geht es bis auf 1100m in die Berge. Spektakulär ist dann die Abfahrt zurück auf Meereshöhe - Serpentin mit schönen Ausblicken auf die Berge und das Meer bringen uns nach Tortoli. Über Muravera erreichen wir am Abend den Raum Cagliari.

5. Tag – Cagliari & Tharros

Heute Morgen zeigen wir Ihnen Sardinien Hauptstadt bei einer kurzen Stadtführung. Freuen Sie sich auf Monumente, die eine tausend jährige Geschichte von Invasoren und verschiedenen Kulturen erzählen. Auf unserer Weiterfahrt nach Alghero treffen auf der Halbinsel Sinis die beeindruckenden Ausgrabungsstätten der Hafenstadt Tharros (Eintritt fakultativ). Zwischen dem 11. und 8. Jahrhundert v. Chr. war diese Stadt bis in die späte römische Kaiserzeit eine reiche Handelskolonie, Hafenstadt und Festung. Übernachtung in Alghero.

6. Tag – Bosa & der Malvasia

Ein wunderbarer Tag erwartet uns! Entlang der zauberhaften Westküste fahren wir nach Bosa,

ein kleines Handwerks- und Weinstädtchen. Das Städtchen ist unglaublich hübsch und wurde in die Liste der „10 schönsten Dörfer Italiens“ aufgenommen. Die mittelalterlichen Häuser ziehen sich malerisch den Hang hinauf. Alles wird überragt vom mächtigen Castello Serravalle. Wir sind zu Gast in einer typischen Osteria und lassen es uns bei typisch sardischen Malvasia gut gehen. Übernachtung im Hotel vom Vortag.

7. Tag – Alghero & Schifffahrt zur Neptungrotte

Bei einem gemütlichen Rundgang in Alghero fühlen wir uns heute Morgen in die spanische Vorherrschaft zurückversetzt – nicht nur wegen den italienischen und katalanischen Strassenschildern. Alghero war der erste Ferienort der Insel und bezaubert mit Kopfsteinpflaster, wunderschönen Plätzen und einer herrlichen Hafenpromenade. Am Nachmittag laden wir Sie zum Abschluss zu einer tollen Schifffahrt entlang der Küste ein. Bei ruhiger See wird die weltberühmte Grotta di Nettuno angefahren. Am Abend in Porto Torres Einschiffung auf die Fähre nach Genua. Übernachtung an Bord.

8. Tag – Heimreise

Am Morgen erreichen wir wieder Genua, von wo aus wir die Heimreise antreten.

Leistungen - Alles schon dabei!

- ✓ Fahrt im komfortablen Extrabus
- ✓ Fährüberfahrt Genua-Porto Torres inkl. Übernachtung in 2-Bettkabinen Innen und Frühstück
- ✓ Fährüberfahrt Porto Torres-Genua inkl. Übernachtung in 2-Bettkabinen Innen und Frühstück
- ✓ 5 Übernachtungen in 4-Sterne Hotels auf Sardinien
- ✓ 5 x Frühstück in den Hotels
- ✓ 5 x Nachtessen in den Hotels
- ✓ Typisch sardisches Hirtenmittagessen inkl. Wein & Wasser im Gebirge
- ✓ Stadtführung in Cagliari & Alghero
- ✓ Eintrittsgelder Tharros
- ✓ Malvasia-Wein Degustation in Bosa
- ✓ Schöne Bootsfahrt entlang der Küste zur Neptungrotte
- ✓ Eintritt Grotta di Nettuno (nur bei ruhiger See)
- ✓ Eigene Schweizer Reiseleitung während der ganzen Reise

Wählen Sie Ihr Reisedatum

18. - 25. April 2024 *

25. April - 2. Mai 2024

9. - 16. Mai 2024

16. - 23. Mai 2024

17. - 24. September 2024

1. - 8. Oktober 2024 *

* Spardaten

Unser Sonderpreis für Sie:

Preis pro Person im Doppelzimmer
in 4-Sterne-Hotels Fr. 1269.-

Nicht inbegriffen/zusätzlich wählbar:

Einzelzimmerzuschlag (Hotels): Fr. 260.-

Saisonzuschlag Abreisen Mai &

September: Fr. 80.-

Kabinenzuschläge Fähre:

Doppelkabine aussen: Fr. 70.-

Einzelkabine innen: Fr. 90.-

Einzelkabine aussen: Fr. 135.-

Buchungsgebühr: Fr. 24.- pro Person

(entfällt bei Online-Buchung)

Sie wählen Ihren Bus-Einsteigeort:

Aarau, Basel, Bern, Luzern, Pfäffikon SZ, Sargans, St. Gallen, Thun, Winterthur, Zürich

reka Noch mehr sparen -
bis 100% REKA-Checks!

Kreuz & Quer

Aus der Welt der Mobilität.

DIE FRAGE



Welches Schweizer Skigebiet hat den längsten Sessellift?

- a) Engelberg
- b) Leysin
- c) Sedrun
- d) Les 4 Vallées

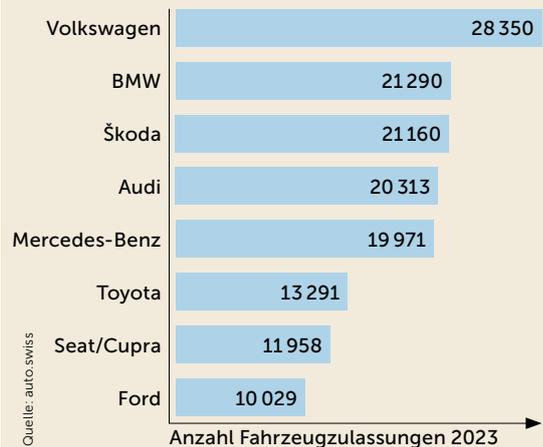


Richtige Antwort: c) Gemäss dem Verband Seilbahnen Schweiz verfügt Sedrun mit dem 2900 Meter langen Sessellift Mulinatsch-Cuolm Val über den längsten Sessellift der Schweiz.

MINISTATISTIK

Schweizer Automarkt 2023: die acht Topmarken

Die Marke Volkswagen, weitere Marken des VW-Konzerns (Škoda und Seat/Cupra) plus die deutschen Premiumanbieter dominieren hierzulande.



Deutschland testet LKW an Oberleitung

Auf der A1 zwischen Lübeck und Reinfeld laden Trucks auf einem fünf Kilometer langen Teststück über Oberleitungen ihre Batterien. Bis zum 20. Dezember letzten Jahres hatten die fünf mit Pantografen versehenen Scania-Hybrid-Sattelschlepper 42 631 Kilometer auf der Strecke absolviert. Der «eHighway-SH» ist eines von mehreren Projekten in Deutschland, das dazu dient, klimafreundliche Alternativen zur Schiene für den Transport von Gütern zu finden. Studien zufolge könnten in Deutschland zwei Drittel der Emissionen im Schwerverkehr eingespart werden, wenn 4000 Kilometer der deutschen Autobahn mit Oberleitungen ausgestattet wären.

ehighway-sh.de

DIE ZAHL

148

Kilogramm Hauskehricht pro Kopf landeten 2022 in Schweizer Abfallsäcken. 2012 betrug das Gewicht noch 206 Kilogramm. Trotz des signifikanten Rückgangs um 58 Kilo in zehn Jahren schätzen Experten, dass sich immer noch zwanzig Prozent verwertbare Materialien im Kehricht befinden und mehr als die Hälfte der Lebensmittelabfälle vermieden werden könnte.



In Kürze



Alle Loipen auf Schweiz Mobil

Das Langlaufloipen-Basisnetz wurde digitalisiert und ist nun auf der Webseite und App von Schweiz Mobil abrufbar. Somit erhalten die Sportler mit einem Klick die landesweite Übersicht über alle bestehenden Loipen aller Regionen. Das sind immerhin 2900 Loipenkilometer in über 130 Langlaufgebieten.

schweizmobil.ch



Grenzwert für Feinstaub machbar

Autos werden laufend sauberer. Neue Emissionen geraten deshalb in den Fokus. So sieht die künftige Norm Euro 7 erstmals überhaupt Grenzwerte für den beim Bremsen entstehenden Feinstaub vor. Sieben Milligramm pro Kilometer dürfen es sein. Nach Prüfstandssimulationen stellt der ADAC fest: Die Norm lässt sich einhalten.

adac.de



Individuelle Gesundheitsinfos vor Reisen

TCS-Mitglieder, die sich vor einer Reise über gesundheitliche Themen informieren wollen, können sich telefonisch an die «TCS Medline Reisen» (ehemals «Travel & Health: Info-Line») wenden. Zusammen mit Hirslanden beantworten die Expertinnen und Experten von TCS MyMed Fragen zu Impfungen, Krankheiten und mehr.

058 827 67 00 (Festnetztarif)



Burritos und Tequila im Kugelhagel

Das mexikanische Tijuana führt auf der Risikoweltkarte 2024 (erstellt von Riskline und Safeture) die Liste der weltweit gefährlichsten Städte an. Danach folgen Port-au-Prince, Guayaquil, Kabul, Port Moresby, Lagos, Karachi, Gaza, Libreville und Khartoum. Als gefährlichstes, aber auch als Land mit der schlechtesten medizinischen Versorgung gilt derzeit Haiti.



Keystone/EPA/CRISTOBAL HERRERA-ULASHKEVICH

HINGESCHAUT

Beobachtungen und Gedanken zur allgemeinen Mobilität von Illustres. Dieses Mal: letzte Ruhe.



Mondlandung gescheitert

Mit der Peregrine Mission One sollte zum ersten Mal seit mehr als fünfzig Jahren wieder eine US-Mondlandung stattfinden – dieses Mal unbemannt. Wie bei anderen Projekten auch, arbeitet die Nasa eng mit kommerziellen Anbietern zusammen. Doch kurz nach dem Start von Anfang Januar in Cape Canaveral (im Bild) gab es eine Störung, wie das Unternehmen Astrobotic mitteilt. Die Mission musste wegen eines Treibstofflecks abgebrochen werden. Die nächste bemannte Mondlandung der Nasa wurde auf 2026 verschoben.



Neuer TCS-Camping am Neuenburgersee

Seit dem 1. Januar verwaltet der TCS den Campingplatz und das Restaurant Nouvelle Plage in Estavayer-le-Lac (FR). Die Anlage am Neuenburgersee wird nun schrittweise erneuert, zunächst das Restaurant, ab 2026 folgen die Unterkünfte. Mit 28 Plätzen und fast einer Million Übernachtungen 2023 ist der TCS der führende Campinganbieter der Schweiz.

TOP 5

Die längsten Schlittelwege der Schweiz



① Big Pintenfritz

Die längste Schlittelabfahrt der Schweiz führt vom Faulhorn nach Grindelwald-Oberäll. Man muss sie sich allerdings mit zweieinhalb Stunden Marsch verdienen.

Länge: **15 Kilometer**

Nachtabfahrt: **zum Teil**



② Fideriser Heuberge

Die Piste befindet sich mitten im Prättigau (GR). Fürs perfekte Schlittelerlebnis ist zwischen 14.30 und 16 Uhr auf der Strecke der Busverkehr eingestellt.

Länge: **12 Kilometer**

Nachtabfahrt: **ja**



③ Fiescheralp

Vom Start auf 2222 Metern Höhe lassen sich die umliegenden Gipfel einschliesslich des Matterhorns bewundern, bevor die Piste steiler wird.

Länge: **11 Kilometer**

Nachtabfahrt: **nein**



④ Belalp

Diese Abfahrt zwischen Belalp und Blatten (nahe Brig) führt zuerst durch ein typisches Walliser Dorf, ehe man über einen Alpweg und durch einen Wald fährt.

Länge: **9,9 Kilometer**

Nachtabfahrt: **ja**



⑤ Klewenalp

Die Schlittelstrecke über Twäregg bis zur Stockhütte bietet eineinhalb Stunden Fahrspass mit Blick auf den Vierwaldstättersee. Für die Nachtabfahrt ist eine Stirnlampe unerlässlich.

Länge: **9 Kilometer**

Nachtabfahrt: **ja**



Mobilität, Geografie oder Ingenieurbauwerke – an dieser Stelle erfahren Sie Wissenswertes über die Schweiz, verpackt in Rankings.



Benzinpreis-Radar: ein Volltreffer

Mit über 1,3 Millionen Usern ist der TCS Benzinpreis-Radar in nur einem Jahr zur unumgänglichen Informationsplattform für preisbewusste Automobilisten avanciert.

Als die Treibstoffpreise vor knapp zwei Jahren nie da gewesene Höchstwerte erreichten, wurden die Rufe in der Bevölkerung nach einem Mittel immer lauter, welches die Preise an den einzelnen Tankstellen transparent und aktuell anzeigt und somit vergleichbar macht. Diesem Bedürfnis ist der TCS nachgekommen und hat Ende 2022 seinen eigenen Benzinpreis-Radar lanciert – mit überwältigendem Erfolg.

Aktuelle Daten dank Schwarmintelligenz

Bisher haben mehr als 1,3 Millionen Nutzerinnen und Nutzer das Tool, das in die TCS-App integriert ist, konsultiert. Die Preise werden von rund 40 000 aktiven Mitwirkenden erfasst, die jeden Tag durchschnittlich 15 000 Preisangaben an fast 4000 Tankstellen bestätigen oder aktualisieren. Insgesamt wurden somit im TCS Benzinpreis-Radar in gut einem Jahr mehr als fünf Millionen Werte registriert. Dementsprechend erfreut zeigt sich auch TCS-Generaldirektor Jürg Wittwer über den Erfolg: «Unser Anliegen war es, das Problem der fehlenden Benzinpreisübersicht in der Schweiz anzugehen und eine aktive Abhilfe zu den finanziellen Problemen der Bevölkerung zu schaffen. Die Zahlen bestätigen, wie gross das Bedürfnis nach einer solchen Lösung war, um günstiger tanken zu können.»



Holen Sie sich mit der TCS-App Gewissheit und mehr auf Ihr Smartphone!

Exklusivreise vom 13. - 19. Juni 2024

Flugreise



Eine perfekte Schottland Rundreise, die alles bietet, was Schottland ausmacht. Geheimnisvolle Seen, sagenumwobene Schlösser, malerische Fischerdörfer, die wildromantischen Highlands, die Metropolen Glasgow und das wunderschöne Edinburgh mit seinem grossartigen Schloss. Natürlich ist keine Schottlandreise perfekt ohne den Besuch einer der unzähligen Whiskydestillieren! Sichern Sie sich jetzt Ihre Plätze!

Direktflug nach Edinburgh mit Edelweiss!

Mit sämtlichen Eintrittsgeldern!



Glamis Castle & Grounds



Faszinierendes Edinburgh



Whisky-Destillerie



car-tours.ch
Erstklassige Gruppenreisen mit Schweizer Reiseleitung

7 Reisetage
inkl. Halbpension ab nur

Fr. 2299.-

REISEHIT
159

Leistungen - Alles schon dabei!

- ✓ Direkter Linienflug mit Edelweiss Zürich-Edinburgh / Edinburgh-Zürich
- ✓ Sämtliche Flugnebengebühren wie Taxen, Steuer & Kerosinzuschlag
- ✓ 2 Übernachtungen im guten Mittelklassehotel in Edinburgh
- ✓ 1 Übernachtung im guten Mittelklassehotel im Raum Aberdeen
- ✓ 2 Übernachtungen im guten Mittelklassehotel im Raum Aviemore/Inverness
- ✓ 1 Übernachtung im guten Mittelklassehotel im Raum Glasgow
- ✓ 6 x Frühstück in den Hotels
- ✓ 6 x Nachtessen in den Hotels
- ✓ Alle Ausflüge aufgeführten Ausflüge und Besichtigungen gem. Programm
- ✓ Alle Transfers und Ausflüge im komfortablen, klimatisierten Extrabus
- ✓ Spannende Stadtführung in Edinburgh inkl. Eintritt Edinburgh Castle
- ✓ Besuch Whisky-Destilliererei inkl. Probe
- ✓ Eintritt Glamis Castle & Grounds
- ✓ Eintritt, Rundgang & Verkostung Deans' of Huntly (Shortbread) Visitor Centre
- ✓ Eintritt Ballindalloch Castle & Grounds
- ✓ Eintritt Corrieshalloch Gorge Nature Reserve
- ✓ Eintritt Inverewe Gardens
- ✓ Bootsfahrt Loch Ness & Eintritt Urquhart Castle
- ✓ Interessante Stadtführung in Glasgow
- ✓ Eigene Schweizer Reiseleitung während der ganzen Reise

Schottland Rundreise

Neu: Eine wunderbare Entdeckungstour von Edinburgh bis zu den Highlands!

Ihr tolles Reiseprogramm:

1. Tag, Donnerstag 13. Juni 2024 - Anreise
Am frühen Morgen Direktflug mit Edelweiss von Zürich nach Edinburgh. Nach der herzlichen Begrüssung am Flughafen Transfer zum Hotel. Der restliche Tag bis zum Nachtessen bleibt frei für erste Erkundungstouren.

2. Tag, Freitag 14. Juni 2024 - Edinburgh
Heute Vormittag zeigen wir Ihnen Edinburgh, mit Sicherheit eine der schönsten Städte Europas, bei einer spannenden Stadtführung. Wir sehen St. Giles Cathedral, Royal Mile und erleben das bunte Treiben der Princess Street. Weithin sichtbar ist das Wahrzeichen der Stadt, das fantastische Edinburgh Castle, welches wir besuchen werden. Nutzen Sie den freien Nachmittag, um durch die Princes Street Gardens zu bummeln oder auf der Princes Street einzukaufen.

3. Tag, Samstag 15. Juni 2024 - Von Edinburgh nach Aberdeen
Wir verlassen das royale Edinburgh und geniessen auf der Fahrt Richtung Norden viel Natur und grandiose Ausblicke auf die raue Nordsee. Wie es sich für diese Gegend gehört, besichtigen wir eine bekannte schottische Maltwhisky-Destilliererei und erfahren viel

Wissenswertes rund um die edlen Brände. Später empfängt uns das märchenhafte Glamis Castle mit seinen zauberhaften Gärten. Deutlich rauer präsentiert sich die direkt an der Nordsee gelegene Ruine von Dunnottar Castle, wo wir für einen Fotostopp halten. Nachtessen & Übernachtung im Raum Aberdeen.

4. Tag, Sonntag 16. Juni 2024 - Shortbread & Ballindalloch
Ebenfalls typisch für Schottland ist das leckere Shortbread. Eine der bekanntesten Produzenten gewährt uns heute einige Einblicke in die Herstellung des beliebten Kekses. Im dazugehörigen Café können Sie dann nach Herzenslust naschen. Anschliessend Weiterfahrt zum grossartigen Ballindalloch Castle, einem der am schönsten erhaltenen Baronschlösser Schottlands. Die wunderschönen Gärten sind so vielfältig bepflanzt, dass sie das ganze Jahr über eine Augenweide sind. Nachtessen & Übernachtung im Raum Aviemore/Inverness.

5. Tag, Montag 17. Juni 2024 - Nordwest Highlands mit Inverewe Gardens
Traumhafte und oft menschenleere Landschaften erwarten uns heute auf der Route in die nordwestlichen Highlands. Entlang

des Beaulieu Firth fahren wir auf die Black Isle. Bei Braemore bewundern wir die 30m herabstürzenden Wasserfälle der Corrieshalloch-Schlucht. Ebenso besonders sind die Inverewe Gardens bei Poolwe, die mit ihrer exotischen Pflanzenpracht in diesem Breitengrad wahrlich überraschen. Übernachtung im Hotel vom Vortag.

6. Tag, Dienstag 18. Juni 2024 - Loch Ness, Tal der Tränen & Glasgow
Heute Vormittag wartet der legendärste schottische See auf Sie, der Loch Ness. Nach der Besichtigung der am Ufer gelegenen Ruinen des Urquhart Castles, unternehmen wir eine kurze Bootsfahrt auf der Suche nach Nessie. Durch das atemberaubende Tal der Tränen und vorbei am malerischen Loch Lomond geht es in die grösste schottische Stadt - Glasgow. Freuen Sie sich auf eine spannende Stadtrundfahrt mit vielen Höhepunkten. Übernachtung im Raum Glasgow.

7. Tag, Mittwoch 19. Juni 2024 - Heimreise
Nach dem Frühstück fahren wir zurück nach Edinburgh, wo wir am Nachmittag den Heimflug nach Zürich antreten.



Limitierte Plätze! Sofort buchen & profitieren!

Tel. 0848 00 77 88

www.car-tours.ch

Unser Sonderpreis für Sie:

Preis pro Person im Doppelzimmer
in guten Mittelklassehotel
Fr. 2299.-

Nicht inbegriffen/zusätzlich wählbar:
Einzelzimmerzuschlag: Fr. 399.-
Buchungsgebühr: Fr. 24.- pro Person
(entfällt bei Online-Buchung)

Flug: ab/bis Zürich

reka Noch mehr sparen -
bis 100% REKA-Checks!



Der Strassenverkehr gilt als eine der ärgsten Quellen für Lärmbelästigung, unter der viele Menschen leiden. Im Zuge der Klimaerwärmung nehmen hitzebedingte Gesundheitsbelastungen zu, und gerade asphaltierte Flächen erweisen sich als problematisch. Ein Strassenbelag könnte diese Probleme lösen.

Text Juliane Lutz

Die eierlegende Wollmilchsau unter den Belägen

Nicht nur farblich ein Unterschied Albino-bitumen mit Farbpigmenten wird neben konventionellem Asphalt aufgetragen, um Lärm-minderung und Erhitzung zu testen.



D

Die Suche hat begonnen, und vielleicht sind sie ja in vielen Kiesgruben in der Schweiz zu finden: helle Steinchen, die sich gut mit Bitumen verbinden und, in die Deckschicht eingearbeitet, Schall schlucken, aber Asphaltstrassen auch weniger erhitzen als bisher. Dass das künstlich aufbereitete Granulat namens Granusil diese wichtigen Eigenschaften besitzt, fanden der Akustiker Erik Bühlmann und weitere Forscher sowie Strassenbauer heraus. Sie untersuchten in einem vom Bund sowie von den Kantonen Bern und Wallis unterstützten Projekt zwanzig verschiedene Strassenbeläge auf schalldämmende und kühlende Eigenschaften. Strassen in Bern und Sitten wurden mit weissen hellen Steinchen sozusagen gepudert oder dunkler Asphalt beispielsweise

«Die Klimaziele in der Schweiz sind gesteckt. Da ist es wichtig, die Transportwege möglichst kurz zu halten.»

hell gestrichen. Während sich auf die Deckschicht gestreuter heller Kies nicht bewährte – die Steine hafteten zu wenig gut und lösten sich ab –, überzeugte das in die Deckschicht eingearbeitete Granulat. Es blieb dauerhaft weiss, obwohl unzählige schwarze Pneus darüber rollten, und erhält lange die für die Sicherheit notwendige Griffbarkeit, wird also nicht von den Fahrzeugen abgeschliffen. Der einzige Nachteil ist noch, dass die Steinchen über Hunderte von Kilometern aus Frankreich hergekarrt werden müssen. «Die Klimaziele in der Schweiz sind gesteckt. Da ist es wichtig, die Transportwege möglichst kurz zu halten», sagt Bühlmann, der beim Ingenieurunternehmen Grolimund + Partner AG den Bereich Forschung und Entwicklung leitet.

Auf Schatzsuche in Kiesgruben

Nun geht es in einem vom Astra finanzierten, auf dreissig Monate angelegten und um die Städte Zürich, Luzern und Lausanne erweiterten Projekt darum, Gestein mit den gleichen Eigenschaften auch in der Schweiz zu finden. «Dafür klappern

Vielschichtige Sache

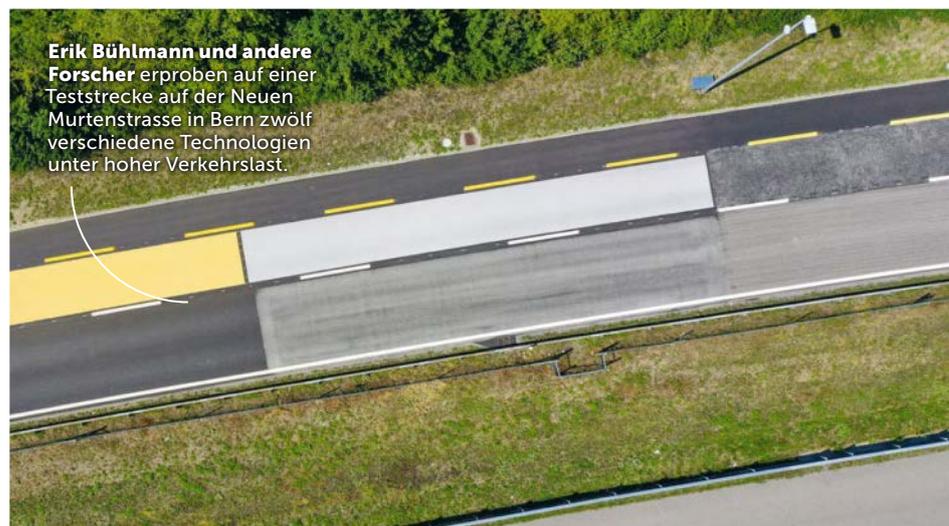
Schematischer Aufbau des Strassenoberbaus.



wir die Kiesgruben in den verschiedenen Regionen ab, laden weitere Städte dazu ein, am Projekt teilzunehmen, um sozusagen unsere Jagdgründe auszuweiten», sagt Erik Bühlmann. Aus der Forschung wisse man, welches Gestein sich gut mit Bitumen verbindet. Die Suche danach jedoch sei sehr arbeitsintensiv. Erfüllt es die hohen Anforderungen für Strassenbelag nicht ganz, kann es eventuell für öffentliche Plätze und Gehwege genutzt werden. Infolge der Klimaerwärmung nimmt auch in der Schweiz die hitzebedingte Gesundheitsbelastung zu. Auf sogenannten Heat-Maps erweisen sich bei hohen Temperaturen nicht nur Strassen, sondern alle asphaltierten Flächen in Städten und Gemeinden als die heissesten Orte, die selbst nachts kaum mehr abkühlen. Die Tests ergaben, dass sich dank der Deckschicht mit Granusil die Strassen um etwa sechs Grad weniger erwärmen als bei herkömmlichem Strassenbelag. «Ein poröser Belag und helle Farbe nehmen weniger Wärme auf und reflektieren das Sonnenlicht besser», erklärt Erik Bühlmann.

Lärmproblem bisher nicht gelöst

Durch das Zusammenspiel von einer feinen Oberflächentextur von rund vier Millimetern und winzigen Hohlräumen wird der Schall zu Beginn um sechs Dezibel gedämmt. Wenn dann mit der Zeit die Poren des Belags verstopfen, sind noch drei Dezibel gewährleistet. Das entspricht der Halbierung des Verkehrs. Untersuchungen ergaben, dass Menschen bei diesem Wert besser schlafen können. Lärm ist in der dicht besiedelten Schweiz mit den vielen Strassen ein grosses Problem. Nach Angaben des Bundesamtes für Umwelt (Bafu) ist hierzulande jede siebte Person dauerhaft Lärm ausgesetzt, und pro Jahr kommt es zu rund 500 Todesfällen aufgrund zu hoher Lärmbelastigung. Seit 1987 sind der Bund, die Kantone und Gemeinden zur Lärmsanierung ih-



rer Strassen verpflichtet. So werden beim Bau oder der Sanierung von Nationalstrassen seit Längerem standardmässig schallschluckende Beläge verbaut. Doch obwohl die öffentliche Hand Milliarden für Gegenmassnahmen ausgegeben hat und seit 2008 die Erforschung lärmarmer Beläge stark zugenommen hat, leiden laut Informationen des Bafu noch immer rund eine Million Menschen dort, wo sie wohnen, unter schädlichen oder lästigen Lärmemissionen.

Macht die Kosten wieder wett

Ein Nachteil von schallschluckenden Strassenbelägen ist bislang ihre um die Hälfte kürzere Lebensdauer im Vergleich zu konventionellen Belägen. Wie schnell sie altern, hängt von der Rezeptur, der Qualität des Einbaus und Strassenbaus, vom Klima, von der Höhenlage, Verkehrsintensität und vom Grad der Verschmutzung ab. «Die von uns mit Erfolg getestete Deckschicht hat ganz feine Hohlräume. Meist dringt Schmutz erst

gar nicht ein. Und ist das doch einmal der Fall, verschwindet ein Grossteil davon wieder, wenn Wasser mit Hochdruck auf diesen Belag gespritzt und hinten wieder abgesaugt wird», beobachtet Erik Bühlmann.

Und wie sehen die Kosten für diesen kühlen und zugleich lärmmarmen Belag aus, an dem alle Gemeinden stark interessiert sein müssten? Sie sind zusammen mit den Kantonen dafür zuständig, Massnahmen gegen Lärm möglichst dort, wo er entsteht, umzusetzen. «Da wir bisher mit Gestein aus Frankreich gearbeitet haben, ist er derzeit zwischen zehn und zwanzig Prozent teurer als herkömmlicher Belag. Wenn wir jedoch Kies aus der Schweiz zur Verfügung haben und grössere Mengen des Granulats hergestellt werden, sinkt der Preis», sagt Erik Bühlmann. Ausserdem müsse man noch bedenken, dass der neue Belag teure Schallschutzwände und -fenster überflüssig mache und durch geringere Lärmbelastung dazu beitrage, die Gesundheitskosten zu senken. ○

Lange Geschichte

6000 v. Chr.

Mesopotamien

Bereits die Sumerer nutzen natürlichen Asphalt, um damit Gefässe und Boote abzudichten.

2000 v. Chr.

Indien und Europa
Neben Mesopotamien wird das Material auch dort gebraucht, um Bäder, Kanäle und Böschungen undurchlässig zu machen.

100 v. Chr.

Römisches Reich
Asphalt dient als Mörtel für Strassen in Pompeji. Ansonsten benutzten die Römer lieber Holzteepech.

