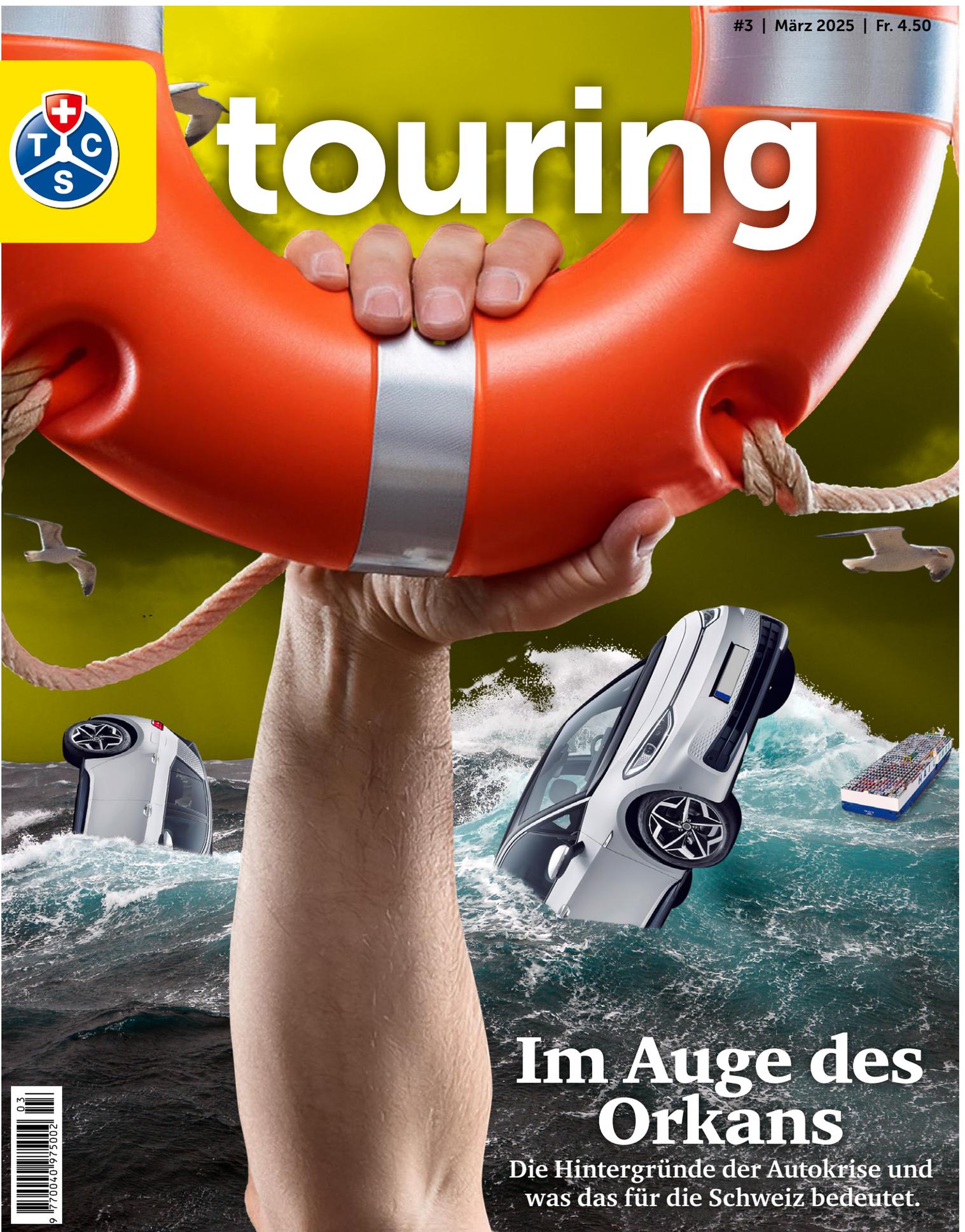




touring



Im Auge des Orkans

Die Hintergründe der Autokrise und was das für die Schweiz bedeutet.



Sri Lanka - Perle im Indischen Ozean

NEU! Erleben Sie das traumhafte Inselparadies zum sensationellen Einführungspreis!



UNESCO-Weltkulturerbe
Sigiriya-Felsen

Sigiriya Safari, Zugfahrt durch
Teepflanzungen & Traumstrände!

Ausgewählte Top-Hotels
während der ganzen Reise!

Paradiesisches Uga Bay in Pasikudah

12 Reisetage
inkl. Halbpension, ab nur

Fr. 2499.-

im Doppelzimmer

REISEHIT

281

Leistungen – Alles schon dabei!

- ✓ Linienflüge Basel-Colombo / Colombo-Basel (jeweils via Dubai) mit flydubai in der Economy Class
- ✓ Alle Steuern, Gebühren & Kerosinzuschlag
- ✓ 3 Übernachtungen im Hotel Cinnamon Lodge, Habarana
- ✓ 2 Übernachtungen im Hotel Uga Bay, Pasikudah
- ✓ 1 Übernachtung im Hotel Cinnamon Citadel, Kandy
- ✓ 2 Übernachtungen im Hotel Galway Heights, Nuwara Eliya
- ✓ 1 Übernachtung im Hotel Jetwing Beach, Negombo
- ✓ 9 x Frühstück in den Hotels
- ✓ 10 x Nachtessen in den Hotels
- ✓ Rundreise im modernen, klimatisierten Reisebus
- ✓ Besichtigung der Felsenfestung Sigiriya
- ✓ Safari im Minneriya-Nationalpark
- ✓ Besuch des Höhlentempels von Dambulla
- ✓ Erkundung der antiken Königsstadt Polonnaruwa
- ✓ Besichtigung des Tempels von Kandy
- ✓ Zugfahrt durch die malerischen Teeplantagen
- ✓ Eigene Schweizer Reiseleitung während der ganzen Reise

Wählen Sie Ihr Reisedatum

- 8. - 19. September 2025
- 22. September - 3. Oktober 2025
- 20. - 31. Oktober 2025

Unser Sonderpreis für Sie

Preis pro Person im Doppelzimmer
in ausgewählten Erstklasshotels:
Fr. 2499.-

Nicht inbegriffen/zusätzlich wählbar:
Einzelzimmerzuschlag: Fr. 699.-
Visum ca. Fr. 70.-
Buchungsgebühr: Fr. 24.- pro Person
(entfällt bei Online-Buchung)

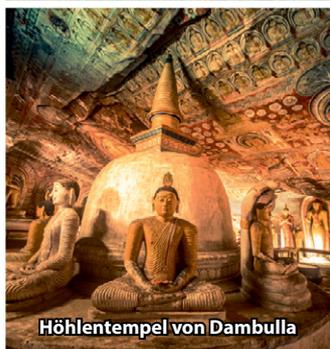
Flug: ab/bis Basel

car-tours.ch

Erstklassige Gruppenreisen mit Schweizer Reiseleitung



Safari im Minneriya-Nationalpark



Höhlentempel von Dambulla



Zugfahrt ins Hochland



Erleben Sie die faszinierende Vielfalt Sri Lankas: Majestätische Tempel, beeindruckende Landschaften und unvergessliche Momente erwarten Sie! Vom UNESCO-Weltkulturerbe Sigiriya über die atemberaubende Zugfahrt durch Teeplantagen bis hin zu entspannten Strandtagen in Pasikudah bietet diese Reise den perfekten Mix aus Abenteuer und Erholung.

Ihr tolles Reiseprogramm:

1. Tag, Montag: Anreise

Am Mittag Abflug ab Basel mit flydubai via Dubai nach Colombo.

2. Tag, Dienstag: Colombo – Habarana

Am Morgen landen wir in Colombo. Ayubowan! Nach einer herzlichen Begrüssung fahren wir ins Landesinnere. In der stillvollen Cinnamon Lodge lassen wir den Tag entspannt ausklingen.

3. Tag, Mittwoch: Sigiriya & Safari

Ein grosser Höhepunkt unserer Reise: Wir erklimmen den UNESCO-geschützten Sigiriya-Felsen mit atemberaubendem Blick über die Landschaft. Nachmittags erleben wir eine Safari im Minneriya-Nationalpark – Elefanten und exotische Tiere hautnah!

4. Tag, Donnerstag: Dambulla & Entspannung

Am Vormittag bestaunen wir die beeindruckenden Wandmalereien der Dambulla-Höhlentempel. Der Nachmittag gehört der Erholung – die Cinnamon Lodge ist perfekt zum Relaxen!

5. Tag, Freitag: Habarana – Pasikudah

Auf dem Weg zur Ostküste erkunden wir die faszinierende antike Hauptstadt Polonnaruwa. Am Nachmittag checken wir im paradiesischen Uga Bay in Pasikudah ein – pure Strandidylle erwartet uns.

6. Tag, Samstag: Traumstrand in Pasikudah

Türkisblaues Wasser, feiner Sand und absolute Ruhe – geniessen Sie das Paradies und tanken Sie neue Energie.

7. Tag, Sonntag: Pasikudah – Kandy

Wir reisen ins lebendige Kandy. Unterwegs erleben wir die exotischen Düfte auf einer Gewürzplantage. Abends besuchen wir den Zahntempel, bevor wir im eleganten Cinnamon Citadel übernachten.

8. Tag, Montag: Zugfahrt ins Hochland

Ein magisches Erlebnis: Mit dem Zug durch endlose Teeplantagen ins Hochland – ein Erlebnis wie aus dem Bilderbuch! Im charmanten Galway Heights geniessen wir eine stilvolle High Tea-Session.

9. Tag, Dienstag: Teeplantagen & Teefabrik

Heute tauchen wir ein in die Welt des Ceylon-Tees – von der Plantage bis zur Tasse erleben wir den Weg der Blätter hautnah.

10. Tag, Mittwoch: Nuwara Eliya – Negombo

Wir fahren zurück an die Westküste und werden in unserem traumhaften Strandhotel in Negombo willkommen geheissen – der ideale Ort, um die Reise ausklingen zu lassen.

11. Tag, Donnerstag: Freier Tag & Farewell-Dinner

Ein letzter Tag am Strand, um die Eindrücke der Reise nachklingen zu lassen. Am Abend stossen wir beim festlichen Farewell-Dinner im Jetwing Beach Hotel auf unser Abenteuer an. Danach Transfer zum Flughafen.

12. Tag, Freitag: Heimreise

In der Nacht treten wir den Rückflug via Dubai an. Am Mittag landen wir in Basel – mit unvergesslichen Erinnerungen im Gepäck.



Noch mehr sparen -
bis 100% REKA-Checks!

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

WILLKOMMEN

Die europäische **Autoindustrie** ^{S.10} kränkelt. Was sind die Gründe, und wie könnte der Ausweg aus der Krise aussehen? Viele Fragen, auf die Professor Andreas Herrmann Antworten gibt. So wie er die Situation einschätzt, sieht er vorläufig keine Ende der Krise, obschon Chancen da sind. Fortschritte sind bei VW zu verzeichnen. Der geräumige E-Kombi **ID.7** ^{S.44} ist rundum gelungen. Wertige Verarbeitung, prima Fahrleistungen und ordentliche Reichweiten zeichnen ihn aus. Die Marke **Jaguar** ^{S.37} hat hingegen die Produktion eingestellt und tüftelt an futuristischen Modellen. Nicht um Raubtiere, sondern um Fische und betörende Landschaften geht es in der Reisereportage über die **Abruzzen**. ^{S.60} Ein Höhepunkt ist die Costa dei Trabocchi.

Felix Maurhofer, Chefredaktor



s. 54

Wie eine digitale Wundertüte kommt das erste Auto namens Afeela von Sony und Honda daher. Autonom und unterhaltsam wird es sein.



Den «Touring» digital lesen
oder als E-Paper-PDF herunterladen:
touring.ch/magazin

Ausgabe in Zahlen:



Für die Autoindustrie arbeiten
in der Schweiz 32 000 Personen
in 578 Unternehmen. **Seite 17**



In der Schweiz gibt es 1895 Winter-
sportanlagen. Sie erschliessen
7013 Pistenkilometer. **Seite 31**



Beim Test der Sommerreifen erhielten
11 von 17 Reifen das Prädikat «sehr
empfehlenswert». **Seite 42**

Türkisblaue Buchten & Schätze

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.

Bestseller!

8 Reisetage
ab nur

Fr. 1299.-

im DZ/DK innen, Abreisen 10.4./30.9.

REISEHIT
176

Alghero

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 Nord Sardiniens 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 Serpentinestrassen 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 sardinischen 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
- ✓ 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

10. - 17. April 2025*

24. April - 1. Mai 2025

15. - 22. Mai 2025

16. - 23. September 2025

30. September - 7. Oktober 2025*

* Spardaten ohne Zuschlag

Unser Sonderpreis für Sie:

Preis pro Person im Doppelzimmer

in 4-Sterne-Hotels Fr. 1299.-

Nicht inbegriffen/zusätzlich wählbar:

Einzelzimmerzuschlag (Hotels): Fr. 260.-

Saisonzuschlag Abreise 24.4.: Fr. 40.-

Saisonzuschlag Abreisen 15.5.+16.9.: 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



Kreuz & Quer

Aus der Welt der Mobilität.

DIE FRAGE

Was versteht man unter Quishing?

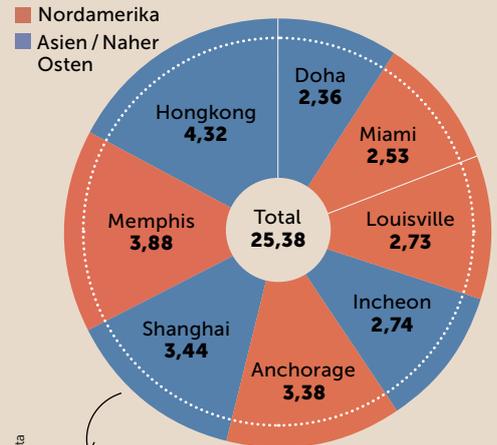
- a) Beschleunigung von E-Autos
- b) Betrügerische QR-Codes
- c) Parkplatz klauen
- d) Quizen während der Autofahrt

Richtige Antwort: b) Quishing ist ein Kofferwort aus QR und Phishing. Es handelt sich um eine Betrugsmasche mit gefälschten QR-Codes in E-Mails, auf Webseiten, aber auch an Parkkuren oder Ladestellen.

MINISTATISTIK

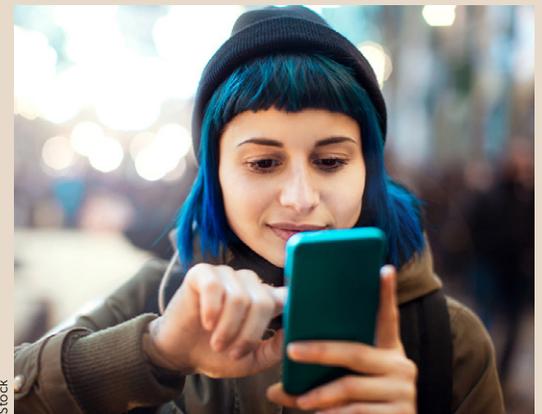
Die grössten Cargo-Airports 2024

Grösste Frachtflughäfen weltweit nach Frachturnschlag in **Millionen Tonnen**.



Quelle: Statista

Europa ist abgeschlagen. Noch 2005 waren auch Paris und Frankfurt im Ranking der grössten Frachtflughäfen der Welt vertreten.



istock

TCS Theorie24: jetzt auch per App lernen

Der Weg zum Führerausweis beginnt unter anderem mit der Theorieprüfung. Um sich gut auf die Fragen vorzubereiten, erhalten TCS-Mitglieder unter 26 Jahren kostenlosen Zugang zu TCS Theorie24. Die Lernplattform beinhaltet ein digitales Theoriebuch, über 200 offizielle Prüfungsfragen sowie einen Prüfungssimulator. Neu steht das hilfreiche, dreisprachige Tool auch als App zur Verfügung. Ob unterwegs per App oder zu Hause am Desktop: Jetzt kann man von überall aus auf die Theorieprüfung lernen.



Jetzt App downloaden und loslegen! Für TCS-Mitglieder unter 26 Jahren kostenlos. tcs.theorie24.ch

DIE ZAHL

1500

Milliarden Tonnen CO₂ müssen laut Empa in den hundert Jahren ab 2050 aus der Atmosphäre entfernt werden, um die CO₂-Konzentration wieder auf ein verträgliches Niveau zu senken. Empa-Forschende halten es für möglich, diese ungeheure Menge in Beton einzulagern. Allerdings: Fürs Abscheiden des CO₂ muss genügend erneuerbare Energie verfügbar sein.



In Kürze



TCS-Pannenhilfe täglich gefordert

Autos mögen zuverlässiger geworden sein, doch den TCS-Pannenhelfern wird es nicht langweilig. 2024 rückte die Pannenhilfe täglich im Schnitt 986-mal aus. Gesamthaft waren es 361 000 Einsätze, 2000 mehr als im Vorjahr. Den «Spitzentag» markierte der 30. Dezember, an dem die TCS-Pannenhilfe über 1600-mal Hilfe leistete.



Ein kleiner Autosalon in Genf

Es ist kein Comeback des Genfer Autosalons. Die Frühlingsausstellung im Palexpo heisst autoXpérience, ist kleiner und regionaler. Geboten werden Autoneuheiten, aber auch Fahrten mit Karts und im Simulator. Die Akteure sind Importeure und regionale Autohändler. autoXpérience findet vom 7. bis 9. März 2025 statt. autoxpérience.ch



TCS leitet nationale Schulwegkampagne

Der TCS wurde auserkoren, die schweizweite Kampagne für sicherere Schulwege in den Jahren 2025, 2026 und 2027 zu leiten. Im strengen Auswahlverfahren des Fonds für Verkehrssicherheit überzeugte das Konzept des TCS, welches in erster Linie motorisierte Verkehrsteilnehmende dazu motiviert, ihr Verhalten anzupassen, sobald Kinder unterwegs sind.



Bündner gelten als sehr gastfreundlich

Und wir können es doch. Mit dem Kanton Graubünden schaffte es die Schweiz unter die Top Ten der gastfreundlichsten Länder 2025. Für das Ranking von booking.com wurden Gästebewertungen analysiert. Weiter in der Liste befinden sich unter anderem Madeira, die Bretagne, Südaustralien und die Baja California Sur (Mexiko). news.booking.com



Ephraim Bierli

Kurzer Stau für mehr Sicherheit

Wer hier keine Geduld hat, wird angeblökt – so wie dieser VW Bus beim Sangernboden (BE) im letzten Herbst. Damals kehrten die 1800 Schafe von Hirtin Barbara Gisiger und ihrem Partner Markus Nyffeler von der Alp Chânel im Gantrischgebiet zurück ins Tal, um den Winter im Stall zu verbringen. Oben auf der Alp haben die Schafe im Sommer dafür gesorgt, dass die Weiden abgegrast wurden. Die Sömmerung ist weit mehr als nur eine Tradition, sie hilft insbesondere nun in den Wintermonaten, dass Naturkatastrophen wie Lawinen und Erdbeben verhindert werden.



HSG gründet «auto-schweiz-Lehrstuhl»

Die Universität St. Gallen gründet einen «auto-schweiz-Lehrstuhl für Mobilität». Dieser soll die Transformation der Automobilindustrie und die Mobilität der Zukunft wissenschaftlich ergründen und begleiten. Auto-Schweiz, die Vereinigung Schweizer Automobilimporteure, sponsert den auf acht Jahre ausgelegten Lehrstuhl mit 2,68 Millionen Franken.

HINGESCHAUT

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



TOP 5

Kantone mit den meisten Michelin-Sternen im 2024



1 Zürich

Der Kanton weist die meisten Sterne und Sternerestaurants (vier haben zwei Sterne) auf. Somit führt Zürich das Ranking der kulinarischen Schweiz an.

Anzahl Michelin-Sterne: **23**
Anzahl Sternerestaurants: **19**



2 Graubünden

Andreas Caminadas Schloss Schauenstein ist eines von vier Schweizer Drei-Sterne-Restaurants. Es gibt noch vier Häuser mit zwei Sternen im Bündnerland.

Anzahl Michelin-Sterne: **18**
Anzahl Sternerestaurants: **12**



3 Waadt

Man kennt Crissier für den Drei-Sterne-Tempel Hôtel de Ville. Am höchsten ausgezeichnet sind weiter das Cheval Blanc in Basel und das Memories in Bad Ragaz.

Anzahl Michelin-Sterne: **15**
Anzahl Sternerestaurants: **10**



4 Bern

Vom Oberland über die Städte bis zum Vallon de Saint-Imier – auch im zweitgrössten Kanton des Landes gibt es einige Möglichkeiten, bei Sterneköchen zu tafeln.

Anzahl Michelin-Sterne: **14**
Anzahl Sternerestaurants: **14**



5 Genf

Die Stadt punktet ebenfalls mit einem Zwei-Sterne-Restaurant, dem L'Atelier Robuchon. Berühmt ist unter anderem der Kartoffelstock nach einem Rezept von Jahrhundertkoch Joël Robuchon.

Anzahl Michelin-Sterne: **14**
Anzahl Sternerestaurants: **13**



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



Autonome Taxis im Furttal

Ab Spätsommer fahren autonome Fahrzeuge durch die Zürcher Dörfer Otelfingen, Boppelsen, Hüttikon und Dänikon und ergänzen das Angebot des öffentlichen Verkehrs.

Der Kanton Zürich, die SBB und Swiss Transit Lab – STL ist eine auf automatisiertes Fahren spezialisierte Plattform und zeichnet sich bereits für andere Pilotprojekte in Schaffhausen verantwortlich – starten bald das Pilotprojekt «Autonomisiertes Fahren im Furttal». Die Region im Nordwesten Zürichs bietet sich aufgrund der Agglomerationsstruktur, der Grösse und des bereits bestehenden öffentlichen Verkehrs mit einer zentralen S-Bahn-Linie für dieses Projekt geradezu an. Erste Messungen werden mit zwei Fahrzeugen ab dem Frühjahr 2025 auf den Strassen der vier Gemeinden Otelfingen, Boppelsen, Hüttikon und Dänikon durchgeführt.

Nicht teurer als der öffentliche Verkehr

Die Bevölkerung kann ab Spätsommer voraussichtlich das Pilotprojekt nutzen. Bis zu vier Nissan Ariya – es ist der Elektro-Crossover der japanischen Traditionsmarke – sind mit der Technologie von WeRide, einem der Marktführer im Bereich des automatisierten Fahrens, ausgestattet.

Man bestellt sich ein Fahrzeug einfach mit der App. Der Fahrpreis orientiert sich an den Kosten des ÖV und vergleichbar flexibler Tür-zu-Tür-Angebote. Später wird er dem eines herkömmlichen ÖV-Billetts entsprechen. Das Testgebiet soll schrittweise auf die Gemeinden Buchs, Dällikon und Regensdorf erweitert und die Flotte mit Minibussen ergänzt werden – der Hersteller der Busmodelle steht noch nicht fest.

swisstransitlab.ch/de/projekte/furttal

Märchenschlösser der Loire

Mit dem e-Bike genussvoll durch das Tal der Könige!



e-Bike-tours.ch
Die schönsten Touren Europas in bester Gesellschaft



8 Reisetage, inkl. Halbpension ab

Fr. 2399.-

im Doppelzimmer

Unsere Loire e-Bike-Reise wird Sie mit Vielfalt & Pracht begeistern. Hier im Tal der Könige wechseln sich eine lichterfüllte Landschaft, gemächlich dahinfließende Wasserläufe mit sonnigen Weinbergen, verträumten Tälern und Dörfern ab. Inmitten dieser fantastischen Idylle kommen Liebhaber fantasievoller Architektur ins Schwärmen: 300 prachtvolle Burgenanlagen und Schlösser krönen das Loire-Tal. Die schönsten von ihnen zeigen wir Ihnen und natürlich geniessen wir bei unserer Reise durch den „Garten Frankreichs“ die gute französische Küche und die eleganten, sanften Loire-Weine.

Ihr tolles Reiseprogramm:

1. Tag, Montag 4. August 2025 – Anreise

Fahrt mit dem modernen Gössi-Car nach Tours, der grössten Stadt im Loiretal. Die Stadt ist berühmt für ihre beeindruckende Kathedrale und ihr historisches Zentrum. Unser Hotel liegt zentral und ist der ideale Ausgangspunkt für die nächsten 2 Nächte.

2. Tag, Dienstag 5. August 2025 – Von Tours nach Amboise - Clos

Wir starten, der malerischen Loire folgend, und besuchen das beeindruckende Clos Lucé, die letzte Ruhestätte von Leonardo da Vinci, mit seinen zauberhaften Gärten. Nach einem individuellen Mittagessen in Amboise erkunden wir die Weinberge des Loiretals. Am Abend erwartet uns ein 4-Gänge-Menü in einem typischen Felsenkeller an der Loire.

e-Bike-Strecke: ca. 60 km

3. Tag, Mittwoch 6. August 2025 – Von Tours nach Saumur - Schloss Villandry

Heute erwartet uns eine herrliche Route entlang des Cher. Wir werden die weltberühmten Gärten von Villandry bestaunen, bevor wir unsere Fahrt zum Zusammenfluss von Vienne und Loire fortsetzen.

e-Bike-Strecke: ca. 55-75 km

4. Tag, Donnerstag 7. August 2025 – Von Saumur nach Chinon

Unterwegs von Saumur nach Chinon besichtigen wir die beeindruckende Abtei von Fontevraud, die als die schönste in der Region gilt. Die berühmte Königsstadt spielte in der Geschichte eine wichtige Rolle, denn hier überzeugte Jeanne d'Arc König Karl VII., Frankreich zurückzuerobern. Der wunderbare Ort ist unser Übernachtungsort für die nächsten 2 Nächte.

e-Bike-Strecke: ca. 45 km

5. Tag, Freitag 8. August 2025 – Von Chinon nach Loches - Schloss Azay-le-Rideau

Heute bringt uns der Car nach Azay-le-Rideau, wo wir das gleichnamige Schloss besuchen, das scheinbar aus dem Wasser des Indre emporsteigt. Ein Mittagessen in Montbazou sorgt für Stärkung, bevor wir die faszinierende Königsstadt Loches erkunden.

e-Bike-Strecke: ca. 55 km

6. Tag, Samstag 9. August 2025 – Velotour nach Blois - Schloss Chenonceau

Unser Car bringt uns zum beeindruckenden Schloss Chenonceau, bekannt als „Damen-

schloss“. Bei einer faszinierenden Besichtigung tauchen wir in die reiche Geschichte dieses architektonischen Juwels ein. Anschließend radeln wir weiter nach Blois, unserem letzten Übernachtungsziel.

e-Bike-Strecke: ca. 45 km

7. Tag, Sonntag 10. August 2025 – Rund um Blois - Schloss Chambord

Die letzte Etappe führt uns rund um Blois und zum imposantesten aller Schlösser der Loire: Schloss Chambord. Unvergesslich bleibt die vieltürmige Silhouette der riesigen Schlossanlage. Das Juwel der französischen Renaissance wurde von Franz I., dem „König der Schlösser“, erbaut.

e-Bike-Strecke: ca. 55 km

8. Tag, Montag 11. August 2025 – Heimreise

Nach dem Frühstück treten wir die Heimreise an.



reka

Noch mehr sparen - bis 100% REKA-Checks!



Wasserschloss Chenonceau



Märchenhaftes Schloss Villandry



Verkostung der sanften Loire-Weine

e-Bike-Strecken:

Die Touren sind überwiegend flach und führen über Radwege und verkehrsarme Nebenstrassen mit fast durchwegs sehr guter Beschilderung. In den Weinbergen ist die Topografie etwas hügeliger und es sind auch wenige kurze Anstiege zu bewältigen.

8 Reisetage
6 e-Bike-Touren
315-335 km



Leistungen - Alles schon dabei!

- Reise im modernen Gössi-Car
- Transport der e-Bikes im professionellen Anhänger
- 2 Übernachtungen im 4-Sterne Hotel in Tours
- 1 Übernachtung im guten Mittelklassehotel im Raum Saumur
- 2 Übernachtungen im guten Mittelklasse Hotel in Chinon
- 2 Übernachtungen im 4-Sterne Hotel in Blois
- 7 x Frühstück im Hotel
- 6 x Nachtessen im Hotel oder im hotelnahen Restaurant
- 1 x Nachtessen in einem Felsenkeller an der Loire inkl. Wein
- Eintritt & Besichtigung Gärten Villandry
- Eintritt & Besichtigung Abtei Fontevraud
- Eintritt & Besichtigung Schlosses von Azay-le-Rideau
- Interessante Stadtführung in Loches
- Eintritt & Besichtigung Schloss Chenonceau
- Eintritt & Besichtigung Schloss Chambord
- Sämtliche e-Bike-Touren gemäss Programm
- Zwei erfahrene e-Bike-Reiseleiter während sämtlichen Touren
- Gratis: Jeder Teilnehmer erhält ein e-Bike-tours.ch Sportartikel nach Wahl

Ihr exklusives Reisedatum:

4. - 11. August 2025

Unser Sonderpreis für Sie:

Preis pro Person im Doppelzimmer
in guten 3- und 4-Sterne-Hotels
Fr. 2399.-

Nicht inbegriffen/zusätzlich wählbar:

Einzelzimmerzuschlag: Fr. 499.-
Auf Wunsch: Miet-e-Bike: Fr. 36.- pro Tag
Buchungsgebühr: Fr. 24.- pro Person
(entfällt bei Online-Buchung)

Sie wählen Ihren Car-Einsteigeort

(alle mit Parkmöglichkeiten):
Horw, Bern, Gossau SG oder Spreitenbach

Buchen Sie einfach unter Tel. 0848 00 77 66 oder www.e-bike-tours.ch



Sturmtief über Europas Autoindustrie

Letztes Jahr verdüsterte sich der Himmel über Europas Automobilwirtschaft in Windeseile. Arbeitsplätze verschwinden, bald könnten Fabriken schliessen. Wie kam es dazu, woher weht der Gegenwind? Und was das für die Schweiz bedeutet.

Texte Dino Nodari, Daniel Riesen Illustrationen Alban Seeger



Rückläufiges China-Geschäft

In den letzten zwanzig Jahren wuchs das reicher werdende China zum grössten Automarkt der Welt, mit einer dominierenden Stellung der deutschen und japanischen Autobauer. Sie bolzten Umsatz und sammelten satte Gewinne. Mit dem Erstarken der heimischen Marken (und Tesla) schmilzt der Marktanteil der Europäer. Beobachter sprechen von einer Normalisierung: Grosse Staaten waren stets auch Nationen.



Geringere Nachfrage in Europa

Während Europas Autohersteller in China auf die erstarkte heimische Konkurrenz treffen, sehen sie sich in heimischen Gefilden mit stagnierenden bis rückläufigen Verkäufen konfrontiert (siehe Grafik auf Seite 18). Konsumenten bleiben zurückhaltend, sei es wegen stark gestiegener Preise, wirtschaftlicher Unsicherheit oder der Antriebsfrage: für Elektro vielleicht doch zu früh, für Verbrenner aber doch zu spät? Dann warten wir mal ab ...

Bürokratie

Wohl am ausgeprägtesten in Europa leidet die Autonation Deutschland unter dem Bedeutungsverlust heimischer Champions. Ein Grund mag im Hang zur Perfektion liegen: Sie ist Voraussetzung beim Bau guter Autos, in Gesetzgebung und Verwaltung kostet sie Zeit und Geld. So lähmen komplexe Verfahren für Baubewilligungen und Zulassungen oder aufwendige Dokumentationspflichten wie fürs Lieferkettengesetz die Wettbewerbsfähigkeit.

Streiks und Entlassungen

Noch 2023 verdienten Europas Autobauer dank Angebotsverknappung gutes Geld und schafften teils Rekordgewinne. 2024 hat der Wind gedreht. Die Verkäufe in Europa blieben stabil, bröckelten aber im Export. Margen und Gewinn brachen ein. Dieser Negativtrend macht im Hinblick auf 2025 Sorgen. Zwar fanden die Ankündigungen von Werksschließungen und Streiks bei Volkswagen die grösste Beachtung, Stellen werden aber bisher vorab in den Zulieferbetrieben gestrichen, von Bosch bis ZF.

Wachsende Konkurrenz

Tesla ist schon längst mehr als ein Stachel im Fleisch der Etablierten. Zunehmend kommen chinesische Hersteller dazu, sei es mit bekannten Namen wie Volvo, Polestar, Smart und MG oder noch wenig bekannten und zuerst in den grossen Ländern Europas angreifenden Herstellern wie BYD, Dongfeng oder Chery.

Hohe Produktionskosten

Europas Wirtschaft sieht sich – über die Autobranche hinaus – mit hohen Kosten im Vergleich zum Wettbewerb aus China und den USA konfrontiert. Das gilt traditionellerweise für die Arbeitskosten. Markant teurer geworden ist zudem die Energie, laut deutschem Bundesamt für Statistik im Vergleich zu 2021 um 27 Prozent beim Strom, derweil Erdgas um rund neunzig Prozent mehr kostet als vor drei Jahren.

Unternehmerische Fehler

Experten weisen darauf hin, dass Europas Autobauer die Megatrends Antriebsbatterie und Digitales (software-defined vehicle) unterschätzt oder falsch angegangen haben. So zeigten erste ID-Modelle von VW (inzwischen behobene) Schwächen in der Bedienbarkeit und der Zuverlässigkeit des Infotainments. Andernorts hatten neue Elektroplattformen Verspätung oder sie wirkten schon bei der Lancierung überholt.

Antriebswende

Den Skeptikern der Dekarbonisierung und der Elektromobilität gelten Energie- und Antriebswende als Hauptursache für die europäische Automisere. Fraglos sind die Investitionen in den elektrischen Antriebsstrang und in Effizienzfaktoren wie Batteriemanagement, E-Motoren, IT-Plattformen, Steuergeräte und Aerodynamik immens. Dazu kommt, mangels eigener Produktion, der Einkauf der teuren Batterien.

«Wandel in der Auto-industrie ist unerlässlich»

Professor Andreas Herrmann leitet an der Universität St. Gallen das Institut für Mobilität und forscht unter anderem zu Antriebswende und autonomem Fahren. Im Interview erklärt er, warum er denkt, dass die Autokrise noch länger andauern könnte.



Andreas Herrmann geht davon aus, dass sich die Strukturen im Automobilbau gerade substanziell verändern.

I

In der derzeitigen Autokrise wird oft von einem perfekten Sturm gesprochen. Wie sehen Sie das?

Andreas Herrmann: Die europäische und insbesondere die deutsche Automobilindustrie befindet sich schon in einem richtigen Tornado. Und die Winde kommen aus verschiedenen Richtungen. Mit der Elektromobilität bricht die Kernkompetenz des europäischen Fahrzeugbaus weg, denn China hat die Antriebswende stark forciert. Und wenn Batterien und Steuerungssoftware eingekauft werden müssen, weil diese Technologien anderswo auf der Welt besser beherrscht werden, dann verlieren wir allein dadurch bis zu vierzig Prozent Wertschöpfung in Europa. Ein anderer Faktor ist, dass der Absatzmarkt in China massiv wegbricht. Bislang war der China-Markt vor allem für die deutschen Automobilhersteller äusserst wichtig und ein Garant für grosse Gewinne. Nun bekommen sie aber mit ihren E-Modellen kein Bein mehr auf den Boden. Diese Entwicklung ging rasant vorstatten. Und wenn ich mir die autonome Mobilität anschau, dann kommt da gleich der nächste Wind auf Europa zu. Alle führenden Projekte aus der autonomen Mobilität kommen aus den USA oder China und nicht aus Europa.

Sie sehen also vor allem strukturelle Probleme und weniger konjunkturelle?

Ja, das sind strukturelle Probleme, die man nicht einfach aussitzen kann. Die Strukturen im Automobilbau verändern sich gerade substanziell. Und diese Veränderungen ist man in Europa viel zu spät angegangen, etwa beim Wandel der Antriebstechnologie und nun auch beim autonomen Fahren.

Das autonome Fahren ist ja doch eher Zukunftsmusik und hat noch wenig mit der nahen und mittleren Zukunft zu tun. Oder wirkt sich das auch schon aus?

Natürlich ist die autonome Mobilität nicht verantwortlich, dass Automobilfabriken heute nicht ausgelastet sind. Aber es wird die Natur des Autofahrens verändern. Darauf sind wir in Europa nicht vorbereitet, weil die hiesigen Automobilhersteller um jeden Preis am alten Geschäftsmodell festhalten wollen. Wenn man sieht, was gerade in San Francisco oder Shanghai passiert mit autonomen Fahrzeugen, dann wird einem bewusst, dass sich das Wesen des Autofahrens stark verändern wird.

Zu den strukturellen Problemen kommt nun auch noch eine geringere Nachfrage auf dem heimischen Markt.

Ja, die Nachfrage entwickelte sich nach der Corona-Delle nicht wie von den Herstellern prognostiziert. Jetzt ist die Nachfrage nach Autos weltweit gerade relativ schwach, und es gibt neue, starke Konkurrenten. Hinzu kommt auch noch, dass wir in Europa einen enormen Kostennachteil haben. Wir haben etwa bei Volkswagen im Vergleich zu chinesischen Anbietern gigantische Stundenlöhne und hohe Stromkosten. Aber auch in der Produkti-



onstechnologie hinken wir hinterher. Im Vergleich etwa zu Tesla oder BYD wird in Europa viel kleinteiliger produziert, was aufwendig und sehr komplex ist. Im Vergleich zu asiatischen Herstellern gibt es also auch ein substanzielles Kostenproblem.

Warum zögerten die deutschen Autobauer so lange, diese Entwicklungen anzupacken?

In den Chefetagen dieser Unternehmen sind schon schlaue Leute, die genau sehen, was gerade passiert. Die Frage ist einfach, wie damit umgegangen wurde. Zum einen ist da die Erfolgsgeschichte der Nachkriegszeit, die in den letzten Jahrzehnten zu unglaublichen Gewinnen geführt und die Manager bis noch vor ein paar Jahren veranlasst hat, zu glauben, sie hätten die Märkte und die Politik im Griff. Die waren einfach verwöhnt und zu selbstbewusst. Zum anderen muss man sich schon fragen, ob diese Unternehmen überhaupt noch reformfähig sind.

Wie meinen Sie das?

Es ist klar, dass ein Konzern wie Volkswagen mit seinen 600 000 Mitarbeitern und einer langen, erfolgreichen Tradition nicht einfach mal so auf einen anderen Kurs gebracht werden kann. Was mich aber eher beschäftigt, ist die zweite und die dritte Führungsebene dieser Unternehmen. Da sind ganz viele Leute beschäftigt, die nur noch wenige Jahre bis zur Pensionierung haben. Der häufigste Satz, der fällt, wenn man mit diesen Kadermitarbeitern spricht, ist: «Für mich reicht es noch bis zur Pension.» Dieser Satz ist typisch, weniger für die Schweiz, aber für Deutschland stelle ich mir schon die Frage, ob das Land oder die Organisationen überhaupt noch reformfähig sind. Ich glaube, dass wir zu satt, zu träge und zu erfolgsverwöhnt sind und sich dies im Kleinen

abspielt, aber auch in Organisationen, und das scheint mir der Kern von allem zu sein. Uns fehlt der Hunger zum Wandel.

Sie glauben also nicht daran, dass dieser Wandel in Europa möglich ist?

Es scheint zumindest einmal klar zu sein, dass wir mit dem Wandel in absehbarer Zukunft nichts gewinnen können. Wir haben sozusagen die Vergangenheit gewonnen, aber die Zukunft ist ungewiss, und wir sind da skeptisch – zu Recht. Es ist eine schwierige Situation.

«Es ist also vor allem eine Krise der europäischen Hersteller, die nicht in der Lage waren, sich zu wandeln – zuvorderst die Deutschen.»

Andreas Herrmann, Institut für Mobilität, Universität St. Gallen

Ist die derzeitige Krise vor allem eine deutsche Autokrise, eine europäische oder gar eine globale?

Es ist sicher keine globale Krise, weil es natürlich auch Gewinner gibt. Schauen Sie sich nur mal die Marktkapitalisierung von Tesla an. Diese liegt nun höher als die Summe von Mercedes, BMW und Volkswagen zusammen. Die Autostory von Elon Musk ist gigantisch. Und die vielen chinesischen Hersteller werfen zwar noch keinen Gewinn ab und sind überdies noch stark subventioniert, aber ich habe keinen Zweifel daran, dass da einige auf die Beine kommen werden. Es ist >



Renault 5 Das Auto des Jahres 2025 gilt als einer der Hoffnungsträger aus europäischer Produktion.



also vor allem eine Krise der europäischen Hersteller, die nicht in der Lage waren, sich zu wandeln – zuvorderst die Deutschen.

Und was ist mit den französischen Herstellern, die versuchen einen hohen Grad an Wertschöpfung im eigenen Land zu halten?

Die französischen Hersteller haben im Nachhinein einen Vorteil, der lange ein Nachteil war. Sie waren in China kaum präsent. Weil die Nachfrage jetzt nicht so massiv einbricht wie bei den deutschen Herstellern, befinden sie sich etwas im Vorteil. Hinzu kommt, dass die französischen Hersteller im kleineren Markt für Kleinfahrzeuge tätig sind und da keine schlechte Rolle spielen. Es zeigt sich jedoch auch, dass Europa hier nicht mit einer Stimme spricht, weil die Industrien völlig unterschiedlich orientiert sind. Eine gemeinsame Position zu finden, wird so schwierig.

Was bedeutet das für die europäische Autoindustrie?

Der Wandel in der europäischen Autoindustrie ist unerlässlich. Ich glaube aber nicht an einen Kollaps, dafür gibt es in dieser Industrie zu viele Segmente. Zum Beispiel im Luxusmarkt, da werden auch in Zukunft noch Porsches, Mercedes und BMW verkauft werden. Dieser Markt wird bleiben, auch in Asien und im Mittleren Osten. Zudem gibt es immer noch den Heimvorteil, also, dass etwa Franzosen gerne französische Autos kaufen. Und die chinesischen Hersteller tun sich in Europa noch schwer. Im Moment ist es einfach noch nicht so, dass man unbedingt einen BYD oder einen Nio haben will – man kennt die Marken ja gar noch nicht richtig. Ich glaube aber, dass wir in Europa schon deutliche Wertschöpfungseinbußen hinnehmen müssen, das dürfte

sich auch auf die Zulieferer auswirken und letztendlich auch zu einem Wohlstandsverlust führen, ohne dass das nun gleich den Untergang der Autoindustrie in unseren Regionen bedeutet.

«Die französischen Hersteller haben im Nachhinein einen Vorteil, der lange ein Nachteil war. Sie waren in China kaum präsent.»
Andreas Herrmann, Institut für Mobilität, Universität St. Gallen

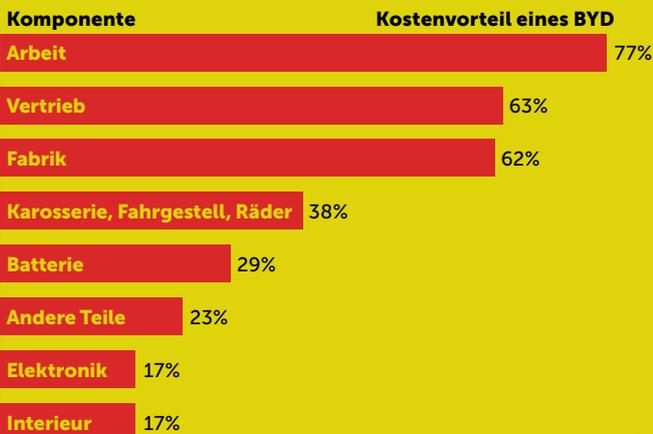
Warum tun sich die chinesischen Hersteller auf dem europäischen Markt schwerer als gedacht?

Diese Hersteller haben meiner Meinung nach zwei Nachteile. Zum einen ist da das Vertriebssystem. Da sind diese Hersteller noch am Experimentieren, welcher der richtige Weg ist. Mögliche Wege sehe ich etwa beim Aufkauf von freien Händlern oder bei der Kooperation mit europäischen Marken. Für den Kunden in Europa ist es schon wichtig, wo die Garage ist und wo man den Reifenwechsel machen kann. Dieser Aspekt braucht noch etwas Zeit. Das betrifft auch den zweiten Nachteil, der darin besteht, dass diese Marken bei uns einfach noch nicht bekannt sind. Dieser Markenaufbau geht auch nicht von heute auf morgen. Ich glaube, diese Herausforderungen wurden von den chinesischen Herstellern unterschätzt, und das verschafft uns noch etwas Zeit.



Produktion E-Autos: Kostenvorteil China

Vergleich eines chinesischen BYD Seal zu einem deutschen VW ID.3

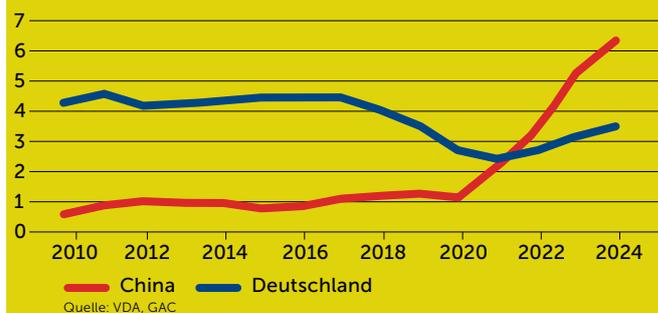


Die Berechnung hat UBS Research 2023 publiziert. Interessant: Heute wird der VW ID.3 in Deutschland ab 33 300 Euro verkauft, der BYD Seal ab 46 990 Euro.