6.–15. Jahrhundert Mittelalter

Während dieser Zeit verlor Asphalt an Bedeutung, wurde allenfalls in der Heilkunde genutzt.

15. Jahrhundert Inkareich

Das dunkle, zähe Gemisch findet in Südamerika Verwendung in der Medizin wie auch als Baustoff.

1595

Fund in Trinidad

Der englische Seeheld Sir Walter Raleigh stösst auf einer Erkundungsreise auf einen Asphaltsee auf der Insel Trinidad. Noch heute wird Asphalt von dort für Strassen genutzt.

1711–1797

Quellen in Europa

1711 werden grosse Vorkommen im Val de Travers, 1756 um Lobsann (Elsass) und 1797 bei Seyssel (Oberrhein) entdeckt.

1835

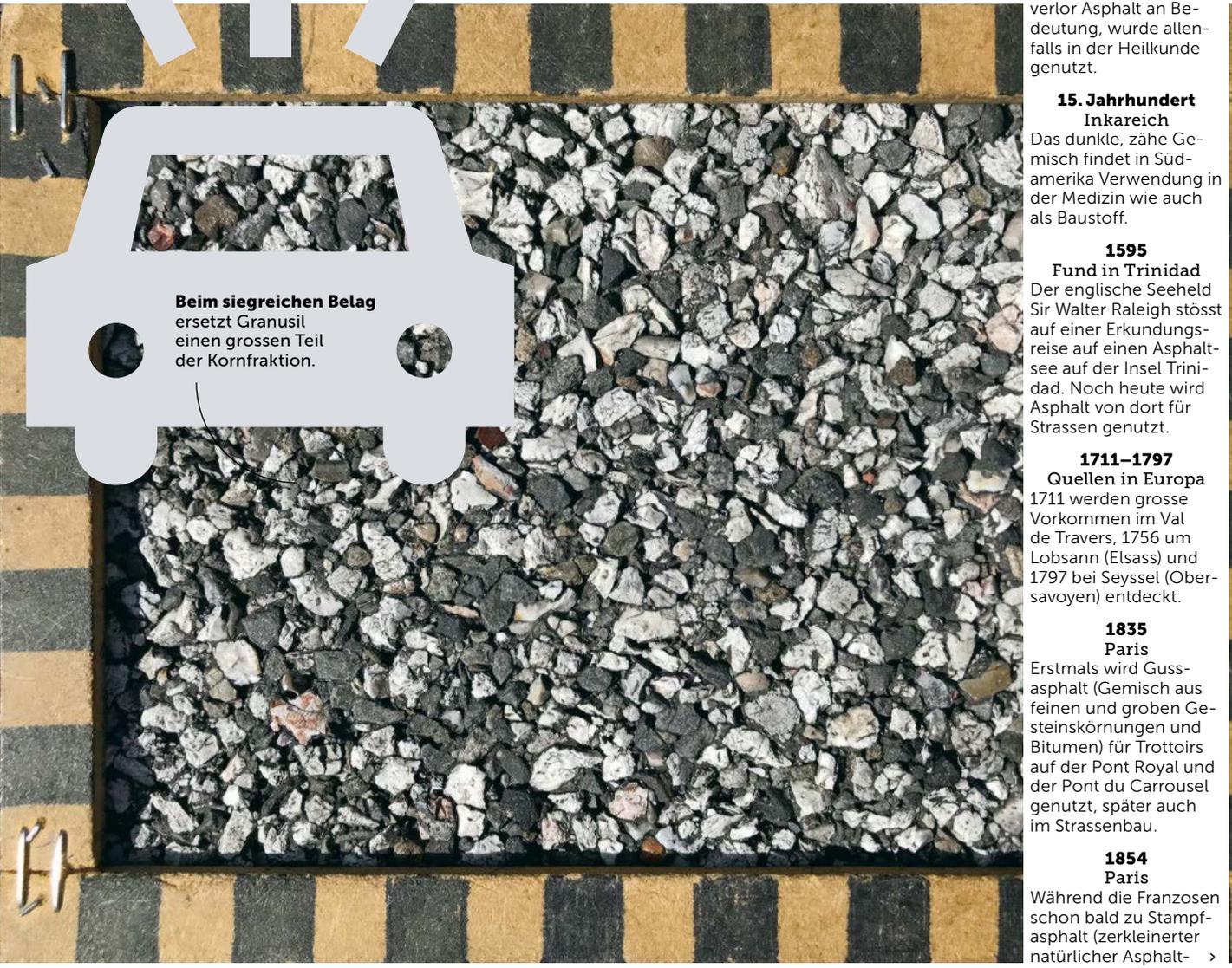
Paris

Erstmals wird Gussasphalt (Gemisch aus feinen und groben Gesteinskörnungen und Bitumen) für Trottoirs auf der Pont Royal und der Pont du Carrousel genutzt, später auch im Strassenbau.

1854

Paris

Während die Franzosen schon bald zu Stampfasphalt (zerkleinerter natürlicher Asphalt) -



Beim siegreichen Belag ersetzt Granusil einen grossen Teil der Kornfraktion.

stein) im Strassenbau übergehen, folgt man in London, Wien und Berlin diesem Beispiel erst gegen 1870.

1870er-Jahre
USA

In Übersee werden bereits die Vorläufer von Walzasphaltschichten (Asphaltschichten, die beim Einbau mit Walzen verdichtet werden) entwickelt. Anwendung finden diese in Europa erst im 20. Jahrhundert.

1907
USA

Erste Asphaltmischanlagen werden betrieben.

1920er-Jahre
Berlin

Die Avus (Automobil-Verkehrs- und Übungsstrasse) wird als erste ausschliessliche Autostrasse sowie als Rennstrecke eröffnet und erhält eine Deckschicht aus Asphalt.

Ab 1950
Europa

Durch Zugabe spezieller Stoffe wird es möglich, Asphalt auch in kaltem Zustand einzubauen.

1963
England

Drainasphalt (offenporiger Asphalt) wird auf Flugplätzen eingesetzt, um das Oberflächenwasser schnell von Start- und Landebahnen abzuleiten. Dabei wird seine lärmindernde Eigenschaft entdeckt.

Anfang der 1970er
USA

Erste Anwendungen mit Recyclingasphalt.

1980er-Jahre
Deutschland

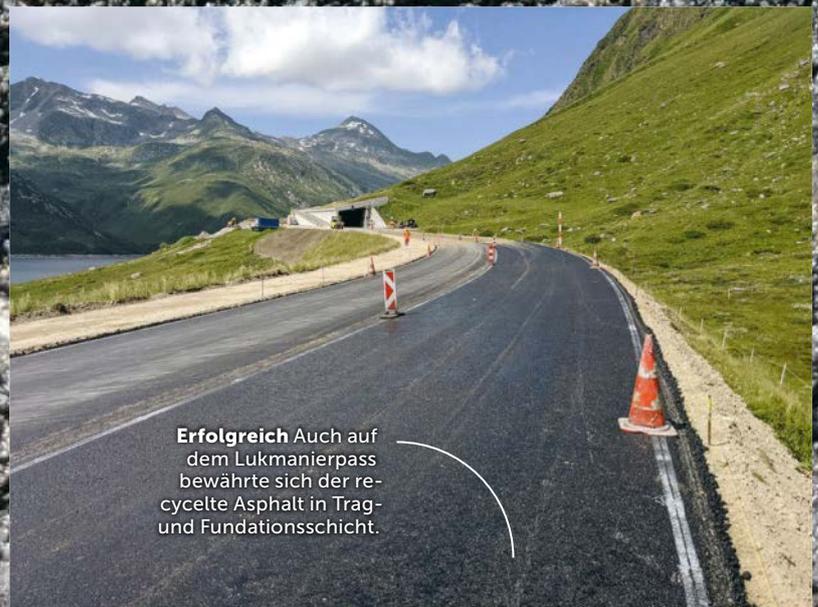
Zunehmende Forderungen nach lärmindernden Belägen führen zur intensiven Beschäftigung mit lärmarmen Belägen. Drainasphalt wird zu Flüsterasphalt weiterentwickelt.

1990er-Jahre
Schweiz

Offenporige Asphalte (PA) werden auf Autobahnen eingebaut.

Nahaufnahme von der Teststrecke auf dem Lukmanierpass, wo Martins Zaumanis und andere Empa-Forscher Versuche mit Ausbauasphalt machten.

Dunkle Halden Eine von 151 Deponien in der Schweiz, auf denen Ausbauasphalt gelagert werden darf.



Erfolgreich Auch auf dem Lukmanierpass bewährte sich der recycelte Asphalt in Trag- und Fundamentalschicht.

«Wir arbeiten noch mit über hundert Jahre alten Prüfmethoden»

Die Wiederverwendung von altem Asphalt ist billiger und umweltfreundlicher als die Herstellung von neuem. Ganze Deponien warten nur darauf, abgetragen zu werden. Was das vermehrte Recycling verhindert, sagt Empa-Forscher **Martins Zaumanis**.

Pro Jahr landen in der Schweiz um die 750 000 Tonnen an ausgebautem Asphalt auf Deponien. Wie kann man diese Berge abbauen?

Martins Zaumanis: Hierzulande wird schon viel Asphalt wiederverwendet. Im Vergleich mit anderen Ländern schneidet die Schweiz da gut ab. Das Problem ist, dass das Strassennetz im Grossen und Ganzen steht und so gut wie keine Strassen mehr neu asphaltiert werden. Wir können diese Deponien nur abtragen, wenn wir noch mehr Ausbausphal als bisher für die Sanierung bereits bestehender Strassen und ihre Instandhaltung nutzen.

Heute dürfen bereits hundert Prozent Recyclingasphalt in Fundamentalschichten, achtzig Prozent in Tragschichten und vierzig Prozent in Deckschichten eingebaut werden. Warum bleibt dennoch so viel alter Asphalt übrig?

Theoretisch ist es sogar möglich, Ausbausphal zu hundert Prozent zu recyceln, doch praktisch ist es oft besser, wenn weniger in neuen Mischrezepten enthalten ist. Mittlerweile können viele Hersteller in der Schweiz grosse Mengen an Ausbausphal wiederverwenden. Doch dafür sind neue Testmethoden nötig, und an denen fehlt es. Noch heute wird mit der vor über hundert Jahren entwickelten Nadelpenetration als Prüfmethode im Asphaltbereich gearbeitet. Solche einfachen Methoden reichen aus, wenn nur wenig alter Asphalt neu gemischt wird, bei grösseren Mengen aber nicht.

Wie weit ist die Forschung bei der Entwicklung dieser Methoden?

Es gibt leistungsorientierte Prüfmethode, von denen ich viel halte. Anstelle wie bislang die einzelnen Materialien, also Gestein und Bindemittel des Ausbausphal sowie das neue Gestein und das neue Bindemittel separat zu untersuchen, erlauben sie es, das gesamte neue Mischgut auf Risse oder ausreichend Spurrinnenfestigkeit hin zu testen. So wird der Wheel-Tracking-Test bei Asphalt

für sehr stark frequentierte Strassen eingesetzt und zeigt, ob sich Spurrillen bilden. Leider gibt es in der Schweiz aber keine routinemässigen Rissprüfungen für die am häufigsten verwendeten Asphaltarten. Diese müssen entwickelt werden. Eine andere wichtige Frage ist auch, wie wir Bitumen wieder weich machen, sodass der Asphalt erneut verwendet werden kann. Solange nur wenig Ausbausphal genutzt wurde, haben sich viele Fragen nicht gestellt. Es fehlt an Lösungen auf allen Stufen des Recyclings von Ausbausphal, angefangen beim Fräsprozess.

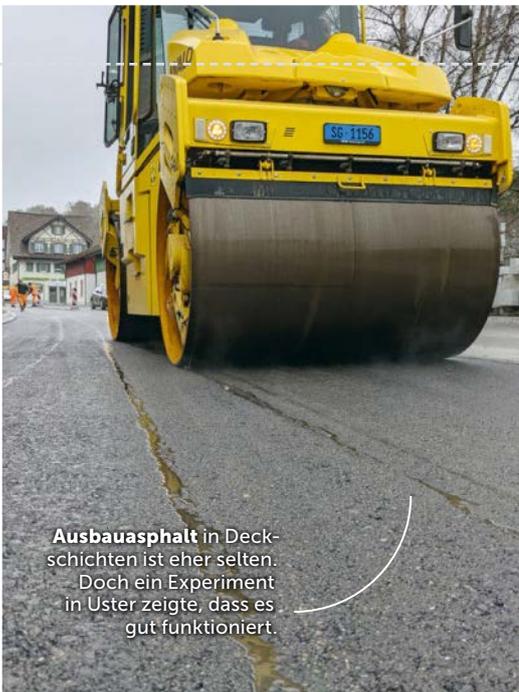


Martins Zaumanis

Martins Zaumanis befasste sich schon in seiner Masterarbeit mit dem Thema Asphalt und doktorierte in den USA über das Thema Strassenbau. Seit 2016 forscht der 38-jährige Lette an der Empa daran, wie sich der Recyclinganteil im Asphalt erhöhen lässt.

Können Sie konkreter werden?

Wir müssen uns fragen, ob wir diesen Prozess schon so gut wie möglich erledigen. In den Niederlanden etwa werden oft die Asphaltdeckschichten von anderen Schichten getrennt und separat gelagert. Auch Materialien aus speziellen Asphalttschichten wie offenporigen Asphalt werden häufig für sich aufbewahrt. In der Schweiz haben wir schlicht den Platz nicht dazu. Wenn wir Asphalt von den Strassen abfräsen, müssen wir auch wissen, wie alt er ist und was alles da



Ausbauasphalt in Deckschichten ist eher selten. Doch ein Experiment in Uster zeigte, dass es gut funktioniert.

rin enthalten ist. Meiner Meinung nach ist eines der grössten Probleme beim Recyclingprozess, dass wir keine technologische Lösung haben, Ausbauasphalt schnell zu prüfen, um seine bestmögliche Verwendung zu bestimmen.

Sicher arbeiten Sie daran?

Das ist ein Ziel, das ich mir gesteckt habe, aber noch müssen die Asphalthersteller Gestein und Bindemittel meist mühselig extrahieren, um alten Asphalt prüfen zu können.

Eignet sich Ausbauasphalt eigentlich für alle Schichten gleichermassen gut?

Für die Deckschicht – sie muss von Topqualität, griffig und je nach Lage lärmarm sein – wird er am wenigsten verwendet. Aber das könnte anders sein. Da die oberste Asphaltsschicht sehr stark belastet wird, werden dafür nur beste Materialien verwendet. Man greift häufig zu Polymerbitumen (industriell hergestellter Bitumen mit Kunststoffen, Anm. der Red.). Meist sind ungefähr drei Prozent davon in neuem Mischgut enthalten. Da der Bitumen in Ausbauasphalt meist nicht mit Polymeren modifiziert wurde, wird er nicht für die Deckschicht benutzt. Forscherkollegen von der Empa und ich haben in einem Projekt jeweils die Hälfte neue Gesteinskörnungen und Ausbauasphalt zusammengetan und sechs Prozent an Polymeren hinzugefügt. Das neu entstandene Mischgut wies dann drei Prozent an Polymeren auf. In die Deckschicht unserer Teststrecke in Uster wurden dreissig Prozent Ausbauasphalt verbaut, und es hat gut funktioniert.

Wie oft kann Asphalt wiederverwendet werden?

Mindestens dreimal, haben unsere Forschungen ergeben. Und wenn neue Materialien in einer gewissen Menge zu Ausbauasphalt dazu kommen, kann man ihn vermutlich so oft recyceln, wie es nötig ist. o



In der St. Alban-Vorstadt in Basel kam es zum ersten regulären Einbau von Pflanzenkohle in Belag.



Ein Mitarbeiter misst die Mischguttemperatur vor dem Einbau in der Reservoirstrasse in der Stadt Basel.

Fotos: Tiefbauamt Basel-Stadt, Keystone

Asphaltblüten der anderen Art

Basel-Stadt erprobt Pflanzenkohle im Strassenbelag. Die Ergebnisse stimmen positiv: CO₂ wird dauerhaft im Boden gebunden, und der «grüne» Asphalt scheint qualitativ besser zu sein als konventioneller Belag.

In Basel-Stadt bekommen Bäume und Büsche ein zweites Leben. Nachdem sie verblüht sind oder gestutzt wurden, entsteht aus ihnen Pflanzenkohle. Wer im Biologieunterricht aufgepasst hat, weiss, dass Pflanzen Luft, Wasser und Kohlenstoff aus der Luft aufnehmen, um daraus unter anderem Glukose zu produzieren. Sterben Pflanzen ab, kommt der Kohlenstoff wieder frei. Werden Grünabfälle bei Temperaturen zwischen 450 und 750 Grad Celsius unter weitgehendem Ausschluss von Sauerstoff zu Pflanzenkohle pyrolysiert, lässt sich der Kohlenstoff speichern. In Basel-Stadt wird er sehr lange dem Kohlenwasserstoff-Kreislauf entzogen, indem die Pflanzenkohle in die Trag- und Binderschichten von Asphaltbelägen eingebracht wird.

Noch ist der Prozess relativ aufwendig. In Säcken wird Pflanzenkohle zum Asphaltmischwerk transportiert und dort von Hand in das Asphaltmischgut mit einem Anteil von derzeit fünfzig Prozent Ausbauasphalt (alter Asphalt, Anm. der Red.) gegeben. Der erste Versuch begann im September 2022 auf einer 450 Quadratmeter grossen Versuchsfläche auf einem viel befahrenen und stark beanspruchten Umschlagplatz für Recyclingstoffe in Allschwil. Auf eine Tonne Asphalt kamen jeweils zwanzig Kilogramm Pflanzenkohle. Insgesamt wurden 86 Tonnen Asphalt verbaut und somit rund 1700 Kilogramm der verkohlten Biomasse genutzt. «Eine Tonne der neuen Asphaltmischung bindet aktuell dauerhaft ein Äquivalent von circa 55 Kilogramm CO₂», sagt Michael Schweizer, Leiter Strassen und Kunstbauten im Tiefbauamt des Kantons Basel-Stadt. «Dieser neue Belag ist von sehr hoher Qualität, erfüllt alle Anforderungen an Schweizer Asphaltnormen und soll mittelfristig nur zehn bis fünfzehn Prozent teurer als herkömmlicher Strassenbelag sein», erläutert der Ideengeber für das Projekt «grüner Asphalt». Daran sind neben dem Tiefbauamt Basel-Stadt auch das Institut für Baustofftechnologie ViaTec Basel AG und die Industriellen Werke Basel beteiligt.

Weniger Spurrillen

Am neuen Asphalt überzeugten weiter seine guten technischen Eigenschaften, beispielsweise

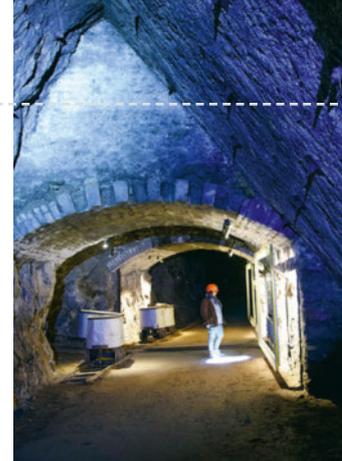
eine geringere Neigung zur Spurrinnenbildung, sodass er bereits auf einem Kilometer einer Strasse im Kanton Basel-Landschaft genutzt wird. Im Kanton Basel-Stadt wurde er in Teilen der St. Alban-Vorstadt und der Reservoirstrasse eingebaut und findet demnächst auch in der Freiburgerstrasse Anwendung. Da die Matrix des Belages steifer sei, könne er sich auch als langlebiger erweisen, heisst es.

Zwar benötigt die Verdichtung von Asphalt mit Pflanzenkohle im Vergleich mit konventionellen Asphaltmischungen beim Einbau mehr Energie. Doch nach Informationen des Tiefbauamtes Basel-Stadt verursachte die Herstellung einer Tonne Pflanzenkohleasphalt (50 Prozent Recyclingasphalt) 33,5 Kilogramm CO₂e (CO₂-Äquivalente), letztendlich werden aber 36 Kilo CO₂e gebunden. Die CO₂e-Bilanz liegt damit bei minus 2,5 Kilogramm. Übrigens lässt sich Pflanzenkohleasphalt auch recyceln, ohne dass dabei CO₂e freigesetzt werden.

Vorreiter Basel-Stadt

In der Landwirtschaft herrscht seit ein paar Jahren grosse Begeisterung für Pflanzenkohle, da sie wie ein Schwamm für Nährstoffe und Lebensraum für Mikroorganismen fungiert. Manchen gilt sie als eine Art Klimaretterin, da das in ihr enthaltene CO₂ auf lange Zeit der Atmosphäre entzogen wird. Auch mit Pflanzenkohle im Beton wird experimentiert. Hierzulande wird schon der CO₂-reduzierte Baustoff angeboten. Mit der verkohlten pflanzlichen Biomasse im Asphalt betritt Basel-Stadt in der Schweiz jedoch Neuland. Der Kanton will eine Vorreiterrolle in Sachen Klimaschutz einnehmen und durch die Kombination von Emissionsreduktionen und der Entfernung von CO₂ aus der Atmosphäre mithilfe von Negativemissionstechnologien bis 2037 klimaneutral werden.

Noch einen Vorteil bietet die Herstellung des nachhaltigen Asphaltmischguts. Für die Pyrolyse wird erst Energie benötigt, die dann wieder freigesetzt und im Kanton ins Fernwärmenetz eingespeist wird. So entstehen aus einem Kilogramm pflanzlicher Biomasse eine Kilowattstunde Fernwärme und 170 Gramm Pflanzenkohle. o



Aus dem Jura in die Welt

Bis zum Ersten Weltkrieg gehörte La Presta im Val de Travers zu den grössten und wichtigsten Asphaltminen der Welt. Längst stillgelegt, ist La Presta heute ein Schaubergwerk.

1711 entdeckte ein griechischer Arzt im Val de Travers Asphaltvorkommen. Erst zu medizinischen Zwecken genutzt, wurde das Material später kommerziell abgebaut. Der Aufschwung kam, als 1873 die britische Neuchâtel Asphalt Company Ltd. (Naco) übernahm. Bis 1913 stammte ein Fünftel der globalen Asphaltproduktion aus La Presta. Der Erste Weltkrieg führte zu einem ersten Einbruch, bis 1967 kam der Exportmarkt fast völlig zum Erliegen.

Wer das heutige Schaubergwerk besucht, kommt auch kulinarisch auf seine Kosten. Im Café des Mines steht in Asphalt gekochter Schinken auf der Karte, ein weltweit wohl einzigartiges Gericht. Die Mineure genossen ihn früher am 4. Dezember im Rahmen eines Festmahls zu Ehren der Heiligen Barbara. Sie ist die Schutzpatronin der Bergleute.

mines-asphalte.ch



Wertvoller Baustoff

Asphalt auf Strassen hat viele Vorteile: Er ist günstiger als Beton, bietet gute Griffigkeit, ist einfach zu unterhalten und kann recycelt werden. Zu Beginn des 20. Jahrhunderts wurden viele Prachtstrassen weltweit mit Schweizer Asphalt bedeckt, den eine Mine im Val de Travers lieferte.

750 000

Tonnen alter Asphalt aus dem Schweizer Strassennetz landen pro Jahr auf Deponien hierzulande.

10

Prozent von insgesamt 200 Rohölsorten eignen sich, um daraus Bitumen herzustellen. Das Öl wird erhitzt und in verschiedene Bestandteile aufgeteilt. Bitumen entsteht, wenn sich die schwersten Teile des Rohöls abtrennen.

87

Millionen Tonnen Material (Baustoffe, Brennstoffe usw.) werden pro Jahr in der Schweiz verbraucht. Dank Recycling werden 15 Millionen Tonnen in die Volkswirtschaft zurückgeführt. Dabei handelt es sich vor allem um Beton, Asphalt, Sand, Kies und Stahl.

90–150

Franken (je nach Sorte und Dicke) kostet es, einen Quadratmeter Kantons- und Nationalstrasse neu (dreischichtig) zu asphaltieren. Etwa 80 bis 120 Millionen Franken kosten 133 Kilometer Kantonsstrasse und 44 Kilometer Nationalstrassen (vierspurig).

20

Prozent der weltweiten Asphaltproduktion stammte vor dem Ersten Weltkrieg aus dem Werk La Presta im Val de Travers, das bis 1914 sogar der bedeutendste Produzent in Europa war.

5

Prozent des aus Erdöl gewonnenen Bindemittels Bitumen und 95 Prozent natürlich oder technisch hergestellte Gemische aus Gesteinskörnungen – so sieht das Verhältnis bei Asphalt heute in etwa aus.

Bezaubernde
Frühlingstage
auf dem Fluss



12 Tage ab
CHF 2590* p.P.

Perlen des Nordens

BERLIN–HANNOVER–BREMEN–AMSTERDAM

MS THURGAU SAXONIA

- TAG BASEL–BERLIN–POTSDAM** Ind. Anreise nach Basel. Fahrt im direkten ICE nach Berlin. Transfer zum Anleger mit kurzer Stadtrundfahrt (inkl.) Einschiffung und Fahrt nach Potsdam.
- TAG POTSDAM–BRANDENBURG–CALVÖRDE** Schifffahrt nach Brandenburg und Rundgang⁽¹⁾. Fahrt zum Elbe-Wasserstrassenkreuz.
- TAG CALVÖRDE–PEINE–HANNOVER** Fahrt nach Peine und Ausflug⁽¹⁾ nach Hannover. Wiedereinschiffung der Ausflugs Gäste in Hannover.
- TAG MINDEN –NIENBURG** Fahrt nach Minden. Busausflug⁽¹⁾ zum Schloss Bückeburg.
- TAG NIENBURG–BREMEN** Schifffahrt nach Bremen und Rundfahrt⁽¹⁾ mit Rundgang.
- TAG BREMEN–OLDENBURG–DÖRPEN** Ankunft in Oldenburg und Rundgang⁽¹⁾ durch die Stadt.
- TAG DÖRPEN–PAPENBURG–LEER** Besuch⁽¹⁾ der Meyer-Werft in Papenburg. Weiterfahrt nach Leer.
- TAG LEER–GRONINGEN** Rundgang⁽²⁾ durch Leer mit Besuch des Emssperrwerks. Überquerung der Meeresbucht Dollart. Ankunft in Groningen.
- TAG GRONINGEN–LEMMER** Rundgang⁽¹⁾ durch Groningen. Schifffahrt nach Lemmer.
- TAG LEMMER–DEN HELDER** Ausflug⁽¹⁾ zu den Städten Slooten und Hindeloopen in Friesland.
- TAG DEN HELDER–ALKMAAR–AMSTERDAM** Rundgang⁽¹⁾ durch die Altstadt von Alkmaar. In Amsterdam romantische Grachtenfahrt⁽²⁾.
- TAG AMSTERDAM–BASEL** Ausschiffung und Fahrt im ICE nach Basel. Individuelle Heimreise.

AMSTERDAM–BERLIN Gleiche Reise in umgekehrter Reihenfolge mit kleinen Anpassungen.



Herrenhäuser Gärten, Hannover

Reisedaten 2024 Es het solangs het Rabatt

Amsterdam–Berlin	Berlin–Amsterdam
29.03.–09.04. 900	09.04.–20.04. 700 ⁽⁸⁾
20.04.–01.05. 600	01.05.–12.05. 600
09.06.–20.06. 600	20.06.–01.07. 600
01.07.–12.07. 700	12.07.–23.07. 800 ⁽⁸⁾
23.07.–03.08. 800	03.08.–14.08. 700

⁽⁸⁾ 50% Rabatt auf Zuschlag Alleinbenutzung

Unsere Leistungen

- Kreuzfahrt mit Vollpension an Bord
- Bahnfahrt 2. Kl. ab/bis Basel SBB inkl. Sitzplatzreservierung
- Transfer Bahnhof–Schiff–Bahnhof mit kurzer Stadtrundfahrt in Berlin
- Thurgau Travel Kreuzfahrtleitung
- Zugbegleitung bei An-/Rückreise
- Audio-Set bei allen Ausflügen

Preise pro Person in CHF (vor Rabattabzug)

2-Bettkabine Hauptdeck hinten	3390
2-Bettkabine Hauptdeck	3690
2-Bettkabine Oberdeck mit Panoramafenster	4390
Zuschlag Alleinbenutzung Hauptdeck	1190
Zuschlag Alleinbenutzung Oberdeck	1990
Ausflugspaket (9 Ausflüge)	295
Getränkpaket (Details online)	352
Zuschlag Bahnfahrt 1. Klasse	140
Zuschlag Flug	auf Anfrage



Informationen oder buchen
thurgautravel.ch
Gratis-Nr. 0800 626 550



MS Thurgau Saxonia



THURGAU
TRAVEL

Vielfältige Reiseinspiration



9 Tage ab CHF 840 p.P.

Luxuriöse Rhein-Kreuzfahrt
BASEL–KÖLN–AMSTERDAM–BASEL
MS THURGAU PRESTIGE

WINDMÜHLEN VON KINDERDIJK

Reisedaten 2024

21.02.–29.02.	08.04.–16.04. ⁽⁷⁾
29.02.–08.03.	16.04.–24.04. ⁽⁷⁾
23.03.–31.03. ⁽⁷⁾	24.04.–02.05. ⁽⁷⁾
31.03.–08.04. ⁽⁷⁾	

⁽⁷⁾ Mit Keukenhof

Einmalige
Flussreise



15 Tage ab CHF 3040 p.P.

Epic-Cruise Teilstrecke
BASEL–NAMUR–AMSTERDAM
MS ANTONIO BELLUCCI

DINANT INMITTEN VON FELSEN

Reisedaten 2024

Basel–Amsterdam	Amsterdam–Basel
27.04.–11.05.	11.05.–25.05.