Quelle: UBS

Exportweltmeister Deutschland von China im Rekordtempo überholt

PW-Export von 2010 bis 2024 in Millionen Einheiten



Wie lange werden wir in Europa noch Verbrenner- und Elektroantriebe parallel herstellen?

Vor drei, vier Jahren hätte ich gesagt: nicht mehr lange, jetzt wird die Autowelt elektrisch. Inzwischen bin ich da etwas zurückhaltender. Es könnte gut sein, dass die Industrie beide Technologien parallel weiterverfolgt – aber nicht auf lange Sicht. Meine Vermutung ist aber schon, dass man sich auf einen Antrieb konzentrieren wird. Am Ende würde man einfach mehr Geld ausgeben, wenn man zu lange zwei Forschungsabteilungen und Produktionsplattformen braucht. Für die nächsten Dekaden wird es wahrscheinlich sein, dass beide Antriebsarten produziert werden. Ich denke deshalb, dass etwa das Verbrennerverbot 2035 nach hinten verschoben wird, um den Automobilunternehmen weiterhin Erträge zu sichern.

Bietet die Krise auch Chancen für die Autoindustrie?

Ja, klar. Jede Krise bietet immer auch die Chance für Neues. Ich denke aber, dass wir noch nicht am Tiefpunkt der Krise angelangt sind, wo es richtig wehtut. Erst wenn der Leidensdruck richtig gross wird, gibt es Spielraum für Wandel. Von

daher glaube ich, dass es diese Krise braucht, um den nächsten Schritt zu machen. Denn mit fettem Bauch und dickem Portemonnaie ist Wandel wohl nicht machbar. Die nächsten fünf oder sechs Jahre dürften auf dem europäischen Automarkt interessant sein, so lange, denke ich, wird es dauern, bis die Talsohle durchschritten ist. o dno

TCS FAHRZEUG-VERSICHERUNGEN

Der optimale Schutz für Maschine und Mensch

Obwohl der Schweizer Fahrzeugmarkt 2024 um drei Prozent zurückgegangen ist, wurden immerhin noch 245 000 neue Personenwagen und knapp 50 000 Motorräder immatrikuliert. Und wer ein neues Fahrzeug in Verkehr setzt, ist verpflichtet, es auch zu versichern. Die Fahrzeug-Versicherungen des TCS schützen Sie und Ihr Auto oder Ihren Töff optimal. Sie wählen genau den Schutz, den Sie brauchen, und bei einem Schaden unterstützen Sie die TCS-Profis schnell und unbürokratisch.

Jetzt Prämie berechnen: tcs.ch/fahrzeug

Wie sich die Krise auf die Schweiz auswirkt

Die Schweizer Zuliefererbranche ist noch immer stark vom europäischen Markt abhängig. Trotzdem gibt es auch Lichtblicke. Und die Krise könnte dazu führen, dass die Preise für Neuwagen und Occasionen unter Druck geraten.

Wirtschaftsflaute, Nachfragerückgang und Skepsis bei der Elektromobilität: Die europäische Autoindustrie steckt in der Krise. Stellantis, der viertgrösste Automobilhersteller der Welt mit seinen vierzehn Marken, hat ein Absatzproblem, und das schon über ein Jahr. Allein in den letzten drei Monaten bis Ende Dezember 2024 wurden neun Prozent weniger Autos verkauft als im Vorjahreszeitraum. Chef Carlos Tavares musste wohl auch deshalb Anfang Dezember abdanken, und der Konzern will den Verkauf nun durch Rabatte wieder ankurbeln. Auch Nissan, Ford, Mercedes und allen voran Volkswagen leiden derzeit unter einer schwachen Konjunktur und zum Teil hausgemachten Problemen.

Am dramatischsten scheint die Lage bei Volkswagen. Zum ersten Mal in dreissig Jahren drohen hier betriebsbedingte Kündigungen, und sogar Werksschliessungen stehen im Raum. Von der Autokrise betroffen sind auch viele Zuliefererbetriebe. Die stolze Auto- und Zuliefererbranche in Deutschland beschäftigt rund 800 000 Menschen. Auch in der kleinen Schweiz ist die Zulieferbranche von Wichtigkeit, die Industrie beschäftigt mehr als 30 000 Mitarbeiter und stellt unter anderem Autoteile, Werkzeuge und Software her.

Grosse Abhängigkeit

«Es ist eine sehr schwierige Lage auf dem Markt», erklärt Anja Schulze. Die Professorin der Universität Zürich ist Direktorin des Swiss Center for Automotive Research und forscht zur Innovationsfähigkeit von Unternehmen mit Schwerpunkt auf die Zuliefererindustrie der Schweiz. «Die Schweizer Zulieferer hängen nach wie vor stark von der deutschen Industrie ab», erklärt Schulze. Gehe es also den deutschen Herstellern nicht gut, werde dies auch die Schweizer Branche spüren. Dennoch will Anja Schulze nicht den Teufel an

die Wand malen. «Trotz der immer noch relativ grossen Abhängigkeit vom europäischen Markt hat sich unsere Industrie in den letzten Jahren breiter aufgestellt, was die Absatzmärkte angeht», so Schulze weiter. Sie geht davon aus, dass dieser Trend nun noch stärker werden dürfte. Und es gäbe durchaus auch positive Beispiele aus der Schweiz.

«Die Schweizer Zulieferer hängen nach wie vor stark von der deutschen Industrie ab.»

Anja Schulze, Professorin und Direktorin des Swiss Center for Automotive Research der Universität Zürich

Helvetischer Erfindergeist

So machte der Ostschweizer Maschinenbauer Bühler von sich reden, in Zusammenhang mit dem Industrietrend, grosse Karosserieelemente zu pressen, statt später zahlreiche Kleinteile zusammenzuschweissen. Die Bühler AG ist einer der wenigen Anbieter der dafür nötigen «Gigapressen», wie sie Tesla zunehmend nutzt. Auch europäische Zulieferer setzten nun auf dieses investitionsintensive, aber effiziente Verfahren; Ende letzten Jahres nahm die deutsche Hartmann-Gruppe eine Bühler Carat 610 in Betrieb. Darüber hinaus nutzt Bühler sein Know-how aus der Prozesstechnologie, das für Maschinen im Lebensmittelbereich eingesetzt wird, erfolgreich für die Produktion von Elektrodenpasten für die Batterieentwicklung und -produktion.

Für Anja Schulze ist aber auch klar, dass nicht alle Schweizer Zulieferbetriebe die Umstellung auf Elektromobilität mitmachen werden. «Es gibt Beispiele von Firmen, die umstellen, und andere >



Autozulieferindustrie: aus der Schweiz für die Welt

In sehr vielen Autos steckt Schweizer Know-how. Die Mehrzahl der hiesigen Unternehmen aus der Automobilindustrie konnte sich in den letzten Jahren behaupten – trotz schwierigem Umfeld. Dies zeigen Zahlen der Universität Zürich.

70

Prozent der Unternehmen generieren den Hauptteil des Umsatzes im Ausland. Zwanzig Prozent der Unternehmen generieren gar keinen Umsatz in der Schweiz.

21

Neugründungen von Unternehmen der Automobilindustrie gab es in der Schweiz seit 2018. Zwischen 2013 und 2018 waren es vierzehn Neugründungen.

13

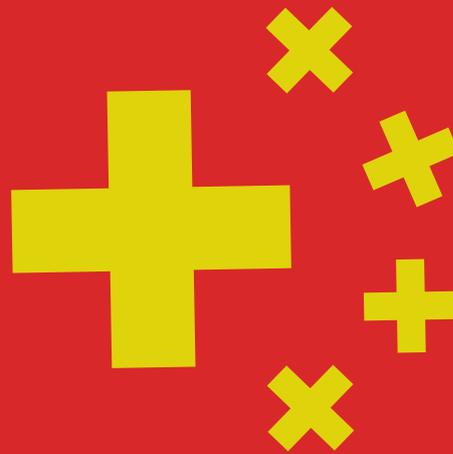
Milliarden Franken Umsatz wurden 2023 in der hiesigen Automobilindustrie erwirtschaftet.

81

Prozent aller Firmen in der Schweizer Automobilbranche sind KMU.

22

Prozent der angefragten Unternehmen gaben an, dass durch die Umstellung auf vollelektrische Fahrzeuge ihre Produkte oder Dienstleistungen obsolet werden. 34 Prozent sind teilweise, 27 Prozent wenig und sieben Prozent nicht betroffen.



578

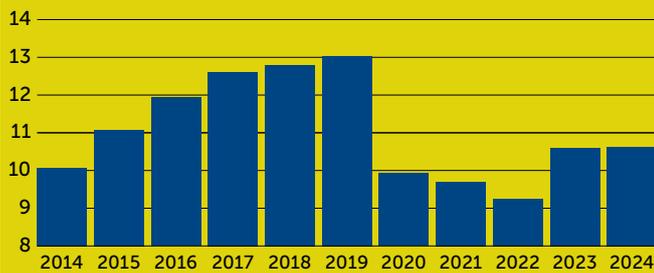
Unternehmen aus der Automobilindustrie gab es 2023 in der Schweiz. Seit 2018 haben rund hundert Firmen ihre Aktivitäten in diesem Bereich aufgegeben. Nicht berücksichtigt bei diesen Zahlen sind Autohändler, Versicherungen, Finanzdienstleistungen und Reparaturwerkstätten.

32 000

Beschäftigte arbeiten in der Schweiz für die Automobilindustrie. Diese Zahl blieb im Vergleich zu 2018 relativ stabil – damals waren es 34 000 Personen.

Neuwagenverkauf in der EU: weit unter Vor-Corona-Niveau

In Millionen Einheiten von 2014 bis 2024



Quelle: ACEA

die nicht mehr umstellen werden. Denn man darf auch nicht vergessen, dass noch Verbrenner hergestellt werden, die nach wie vor auf die produzierten Komponenten angewiesen sind. Werden diese Komponenten eines Tages nicht mehr gebraucht oder der Preisdruck wird zu gross, werden sich auch einige Unternehmen auf andere Geschäftsfelder konzentrieren.»

Mögliche Schnäppchen

Für die Kundinnen und Kunden könnte die Auto-krise aber auch lohnend sein. Die Hersteller dürften versuchen, die Nachfrage mit Rabatten wieder anzukurbeln, um ihre vollen Lager zu leeren und damit das Marktniveau wieder zu heben. Dieses liegt laut Auto-Schweiz immer noch deutlich unter dem Vor-Corona-Niveau. Der Fokus an der Verkaufsfond wird allerdings beim Antriebsmix liegen. Macht die Politik keine Konzessionen (siehe Box nebenan) bezüglich der CO₂-Ziele, ist laut Einschätzung der Experten von TCS Test & Technik ein Anteil von vierzig Prozent Steckerfahrzeuge (Elektro und Plug-in-Hybrid) zur Erreichung der Flottenziele nötig; 2024 lag dieser Hebel bei 28 Prozent. Die Anbieter werden diverse Hebel betätigen, den geforderten Mix zu erreichen, um Strafzahlungen zu vermeiden. Sprich: Die Neupreise von Verbrennern und Elektroautos werden sich annähern, letztere dürften zu interessanten Konditionen angeboten werden. Dies wiederum hat Folgen für den Occasionsmarkt. So geht Matthias Bischof, Director Business Customers bei AutoScout24, davon aus, dass es 2025 ein Überangebot an Gebrauchtwagen geben wird: «Hersteller wollen den Absatz ankurbeln und mehr Fahrzeuge auf den Markt bringen», sagt er. Um Käuferinnen und Käufer zu überzeugen, könnten viele Händler Rabatte anbieten. Dies werde auch die Preise auf dem Gebrauchtwagenmarkt weiter drücken. o dno/dan

Die dringendste Sorge: CO₂-Sanktionen

2025 sinkt der im Durchschnitt erlaubte Grenzwert des CO₂-Ausstosses von Neuwagen. Über alle Modelle und Fahrzeuggewichte von Personwagen beträgt das sogenannte CO₂-Flottenziel 93,6 g/km, rund zwanzig Prozent unter dem Vorjahr. Diese EU-Vorgabe, die in wesentlichen Teilen auch von der Schweiz übernommen wird, ist keine Überraschung. Sie liegt im langfristigen Trend der CO₂-Absenkung Richtung Null bis 2035, die konkreten Zahlen für 2025 sind seit 2021 Jahren bekannt. Dies anerkennt auch Ola Källenius, CEO von Mercedes-Benz und neuer Präsident des europäischen Herstellerverbandes ACEA. Dennoch fordert er in einem offenen Brief von Anfang Jahr an EU-Kommission und -Parlament eine Neuorientierung der Dekarbonisierungspolitik. Die Ziele seien unter ganz anderen geopolitischen und makroökonomischen Bedingungen formuliert worden, gibt Källenius zu bedenken. Deshalb seien für den «European Green Deal» ein Realitätscheck und Flexibilisierungen nötig, ohne das Netto-Null-Ziel für den Verkehr in Europa per 2050 aus den Augen zu lassen. Der Mercedes-Chef stellt die Gefahr erheblicher Sanktionszahlungen im Jahr 2025 in den Raum. Das sei Geld, das danach nicht mehr für Forschung und Entwicklung zur Verfügung stehe.

Der Verbandspräsident blickt auf den zuletzt europaweit stagnierenden Absatz von Steckerfahrzeugen. Er forderte von der europäischen Politik weitere Harmonisierung von Normen und effizientere Bündelung bei der Einführung neuer Vorschriften. Källenius zeigt sich darüber hinaus besorgt über die Wettbewerbsfähigkeit der europäischen Wirtschaft. Es müsse für bezahlbare und ausreichend verfügbare Energie gesorgt sein und die Überregulierung, unter anderem im Arbeitsmarkt, schränke die wirtschaftlichen Akteure ein.

Bezüglich der CO₂-Sanktionen erhebt der Schweizer Verband der Autoimporteure an die hiesige Politik ähnliche Forderungen wie die ACEA. Auch Auto-Schweiz kritisiert, dass die Politik zu wenig zum Gelingen der Antriebswende beitrage und verweist auf fehlende Ladeinfrastruktur für Mieterinnen und Mieter sowie in den Städten allgemein. «Steckerfahrzeuge tragen mit ihren deutlich niedrigeren CO₂-Emissionen stärker zur Absenkung der Flottenwerte bei, kommen aber zusammen nur auf 28 Prozent Marktanteil – und müssten angesichts der mit dem neuen Jahr um rund zwanzig Prozent abgesenkten CO₂-Zielwerte nun einen wahren Boom erleben», schreibt Auto-Schweiz. Nur mit einem Marktanteil von fünfzig Prozent könnten die tieferen Vorgaben für die Importeure sanktionsfrei erreicht werden. o dan

Angebot
für Touring
Leserinnen
und Leser



Probleme mit der Bodenheizung?

Wir bringen die Wärme zurück!

Trauen Sie keiner Bodenheizung über 35: Lassen Sie jetzt Ihre Heizung von den Spezialisten der Naef GROUP überprüfen – **statt für 380 für nur 280 Franken** als Sonderangebot für Leserinnen und Leser des Touring-Magazins.



Solche Baustellen können Sie mit dem HAT-System verhindern.

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 35 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 mittels Wasseranalyse inkl. Überprüfung aller Anlagekomponenten.

**Jetzt vom Sonderangebot profitieren:
Gültig über Link oder QR-Code.**

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

 **Naef** Rohrinnensanierungen | Das Original
GROUP | Schweizweit führend seit 1985



Angebot: Scannen Sie den QR-Code und fordern Sie eine Beratung an.



Sommerbeginn im Tessin!

Benvenuti-Hotels, Ascona / Locarno



Angebot für
TCS-Mitglieder
ab **426.-**
pro Person
für 3 Nächte



EXKLUSIVANGEBOT

- 3 Übernachtungen in einem der Benvenuti-Hotels
- Tessiner Spumante „Charme“ auf dem Zimmer
- Feines Frühstücksbuffet mit grosser Auswahl
- Tagesmiete des Benvenuti-Fiat 500e Cabrio (nach Verfügbarkeit)
- Ticino Ticket (für Gratisnutzung des öffentlichen Verkehrs)

PREISE UND GÜLTIGKEIT

Sie übernachten im schönen Doppelzimmer mit wunderbarem Ausblick. Die Zahlung erfolgt direkt im Hotel.

Hauptsaison

16. Juni bis 14. September 2025

Spezialpreis für TCS-Mitglieder

CHF 477.- statt CHF 570.- Preis für Nichtmitglieder

Nebensaison

14. Februar bis 15. Juni und
15. September bis 30. November 2025

Preis für TCS-Mitglieder

CHF 426.- statt CHF 509.- Preis für Nichtmitglieder

Aufpreis an Wochenenden CHF 15.- pro Person und Nacht. Angebot nicht gültig an Feiertagen und lokalen Special-Events. Das Kontingent ist limitiert, Aufenthalt kann maximal verdoppelt werden.

Die Benvenuti-Hotels bieten einen stilvollen Rahmen für Erholung, Genuss und besondere Erlebnisse im Tessin. Sie bestechen mit Charme und südlichem Ambiente und überzeugen mit gelebter Gastfreundschaft und Qualität. Alle Hotels befinden sich an bevorzugter Lage in der Ferienregion Ascona/Locarno.

Boutique-Hotel La Rocca**** in Porto Ronco - Ascona

Das feine Boutique-Hotel liegt an zauberhafter Lage über dem Lago Maggiore. 17 geschmackvoll gestaltete Zimmer bieten ein edles Zuhause auf Zeit. Im „Ristorante Panoramico“ verwöhnen wir Sie mit mediterranen und klassischen Gerichten, Erholung finden Sie im wundervollen Garten und am privaten Lido.

Hotel Casa Berno**** in Ascona

Das persönlich geführte 4-Sterne-Haus liegt über dem Lago Maggiore inmitten eines subtropischen Parks. Die Zimmer und Suiten überzeugen durch modernen Komfort, tolle Aussicht und einen Hauch von Luxus. Im stilvollen Panorama-Restaurant werden kulinarische Meisterwerke serviert. Ein grosser Pool lädt zur Entspannung ein.

Boutique-Hotel Remorino**** in Minusio-Locarno

Ein charmanter Ort für Geniesser in klassisch-mediterranem Stil am Lago Maggiore und in Fussdistanz zum Zentrum von Locarno. Stilvolle Zimmer mit Sonnenbalkon und ein prächtiger Park mit Pool laden zum Verweilen ein. Das Frühstück wird im sonnendurchfluteten Restaurant oder auf der Terrasse serviert.



INFORMATIONEN UND RESERVATIONEN

Reservationszentrale:

Telefon 041 368 09 90 (Mo-Sa),
welcome@benvenuti.ch oder
www.benvenuti.ch/touring

Wählen Sie Ihr gewünschtes Datum aus, geben Sie den Promotionscode TOURING ein und schon gelangen Sie zu diesem Spezialangebot.



Mobil

START-UP SIMPLETRAIN AUF SEITE 26
**EUROPA
IM ZUG
ENTDECKEN**

Wie TCS-Generaldirektor Jürg Wittwer die Zukunft der Mobilität sieht. | Skisport in der Schweiz: teuer und riskant, aber auch sehr beliebt. | Verkehrspolitik wird neu gedacht.

«Die Mobilität steht am Anfang einer Revolution»

Er wächst und wächst: In fast 130 Jahren war die Bedeutung des TCS für die Schweiz wohl nie grösser als heute. Im Interview erklärt Generaldirektor Jürg Wittwer (57), wie sich der Club für die Zukunft rüstet und warum die Bezeichnung Autoverein längst nicht mehr aktuell ist.

Interview Dominic Graf Foto Emanuel Freudiger

Herr Wittwer, der TCS zählt über 1,6 Millionen Mitglieder – so viele wie nie. Warum lohnt sich die Mitgliedschaft für so viele Menschen?

Jürg Wittwer: Weil es gut zu wissen ist, dass im Notfall die Hilfe nur einen Anruf entfernt ist. Und nebenbei: Als Mitglied unterstützt man auch die vielen gemeinnützigen Aktivitäten des TCS, zum Beispiel für die Verkehrssicherheit. Die Mitgliedschaft hilft damit nicht nur beim eigenen Notfall, sie behütet auch das Leben anderer.

Sie sind seit 2016 Generaldirektor des TCS. Befindet sich der Club heute da, wo Sie ihn sich vor neun Jahren vorgestellt haben?

Wir wachsen – letztes Jahr um 30 000 Mitglieder –, und wir haben neue Engagements, unter anderem in den Bereichen Gesundheit, Haus und Drohnen. Auf das nahezu 130-jährige Bestehen des TCS sind neun Jahre jedoch nicht wirklich wesentlich. Es war immer mein Ziel, den TCS fit für die Zukunft zu machen. Ob ich das erreicht habe, wird erst die Zukunft weisen.

Ärgert es Sie, wenn der TCS zum Autoverein reduziert wird?

Ja, weil dieser Vorwurf sehr oft nicht von unseren Mitgliedern kommt. Diese wissen sehr wohl, dass sich der TCS für die gesamte Mobilität einsetzt, beispielsweise auch für den Langsamverkehr: Wir sind der grösste Pannenhelfer für Velos, haben die ersten Velowege der Schweiz ausgesteckt oder betreiben mit TCS Velocorner den grössten Onlinefachmarkt für Fahrräder. Wenn jemand den TCS zum reinen Autoverein reduziert, ist dies entweder Unwissen oder Absicht – und Letzteres ärgert mich.

Seit 2022 bietet TCS Home schweizweit auch Pannenhilfe fürs Eigenheim an. Welches Fazit ziehen Sie vom «Sprung» in die Haushalte?

Wenn man zu Hause einen Sanitär oder eine Elektrikerin braucht, dann geht es meist Tage, bis jemand kommt. Wir arbeiten Hand in Hand mit regionalen, seriösen Handwerksbetrieben, damit die Panne im Haus schneller und einfacher erledigt wird. Ganz wichtig: Die grossen Reparaturen und Renovationen überlassen wir anderen Spezialisten, genau wie beim Auto. Die Kernkompetenz von TCS Home ist nur der Notfall. Und so viel kann ich sagen: Unsere Mitglieder sind von diesem Service begeistert.

Mit TCS Ambulance hat sich der grösste Mobilitätsclub des Landes auch zum grössten privaten Anbieter für Notfall- und Krankentransporte entwickelt. Weshalb war der Einstieg ins Ambulanzgeschäft richtig?

Wie erwähnt: Wir sind Spezialisten des Notfalls, und dazu gehört auch die Gesundheit. Im Schnitt hilft der TCS alle siebenzig Sekunden in einer Not-situation, tagaus, tagein, auf der Strasse, im Haus, im Ausland und eben auch mit TCS Ambulance.

Die TCS-Ambulanzen sind seit der Gründung 2021 rasant gewachsen. Mittlerweile sind es siebzehn Stützpunkte in sieben Kantonen. Wird es in diesem Tempo weitergehen?

Das Wachstum wird weitergehen, auch und gerade weil TCS Ambulance so hervorragend zu unserer helfenden Kultur passt. Wir wollen das Versprechen an unsere Mitglieder halten: TCS – immer an meiner Seite.

Mobilität, Gesundheit, Wohnen: In welchen anderen Situationen oder Bereichen könnte der TCS in Zukunft auch noch Hilfe leisten?

Mit diesen drei Bereichen decken wir das allgemeine Leben ziemlich umfassend ab. Vielleicht könnte ich anführen, dass derzeit unser Cyber-



«Die TCS Mitgliedschaft hilft nicht nur beim eigenen Notfall, sie behütet auch das Leben anderer.»

Schutzbrief in einer umfangreicheren, aktualisierten Version auf den Markt kommt. Damit hilft der TCS auch, wenn in der virtuellen Welt mal etwas schiefgeht – von Mobbing bis Datendiebstahl.

Digitalisierung, Dekarbonisierung und autonomes Fahren gelten als Megatrends in der Mobilität. Wie werden wir uns in dreissig Jahren fortbewegen?

Die Mobilität steht am Anfang einer Revolution mit gewaltigen Umwälzungen. Die beiden wichtigsten Treiber sind die Batterietechnologie und die künstliche Intelligenz. Dies wird die Konstruktion von kleinen, günstigen, autonomen Stadtflytern und Minishuttles erlauben. Ich hoffe, dass diese dann den Vorteil des klassischen Autos und des klassischen ÖV auf sich vereinen: schnell, geringer Platzanspruch, ökologisch und individuell verfügbar.

Seit die ersten modernen Elektroautos vom Band rollten, hat sich der TCS als Experte und Ansprechpartner für E-Mobilitätsfragen etabliert. Wie schätzen Sie die Entwicklung bei den E-Autos ein?

Die Verkäufe von Elektroautos stagnieren. Ich erachte dies jedoch als vorübergehende Erscheinung. Mit dem Zerfall der Batteriepreise ist ein reines Elektroauto günstiger zu produzieren als ein Auto mit Verbrennungsmotor. Es ist also nur eine Frage der Zeit, bis ein E-Auto auch günstiger in der Anschaffung sein wird. Spätestens dann wird sich der Markt wieder drehen, und der Druck der Konsumenten wird die Politik und die Wirtschaft zwingen, auch in der Schweiz eine vernünftige Ladeinfrastruktur bereitzustellen.

Saison für Saison bricht TCS Camping neue Rekorde bei den Logiernächten und zementiert seine Führungsposition. Welche Ziele hat der TCS in diesem Segment noch?

Unsere Ambition ist immer dieselbe: unseren Mitgliedern und Gästen erholsame, schöne und entspannte Ferien in der Natur zu bieten. Natürlich wollen wir auch bei den Campings wachsen, aber so viele verfügbare Plätze gibt es nicht mehr. Der Ausbau geschieht darum eher in der Qualität und im lokalen Angebot. Früher war ein Campingplatz einfach eine Wiese. Heute ist er eher mit einem Ferienresort zu vergleichen, vom Restaurant über Shops bis zu organisierten Aktivitäten für die Gäste.

Der TCS engagiert sich auch für die vertikale Mobilität und den sinnvollen und korrekten Umgang mit Drohnen, unter anderem im Auftrag der FIA mit der Drohnenakademie. Welche Ziele verfolgt diese Pionierarbeit? Drohnen sind bereits heute ein wesentliches Werkzeug für viele Wirtschaftszweige. Bei- >

Stannah

Anzeige



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

Stannah Treppenlifte. Die Schweizer Nummer 1 für Treppenlifte.

Wir stellen die sichersten Treppenlifte auf dem Markt her, weil wir dafür leben. Für jede Treppe gibt es den passenden Stannah Treppenlift.

Ob geschwungen oder gerade, ob drinnen oder im Aussenbereich. Noch nie war es so einfach, eine Treppe zu benutzen.



In der ganzen Schweiz

- ✓ Beste Qualitätsprodukte
- ✓ 24h/7 Kundenservice
- ✓ Seit 158 Jahre Hersteller

✉ sales@stannah.ch
🌐 www.stannah.com



Deutsch
T 044 512 31 03

Französisch
T 021 510 48 38

Italienisch
T 091 210 98 10



Hier abtrennen

Senden sie uns ihre gratisinformationen

Vor- und Vorname:

Strasse:

PLZ / Ort:

Telefon:

✉ STANNAH, Steinackerstrasse 6, 8902 Urdorf

TCS02251

touring

spielsweise kontrollieren sie Bahngeleise oder Hochspannungsleitungen, helfen den Bauern beim Pflanzenschutz oder unterstützen die Feuerwehr bei der Brandbekämpfung. Rund 300 Unternehmen weltweit forschen derzeit an Flugtaxis – mit vielen sinnvollen ersten Einsatzmöglichkeiten, zum Beispiel als Ergänzung für Rettungshelikopter. Auch fast alle grossen Automobilhersteller haben massiv in Drohneprojekte investiert. Als TCS gehen wir mit dieser Entwicklung mit. Wir bilden seit Jahren Drohnenpiloten aus und forschen zusammen mit den Clubs in den Niederlanden und Österreich an Drohnen für den Transport im Medizinalbereich. In Kürze werden wir sogar Einsätze mit eigenen Fluggeräten anbieten.

Der Fonds für Verkehrssicherheit (FVS) beauftragt den TCS, die Präventionskampagnen für den Schulanfang in den Jahren 2025, 2026 und 2027 durchzuführen. Warum ist dieses Mandat für den TCS so wichtig?

Weil uns die Sicherheit der schwächsten Verkehrsteilnehmer, der Kinder, seit 1908 am Herzen liegt. Die Kampagne mit dem FVS ist eine Ergänzung zu allen anderen Aktivitäten, die wir jedes Jahr dank der Beiträge unserer Mitglieder zum Schutz der Kinder durchführen. Dazu gehören beispielsweise die Überprüfung von Schulwegen oder die Abgabe von Accessoires und Kleidern von MADE VISIBLE. Unsere Mitglieder, der TCS und der FVS: Zusammen retten wir Leben. ○

TCS NOTFALL-SCHUTZBRIEF

Garantierte Mobilität bei Krankheit oder Unfall

Seit 129 Jahren hilft der TCS seinen Mitgliedern vor allem dann, wenn es nicht weitergeht. Dabei hat sich der Club in seiner Hilfeleistung stets weiterentwickelt. Ein Beispiel dafür ist der im letzten Jahr lancierte TCS Notfall-Schutzbrief. Einerseits deckt er die Kosten für wichtige Alltagsfahrten während der Genesung nach einem Unfall oder einer Krankheit. So bleiben Sie zum Beispiel trotz Beinbruch mobil und können Einkäufe oder Arztbesuche erledigen – die Taxirechnung bezahlt der TCS. Andererseits übernimmt der Notfall-Schutzbrief die Deckungslücke für krankheitsbedingte Ambulanztransporte. Was viele nicht wissen: Diese deckt die Grundversicherung der Krankenkassen nur maximal zur Hälfte.

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

An- und Rückreise mit dem Zug möglich



8 Tage ab CHF 1540* p.P.



Glanzlichter der Donau LINZ–WIEN–BUDAPEST–LINZ MS THURGAU PRESTIGE

- TAG ZÜRICH/ST.MARGRETHEN–LINZ** Individuelle Anreise zum Einsteigeort. Busfahrt ab Zürich Flughafen und ab St.Margrethen Bahnhofplatz oder individuelle Anreise mit dem Direktzug Zürich–Linz. Ankunft in Linz und Einschiffung.
- TAG YBBS–WIEN** Ausflug⁽¹⁾ zum Benediktinerkloster Stift Melk. Am Nachmittag Flussfahrt durch die Wachau. Ankunft in Wien am späteren Abend.
- TAG WIEN** Rundfahrt/-gang⁽¹⁾ durch die Kaiserstadt. Alternativ haben Sie die Möglichkeit, an einem Walzer-Tanzkurs⁽³⁾ teilzunehmen. Nachmittags Ausflug⁽²⁾ zum Schloss Schönbrunn mit seinem Park (UNESCO-Weltkulturerbe).
- TAG BUDAPEST** Rundfahrt⁽¹⁾ durch die Hauptstadt Ungarns. Am Nachmittag freie Zeit in Budapest oder erkunden Sie die Stadt bei der Burgenführung.
- TAG BUDAPEST** Ausflug⁽¹⁾ in die ungarische Puszta mit Vorführung traditioneller ungarischer Reitkunst. Flussfahrt durch das Donauknien.
- TAG BRATISLAVA** Rundfahrt/-gang⁽¹⁾ durch Bratislava mit Fahrt zur Burg. Rundgang durch die Altstadt mit bekanntem St.Martinsdom. Alternativ Ausflug⁽³⁾ zur Burg Theben. Nachmittags Möglichkeit für einen Besuch⁽²⁾ bei lokalen Winzern. Geniessen Sie edle Tropfen in familiärer Atmosphäre.
- TAG KREMS** Erlebnisausflug⁽¹⁾ mit Weinprobe bei einem Winzer in Krems. Alternativ Transfer⁽³⁾ nach Dürnstein und individuelle Zeit. Am Nachmittag gemütliche Flussfahrt durch die Wachau.
- TAG LINZ–ST.MARGRETHEN/ZÜRICH** Busrückfahrt nach St.Margrethen Bahnhofplatz und Zürich Flughafen. Oder individuelle Rückreise mit dem Direktzug Linz–Zürich.

Abreisdaten 2025 Es het solangs het Rabatt

13.06.	500 ⁽⁷⁾	01.08.	600	12.09.	500 ⁽⁸⁾
20.06.	500 ⁽⁸⁾	15.08.	500	19.09.	500
11.07.	700	05.09.	500	26.09.	500 ⁽⁷⁾

⁽⁷⁾ 50% Rabatt auf Zuschlag Alleinbenutzung
⁽⁸⁾ Themenreise «Genuss der Sinne» buchbar

Unsere Leistungen

Kreuzfahrt mit Vollpension an Bord, Bustransfer Zürich/St.Margrethen–Linz v.v., Mittagessen während der Busfahrt, Thurgau Travel Kreuzfahrtleitung, Audio-Set bei allen Ausflügen

Preise pro Person in CHF (vor Rabattabzug)

2-Bettkabine Hauptdeck hinten	2240
2-Bettkabine Hauptdeck	2340
Junior Suite Hauptdeck ⁽⁵⁾	2440
2-Bettkabine Mitteldeck, franz. Balkon	2840
Junior Suite Mitteldeck, franz. Balkon ⁽⁵⁾	2940
2-Bettkabine Oberdeck, franz. Balkon	3040
Junior Suite Oberdeck, franz. Balkon ⁽⁵⁾	3140
Master Suite OD (ca. 30 m ²), franz. Balkon ⁽⁵⁾	4240
Zuschlag Alleinbenutzung Hauptdeck	290
Zuschlag Alleinbenutzung Mitteldeck	890
Zuschlag Alleinbenutzung Oberdeck	990
Ausflugspaket (6 Ausflüge)	255
Getränkpaket (Details online)	224
Zuschlag Bahnfahrt 2. Klasse	ab 190

⁽⁵⁾ Nicht zur Alleinbenutzung möglich



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



Schloss Schönbrunn, Wien



MS Thurgau Prestige*****



THURGAU
TRAVEL

Weitere Flussreisen 2025



9 Tage ab CHF 1340 p.P.

Luxuriöse Rhein-Kreuzfahrt
BASEL–AMSTERDAM–BASEL
MS ANTONIO BELLUCCI*****

UNESCO-WELTKULTURERBE WINDMÜHLEN VON KINDERDIJK

Reisedaten 2025

24.03.–01.04.⁽⁷⁾ 18.05.–26.05. 20.08.–28.08.⁽⁸⁾
01.04.–09.04.⁽⁷⁾ 25.06.–03.07. 25.10.–02.11.
09.04.–17.04.⁽⁷⁾ 12.08.–20.08.

⁽⁷⁾ Mit Keukenhof

⁽⁸⁾ «Sail» in Amsterdam, dadurch leicht geändertes Programm, weitere Informationen online



10 Tage ab CHF 1440 p.P.

Grüne Idylle auf Saar, Mosel und Rhein
NEU BASEL–MERZIG–TRIER–BASEL
MS EDELWEISS*****+

WINZERSTADT COCHEM AN DER MOSEL

Reisedaten 2025

31.05.–09.06. 01.08.–10.08. 23.09.–02.10.
29.06.–08.07. 28.08.–06.09. 20.10.–29.10.



7 Tage ab CHF 2490 p.P.

Elsass, Vogesen und Lothringen
STRASBOURG–LAGARDE
NEU MS JEANINE*****

FAMILIÄRES REISEN MIT MAX. 22 GÄSTEN

Reisedaten 2025

14.05.–20.05. 15.10.–21.10.
09.07.–15.07.



Europa entdecken, aber ohne Flugzeug

Ein bahnaffiner Student steckt Freunde mit seiner Begeisterung für Zugreisen an. Die Idee: Bahnfahrten in ganz Europa so einfach und erschwinglich anzubieten, damit weniger geflogen wird. Mit ihrem Start-up **SimpleTrain** treffen sie einen Nerv der Zeit.

Text Juliane Lutz Foto Emanuel Freudiger

Giulia Kunz* wollte im Januar spontan Freunde in München besuchen. Als sie am Schalter in Bern erfuhr, dass die Hin- und Rückfahrkarte ohne Vergünstigung 308 Franken kosten würde – Spartickets gab's nicht mehr – entschied sie sich um. Und fuhr mit dem Auto. Erwin Flury versuchte 2024 vergeblich, eine Reservation für sein Velo auf der Strecke Zürich–Genua zu machen. Es war weder bei den SBB online noch am Schalter im Bahnhof Zürich möglich. «Erst ab 2025», wurde ihm gesagt. Fliegen oder selbst zu fahren, kam für Flury nicht in Frage. Der Tipp eines Bekannten führte ihn zu SimpleTrain. Über die Plattform besorgte sich Erwin Flury das Ticket und die Veloreservation. Und bucht seine Reisen seitdem nur noch dort wie seit kurzem auch Giulia Kunz.

Spezialwissen wird Geschäftsidee

«Wir zeigen, dass Zugreisen in ganz Europa einfach zu buchen sind und erschwinglich sein können», bringt Saskia Bilang die Geschäftsidee von SimpleTrain auf den Punkt. Zusammen mit Marius Portmann und Austin Widmer führt die 27-Jährige das 2019 gegründete Start-up. «Über unsere Plattform buchen die Leute Reisen an nur einem Ort und in ihrer Sprache. Sie müssen dafür weder auf verschiedene Websites gehen noch Vorwissen haben.»

Auf die Frage, wie sie die guten Preise – laut Firmenseite «meist günstiger als auf anderen Plattformen» – möglich machen, sagt Marius Portmann: «Mit unserem Wissen: Wir kennen das gesamte Bahnsystem in Europa und sämtliche Tricks, wie man Fahrkarten möglichst

günstig erwirbt.» So ist über simpletrain.ch eine einfache Fahrkarte von Zürich nach München bereits ab 34 Franken erhältlich. «Wenn man in die bayerische Hauptstadt fährt, spielt es beispielsweise eine Rolle, ob man die Tickets bei der Deutschen Bahn (DB) oder bei den Österreichischen Bundesbahnen (ÖBB) bucht. Ausserdem halten wir immer nach speziellen Angeboten wie Interrail und nach Rabattaktionen Ausschau», erläutert der 26-Jährige. Gut vorstellbar, dass 68 Franken für die Hin- und Rückfahrt aus der Schweiz nach München plus einer Gebühr von sechs Franken den einen oder die andere überzeugen, doch besser mit der Bahn nach München zu reisen.

«Und wir sind Partner der grössten Bahngesellschaften Europas. So können wir Vertriebssysteme nutzen, auf die etwa die SBB keinen Zugriff haben», fügt Austin Widmer hinzu. Er lässt durchblicken, dass es nicht immer einfach gewesen sei, als kleines Start-up bei den verschiedenen Bahnunternehmen Fuss zu fassen. «Es war schon sehr viel Hartnäckigkeit nötig», sagt er. Neben Bahnbetrieben zählen Fährunternehmen ebenfalls zu den Partnern von SimpleTrain. Das Start-up bietet auch kombinierte Reisen mit Zug und Fähre an.

Mastermind und frühes Geld

Dass es das Start-up gibt, ist Marius Portmann zu verdanken. Er hat von seinen Eltern die Liebe zur Bahn und die Überzeugung geerbt, dass sich Europa sehr gut ohne Flugzeug bereisen lässt. Schon als Teenager beschäftigte er sich intensiv mit dem internationalen Zugverkehr. Wäh- >

SimpleTrain Die Jungunternehmer Saskia Bilang, Marius Portmann und Austin Widmer (v. l.) kennen viele Tricks, um günstige Tickets anzubieten.

rend des Soziologiestudiums konnte der Winterthurer auch seine Schulfreunde Austin Widmer und Linus Egli für das Thema begeistern und davon überzeugen, dass sich damit Geld verdienen lässt. Anfangs schickten an Bahnreisen Interessierte Anfragen über Facebook, und die drei recherchierten gegen eine Pauschale die perfekte Bahnfahrt.

Es lief, und zwar so gut, dass man schon bald beim Migros-Pionierfonds auf die Jungunternehmer aufmerksam wurde. Um eine Förderung dort kann man sich nicht aktiv bewerben. Projektschouts suchen gezielt nach Ideen, die gesellschaftlichen Mehrwert bringen. Insgesamt dauerte die Zusammenarbeit vier Jahre. Die Unterstützung durch den Migros-Pionierfonds ermöglichte es ihnen, eine viersprachige, teilautomatisierte Buchungsplattform zu entwickeln, über die Kunden Reisen in siebzehn europäische Länder selbst online buchen können. Zum Ticketpreis kommt in diesem Fall eine Gebühr von vier Prozent des Betrags, mindestens aber sechs Franken. Bei komplexeren Reisen, etwa wenn jemand nach Kirgistan reisen oder im Rollstuhl mit dem Zug nach Kopenhagen fahren möchte, werden die Buchungsexpertinnen und -experten von SimpleTrain aktiv. Sie nutzen ihr Spezialwissen und beraten die Reisenden, damit diese möglichst bequem und kostengünstig an ihr Ziel kommen. Je höher die Ticketpreise ausfallen, umso tiefer gestalten sich bei diesen Reisen die prozentualen Buchungsgebühren. Spezialwünsche schlagen mit moderaten 25 bis 90 Franken zu Buche. Auch

für Veloreisen gibt es bei SimpleTrain Angebote. Wer zum Beispiel von der Schweiz aus Veloreservationen für Züge der DB machen will, kann das nur über das Start-up tun.

Ausgezeichnete Idee

Ihr Engagement zahlt sich aus. Gerade gehörten sie zu den Gewinnern des Zürcher Zukunftspreises 2025. Weit über 3000 Buchungen in mehr als vierzig Ländern wurden letztes Jahr über SimpleTrain getätigt, darunter nach Malta, Island und in die Türkei. Aktuell beschäftigt die Firma neun Personen in viereinhalb Vollzeitstellen. Die meisten Mitarbeitenden in einem Teilzeitpensum studieren nebenbei, so wie Saskia, die an der Hochschule St. Gallen einen Master in Business Innovation erwirbt. Sie ersetzt Mitgründer Linus Egli, der mittlerweile als Arzt arbeitet, in der Geschäftsleitung.

Auf die Frage nach ihren Zielen, antworten Marius Portmann, Austin Widmer und Saskia Bilang, dass sie mehr Menschen für Zugreisen begeistern und dazu beitragen wollen, Bahnreisen in Europa zu vereinfachen. Zwar ergab 2024 eine Comparis-Umfrage, dass 46 Prozent der Schweizerinnen und Schweizer in die Ferien fliegen wollten. Doch eine aktuelle Befragung der SimpleTrain-Community stimmt hoffnungsvoll: Fünfzehn bis zwanzig Prozent der Teilnehmer sagten, dank des Start-ups jetzt weniger zu fliegen. Tendenz vermutlich steigend. ◦

* Angaben zur Person geändert.



Ankunft in Genua Das Start-up konnte Erwin Flury helfen, die Reservation vorzunehmen.

LEX4YOU

ÖV-App geht nicht: Muss ich nachzahlen?

Im öffentlichen Verkehr ist der Fahrgast dafür verantwortlich, dass er während der Dauer der Fahrt dem Kontrollpersonal einen gültigen Fahrausweis vorweisen kann.

Kauft der Fahrgast sein Ticket via App, muss er vor dem Einsteigen prüfen, ob das Ticket funktioniert. Funktioniert es nicht, hat er sich auf eine andere Weise ein Billett zu besorgen. Tut er dies nicht und kann er während der Fahrt kein gültiges Ticket vorweisen, droht ihm eine Busse. Das Gleiche gilt, wenn die Uhrzeit des Smartphones nicht korrekt und deswegen das hinterlegte Ticket nicht synchronisiert ist. War bloss der Akku leer oder das Display kaputt, muss der Fahrgast in der Regel nur eine Bearbeitungsgebühr bezahlen, wenn er das gültige Ticket später belegen kann.

Auch das Transportunternehmen hat aber Pflichten: Es muss die korrekten Informationen in der App hinterlegen. Zeigt die App falsche Informationen zum Tarif an und hat der Fahrgast deswegen das falsche Ticket gelöst, muss der Fahrgast keine Gebühren oder Zuschläge bezahlen.

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



MyBikePlan.ch

EXKLUSIVER TCS RABATT

CHF 500

RABATTCODE: <<TCS500>>



- MyBikePlan – 0% Finanzierung – bis zu 48 Monaten!
- Auswahl von über 300 E-Bikes und Velos – über 20 verschiedene Marken.
- Schweizer Unternehmen aus Zürich.
- Gratis Montage und Lieferung
- Rabattcode ist mit live Angeboten kummulierbar – Code im Checkout eingeben und fertig!
- Gültig bis 31.03.25



AB **CHF 46** /Mt

KALKHOFF



AB **CHF 58** /Mt

SPECIALIZED



AB **CHF 52** /Mt

GIANT



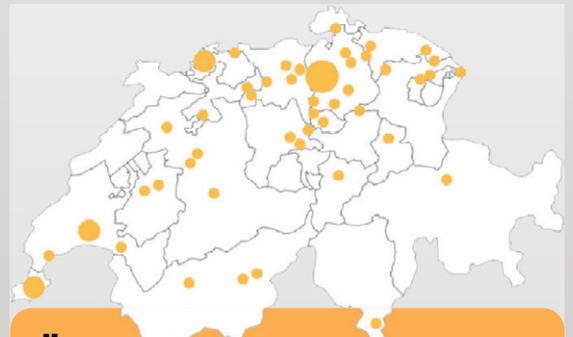
AB **CHF 108** /Mt

+STROMER-



AB **CHF 69** /Mt

BMC



ÜBER 80 SERVICE PARTNER

Wir sind für dich da – Egal wo!