Neues
Schiff
in 2024



8 Tage ab CHF 1390 p.P.

Südfrankreich entlang der Rhône
NEU LYON–AVIGNON–ARLES–LYON
MS VOYAGE

RÖMISCHES AQUÄDUKT «PONT DU GARD»

Reisedaten 2024

25.04.–02.05.	10.10.–17.10.
02.05.–09.05.	17.10.–24.10.
05.09.–12.09.	

Frühling auf der Seine

Mit dem eleganten 5-Sterne-Schiff von Paris in die Normandie

Beliebt 5-Sterne-Schiff
MS AMADEUS Diamond!

Exklusivreise vom 3. bis 10. April 2024



Eine wunderbare Reise – eine gemütliche Frühlings-Flussfahrt mit dem eleganten Erstklasseschiff - von der Weltstadt Paris bis hin zu den endlosen Stränden der Côte Fleurie und zurück. Wir erleben einen intensiven Eindruck der französischen Lebenskultur, sehen reizvolle Städtchen und Künstlerorte und atemberaubende Küstenabschnitte.



„Stadt der 100 Türme“ verdankt Rouen der gotischen Kathedrale und den zahlreichen Kirchen. Freuen Sie sich auf eine spannende Führung (*). Mittagessen auf dem Schiff und Nachmittag Zeit für eigene Entdeckungstouren in Rouen.

4. Tag, Samstag 6. April 2024 – Étretat & Honfleur

Über Nacht haben wir Le Havre erreicht. Von hier aus unternehmen wir am Vormittag einen zauberhaften Ausflug an die Atlantikküste (*). Die weltbekanntesten Klippen von Étretat bieten ein unvergleichliches Naturschauspiel der Superlative. Am Nachmittag fahren wir in das mondäne Hafenstädtchen Honfleur an der Côte Fleurie (*).

5. Tag, Sonntag 7. April 2024 – Normandie Rundfahrt

Heute können Sie eine unvergessliche Rundfahrt durch die Normandie unternehmen (*). Am Mittag werden wir mit einem traditionellen normannischen Essen in Bayeux mit Blick auf die berühmte Kathedrale verwöhnt. Den Abschluss des Tages bildet eine Calvadosprobe in einer traditionellen Brennerei bei Pont L'Éveque.

6. Tag, Montag 8. April 2024 – Claude Monet & Schloss Versailles

Am Vormittag entführen wir Sie in den Garten von Claude Monet in Giverny (*). Nachmittags können Sie mit La Roche-Guyon eines der schönsten Dörfer Frankreichs an einer Seine- Windung im Naturpark Vexin Français besuchen (*).

7. Tag, Dienstag 9. April 2024 – Paris

Am Morgen erreichen wir Paris. Bei einer



Faszinierendes Étretat



8 Reisetage, inkl.
Vollpension an Bord, ab

Fr. 1699.-

Doppelkabine, Hauptdeck hinten
REISEHIT 279

Leistungen – Alles schon dabei!

- ✓ Fahrt mit dem komfortablen Extrabus
- ✓ Schifffahrt auf der MS AMADEUS Diamond**** ab/bis Paris gemäss Reiseverlauf
- ✓ 7 x Übernachtung in der gebuchten Kabine
- ✓ Vollpension mit täglich 3 Mahlzeiten (Abendessen 1. Tag bis Frühstück 8. Tag) inkl. Kaffee, Tee & Gebäck am Nachmittag (je nach Tagesprogramm), Begrüssungscocktail, Gala-Dinner, Täglich Mitternachts-snack
- ✓ Teilnahme am Bordunterhaltungsprogramm
- ✓ Freie Nutzung der Bordeinrichtungen
- ✓ Gepäckservice
- ✓ Sämtliche Hafengebühren
- ✓ Eigene Schweizer Reiseleitung während der ganzen Reise

Unsere Aktionspreise für Sie

Alle Preise pro Person in Doppelkabine in Fr.

MS AMADEUS Diamond 8 Tage ab Schweiz	Katalogpreis	Aktionspreis
Kabinenkategorie		
Hauptdeck hinten	2199.-	1699.-
Hauptdeck	2329.-	1849.-
Mitteldeck hinten (fr. Balkon)	2499.-	1999.-
Mitteldeck (fr. Balkon)	2679.-	2199.-
Oberdeck hinten (fr. Balkon)	2999.-	2499.-
Oberdeck (fr. Balkon)	3189.-	2699.-
Oberdeck Suite (fr. Balkon)	3699.-	2999.-

Zuschlag für Alleinreisende:

Hauptdeck Fr. 999.-, Mitteldeck Fr. 1249.-

Sie wählen Ihren Bus-Einsteigeort:

Aarau, Basel, Bern, Luzern, Pfäffikon SZ, Sargans, St. Gallen, Thun, Winterthur, Zürich

Nicht inbegriffen/zusätzlich wählbar:

Ausflüge, Persönliche Auslagen, Getränke & Trinkgelder (empfohlen Euro 7 – 10.- p.P./Tag) Buchungsgebühr: Fr. 24.- pro Person (entfällt bei Online-Buchung)

Organisation: Holiday Partner, 8852 Altendorf

interessanten Stadtführung (*) sehen Sie die bekanntesten Sehenswürdigkeiten und erfahren viel Interessantes über das Leben in der Stadt. Der Nachmittag steht für eigene Entdeckungstouren zur freien Verfügung.

8. Tag, Mittwoch 10. April 2024 – Heimreise

Nach der Ausschiffung am Vormittag erwartet uns der Bus für die Heimreise.

(*) Ausflüge des Ausflugspaketes



AUSFLUGSPAKET nur Fr. 199.-

Das Ausflugspaket beinhaltet die im Reiseprogramm mit (*) bezeichneten 7 Ausflüge. Das Paket kann nur im Voraus gebucht werden. Sie sparen mindestens 20%. Buchung einzelner Ausflüge an Bord möglich.

MS AMADEUS DIAMOND ***** - Ihr schwimmendes Erstklasshotel

Freuen Sie sich auf eines der schönsten Flussschiffe auf der Seine. Nach der Komplettrenovierung 2019 erstrahlt die AMADEUS DIAMOND im neuen Glanz! Alle Suiten und der Grossteil der Kabinen sind mit französischen Balkonen ausgestattet (Kabinen auf Hauptdeck mit Aussichtsfenstern) und verfügen über moderne Badezimmer mit Dusche und WC. Im Panoramarestaurant speisen Sie stilvoll im luxuriösen Ambiente und geniessen dabei das fantastische Szenario der vorbeiziehenden Flusslandschaft.

Ihr tolles Reiseprogramm:

1. Tag, Mittwoch 3. April 2024 – Anreise nach Paris & Einschiffung

Fahrt mit dem komfortablen Extrabus nach Paris, wo uns die MS AMADEUS Diamond erwartet. Gestärkt mit einem Begrüssungscocktail verlassen wir am Abend die Stadt der Liebe und gleiten auf der Seine flussabwärts.

2. Tag, Donnerstag 4. April 2024 – Schloss Versailles

Am Morgen haben wir Conflans-Sainte-Honorine erreicht und die Möglichkeit zu einem Ausflug nach Versailles (*). Das Schloss Versailles ist eine der grössten Palastanlagen der Welt und gilt als Meilenstein in der Schlossbaukunst. Freuen Sie sich auf eine spannende Besichtigung und lassen Sie sich zurück in die königliche Zeit versetzen.

3. Tag, Freitag 5. April 2024 – Rouen

Das nächste Highlight unserer Reise erleben wir heute in Rouen. Den Beinamen

Limitierte Plätze! Sofort buchen & profitieren! Tel. 0848 00 77 88 www.car-tours.ch

reka Noch mehr sparen - bis 100% REKA-Checks!

car-tours.ch
Erstklassige Gruppenreisen mit Schweizer Reiseleitung

Mobil

TCS-CHEF IM INTERVIEW AUF SEITE 23
**HILFE
VON DEN
BESTEN**

In Bahnhofsnähe entsprechen Fussgängerstreifen oft nicht den Normen. | Welche Verkehrsregeln sich in diesem Jahr ändern. | Warum die Zentren zugänglich bleiben müssen.

KANAREN UND MADEIRA



FRÜHBUCHERRABATT
CHF 150.- PRO PERSON
(bei Buchung bis 15.02.2024)

Ihre Reisennummer: 99003 | Veranstalter: Costa Crociere, S.p.A. Genua, Italien

Zum Angebot



QR Code scannen & Angebot entdecken.

15 Reisetage
inklusive Vollpension an Bord ab CHF

1'199.-

Innen IN1, bei 2 Personen/pro Person
Abfahrt 03.11.2024

COSTA DIADEMA

Erstklassiges Kreuzfahrtschiff + Baujahr 2014 + 1'862 Kabinen + 7 Restaurants + Mehrere Bars + 6'200 m2 SPA Bereich + Grosses Angebot an Sport und Unterhaltungsmöglichkeiten + 4D Kino + Theater mit Shows, grosses Sonnendeck und viele offene Bereiche mit Meerblick + Italienischer Stil mit Liebe zum Detail



IHR TOLLES REISEPROGRAMM*:

- 1. Tag, Schweiz – Savona (Italien)
- 3. Tag, Málaga (Spanien)
- 4. Tag, Cádiz (Spanien)
- 6. Tag, Arrecife (Lanzarote, Kanaren)
- 7. Tag, Fuerteventura (Kanarische Inseln, Spanien)
- 8. Tag, Las Palmas (Gran Canaria, Kanaren)
- 9. Tag, Santa Cruz de Tenerife
- 10. Tag, Funchal (Madeira, Portugal)
- 13. Tag, Barcelona (Spanien)
- 14. Tag, Marseille (Frankreich)
- 15. Tag, Savona (Italien) – Schweiz

* Alle nicht genannten Tage sind Seetage

INKLUSIVLEISTUNGEN:

- + Fahrt im Extrabus Schweiz – Savona und zurück im Wert von CHF 260.- p. P.
- + Kreuzfahrt gemäss Programm an Bord der Costa Diadema
- + 14 Übernachtungen in der gewünschten Kabinenkategorie
- + Vollpension an Bord / Trinkgelder
- + Freie Teilnahme an Bordaktivitäten
- + Alle Hafentaxen sowie Flughafentaxen
- + Betreuung durch die Deutsch sprechende Reiseleitung der Schiffsgesellschaft

Getränkepakete

- My Drinks CHF 490.-
 - My Drinks Teens CHF 420.-
- Alle Preise pro Person für die gesamte Kreuzfahrt

Ihre Reisedaten

Oktober 2024 6
November 2024 3

Einmalige Aktionspreise

alle Preise pro Person in CHF – Limitierte Verfügbarkeit – Preisänderungen vorbehalten (Angebot buchbar bis 29.02.2024)

Costa Diadema – 15 Tage ab Schweiz

Kabinenkategorie* bei 2 Personen	Normalpreis	Preis mit Frühbucherrabatt	Preis mit Frühbucherrabatt	Preis mit Frühbucherrabatt
Innen IN1	1'349.-	1'199.-	1'549.-	1'399.-
Innen IN2	1'449.-	1'299.-	1'649.-	1'499.-
Aussen ET1	1'709.-	1'559.-	1'909.-	1'759.-
Balkon BA1	NV	NV	2'249.-	2'099.-
Balkon B2	2'149.-	1'999.-	2'349.-	2'199.-

* Preis für 1 Person auf Anfrage

Normalpreis Preis mit Frühbucherrabatt

Wählen Sie Ihren Ein- und Ausstiegsort: Zürich, Basel, Bern, Luzern, Kallnach

Nicht inbegriffen: Auftragspauschale, Fakultative Landausflüge, Annullations- und Reiseabbruch-Versicherung

Ab Hamburg bis Savona

RUND UM WESTEUROPA



FRÜHBUCHERRABATT
CHF 200.- PRO PERSON
(bei Buchung bis 15.02.2024)

Ihre Reisennummer: 101753 | Veranstalter: e-hoi Ferienpost – eine Marke der e-hoi AG, Herisau, Schweiz

Zum Angebot



QR Code scannen & Angebot entdecken.

13 Reisetage
inklusive Vollpension an Bord ab CHF

1'199.-

Innen IN1, bei 2 Personen/pro Person
Abfahrt 29.02.2024

COSTA FAVOLOSA

Modernes Kreuzfahrtschiff + Baujahr 2014 + 1'508 Kabinen + 5 Restaurants und 13 Bars + Vielfältiges Angebot an Sport- und Unterhaltungsmöglichkeiten + 6'000 m2 Samsara-Spa + Rennwagen- und Golf Simulator + Theater + Italienische Lebensfreude und stilles Ambiente ohne Garderobenzwang



IHR TOLLES REISEPROGRAMM*:

- 16.09.2024, Schweiz – Hamburg (Deutschland)
- 18.09.2024, Le Havre (Frankreich)
- 20.09.2024, La Coruña (Spanien)
- 21.09.2024, Leixões / Porto (Portugal)
- 22.09.2024, Lissabon (Portugal)
- 23.09.2024, Cádiz (Spanien)
- 24.09.2024, Málaga (Spanien)
- 26.09.2024, Barcelona (Spanien)
- 27.09.2024, Marseille (Frankreich)
- 28.09.2024, Savona (Italien) – Schweiz

* Alle nicht genannten Tage sind Seetage

INKLUSIVLEISTUNGEN:

- + Flug mit renommierter Fluggesellschaft
- + Fahrt im Extrabus Savona – Schweiz im Wert von CHF 130.- p.P.
- + Kreuzfahrt gemäss Programm an Bord der Costa Favolosa
- + 12 Übernachtungen in der gewünschten Kabinenkategorie
- + Vollpension an Bord / Trinkgelder
- + Freie Teilnahme an Bordaktivitäten
- + Betreuung durch die Deutsch sprechende Reiseleitung der Schiffsgesellschaft

Getränkepakete

- My Drinks CHF 420.-
 - My Drinks Teens CHF 360.-
- Alle Preise pro Person für die gesamte Kreuzfahrt

Ihr Reisedatum

Montag, 16.09.2024 bis Samstag, 28.09.2024

Einmalige Aktionspreise

alle Preise pro Person in CHF – Limitierte Verfügbarkeit – Preisänderungen vorbehalten (Angebot buchbar bis 29.02.2024)

Costa Favolosa – 13 Tage ab Schweiz

Kabinenkategorie bei 2 Personen	bei 2 Personen	bei 1 Person	bei 1 Person	
Innen IN1	1'399.-	1'199.-	1'779.-	1'579.-
Innen IN2	1'499.-	1'299.-	1'929.-	1'729.-
Aussen ET1	1'849.-	1'649.-	2'459.-	2'259.-
Balkon BA1	2'199.-	1'999.-	2'979.-	2'779.-
Balkon BA2	2'319.-	2'119.-	3'149.-	2'949.-

Normalpreis Preis mit Frühbucherrabatt

Wählen Sie ihren Ausstiegsort: Zürich, Basel, Bern, Luzern, Kallnach

Nicht inbegriffen: Auftragspauschale, Fakultative Landausflüge, Annullations- und Reiseabbruch-Versicherung



«Alle siebzig Sekunden helfen wir jemandem»

Mit 1,6 Millionen Mitgliedern zählt der TCS so viele wie nie. Generaldirektor **Jürg Wittwer** (56) erklärt, warum sich die Menschen auf den Club verlassen, was Technologie-neutralität bedeutet und wie man mit dem Fachkräftemangel umgeht.

Text Dominic Graf Fotos Chris Iseli



Jürg Wittwer bringt den TCS als Generaldirektor seit 2016 vorwärts.

Am Tag zuvor noch in Ostermundigen, über Nacht zu Hause in Genf und am Mittag des nächsten Tages im Restaurant Road 11 im Fahrzentrum Derendingen zu Fischknusperli und Interview. Als CEO des grössten Mobilitätsclubs der Schweiz gehört das Unterwegssein zu Jürg Wittwers Alltag. Ob mit dem Zug, dem Taxi, seinem Offroadcamper oder dem E-Trottinett lebt er das vor, wofür sich der TCS, den er seit 2016 leitet, einsetzt: die freie Wahl und die Komplementarität des Fortbewegungsmittels.

Herr Wittwer, Sie sind heute mit dem Zug angereist. Ihr bevorzugtes Transportmittel?

Jürg Wittwer: Ich bin typisch multimodal. Das heisst, ich nutze verschiedene Verkehrsträger und kombiniere sie, wenn es Sinn ergibt. Beruflich bin ich vor allem mit den SBB unterwegs, weil ich so die Reisezeit nutzen und arbeiten kann. Sporadisch brauche ich auch mal ein Taxi oder nutze das Carsharing von Mobility. Im privaten Leben liebe ich Roadtrips mit meinem autarken Offroadcamper; ich bin also auch ein Autofahrer. Zudem bin ich ein grosser Freund der Mikromobilität und der E-Trottinette.

Der TCS steht nicht nur für freie, sondern auch für sichere Mobilität. Schon einmal ein Fahrtraining absolviert?

Ja, mehrere. Und ich habe dabei immer viel gelernt. Besonders beeindruckt hat mich das Fahren über die Schleuderplatte. Beim Bremsen auf der glatten Fahrbahn merkt man, wie man seine eigenen Fähigkeiten überschätzt und schnell die Kontrolle über das Auto verlieren kann. Der grosse Vorteil eines Fahrtrainings ist, dass man Extremsituationen im sicheren Umfeld erleben und sich dadurch besser einschätzen kann.

Sind Sie ein guter Autofahrer?

Laut Umfragen halten sich die meisten für überdurchschnittlich gute Fahrer. Auch ich tendiere dazu. Einerseits durch die gewonnene Sicherheit in den TCS-Trainings, andererseits aufgrund meiner Erfahrung auf ausländischen Strassen und Sandpisten. Dennoch sieht die Realität vermutlich so aus, dass ich ein durchschnittlicher Fahrer bin. >



«Wir beherrschen den Notfall, und die Menschen wissen, dass sie sich auf uns verlassen können.»

Wie schafft es der TCS, dass er immer noch Mitglieder dazugewinnen kann?

Der Club ist fest mit der Schweiz verwurzelt und geniesst ein ausserordentlich gutes Image. Dies vor allem, weil wir den Notfall beherrschen und die Menschen wissen, dass sie sich auf uns verlassen können. Wenn der Patrouilleur kommt, besteht eine über achtzigprozentige Chance, dass man weiterfahren kann –, und spart damit viel Zeit und Umtriebe. Der TCS ist hier einsame Spitze. Wenn man in Not ist, will man Hilfe von den Besten. Zudem sind wir als typisch schweizerische Non-Profit-Organisation bekannt, die ihre Gewinne in den Dienst des Gemeinwohls stellt, etwa in die Verkehrssicherheit, in Konsumententests oder in die Verkehrsinformationen.

Jedes Jahr verlassen sich Hunderttausende auf die Hilfe des Clubs. Eine Schweiz ohne TCS würde wohl stillstehen. Nennt man das nicht systemrelevant?

Tatsächlich helfen wir an 365 Tagen im Jahr und 24 Stunden am Tag alle sieben Sekunden jemandem. Ich würde deshalb schon sagen, dass unsere Arbeit für die Mobilität und neu auch für die Notrettung systemrelevant ist. Es gibt aber Institutionen, die wichtiger sind, zum Beispiel die Spitäler, die Feuerwehr, die Stromproduzenten und viele mehr.

2021 wurden die TCS-Ambulanzen gegründet. Eine gute Entscheidung?

Absolut. Sie sind mittlerweile in sechs Kantonen mit über 180 Mitarbeitenden tätig. Knapp die Hälfte der Schweizer Strassenambulanzen sind in privater Hand. Hierzu gehört auch die TCS

Swiss Ambulance Rescue als grösste private Organisation im Bereich der Rettung und des Krankentransports. Pro Jahr rücken wir rund 30 000-mal aus – einerseits zu Notfällen über die 144-Notrufnummer, zum Beispiel in den Kantonen Waadt und Genf, andererseits für Transporte zwischen den Spitalern. Wichtig zu erwähnen ist, dass der TCS hier keinesfalls die öffentliche Hand konkurrenziert, sondern eine Ergänzung und Entlastung zu ihr ist.

Der TCS engagiert sich zunehmend in den Bereichen Gesundheit und Haushalt. Wie passt das zu einem Mobilitätsverein?

Gesundheit und Mobilität sind eng miteinander verbunden. Ob ein gebrochenes Bein oder Fieber: Wenn man nicht gesund ist, ist man in seiner Mobilität eingeschränkt. Deshalb hat der TCS bereits in den 1960er-Jahren den ETI-Schutzbrief eingeführt, zu dem auch ein Team von eigenen Ärztinnen und Ärzten gehört, welche mobile Menschen und Reisende rund um die Uhr betreuen. Heute ist der ETI der Schweizer Reise-schutz Nummer eins.

Und die Verbindung zum Haus?

Diese ist mit der Elektromobilität gekommen. Wir haben schon früh ein Beratungstelefon eingerichtet für alle, die Fragen zu Elektroautos haben. Etwa jede zehnte Frage dreht sich um das Laden zu Hause und um Ängste vor Problemen mit der Elektrizität oder der Ladestation. In solchen Fällen ist es der Auftrag des TCS, seinen Mitgliedern beizustehen. Und wenn der TCS den Menschen zu Hause bei Problemen mit der Elektrizität hilft, warum nicht auch bei anderen Pannen und Notfällen wie verstopften Abflüssen oder defekten Geräten? Wir haben ein nationales Netzwerk von eigenständigen Handwerkern und Spezialisten aufgebaut, welche im Rahmen von TCS Home zu unseren Mitgliedern ausrücken.

Trotz des Engagements in der E-Mobilität ist der TCS technologieneutral. Was bedeutet das eigentlich?

Es ist unser Anspruch, unseren Mitgliedern auch in zehn, zwanzig und mehr Jahren als Experte und Helfer zur Seite zu stehen. Das heisst, dass wir uns in erster Linie auf jene Technologien fokussieren, die das Mitglied interessieren und die eine aktuelle Praxisrelevanz haben. Auf Fahrzeuge bezogen, liegt dieses Interesse zurzeit klar auf Verbrennungs- sowie Elektromotoren. Für welche Antriebsart sich jemand entscheidet, bewerten wir aber nicht, sondern wir sind schlicht da, wenn es Fragen gibt oder wenn es Unterstützung braucht. Würden sich zum Beispiel Wasserstoffautos etablieren und sich viele Menschen dafür interessieren, würde sich der TCS mit dem gleichen Engagement dafür einsetzen.

Im Fahrzentrum Derendingen (SO) tauscht sich Jürg Wittwer mit Zentrumsleiter André Greif über Lastwagen aus.



Mit dem Benzinpreis-Radar ist Ihnen ein Coup gelungen. Ihr grösster Erfolg als TCS-CEO?

Nein, der grösste Erfolg ist, dass wir über 120 000 Mitglieder mehr haben als noch vor ein paar Jahren. Aber ich bin natürlich zufrieden, wie der Benzinpreis-Radar aufgenommen wurde. Dass über 1,3 Millionen Personen die Plattform innerhalb eines Jahres konsultiert haben, zeigt, dass wir damit ein grosses Bedürfnis decken. Es entspricht meiner absoluten Überzeugung, dass die Konsumentinnen und Konsumenten Preis-transparenz an den Tankstellen haben sollen. Und dafür setzen wir uns mit diesem Tool ein.

«Die TCS-Ambulanzen sind eine Ergänzung und Entlastung zur öffentlichen Strassenrettung.»

Was unternehmen Sie gegen den Fachkräftemangel? Immerhin beschäftigt der Club rund zweitausend Mitarbeitende.

Auch wir spüren den Fachkräftemangel in vielen Bereichen. Beispielsweise beim Nachwuchs für die Patrouilleure und Sanitäter, aber auch im Marketing und der digitalen Welt. Wir versuchen dem als attraktiver Arbeitgeber mit einem sinnvollen Auftrag entgegenzuwirken. Wenn ich sehe,

mit welcher Leidenschaft unsere Mitarbeitenden tagtäglich für die Mitglieder da sind – sei es am Telefon oder auf der Strasse –, weiss ich, dass man hier nicht bloss einem Job nachgeht, um Geld zu verdienen, sondern wirklich stolz auf seine Arbeit ist. Hinzukommt, dass wir finanziell stabil und vielfältig aufgestellt sind und über achtzig Berufe mit diversen Weiterbildungsmöglichkeiten vereinen. o

TCS MITGLIEDSCHAFT

Ihr Beitrag bewirkt Grosses

Seit über einem Jahrhundert setzt sich der Touring Club Schweiz für eine sichere Mobilität ein. Und zwar für alle – egal, ob auf der Strasse, dem Trottoir, dem Velostreifen oder dem Schulweg. Dieses gemeinnützige Engagement wäre jedoch ohne die Mitglieder nicht machbar. Erst durch Ihre Beiträge ermöglichen Sie, dass der Club mit neutralen Tests, aktuellen Infos und präventiven Massnahmen das Unterwegssein in der Schweiz sicherer macht. Dafür sagt der TCS: Danke!

club.tcs.ch/unser-einsatz

Die vermeintlich sichereren gelben Streifen

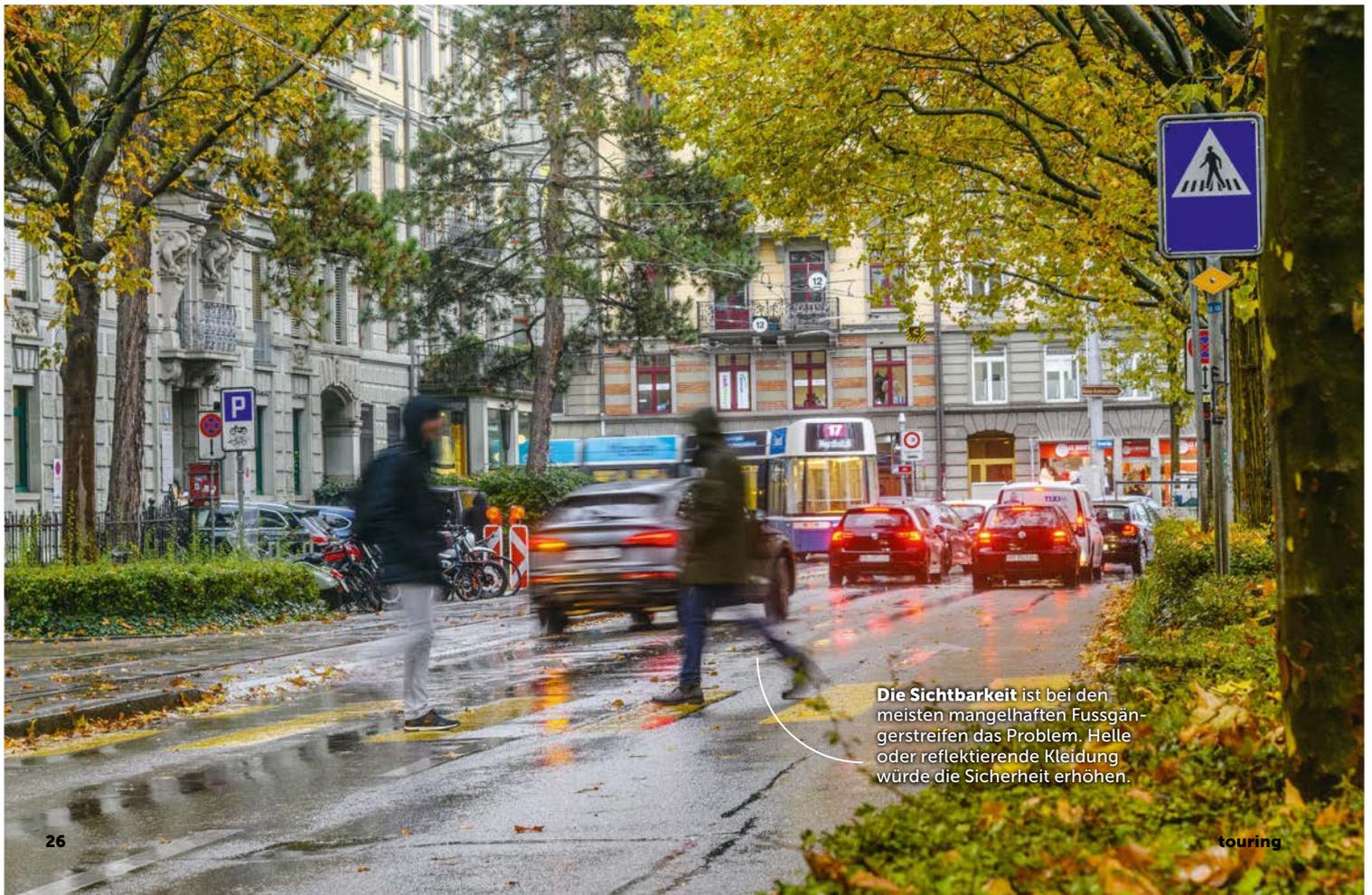
Eine Untersuchung des TCS zeigt, dass fast die Hälfte der Fussgängerstreifen in Bahnhofsnähe nicht allen Normen entsprechen. Diese überall und immer einzuhalten, ist jedoch gar nicht möglich – weshalb alle Verkehrsteilnehmenden, auch die Fussgänger, gefordert sind.