E-BIKES AB CHF 33 PRO MONAT

+41 43 505 13 18



Lohnt sich
bereits ab
zwei Kurzreisen
pro Jahr!

TCS ETI Schutzbrief: 365 Tage unbeschwert reisen – Egal, was passiert.

Das Leben steckt voller Überraschungen, doch nicht alle sind erfreulich. In genau solchen Momenten sind wir für Sie da: Ein Streik, verlorenes Gepäck, eine plötzliche Krankheit oder ein verpasster Anschlussflug – all das kann unterwegs passieren. **Mit dem TCS Reiseschutz haben Sie einen verlässlichen Partner an Ihrer Seite, der Ihnen schnell und unkompliziert hilft.**

Ob Europa-Roadtrip, USA-Abenteuer oder Badeferien in Italien – der TCS Reiseschutz passt sich Ihren einzigartigen Plänen individuell an.



Konfigurieren Sie den Reiseschutz nach
Ihren Bedürfnissen: tcs.ch/eti

Teurer, riskanter Sport

Unser Land ist ein Skiparadies, doch nur noch 27 Prozent der Schweizerinnen und Schweizer üben den Sport regelmässig aus. Verständlich, wenn eine Woche Ferien für eine vierköpfige Familie mindestens 3500 Franken kostet. Wer aber über die Hügel fegt, gibt gern Gas. Die Folge: 52 000 Skiunfälle pro Jahr.

Text Juliane Lutz Illustration Oliver Maier

3899

Meter hoch reicht das Skigebiet Zermatt/Breuil-Cervinia/Valtournenche-Matterhorn und ist damit das höchstgelegene Skigebiet der Alpen. Am anderen Ende der Skala liegt der Skilift Röhrenmoos in Dietikon (ZH). Er bringt Skifahrer von 460 auf 495 Meter über Meer.

3500

Franken kostete im Winter 2023/2024 eine Woche Skiferien für eine vierköpfige Familie in Airolo (TI). In Saas-Fee (VS) dagegen mussten Eltern mit zwei Kindern für sieben Tage knapp 8500 Franken berappen.

27

Prozent der Schweizerinnen und Schweizer gaben Ende November 2023 an, regelmässig Ski zu fahren. 2014 waren es noch 35,2 Prozent.

7013

Pistenkilometer stehen hierzulande Skifahrerinnen und Snowboardern zur Verfügung. Erschlossen sind sie durch 1895 Wintersportanlagen.

52 000

in der Schweiz wohnhafte Skifahrerinnen und Skifahrer verletzen sich jedes Jahr. Dazu kommen rund 9000 Unfälle bei Snowboarderinnen und Snowboardern. Aber auch 6000 Schlittlerinnen und Schlittler verletzen sich jedes Jahr.

31

der insgesamt 152 SAC-Hütten sind auch in den Monaten Februar und März geöffnet und stehen somit Wintersportlern, vor allem Tourengängern, offen.

75

Prozent der Schweizer Skifahrerinnen und Skifahrer sind über 50 km/h auf den Pisten unterwegs, jeder Fünfte fährt über 70 km/h schnell, und ganz Wagemutige überschreiten sogar 100 km/h.

Neustart bei der Verkehrsinfrastruktur

Wie weiter mit unseren Verkehrsinfrastrukturen? Nach der Abstimmungsniederlage beim Autobahnausbau und den hohen Mehrkosten bei der Bahn will Bundesrat Albert Rösti mit dem Projekt «Verkehr '45» eine globale, verkehrsträgerübergreifende Planung einleiten.

Text Dino Nodari

Problem erkannt, die vorgeschlagene Lösung aber abgelehnt. In etwa so lässt sich das Votum des Stimmvolks zum Autobahnausbau deuten. Obschon 64 Prozent der Befragten anerkannten, dass das bestehende Autobahnnetz überlastet ist, reichte dies für eine Mehrheit nicht aus, so eine Abstimmungsanalyse des Forschungsinstituts GFS Bern. Entscheidend für das Nein an der Urne seien Umweltbedenken und Kritik an einer fehlenden Weitsicht im Ausbaukonzept gewesen.

Im Bereich der Verkehrsinfrastruktur steht die Schweiz und allen voran das Infrastruktur- und Umweltdepartement (Uvek) mit Vorsteher Bundesrat Albert Rösti vor einer grossen Herausforderung. Während der Ausbau der Nationalstrasse abgelehnt wurde, zeigte sich, dass es beim Angebotskonzept 2035 der Bahn zu Mehrkosten von rund vierzehn Milliarden Franken kommen wird. «Wir konnten nicht ausreichend zeigen, dass diese Projekte Teil eines integrierten Verkehrssystems aus Strasse, Schiene und Agglomerationen sind», zeigte sich Bundesrat Albert Rösti an einer Medienkonferenz selbstkritisch.

Chance zum Wandel

Das Uvek wolle diese Ausgangslage nun aber als Chance nutzen. Es soll untersucht werden, welche Infrastrukturprojekte für die Schweiz Priorität aufweisen und welche allenfalls zu einem späteren Zeitpunkt realisiert werden sollen. Zudem soll dargestellt werden, wie die einzelnen Projekte von Strasse und Schiene zusammenhängen, und auch die Agglomerationsprogramme

sollen einbezogen werden. Diese Überprüfung und Priorisierung der Infrastrukturprojekte erfolgen unter Einbezug von externen Experten. Das Uvek hat die ETH Zürich beauftragt, diese verkehrsträgerübergreifende Analyse vorzunehmen. Ulrich Weidmann, Professor für Verkehrssysteme am Institut für Verkehrsplanung und Transportsysteme der ETH Zürich, wird die Arbeiten in enger Abstimmung mit den zuständigen Fachämtern – dem Bundesamt für Strassen, dem Bundesamt für Verkehr und dem Bundesamt für Raumentwicklung – durchführen.

Die Priorisierung der Projekte baue auf den bestehenden Grundlagen auf. Zu diesen zählten insbesondere der Sachplan Verkehr, die Verkehrsperspektiven 2050, die Perspektive Bahn 2050 und das Angebotskonzept 2035 sowie das strategische Entwicklungsprogramm für

die Nationalstrasse. Die Arbeiten werden von einer Begleitgruppe und einem Soundingboard, in dem auch der TCS vertreten ist, beratend begleitet.

Ergebnisse bis im Herbst

Die Ergebnisse der ETH werden im dritten Quartal dieses Jahres erwartet. Sie sollen dann als Grundlage für die nächsten verkehrspolitischen Schritte dienen. Unabhängig von der bevorstehenden Priorisierung wird die Planung der einzelnen Projekte fortgeführt, damit das Zwischenschalten einer externen Studie nicht zu einer Verzögerung bei der späteren Realisierung führt. Das Uvek will Sicherheit schaffen, damit Klarheit besteht, wie es mit den betreffenden Verkehrsinfrastrukturen weitergeht. «Ziel ist es, Sicherheit zu bieten, was in nächster Zeit gebaut wird», so Bundesrat Albert Rösti. ◦



Bundesrat Albert Rösti will ein integriertes Verkehrssystem fördern.



«Ich werde der Ausgestaltung dieser Kriterien und ihrer Anwendung besondere Aufmerksamkeit widmen.»

Peter Goetschi, Zentralpräsident TCS

«Verkehr '45» – ein guter Ansatz

Nach der Abstimmung vom 24. November über die sechs Autobahn-Ausbauprojekte und, einige Tage später, der Bekanntgabe der exorbitanten Mehrkosten für den Ausbau des Schienennetzes schlug der Verkehrsminister Alarm. Er ergriff die Initiative, die Infrastrukturprojekte bis 2045 zu überprüfen und zu priorisieren und dabei die Zusammenhänge und Synergien zwischen den verschiedenen Projekten, einschliesslich der Agglomerationsprogramme, aufzuzeigen. Ziel ist es, eine kohärente Gesamtschau zu schaffen und den Erwartungen der Bevölkerung gerecht zu werden. Letztere ist bekanntlich multimodal unterwegs und hat unterschiedliche Bedürfnisse, je nachdem ob sie in der Stadt, auf dem Land oder in den Bergen lebt.

In meinen Augen ist «Verkehr '45» die richtige Initiative zum richtigen Zeitpunkt. Unsere verschiedenen Verkehrsmittel ergänzen sich. Sie dürfen nicht gegeneinander ausgespielt werden, sondern müssen vielmehr als Ganzes betrachtet werden. Auf diesen Fakt reagieren nur jene Kreise empört, die von der Abschaffung der individuellen motorisierten Mobilität träumen. Andere behaupten, dass der Auftrag an die Eidgenössische Technische Hochschule Zürich (ETHZ) eine Schmach für die Bundesämter für Strassen (Astra), Verkehr (BAV) und Raumentwicklung (ARE) sei. Dass dies nicht der Fall ist, geht bereits aus der Mitteilung des Uvek hervor. Alle diese Ämter sind am Projekt beteiligt und werden eng mit Professor Weidmann zusammenarbeiten. In diesem Sinne gilt es, die Initiative unseres Verkehrsministers zu begrüßen. Sie ermöglicht, in einem schlanken Verfahren alle geplanten Projekte und die während Jahren von den Kantonen eingereichten Anträge einer externen, neutralen und objektiven Überprüfung zu unterziehen. Denn, auch wenn unsere zwei in der Verfassung verankerten und damit zu Recht nicht angetasteten Infrastrukturfonds gut dotiert sind, wird es notwendig sein, Prioritäten zu setzen.

Nach der gross angelegten Ankündigung geht es nun an die Knochenarbeit. Als Nächstes sind die Kriterien zur Beurteilung und Priorisierung der Projekte festzulegen. Als Vertreter des TCS im Soundingboard werde ich der Ausgestaltung dieser Kriterien und ihrer Anwendung besondere Aufmerksamkeit widmen, denn der Teufel steckt im Detail. Es ist nicht nur die heutige Leistungsfähigkeit der Transportmittel zu berücksichtigen, sondern auch deren Effizienz zum Zeitpunkt der Realisierung der Infrastrukturprojekte. Darüber hinaus müssen die Kriterien die Unterschiede zwischen Bergregionen und Städten miteinbeziehen und vor allem die Komplementarität der Transportmittel fördern. Ich werde ein waches Auge darauf werfen. ◦

HURTIGRUTEN EXPEDITIONS

HÖHEPUNKTE DER ANTARKTIS

Beobachten Sie Pinguine, Wale und Robben im natürlichen Lebensraum

15 TAGE
ab CHF
11'990.-

ANTARKTIS
EXPEDITION
ZU
UNSCHLAGBAREN
PREISEN

Inkl. FLÜGE ab Zürich
und 2 ÜBERNACHTUNGEN
in Buenos Aires!



Deutsches Expeditionsteam an Bord!



Reiseprogramm

- 1 Tag: Flug von Zürich nach Buenos Aires
- 2 Tag: Ankunft in Buenos Aires, Übernachtung
- 3 Tag: Flug von Buenos Aires nach Ushuaia, Einschiffung
- 4 Tag: Auf See | Kap Horn | Drake Passage
- 5 Tag: Auf See | Kap Horn | Drake Passage
- 6 Tag: Antarktis Expedition
- 7 Tag: Antarktis Expedition
- 8 Tag: Antarktis Expedition
- 9 Tag: Antarktis Expedition
- 10.Tag: Antarktis Expedition
- 11.Tag: Auf See | Drake Passage
- 12.Tag: Auf See | Drake Passage
- 13.Tag: Ushuaia | Ausschiffung | Flug nach Buenos Aires | Übernachtung
- 14.Tag: Flug von Buenos Aires nach Zürich
- 15.Tag: Ankunft in Zürich



15 Tage ab/bis Zürich

ab CHF 11'990.-

Preis gilt pro Person Basis Doppelbelegung für Kabine RR und Abreise vom 09.03.2026 vorbehaltlich Verfügbarkeit. Alle weiteren Preise auf Anfrage (Tagesaktuell)

Delphi Leistungspaket

- Flüge in Economyklasse ab/bis Zürich
- Vor und nach der Expeditions-Seereise je 1 Übernachtung in Buenos Aires inkl. Frühstück
- Sämtliche Transfers
- Expedition in gebuchter Kabinenkategorie
- Vollpension an Bord inkl. Tee, Kaffee, Wein, Bier und Spirituosen ganztags
- Trinkgelder, Kostenloses WLAN an Bord
- Deutschsprachiges Expeditionsteam
- Vorträge und Diskussionen von Experten
- Expeditionsanlandungen mit Zodiacbooten

Reisedaten

- November 2025: 09 | 19 | 28 | 29
- Dezember 2025: 09 | 19 | 22 | 29
- Januar 2026: 08 | 18 | 28
- Februar 2026: 07 | 17 | 27
- März 2026: 06 | 09 | 16

mehr Infos und Buchung!



Technik



TRADITIONSMARKE GANZ ANDERS AUF SEITE 37
**DER NEUE
LOOK VON
JAGUAR**

Zwei Pneus mit höchster Fahrsicherheit im TCS-Sommerreifentest 2025. | VW ID.7 Tourer, der Elektrokombi, der fast alles kann. | Fahrberichte Mazda CX-80 und MG4 XPower.

BestDrive
by Continental

MIT BESTDRIVE BY CONTINENTAL

SIND SIE ALLZEIT
BEREI(F)T!



**GRATIS
AUTOCHECK:**
noch bis
31.03.2025
Jetzt buchen:
bestdrive.ch



**Wir empfehlen
Sommerreifen
von Continental!**



Jaguar sieht seine Zukunft rosa

Jaguar ist ein ikonischer Name in der Autogeschichte. Vom grossen Erbe nehmen die Briten nun aber Abstand. Sie planen nach einer Produktionspause in diesem Jahr einen radikalen Neuanfang.

Text Daniel Riesen

V

Vermutlich gibt es den Königsweg zur Antriebswende nicht. Diesen Übergang aus der Welt von Hubkolbenmotor und Flammfronten in den Kosmos von Elektronen und reibungsarm rotierenden Magnetfeldern gestalten Autohersteller ganz unterschiedlich. Die meisten haben sich für die spannungsvolle Koexistenz entschieden. Sie verdienen mit Verbrennerfahrzeugen jenes Geld, das sie in Entwicklung und Bau neuer Elektrowagen investieren. Jaguar, ein grosser Name in der Autowelt, hat es auch ein bisschen so probiert, mit dem I-Pace. Doch damit ist nun Schluss. Mit allem

ist Schluss. Seit Herbst 2024 stehen die Fließbänder still. Die Raubkatze spannt Muskeln und Sehnen für den grössten Sprung in ihrer Geschichte. 2026 ist ein Neuanfang, ausschliesslich elektrisch und sehr exklusiv, im Luxussegment oberhalb von 120 000 britischen Pfund. Das erste Konzeptauto heisst Type 00. Jaguar stellt alles auf null. So radikal hat noch selten eine Automarke den Neustart zelebriert. Smart teilweise oder auch Lotus, aber beide inszenierten den Bruch nie so lautstark.

2013 fühlte es sich bei Jaguar auch schon nach Neubeginn an. Fünf Jahre nach dem Besitzerwechsel von Ford, USA, zu Tata, Indien, ging die Raubkatze mit dem F-Type wieder zum Angriff über. Seit Jahrzehnten stand die Marke für Premiumlimousinen, nicht für Sport. Dabei hatte der E-Type einst das Image von Jaguar geprägt, ein Sportwagen, der zur Hälfte aus Motorhaube

bestand, weil darin ein riesiger V12-Motor schlummerte. Das schönste Auto der Welt, soll ein gewisser Enzo Ferrari geschwärmt haben. Die Eleganz des E-Type schrieb der F-Type mit einer muskulösen Grundform weiter, mit dem forschen Anspruch: Es gibt nicht nur Porsche!

Der letzte seiner Art

Zwar hat ausserhalb des United Kingdom der F-Type vermutlich nie einen Fahrdynamikvergleich mit einem 911er gewonnen, ein feines Auto war und ist er dennoch. Ende Mai 2024 wurden die letzten Exemplare von insgesamt 87 731 F-Types in Castle Bromwich gebaut. Uns wurde als Testwagen ein F-Type 5.0 V8 S/C Convertible 575 PS AWD Auto R75 überlassen. Also einmal mit allem inklusive einziehbarem Stoffdach und vor allem dem mittels Kompressor aufgeladenen Achtzylinder- ➤

Type 00 nennt Jaguar sein Konzeptfahrzeug. Doppelnull als Zeichen für den Neuanfang.





E-Type, die Ikone aus den 1960ern. Sieht auch im Stand aus wie in Bewegung.

motor. Bei Ruhepuls teilt er sich der Umgebung mit lässigem Wummern mit. Nur der Startvorgang hat seine Tücken, möchte man morgens um sechs diskret raus aus dem Wohnquartier: Den Druck auf den Startknopf quittiert die Raubkatze mit einem Schrei, der Drehzahlmesser steht länger als gefühlt nötig bei 1500/min, die Nachbarn stehen aufrecht im Bett. Erst mit eingelegtem Gang blubbert der V8 schiffsdieselig träge bei 800/min, bereit zum Auslaufen.

Im heutigen Verkehrsgeschehen ist der F-Type ein kleiner Wagen. Faszinierend, ein Monster von Motor in einem so kompakten Roadster! Der V8 liefert auf Verlangen viel Leistung, die sich dank Allradantrieb auch noch gut auf den Boden bringen lässt. Keine vier Sekunden von null auf hundert sind Topliga, wiewohl im Zeitalter starker Stromer kein Alleinstellungsmerkmal mehr. Der Sound hingegen ist es. Abgesehen von den ersten Sekunden leid-

lich diskret, lassen sich Airbox- und Auspuffgeräusche fast nach Belieben modulieren. Natürlich mit dem Gasfuss, zusätzlich aber auch mit einer Taste in der Mittelkonsole. Eine aufgemalte Zielflagge gibt die Denkrichtung vor: Feuer frei dank Auspuffklappe im Dynamikmodus. Im Rennsport wird motorische Begleitmusik schliesslich hoch geschätzt, wer den V8 dreht und den Wagen dann wieder zusammenbremst, erntet engagiertes Brüllen und knuspriges Spritzen.

Das Interieur ist fein gemacht, mit hochwertigen Materialien, alles solide eingebaut – beim Testwagenpreis des Topmodells von 161 820 Franken auch ein Muss. Digital ist der Wagen erstaunlich modern, wiewohl mit leicht angestaubter Hardware. Jaguar hat den F-Type in seinen elf Jahren zwar modellgepflegt, aber nie runderneuert. Er ist selbst in der offenen Version alltags-tauglich gefedert und gedämpft. Und



Type 00 Breite Hüfte, Stilelement «Strikethrough».

das Chassis arbeitet spürbar mit, quer angefahrene Autobahnfugen quittiert er gar mit leichter Verwindung im Chassis.

Reif fürs Museum

Jaguar sieht das Achtzylinderfauchen übrigens als Kulturgut. Deshalb liess man einen F-Type im eigenen Soundlabor hochdrehen und die Gänge durchschalten und produzierte eine Reihe kurzer Soundtracks. Die sind nun in der British Library, der Nationalbibliothek also, für die Ewigkeit hinterlegt.

Die Zukunft aber gehört den stromernden Raubkatzen. Die letzten Autos alter Schule sind, wie erwähnt, schon gebaut. Ende dieses Jahres soll das erste fertig sein und vorgestellt werden, 2026

1935



Geburt der Marke durch William Lyons; erstes Jaguar genanntes Auto: **Jaguar S.S. 100**.

1945



Ab Kriegsende heisst die Firma **Jaguar Cars Ltd.**

1948



Bei der Lancierung ist der **XK 120** das schnellste Serienauto der Welt.

1954



D-Type Sechszylinder-Rennwagen. Gewann dreimal Le Mans.

1961



E-Type Legendäres Sportauto. Leicht, schnell, elegant.

1966

Fusion mit **The British Motor Corporation Ltd.** (BMC).

F-Type, der Sportwagen der 2010er-Jahre. Vier-, Sechs- oder Achtzylinder-motor. Der letzte seiner Art.



Die parallelen Linien sind auch im Innenraum präsent.



Jaguar im Sprung auf der Abdeckung der Aussenkamera.

ist der Marktstart zu erwarten. Angekündigt ist ein viertüriger Gran Turismo, gebaut auf einer neuen Elektroarchitektur (JEA), eine Plattform, die innerhalb des JLR-Konzerns Jaguar vorbehalten bleibt. Viel Reichweite und schnelles Laden werden versprochen, alles andere wäre auch nicht akzeptabel im anvisierten Segment. Zu den Fahrleistungen steht in den schriftlichen Unterlagen zwar nichts, Gerry McGovern, Chief Creative Officer von JLR, hat aber die runde Zahl von 1000 PS in den Raum geworfen. Wobei Markenchef Rawdon Glover im Interview sagte, dass dem angepeilten, wohlhabenden Publikum der Antrieb gar nicht so wichtig sei. Einzigartigkeit hingegen schätzt man in die-

sen Kreisen, und da passt das Wort von Jaguar-Gründer William Lyons perfekt, Autos von Jaguar sollten «a copy of nothing» darstellen. Ein Slogan, den die neue Kampagne durchzieht. Eine Kampagne, welche auf ein anderes Publikum abzielt, das jünger, noch wohlhabender als bisher und urbaner sein soll.

Weder Green noch Growler

Jaguar zeigte den Type 00 nicht an einer Autoausstellung, man ging an die Miami Art Week. Sind die Farben des dort gezeigten Konzeptautos ernst gemeint, ist Racing Green ebenso Geschichte wie es der brüllende Jaguar, der Growler, definitiv ist. Immerhin, die Raubkatze im Sprung (der Leaper) ist am Auto zu

sehen, nicht aber als Teil des Markennamens. Dafür das neue Logo, ein Monogramm mit zwei gegenläufigen J.

Die Neuerfindung der Marke hat Jaguar mit einem Aufmarsch schrill bekleideter Models diverser Hautfarben und Geschlechter begleitet. Eine Streetparade mit queerem Touch und viel Wohlfühlharmonie für die Neulancierung einer Traditionsmarke! Wenig erstaunlich war das Bohei auf Social Media und in den Kommentarspalten von Onlinemedien gross. Welch ein Gegensatz auch zum Stil, mit dem vor zehn Jahren noch für den F-Type geworben wurde: Ein Mann im Slimfit-Anzug spielt den smarten Agenten à la Bond und erklärt, was einen Bösewicht

1968

Krise hält an. Fusion mit **British Leyland Motor Corporation Ltd.**

1968

XJ Series Beginn einer langen Reihe schick gestylter Limousinen.



1984

Abspaltung von British Leyland und Börsengang als **Jaguar plc.**

1989

Ford zahlt 2,5 Milliarden US-Dollar für die «Coventry Cat».

1992

Extremsportler: **XJ220.** Kunden u. a. Elton John und der Sultan von Brunei.



2008

Ford verkauft Jaguar an Tata Motors, Indien. **Jaguar Land Rover (JLR)** entsteht.

Type 00 in Miami Pink. Stilelemente sind Kanten und gerade Linien. Subtil war früher.



ausmache. Einen coolen Bösewicht natürlich.

Der neue alte Slogan «copy nothing» kam schnell in die Kritik: Der Type 00 gleiche in der Silhouette dem Rolls-Royce Spectre. Andere nahmen das Bild einer Blondine mit Vorschlaghammer aufs Korn. Das gab es schon in einer Apple-Kampagne fürs iPhone. Nicht kopieren ist gar nicht so einfach.

Zu wenig zu langsam

Warum hat sich die Jaguar-Leitung überhaupt entschieden, einen zugleich spektakulären wie risikobehafteten Sprung nach vorn zu wagen? Offensichtlich hat man in den letzten Jahren keinen klaren Weg gesehen. 2013 keimte durch den F-Type Hoffnung, mit dem schön gemachten SUV I-Pace war man 2018 vielversprechend früh voll-elektrisch in der Spur. Seither jedoch blieb es bei kleineren Updates. Mit der Folge rückläufiger Verkäufe. Um 2010

setzte Jaguar in der Schweiz zwischen 500 und 900 Autos ab, 2019 folgte mit 2220 Fahrzeugen und dem E-Pace als Bestseller ein Rekordjahr. 2021 war das letzte Jahr mit über tausend Verkäufen, danach verschwand Jaguar im Bereich der Nischenmarken.

Letzte Neuwagen inklusive F-Type stehen noch bei den Jaguar-Händlern, der Betrieb geht weiter. Die Emil-Frey-Gruppe bleibt gemäss eigenen Aussagen für den Jaguar-Import zuständig. Änderungen in der Vertriebsstruktur seien indes zu erwarten. Melancholiker überlegen vielleicht, sich noch ein Schmuckstück von der Insel anzuschaffen. Falls man die Eleganz klassisch britischer Prägung mag: why not! Und wer dem zornigen Fauchen der Katze gerne lauscht, sollte sich den F-Type mit der V8-Topmotorisierung näher anschauen. Zumal neue oder nahezu neue Exemplare des Coupés mittlerweile für unter 100 000 Franken angeboten werden. ○

Die Sicht des Markenprofis

Markus Kramer
Markenexperte, Dozent
und Managing Partner
bei Brand Affairs AG

Jaguar hat den Bau von Autos gestoppt und versucht nun, sich neu zu erfinden. Ergibt das Sinn?

Tatsächlich vollzieht Jaguar mehr als nur ein Rebranding. Sie machen Tabula rasa! Einen solch harten Schnitt macht man nur, wenn man ausser einem kompletten Neustart keine andere Option mehr sieht. Das braucht sehr viel Mut. In neun von zehn Fällen funktioniert so etwas nicht, die Erfolgchancen stuft ich daher leider als relativ klein ein. Allerdings haben wir ja nur die ersten Kapitel dieser Geschichte gesehen. Wir wissen nicht, was Jaguar noch alles im Köcher hat.

Verabschiedet sich die Marke mit der Neuerfindung nicht zu stark von ihrem Erbe?

Ich kann verstehen, dass sie bei Jaguar einen klaren Neuanfang anstreben. Der bisher erkennbare Umgang mit dem Erbe, dem Heritage, ist aber schwer nachvollziehbar. Bisher stand die Marke für das unaufgeregt Britische, für Eleganz mit klassischem Understatement und ebensolcher Formensprache. Die Raubkatze im Sprung tritt stark in den Hintergrund, was ich eher für einen Fehler halte. Heikel finde ich die starke Verknüpfung mit der Modernität. Das sieht man sonst eher in der Modewelt. Da werden Looks und Identitäten im Wechsel der Jahreszeiten neu erfunden. Wenn man in der Kommunikation auf diese Bilderwelt setzt, verliert man die Zeitlosigkeit.

Bis das erste Auto fährt, dauert es lange.

Zu lang, um ein neues Modell zu lancieren. Um eine Marke mit neuem Inhalt aufzuladen aber nötig und sogar sehr kurz. Vermutlich hat Jaguar einen gut dotierten Plan, von Sichtbarkeitskampagnen bis zu ersten physischen Kontaktmöglichkeiten für ausgewählte Kundschaft. Vielleicht sehen wir den ersten neuen Jaguar 2025 auch in einem Film – aber ein Bond kann es angesichts der neuen Richtung nicht sein. ○ dan

2013



F-Type Sportlicher Zweisitzer mit GT-Qualitäten. Coupé oder Cabriolet.

2018



Der **I-Pace** blieb bis dato das einzige E-Auto der Marke.

2026



Neues **Logo**, neuer Stil und mit einem viertürigen GT das erste neue Auto.

Sicher?



Geht einfacher.



BEST OF TEST



CONTINENTAL

| PremiumContact 7 |
215/55 R17 98W
C/A/B (71 dB)



TCS
Sommerreifentest
test.tcs.ch 02/2024

Jetzt
wechseln!



Continental

Reifentest mit zwei Leistungssiegern

Der TCS-Sommerreifentest widerspiegelt den hohen Stand der Reifenentwicklung. Von siebzehn getesteten sportlichen Reifen für Kompaktwagen erzielen elf Produkte die Wertung «sehr empfehlenswert». Einen veritablen Absturz gibt es leider auch.

Text Daniel Riesen Test Reto Blättler Fotos Marc Wittkowsky / ADAC

Wie stets, wenn der TCS Reifen testet, fließen bei der Bewertung der Sommerreifen 2025 zahlreiche Aspekte ein. Die Hauptpfeiler sind Fahrsicherheit, welche die klassische Trocken- und Nassperformance abdeckt und zu siebzig Prozent ins Gesamtergebnis einfließt, sowie die Umweltbilanz mit Kapiteln wie Verschleiss, Abrieb, Treibstoffverbrauch (Effizienz), Geräusch oder Nachhaltigkeit. Testsieger wird man nicht durch einzelne Spitzenergebnisse, sondern durch hohe Ausgewogenheit. Im diesjährigen TCS-Sommerreifentest fällt auf, dass sich elf der siebzehn untersuchten Modelle ausgezeichnet schlagen und das Prädikat «sehr empfehlenswert» verdienen. Wobei innerhalb der sehr Empfehlenswerten Unterschiede bestehen, mit einer Schlussbewertung zwischen 74 und 62 Prozent.

Im Test der Sommerreifen 2025 – durchgeführt im Sommer und Herbst 2024 – standen moderat sportliche Reifen der Dimension 225/40 R18 auf dem Prüfstand. Die passen an moderat sportliche Kompaktwagen wie den VW Golf 8

(dieser wurde auch als Testwagen eingesetzt), BMW 1er oder 2er, Audi A3, Mercedes A- und B-Klasse oder CLA, GLA und SLC, Hyundai i20, Renault Mégane, Škoda Octavia oder Ford Focus oder C-Max.

Erstmals zwei Grip-Champions

Für solche Autos, die gerne auch schwungvoll bewegt werden, achtet die Kundschaft auf Performance, wie sie im Sicherheitskapitel abgebildet wird. Diesbezüglich setzen sich zwei Reifenmodelle klar ab. Reto Blättler, Reifenexperte bei TCS Test & Technik: «Erstmals holten sich zwei Reifenmodelle bei der Fahrsicherheit eine sehr gute Note. Der Continental SportContact 7 und der Bridgestone Potenza Sport erzielten auf trockener Fahrbahn hervorragende Ergebnisse. Sie begeistern mit einem hohen Gripniveau, einer ausgezeichneten Präzision und viel Sicherheit in kritischen Fahrmanövern. Auch auf nasser Fahrbahn gewähren sie ein sehr hohes Gripniveau. Damit lässt sich der Testwagen nahezu spielerisch über den

Nasshandlingkurs fahren.» Testsieger ist der Continental, da er in der Umweltbilanz besser abschneidet als der Bridgestone. Sind einem die Umweltkriterien am wichtigsten, greift man zum Michelin, der vorab mit wenig Verschleiss und Reifenabrieb glänzt.

Am anderen Ende der Bewertungsskala steht ein Budgetreifen aus China, der Doublecoin DC-100. Der kostet zwar nur halb so viel wie ein Premiumreifen und unterliegt einem geringen Verschleiss, doch schon im Trocken ist seine Vorstellung schwach. Im Nassen aber taxiert der TCS die Fahrzeugeigenschaften als gefährlich. Das Auto fährt sich mit dem Doublecoin unpräzise, schwimmt wegen Aquaplanings früh auf und bremst miserabel: Während vier der getesteten Reifen Bremswege von unter dreissig Metern (von 80 auf 0 km/h) schaffen, hält der Billigreifen erst nach 45,1 Metern. Anders ausgedrückt: Dort, wo das Auto mit dem Reifen von Continental stoppt, fliegt der mit Doublecoin besohlte Wagen noch mit rund 50 km/h vorbei. ○



Auf dem Testgelände ist genügend Platz für anderswo kritische Fahrmanöver.

Ratgeber «Sommerreifen 2025»

Ausser den Resultaten des aktuellen Sommerreifentests mit detaillierter Übersichtstabelle findet sich im Ratgeber eine Fülle von Infos und Tipps über Reifen. Bestellung oder Download auf der Webseite. reifen.tcs.ch



Video zum Test
tcs.ch/videoportal



Continental SportContact 7

Bestnote auf trockener wie nasser Fahrbahn. Bestnote auch in der Nachhaltigkeit, nicht ganz top beim Verschleiss. In der Gesamtabrechnung reicht es zum Testsieg.

TCS-Bewertung: sehr empfehlenswert ★★★★★☆

Bridgestone Potenza Sport

Bestnote auf nasser Fahrbahn, sehr gut im Trockenen. Gut im Verschleiss, aber lauter als die Konkurrenz und weniger effizient. Gesamtrang 2.

TCS-Bewertung: sehr empfehlenswert ★★★★★☆



Doublecoin DC-100

Der Billigreifen ist zwar stark bei Verschleiss und Abrieb, aber schwach im Trockenen und sehr schwach im Nassen. Der TCS stuft das Produkt aus China als gefährlich ein.

TCS-Bewertung: nicht empfehlenswert ★☆☆☆☆

TCS SAGT DANKE

Ihre Mitgliedschaft rettet Leben

Seit 1973 testet der TCS jedes Jahr eine Vielzahl an Sommer- und Winterreifen.

Dabei überprüfen und bewerten die Experten einerseits die FahrSicherheit auf trockener, nasser sowie schnee- und eisbedeckter Strasse. Andererseits wird jeder Pneu zusätzlich auf seine Effizienz, Geräuschemission und Nachhaltigkeit untersucht. Autofahrer und Autofahrerinnen erhalten so eine neutrale und verlässliche Entscheidungsgrundlage für den Kauf des idealen Reifens.

Ermöglicht werden diese und weitere Tests sowie das grosse Engagement des TCS in der Verkehrssicherheit allein durch die Beiträge seiner Mitglieder. Herzlichen Dank dafür!

club.tcs.ch/unser-einsatz

VW ID.7 TOURER PRO UNITED

Richtig guter E-Kombi

Text und Fotos Felix Maurhofer | Technik Andrea Scuderi



VW lanciert mit dem Kombi ID.7 Tourer einen Vollstromer mit viel Platz sowohl für Passagiere wie für Ladung. Er zeichnet sich aus durch gute Fahrleistungen, hohen Komfort, wertige Verarbeitung und ausgereifte Assistenzsysteme. Ein Auto, das fast alle Bedürfnisse abdeckt.



Beladen einfach gemacht mit dem variablen Kofferraum.



Eines ist klar, der VW ID.7 Tourer leitet zumindest beim VW-Konzern in der Sparte E-Autos eine neue Ära ein. Der Kombi in der oberen Mittelklasse überzeugt auf der ganzen Linie und präsentiert sich als ausgereifter Stromer. Eigentlich das erste Modell der ID-Reihe, das der Konkurrenz so richtig die Stirn bieten kann.

Die Aussenmasse mit 4,96 Metern Länge, und 1,86 Metern Breite – der Tourer ist sogar länger als der Kombiklassiker Passat Variant – lassen in Bezug auf den Innenraum Gutes erahnen. Unter der sportlich-eleganten Karosserie steckt ein grosszügiges Platzangebot. Vorne wie hinten reisen auch Grossgewachsene wegen der guten Bein- und Kopffreiheit gerne mit. Einzig der Mittelsitz auf der Rückbank ist gar schmal geraten. Der Kofferraum bietet einiges an Variabilität und fasst maximal 1714 Liter, was die Transportfähigkeit unterstreicht. Und die Ablagevielfalt lässt ebenfalls keine Wünsche offen. Die Innenraumausstattung mit der Ambientebeleuchtung und den wertigen Materialien vermittelt einen Hauch von Luxus. VW hat beim Tourer einiges in den Komfort investiert. Angefangen bei der ausgeklügelten Klimaanlage mit Wellnessprogrammen bis zu den Ergoactive-Sitzen mit Sitzklimatisierung und Massagefunktion (Option Interieur-Paket «Plus», 2160 Fr.). Um das Wohlbefinden bei der Fahrt zu optimieren, können über die Wellness-In-Car-App verschiedene Programme gewählt werden. Neu ist das optionale Panoramadach, das elektronisch blickdicht oder klar geschaltet werden kann. Das fünfzehn Zoll grosse Display dominiert die Mittelkonsole. >

Er lässt kaum Wünsche offen: der elegante Kombi ID.7.

Apropos Strom: ein Nehmen und Geben



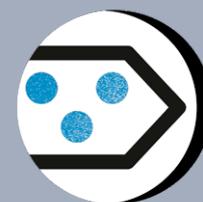
794 km mit ID.7 Pro S

Den ID.7 gibt es mit netto 77- oder 86-kWh-Batterie. Ein mit dem grösseren Akku bestückter ID.7 Pro S (Limousine) schaffte vergangenen September auf einer Strecke im Raum Zug mit einer Ladung 794 km, also mehr als die max. WLTP-Reichweite. Dabei betrug der durchschnittliche Verbrauch 10,3 kWh/100 km bei einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 51 km/h.



Laden – Zeit zählt

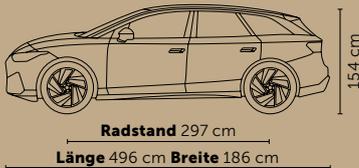
Die Pro-Versionen mit dem 77-kWh-Akku bieten eine maximale Ladeleistung von 175 kW, die 86-kWh-Batterie des Pro S deren 200. Die Ladung von zehn bis achtzig Prozent Akkustand ist im Idealfall in 28 Minuten (Pro S: 26 min) erledigt. Fürs gute Ladeklima sorgt die Batterievorkonditionierung, aktiviert manuell oder über die Ladeplanung.



Strom ist keine Einbahn

Strom fliesst nicht nur in eine Richtung. Diese Tatsache und die Idee, den Energiegehalt der Akkus von Elektroautos nicht nur fürs Fahren zu verwenden, birgt Potenzial. Für diese bidirektionale Zukunft sind alle ID.7-Modelle gerüstet. Sie sind fähig, Strom sowohl ins Haus (V2H) wie ins Netz (V2G) abzugeben. V2G wird in der Praxis aber frühestens 2026 möglich. >

TECHNISCHE DATEN



Kofferraum: 605–1714 l
Reifen: vorne 235/45 R20, hinten 255/40 R20

Testfahrzeug

VW ID.7 Tourer: 5 Türen, 5 Plätze, ab 63 500 Fr. (Testfahrzeug: 72 750 Fr.)

Garantien: 2 Jahre allgemein; 8 Jahre oder 160 000 km auf Batterie; 12 Jahre Rost; 3 Jahre Mobilitätsgarantie

Importeur: Amag Import AG, Alte Steinhäuserstrasse 12, 6330 Cham, amag.ch

Technische Spezifikationen

Antrieb: Permanent-Synchronmotoren (PSM); max. 210 kW (286 PS); 545 Nm; Heckantrieb; Höchstgeschwindigkeit: 180 km/h

Batterie: Lithium-Ionen-Batterie, 77 kWh netto, 82 kWh brutto; maximale Ladeleistung (DC): 175 kW

Gewicht: 2288 kg Leergewicht (Testfahrzeug: 2267 kg), alle Angaben inkl. 75 kg Fahrergewicht; Gesamtgewicht: 2650 kg; Anhängelast: 1000 kg

Konkurrenz

Audi A6 Avant e-tron, ab 74 250 Fr.
 BMW i5 Touring, ab 82 300 Fr.

In der TCS-Autosuche lassen sich Autos aller Marken und Modelle vergleichen, in Bezug auf Technik und Preis sowie den über den Autolebenszyklus berechneten CO₂-Ausstoss: tcs.ch/autosuche

Karosserie

Das eher auf der sportlichen Seite gehaltene Design wirkt ansprechend und elegant. Eine Form, die sich nicht vor der Konkurrenz verstecken muss.

Innenraum

Gegenüber den älteren ID-Modellen hat der ID.7 klar zugelegt. Die Verarbeitung ist gut, und die verwendeten Materialien sind wertig. Es gibt viele Ablagen, und der Kofferraum ist geräumig. Mit dem Augmented-Reality-Head-up-Display beginnt die Reihe der Cockpit-Innovationen.

Komfort

Hier erreicht der ID.7 Oberklasseniveau. Vom Sitzkomfort bis zu den ausgeklügelten Klimaoptionen (teils optional) wird hier viel geboten.

Fahreigenschaften

Der Federungskomfort ist gut, und Unebenheiten schluckt der Strömer locker. Sportliche Kurven liegen drin, ohne dass der Wagen merklich aufschaukelt. Das ist der guten Fahrwerksabstimmung geschuldet. Weiter veredelt durch die Spreizung von Komfort bis Sport der optionalen Adaptivdämpfer (DCC).

Motor / Antrieb

Beschleunigung und Elastizität erreichen ordentliche Werte. Von 0 auf 100 km/h in 6,8 s ist ansprechend. Der neu entwickelte Heckmotor bietet gute Fahrleistungen. Die Allradversion ID.7 GTX soll noch im 2025 in der Schweiz erhältlich sein.

Elektrifizierung

Von der Batterievorkonditionierung bis zur Wärmepumpe beinhaltet der ID.7 alles, was ein modernes E-Auto ausmacht. Stehen Schnellladesäulen zur Verfügung, ist der ID.7 langstreckentauglich.

Verbrauch

Die vom TCS gemessenen 18,6 kWh/100 km liegen deutlich über dem WLTP-Wert. Diese Abweichung bewegt sich angesichts der kühlen Temperaturen im üblichen Rahmen.

Sicherheit

Beinahe alle sicherheitsrelevanten Assistenten sind serienmässig eingebaut. In Bezug auf passive und aktive Sicherheit erreicht der ID.7 Höchstwerte.

Preis / Leistung

Der Basispreis ist bereits relativ hoch. Wählt man diverse Optionen, steigt er schnell über 70 000 Franken. Allerdings erhält man dafür viel ausgereifte Auto-technik.

TCS-MESSUNGEN

Fahrdynamik

Beschleunigung (0–100 km/h): 6,8 s
 (Werk: 6,6 s)

Elastizität

60–100 km/h: 3,1 s

Wendekreis: 10,7 m

Bremsweg (100–0 km/h): 36,4 m

Innenlärm

60 km/h: 56 dB (A)

100 km/h: 61 dB (A)

Testverbrauch

TCS-RDE-Strecke

Umgebungstemperatur: 7 °C

Gemischt

ohne Ladeverluste: 17 kWh/100 km

mit Ladeverlusten: 18,6 kWh/100 km

Reichweite (TCS-RDE)

Gemittelt: 453 km

WERKSANGABEN

Normverbrauch

Werk (WLTP): 15,4 kWh/100 km

CO₂-Emissionen: 0 g/km

CO₂, Schweizer Durchschn.: 113 g/km

Energieetikette (A–G): B

KOSTENBERECHNUNGEN

Servicekosten

Unterhalt

Monate	Std.	Kosten (Fr.)*
24	2,15	235.23

Gesamtkosten Wartung 180 000 km:

15 000 km/Jahr	12,9	2588.–
----------------	------	--------

* Inklusive Material, exklusive Flüssigkeiten.

Betriebskosten

km/Jahr	Rp./km	Fr./Monat	
		feste	variable
15 000	84	711.–	340.–
30 000	56	711.–	682.–

Stundenansatz für TCS-Berechnung:

145 Fr. (BFS)

TCS Autoversicherung

Jahresprämie (Fr.): 916.50

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

Steuerung und Informationen laufen über den grossen Touchscreen.



Mit bis 175 Kilowatt Ladeleistung ist die Batterie schnell wieder voll.



Mit einer Länge von fast fünf Metern hat der ID.7 bemerkenswerte Aussenmasse.

niert das Cockpit. Auf dem Touchscreen lässt sich alles sehr benutzerfreundlich einstellen. Nur die wichtigsten Fahrdaten werden über das kleine Hauptinstrument hinter dem Steuerrad und dem Head-up-Display kommuniziert. Die Fahrzeugbedienung geht leicht von der Hand, bloss die der Scheibenwischanlage ist etwas fummelig.

Einmal in Bewegung, schiebt der 210 Kilowatt (286 PS) starke Heckmotor den 2,2 Tonnen schweren Kombi zügig und mit linearer Beschleunigung voran. Auf der 297 Kilometer langen Teststrecke über den Col des Mosses überzeugte einerseits das straff-komfortable Fahrwerk und andererseits die gute Rekuperation auf der Talfahrt. Einzig die Lenkung wirkte etwas steril. Bei kalten Temperaturen zog der Motor 19,1 Kilowattstunden auf hundert Kilometer aus der Batterie mit 77 Kilowattstunden Kapazität.

Der mit Assistenzsystemen gut ausgestattete ID.7 ist ein gelungenes E-Auto. Einziger Haken ist der hohe Einstiegspreis. ○

- +** **Hohe Verarbeitungsqualität**
- Wertig gestalteter Innenraum**
- Gute Fahrleistungen**
- Zahlreiche Assistenzsysteme**
- Viele Ablagen**
- Ordentlicher Kofferraum**
- Umfangreiche Sicherheitsausstattung**

- **Kein Stauraum unter der Motorhaube**
- Zuladung ist begrenzt**
- Relativ hoher Einstiegspreis**
- Teils fummelige Bedienung**
- Etwas sterile Lenkung**



Toyota Urban Cruiser

Toyota erfindet seinen Cityflitzer neu, immer noch klein, aber doch in allen Dimensionen gewachsen und, vor allem, neu als Elektroauto. Die Schale wirkt robust und modern, die Technik dürfte es auch sein. Zwei Batterievarianten stehen zur Wahl sowie entweder Front- oder Allradantrieb. Die Markteinführung ist im Sommer 2025.