Text Dominic Graf Foto Emanuel Freudiger

Musste man bis 1994 sein Vortrittsrecht noch per Handzeichen ankündigen, heben Fussgängerinnen und Fussgänger die Hand heute nur noch als freundliche, freiwillige Dankesgeste. Trotz der allseits bekannten Tatsache, dass Personen, die eine Strasse ordnungsgemäss auf einem Fussgängerstreifen ohne Ampel überqueren, immer Vortritt haben, stellen die gelben Streifen eine Gefah-

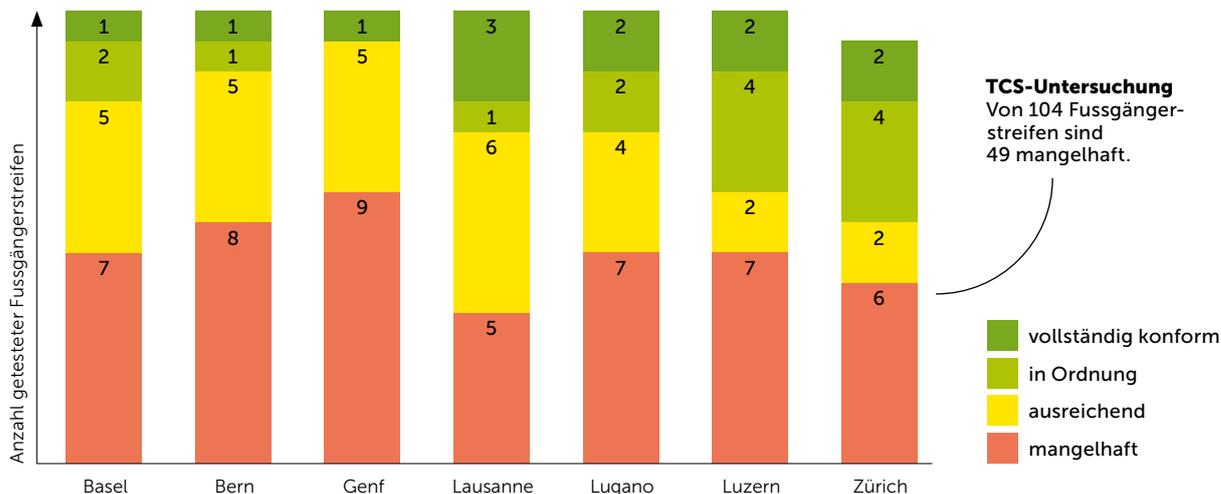
renquelle dar. Zwischen 2013 und 2022 starben durchschnittlich fünfzehn Personen pro Jahr auf einem Schweizer Fussgängerstreifen, 237 wurden schwer verletzt. Bedenkliche Zahlen, die sich hartnäckig konstant halten und auch den TCS als grössten Mobilitätsclub der Schweiz zum Nachdenken und Handeln zugunsten der Passantinnen und Passanten bewegen.

Plötzlich auftauchende Fussgänger
Gemeinsam mit dem Verkehrsingenieursbüro Swisstraffic untersuchte die Abteilung Verkehrssicherheit des TCS zwischen vierzehn und fünfzehn Fussgängerstreifen in der Nähe von grossen Schweizer Bahnhöfen. Geprüft wurde, ob sie die geltenden Normen des Schweizerischen Verbands der Strassen- und Verkehrsfachleute (VSS) erfüllen. Kon-



Die Sichtbarkeit ist bei den meisten mangelhaften Fussgängerstreifen das Problem. Helle oder reflektierende Kleidung würde die Sicherheit erhöhen.

Fussgängerstreifen: Wie konform sind sie?



kret: Ist die Sichtweite von Fahrzeugenkenden auf den Annäherungsbereich ausreichend, also jene Fläche, welche ein Fussgänger kurz vor dem Überqueren betritt? Entspricht die Distanz, eine Fussgängerstreifenanlage als solche zu erkennen, den Normen? Muss mehr als eine Fahrspur pro Fahrrichtung überquert werden, Busspuren inklusive? Ist die Fahrspur breiter als 4,5 Meter?

Wie die Stichproben in Genf, Lausanne, Lugano, Bern, Luzern, Basel und Zürich ergaben, erfüllen im Durchschnitt fast fünfzig Prozent der Fussgängerstreifen die Anforderungen des VSS nicht. «Die allermeisten mangelhaften Übergänge weisen Defizite bei der Sichtbarkeit auf», sagt Eric Loutan, TCS-Verkehringenieur und Verantwortlicher für diese Untersuchung. Vor allem die freie Sicht auf den Annäherungsbereich könne in einigen Fällen nicht gewährleistet werden. «Bäume und Sträucher, Gebäude, parkierte Fahrzeuge, Plakate, Baustellen oder Bushaltestellen erschweren eine frühzeitige Erkennung von Personen, welche am Fussgängerstreifen auf ihren Vortritt warten», erklärt der Experte für Verkehrssicherheit. Dies hätte zur Folge, dass man mit plötzlich auftauchenden Fussgängern rechnen müsse. Das gelte auch für Fussgängerstreifen, die über mehr als eine Spur in dieselbe Richtung führen, da Fahrzeuge auf der einen Spur die freie Sicht behindern könnten.

Städte können sich an TCS wenden

Diese Analyse diene jedoch nicht dazu, die Städte zu kritisieren oder miteinander

zu vergleichen. Denn: «Neue Fussgängerstreifen in dicht besiedelten Gebieten müssen oft in die bestehende Stadtplanung mit ihren Gebäuden und Strassen integriert werden. Das führt hin und wieder zu Kompromisslösungen», sagt Eric Loutan, betont aber, dass in sämtlichen untersuchten Fällen ein Fussgängerstreifen immer noch besser sei als gar keiner.

Vielmehr sollen die gewonnenen Ergebnisse den Städten helfen, bei einer künftigen Sanierung die richtigen Prioritäten festzulegen. Deshalb stellt der TCS den jeweiligen Städten die Ergebnisse als ausführlichen Bericht zur Verfügung und liefert kostenlos konkrete Tipps zur Verbesserung von problematischen Zebrastreifen.

Je heller, desto sicherer

In Anbetracht der komplexen Umstände und der schwierigen, teils unmöglichen Umsetzung aller Normen sei es besonders wichtig, zu betonen, dass zur Erhöhung der Sicherheit auf den Fussgängerstreifen alle Verkehrsteilnehmenden einen Beitrag leisten können, auch die Fussgänger selbst. «Nicht nur die Autofahrer sorgen durch angepasste Geschwindigkeiten und erhöhte Aufmerksamkeit vor Fussgängerstreifen für mehr Sicherheit. Auch Fussgängerinnen und Fussgänger helfen durch helle, leuchtende oder reflektierende Kleidung, dass man sie früher erkennt», sagt Eric Loutan. Dadurch könne die Entfernung, in welcher Passanten für Autofahrer sichtbar werden, von 25 auf bis zu 140 Meter erhöht werden. Zudem

sollte beim Überqueren einer Strasse die Aufmerksamkeit immer auf den Verkehr gerichtet sein und nicht auf das Smartphone oder die Begleitung.

Vielleicht würde es ja auch helfen, wenn Fussgängerinnen und Fussgänger wieder ein Handzeichen geben müssten, wie vor über dreissig Jahren. Und das nicht nur zum Gruss oder zum Dank. ○

TCS VERKEHRSSICHERHEIT

Im Dienste der Sicherheit von Jung und Alt

Seit über hundert Jahren setzt sich der TCS für eine sichere Mobilität aller Verkehrsteilnehmenden ein. Vor allem für die allerschwächsten, die Kinder, engagiert sich die Abteilung Verkehrssicherheit mit sinnvollen Präventionskampagnen, hilfreichen und zeitgemässen Lernmaterialien sowie mit der Abgabe von rund 200 000 Leuchtwesten und -gürtel zum Beginn jedes Schuljahres. Daneben hat sich die Kampagne MADE VISIBLE zu einer bekannten Marke für sichtbare, coole Kleidung etabliert und hilft dadurch allen mobilen Menschen in der Schweiz, besser gesehen zu werden.

tcs.ch/verkehrssicherheit

Neues Jahr, neue Regeln

Für 2024 gab das Bundesamt für Strassen (Astra) die neuen Verkehrsregeln bekannt. Was sich wann für Automobilisten, Lernfahrer, Senioren und Velofahrer ändert.

SEIT 1. JANUAR

Automobilsteuer für E-Autos

Der Import von Elektroautos in die Schweiz wird seit diesem Jahr mit vier Prozent des Fahrzeugwertes besteuert. Bisher waren E-Autos seit der Einführung der Automobilsteuer 1997 davon befreit. Durch diese einmalige Einfuhrgebühr reagiert der Bundesrat auf Steuerausfälle durch die zunehmende Anzahl an E-Autos (163 511 per 1. Januar 2024). Sie fliesst zu hundert Prozent in den Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrs-fonds (NAF). Nicht zu verwechseln mit der jährlichen Motorfahrzeugsteuer, welche kantonale geregelt ist.

Online-CO₂-Abrechnung

Überschreitet ein neuer Personen- oder Lieferwagen oder ein leichter Sattelschlepper die CO₂-Zielvorgabe, ist vor der Erstzulassung eine Sanktion zu bezahlen. Diese wird neu durch das Bundesamt für Energie (BFE) erhoben. Um den Prozess zu starten, müssen die notwendigen Importdaten auf der Webseite des Bundesamts für Strassen (Astra) eingegeben werden. Bisher geschah dies auf schriftlichem Weg. Neu werden die Daten digital und vom Importeur selbst erfasst. Erstmals zum Verkehr in der Schweiz zugelassene Personenwagen dürfen im Durchschnitt maximal 118 Gramm CO₂ pro Kilometer ausstossen, Lieferwagen und leichte Sattelschlepper maximal 186 Gramm CO₂ pro Kilometer. Jedes Gramm, das die Zielvorgabe überschreitet, wird mit 95 Franken sanktioniert.

AB 1. MÄRZ

Medizinische Untersuchung und Sehtest

Personen im Alter ab 75 Jahren, die zum ersten Mal einen Lernfahr- oder Führerausweis beantragen, müssen sich einer verkehrsmedizinischen Untersuchung unterziehen. Bisher lag die Altersgrenze bei 65 Jahren. Dadurch gilt nun das gleiche Alter wie für die erste Kontrolluntersuchung für all jene, die bereits einen Führerschein besitzen. Ebenso neu: Wer eine neue Ausweiskategorie erwerben will und schon einen Führerausweis hat, muss keinen zusätzlichen Sehtest mehr absolvieren.

Führerausweisentzug

Während eines Entzuges des Lernfahr- oder des Führerausweises kann neu keine Ausweiskategorie mehr erteilt werden, die – wäre sie vor dem Entzug bereits erworben gewesen – hätte entzogen werden müssen.

Praktische Fahrprüfung

Die Prüfungen für die Kategorie A (Motorräder) und B (Personenwagen) müssen neu mindestens 45 Minuten im öffentlichen Strassenverkehr gefahren werden. Bisher genügte eine halbe Stunde. Diese Massnahme soll zur Steigerung der Qualität der praktischen Führerprüfung beitragen.



Peach Fuzz
Trendfarbe
des Jahres 2024.

AB 1. APRIL

Tachopflicht für schnelle E-Bikes

Neue E-Bikes, die bis zu 45 km/h schnell fahren (S-Pedelecs), müssen einen Geschwindigkeitsmesser montiert haben. Bereits in Verkehr gesetzte S-Pedelecs müssen bis zum 1. April 2027 nachgerüstet werden. Dadurch soll vermieden werden, dass in Zonen mit Tempo 20 oder 30 zu schnell gefahren wird. Das Fahren ohne Tacho kann mit einer Ordnungsbusse von zwanzig Franken geahndet werden.

Blackbox und Assistenten für Autos

Neue Fahrzeuge müssen gemäss den EU-Zulassungsbestimmungen mit einem Unfalldatenschreiber (siehe Artikel auf Seite 49) und neuen Fahrassistenzsystemen ausgerüstet sein. Diese dienen zum Beispiel der Warnung vor Müdigkeit (siehe Seite 44) oder Ablenkung, zur automatischen Notbremsung bei Gefahr oder zur Unterstützung beim Rückwärtsfahren und beim Abbiegen. Der Schutz persönlicher Daten sei laut Astra sichergestellt. Zusätzlich sollen verbesserte Karosserieelemente die Sicherheit von Fahrzeuginsassen und Fussgängern erhöhen.

AB 1. NOVEMBER

Ungültiger Papierführerschein

Der blaue Führerausweis in Papierform verliert ab November seine Gültigkeit und muss bis spätestens am 31. Oktober durch einen Ausweis im Kreditkartenformat (FAK) ersetzt werden. Das Formular für den Umtausch kann beim jeweiligen kantonalen Strassenverkehrsamt heruntergeladen werden. Die Gebühren für einen neuen FAK variieren von Kanton zu Kanton. Am günstigsten ist er in St. Gallen (30 Fr.), am teuersten in Kanton Jura (71 Fr.). Seit April letzten Jahres erscheint der Ausweis im neuen Design (Laser-FAK), welches den höchsten internationalen und europäischen Standards für Ausweissicherheit entspricht. Der alte, von 2003 bis 2023 ausgestellte Ausweis in Kreditkartenform behält jedoch seine volle Gültigkeit. Wer ins Ausland fährt sollte dies nur mit einem FAK tun. Der Papierausweis ist nicht mehr überall anerkannt und kann zu Problemen führen. Dies gilt übrigens auch für beschädigte FAK. o dg

Neue Regeln im In- und Ausland

Der TCS stellt sämtliche Informationen zu den Neuerungen auf Schweizer Strassen online zur Verfügung. Zudem finden Sie hier auch die wichtigsten Regeln, Gesetze und Änderungen, die Sie für Ihre Fahrt im Ausland kennen müssen.

[tcs.ch/news-2024](https://www.tcs.ch/news-2024)

Unzertrennlich Dank Stannah Sitzlift

Gratis
Automatisches
Fussbrett im Wert
von CHF 400.-
für TCS Mitglieder

Ihr schweizweiter Partner für
Treppenlifte, Homelifte und
Plattformlifte.
Weil Stannah dein Leben
verändert.

Stannah



Deutschschweiz

044 512 31 03

Westschweiz

021 510 48 38

Italienische Schweiz

091 210 98 10



www.stannah.ch



sales@stannah.ch

Unterwegs in der Stadt

Eine Auswertung der sechs grössten Deutschschweizer Städte zeigt, wie sich die städtische Mobilität entwickelt.

Die Zahlen aus dem Jahr 2021 sind noch stark von den Auswirkungen der Corona-Pandemie geprägt.

Text Dino Nodari Illustration Oliver Maier

28

Prozent des Siedlungsgebietes in Basel und Bern sind Verkehrsflächen. In allen untersuchten Städten bestehen demnach rund ein Viertel des Siedlungsgebietes aus Strassen, Parkplätzen, Bahnstrecken sowie Bahnhof- und Flugplatzareale.

43

Prozent der Bevölkerung Zürichs besitzt entweder ein Generalabonnement oder ein Abo des regionalen Verkehrsbetriebes. Am wenigsten ÖV-Abos gab es in St. Gallen, wo nur 29 Prozent der städtischen Bevölkerung ein Abonnement besass.

13

Kilometer Strassen pro Quadrat-kilometer Siedlungsfläche gibt es in Zürich. Die dichtesten Strassennetze gibt es mit 18 beziehungsweise 19 Strassenkilometern pro Quadratkilometer Siedlungsfläche in Luzern und St. Gallen.

95

Minuten sind die Einwohnerinnen und Einwohner von Luzern täglich unterwegs – der höchste Wert aller untersuchten Städte. Dahinter folgen Winterthur (86), Bern (85) und Zürich (84).

451

Autos pro 1000 Einwohner gab es 2021 in St. Gallen. Entgegen dem allgemeinen Trend ist diese Zahl seit 2010 angestiegen. In den dicht besiedelten Städten Zürich (331) und Basel (319) liegt der Wert tiefer.

64

Prozent beträgt der Anteil aller verkehrsberuhigten Strassen am gesamten Strassennetz in Bern. Ähnlich hoch liegt der Wert in Basel und Zürich, während in Luzern, St. Gallen und Winterthur weniger als 50 Prozent der Strassen verkehrsberuhigt sind.

1,9

Parkplätze gab es theoretisch 2022 in Basel pro immatrikuliertem Auto in der Stadt. In Luzern und St. Gallen waren es 2,1, und in Bern und Zürich waren es 2 Parkplätze.

8. – 17. FEBRUAR 2024
ZÜRICH – FRIBOURG – DAVOS

ARTONICE.COM



Art on Ice



CHF 10.-
TCS-RABATT
Code **TCS2024**

TCS-MITGLIEDERRABATT

CHF 10.- pro Ticket in allen verfügbaren Kategorien.
Über [artonice.com](https://www.artonice.com) bestellen,
«Sonderaktion 1» wählen und
Promotionscode **TCS2024** eingeben.

DAVE STEWART OF EURYTHMICS
NATALIE IMBRUGLIA
MARC STORACE · REMO FORRER

GABRIELLA PAPADAKIS & GUILLAUME CIZERON · ALEXA KNIERIM & BRANDON FRAZIER · LOENA HENDRICKX
ADAM SIAO HIM FA · KIMMY REPOND · LUKAS BRITSCHGI · ALEXIA PAGANINI · ILIA MALININ





«Statt den Zugang zu erleichtern, geben sich viele Städte grösste Mühe, sich wie eine Festung von ihrer Umgebung abzuschotten.»

Peter Goetschi, Zentralpräsident TCS

Es fehlt nur noch der Burggraben

Modern und weltoffen ist das Image unserer Städte, dessen Glanz sie weit über ihre Grenzen, ja gar die Landesgrenzen hinaus zu nutzen wissen. Sei es Genf und seine internationalen Organisationen, Lausanne mit dem Olympischen Komitee, Bundesbern, die Wirtschaftsmetropole Zürich, Basel mit seinen Kunst- und Kulturinstitutionen, der Touristenmagnet Luzern oder Lugano mit seinem mediterranen Flair – Schweizer Städte können sich in der ganzen Welt in Anerkennung und Bewunderung sonnen.

Leider strahlt diese im internationalen Scheinwerferlicht geradezu zelebrierte Offenheit nicht bis in die lokale Verkehrspolitik – im Gegenteil! Statt den Zugang zu erleichtern, geben sich viele Städte grösste Mühe, sich wie eine Festung von ihrer Umgebung abzuschotten. Sie propagieren einseitig nach innen gerichtete Verkehrssysteme, welche ebenso einseitig auf zweirädrige und öffentliche Fortbewegungsmittel ausgerichtet sind und das Auto komplett ignorieren. Echte multimodale Verkehrskonzepte, die auch die Erreichbarkeit von ausserhalb der Städte miteinbeziehen, bleiben aussen vor. Abbau von Parkplätzen und Zugangsbeschränkungen werden immer mehr zentraler Teil der städtepolitischen Tagesordnung.

Aber ist es nicht im ureigenen Interesse der Städte, ihre Schranken auch für jene Personen zu öffnen, welche nicht das Glück haben, im Stadtkern zu wohnen? Hängt ihr Wohlstand nicht sowohl von ihren Einwohnern als auch von ihren Pendlern und Besuchern ab? Verstehen Sie mich richtig: Ziel ist nicht, dass jeder und jede mit dem Auto schnell sein Gipfeli beim Lieblingsbäcker im Stadtzentrum holt. Die Zentren müssen aber sinnvoll und einfach zugänglich bleiben – auch für alle jene, welche nicht von einer Direktverbindung mit der S-Bahn profitieren.

Ein Baum, dem man die Wurzeln abschneidet, kann trotz seiner Äste und Blätter weder wachsen noch gedeihen. Ebenso wenig sinnvoll ist es, eine moderne und weltoffene Stadt einfach abzuriegeln. Denn sie lebt nicht einzig von ihren Einwohnern, sondern auch von all den Leuten, die dort arbeiten, einkaufen, essen, studieren, sich unterhalten lassen und flanieren. Anders gesagt: Die Attraktivität einer Stadt nährt sich von ihrem wirtschaftlichen und gesellschaftlichen Angebot und Leben, von ihrer Bevölkerung und von ihren Besuchern. Ihre Erreichbarkeit, nicht nur, aber auch mit dem Auto, ist daher zentral.

Denken wir also über den sinnbildlichen Burggraben hinaus, und lassen wir unsere Städte prosperieren – statt sie wie eine Festung zunehmend abzuschotten. o



Probleme mit der Bodenheizung?

Wir bringen die Wärme zurück!

Sonderangebot für Leserinnen und Lesern des Touring-Magazins: Lassen Sie jetzt Ihre Heizung von den Spezialisten der Naef Group überprüfen – statt für 380 für nur **280 Franken**.



Aufschlussreich: umfassende Prüfung der Bodenheizung durch die Naef Group.

Wenn die Wärmeleistung von Bodenheizungen nachlässt und/oder die Regulierung nicht mehr gut funktioniert, dann sollte das System überprüft werden – vor allem auch dann, wenn es seit über 30 Jahren in Betrieb ist. Denn viele ältere Bodenheizungsrohre sind noch aus Kunststoff, die mit der Zeit verspröden und verschlammten können. Es lohnt sich auf jeden Fall, die Kompetenz der Naef Group in Anspruch zu nehmen.

Angebot: Zustandsanalyse mit Prüfung aller Anlagekomponenten vor Ort, Auswertung aller Parameter und Besprechung. Gültig bis Ende Februar 2024.

Naef Group HAT-Tech AG
Wolleraustrasse 15N
8807 Freienbach
Telefon: +41 44 786 79 00
naef-group.com/touring-de/



Technik

WIE WIR IN ZUKUNFT REISEN AUF SEITE 54
**MIT
MACH 5 IN
DIE FERIE**



Oldtimerfans und Rennfahrer fahren gut mit Synthetiktreibstoff. | Test Smart #1: Wie sich die Marke mit Technik aus China neu erfindet. | Autofahrer unter Beobachtung.

Exklusiv für TCS Mitglieder

mway



Cilo Urbanflea CCL°03

für **CHF 1990.-**
statt CHF 2990.-



**TCS Velo Versicherung
bei m-way inklusive**

- Praktisches E-Citybike im Stadtverkehr und für die Freizeit
- Leistungsstarker Shimano Motor (36 V/250 W/40 Nm)
- Shimano Akku mit 504 Wh
- Shimano Acera 9-Gang Kettenschaltung und Shimano MT200 hydraulische Scheibenbremsen
- Inklusive Gepäckträger, Beleuchtung (LED), Schutzblech und Ladegerät
- Hochwertiger Aluminiumrahmen in den Grössen 44 cm und 48 cm

Cilo SHIMANO

● silver ● blue

IHR TCS-GUTSCHEIN



IM WERT
VON CHF

1000.-

Exklusiv für das
Cilo Urbanflea CCL°03



Infoline-Nr.: +41 44 545 20 00

Bestellung in einer der über 30 m-way-Filialen oder online unter m-way.ch mit Rabattcode: **TCSCiloURBANFLEA0224**

Vorname:

Name:

Adresse:

PLZ/Ort:

E-Mail-Adresse:

Datum/Unterschrift:

Solange Vorrat, nicht kumulierbar mit anderen Aktionen und Rabatten. Nur gültig bei einer Bestellung des Cilo Urbanflea CCL°3 in einer der über 30 m-way Filialen oder im Webshop unter m-way.ch (E-Bike in den Warenkorb legen und dann Rabattcode eingeben). Ein Rabattcode pro Mitglied und Kauf. Es gelten die AGB der Swiss E-Mobility Group (Schweiz) AG. Exklusiv für TCS-Mitglieder. Der Rabatt ist gültig von 25. Januar bis 28. Februar 2024.

Mehr Infos über das
Angebot und Produkt



> m-way.ch/tcs-angebot

mway

Mit Synthetik im Tank

Weder Oldtimerfans noch Rennfahrer müssen ihre Autos klimafreundlich betreiben. Vorreiter tun's dennoch. In Versuchen. Und mit Siegen.

Text Daniel Riesen Fotos Emanuel Freudiger



Der alte Sechszylinder bekundete mit dem Synfuel bisher keine Probleme.

Mit einem leichten Wogen schwingt sich der Schweiz-Amerikaner weich gefedert über die Hügel Richtung Schloss Habsburg. Weder der für heutiges Verständnis phlegmatische Motor noch die fluffig-ungenau Lenkung laden zu dynamischen Abenteuern ein. Doch dafür sind wir nicht hier. Der Chrysler Valiant soll bloss beweisen, dass es ihm einerlei ist, ob sein Sechszylinder mit Benzin läuft oder mit synthetisch hergestelltem Treibstoff, kurz Synfuel.

14 000 Valiant baute die Amag – genau genommen die Schwesterfirma Asag – in den 1960er-Jahren in Schinznach-Bad. Mittlerweile ist die Mittelklasselimousine Teil des Classic-Fuhrparks der Amag. Und einer von zwei Probanden, der vielleicht die Zukunft des Schweizer Oldtimerbestandes mitbestimmt. In weiten Kreisen geniessen die Veteranen – Zeugen aus dem Jahrhundert des Automobils – viel Sympathie. Doch bleibt der Bonus angesichts des Klimawandels? «Wir möchten, dass die vielen Käfer, VW-Busse oder Porsche-Klassiker weiterhin problemlos und mit gutem Gewissen bewegt werden können – CO₂-neutral», sagt Dino Graf, Kommunikationschef der Amag-Gruppe.

Vorabklärungen bei der Empa

Den Versuch mit Synfuels hat die Amag mit zwei Exponaten des Classic-Fuhrparks gewagt. Wobei es ein kalkuliertes Risiko war: Vorgängig gingen – möglicherweise kritische – Motorenteile



Oldtimer vor historischer Kulisse, unterwegs mit dem Treibstoff der Zukunft, Synfuel?



Mit ruhigem Gewissen am Steuer des Chrysler Valiant die Landschaft genießen.

wie Zuleitungen sowie Vergaser/Einspritzung zur Abklärung der Materialverträglichkeit in die Labore der Empa. Die ersten Laborresultate wiesen darauf hin, dass man den Valiant und einen Golf I getrost mit dem künstlichen Most fahren lassen darf.

Auch die Stellantis-Gruppe (Fiat, Peugeot, Chrysler usw.) kommt zum einem ähnlichen Schluss. Für 24 seiner seit 2014 in Europa verkauften Motorenfamilien, was 28 Millionen Fahrzeugen entspricht, könnten E-Fuels bedenkenlos verwendet werden, liess der Konzern im September letzten Jahres verlauten. Da ist der Gedanke nicht fern, so schnell wie möglich die rund 1,4 Milliarden weltweit verkehrenden Autos mit synthetisch hergestellten Treibstoffen auf einen Schlag klimafreundlich zu machen. Die Sache hat nur einen Haken.

Schon nur für den Versuch von Amag und Empa erwies sich die Suche nach passendem, fossilfreiem Treibstoff als schwierig. Synfuels und E-Fuels (zur Definition gleich mehr) mögen, vorab bei Freunden des Verbrennungsmotors, hoch im Kurs stehen, doch deren Verfügbarkeit ist, Stand heute, sehr limitiert. Fündig wurde die Amag beim deutschen Anbieter P1. Dieser stellt Biotreibstoff aus Landwirtschaftsabfällen her. Teils wer-

den Bio-Fuels schon länger herkömmlichem Treibstoff beigemischt, bekannt als E5, E10 bei Benzin oder oder B7 bei Diesel. Ein solcher Kreislauf reduziert in der Summe den CO₂-Ausstoss, er ist aber nicht im erforderlichen Mass ausbaubar, weil Bio-Fuels sonst in Konkurrenz zur Lebensmittelproduktion geraten.

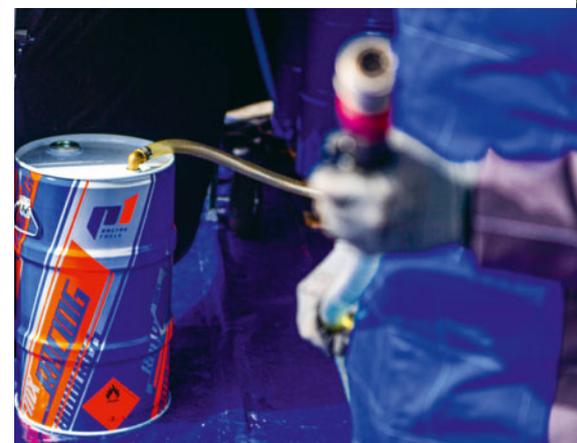
E-Fuel: Strom, Wasser, Luft

Der synthetische Treibstoff der Zukunft wird deswegen ganz anders hergestellt. Die Zutaten: erneuerbarer Strom (daher die Bezeichnung E-Fuel), Wasser und CO₂ (abgeschieden aus der Luft). Im Verbrennungsmotor wird später «nur» der zuvor gebundene Kohlenstoff wieder freigesetzt, was unter dem Strich weitgehende Klimaneutralität bedeutet. Der mehrstufige Prozess zur Verflüssigung der Sonnen- oder Windenergie ist allerdings energieintensiv. Man rechnet, dass mit dem Strom einer Drei-Megawatt-Windkraftanlage rund 1600 Kleinwagen ein Jahr lang gefahren werden können, wenn diese Batteriestrom nutzen. Setzt man den Wind ein, um E-Fuel zu produzieren, reicht es nur für 250 Autos.

Dem stehen mehrere Vorteile gegenüber: E-Fuels machen die Energie aus Strom speicher- und transportierbar.

Und sie können Verbrennungsmotoren sauber im Sinne der Klimapolitik machen. Allerdings: Der Strombedarf für die Produktion der E-Fuels wäre gigantisch, und die gesamte heutige Stromproduktion aus Wasser, Wind und Sonnenenergie müsste um das Zehnfache ausgebaut werden, um diesen Mehrbedarf zu decken, gibt Martin Bolliger zu bedenken, Senior-Fachexperte Elektromobilität & Energie der Abteilung TCS Test & Technik. Noch gibt es nur wenige, kleine Anlagen dieser Art. Ölriese

Den Biotreibstoff von P1 gibt es in seiner Reinform nicht an der Tankstelle.



Fotos Werner J. Haller/Auromobil Revue, zvg

Aramco kann in kleinen Mengen bereits heute E-Fuels liefern und arbeitet an zwei Demonstrationsanlagen, um die Herstellung von kohlenstoffarmen synthetischen Kraftstoffen zu erforschen. Ein Hochlauf auf massgebliche Mengen wird jedoch Jahrzehnte dauern.

Dass am Wandel kein Weg vorbeiführt, hat man auch im Rennsport erkannt. So gibt es Elektroweltmeisterschaften auf zwei und vier Rädern. Andererseits haben sich diverse konventionelle Rennserien E-Fuel-Ziele in ihre Reglemente geschrieben. So auch die Formel 1. Heute fahren die Rennautos mit E10. Neue Regeln für 2026 sehen hundert Prozent E-Fuel für die 1,6-Liter-Turbomotoren vor. Entwicklungspartner ist Aramco. Kombiniert werden die Verbrennungsmotoren mit Elektromotoren, deren Leistung von heute 120 auf 350 Kilowatt wächst.

Meistertitel mit Synfuel

Ein früh Interessierter war Marcel Steiner. Ziel für 2023 war der Meistertitel in der Sportwagenklasse E2 der Schweizer Bergrennmeisterschaft. Trotz Unbedenklichkeitserklärung von Experten war es kein leichter Entscheid. Sowohl in Kohlefaserchassis und Radaufhängung wie im umgebauten Honda-Turbo-

motor stecken unzählige Arbeitsstunden, mannigfache Rückschläge inbegriffen. «Doch dann sagte ich mir: Es wird nur ein erstes Mal geben. Nur ein erster Streckenrekord mit Synfuels. Und nur ein erster Schweizer Meistertitel.» Der sportliche Ehrgeiz obsiegte, Steiner beschaffte den pro Liter rund 8.50 Franken teuren Saft – etwa 200 Liter werden pro Rennsaison benötigt. Am ersten Bergrennen der Saison in Hemberg (SG) gewann der Berner den ersten Lauf gleich mit Streckenrekord, und schon ein Rennwochenende vor Saisonschluss sicherte er sich am Gurnigel (BE) den angestrebten Titel.

Probleme oder Leistungseinbussen traten mit dem 600 Kilogramm leichten und etwa 600 PS starken Boliden keine auf. Fragezeichen traten einzig beim Motoren-/Getriebeöl auf. «Laut Analyse trat eine gewisse Ölverdünnung auf. Deshalb wechselten wir den Schmierstoff sicherheitshalber öfter als üblich.»

Steiners Kalkül ging also auf. Doch scheint ihm, dass das Interesse für Synfuel vonseiten der Veranstalter bescheiden blieb. «Wir retten nicht die Welt», ist sich Marcel Steiner bewusst, «aber vielleicht den Rennsport auf Schweizer Boden.» Das müsste auch im Interesse der Rennorganisatoren sein. ◦



«Wir retten mit Synfuels nicht die Welt, aber vielleicht den Rennsport.»

Marcel Steiner, Garagist und Rennfahrer



Steiner kam mit Synfuel im Tank ans erste Bergrennen der Saison und fuhr gleich Streckenrekord.

SMART #1

Viel Power und noch viel mehr

Text Daniel Riesen Technik Andrea Scuderi Fotos Emanuel Freudiger



Der Smart #1 hält sich nicht mit Bescheidenheit auf.
Klein war gestern, und beim Antrieb hat man
die Wahl zwischen stark (272 PS) und sehr stark (428 PS).
Ist das deutsch-chinesische Gemeinschaftswerk
trotzdem smart?



Der neue Smart ist kein Stadtzwerg. Eher eine Art Hochdachkompakter.

B für Brabus. Der Name der Tuningschmiede steht beim #1 fürs Topmodell.



Man kann es kurz machen: Dieser neue Smart, genannt #1 (Hashtag One), hat mit dem klugen (smarten) Kleinwägelchen, das zweisitzig Material, Platz und Sprit spart, nichts mehr zu tun. Der #1 ist vielmehr das erste Auto einer neuen Markenära, die mit dem Zusammengehen von Mercedes und Geely Anfang 2020 begonnen hat. Der Smart ist, als Beispiel, fünfzehn Zentimeter länger und zehn höher als ein Opel Mokka und drückt zwei Tonnen auf die TCS-Waage. Die «Sustainable Electric Architecture» des Geely-Konzerns sieht für Smart wie für den verwandten Volvo EX 30 zwei Motorisierungen vor: Die einmotorige Variante kommt schon mal auf 200 Kilowatt (272 PS), mit dem zweiten Motor an der Vorderachse wächst das Leistungsangebot in den #1-Versionen Pulse und Brabus auf heftige 315 Kilowatt (428 PS).

Hoppla! Das oder Schlimmeres entfährt so manch Beifahrer/-in, sobald der Pilot des Smart #1 den Brabus-Modus einlegt und unerwartet, aber entschlossen das Fahrpedal durchdrückt. In 4,0 Sekunden springt der elektrische Allradler trotz kühlen Asphalts von 0 auf 100 km/h. Es liegt aber nicht an der brachialen Beschleunigung, dass der #1 bei Verbrauch und Reichweite eher bescheiden dasteht, denn dieses Dynamikpotenzial wird auf der Normrunde nicht annähernd genutzt. Im Verdacht stehen eher Faktoren wie niedrige Temperaturen, die Winterreifen und ein mittelprächtiger c_w -Wert in Kombination mit der Fahrzeughöhe.

Ansonsten gefällt der #1 in fast allen Disziplinen. Sportiv gefahren, mag er etwas wanken, federt dafür gefühlvoll über >

Apropos smarte Lösungen



50 : 50: Mercedes : Geely

Der #1 ist das erste Auto des Joint-Ventures zwischen Mercedes-Benz und der Geely Holding. Hauptsitz: Hangzhou Bay, Ningbo, China. Grob gesagt, kümmert sich Geely um die technische Plattform, Mercedes um die Innenraumgestaltung. Der letzte Smart aus der Vor-Geely-Zeit, der zweisitzige EQ fortwo, ist im Handel noch erhältlich.



Lithium-Eisenphosphat

Eine neue, günstigere Batteriechemie macht es möglich: ein 272 PS starkes Elektroauto zum Preis von 34 000 Franken. Im Einstiegsmodell des #1 bunkert ein Akku auf Lithium-Eisenphosphat-Basis brutto 49 Kilowattstunden.

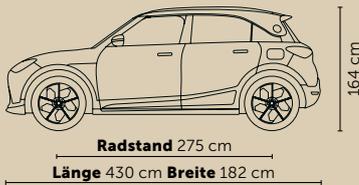
Das sind siebzehn Kilowattstunden weniger als in den Nickel-Mangan-Kobalt-Batterien (NMC) der anderen Versionen. Entspricht knapp hundert Kilometern geringerer Reichweite.



Der schlaue Fuchs

Die Stimmerkennung wird optisch durch einen animierten Fuchs im Display des Smart verkörpert. In der asiatischen Folklore werden Füchse oft als Geister dargestellt, die über magische Kräfte verfügen und gerne Menschen austricksen. Doch vermutlich haben sich die Programmierer anderweitig zur Verwendung des Fuchs-Avatars inspirieren lassen.

TECHNISCHE DATEN



Kofferraum: 313–976 l
Reifen: vorn/hinten 235/45 R19 (min.235/50 R18)

TESTFAHRZEUG

Smart #1: 5 Türen, 5 Plätze, ab 33 980 Fr. (Testfahrzeug: Smart #1 Brabus 45 480 Fr.)

Garantien: 3 Jahre respektive unlimitierte Kilometer; 8 Jahre respektive 200 000 km für Antriebsbatterie; 8 Jahre respektive 160 000 km auf Hochvolt-Kernkomponenten und Mobilität; 12 Jahre auf Rost

Importeur: Smart Schweiz GmbH, Richtstrasse 2–6, 8304 Wallisellen ch.smart.com

TECHNISCHE SPEZIFIKATIONEN

Motoren: 2 permanent erregte Synchron-Elektromotoren; max. Leistung: 315 kW (428 PS); max. Drehmoment: 543 Nm; Eingangsgetriebe; Allradantrieb; Höchstgeschwindigkeit: 180 km/h

Batterie: Lithium-Ionen-Batterie NMC, 66/62 kWh (brutto/netto); eingebautes Ladegerät: 22 kW; max. DC-Ladeleistung: 150 kW

Gewicht: 1900–1975 kg Leergewicht (Testfahrzeug 2001 kg), alle Angaben inklusive 75 kg Fahrgewicht; Gesamtgewicht: 2370 kg; Anhängelast: 1600 kg

KAROSSERIE

Wie meist gefällt das Design den einen, den anderen wenig. Oft allerdings gehen die Kommentare Richtung «brav» oder gar «bieder». Objektiv: Der #1 baut hoch – gut für die Kopffreiheit, schlecht für Aerodynamik und Verbrauch. Der Wendekreis ist unerwartet gross, für die City nicht ideal.

INNENRAUM

Ergonomisch gibt es kaum Klagen, weder bezüglich der Sitze noch der Anordnung der Instrumente. Bedienung digital-lastig, Knöpfe und Schalter sind rar. Gute Platzverhältnisse für die untere Kompaktklasse, auch hinten. Die geteilte Sitzbank ist um 13 Zentimeter verschiebbar.

KOMFORT

Federung und Dämpfung sind ausgewogen, ein guter Kompromiss zwischen Komfort und Sportlichkeit. Das gilt auch für die Sitze, trotz straffer Polsterung. Keine Lenkradheizung.

FAHREIGENSCHAFTEN

Kein Slalomkünstler, dafür gerät der Smart zu stark in Schräglage, was Zeit kostet bei schnellen Richtungswechseln. Für sauber und zügig umrundete Bögen passen aber Stabilität und Rückmeldung.

ANTRIEB

315 Kilowatt oder, in alter Währung, 428 PS, verteilt auf beide Achsen für einen kompakten SUV! Viel mehr gibt es in diesem Kapitel nicht zu sagen. Vielleicht noch dies: vier Fahrmodi mit sehr unterschiedlicher Leistungsabgabe. Von sanft-ökologisch bis brüsk-sportlich ist für jeden etwas da.

VERBRAUCH

Den WLTP-Wert von 18 kWh/100 km verfehlt der Smart in der gemischten TCS-RDE-Fahrt deutlich. Dennoch gute Note, weil die Effizienz dank Elektrifizierung (im Vergleich zu «Verbrennern») gut ist.

ELEKTRIFIZIERUNG

In den günstigeren Versionen muss auf die 22 Kilowatt AC-Ladeleistung (sehr nützlich bei Reisen fernab der Autobahnen) und stromsparende Wärmepumpe verzichtet werden. Nicht aber in den Topversionen Pulse und Brabus. Ladeleistung und -zeit sind okay. Die Reichweite ist etwas knapp. Gut die Navigation mit Ladeplanung.

PREIS / LEISTUNG

Nirgends gibt es so viel Kilowatt und PS pro Franken wie beim Smart #1 Brabus. Doch auch sonst gibt es viel Erfreuliches (und nur kleine Unzulänglichkeiten) fürs Geld.

FAHRDYNAMIK

Mit Winterreifen

Beschleunigung (0–100 km/h): 4,0 s
Elastizität
 60–100 km/h: 2,0 s
Wendekreis: 11,5 m
Bremsweg (100–0 km/h): 39,5 m

Innenlärm

60 km/h: 56 dB (A)
 120 km/h: 65 dB (A)

SERVICEKOSTEN

Unterhalt

km / Monate	Std.	Kosten (Fr.)*
30 000 / 24 (Ø)	1,5	597.–
60 000 / 48 (Ø)	2,9	946.–

Gesamtkosten Wartung 180 000 km:

15 000 km/Jahr	11,7	4032.–
----------------	------	--------

*Inklusive Material, exklusive Flüssigkeiten.

BETRIEBSKOSTEN

km/Jahr	Rp./km	Fr./Monat	
		fixe	variable
15 000	68	574.–	279.–
30 000	45	574.–	558.–

Stundenansatz für TCS-Berechnung:

145 Fr. (BFS)

TCS AUTOVERSICHERUNG

Jahresprämie (Fr.): 816.20

Offertenbeispiel für 36-jähriges TCS-Mitglied, wohnhaft in Bern, Haftpflicht inklusive Vollkasko, Jahreskilometerleistung von 10 000 Kilometern, Tiefgarage, Jahresprämie exklusive Abgaben.

NORMVERBRAUCH

Werk (WLTP): 18,0 kWh/100 km
CO₂-Emissionen: 0 g/km
CO₂, Schweizer Durchschn.: 129 g/km
Energieetikette (A–G): A

TESTVERBRAUCH

TCS-RDE-Strecke, gemischt

Umgebungstemperatur: 8 °C
 Ohne Ladeverluste: 21,1 kWh/100 km
 Mit Ladeverluste: 23,6 kWh/100 km
Reichweite (TCS-RDE) 294 km

Im Brabus-Modus will der Fahrer nur spielen. Der Fuchs im Display auch.



Front: markantes Lichtband zwischen den Scheinwerfern.



Hoch baut der neue Smart. So bleibt selbst der Scheitel langer Menschen unversehrt.

Wellen und Kanten. Im Interieur mag Plastik überwiegen, doch sehen die Oberflächen wertig aus und fühlen sich angenehm an. Ausserdem zeigt Smart, dass einige wenige helle Farbakzente ausreichen, die Tristesse dunkler Cockpits zu verschweigen. An Ablagen fehlt es nicht, inklusive einer gekühlten Box in der Mittelkonsole.

Die Bedienung ist digitalisiert. Tasten finden sich nur noch in der Fahrtür und am Lenkradkranz. Fahrer- und Infotainment-Display sind gut ablesbar, aber nicht die schärfsten. Eine klare Bedienlogik der Systeme ist nicht immer erkennbar, doch leuchten Shortcuts den Menüdschungel. Wenig hilfreich sind der umherlummelnde Fuchs im Display und die fehlerhafte Verkehrszeichenerkennung.

Unter dem Strich ist der Smart #1 nicht nur in der Brabus-Version ein verlockendes Angebot. Neu gibt es aber intern harte Konkurrenz: durch den nur wenig teureren, aber deutlich eleganteren Smart #3. o

- +** **Sprintkönig**
- Preis-Leistungs-Kaiser**
- Navi mit Ladeplanung, aber nicht top**
- Freundlicher Innenraum**
- Netter Finish in Brabus-Rot**
- Gute Ladeleistung**
- Viel Platz für Passagiere**

- **Kein Slalomkönig**
- Verbrauch etwas hoch**
- Verkehrserkennung mangelhaft**
- Sprachbedienung Glücksache**
- Begrenzte Reichweite**
- Navi redet zu viel, aber abschaltbar**
- Begrenzt Platz für Gepäck**

Die Konkurrenz



Kia Niro EV

Will man den #1 als SUV sehen, wie dies Smart tut, steht er in Konkurrenz zu Autos wie dem elektrischen Niro. Nur dass es vom Koreaner keine 400- und auch keine 300-PS-Version gibt. Den Niro gibt es auch mit Verbrennungsmotor, sei es als Hybrid oder als Plug-in-Hybrid. Lädt langsam, gibt aber Strom für E-Geräte ab (V2L).

Kategorie	Kompakt-SUV
Länge / Breite / Höhe	4,42 / 1,83 / 1,58 m
Kofferraum	475–1392 l
Motorleistung	150 kW (204 PS)
Antriebsart	Frontantrieb (FWD)
Batteriekapazität	64,8 kWh netto
Max. Ladeleistung	100 kW
Reichweite (WLTP)	460 km
0–100 km/h	7,8 s
Preis	46 350–52 450 Fr.



Mini Countryman E

Seit langem den einstig bescheidenen Dimensionen entwachsen sind die Minis. Besonders der Mini Countryman, der länger und sogar noch höher ist als der Smart #1. Per 2024 gibt es den «Landmann» erstmals elektrisch, als E und SE, wobei nur der SE ein Allradler und, dank zweitem Motor, 230 Kilowatt (313 PS) stark ist.

Kategorie	Kompakt-SUV
Länge / Breite / Höhe	4,43 / 1,84 / 1,66 m
Kofferraum	405–1275 l
Motorleistung	150 kW (204 PS)
Antriebsart	Frontantrieb (FWD)
Batteriekapazität	66,5 kWh brutto
Max. Ladeleistung	130 kW
Reichweite (WLTP)	462 km
0–100 km/h	8,6 s
Preis	ab 49 200 Fr.

tcs.ch/autosuche



TCS Helpline Elektromobilität
0844 888 333



Der Kamera entgeht kein Augenzwinkern und kein Seitenblick.

Der überwachte Fahrer

Mehr Sicherheit durch Überwachung. Diese Devise gilt zunehmend auch im Auto. Mitte 2024 wird für Neuwagen ein Warnsystem obligatorisch, zwei Jahre später gehört eine Innenraumkamera zwingend dazu.

Wenn es auf Schweizer Strassen zu Kollisionen kommt, ist laut Sinus-Report der BFU in knapp einem Fünftel der Fälle Unaufmerksamkeit oder Ablenkung die Hauptursache. Augen auf, und zwar auf die Strasse, ist das Leitmotiv. Dabei soll die Technik helfen. Die Schweiz übernimmt entsprechende EU-Vorschriften, die seit Juli 2022 für die Typengenehmigung von neuen Modellen und ab 7. Juli 2024 für Inverkehrsetzungen von Neuwagen einen Aufmerksamkeits- und Müdigkeitswarner verlangen. In nicht wenigen Neufahrzeugen sind solche Assistenten schon heute eingebaut.

Lässt sich nicht ausknipsen

In der ab Mitte 2024 geltenden EU-Verordnung 2019/2144 ist nicht abschliessend definiert, welche technischen Lösungen die Autohersteller anwenden müssen, um die Wachsam-

keit des Fahrers zu ermitteln. Gegenüber den Zulassungsbehörden aber müssen die Autohersteller nachweisen, wie die Systeme arbeiten und ob sie auch funktionieren. Zwei wichtige Rahmenbedingungen: Die Müdigkeitswarner sind bei Geschwindigkeiten ab 65 km/h aktiv. Und sie sind, im Unterschied zu gewissen anderen Sicherheitsassistenten, nicht abschaltbar. Dabei gibt es unterschiedliche Technologien.

Erstens indirekt messende Systeme, welche mit mehreren Sensoren das Lenkverhalten, das Halten der Fahrspur, das Blinken beim Spurwechsel, die Pedalnutzung usw. analysieren, um eine nachlassende Aufmerksamkeit zu erkennen. Von rund siebzig Signalen spricht beispielsweise Zulieferer Bosch. Beispiele sind eine Häufung kleiner Lenkfehler mit anschliessender abrupter Korrektur oder der Abgleich von Lenkradbewegungen des Fahrers mit dem Strassen-

verlauf bzw. den vom Fahrzeug erfassten Seitenmarkierungen der Fahrbahn. Ein solcher Müdigkeitswarner ist meistens mit Spurhalteassistent und Spurverlassungswarner verbunden – beides Assistenzsysteme, die ebenfalls ab 7. Juli 2024 Vorschrift werden. Müdigkeit wird so recht zuverlässig erkannt, Ablenkung hingegen nicht unbedingt.

Stufe zwei: Kameras

Hier kommen direkt messende Systeme ins Spiel. Sie nehmen das Gesicht des Fahrers oder der Fahrerin mit einer Kamera in den Blick – in der Regel eine Infrarotkamera, weil diese auch bei Dunkelheit funktioniert. In den Crash- und Sicherheitschecks von Euro-NCAP sind mit kamerabasierten Systemen seit letztem Jahr Zusatzpunkte zu holen. Dieses «hochentwickelte Warnsystem bei nachlassender Konzentration des Fahrers» wird ab dem 7. Juli 2024 für die Typ-



genehmigung und ab dem 7. Juli 2026 für die Zulassung von Neuwagen obligatorisch. Die Schweiz zieht auch da mit.

Warner sind längst nicht perfekt

In den meisten Autos werden beide Überwachungstechniken in einer Sensordatenfusion kombiniert und ihre Zuverlässigkeit so (hoffentlich) verbessert. Wie die Erfahrungen mit Testautos zeigen, variieren Güte und Empfindlichkeit der – optischen oder akustischen – Warner noch deutlich.

Nicht alle werden es mögen, vom eigenen Auto zunehmend überwacht zu werden. Zwar dürfen die mit dem Müdigkeitswarner generierten Daten nur konform mit dem Datenschutzrecht, Verordnung (EU) 2016/679, verwendet werden. Absehbar ist dennoch, dass es künftig bei Unfällen Begehrlichkeiten seitens Ermittlungsbehörden geben wird, auf solche Daten zuzugreifen. In der Gesetzgebung werden Verkehrssicherheit und, im Fall eines Unfalles, Wahrheitsfindung und Opferschutz hoch gewichtet. ◦ dan

TCS VERKEHRS-RECHTSSCHUTZ

Lassen Sie die Profis für Sie streiten

Ob mit dem Auto, dem ÖV, dem Velo oder zu Fuss: Unterwegs kann immer etwas passieren. Kommt es in der Folge zu einem Rechtsstreit, kann dies schnell teuer werden. Mit dem TCS Verkehrsschutz schützen Sie sich optimal bei rechtlichen Auseinandersetzungen. Dank einer Deckungssumme von bis zu zwei Millionen Franken, der Übernahme von Anwalts-, Verfahrens- und Expertisenkosten sowie der professionellen Beratung und Vertretung Ihrer Interessen können Sie sich im Streitfall stets auf den TCS und seine Rechts-expertinnen und -experten verlassen.

[tcs.ch/verkehr](https://www.tcs.ch/verkehr)

Anzeige



www.carxpert.ch

CARXPERT

DER EXPERTE FÜR IHR AUTO
Freundlich – Flexibel – Fair – Kompetent

CARXPERT



Die Faszination Auto soll in Genf erneut im Zentrum stehen.

Comeback im Jubiläumsjahr

Nach vier Jahren Pause findet im Frühling die Geneva International Motor Show wieder statt. Hundert Jahre nach dem ersten Internationalen Autosalon in Genf.

Text Daniel Riesen

Ein Autosalon in Genf fand erstmals in den frühen Pionierzeiten anno 1905 statt. Doch «erst» vor exakt hundert Jahren machte er mit dem Gütezeichen «International» Werbung in eigener Sache. Dies durchaus erfolgreich, mit der Eröffnung durch Bundespräsident Ernest Chuard, rund 200 Ausstellern und 68 000 Besucherinnen und Besuchern. Und die Ausstellung scheint Wirkung erzielt zu haben. Allein in diesem Jahr stieg die Zahl der auf Schweizer Strassen eingelösten Autos von 33 000 auf 39 000, wie die Geneva International Motor Show (Gims) auf ihrer Webseite schreibt.

Am 28. Februar geht's los

Dort wird auch das Motto der Neuauf- lage herausgestrichen: Auto Future Now. Also so ziemlich das Gegenteil der zuwei- len kursierenden No-Future-Stimmung rund ums Automobil. Es soll eine im positiven Sinn konventionelle Ausstel-

lung werden mit Fokus aufs Auto. Die Messeorganistoren verhehlen nicht, dass der Neuanfang schwierig ist. Man passt sich an: Der Salon wird kleiner als zuvor, und er dauert weniger lang, vom 26. Februar (fürs allgemeine Publikum ab 28. Februar) bis zum 3. März 2024.

Nebst der üblichen Präsentation grosser und kleiner Marken beleben vier Sonderbereiche die Ausstellung. Ganz international-anglofon tragen sie die Bezeichnungen Innovation Pavilion, Design District, Zero Emission Space und Adrenaline Zone.

Willkommen am TCS-Stand

Auch auf den Auftritt des Touring-Clubs, welcher dem Autosalon die Treue hält, darf man gespannt sein. Ein TCS-Patrouil- lenfahrzeug sowie ein Rettungsfahrzeug der TCS Swiss Ambulance Rescue wie auch eine Rettungsdrohne der Rettungs- flugwacht Rega markieren das diesjäh-

rige Thema Assistance: Hilfe in Notsitua- tionen. Bei der TCS Verkehrssicherheit wiederum geht es darum, solche Not- lagen im Verkehr gleich von vornherein zu vermeiden. Ein Wettbewerb sowie virtuelle Erlebnisse mit modernstem Equipment locken Spielfreudige an, wäh- rend echte Barista an der Cafébar Ge- tränke und Entspannung servieren. o



Der TCS erklärt diverse Formen seiner Assistance-Dienstleistungen.

Gratistickets für TCS-Mitglieder

Der TCS offeriert seinen Mitgliedern, in Zusammenarbeit mit den Organisatoren der Geneva International Motor Show, Gratiseintritte für die Publikumstage vom 28. Februar bis 3. März 2024. Wie das geht? Online unten stehenden Link eintippen und sich mit der Mitglieder- nummer anmelden. Etwas Eile ist geboten, das Kontingent ist auf 5000 Eintritte beschränkt.

ticket.tcs.ch

Wenn ein Stein die Scheibe trifft

Glasschäden am Auto sind nicht zu unterschätzen. Kleine Schäden an Frontscheiben können repariert werden, Seiten-, Heck- oder Dachscheiben müssen ersetzt werden.

Text Felix Maurhofer

Meist sind es kleine Steine, die auf die Frontscheibe knallen und einen Glasschaden verursachen. Eine unangenehme Sache, die häufig passieren kann. Doch nicht nur die Frontscheibe, welche aus Sicherheitsgründen aus Verbundglas besteht, auch die Seiten- und Heckscheiben können beschädigt werden. Die bestehen aus Sekuritglas, welches bei Glasbruch in viele kleine Teile zerfällt, damit keine grossen Glasstücke durch den Innenraum fliegen können. «Eine beschädigte Frontscheibe muss auf jeden Fall von einem Fachmann überprüft werden», sagt Kurt Giger, Geschäftsführer der Ernst Ruckstuhl Automobile AG und Experte für Glasschäden. Denn gerade die Frontscheibe sei Teil der selbsttragenden Karosserie und trage zu deren Steifigkeit bei. Mit einem Riss könne sie diese wichtige Funktion nicht mehr erfüllen. Man dürfe bei kleinen Schäden weiterfahren, doch sollte man möglichst bald eine Garage aufsuchen. Anders sei es bei Schäden an Heck- oder Seitenscheiben. Die können bei kleinsten Erschütterungen in kleine Teile zerfallen, so Giger. Da müsse unverzüglich ein Fachbetrieb aufgesucht werden.

Reparatur oder Ersatz?

Laut Giger können Heck-, Seitenscheiben und auch Panoramascheiben nicht repariert, sondern müssen ersetzt werden. Frontscheiben können laut Fachmann geflickt werden, wenn nur die äussere Glasschicht betroffen ist und es sich nicht um einen Riss handelt. Ferner muss der Steinschlag mehr als fünf Zentimeter vom Scheibenrand entfernt sein und darf nicht grösser als ein Zweifränkler sein. Wird die Reparatur im Sichtfeld ausgeführt, muss eine verzer-

rungsfreie Durchsicht gewährleistet sein. Sind diese Bedingungen nicht gegeben, muss die komplette Frontscheibe ersetzt werden. Da bei vielen Modellen Sensoren und Kameras für die Assistenzsysteme in der Frontscheibe verbaut sind, müssen die beim Ersetzen neu kalibriert werden, was gemäss Giger aufwendig sein kann. Auch die Funktion der integrierten Frontscheibenheizung müsse überprüft werden. «Zudem sind Frontscheiben geklebt. Das erfordert eine ebene Stellfläche und die richtigen Umgebungstemperaturen.

Unternehmen, welche den Ersatz beim Kunden zu Hause anbieten, müssen berücksichtigen, dass diese Bedingungen eingehalten werden, damit der Scheibenkleber die richtige Festigkeit entwickeln kann. Ein Ersatz bei tiefen Temperaturen kann qualitativ nicht genügend sein», erklärt Giger. ○

Eine stark beschädigte Frontscheibe muss von einem Fachbetrieb ersetzt werden.



Keystone

Reparieren mit Spezialharz

Reparaturen an der Frontscheibe werden in der Regel mittels eines speziell für diesen Zweck entwickelten Verharzungsverfahrens durchgeführt. Dabei wird Spezialharz auf die schadhafte Stelle aufgebracht und anschliessend ausgehärtet. Diese Technik gewährleistet die Wiederherstellung von Stabilität und Belastbarkeit des Scheibenglases. Eine nachfolgende Behandlung mit Deckharz samt abschliessender Politur sorgt dafür, dass die Beschädigung optisch nur als minimaler, kleiner Punkt zu erkennen ist.

Glasschaden versichern

Die Teilkaskoversicherung deckt Front-, Heck- und Seitenscheiben. Allerdings kann in der Teilkasko der Glasschaden ausgeschlossen werden. Demgegenüber kann der erweiterte Glasbruch mitversichert werden. Das bedeutet, Scheinwerfer, Blinker und Rücklichter sind versichert, auch wenn es Glasersatz (Kunststoff) ist. Das Glasdach ist im erweiterten Glasbruch meistens auch mitversichert. Zudem gibt es Versicherungen, die bei Glasschaden einen Selbstbehalt haben. Das Aussenspiegelglas ist in der Regel nicht im Glasbruch der Teilkasko dabei. Dieses kann entweder über die Vollkasko oder im Parkscha-

Der beste Schutz für Ihr Fahrzeug zum besten Preis
tcs.ch/autoversicherung



ottos.ch

Riesenauswahl. Immer. Günstig.

Brancaia II Blu

Toscana IGP

Jahrgang 2019*

Traubensorten:

Sangiovese, Merlot,
Cabernet Sauvignon

75 cl

Art. 211583



je Flasche CHF

75.-

Konkurrenz-
vergleich **85.-**
Bestelleinheit 6 Flaschen

Aalto PS

Ribera del

Duero DO

Jahrgang 2020*

Traubensorte:

Tempranillo

75 cl

Art. 211565



je Flasche CHF

99.-

Konkurrenz-
vergleich **119.-**
Bestelleinheit 6 Flaschen

FEINE TROPFEN ZU TIEFPREISEN.

Le Serre Nuove Dell'Ornellaia

Bolgheri DOC

Jahrgang 2021*

Traubensorten:

Merlot, Cabernet
Sauvignon, Cabernet
Franc, Petit Verdot

75 cl

Art. 211044



je Flasche CHF

51.95

Konkurrenz-
vergleich **62.-**
Bestelleinheit 6 Flaschen

Le Volte

Toscana IGP

Jahrgang 2021*

Traubensorten:

Merlot, Sangiovese,
Cabernet Sauvignon

75 cl

Art. 211045



je Flasche CHF

21.95

Konkurrenz-
vergleich **24.90**
Bestelleinheit 6 Flaschen

Zonin Amarone

Amarone del.