Piaggio Porter NPE

CO₂-freier Transport bietet Piaggio mit seinem neuen, elektrischen Citytruck. Er ist nur 4 m (oder 4,5 m) lang und 1,87 m breit. Dennoch kann er gut 1000 kg schultern. Und bis zu 1200 kg Anhängelast ziehen. Der Porter NPE erreicht 90 km/h und ist mit 150 kW Spitzenleistung und 330 Nm gut motorisiert.



Škoda Enyaq

Dem bisherigen Škoda-Elektrobestseller Enyaq erwächst 2025 Konkurrenz durch den (gar nicht so viel) kleineren Bruder Elroq. Zeit, auch den Enyaq zu modernisieren. Technisch geschah dies schon 2024, vorab mit stärkerem Antrieb. Nun folgt das Design in zweiter Generation, mit einer weniger wuchtigen, eleganteren Front.

OTTO'S



ottos.ch

Bequem. Online. Bestellen.

Cybox Kindersitz
Solution B I-FIX Volcano Black

ab 3 bis 12 Jahre (100-150 cm,
max. 50 kg), verstellbare
Kopfstütze, mit Isofix



cybox

135.-

Konkurrenzvergleich
199.-

-32%

GARTEN. Günstig. Aufmöbeln.
Vorfreude ist die grösste Freude.

**JETZT GARTEN
EINRICHTEN**



**JETZT
BESTELLEN**

Dailies All Day Comfort

30 Linsen **26.95** KKV 30.20
90 Linsen **58.95** KKV 96.90

ab 26.95

Konkurrenzvergleich
30.20

-10%



Dailies Total 1

30 Linsen **32.95** KKV 39.-
90 Linsen **79.95** KKV 99.-

ab 32.95

Konkurrenzvergleich
39.-

-15%



Dailies AquaComfort Plus

30 Linsen **22.95** KKV 40.90
90 Linsen **52.95** KKV 72.90

ab 22.95

Konkurrenzvergleich
40.90

-43%



Baigorri
Garnacha

Rioja DOCa
Jahrgang 2018*
Traubensorte:
Garnacha
75 cl



27.95

statt **39.50**

-29%

Salentein
Barrel
Selection
Chardonnay

Mendoza
Jahrgang 2023*
Traubensorte:
Chardonnay
75 cl



11.95

Konkurrenzvergleich
20.95

-42%

ÜBER 9000 ARTIKEL BEQUEM ONLINE EINKAUFEN. OTTOS.CH



Narciso Rodriguez

Cristal
Femme
EdP
30 ml



49.90

Konkurrenzvergleich
99.-

-49%

Guerlain

Insolence
Femme
EdT
75 ml



64.90

Konkurrenzvergleich
165.-

-60%

Burgerstein

Magnesiumvital
120 Tabletten



29.90

Konkurrenzvergleich
34.90

Haru Rosado

Tierra de Murcia IGP
Jahrgang 2022*
Traubensorten:
Monastrell,
Garnacha,
Syrah
75 cl



15.95

Konkurrenzvergleich
18.95

Hugo Boss

Hugo
Homme
EdT
125 ml



49.90

Konkurrenzvergleich
122.90

-59%

Calvin Klein

CK One
Unisex
EdT
200 ml



39.90

Konkurrenzvergleich
94.95

-57%

Burgerstein

Omega-3 DHA
100 Kapseln



39.90

Konkurrenzvergleich
47.90

20 Aldeas

VdT Castilla y Leon
Jahrgang 2020*
Traubensorte:
Tempranillo
75 cl



16.95

Konkurrenzvergleich
23.95

-27%

ottos.ch

Nur solange Vorrat! * Jahrgangsänderungen vorbehalten! Preis pro Flasche.



Der CX-80 ist ein um 25 Zentimeter verlängerter Mazda CX-60.

MAZDA CX-80

Siebenfach gut sitzen

Viel Platz zu bieten für wahlweise sechs oder sieben Personen, das ist die Kernkompetenz des 4,99 Meter langen Mazda CX-80. Er basiert auf dem CX-60, in Radstand und Länge um 25 Zentimeter gewachsen. Damit bleibt Raum

in der zweiten Reihe, mit verschieb- und kippbaren Sitzen sowie Platz für Reihe 3. Und anders als in vielen Sieben-sitzern sind die hintersten Sitze gut nutzbar, mit akzeptabel Platz selbst für (eher kleine) Erwachsene und ver-

gleichsweise einfachem Zustieg. Der Kofferraum: okay (alle Sitze oben) bis immens (Sitzreihen 2 und 3 abgeklappt), beladbar über eine hohe Ladekante.

Der CX-80 ist erstaunlich straff gefedert, damit innerstädtisch kein Komfortwunder. Über Landstrassen gleitet er dafür ohne jede Schaukeligkeit und verzichtet auf Kurvenwanken. Sind die Radian weit, lässt es sich mit dem grossen SUV sogar etwas sporteln.

PHEV – oder doch Diesel?

Gefahren sind wir die Version mit 327-PS-Plug-in-Hybrid (PHEV). Das ist eine souveräne Motorisierung, solange der Elektromotor hilft. Das kann er allerdings nicht lange, im Winter ist die Batterie nach 35 bis 40 Kilometern leer. Die Langstreckenalternative zum PHEV ist der CX-80 mit mildhybridisiertem 3,3-Liter-Sechszylinder-Diesel. 1200 Kilometer mit einer Tankfüllung sind realistisch. Der CX-80 mit PHEV steht mit 70 850 Franken in der Preisliste, einige angenehme Extras heben den Testwagenpreis auf 80 643 Franken. o dan

zvg

Anzeige



www.carxpert.ch

CARXPERT

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

CARXPERT

AIDA WELTREISE 2026/2027

SÜDAMERIKA – AMAZONAS – SÜDSEE – AUSTRALIEN – INDISCHER OZEAN – SÜDAFRIKA



Aktionspreis

127 Reisetage inkl. An-/Rückreise, Vollpension, Tischgetränke, ab CHF

16'999.-

Höhepunkte der Reise

- ✓ 4 Tage im Amazonasgebiet
- ✓ 2 Äquatorüberquerungen
- ✓ 3 Tage in den Chilenischen Fjorden
- ✓ 6 Übernachtungen (Rio de Janeiro, Santiago de Chile, Mauritius, Port Elizabeth, Tahiti, Sydney)
- ✓ 11 Tage Südsee.

Trinkgelder und Tischgetränke zu den Mahlzeiten inbegriffen

Spannende Reiseroute mit vielen Höhepunkten!

Was wäre, wenn der Alltag einfach mal für 126 Tage pausieren könnte? Wenn der Traum von einer Reise in unbekannte Fernen Realität würde, wenn es einfach keine Argumente mehr gäbe, die einen davon abhalten, die ganz grosse Koffer zu packen? Mit der achten Weltreise legt AIDA Cruises nun ein weiteres Highlight mit einer faszinierenden Route und einem besonderen Fokus auf die südliche Hemisphäre auf: Von Hamburg geht es über Südamerika mit einem Abstecher in den Amazonas weiter über die Südsee, Australien und den Indischen Ozean bis nach Südafrika und zurück nach Hamburg.

Zwischen dem 18. Oktober 2026 und dem 21. Februar 2027 stehen an insgesamt 126 Tagen vier Kontinente, 20 Länder und 43 Häfen sowie zwei Äquatorüberquerungen und die Passage des Kaps der Guten Hoffnung und von Kap Hoorn auf dem Programm.

AIDAso!****

Baujahr 2011/Renovation 2023 – Länge 252 Meter – 1101 Kabinen – 6 Pools & Whirlpools – SPA-/Fitnessbereich – Casino – Theater – 16 Bars, Lounges & Clubs – 8 Restaurants.



Die AIDAso! - Ihr schwimmendes Hotel



Chilenische Fjorde



Kapstadt

Einmalige Aktionspreise

Preise pro Person bei 2er Belegung

IB Innenkabine	16'999.-
MB Meerblickkabine	22'599.-
BB Balkonkabine	31'799.-
BA Balkonkabine	32'999.-

Einfaches Reisen

Schweizer Bürger benötigen einen gültigen Reisepass, der noch mindestens 6 Monate über das Rückreisedatum gültig sein muss, sowie ein Visum für Australien, das wir für Sie gerne einholen.

So viel ist inbegriffen:

- ✓ Flug Zürich-Hamburg – Zürich inkl. 23 kg Freigegepack
- ✓ Transfers in Hamburg
- ✓ Kreuzfahrt mit Vollpension, inkl. Trinkgelder
- ✓ Tischgetränke zu den Hauptmahlzeiten
- ✓ Visum Australien

Nicht inbegriffen: • weitere Getränke an Bord • Landausflüge • persönliche Auslagen • Reservationsgebühr CHF 20.- p.P.



Rio de Janeiro



Osterinsel

43 Traumziele in 127 Tagen vom 18.10.2026 bis 21.02.2027





Kompakter MG4 Das Modell XPower steht für Allradantrieb und 435 PS.

MG4 XPOWER

Multiwattwürfel

«Hot Hatch» nennt der Brite jene Kompaktautos, in denen viel Motorleistung und kompakte Steilhecklimousine zusammenfinden. Einen solchen Kraftwürfel brauchen wir auch, sagte man sich bei MG. Die bekannte Marke, von SAIC wiederbelebt, nahm also das Kompaktauto MG4, ergänzte den hinteren E-Motor mit einem zweiten an der Front, fertig war der 320 Kilowatt starke Allrad-Kompaktdynamiker. Dazu: direktere Lenkung, Massnahmen an der Aufhängung, Querstabilisator, elektronische Differenzialsperre. Viel Wettbewerb ist unter Kompaktsportlern nicht auszumachen, am ehesten ein Cupra Born VZ oder ein VW ID.3 GTX.

Dynamischer Allradler

Die Testnotizen berichten von munterer bis bissiger Beschleunigung, einem sicheren Fahrverhalten in Kurven dank



Auch die Displays sind kompakt geraten. Klarlack ist, wie stets, putzbedürftig.

Fotos: dan, zvg

DATENBLATT

L / B / H: 4,29 / 1,84 / 1,52 m;
Gewicht: 1803 kg; **Kofferraum:** 363–1177 l

Antrieb: 2 PMS-Elektromotoren, 320 kW (435 PS), 600 Nm; Allrad; Batterie: 64 kWh brutto; 0–100 km/h: 3,8 s (Werk); Verbrauch (WLTP mixed): 18,7 kWh/100 km

Preis: ab 40 990 Fr.

Allrad und satter Dämpfung. Und von leichten Abzügen im Komfortkapitel. Der britisch-chinesische Hot Hatch mag Schlaglöcher und Temposchwellen so wenig wie die meisten anderen Autos dieser Grösse und dieses Radstands.

Innen findet man klassenübliche Platzverhältnisse vor, sowohl für Mensch wie für Transportgut. Den eingesetzten Materialien sieht man teils die Sparbemühungen an, an der Verarbeitung gab es nichts zu kritisieren. Das Smartphone lässt sich über Android Auto und Apple CarPlay koppeln, aber nur über Kabel. Dies hat Vorteile beim Beschleunigen: Ohne Sicherung durchs Kabel fliegt das Handy ansonsten durch die Kabine. Bei Ladetempo und -zeit schaffte der MG4 dank Vorkonditionierung trotz Kälte exakt die Herstellerangaben: maximal 140 Kilowatt und 26 Minuten von zehn auf achtzig Prozent SOC. o dan

Bekannter Name für den ersten E-Suzuki

Das erste batterieelektrische Serienauto von Suzuki heisst e Vitara. Der kompakte SUV (Länge: 4,28 m) wird bei Maruti in Indien gebaut und hierzulande primär mit Elektromotoren an Vorder- und Hinterachse, sprich Allradantrieb beworben. Die Energie wird in einem 61-kWh-Akku gebunkert. Der Vitara mit 135 kW starkem «Allgrip-e» soll sich durch ernsthafte Geländefähigkeit auszeichnen, dank elektronischer Differenzialsperre und Berganfahr- sowie Bergabfahrhilfe und einem Trailmodus. In den Handel kommt der Suzuki e Vitara im kommenden Herbst. Die Preise sind noch nicht bekannt.



TCS E-CHARGE

Laden leicht gemacht

Rund zwanzig Prozent aller E-Auto-Ladungen finden an öffentlichen Ladestationen statt. Dafür braucht es eine Smartphone-App oder eine Ladekarte. TCS eCharge bietet beides, ohne Abo- oder Grundgebühren. Mit mehr als 14 000 Ladepunkten in der Schweiz und über 382 000 in Europa lässt sich über die App nicht nur überall eine Ladestation finden, der bezogene Strom wird auch direkt über die hinterlegte Kreditkarte bezahlt. Handelt es sich beim Zahlungsmittel um eine TCS Mastercard profitiert man sogar von fünf Prozent Laderabatt. Als Back-up, falls das Smartphone streiken sollte, erhalten TCS-Mitglieder zudem kostenlos eine Ladekarte im Wert von zehn Franken.



Jetzt TCS eCharge downloaden und sorglos laden!
tcs.ch/e-charge



Zeigen Sie Ihren Reisekosten die gelbe Karte.

Mit der TCS Member Mastercard® profitieren Sie
unterwegs von zahlreichen Vorteilen:

- Bis zu 5 Rappen pro Liter günstiger tanken oder 5% Cashback beim Laden Ihres E-Auto sichern
- 1% Cashback auf Buchungen bei SWISS, Edelweiss, SBB, Mobility und Airbnb
- Bei Mietautos bis zu 10% sparen und 20% günstiger parkieren

CHF 30.-
Startguthaben¹
geschenkt



Beispielauszug Kreditkartenabrechnung
Januar 2025:

TCS Member Mastercard	01.2025
Cashback/Rückerstattungen	
Tanken BP 	+ 3.10
Tanken Tamoil 	+ 1.85
TCS Park & Pay 	+ 5.10
SWISS	+ 14.40
SBB	+ 2.15
Mobility	+ 1.60
Airbnb	+ 2.45
Total Cashback Januar 2025	+ 30.65



Online beantragen und
sofort lossparen:
club.tcs.ch/mitgliedskarte

¹ Die TCS Member Mastercard ist eine Kreditkarte ohne Jahresgebühr, die von der Cembra Money Bank AG in Zürich herausgegeben wird. Die Gutschrift des Startguthabens erfolgt ca. 14 Tage nach erfolgreicher Antragsprüfung und Erhalt der TCS Member Mastercard. Der Kartenantrag muss bis zum 30.03.2025 bei der Cembra Money Bank AG gestellt werden. Dieses Angebot richtet sich ausschliesslich an TCS-Mitglieder mit Wohnsitz in der Schweiz, die noch keine TCS Member Mastercard besitzen.

Mehr Demokratie wagen

Achtzehn Automarken zieren die Stele am Zugang zur Emil-Frey-Niederlassung Zürich Nord. Nun muss Platz her für Nummer 19: Leapmotor. Seit dem 29. Januar, dem chinesischen Neujahr, gehört die chinesische Marke ins Portefeuille sowohl des Händlers wie auch der Emil-Frey-Gruppe als Importorganisation. Für den Erfolg wenig bekannter Marken ist ein Vertriebsweg entscheidend, dem die Kundschaft vertraut. Das erst zehn-

jährige Unternehmen Leapmotor geht im Vertrieb einen bewährten Weg, setzt zugleich global auf die Partnerschaft mit einem etablierten Konzern: in einem Joint Venture mit Stellantis.

Zwei Autos der Elektromarke sind fürs Erste bei den derzeit sechzehn Schweizer Händlern erhältlich. Der Kleinwagen T03 und der Familien-SUV C10. Leapmotor könne zur Demokratisierung der Elektromobilität beitragen,

sagt Donato Bochicchio, bei Emil Frey für die Stellantis-Marken zuständig. Der T03 löst dieses Versprechen mit einem Preis ab 16 990 Franken ein. Dafür gibt es vier Sitzplätze, modernes Infotainment, einen 70-kW-Frontmotor, eine netto 36 kWh grosse LFP-Batterie und fünf Jahre Garantie. Und dank 3,62 Metern Kürze findet sich fast überall ein Parkplatz. Der geräumige C10 wiederum misst 4,73 Meter, kombiniert einen 70-kWh-Akku mit einem 160-kW-Motor und kostet ab 35 900 Franken. **o dan**



FOTOS ZVG

T03, Stadtfloh für vier Personen und etwas Gepäck.



C10, geräumiger SUV für unter 40 000 Franken.

Anzeige

AQUA · SPA
RESORTS

Bern

Schönbühl

Samedan

Zürich

Rigi Kaltbad

Locarno

JETZT
ENTDECKEN!

GENIESSEN – ENTSPANNEN – ZEIT VERGESSEN

aqua-spa-resorts.ch

Innovativ

Neues und Visionen von der Technologiemesse CES 2025 in Las Vegas.

Text Dominic Graf



Afeela 1 Das Auto von Sony und Honda setzt voll auf Infotainment, unter anderem mit einem gigantischen Panoramadisplay.

Die elektrische Limousine soll ab 2026 in den USA ausgeliefert werden. Wann und ob der Afeela nach Europa kommt, ist nicht bekannt.

Gefühlvoller Entertainer

«I feel you.» Dieser Satz schnell und mit einer Prise japanischen Akzents ausgesprochen, wird daraus Afeela. So zumindest lässt sich der Name von Sonys erstem Automodell interpretieren, das mit Honda entwickelt und an der Consumer Electronics Show (CES) 2025 in Las Vegas vorgestellt wurde. «Afeela steht für eine interaktive Beziehung. Die Menschen fühlen die Mobilität als intelligente Einheit, und die Mobilität spürt die Menschen mithilfe von Sensor- und Netzwerk-IT-Technologien», lässt sich

Sony zitieren. Während die 4,92 Meter lange E-Limousine den Fahrern also durch künstliche Intelligenz und autonomes Fahren die Arbeit abnehmen soll, geniessen die Passagiere im Innern die grosse Show. Diese beinhaltet unter anderem ein Panoramadisplay mit Unreal-Engine-Grafik, einen sprechenden Bordcomputer, Sonys eigenes 360-Spatial-Soundsystem und, na klar, eine Playstation. So viele Schaltkreise haben denn auch ihren Preis: Die ab 2026 in Kalifornien erhältliche Signature-Version startet bei 103 000 Dollar (rund 93 800 Fr.), was knapp 200 Playstation 5 entspricht.

Mal Roller, mal Drohne

Der E-Trottinethersteller Rictor hat luftige Ambitionen: Mit dem Skyrider X1 präsentieren die Chinesen für 2026 einen Roller mit Fahrerkabine, der per Knopfdruck vier Arme mit Doppelrotor ausfährt und zur Personendrohne mutiert – Notfallschirm inklusive.



Der Skyrider X1 wird per Joystick gelenkt und soll für vierzig Minuten bis zu 100 km/h schnell durch die Luft sausen. Preis: rund 55 000 Franken.

In Kürze



Cooler Ladekabel

Je mehr Power durch ein Kabel fließt, desto dicker ist es und desto grösser die Überhitzungsgefahr. Dank Flüssigkühlung verspricht das Schnellladekabel Cryoflux mehr Sicherheit bei Ladungen im Megawattbereich sowie einen um fünfzig Prozent höheren Wirkungsgrad. Davon würden vor allem grosse E-Fahrzeuge wie Lkw oder Schiffe profitieren.



Auto und Hirn verbinden sich

Die Hyundai-Tochter Hyundai Mobis hat mit M.Brain ein Kontrollsystem vorgestellt, welches die Gehirnströme und den Gesundheitszustand des Fahrers per Elektroenzephalogramm (EEG) überwacht. Im Gegensatz zu anderen solchen Kontrolltechnologien erkennt M.Brain Unaufmerksamkeiten oder Schläfrigkeit noch, bevor sie auftreten.



Harry holt den Müll ab

Er heisst HARR-E und wird per App gerufen, um Abfall oder Recyclinggut direkt vor unserer Haustüre abzuholen. Der mülleimer-grosse, vierrädrige Roboter des Funktionsfahrzeugherstellers Oshkosh navigiert sich mittels künstlicher Intelligenz und Sensoren autonom zum Ziel und zurück zur Sammelstelle – alles ohne menschliches Eingreifen.



Hologramm ersetzt Displays

Eine weitere Neuheit, mit der Hyundai Mobis zusammen mit dem Optikspezialisten Zeiss an der CES für Aufsehen sorgte, ist das Holographic HUD. Dabei werden sämtliche Fahrinformationen und Infotainment-Inhalte direkt auf die Windschutzscheibe projiziert – was das Ende von Displays und Instrumententafeln in Autos einläuten könnte.

Bidirektionales Laden für Lkw

Lastwagen mit elektrischem Antrieb werden bis 2030 vollständig von der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe LSVA befreit – und sich dadurch auf unseren Strassen voraussichtlich sogar schneller etablieren als E-Autos. Im Gegensatz zu Personenwagen spielt das Laden unterwegs für E-Lkw in einem kleinen Land wie der Schweiz nur eine untergeordnete Rolle. Einerseits ermöglichen Akkukapazitäten von bis zu einer Megawattstunde genügend Reichweite für nationale Non-stop-Fahrten. Andererseits können die meisten öffentlichen Schnellladesäulen (noch) nicht vorab reserviert werden – eine für die Logistik- und Transportbranche untragbare Planungsunsicherheit. Ein vielversprechender Lösungsansatz besteht darin, die Depots und Umschlaghöfe mit einer eigenen Ladeinfrastruktur auszustatten. Zur Kostenoptimierung verfügen die Ladeparks in Zukunft sowohl über (Second-hand-)Pufferbatterien als auch über leistungsstarke bidirektionale Ladestationen, um Strom mit einer Vergütung ins Netz rückzuspeisen. Entsprechende Ansätze gibt es bereits in der Schweiz (Projekt TEC-OFF) sowie in Deutschland (Projekt Spirit-E). Durch diese Zusatzeinnahmen könnten E-Lkw eines Tages (fast) kostenlos geladen werden.