Valpolicella DCG

Jahrgang 2019*

Traubensorten:

Corvina, Rondinella,
Molinara

75 cl

Art. 211062



je Flasche CHF

19.95

Konkurrenz-
vergleich **39.90**
Bestelleinheit 6 Flaschen

Fabelhaft

Reserva

Douro DO

Jahrgang 2021*

Traubensorten:

Tinta Roriz,
Touriga Franca,

Tinta Cão,

Tinta Barroca

75 cl

Art. 211250



je Flasche CHF

15.95

Konkurrenz-
vergleich **19.95**
Bestelleinheit 6 Flaschen

Sela Bodegas Roda

Rioja DOCA

Jahrgang 2021*

Traubensorten:

Tempranillo, Graciano,
Garnacha

75 cl

Art. 211591



je Flasche CHF

18.95

Konkurrenz-
vergleich **23.95**
Bestelleinheit 6 Flaschen

Prima by Mauro

Toro DO

Jahrgang 2019*

Traubensorten:

Tempranillo, Garnacha

75 cl

Art. 211624



je Flasche CHF

12.95

Konkurrenz-
vergleich **17.90**
Bestelleinheit 6 Flaschen

Lighea Zibibbo

Sicilia DOC

Jahrgang 2022*

Traubensorte:

Zibibbo

75 cl

Art. 211717



je Flasche CHF

16.95

Konkurrenz-
vergleich **21.90**
Bestelleinheit 6 Flaschen

The Butcher

Cuvée

Neusiedlersee DAC

Jahrgang 2019*

Traubensorten:

Merlot, Cabernet
Sauvignon,

Cabernet Franc

75 cl

Art. 211862



je Flasche CHF

24.95

Konkurrenz-
vergleich **28.90**
Bestelleinheit 6 Flaschen



Zum Auslesen der Daten werden Spezialisten mit Spezialgerät benötigt.

LEX4YOU

Betrunken mit dem Velo fahren?

Wer mit dem Velo betrunken auf öffentlichen Strassen fährt, kommt bei einer Kontrolle auf den ersten Blick meist glimpflich davon. Anders als bei Trunkenheit am Steuer eines Motorfahrzeuges droht hier nämlich «nur» eine Busse und keine Freiheits- oder Geldstrafe. Die möglichen administrativen Folgen sind aber nicht ohne und können auch den Autoführerausweis gefährden. Denn liegen Beweise für ein verkehrsrelevantes Suchtverhalten vor, kann die zuständige Behörde gemäss bundesgerichtlicher Rechtsprechung auch bei Velofahrern oder Fussgängern eine Fahreignungsprüfung anordnen. Belegt diese eine die Fahreignung ausschliessende Sucht, entzieht die Behörde den Autoführerausweis für eine unbestimmte Zeit.

Die Behörde kann dem betrunkenen Velofahrer auch nur das Radfahren untersagen. Bei einer verkehrsrelevanten Sucht ist ein unbefristetes Verbot möglich. Wenn er «lediglich» den Verkehr schwer oder mehrmals gefährdet hat, kann sie ein auf mindestens einen Monat befristetes Velofahrverbot verhängen.

Vera Beutler
Dr. iur., Leiterin Info-Center
«Recht & Versicherungen»
lex4you.ch



Im Falle eines Unfalles

2024 wird in Autos die Datenaufzeichnung von Unfällen obligatorisch. Was im Volksmund als Blackbox bezeichnet wird, ist in Wirklichkeit ein Speichersystem mit beschränkter Tragweite, aber einiger Nützlichkeit.

Seit bald zwei Jahren gilt die gesetzliche Pflicht, dass bei der Homologierung neuer Autos ein Event Data Recorder (EDR) eingebaut und aktiviert sein muss. Ab 6. Juli 2024 kann in der EU auch kein «Lagerfahrzeug» mehr ohne diesen Datenspeicher neu in Verkehr gesetzt werden – eine Regel, welche die Schweiz weitgehend übernimmt. Eine Blackbox, wie man sie aus dem Flugverkehr kennt, ist der gesetzlich vorgeschriebene Autodatenschreiber aber nicht. Denn während im Flugzeug alle Daten eines Fluges gespeichert werden, werden im Auto die gespeicherten Infos laufend überschrieben, sodass zu jedem Zeitpunkt nur die letzten Sekunden einer Fahrt dokumentiert sind. Was genügt, falls es zu einem Unfall kommt.

Denn nur darum geht es beim EDR. Er soll helfen, einen Unfallhergang zu rekonstruieren – die früher so ergiebigen Reifen-



Der EDR zeichnet Fahrdaten auf, überschreibt sie aber laufend.

spuren fehlen heute meist aufgrund von ABS und ESP. Der EDR erfasst Informationen über Geschwindigkeit, Lenkwinkel, Fahr- oder Bremspedalstellung, Motordrehzahl, Beschleunigung, kollisionsbedingte Geschwindigkeitsänderung, Gurtschlosszustände oder Airbag-Auslösungen. Alles Daten, die in einem modernen Auto sowieso vorliegen.

Der EDR ist bei den meisten Fahrzeugen im Airbag-Steuergerät integriert, in dem sich auch der Beschleunigungssensor befindet. Der EDR übermittelt keine Daten via Mobilfunk. Die Daten verbleiben im Fahrzeug, bis sie im Auftrag der Staatsanwaltschaft von einem Fahrzeugsachverständigen ausgelesen werden. In Bezug auf die Privatsphäre sind EDR wenig eingreifend. Sie erfassen keine Gewohnheiten des Fahrers, etwa ob er häufig kurze oder lange Strecken, eher ruhig oder oft dynamisch und gelegentlich auch sportlich fährt. Für

den TCS überwiegen deshalb die Vorteile. Wer aufmerksam, verkehrsregelkonform und mit einem verkehrssicheren Auto fährt, muss den EDR nicht fürchten. Im Gegenteil:

Die gespeicherten Daten können dazu beitragen, jemanden in Schuldfragen zu entlasten. o dan

JUDITH BELUSHI AND DAN AYKROYD PRESENT

THE BLUES BROTHERS®

APPROVED

THE HIT SHOW LIVE ON STAGE

Direct from Chicago and their National Tour of America



THEY'RE BACK... AND ON A MISSION!

AN ALL NEW PRODUCTION OF THE SHOW THAT STARTED IT ALL!

Winterthur , Parkarena	Do. 16. Mai 2024
Chur , Stadthalle	Fr. 17. Mai 2024
Amriswil TG , Pentorama	Sa. 18. Mai 2024
Basel , Musicaltheater.....	So. 19. Mai 2024
Hochdorf LU , Kulturzentrum Braui	Do. 23. Mai 2024
Gossau SG , Fürstenlandsaal.....	Fr. 24. Mai 2024
Bern , Kursaal Arena	Sa. 25. Mai 2024
Zürich , Kongresshaus	So. 26. Mai 2024

Türöffnung 19.00 Uhr | Showtime: 20.00 Uhr | Infos: www.NiceTime.ch

Vorverkauf:

über Ticketcorner bei Coop City
Tel. 0900 800 800 (1.19 CHF / Min.)
www.ticketcorner.ch (für print@home)

ticketcorner[★]

NICE TIME[®]
Productions



Medienpartner:

Oberthurgauer Nachrichten

St.Galler Nachrichten

TagesAnzeiger
SonntagsZeitung
südostschweiz

TAGBLATT
BZ BERNER ZEITUNG
Basler Zeitung

Der Landbote
Luzerner Zeitung
tcs.ch

Augen nach hinten

Ein Veloradar mit integriertem Rücklicht verbessert die Sicherheit der Velofahrer. Im Test bewähren sich die Geräte von Garmin und Bryton in Bezug auf Funktionalität und Bedienung.

Text und Fotos Felix Maurhofer

Wer oft mit dem Velo auf Überlandstrassen fährt, kennt die unangenehme Situation, wenn man plötzlich von einem Fahrzeug überholt wird und dabei kurz erschrickt. Um solche Überraschungen zu vermeiden, gibt es Veloradare. Diese kleinen Geräte zeigen auf dem Velo-computer oder Smartphone an, wenn sich Fahrzeuge von hinten nähern, und signalisieren mit dem integrierten Rücklicht dem Fahrer die Anwesenheit des Velos. Wir haben die Rückfahrradare Garmin Varia RTL516 und Bryton Gardia R300L auf der Strasse getestet.

Einfache Montage und Bedienung

Beide lassen sich mittels Halterungen und Gummizügen einfach an der Sattelstütze montieren. In der Packung sind Adapter enthalten, die für jede Rohrform passen. Da erfahrungsgemäss Gummizüge nicht ewig halten, wäre Ersatz angebracht. Immerhin haben beide Hersteller Ersatzhalterungen im Sortiment. Mit einer Drehbewegung werden die Geräte vertikal an der Halterung angebracht. Über USB werden beide Geräte geladen. Dies dauert bei beiden um die zwei Stunden. Voll geladen, laufen

die Radare neun (Garmin) bis siebzehn Stunden (Bryton). Auf den Apps wird der Ladezustand angezeigt.

Sind die Apps auf dem Smartphone installiert, verläuft die Bluetooth-Verbindung mit dem Radar problemlos, und das Gerät ist für die Ausfahrt betriebsbereit. Eine stabile Smartphone-Halterung für den Lenker ist empfehlenswert. Wer von Garmin oder Bryton ein Navi oder Velocomputer hat, kann die meisten davon direkt mit dem Radar verbinden.

Gute Reichweite

Wir haben die Geräte mit den Apps getestet. Die grafischen Anzeigen funktionieren sehr gut. Sie zeigen farblich auch an, wie schnell sich ein Fahrzeug nähert. Die Reichweite beträgt bei beiden Geräten mindestens 140 Meter. Beim Bryton blinkt zusätzlich das Rücklicht. Dabei kann auch über die App der Modus des Rücklichts von stark bis blinkend eingestellt werden. Zudem hat das Gardia R300L einen integrierten G-Sensor, der den Bremsvorgang erkennt und dann mit einem helleren Licht heran-nahende Fahrzeuge warnt. Akustischer



Das Veloradar bietet, mit dem Smartphone gekoppelt, mehr Sicherheit auf Überlandstrassen.



Garmin Varia RTL516

Reichweite: 140 m

Akkulaufzeit: 9 Std.

Kompatibilität: Garmin-App «Varia»
+ Garmin-Edge-Fahrradcomputer

Verbindung: Bluetooth

Preis: ab 168 Fr.



Bryton Gardia R300L

Reichweite: 190 m

Akkulaufzeit: 17 Std.

Kompatibilität: App «Bryton Gardia»
+ kompatible Bryton-Fahrradcomputer

Verbindung: Bluetooth

Preis: ab 135 Fr.

und Vibrationsalarm lässt sich bei beiden Radargeräten ebenfalls einstellen. Das hat den Vorteil, dass die Fahrer weniger vom Display abgelenkt sind.

Bedienung, Montage und Funktionalität der beiden Radargeräte sind gut. Sie eignen sich vor allem für Überlandfahrten. In Orten mit hohem Verkehrsaufkommen können die ständigen Alarmerneuerungen störend wirken. o



Der grosse CR-V ist für die Strassen von Porto eng, dafür hat er viel Innenraum.

HONDA CR-V E:HEV UND E:PHEV

Hybrid nach Honda-Art

In seiner sechsten Generation ist der Honda CR-V erstmals auch mit Plug-in-Hybridantrieb erhältlich. Das Konzept des e:PHEV ist identisch wie beim e:HEV, mit einem 184 PS starken Elektroantrieb. Der Zweiliter-Vierzylinder-Motor dient vor allem als Generator, lädt dabei die

kleine HEV- oder die grosse PHEV-Batterie. Je nach Fahrsituation kann der Verbrenner auch direkt die Räder antreiben. Das ist alles ziemlich kompliziert, doch das ist einerlei, denn alles geschieht, auf Effizienz getrimmt, automatisch.

Der 4,7 Meter lange, 1,7 Meter hohe

SUV bietet viel Bein- und Kopffreiheit auch in der zweiten – längs verstellbaren – Sitzreihe sowie einen riesigen Kofferraum (579–1710 l bei umgeklappten Rückenlehnen). In allen Varianten sind über 500 Kilo Zuladung gegeben, dazu macht sich der PHEV mit 1500 Kilogramm Anhängelast nützlich. Allerdings ist der Plug-in nur in Kombination mit Vorderradantrieb erhältlich, während man beim Vollhybriden die Wahl hat zwischen 2×4 und 4×4.

Die Hybride arbeiten geschmeidig-kraftvoll ohne übertriebene Sportlichkeit. Wenn 135 Kilowatt (184 PS) auf 1,8 bis zwei Tonnen treffen, sind keine Sprintrekorde zu erwarten. Einen ausgezeichneten Eindruck macht das Interieur, bezüglich Materialien und Verarbeitung ebenso wie bei der Bedienbarkeit. Ein Mix von digital und manuell mit haptisch angenehm rückmeldenden Drehknöpfen macht die Bedienung leicht und ablenkungsarm.

Der Einstiegs-HEV kostet 51 990 Franken, mit Allradantrieb sind es 3000 Franken mehr. In der Vollausstattung Advance sind zusätzliche 3000 Franken fällig. Am kostspieligsten ist der CR-V als PHEV (genannt Advance Tech) für die Preisempfehlung von 60 990 Franken. **dan**



Drücken, um das Menü zu wechseln. Drehen für die Einstellungen.

Kluge Knöpfe von Škoda

Die einen schwören bei der Autobedienung auf Tasten und Knöpfe. Andere schwören auf berührungsempfindliche Bildschirme. Škoda kombiniert in drei mittig im Armaturenräger platzierten «Smart Dials» die beiden Ansätze. Die Dreh-/Drückregler links und rechts erlauben den Zugriff auf individuelle Klimafunktionen. Mittig sind unter anderem der Zoomfaktor, die Lautstärke oder die Fahrmodi anwählbar. Ab Sommer 2024 in Škoda Superb und Kodiaq zu finden.



Familienvan mit Strom

Peugeot hat seinen kompakten Hochdachkombi Rifter neu deutlich schicker designt. Aussen mit mehr Ecken und Kanten sowie komplett erneueter Scheinwerfergestaltung. Innen vorab mit moderner Technologie, darunter zwei Zehnzollbildschirmen. Der eine dient als übersichtliches Kombiinstrument, der mittig platzierte Touchscreen liefert Infos und Unterhaltung und steuert die Fahrzeugfunktionen. Die elektrische Version, der E-Rifter, fährt wie bisher mit einem Hundert-Kilowatt-Motor, die Fünfzig-Kilowattstunden-Batterie soll für 320 Kilometer reichen. Wie bisher sind Rifter und E-Rifter in zwei Längen erhältlich.



Rovinj



Limski-Fjord



Pula, Amphitheater



Kurs auf Rovinj

Bezauberndes Istrien mit der Excellence Nera



Excellence Nera – Yachtkreuzfahrt

Nicht mehr als 39 Gäste geniessen das Privileg auf dieser prächtigen Yacht durchs grosse Adria-Blau zu cruisen. Die Excellence Nera legt auch an kleinsten Häfen und Anlegern an – fernab von den grossen Touristenströmen. Freuen Sie sich auf höchsten Komfort und viel Raum. An Bord herrscht eine stilvolle und zugleich ungezwungen-familiäre Atmosphäre. Aus der Bordküche werden Sie verwöhnt mit den Köstlichkeiten Kroatiens.

Eine magisch schöne Route rund um die Halbinsel Istrien. Vom Seebad Opatija zum altrömischen Pula, zu den Brijuni-Inseln und durch den malerischen Limski-Fjord. Dazu: versteckte Sand-Badebuchten und die Natur der Westküste.

Route 1 Opatija – Umag

Tag 1 Zürich > Zagreb > Opatija
Flug nach Zagreb, Transfer. (A)

Tag 2 Opatija > Rab
Rundgang* in der Altstadt von Opatija. Abendausflug* in Rab, der Stadt mit den vier Glockentürmen. (F/M)

Tag 3 Rab > Mali Losinj
Bootsausflug*. Fakultatives 4-Gang-Gourmetabendessen (Fr. 170). (F/M)

Tag 4 Mali Losinj > Pula
Weiterfahrt nach Pula. Möglichkeit für ein erfrischendes Bad im Meer. (F/M)

Tag 5 Pula > Brijuni > Rovinj
Besichtigung* des berühmten Amphitheaters in Pula. Veloausflug* im Nationalpark Brijuni. (F/M)

ters in Pula. Veloausflug* im Nationalpark Brijuni. (F/M)

Tag 6 Rovinj > Porec
Kurzer Rundgang* in Rovinj und Weindegustation im Hinterland. Sie kreuzen im stillen Limski-Fjord. (F/A)

Tag 7 Porec > Umag
Altstadtrundgang* Porec und Trüffeldegustation* im Bergdorf Motovun. (F/A)

Tag 8 Umag > Ljubljana > Zürich
Check-Out, Transfer/Rückflug. (F)

Route 2 Umag – Opatija

Reise in umgekehrter Richtung.
*Ausflugspaket inklusive

Reisedaten 2024

Route 1, Opatija – Umag, 04.05.–11.05., 18.05.–25.05., 19.09.–26.09.

Route 2, Umag – Opatija, 11.05.–18.05., 25.05.–01.06., 26.09.–03.10.

Preise pro Person

Kabinentyp	Katalogpreis	Bestpreis
Lower Deck		
2-Bett-Kabine	3595	3095
Main Deck		
2-Bett-Kabine	4095	3595

Unser Bestpreis – aktuell auf excellence.ch

Das Inklusivpaket

- Yachtkreuzfahrt auf der Excellence Nera
- Halbpension an Bord
- Flüge ab/bis Zürich in Economy Class
- Ausflugspaket, 8 Ausflüge
- Gepäckservice am Hafen, WiFi an Bord
- Excellence-Kreuzfahrtleitung

Zuschläge

- Alleinbenützung 2-Bett-Kabine auf Anfrage
- 3-Bett-Kabine Lower Deck auf Anfrage
- CO₂-Klimaschutzbeitrag Flug, Stiftung Myclimate 9

Wählen Sie Ihre Ausflüge

- Gourmet-Dinner im Rest. Alfred Keller, ohne Getränke 170

Nicht eingeschlossen

- Trinkgeld an Bord (ca. EUR 15 p.P./Tag)

Was Sie noch wissen müssen

excellence.ch/wissenswert

Mehr zu Ihrem Schiff

excellence.ch/schiffe

Ihre Route



Mehr zu dieser Reise & Buchung

[excellence.ch/](https://excellence.ch) enopa2/enuma1



mittelthurgau.ch | 071 626 85 85

Excellence – Reisebüro Mittelthurgau, CH-8570 Weinfelden



Innovativ

Neues und Visionen aus der Welt des Reisens.

Text Dominic Graf



«Destinus-1: Jungfrau»

Beim erfolgreichen Premierenflug mit dem ersten, unbemannten Prototypen im Kleinformat konnte sichergestellt werden, dass die raketenähnliche Form auch bei niedriger Geschwindigkeit funktioniert.

Raketeningenieur

Tristan Fuller von Destinus füllt den Hydrocat mit flüssigem Wasserstoff.

Hyper, hyper

Von Zürich nach Sydney in vier Stunden – wie bitte? Noch ist das 2021 in Payerne (VD) gegründete Start-up Destinus einige Stunden von diesem, gelinde gesagt, ambitionierten Ziel entfernt. Doch im Laufe der 2040er-Jahre soll das gleichnamige Flugzeug tatsächlich einmal mit fünffacher Schallgeschwindigkeit (Mach 5) beziehungsweise über 6000 km/h Menschen und Güter um den Globus transportieren. Das Herzstück bildet dabei der Hydrocat, ein Hybridtriebwerk mit Kerosin und wasserstoffbetriebenem Nachbrenner. Dieser katapultiert das raketenförmige Flugzeug in eine Höhe von über 30 000 Metern in die Stratosphäre, von wo es zurück in die Troposphäre und schliesslich sanft gleitend auf der Erde landet. Bisher hat Destinus etwa 65 Millionen Franken investiert. Um ein kommerzielles, wasserstoffbetriebenes Hyperschallflugzeug in die Luft zu bringen, rechnet das Unternehmen mit rund einer Milliarde Franken.

Rohrpost XXL

Basierend auf der Idee des Hyperloops – eine Magnetschwebebahn in einer Vakuumröhre –, tüfteln ehemalige ETH-Studenten an einer dafür geeigneten Tunnelinfrastruktur. Durch den Eurotube sollen dereinst Passagiere und Güter mit 1000 km/h sausen.

Eurotube Dank Vakuum und magnetischem Schwebesystem gibt es in der oberirdischen Röhre weder Luft- noch Reibungswiderstand (Friktion).



In Kürze



Umsteigen ohne Aussteigen

Ein britisches Verkehrsplanungsbüro verfolgt die Idee der «moving platforms». Dabei dockt ein Zug vorübergehend an einem anderen Zug oder Tram mit der gleichen Geschwindigkeit an. Über eine Schleuse können die Passagiere den Zug während der Fahrt wechseln und müssen keinen Zwischenhalt an einem Bahnhof einlegen.



Mixed-Reality-Zeitreise

Mit virtueller Realität lassen sich touristische Aktivitäten aufpeppen. Ein innovatives Beispiel, wie die analoge mit der digitalen Welt verschmelzen kann, zeigt die Stadt Essen. Wer die Stadtführung «Essen 1887» bucht, erhält eine Mixed-Reality-Brille und wird während zweier Stunden in die Zeit der Kutschen und Gewänder entführt.



Die 37-Sprachen-Kopfhörer

Stellen Sie sich vor: Egal, wohin Sie auf der Welt reisen, Sie können die Sprache vor Ort – etwa im Restaurant, an der Bushaltestelle oder im Krankenhaus – immer verstehen. Die Ohrstöpsel «Titan» von Mymanu versprechen die Liveübersetzung in fast vierzig Sprachen. Und zwar, E-SIM sei Dank, ohne dass sie an ein Smartphone gekoppelt sind.



Spielerisch die Welt erkunden

«GeoGuessr» heisst ein spannendes Geografiespiel, bei dem man einen zufälligen Ort oder ein Gebäude auf Google Street View erkennen und per Mausklick auf der Weltkarte bestimmen muss. Je näher man am gesuchten Ziel ist, desto mehr Punkte gibt es. Das flotte Quiz kann kostenlos alleine oder gegen andere Mitstreiter gespielt werden.

TCS-EXPERTE

Zusatzgurte für Schwangere? Besser nicht!

Das Gerücht, herkömmliche Dreipunktgurte seien gefährlich für Schwangere und das ungeborene Kind, hält sich leider hartnäckig. Viele Frauen nutzen deshalb Gurtadapter, die angeblich dieses Risiko reduzieren. Der TCS hat zusammen mit dem ADAC vier typische Rückhaltesysteme für Schwangere getestet und kommt zum Schluss, dass keines dieser Systeme wirklich überzeugt. Die im Handel angebotenen Gurtadapter für Schwangere greifen alle in den Verlauf des Beckengurtes ein, unterscheiden sich aber konstruktiv. Bei den durchgeführten Crashtests hielt kein Gurtadapter den einwirkenden Kräften stand, und keiner konnte den Beckengurt in einer tieferen Position halten. Die Gurtadapter verschlechtern die Umschlingung und damit die Rückhaltung des Beckens. Die an Brust, Bauch und Becken gemessenen Belastungen steigen gegenüber der Sicherung mit dem herkömmlichen Fahrzeuggurt sogar an. Der TCS empfiehlt deshalb den Dreipunktgurt. Dieser belastet den Bauch nicht, und er schützt bei einem Unfall gut. Wichtig ist, dass der Beckengurt tief unter dem Bauch eng am Becken anliegt und der Schultergurt in der Mitte der Brust verläuft.

tcs.ch/schwangerschaftsgurt-auto

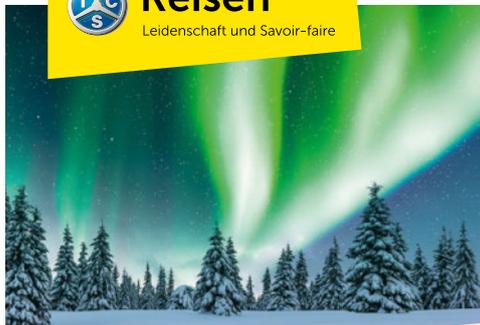
Jürg Reinhard
Projektleiter TCS Test & Technik





Reisen

Leidenschaft und Savoir-faire



TCS-Mitglieder sparen CHF 300.–

Finnisch-Lappland: Natur und Abenteuer

Reise jenseits des Polarkreises

Vom 9. bis 15. März 2024 (letzte Plätze)



TCS-Mitglieder sparen CHF 400.–

Kreuzfahrt von Sansibar zu den Seychellen

Die Schätze des Indischen Ozeans
mit PONANT

Vom 5. bis 20. Feb. 2024 (letzte Plätze)



TCS-Mitglieder sparen CHF 400.–

Japan

Emotionen und Blütenpracht
im Land der aufgehenden Sonne

Vom 3. bis 19. April 2024



TCS-Mitglieder sparen CHF 200.–

Rom

Ausflug in die Ewige Stadt

Vom 22. bis 26. April 2024



TCS-Mitglieder sparen CHF 300.–

Das Beste von Nord- bis Südirland

Die Pracht der Smaragdinsel

Vom 11. bis 20. Mai 2024



TCS-Mitglieder sparen CHF 300.–

Grosse Kreuzfahrt um Korsika

Die schönste Insel Frankreichs
zeigt ihre Schätze

Vom 6. bis 14. Juni 2024



TCS-Mitglieder sparen CHF 100.–

Valposchiavo

Gourmet- und Naturreise
nach Graubünden

Vom 17. bis 21. Juni 2024



TCS-Mitglieder sparen CHF 300.–

Sizilien

Sizilianisches Mosaik

Vom 29. April bis 7. Mai 2024



TCS-Mitglieder sparen CHF 300.–

Island im Sommer

Südküste und Nordlichter

Vom 24. August bis 1. Sept. 2024

Interessiert?

Detailliertes Programm der Reisen,
Auskünfte und Anmeldungen
per Telefon oder per E-Mail

058 827 39 06

Mo–Fr, 9.00–12.30 / 13.30–17.00 Uhr

reisen@tcs.ch

www.tcsreisen.ch

Freizeit

LEUKERBAD AUF SEITE 59

ORT
DER 65
QUELLEN

Winterzeit ist Wellnesszeit: In Leukerbad und Baden kurte man schon immer. | Die Bäderkantone Aargau, Graubünden und Wallis. | Kurze Auszeit im Winter: drei Vorschläge.

Wohin auch immer Sie dieses Jahr reisen.



Mit dem TCS ETI Schutzbrief
bleiben Sie auf all Ihren
Reisen bestens geschützt.
Ein ganzes Jahr lang.

Lohnt sich
schon ab zwei
Kurzreisen
im Jahr



Finanzielle Absicherung

Wenn Sie nicht verreisen können,
übernehmen wir die Annullie-
rungskosten.



Pannenhilfe im Ausland

Bei einer Panne organisieren wir
schnelle und professionelle Hilfe
durch unsere Partner.



Medizinische Hilfe

Wenn es im Ausland zu einem
Unfall oder einer Erkrankung
kommt, sind wir für Sie da.

Jetzt abschliessen oder persönlich beraten lassen:

0844 888 111

tcs.ch/eti





Schneeschmelze und Regen lassen in Leukerbad die Thermalquellen sprudeln.

Ein Jahrtausendealter Brauch

Die Erfolgsgeschichte unserer Thermalbäder währt teils schon lange. Bereits in der Antike wurden die warmen, mineralreichen Quellen von Leukerbad (VS) und Baden (AG) für das menschliche Wohlbefinden genutzt.

A

Text Jérôme Burgener, Juliane Lutz

An diesem kühlen Herbsttag geht es in Richtung Leukerbad, eine der sechs Gemeinden im Wallis, die über Thermalbäder verfügen. Der Tourismusverantwortliche Florent Moos schildert die Geschichte der Bäder in seinem auf 1411 Metern Höhe gelegenen Dorf: «Die ersten Anzeichen menschlicher Präsenz stammen aus der keltischen Zeit. Es ist

jedoch nicht sicher, ob Gebäude errichtet wurden oder die Menschen damals in das warme Wasser stiegen. Die Römer hingegen, die kurz darauf kamen, nutzten die heissen Quellen. Spuren von Thermen aus dieser Zeit wurden aber bis heute nicht entdeckt. Ja, man kann sagen, dass seit etwa 2000 Jahren Menschen in Leukerbad baden.»

Ein Geistlicher und die Literaten

So richtig begann die Entwicklung des Bädertourismus dann vor über 500 Jahren. 1501 wurde Kardinal Matthäus Schiner Eigentümer einer Thermalquelle sowie eines Gasthofes. Dank seines Titels und seiner Aufgabe reiste der Mann, der nach dem Tod von Leo X. um ein Haar Papst geworden wäre, >



Es dauert vierzig Jahre, bis das Wasser wieder aus der Erde hervorquillt.

viel in der Schweiz wie auch im Ausland. Auf diese Weise machte der viersprachige Geistliche die Thermalbäder bekannt und empfahl Leukerbad (damals Boez) als ideale Destination. Damit kam der Stein ins Rollen. Die Adelsfamilien der Region und reiche Privatpersonen bauten Häuser. Das Dorf entwickelte sich rasch, und die Patienten strömten aus allen Teilen Europas herbei. Zu den prominenten Kurgästen zählten die Schriftsteller Johann Wolfgang von Goethe, Guy de Maupassant und Mark Twain. Die Bäder dienten nicht nur medizinischen oder hygienischen Zwecken. Sie hatten auch eine soziale, politische und geschäftliche Funktion, zuweilen gingen dort Prostituierte ihrem Gewerbe nach. Damals hielten sich die Besucher bei ihren Kuraufenthalten bis zu neun Stunden pro Tag in den Bädern auf und nahmen wohl zwischen zwei und drei Litern Thermalwasser zu sich. Seither haben sich die Gewohnheiten stark verändert, heute verbringen die Badegäste höchstens drei Stunden in einem Becken.

Vier Millionen Liter pro Tag

Auf dem weiteren Rundgang durch Leukerbad bleibt Florent Moos vor einem der vielen Brunnen im Dorf stehen. Die bereits sehr kühle Luft steht im starken Ge-



Kurgäste verbrachten früher bis zu neun Stunden täglich in den Bädern. Langweilig war es nicht.



65 Quellen gibt es im Walliser Dorf und in dessen Umgebung.

gensatz zur Wärme, die von der Wasserquelle ausgeht. Der Wunsch, die Hände einzutauchen, ist stark. «Das Wasser stammt vom Regen oder aus der Schneeschmelze des Torrenthorns, dem rund 3000 Meter hohen Berg oberhalb des Dorfes. Da die Gegend kalkhaltig ist, kann das Wasser versickern und bis auf 500 Meter Höhe absinken, also tausend Meter tiefer als das Dorf, und je mehr es nach unten dringt, umso stärker erwärmt sich das Wasser. Schliesslich wird es vom Erddruck wieder an die Oberfläche gepresst», erklärt Florent Moos. Der gesamte Kreislauf dauert etwa vierzig Jahre. Auf diesem langen Weg hat das Thermalwasser Zeit, sich mit Mineralien anzureichern. Bei seinem Austritt weist das Wasser eine Temperatur von 51 Grad Celsius auf und muss auf etwa 35 Grad Celsius heruntergekühlt werden, bevor es in die Becken geleitet wird. «Dieser Temperaturunterschied ist auch ein Energiegewinn, der für andere Zwecke nutzbar ist», sagt Florent Moos.

Genauso beeindruckend wie der zurückgelegte Weg und die Temperatur ist auch die Durchflussmenge: Jeden Tag sprudeln gegen vier Millionen Liter Wasser aus den 65 Quellen, die sich mehrheitlich in den Höhen von Leukerbad oder in den Bergen befinden. Der Grossteil dieses Wassers fliesst in die verschiedenen Becken, darunter die beiden Hauptthermalbäder: die 1980 eröffnete Leukerbad Therme und die Alpentherme aus dem Jahr 1993. Seit der

von Mundpropaganda von Matthäus Schiner hat sich Leukerbad sozusagen im Herzen der Kurgäste eingegraben. So verbrachten zwischen Mai 2022 und April 2023 allein schon 350 000 Besucher ein paar Stunden im warmen Wasser der Leukerbad Therme, während das Dorf gerade mal 1275 Einwohner zählt. o jb

Baden blüht wieder auf

Am Flussufer ist die sprudelnde Limmatquelle in einer Glassäule zu sehen. Wer sich ihr nähert, nimmt einen leichten Geruch nach faulen Eiern wahr. Das ist der Schwefel, der im mineralreichsten Thermalwasser der Schweiz enthalten ist. Aber auch das Kalzium, Eisen, Jod, Fluor, Zink und Magnesium machten die Quellen am Limmatknie schon vor 2000 Jahren bei den Römern beliebt. Sie bauten hauptsächlich für die im sieben Kilometer entfernten Lager Vindonissa stationierten Soldaten grosszügige Badeanlagen, an die sich im Laufe der Zeit eine Siedlung anschloss.

Heute zieht die von Mario Botta gebaute Wellnesstherme Fortyseven Leute, die in schickem Ambiente entspannen wollen, in den unteren Teil von Baden. Der massive, sandfarbene Bau bietet in verschiedenen Becken 32 bis 38 Grad Celsius warmes Wasser und allerlei Anwendungen für Körper und Seele. Die Eröffnung im Jahr 2021 markierte auch deutlich sichtbar einen Neubeginn der geschichtsträchtigen Bäderstadt. Viele Jahre «tötelete» es im Quartier um Limmatquai, Kurplatz und Bäderstrasse. Die einst prächtigen, häufig ineinander verschachtelten Gebäude im Stil des Klassizismus und Historismus verlotterten zusehends, ja, je nach Wetterstimmung wirkte das verlassene Bäderquartier sogar etwas unheimlich. In den 1980er-Jahren musste ein Hotel nach dem anderen schliessen. Baden als Kurort hatte an Attraktivität verloren, unter anderem weil viele Beschwerden mit Medikamenten behandelt werden konnten, die günstiger als mehrwöchige Kuren waren.



Das Bäderquartier ist mit seinen Bauten im Stil des Klassizismus und Historismus wieder sehr attraktiv.



Reste des mittelalterlichen Kesselbades sind im Erdgeschoss der Wellnesstherme Fortyseven zu bestaunen.

Die kleine Stadt wird mondän

Bis zum Ersten Weltkrieg machten ausländische Gäste mit Rang, Namen und Geld Ferien in der hübschen kleinen Bäderstadt, in der im 19. Jahrhundert zunehmend neue feudale Hotels alte Gasthöfe und Gasthäuser ersetzen. Aus dieser für die Bäderstadt guten Zeit zeugt im bereits seit 1421 existierenden

Hotel Blume am Kurplatz ein elegantes, mit Glas gedecktes Atrium und der wieder in den Originalzustand versetzte Speisesaal. Dass die 1847 erste in der Schweiz eröffnete Eisenbahnlinie von Zürich nach Baden führte, unterstrich die Bedeutung des Ortes, der in einem Atemzug mit Marienbad oder Baden Baden genannt wurde. Vor Eröffnung



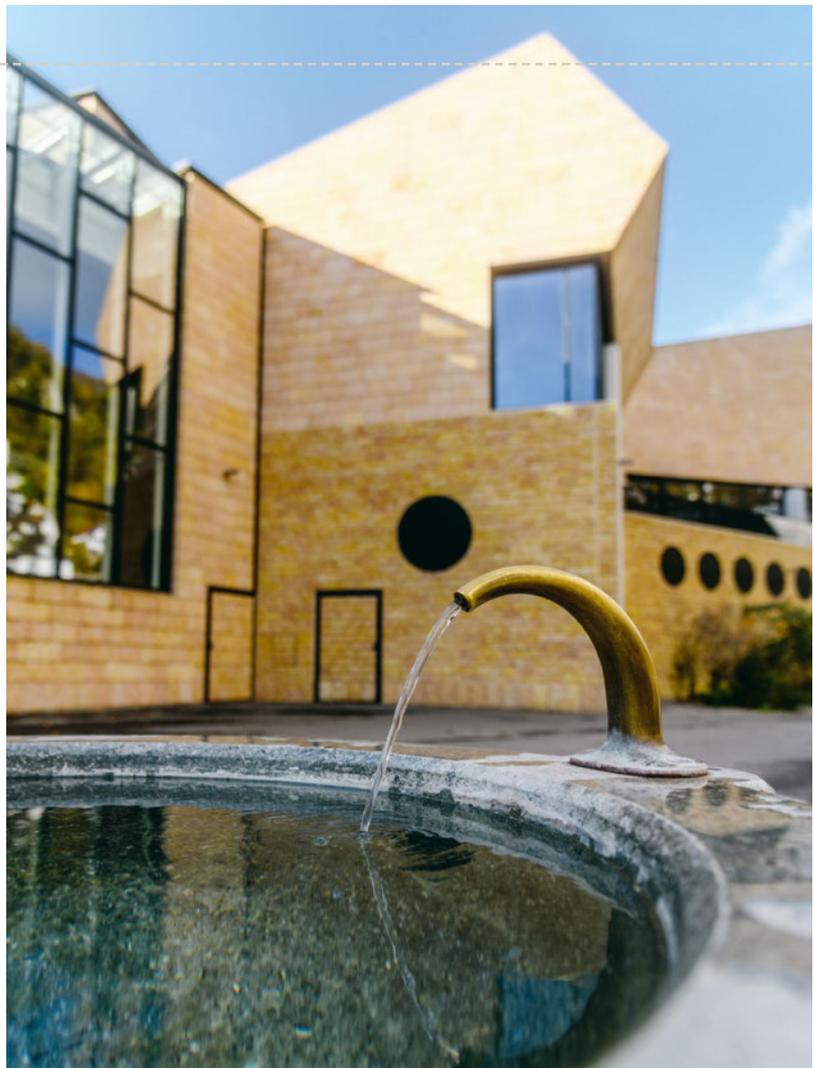
Relikt aus dem 19. Jahrhundert
Das Atrium im Hotel Blume.

nung der sogenannten Spanisch-Brötli-Bahn reisten Gäste von Zürich aus über die Limmat an. Im 19. Jahrhundert wandelte sich das beschauliche Städtchen zum mondänen Kurort: Wer ins heilende Wasser steigen wollte, tat das zunehmend in Einzelbädern in den Untergossen der Hotels. Demokratisch und gesellig war es dagegen im Mittelalter zugegangen, als Baden das Modebad Europas war. Zwischen dem 12. und dem 17. Jahrhundert kamen Könige, wichtige Politiker oder Kirchenvertreter und wohnten bis zu acht Wochen lang mit Anhang und Gesinde in sogenannten Herrschaftshäusern. Sogar ihr Vieh brachten sie mit, für das es eigens Ställe gab. Männer und Frauen sassen damals, in Leinenhemden gewandet, viele Stunden lang im Wasser, assen und tranken, machten Geschäfte und auch Politik. Wer einen Hautausschlag bekam, konnte sich glücklich schätzen, denn dann verliessen «böse» Säfte den Körper. Nicht alle Gäste überlebten die harte Therapie. Für sie gab es eigens einen Friedhof. Vom Kesselbad, einem der einst 31 Herrschaftsbäder, sind noch steinerne Reste im Erdgeschoss der Wellnesstherme Fortyseven erhalten. Die Armen badeten im Mittelalter unter freiem Himmel, da, wo der heutige Kurplatz ist. Zum Beispiel im Verenabad, das von der gleich-

namigen Quelle gespeist wurde. Da ihr Wasser als der Fruchtbarkeit zuträglich galt, war es bei kinderlosen Frauen sehr beliebt.

Öffentliche Bäder oder, besser gesagt, Bassins im Freien, die man kostenlos nutzen darf, gibt es auch heute wieder: eines am Limmatquai sowie eines in

Ennetbaden, zu dem auch ein schmales Becken für die Füsse gehört. Initiiert durch Badener Kulturschaffende, wurden sie von den Bürgergemeinden Baden und Ennetbaden finanziert. Und so sitzen auch im Winter vergnügte Menschen aller Altersstufen draussen im warmen Heilwasser. o



Die Wellnesstherme Fortyseven brachte neuen Schwung.



Gratis mitten in der Stadt in heißen Quellen baden – auch das ist wieder möglich.



Das Arena Opern
Spektakel 2024

Giuseppe Verdi
AIDA

Hanseatisches Symphonisches
Orchester & Choir Hamburg
Michael Ellis Ingram

Sa. 9. März, 20Uhr
So. 10. März, 12Uhr
Zürich - Hallenstadion

**20%
TCS-Rabatt**
Code:
TCS2024

Show vom Sonntag,
10. März 2024, 12 Uhr,
Hallenstadion Zürich
20% auf den Kategorien 1-5
Sonderaktion touring auswählen.
Promocode TCS2024 eingeben.



Infos & Tickets
takk-abe.ch | ticketcorner.ch

TAKK AB

FRP
SHOW
CREATIONS

Schweiz
am Wochenende

www.AIDA-Opera.live



TOP

TELE
ZÜRICH

TELE
M1



Ford Motor Company
Trademarks and Trade Dress
used under license to
The Bradford Group.

Ford Mustang

Exklusiver Ledergürtel für Herren



90-TAGE-Rückgabe-Garantie

Preis: Fr. 129.80 oder 2 Raten à Fr. 64.90 (+ Fr. 11.90 Versand & Service))

Produktnummer: 478-FOR01.01

Länge: 130 cm, verstellbar

www.bradford.ch

Für Online-Bestellung

Referenz-Nr.: **X**

Bitte einsenden an:

The Bradford Exchange Ltd. • Jöchlerweg 2 • 6340 Baar
Telefon: 041 768 58 58 • e-mail: kundendienst@bradford.ch



Im Frühjahr 1964 brachte Ford ein Fahrzeug auf den Markt, welches sofort zum Klassiker wurde – den Ford Mustang. Jetzt können Sie dieser amerikanischen Autolegende ein würdiges Denkmal setzen – mit dem Ledergürtel „Ford Mustang - Die Legende lebt“, so zeitlos schön wie das Original. Der Echtledergürtel wurde für alle Liebhaber dieses amerikanischen Automobil-Klassikers kreiert - Eine exklusive Premiere auf dem Markt und nur bei The Bradford Exchange erhältlich! Der Gürtel verfügt über eine robuste Edelstahlschnalle in dessen Mitte das offizielle Logo – ein galoppierender Mustang vor rot-weiss-blauen Streifen prangt. **Nutzen Sie diese einmalige Gelegenheit, sich ein Exemplar dieser Sonder-Edition zu sichern.**

Das Angebot ist limitiert – Reservieren Sie noch heute!

PERSÖNLICHE REFERENZ-NUMMER: **X**

Zeitlich begrenztes Angebot:

Antworten Sie bis zum **7. März 2024**

Ja, ich reserviere den Ledergürtel
„Ford Mustang - Die Legende lebt“ / 478-FOR01.01

Bitte gewünschte Zahlungsart ankreuzen

Ich wünsche eine Gesamtrechnung Monatsraten

Vorname/Name *Bitte in Druckbuchstaben ausfüllen*

Strasse/Nummer

PLZ/Ort

E-mail

Unterschrift

Telefon

Datenschutz: Detaillierte Informationen zum Datenschutz finden Sie unter www.bradford.ch/datenschutz. Wir werden Ihnen keine Angebote von The Bradford Exchange per **E-Mail, Telefon oder SMS-Nachricht** zukommen lassen. Sie können Ihre Kontaktpreferenzen jederzeit ändern, indem Sie uns unter nebenstehender Adresse bzw. Telefonnummer kontaktieren. Bitte teilen Sie uns per Telefon, E-Mail oder schriftlich mit, falls Sie keine brieflichen Angebote erhalten möchten.

1 Bad Schinznach

Entspannung bedeutet, im Aussenbecken im 35 Grad Celsius warmen Thermalwasser zu liegen und die Stille (Besucher sind erst ab sechzehn Jahren erlaubt) zu geniessen, während der Winterabend langsam hereinbricht. Danach könnte man sich eine Massage gönnen, eine Schönheitsbehandlung oder den Dampf-Cocon besuchen. Ein Aufenthalt im edlen Wellnessrefugium Thermi Spa in Bad Schinznach tut gut. Familien mit Kindern kommen nebenan im Aquarena Fun auf ihre Kosten. Dort gibt es eine 65 Meter lange Rutsche, Innen- und Aussenbassins mit Thermalwasser sowie ein Sportschwimmbecken. Am besten geniesst man beides gleich ein Wochenende lang und wohnt im Kurhotel, das auch über einen Park mit schönen alten Bäumen verfügt.

bad-schinznach.ch



5 Brigerbad

Bereits seit 1471 ist das Brigerbad, das im Rhonetal zwischen Visp und Brig liegt, als Thermalbad bekannt. Sein Wasser ist reich an Natrium, Kalzium und Sulfat. Das Bad hat viel zu bieten, etwa die längste Aussenrutschbahn in den Schweizer Alpen. Ein Highlight ist die neulich renovierte und modernisierte Grotte. Dort können Besucher im bis 42 Grad Celsius warmen Wasser relaxen, was in dieser Jahreszeit besonders guttut. Natürlich gibt es auch ein Spa mit verschiedenen Saunen und Dampfbädern sowie ein Kinderparadies für junge Gäste. **jb**

thermalbad-wallis.ch



Wohltuende Quellen

22 Thermalbäder gibt es in der Schweiz, viele davon sind im Aargau, in Graubünden und im Wallis: von urchig bis schick. Da dürfte für jeden etwas dabei sein.

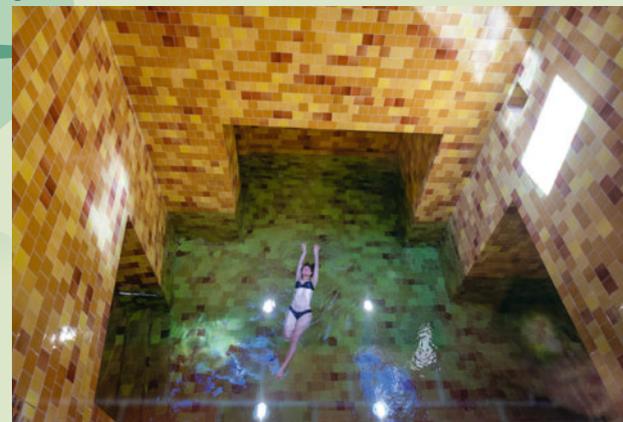
- 1 **Bad Schinznach**
- 2 **Sole Uno, Rheinfelden**
- 3 **Wellnesstherme Fortyseven, Baden**
- 4 **Therme Zuzach**
- 5 **Brigerbad**
- 6 **Leukerbad Therme**
- 7 **Walliser Alpentherme & Spa, Leukerbad**
- 8 **Les Bains de Saillon**
- 9 **Thermalzentrum Ovronnaz**
- 10 **Mineralbad & Spa, Samedan**
- 11 **Therme Vals**
- 12 **Mineralbad Andeer**
- 13 **Bogn Engiadina, Scuol**

Die kalte Jahreszeit ist ideal, um im angenehm warmen Wasser Stress und Anspannung förmlich wegzubaden. Je nach Mineralgehalt helfen die verschiedenen Heilquellen sogar bei gesundheitlichen Beschwerden. So soll das Wasser in den Walliser Bains de Saillon Linderung bei Arthrose und bestimmten Schmerzsyndromen bringen, während die Rheinfelder Natursole der Wellnesswelt Sole Uno entspannt und zugleich vitalisiert. Reich an Kalium, Magnesium und Kalzium ist wiederum das lokale Mineralwasser, das die Bassins der Bäderlandschaft Bogn Engiadina, Scuol, füllt. Unsere drei Favoriten unter den Thermen stellen wir Ihnen kurz vor. o j!

10 Samedan

Im Mineralbad & Spa können Wellnessfans auf fünf Stockwerken Gutes für Körper und Seele tun. Für das besondere Ambiente sorgen schön gekachelte Räume und das aussergewöhnliche Lichtkonzept. Ein Besuch beginnt im 35 Grad Celsius warmen, schwefelhaltigen Wasser des Alpenbades. Die Quelle entspringt direkt unter dem Gebäude. Danach können Gäste Etage für Etage die diversen Dampf Räume und Bäder dort erkunden. Auf der obersten Etage blickt man vom Gletscherbad unter freiem Himmel übers Dorf und in die Berge.

mineralbad-samedan.ch





Traumschöne Kulisse
Schon allein die Ruhe dort entspannt, und das sanft plätschernde Wasser wiegt vermutlich jeden in den Schlaf.

Im Holzhäuschen am Forellensee

Wer sich im Winter eine kleine Auszeit gönnen will und Natur mag, könnte sich ein Wochenende am See in Zweisimmen gönnen. Am Wasser wohnen und den Vögeln und Enten zuhören. Romantik stellt sich da ganz von selbst ein.

Text und Fotos Pascale Stehlin

Im Winter ist es oft verlockend, im Warmen zu bleiben und sich in eine Wolldecke einzumummeln. Dabei eröffnet auch die kalte Jahreszeit reizvolle Möglichkeiten, dem Alltag zu entfliehen und mal woanders als daheim einen gemütlichen Abend am Kaminfeuer zu geniessen. Der Forellensee bietet ein reizvolles Ambiente für alle, die eine ungewöhnliche Nacht verbringen möchten. Der kleine See in Zweisimmen im Berner Oberland liegt verborgen inmitten unberührter Natur, wo Tannen neben dem Schilf wachsen. Der Ort ist bei Anglern bekannt, die hier seit 1948 ihrer Passion nachgehen können. Auf diese Weise verliebte sich auch Daniel

Müller in diesen zauberhaften Ort. Mittlerweile besitzt der Unternehmer den Fischgrund und hat das alte Restaurant am See modernisiert. Er stellte an den Ufern Pods auf, errichtete ein Hausboot im Chaletstil und eine Minivilla. Für sie entschied ich mich, um eine besondere Nacht zu verbringen.

Das gänzlich aus Holz bestehende Innere der Villa wirkt behaglich. Rotweiss karierte Vorhänge und Felldecken verleihen dem Raum Hüttenromantik. Ein grosses Panoramafenster mit Blick auf das Wasser der Lagune vermittelt den Eindruck, sich auf einem Boot zu befinden. Als es eindunkelt, lädt die Stille der Umgebung dazu ein, seinen

Gedanken und Träumen nachzuhängen. Nur ein paar Enten durchbrechen die Ruhe und schwimmen an mir vorbei, als wollten sie mir gute Nacht wünschen. Am anderen Ufer sehe ich Licht in einem offenbar besetzten Pod.

Im Zimmer thront ein Cheminéeofen, unverzichtbar für einen gemütlichen Winterabend. Papier und Scheite liegen bereit, ich muss nur noch ein Streichholz anzünden, um es mir in meiner Unterkunft für eine Nacht angenehm warm zu machen. Draussen verleihen die Lampions – sie schmücken Bäume und Holzbrücke – der Landschaft eine märchenhafte Atmosphäre. Die Schatten scheinen auf dem kristallkla-



Die Anlage, die man für Anlässe mieten kann, bietet verschiedene Unterkünfte: einfache Podhouses, eine Minivilla und das Chaletausboot.

In der Minivilla steht auch ein Cheminéeofen. Ein gemütlicher Abend ist somit garantiert.



Zwei weitere Ideen für unvergessliche Nächte



Baumhütten im Herzen der Region Ajoie

Die das ganze Jahr über geöffneten Cabanes du Mont in Cœuve (JU) sind beheizt und gegen Kälte isoliert. Sie stehen auf Pfählen und fügen sich harmonisch in den schönen Buchenwald ein. Damit die Hauptwurzeln der Bäume nicht beschädigt werden, hat man sie extra ummantelt.

cabanes-du-mont.ch



Teufelgraphics

Holzhäuschen im Schwarzwald

Eingebettet in die Natur inmitten von Obstbäumen, Weinbergen und Wald, liegen diese reizenden «Baumhisli». Sie verfügen alle über einen Balkon, um die Aussicht zu geniessen und tief durchzuatmen. Ganz in der Nähe steht den Gästen eine Sauna zur Verfügung.

waldhisli.de

ren Wasser des Forellensees Verstecken zu spielen. Nach einer Tasse Tee mit Kräutern aus der Gegend brauche ich nur noch das Licht zu löschen, um in dieser wunderbar ruhigen Umgebung im Rhythmus der Natur einzuschlafen.

Gezwitscher statt Wecker

Was für ein Glücksgefühl, von Vogelgezwitscher und Entenschnattern geweckt zu werden, statt von dem gewohnten Alarmton des Weckers. Als ich den roten Samtvorhang des Panoramafensters aufziehe, sehe ich am Ufer einen Reiher. Und entdecke einen hübschen Korb mit regionalen Produkten, der frühmorgens vor meine Tür gestellt wurde.

Nach meiner ersten Begegnung mit dem See in der Dunkelheit beschliesse ich, am Tag um das 1,7 Hektaren grosse Gewässer heranzugehen. Der Boden ist aufgeweicht und hie und da mit Moos und Schneeersten bedeckt. Kiefern, Fichten, Haselnuss- und Heidelbeersträucher sind mit Flechten bewachsen. Die Flora ist vielfältig und zeigt sich in allen Braun-

und Grüntönen. Daniel Müller erklärt mir, was diesen Ort von anderen unterscheidet. Im Jahr 2015 beschloss er, einheimische Krebse im See auszusetzen: «Da der *Astacus astacus* eine bedrohte Art ist, wollte ich ihm einen passenden und geschützten Lebensraum bieten. Er war der Vermehrung der sehr invasiven amerikanischen Krebse zum Opfer gefallen, die Träger der Krebspest sind.» Auch habe die Verschlechterung der natürlichen Umgebung zum Rückgang des Krustentiers beigetragen. Der kiesige Boden des Berner Sees ist ideal für die Edelkrebse mit den rötlichen Scherenunterseiten geeignet. Zudem wird die Wasserqualität regelmässig kontrolliert. Sehr gerne würde ich die Krebse sehen, aber sie leben nachts und verbergen sich tagsüber. Man kann sie im Restaurant, das über mehrere Zuchtbecken verfügt, probieren, lässt mich Daniel Müller wissen. Aber nachdem ich ihre Geschichte gehört habe, verzichte ich darauf. ○

Diese Reportage wurde möglich dank Unterstützung durch Made in Bern. forellensee.ch, madeinbern.com



Sicher reisen
im In- und Ausland
tcs.ch/eti

MARKT

FERIEN IN DER SCHWEIZ

La Punt/Ob-Engadin: schöne, sonnige 2 1/2 Zi-Ferienwg, Tel. 044 720 06 50 www.chesa-arnica.ch

Sonnige 3 1/2 Zi-Wg im **Süd-Tessin** zu vermieten. **Tel 091 608 33 42** www.camping-tresiana.ch

VS, H-Nendaz, Fe-Wo 2,5 Zi zu verm. 4Vallées, top Wi+So, Ski/LL/SS/W/K/ (e)MTB, WhatsApp an 076 457 75 49

CAMPINGPLÄTZE

Ruhiger, schöner Campingplatz, **Tessin**, Tel. 091 608 33 42 www.camping-tresiana.ch

ITALIEN

Zu verkaufen: **Landhausteil in der Toskana**. Mit Pool. Grundstück: 3'800 qm. 7 Zi. 5 Du. WC. 2 Chemine. Wäsche+Geschirr- Masch. Traumhafte Lage auf kleinem Hügel. 20 min. ans Meer+ Flughafen Pisa. Preis auf Anfrage: **+41 76 203 29 25**

SPANIEN

COSTA DORADA, Villa(3Whg)dir.am Meer, Pool, Nov.-März Mtl.900.-sFr.exkl. NK., www.villa-mayr.ch, 0332511727

AUTOMOBILE VON A-Z

Kaufe Autos+Busse,Zust.+km egal, auch unfall.Fair+Barbez.Abholung **079 534 00 11, Mo bis So 24 Std**

Kaufe Autos, Jeeps, Lieferwagen, Busse, Wohnmobile und LKW. Gute Barzahlung. **Tel. 079 777 97 79**

WOHNMOBILE/WOHNWAGEN

Zu kaufen gesucht Wohnwagen-Occasionen ältere bis neuere, fahrbar, Ausweis, Abholung - Barzahlung **Tel. 044/780 99 17**

DIVERSES

Kaufe Briefmarken+Münzen, Schmuck+Uhren. Sonstige Sammelobjekte auf Anfrage. Bez. faire Preise: **Tel. 041 280 53 89**

Kaufe Modelleisenbahnen alle Marken und Grössen. Auch ganze Sammlungen. Rufen Sie mich bitte an: **052 232 36 17 R.** Braun

DIVERSES

Gold&Silberankauf Meyer Goldschmied Schmuck, Uhren, Münzen, usw. aus Erbschaften oder Schubladenhüter. **Verkauf beim Fachmann, und nur da!** Mit Eidg. Gold-Ankaufsbewilligung **www.altgold-meyer.ch 041 710 17 17**

Heizkosten sparen – jetzt Cheminée sanieren! Gratis Vor-Ort-Beratung in der ganzen Schweiz. 041 622 00 18 www.feuerkonzepte.ch

ZAHNBEHANDLUNG UNGARN Nach modernen Methoden in neuer **Privatklinik in wunderschönen Unterkünften zu ungarischen Preisen. Vor- und Nachbehandlung in der Schweiz** **F. Oswald Consulting GmbH, Tel. 071 951 02 71** **Wöchentliche Fahrten.**

Kaufe Fotokameras; Leica, Alpa, Nikon, Rollei. Ganze Sammlungen. **T 079 3226800** info@zimmer.ch

Kaufe gebrauchte **Orientteppiche** (a.abgetreten) + **Ölbilder.** M. Benhamidi, Glatzwiesenstr. 28, 8051 Zürich, **077 998 20 56**

Kennst du schon unsere Onlineausgabe des **Touring-Magazins?**
touring.ch



Ein Meisterwerk der Luftfahrt

F-5E Tiger II



120-TAGE-Rückgabe-Garantie
Preis: Fr. 199.80 oder 3 Raten à Fr. 66.60
(+ Fr. 11.90 Versand & Service)
Produktnummer: 578-FAN78.01

Ø: 44 mm

Wenn Jetpiloten ans Limit gehen, ist höchste Konzentration gefragt; Präzision und das perfekte Timing sind entscheidend für den Erfolg. Der schnelle und wendige F-5E Tiger II hat sich bei der Armee, aber auch bei atemberaubenden Formationsflügen im Kunstflug, als zuverlässige Maschine etabliert. Das bewährte Zusammenspiel von Ästhetik und Funktionalität, Dynamik und Präzision widerspiegelt der neue sportlich-dynamische Chronograph „F-5E Tiger II Black Edition“. Das kraftvoll-sportliche Design ganz in Schwarz begeistert bei jedem Blick auf die Herrenuhr, die robuste Bauweise aus bestem Edelstahl und das Quarzwerk mit Stoppuhr-Funktion, einer Datums- und 24-Stunden-Anzeige stehen für dauerhafte Qualität. **Machen Sie ihn zu ihrem verlässlichen Partner und sichern Sie sich heute noch ihr persönliches Exemplar dieser einzigartigen Sonderedition.**



Das Angebot ist limitiert – Reservieren Sie noch heute!

PERSÖNLICHE REFERENZ-NUMMER: 71304

Zeitlich begrenztes Angebot:

Antworten Sie bis zum **7. März 2024**

Ja, ich reserviere die Armbanduhr „F-5E Tiger II - Black Edition“ / 578-FAN78.01

Bitte gewünschte Zahlungsart ankreuzen

Ich wünsche eine Gesamtrechnung Monatsraten

Vorname/Name *Bitte in Druckbuchstaben ausfüllen*

Strasse/Nummer

PLZ/Ort

E-mail

Unterschrift

Telefon

Datenschutz: Detaillierte Informationen zum Datenschutz finden Sie unter www.bradford.ch/datenschutz. Wir werden Ihnen keine Angebote von The Bradford Exchange per **E-Mail, Telefon oder SMS-Nachricht** zukommen lassen. Sie können Ihre Kontaktpreferenzen jederzeit ändern, indem Sie uns unter nebenstehender Adresse bzw. Telefonnummer kontaktieren. Bitte teilen Sie uns per Telefon, E-Mail oder schriftlich mit, falls Sie keine brieflichen Angebote erhalten möchten.

www.bradford.ch

Für Online-Bestellung
Referenz-Nr.: **71304**

Bitte einsenden an:

The Bradford Exchange Ltd. • Jöchlerweg 2 • 6340 Baar
Telefon: 041 768 58 58 • e-mail: kundendienst@bradford.ch



GESUND



Insomnie – wenn der Schlaf fehlt

Guter und ausreichender Schlaf ist wichtig für das körperliche und psychische Wohlbefinden. Dr. med. Thomas Ihde der Spitäler FMI AG klärt auf.

Was ist Insomnie?

Thomas Ihde: Unter Insomnien versteht man Schlafstörungen, bei denen der Schlaf entweder als quantitativ (von der Menge her) oder von der Qualität her als ungenügend betrachtet wird. Dabei unterscheidet man Menschen, die Mühe mit dem Einschlafen haben, von Menschen, die Mühe mit dem Durchschlafen haben, und schliesslich gibt es auch eine Gruppe von Menschen, die vor allem unter einem morgendlichen Früherwachen leiden. Häufig sind aber auch gemischte Formen. Betroffene leiden nicht nur nachts – morgens fühlen Sie sich nicht erholt und tagsüber erschöpft.

Welche Auswirkungen kann Insomnie auf die körperliche und geistige Gesundheit haben?

Bei den Insomnien ist die Stressachse übermässig aktiviert und verliert ihre normale Tages- beziehungsweise vor allem Nachtrhythmik. Dies führt dann zu einem erhöhten Risiko für beispielsweise hohen Blutdruck, aber auch kardiovaskuläre Erkrankungen. Diese Risiken sind zum Glück aber relativ gering. Das mit Abstand grösste Risiko ist dasjenige der Erschöpfungsdepression.

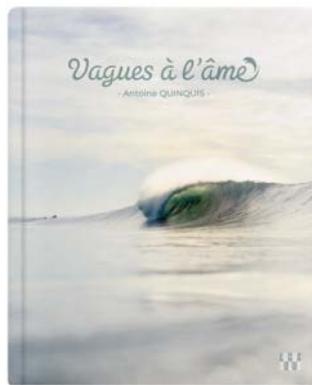
Welche nichtmedikamentösen Behandlungsmöglichkeiten gibt es für Insomnie?

Es gibt Verhaltensansätze, aber auch eine schlafspezifische Kurzzeit-Psychotherapie, welche auch in Gruppen angeboten werden kann.

Das ganze Interview finden Sie unter tcs.ch/insomnie

Buchtipps

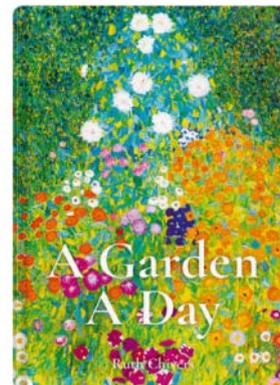
für Wasserratten, Pflanzenfreunde, Gruselfans und Gletscherliebhaber.



Die Schönheit brechender Wellen

Der französische Fotograf Antoine Quinquits liebt Wellen. Im Fotobuch «Vagues à l'âme» zeigt er sie vom Ufer aus gesehen, wie Menschen sie bezwingen wollen oder von Nahem den Moment, wenn sie brechen. Französisch.

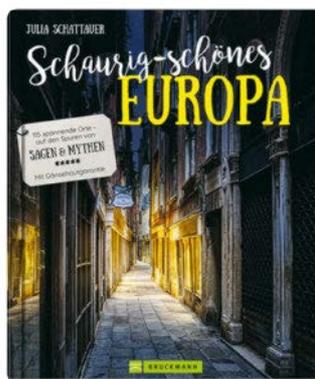
locus-solus.fr



365 Tage lang grünes Glück

Die Britin Ruth Chivers stellt in diesem immerwährenden Kalender jeden Tag Gärten vor: real existierende wie den Jardin Majorelle in Marokko oder fiktive, die beispielsweise auf Fresken in Pompeji zu sehen sind. Englisch.

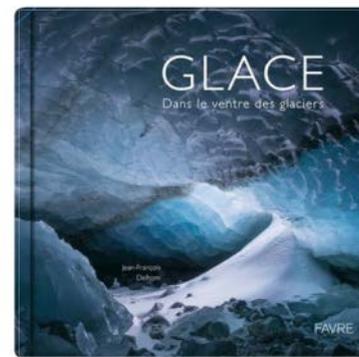
batsfordbooks.com



Auf den Spuren dunkler Mythen

Verschliesst die tschechische Burg Houska das Tor zur Hölle? erinnert die Farbe des spanischen Rio Tinto an Blut? Julia Schattauer legt mit «Schaurig-schönes Europa» einen Reiseführer abseits üblicher Routen vor. Deutsch.

verlagshaus24.de



Erinnerung an eisige Vergänglichkeit

Eisblumen, Gebilde aus gefrorenem Schnee ... Eis fasziniert. Seine vergängliche Schönheit hält der Höhlenforscher Jean-François Delhom, der von 2017 bis 2023 84 Schweizer Gletscherhöhlen besuchte, in «Glace» fest. Französisch.

editionsfavre.com



Die digitale Welt ist nicht sicher.

**Aber dank der Profis und der Leistungen des TCS sind Sie auch online sicher unterwegs.
Verlassen Sie sich auf Rat, Schutz und Hilfe rund um Onlinekriminalität.**

- ✔ TCS Internet-Schutzbrief: Übernahme von Anwalts- und Rechtskosten bis zu CHF 300'000 weltweit, Unterstützung bei Datenlöschung und -wiederherstellung sowie Identitätsmissbrauch
- ✔ ID Protect: Prävention durch Echtzeit-Identitäts-Monitoring
- ✔ Über 20 kostenlose Ratgebertipps zur Onlinesicherheit

Schützen Sie Ihre Onlinewelt!

0844 888 111

tcs.ch/internet-schutzbrief



2800

Text Pascale Stehlin Foto Olivier Vogelsang

Seit 38 Jahren fährt Nicolas Burkhardt mit dem Bibliotheksbus durch den Kanton Jura und den Berner Jura. Der etwas andere Bus, gegründet von der Volkshochschule des Kantons Jura und heute von einem unabhängigen Verein betrieben, startet in Delsberg und hält in rund 106 Gemeinden, sehr zur Freude aller Leseratten. Nicolas Burkhardt, der zunächst eine Buchhändlerlehre und anschliessend eine Ausbildung zum Bibliothekar absolvierte, musste auch den LKW-Führerausweis erwerben, um diese sehr eigene Doppelfunktion auszuüben. Er fährt ja das zwölf Meter lange, zur mobilen Bibliothek umgebaute Fahrzeug in das jeweilige Dorf. Danach berät er die Besucher während des Halts. «Da in den Dörfern, die wir anfahren, fast alle Molkereien, Lebensmittelläden und andere lokale Geschäfte verschwunden sind, wird der Bibliotheksbus von den Stammkunden stets mit grosser Ungeduld erwartet», erzählt der Jurassier. «Das Schöne an unserem Konzept ist, dass wir auf die Menschen zugehen. Durch den regelmässigen Kontakt entsteht zu manchen von ihnen eine Beziehung. Ausserdem erfährt man viel über jemand, wenn man dessen Lesegewohnheiten kennt», fährt er fort.

Ungebrochene Leidenschaft

Bei seinen Anekdoten erwähnt er die Treue einer Familie, bei der vier Generationen vorbeikommen, wenn der Bus durch ihr Dorf fährt. Lesen wird offenbar weitergetragen! Er erinnert sich auch an eine Frau, die sich ein Buch von Barbara Cartland ausgeliehen hatte und es dem Busfahrer mit Klebeband auf dem Umschlag zurückgab. Sie gestand, dass sie die anzügliche Pose der Romanheldin verbergen wollte, um ihren Mann nicht auf dumme Gedanken zu bringen. Sein grösster Schrecken? Als er eine Panne hatte und einen Abschleppwagen brauchte. «Es war ziemlich beeindruckend, den Konvoi durch die zahlreichen Serpentinales des Juras zu manövrieren.» Der heute Sechzigjährige ist ein begeisterter Leser. Seine Leidenschaft für Bücher begann im Alter von sieben Jahren und hat ihn nicht mehr losgelassen. Wenn er von der Schule nach Hause kam, hielt er mit seinen Klassenkameraden stets bei der Bibliothek an. «Ein Tempel des Wissens», wie er sie nennt. Heute hat er sie zu seinem Alltag gemacht. o

bibliobus.ch

Am Steuer der mobilen Bibliothek reist Nicolas Burkhardt dienstags bis samstags von Delsberg aus durch den Kanton und Berner Jura.



**Jetzt mit Videobegleitung
bei Mietwohnungsabgabe.**

**Exklusiv
beim TCS!**



Der neue TCS Privatrechtsschutz.

**Unsere Anwälte und Juristinnen unterstützen Sie umfassend
in privatrechtlichen Angelegenheiten:**

- **NEU und exklusiv beim TCS:** Videobegleitung bei Mietwohnungsabgabe
- **NEU und exklusiv beim TCS:** schriftliche Rechtsberatung und Dokumentenprüfung
- **NEU:** Deckungssummen von bis zu CHF 1,5 Mio. in CH/EU/FL/GB
- Juristische Vertretung und finanzielle Sicherheit im Rechtsstreit

Jetzt abschliessen!

0844 888 111

tcs.ch/privatrechtsschutz



touring Impressum

Magazin des Touring Club Schweiz

Herausgeber
Touring Club Schweiz
 Postfach 820, 1214 Vernier (GE)

Chefredaktor
Felix Maurhofer (fm)

Stv. Chefredaktor
Dino Nodari (dno)

Redaktion
Jérôme Burgener (jb)
Dominic Graf (dg)
Juliane Lutz (jl)
Philippe Rawyler (pra)
Daniel Riesen (dan)
Pascale Stehlin (pst)

Art Director
Alban Seeger

Gestaltungskonzept
Michele Iseppi

Fotograf/Bildredaktion
Emanuel Freudiger (ef)

Layout
Sara Bönzli
Stephan Kneubühl
Andreas Waber
Mathias Wyssenbach (mw)

Korrektorat
Susanne Troxler (D)
Michela Ferrari (I)
Tania Folly (F)

Übersetzungen
Grazia Annen (I)
Philippe Rawyler (F)

Korrespondenzadresse
Touring Club Schweiz
Redaktion Touring
Poststrasse 1
3072 Ostermundigen
+41 58 827 35 00
touring@tcs.ch

Auflage
Deutsche Ausgabe: 687 183
Totalauflage: 1 111 449

Verlag/Medienmarketing
Cumi Karagülle

Inserate
Roger Müller, Leiter Verkauf
Cédric Martin
Vanessa Ukoh, +41 76 536 81 99
anzeigen@tcs.ch

Abonnement
 Für Mitglieder im Jahresbeitrag
 inbegriffen. Der «Touring»
 erscheint zehnmal jährlich.

Adressänderungen
 Unter Angabe der Mitglieder-
 nummer direkt an:
 Touring Club Schweiz
 Postfach 820, 1214 Vernier
 0844 888 111, **info@tcs.ch**

Alle Texte und Fotos sind urheber-
 rechtlich geschützt. Nachdruck, auch
 auszugsweise, nur mit schriftlicher
 Genehmigung des Verlags. Für unver-
 langte Manuskripte wird jede Haftung
 abgelehnt.

Herstellung
 Swissprinters AG
 Brühlstrasse 5, 4800 Zofingen

gedruckt in der
schweiz

LESERQUIZ

Lesen Sie das Magazin aufmerksam durch,
 um die Quizfrage korrekt beantworten zu können.

**In welche der Schichten des Strassenaufbaus darf
 heute der Recyclingasphalt eingebaut werden?**

A B C

Fundations-, Trag-
 und Deckschicht

Fundations-, Trag-
 und Binderschicht

Fundations-, Binder-
 und Deckschicht

**Preis: 2 x 2 Eintritte für die Hitshow «The Blues Brothers» am 17. Mai 2024
 um 20 Uhr in der Stadthalle Chur**

nicetime.ch/veranstaltungen/blues-brothers-approved

Kein Umtausch möglich (Wert pro Freikarte: Fr. 102.50). Teilnahmeberechtigt sind
 alle Leserinnen und Leser des «Touring» in der Schweiz und in Liechtenstein. Ausgenommen
 sind TCS-Mitarbeitende und deren Familienangehörige. Die Gewinner werden ausgelost
 und benachrichtigt. Zum Quiz wird keine Korrespondenz geführt. Der Rechtsweg ist ausgeschlossen.



Teilnahme gratis
 bis am 25.2.2024 auf
touring.ch/leserquiz

Leserbriefe

Augen auf beim Felgenkauf

Im November beschloss ich, vier Felgen für meine Winterreifen zu kaufen. Weil mir die Preise in der Schweiz zu hoch waren, wurde ich im Ausland bei einem Onlineanbieter fündig. Es wurde mir angezeigt, dass für die vier Felgen für meinen VW ID.3 Pro S auch ein VW-Zertifikat mitgeliefert werde. Eine Woche später erhielt ich die Felgen in wunderschönen Kartons. Tags darauf beauftragte ich die Werkstatt mit der Montage. Eine halbe Stunde später der Schreckmoment, als mir der Garagist mitteilte, dass die Felgen einen Zoll zu breit seien und über die Karosserie hinausragten. Es sei weder möglich noch erlaubt, Felgen mit nicht passenden Reifen zu montieren. So nahm ich unverzüglich online mit dem Verkäufer Kontakt auf – telefonisch gab es keine Möglichkeit. Ein paar Tage später erhielt ich eine Entschuldigung und die Information zur Rücksen-

dung der nicht passenden Felgen. Zuerst sollte ich aber die Bestellung erneut tätigen und bezahlen und erst dann die vier Kartons – in ungeöffneter oder unbeschädigtem Zustand – auf eigene Kosten zurücksenden. Auf mein mehrmaliges Nachhaken hin beschied man mir, dass die Rückgabe bereits geöffneter Produkte nicht möglich sei.

C. Bourquin @

Der TCS empfiehlt, Felgen ausschliesslich via Garage des Vertrauens zu bestellen, denn online kann man selten alle benötigten wichtigen Informationen in der Suchmaske eingeben. Ohne Fachwissen ist schnell die falsche Felgenreisse bestellt.

TCS Test & Technik

Mehr sichtbare Fussgänger
 Wenn es früher dunkel und später hell wird, wäre es gut,

wenn die Fussgänger helle Hosen und bei Regenwetter Reflektoren tragen würden. Nicht alle Fussgängerstreifen sind beleuchtet, was die Sichtbarkeit erschwert, obschon LED-Beleuchtung gutes Licht mit geringem Stromverbrauch böte.

N. Sigrist @

Danke, ETI!

Wir* bedanken uns für die rasche, kompetente Hilfe nach dem Unfall in Deutschland. Die telefonische Abwicklung dauerte sehr kurz. Die Rückführung in «unser» Schweizer Spital mit der Schweizer Ambulanz klappte sehr gut. Unterwegs per Rheinschiff hatten wir interessante Gespräche. Die Patientin wurde gut betreut. Am offerierten Proviand liessen wir die Ambulanzcrew auch teilhaben.

*Namen der Redaktion bekannt.

Die Redaktion behält sich Kürzungen vor und führt keine Korrespondenz. Zuschriften sind auch via E-Mail (touring@tcs.ch) möglich. Leserbriefe erscheinen ebenfalls in der Onlineausgabe des «Touring». touring.ch



Eine Reifenpanne erfolgreich verhindert, indem ich das Kotflügelblech des R4 von Hand etwas vom Rad wegbog.



Mein blauer Renault 4

Als ich meiner Frau einmal einen Renault 4 zeigte, meinte sie: «In so eine Kiste steige ich nie ein.» Doch genau so ein R4, in Blau, wurde mein erstes Auto. Ich kaufte es 1972 als Occasion für 2500 Franken. Der R4 fiel zur damaligen Zeit mit ein paar revolutionären Neuigkeiten auf: Er hatte einen geschlossenen Kühlkreislauf – man musste sich (meistens) nicht um das Kühlwasser kümmern – und zudem eine richtige Heckklappe, was ebenfalls ungewöhnlich war. Sie war flach und ohne Karosserierand, sodass man eine Harasse Mineralwasser hineinschieben konnte. Mein R4 hatte nur eine Sechsvoltbatterie, die im Winter ziemlich schwach war. Zwar hatte der Wagen eine Handkurbel zum Anlassen, aber damit zu starten, war fast unmöglich. Sehr ungewöhnlich war auch das «Rührwerk» – der Ganghebel in der Mitte auf Lenkradhöhe. Die Kon-



strukturen hatten den Motor vom ebenfalls legendären Renault Heck einfach um 180 Grad gedreht und als Frontantrieb in den R4 eingebaut. Das Schaltgestänge führte so über den Motor nach vorn zum Dreiganggetriebe.

Mit unserem letzten Geld machten wir eine kleine Hochzeitsreise nach Salzburg. In einer Kurve war ich zu wenig aufmerksam und touchierte die Stossstange eines VW-Busses. Während der VW kaum Schaden aufwies, hatte mein R4 eine grosse Beule vorn am Kotflügel. Das war nicht allzu schlimm, aber leider raffelte das zerbeulte Blech bei Kurven

im Gummi des linken Reifens. Um weiteres Ungeschick zu vermeiden, bog ich das Blech von Hand etwas weg vom Rad, sodass wir die Fahrt mit intakten Reifen fortsetzen konnten.

Mit dem R4 fuhr ich mit meiner jungen Familie auch nach Spanien, Italien oder Jugoslawien. Damals gab es dort meist noch keine Autobahnen. Leider hatte er schon bald viel Rost angesetzt. Man konnte förmlich durch die Kotflügel Zeitung lesen. Mit 90 000 Kilometern war er dann am Ende, aber ich konnte ihn noch für 400 Franken verkaufen. ○
Guido Giannini

«Mein nächstes Auto war wieder ein R4: rot, vier Gänge und Zwölfvoltbatterie – ein Fortschritt.»

Gesucht: Leserbilder

Das erste Fahrzeug vergisst man nie. Auch nicht, was damit alles erlebt wurde. Erzählen Sie uns Ihre kuriose, spannende oder abenteuerliche Geschichte. Senden Sie uns das Bild und den Text zu.

touring@tcs.ch

Auf dieser grossartigen Nordland Reise nehmen wir uns Zeit, Skandinavien mit all seinen Facetten zu erleben. Unterwegs sehen wir die ganze Vielfalt der nordischen Weite: tief eingeschnittene Fjorde, gletscherbedeckte Berge, den beeindruckenden Archipel der Lofoten, das ewige Eismeer am Nordkap, die rauhe Atlantikküste, liebliche Täler, wilde und ursprüngliche Natur in Lappland und schliesslich malerische Dörfer und attraktive Hauptstädte! Und das alles im milden Licht der Mitternachtssonne – fantastisch!



Faszinierendes Nordkap



Atemberaubender Geirangerfjord

20 Reisetage
voller Höhepunkte ab

Fr. 4499.-

REISEHIT
605

Finnisch Lappland mit Rentierfarm

Ewige Mitternachtssonne am Nordkap

Lofoten – Inselparadies des Nordens

Fjordzauber mit dem Katamaran

Spektakuläre Atlantikstrasse

Die Metropolen Stockholm & Oslo

Leistungen - Alles schon dabei!

- ✓ Fahrt im komfortablen Extrabus
- ✓ Fährüberfahrt Kiel-Göteborg mit der Stena Line inkl. Übernachtung & Halbpension (2 Bettkabinen innen)
- ✓ Fährüberfahrt Oslo-Kiel mit der Color Line inkl. Übernachtung & Halbpension (2 Bettkabinen innen)
- ✓ Alle notwendigen innernorwegischen Fährüberfahrten
- ✓ 17 x Übernachtungen in guten und gehobenen Mittelklassehotels
- ✓ 17 x Frühstück & Nachtessen in den Hotels
- ✓ Interessante Stadtführung in Stockholm
- ✓ Besuch & Führung Rentierfarm bei Rovaniemi
- ✓ Polarkreiszeremonie
- ✓ Fantastische Fjord Cruise Alesund-Geiranger mit dem topmodernem Katamaran
- ✓ Eintritt Sapmi Park in Karasjok, Eintritt Eismeerkathedrale Tromsø, Trockenfischmuseum in A, Eintritt Stabkirche Borgund
- ✓ Nordkapgebühr & Nordland Zertifikat für jeden Teilnehmer
- ✓ Eine grosse Skandinavien Landkarte pro Zimmer
- ✓ Eigene Schweizer Reiseleitung auf der ganzen Reise

Traumstrassen des Nordens

Eine perfekte Skandinavien Rundreise zur schönsten Reisezeit!

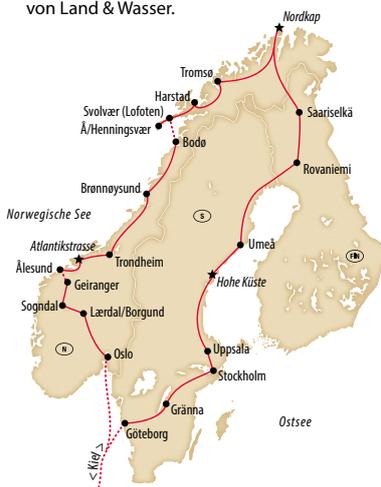
Ihr Reiseprogramm – 3 Wochen voller Höhepunkte!

- 1. Tag** – Fahrt im komfortablen Extrabus nach Hannover zur Zwischenübernachtung.
- 2. Tag** – Weiterfahrt via Hamburg nach Kiel zur Einschiffung auf die Nachtfähre nach Schweden.
- 3. Tag** – Von Göteborg geht's via Gränna nach Stockholm zur spannenden Stadtführung.
- 4. Tag** – Panoramafahrt entlang des Bottnischen Meerbusens und der hohen Küste nach Umeå.
- 5. Tag** – Grenzübertritt nach Finnland und Ankunft in der Weihnachtsstadt Rovaniemi.
- 6. Tag** – Besuch einer Rentier-Farm, Zelebrierung der traditionellen Polarkreiszeremonie
- 7. Tag** – Zu Gast bei den Samen im Themenpark «Sapmi» - am Abend stehen wir am Nordkap!
- 8. Tag** – Weiterfahrt nach Tromsø & Besuch der bekannten Eismeerkathedrale.
- 9. Tag** – Nach dem freien Vormittag in Tromsø geht's weiter in die schöne Küstenstadt Harstad.
- 10. Tag** – Durch fantastische Landschaften

erreichen wir am Nachmittag Svolvær auf den Lofoten.

11. Tag – Ein unvergesslicher Tag inmitten der unfassbar schönen Bilderbuchidylle der Lofoten.

12. Tag – Weiterfahrt entlang der Küstenstrasse mit unzähligen Fotomomenten von Land & Wasser.



13. Tag – Wir erreichen die Universitätsstadt Trondheim mit der grossartigen Nidaros-Kathedrale.

14. Tag – Atemberaubende Fahrt entlang der Atlantikstrasse durch die eindrückliche Schärenwelt.

15. Tag – Spektakuläre Fjord Cruise an Bord eines modernen Katamarans von Alesund nach Geiranger.

16. Tag – Entlang des Sognefjord, dem längsten Fjord der Welt, geht's weiter nach Hafslø.

17. Tag – Via Laerdal mit den typischen Holzhäusern und der Stabskirche Borgund erreichen wir Oslo.

18. Tag – Stadtführung in Oslo mit allen Höhepunkten & Einschiffung auf die Luxusfähre der «Color-Line».

19. Tag – Wir erreichen Kiel und fahren weiter zur letzten Übernachtung nach Hannover.

20. Tag – Mit vielen unvergesslichen Eindrücken treten wir die Heimreise in die Schweiz an.



Wählen Sie Ihr Reisedatum

16. Juni - 5. Juli 2024

27. Juli - 15. August 2024

Unser Sonderpreis für Sie:

Preis pro Person im Doppelzimmer

in guten und gehobenen Mittelklassehotels Fr. 4499.-

Nicht inbegriffen/zusätzlich wählbar:

- Einzelzimmerzuschlag (Hotels): 1199.-
- Kabinenzuschläge Fähren:
- Doppelkabine aussen (Hin- & Rückfahrt): Fr. 95.-
- Einzelkabine innen (Hin- & Rückfahrt): Fr. 325.-
- Einzelkabine aussen (Hin- & Rückfahrt): Fr. 395.-
- Buchungsgebühr Fr. 24.- pro Person (entfällt bei Online-Buchung)

Sie wählen Ihren Bus-Einsteigeort:

Aarau, Basel, Bern, Luzern, Pfäffikon SZ, Sargans St. Gallen, Thun, Winterthur oder Zürich

reka *Noch mehr sparen - bis 100% REKA-Checks!*

Vom Vierwaldstättersee zum Lago d'Iseo

Eine herrliche Seentrilogie zum einmaligen Sonderpreis!

Wunderschöner Lago d'Iseo & Monte Isola

4 Reisetage

inkl. Halbpension ab nur

Fr. 499.-

REISEHIT
318

Tauchen Sie mit uns zum Superpreis in die bildschöne Welt des Vierwaldstättersees und der oberitalienischen Seen ein. Am verträumten Lago d'Iseo erwartet uns zudem ein kulinarisches Erlebnis der Superlative mit dem legendären Zug der Genüsse und eine Fahrt mit dem Privatboot zur Monte Isola. Anderntags erleben wir mit Sirmione und Garda die beiden schönsten Orte am Gardasee.

car-tours.ch

Erstklassige Gruppenreisen mit Schweizer Reiseleitung

LEISTUNGEN - ALLES SCHON DABEI!

- ✓ Fahrt im komfortablen Extrabus
- ✓ 3 Übernachtungen im guten Mittelklassehotel
- ✓ 3 x Frühstück im Hotel
- ✓ 3 x Nachtessen im Hotel
- ✓ Herrliche Schifffahrt auf dem Vierwaldstättersee (Brunnen-Flüelen), 2. Klasse
- ✓ Fahrt mit dem «Zug der Genüsse» inkl. Aperitif & Mittagessen mit lokalen Spezialitäten an Bord
- ✓ Privatboot-Fahrt zu Monte Isola & zurück
- ✓ Besuch in Sirmione inkl. Pizza Essen mit Getränk
- ✓ Besuch in Garda
- ✓ Eigene Schweizer Reiseleitung während der ganzen Reise

Ihr Reiseprogramm:

1. Tag – Busfahrt nach Brunnen und herrliche Schifffahrt auf dem Vierwaldstättersee. Von Flüelen Weiterfahrt zum Hotel in der Region Brescia & Nachtessen.

2. Tag – Fahrt mit dem legendären «Treno dei Sapori», dem Zug der Genüsse! An Bord werden wir mit Häppchen & Getränken verwöhnt, währenddem wir das Panorama des Iseo-See und der Franciacorta genießen. Im Anschluss herrliche Bootsfahrt zur Insel Monte Isola. Nachtessen im Hotel.

3. Tag – Ausflug an den Gardasee mit Besuch in Sirmione und leckerem Pizzateessen. Am Nachmittag Weiterfahrt nach Garda, der «Perle des Gardasees». Freizeit zum Flanieren & Geniessen. Nachtessen im Hotel.

4. Tag – Nach dem Frühstück treten wir die Heimreise an.

reka

REISEGARANTIE

Noch mehr sparen - bis 100% REKA-Checks!

Aussicht & Genuss



Auf dem Vierwaldstättersee



Treno dei Sapori:

Eine rollende Taverne der Extraklasse! Der Zug ist aus zwei ehemaligen Leichtstahlwagen der SBB aus den 50er Jahren entstanden. Die beiden Wagen wurden von den Fachleuten der Trenord Werkstätten in Iseo in Handarbeit liebevoll hergerichtet. Freuen Sie sich auf ein kulinarisches Erlebnis vom Feinsten und die bezaubernde Franciacorta Region.

Sirmione am Gardasee



Wählen Sie Ihr Reisedatum

18. - 21. April 2024 *

2. - 5. Mai 2024

6. - 9. Juni 2024

12. - 15. September 2024

26. - 29. September 2024

24. - 27. Oktober 2024 *

*Spardaten

Unser Sonderpreis für Sie:

Preis pro Person im Doppelzimmer

im guten Mittelklassehotel

Fr. 499.-

Zuschläge / Abzüge:

Einzelzimmerzuschlag: Fr. 105.-

Saisonzuschlag Abreisen Mai - Sept.: Fr. 60.-

Buchungsgebühr: Fr. 24.- pro Person

(entfällt bei Online-Buchung)

Sie wählen Ihren Bus-Einsteigeort:

Aarau, Basel, Bern, Luzern, Pfäffikon SZ, St. Gallen, Sargans, Thun, Winterthur, Zürich



Limitierte Plätze! Sofort buchen & profitieren!

Tel. 0848 00 77 88

www.car-tours.ch