Marco Piffaretti
Experte Elektromobilität



Für «ui, zum Glück bin ich TCS-Mitglied!» empfehlen

wir:



1 E-Trekkingbike
ALLEGRO INVISIBLE ALLTOUR
ATIL°03 & ATIM°03

für **CHF 1790.-**
statt CHF 2790.-

Rabattcode: **TCSALLTOUR0325**

- E-Trekkingbike für Stadtbesorgungen und Überlandtouren
- Leistungsstarker Bafang Hinterradmotor (45 Nm Drehmoment)
- Ausdauernder Intube Akku 504 Wh
- Schutzbleche, Gepäckträger, Beleuchtung und Rahmenschloss inklusive
- Hochwertiges Shimano Deore Schaltwerk und Tektro Scheibenbremse
- Retrodesign: Sattel und Lenkergriffe in Lederoptik
- Hochwertiger Aluminiumrahmen in div. Farben erhältlich:

ATIM°03

- Sky • Tangerine • Midnight
- British Racing • Greyhound

ATIL°03

- Velvet • Greyhound
- Lake

IHR TCS-ANGEBOT

SPARE BIS ZU

1400.- CHF

2 E-Mountainbike
CILO ROCKTRAIL
CXM°06+ & CXL°06+

für **CHF 2290.-**
statt CHF 3690.-

Rabattcode: **TCSROCKTRAIL0325**

- Sportlicher Shimano Steps E7000 Mittel-motor mit 60 Nm Drehmoment
- Vollintegrierter Shimano Akku mit 630 Wh für ausgedehnte Touren
- Shimano Steps Display mit 3 Unterstützungsstufen und Schiebehilfe
- Shimano 4-Kolben hydraulische Scheibenbremsen
- Rockshox Recon RL Federgabel (120 mm Federweg)
- Shimano Deore 11-Gang Kettenschaltung
- Kann mit Schutzblechen, Gepäckträger und Beleuchtung nachgerüstet werden
- Aluminiumrahmen in fünf Grössen und zwei Farben erhältlich

- Gold Olive • Pastell Türkis



TCS Velo Versicherung bei m-way inklusive



mway
E-Bikes made easy

TALON AUSFÜLLEN UND PROFITIEREN!

ALLEGRO INVISIBLE ALLTOUR
ATIL°03

- 48 cm
- Velvet
- Greyhound

ATIL°03

- 52 cm
- Velvet
- Greyhound
- Lake

ATIM°03

- 50 cm
- Sky
- Tangerine
- Midnight
- British Racing
- Greyhound

CILO ROCKTRAIL
CXM°06+

- M
- L
- XL
- Gold Olive

CXL°06+

- XS
- S
- Pastell Türkis

Vorname: _____ Name: _____

Adresse: _____ PLZ/Ort: _____

E-Mail-Adresse: _____ Telefon: _____

Datum/Unterschrift _____

Talon ausgefüllt an folgende Adresse senden:
Swiss E-Mobility Group (Schweiz) AG, z.Hd. TCS Bestellungen, Räfelstrasse 25, 8045 Zürich

mway
E-Bikes made easy

Infoline-Nr.: +41 44 545 20 00

Mehr Infos über das Angebot und Produkt



> m-way.ch/tcs-angebot

Solange Vorrat, nicht kumulierbar mit anderen Aktionen und Rabatten. Nur gültig bei einer Bestellung des ALLEGRO INVISIBLE ALLTOUR ATIL°03 & ATIM°03 und CILO ROCKTRAIL CXM°06+ & CXL°06+ in einer der 28 m-way Filialen, im Webshop unter m-way.ch (E-Bike in den Warenkorb legen und dann Rabattcode eingeben) oder mit eingesendetem Talon. 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 27.02.-26.03.2025**

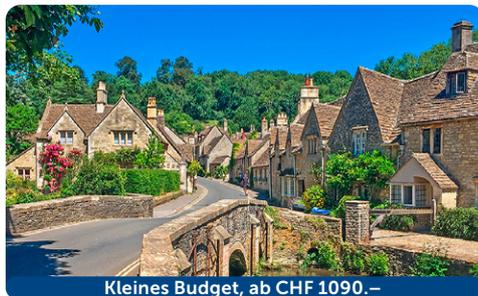
Lieferung mit Talon Bestellung innerhalb von 10 Tagen an ihre Wohnadresse.



TCS Reisen
Leidenschaft und Savoir-faire



**Neu:
Gruppenreisen zu
kleinen Preisen**



Kleines Budget, ab CHF 1090.–

TCS-Mitglieder sparen CHF 100.–

London und die Cotswolds

Lebhafte Strassen und malerische
britische Dörfer

Vom 2. bis 5. Mai 2025



Kleines Budget, ab CHF 1590.–

TCS-Mitglieder sparen CHF 100.–

Neapel, die Amalfiküste und Capri

La Dolce Vita zwischen Land und Meer
in Süditalien

Vom 2. bis 9. Mai 2025



Kleines Budget, ab CHF 2900.–

TCS-Mitglieder sparen CHF 300.–

Kreuzfahrt um Korsika

Die schönste Insel Frankreichs
zeigt ihre Schätze

Vom 6. bis 13. Juni 2025



Kleines Budget, ab CHF 1690.–

TCS-Mitglieder sparen CHF 100.–

Irland

Die Pracht der Smaragdinsel

Vom 19. bis 26. Juni 2025



Kleines Budget, ab CHF 1630.–

TCS-Mitglieder sparen CHF 300.–

Kreuzfahrt auf der Donau

Schiffahrt zwischen Wien, Bratislava
und Budapest

Vom 5. bis 12. Juli 2025



Kleines Budget, ab CHF 2260.–

TCS-Mitglieder sparen CHF 200.–

Schottland

Im Land der Legenden – von den
Highlands zu den Lowlands

Vom 12. bis 19. September 2025



Kleines Budget, ab CHF 1480.–

TCS-Mitglieder sparen CHF 100.–

Kalabrien

Kulturelle und gastronomische
Schätze in Süditalien

Vom 24. bis 31. Oktober 2025



Kleines Budget, ab CHF 2180.–

TCS-Mitglieder sparen CHF 100.–

Madeira

Die Schätze der Blumeninsel

Vom 8. bis 15. November 2025

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

MAJELLA-NATIONALPARK AUF SEITE 66
**WÄLDER,
DÖRFER,
WÖLFE**

Das Abruzzen-Spezial: Velotour entlang einer ganz besonderen Küste. | Von Burgruine bis Bergdorf: hinreissende Orte, die einen Besuch lohnen. | Vier regionale Spezialitäten.

Entlang der Costa dei Trabocchi

Alte, auf Pfählen im Meer stehende Fischerhütten machen den Küstenabschnitt zwischen Ortona und Vasto besonders reizvoll. Statt mit dem Zug fährt man heute mit dem Velo die 42 Kilometer lange Via Verde an der Küste entlang. Wandern geht auch. Zwischendurch bietet sich eine Rast in einem zum Restaurant umgewandelten Trabocco an.

Text Juliane Lutz Fotos Emanuel Freudiger





Manche der Fischfanggalgen
werden noch genutzt.
Ein Trabocco ist sogar ein
Museum und erinnert an
die Trabocanti von einst.

G

Gleich kurz nach Ortona rollen wir durch den ersten Tunnel. Da, wo früher Züge am Meer entlangfuhren, radeln, joggen und gehen jetzt Leute und geniessen die Sonne, die sich an diesem Tag ab und zu zeigt. Touristen sind im April noch kaum unterwegs. Die stillgelegte Eisenbahnstrecke zwischen Ortona und Vasto wurde zum Velo- und Spazierweg Via Verde und damit zum Anziehungspunkt in den Abruzzen. Die Region zwischen Adria und den Gebirgszügen Gran Sasso und Majella ist im beliebten Ferienland noch immer ein wenig ein Geheimtipp. Auch wenn jetzt viele Briten, Franzosen oder Deutsche aus der längst zu teuer gewordenen Toskana und auch aus den Marken weiter südwärts ziehen und sich in den Abruzzen Häuser und Wohnungen kaufen.

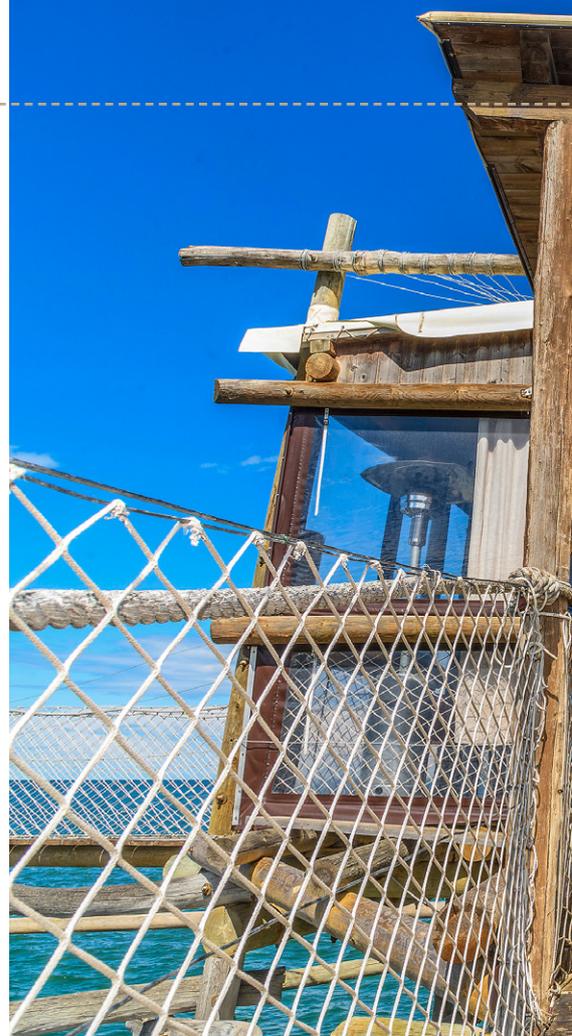
Es dauert nicht lang, bis wir den ersten Trabocco erreichen: eine ins Meer gebaute Hütte auf Pfählen, erreichbar über eine schmale gewundene Brücke. An der dem offenen Meer zugewandten Seite sind lange Stangen befestigt, die ein wenig wie dürre Arme aussehen. An ihnen brachten Fischer früher grosse rechteckige Netze an, die sie ins Meer liessen. Es war eine gute Methode, um vorbeischwimmende Fische zu fangen.

Und die Fischer mussten sich nicht mehr bei widrigen Bedingungen aufs Meer hinauswagen. Gerade die starken Stürme aus dem Osten waren gefürchtet. Manche der Fischfanggalgen, wie sie im Deutschen genannt werden, sind noch in Benutzung. In anderen Trabocchi befinden sich Restaurants. Ausser an der Costa dei Trabocchi sind noch einige in der Region Molise und in Apulien zu finden.

«Seltsame Fischmaschinen»

Der Anblick dieser hölzernen Spinne im Wasser fasziniert. Wir und auch andere zücken die Handys, um den Trabocco aus allen möglichen Blickwinkeln zu fotografieren. Einige Minuten später stossen wir in der Gemeinde San Vito Chietino auf ein besonders hübsches Exemplar. Auf der rechten Seite des Trabocco Punta Fornace liegen auf einem hölzernen Gestell blau-weiße Kähne neben schwarzen Fendern und roten Bojen. Zwei Bullaugen lassen das Häuschen wie ein Gesicht aussehen. San Vito Chietino soll eine sehr hübsche Altstadt haben und ist einen Abstecher wert, doch wir müssen weiter. In den Abruzzen steht einiges auf dem Programm.

Noch ist es auf der Meeresseite der Via Verde ruhig. Im Sommer aber tummeln sich Sonnenhungrige an den öffentlichen Stränden oder mieten sich in den Bagni Liegen und Schirme. Ab und zu fahren wir an verlassenem Bahnwärterhäuschen vorbei. Zwischen den bröckelnden Mauern hat sich die Natur längst wieder ihren Platz erobert. An



einer besonders schönen Stelle der Via Verde hat eines dieser kleinen, kompakten Gebäude neue Besitzer gefunden. Es wirkt gepflegt, und draussen flattert Wäsche im Wind. Immer wieder strecken kleine Echsen ihre schmalen Köpfe aus dem Gebüsch, um angesichts der Velofahrer gleich wieder im üppig wuchernden Grün zu verschwinden. Zu unserer Linken folgt ein Trabocco auf den nächsten. Manche sind gross, andere sehr einfach, bei wenigen hängen die riesigen Netze an den Stangen und bewegen sich im leichten Wind. Besonders bekannt ist der filigran wirkende Trabocco Turchino. Er wurde in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts errichtet und vom Schriftsteller Gabriele d'Annunzio in einem Roman verewigt, in dem er ihn als «seltsame Fischmaschine» beschrieb. Nachdem er 2014 eingestürzt war, liess ihn die Gemeinde San Vito Chietino mithilfe von Gönnern wieder aufbauen. Heute dient er als Museum, in dem am Wochenende in Führungen erklärt wird, wie die Trabocanti arbeiteten. Wir kommen bis Vallevò, wo in der Gelateria LeVerì herrliche Glace locken würde. Wir könnten noch viel weiter fahren, denn die insge-



Ein Highlight in den Abruzzen: die insgesamt 42 Kilometer lange autofreie Via Verde.



Gerade noch geschwommen: die Krabben in der Pasta mit grünem Spargel und Kichererbsen.

samt 42 Kilometer lange Via Verde führt bis nach Vasto mit seinem reizvollen, auf einem Plateau gelegenen historischen Zentrum. Doch wir müssen zurück. Im Restaurant Gli Ostinati werden wir zum Mittagessen erwartet.

Alles aus dem Meer

Unter uns schlägt das Wasser gegen die Pfähle. Weisse Tischsets liegen auf den einfachen Holztischen, und in einer Glasvase stehen zarte Blümchen. Der heftiger gewordene Wind kann uns nichts anhaben. Eine durchsichtige Plane schützt den Gastraum des Trabocco Mucchiola vor Kälte und Nässe.

Die Herren des Restaurants Gli Ostinati: Kellner Vincenzo Pugliese (l.) und Besitzer Gianluca Di Bucchianico, der kocht.

Wir nippen an einem feinen regionalen Rosé, während Gianluca Di Bucchianico, Koch und auch Besitzer des Gli Ostinati, und sein Kellner Vincenzo Pugliese das Essen servieren. Den Auftakt macht ein Crostino mit Fischragout, gefolgt von einem Zahnbrassen-Carpaccio. Weiter gibt es ein Kartoffelgratin mit Tintenfisch an grüner Sauce und Pasta mit Krabbenfleisch, Kichererbsen und grünem Spargel. Gut, dass die Portionen klein sind. Es wäre schade, auch nur einen der köstlichen Gänge auszulassen, nur weil der Appetit schon gestillt ist.

Irgendwann ist es Zeit, wieder Richtung Ortona zu fahren, um die Mietvelos abzugeben. Anfänglich fällt es etwas schwer, mit vollem Magen gegen den heftigen Gegenwind anzutreten. Erneut ziehen die Fischmaschinen an uns vorbei, und die Versuchung ist gross, sie wieder zu fotografieren. Doch das müssen wir auf unbestimmte Zeit verschieben, bis wir wieder einmal an die Costa dei Trabocchi kommen. ○

Das Spezial war möglich dank Einladung des Hotels Marina Gardens Boutique & Suites.

Reise-Check



Anreise:

Mit dem Auto über Bologna und dann der Adria entlang bis nach Pescara dauert nur die Fahrt zum Beispiel ab Zürich gute neun Stunden. Wer die direkteste Zugverbindung von Zürich oder Bern aus via Mailand und Bologna wählt, reist in rund neun Stunden nach Pescara. Am schnellsten mit etwa sechs Stunden ist es, nach Rom zu fliegen und von dort den Bus nach Pescara zu nehmen.

Wohnen:

Das Hotel Marina Gardens Boutique & Suites im Badeort Francavilla al Mare bei Pescara ist die ideale Basis, um die Abruzzen zu erkunden. Managerin Martina, Allroundtalent Ceca und das Team sind sehr um das Wohl ihrer Gäste bemüht. Das Frühstück ist opulent, die Einrichtung schick, und zum Meer sind es nur wenige Minuten zu Fuss. Schöne Orte wie Chieti, Sulmona, Scanno und L'Aquila sind in einer halben bis maximal eineinhalb Stunden erreicht. Der Majella-Nationalpark ist eine knappe Autostunde entfernt. marina-gardens-boutique.com

Essen:

Il Ristoro degli Elfi, Santo Steffano di Sessanio: urchig, gute Hausmannskost.

Das Restaurant des Relais Tema, Francavilla al Mare: grossartige Küche, elegantes Ambiente. Die Weinbibliothek ist einen Blick wert.

Pizzeria da Fasano, Ripa Teatino: aussergewöhnlich belegte Pizzen.

Naked Beach, Francavilla al Mare: Beachclub mit sehr gutem Fischrestaurant; feine Pizzen gibt's auch.

Manzetto Rosso, Francavilla al Mare: für Karnivoren.

Mizzica, Francavilla al Mare: verführerische sizilianische Süßigkeiten zum Mitnehmen.

Aktivitäten in der Nähe:

Weingut Feudo Antico, Tollo: bei einer Degustation mit Essen den wunderbaren regionalen Tullum, den preisgekrönten Montepulciano d'Abruzzo und den ebenfalls ausgezeichneten Weisswein Pecorino kennenlernen.

Museo dell'Ottocento, Pescara: sehenswerte, zumeist süditalienische Malerei aus dem 19. Jahrhundert.

abruzzoturismo.it
expedition-abruzzen.de

Orte voll Magie

Die Abruzzen bieten zahlreiche schöne und geschichtsträchtige Städte und Dörfer, doch anders als sonst in Italien sind sie kaum überlaufen.

In der nördlichsten Region Süditaliens zwischen dem Abruzzischen Apennin und der Adria kommen Wanderer und Bikerinnen ebenso auf ihre Kosten wie Sonnenanbeter. Im Sommer reiht sich an der 130 Kilometer langen Küste ein Bagno an den anderen. Den Reiz der Abruzzen machen aber auch einige Orte mit viel Geschichte aus, die sich ausserhalb der Ferienzeiten noch in aller Ruhe entdecken lassen. Zum Beispiel das elegante L'Aquila, Hauptstadt der Abruzzen. Dort sollte man schon allein den aussergewöhnlichen Brunnen Fontana delle 99 cannelle gesehen haben. Das historische Zentrum der Stadt Chieti begeistert ebenso wie das Bergdorf Pacentro, und dann sind da natürlich die Ruine Rocca Calascio, das berühmte Scanno und die Bonbonstadt Sulmona. o j1



L'AQUILA

Santo Stefano di Sessanio



1 Rocca Calascio

Imposant erheben sich die Reste der einstigen Höhenburg über dem kleinen Ort Calascio. Relativ schnell ist die auf 1460 Meter über Meer gelegene Ruine zu Fuss erreichbar. Wem sie vage bekannt vorkommt, erinnert sich an «Der Name der Rose». Der Film wurde unter anderem dort gedreht. Die Anlage entstand im 11. Jahrhundert und wurde 1461 und erneut 1703 durch Erdbeben stark beschädigt. Einen Eindruck von der wilden Schönheit der Abruzzen erhält, wer von Rocca Calascio aus den Blick auf das Majella- und das Sirente-Massiv genießt. Nicht verpassen: das ein paar Autominuten entfernte, wiederbelebte Santo Stefano di Sessanio mit seinen Palazzi.



2 Sulmona

In Italien ist die schöne Stadt für ihre Zuckermandeln bekannt, die dort in Familienbetrieben hergestellt und verkauft werden. Wer gebildet ist, weiss, dass Ovid, der grosse Dichter der Antike 43 vor Christus in Sulmo geboren wurde. So hiess Sulmona damals. Reisende sollten die Altstadt wegen ihres Charmes und der prächtigen Bauwerke besuchen. Sehenswert sind beispielsweise der Aquädukt aus der Stauferzeit, der Complesso della Santissima Annunziata mit der gleichnamigen Kirche und der Palazzo Sanità.



PESCARA

Ponte del Mare

CHIETI

POPOLI

2

Majella-Nationalpark

3 Scanno

Das Bergdorf oberhalb des gleichnamigen herzförmigen Sees darf sich zu Recht «uno dei borghi più belli d'Italia» nennen. Trutzige alte Steinhäuser reihen sich fotogen aneinander und öffnen sich zu hübschen Plätzen, während in kleinen Läden lokale Produkte von feinem Käse bis hin zu den für die Abruzzen typischen Schmuckstücken namens La Presentosa verkauft werden. Klar, dass Scanno gut besucht ist, zumal sich schon berühmte Fotografen wie Henri Cartier-Bresson in seine Schönheit verliebten. Doch ein Besuch lohnt nach wie vor, und wer Hunger bekommt, isst dort sehr gut im Restaurant Alla Fonte.



Eine Tour zum Balkon der Abruzzzen

Der Majella-Nationalpark ist ein wunderbares Stück Wildnis mit eindrucklichen Tälern und dichten Wäldern, in denen Wölfe und Bären leben. Man kann ihn erwandern und im Winter dort auch Ski fahren.

Text Juliane Lutz Fotos Emanuel Freudiger

Wanderguide Andrea Tomassetti erwartet uns bereits oberhalb des Dorfes Pennapedimonte, auf 780 Meter über Meer. Er kennt den Majella-Nationalpark, der nach dem gleichnamigen Bergmassiv benannt wurde und dessen mit 2793 Metern grösste Erhebung der Monte Amaro ist, bestens. In der Hauptsaison zeigt er Gästen aus dem In- und Ausland dort mehrmals pro Woche die Highlights. Ausserdem hilft er Archäologen dabei, Höhlen zu finden, in denen noch Zeichnungen aus der Zeit der Neandertaler erhalten sind. Dafür ist der Majella-Nationalpark bekannt wie auch für Höhlen, in denen vor Jahrhunderten Eremiten lebten. Es gibt sogar einen Wanderweg, den 79 Kilometer langen Sentiero dello Spirito, der zu den schönsten noch erhaltenen Einsiedeleien im Park führt.

Viele Bären und hundert Wölfe

Wir aber wollen zum 1123 Meter über Meer gelegenen Aussichtspunkt Balzolo. Anfangs hören wir noch das leise Rauschen des Flusses Avello, während wir über Steine und felsigen Grund gleich steil nach oben steigen. Andrea hat die Strecke gut gewählt. Der Blick in die Weiten des knapp 75 000 Hektar grossen Nationalparks begeistert von Anfang an. Wir erfahren, dass die Tierwelt mit Hirschen, Steinadlern, Gämsen, Brillensalamandern oder Fischottern sehr reich ist. «Man schätzt, dass zwischen 55 und 75 Braunbären ebenfalls hier leben. Manche von ihnen wagen sich bis an die eine Autostunde entfernte Küste vor», sagt unser Wanderführer. Ausserdem gebe es wieder viele Wildschweine in dem 1991 eingerich-

teten Nationalpark. Sie mussten vor Jahren aus Bulgarien hierher gebracht werden, da die einheimischen Wildschweine von den Jägern so gut wie ausgerottet worden waren. Die Schweine wiederum seien willkommenes Futter für die etwa hundert Wölfe, die im Majella-Nationalpark nicht gejagt werden dürfen.

Immer wieder hält Andrea an, um uns auch ein wenig die Flora zu erklären. «Im Park wachsen vor allem Wacholder, Schwarzkiefern, Föhren, Buchen, dreierlei Arten von Ahorn sowie drei verschiedene Arten von Eichen: zum Beispiel die Flaumeichen. Dass die Roverella, wie sie auf Italienisch heisst,



Guide Andrea Tomassetti kennt den Majella-Nationalpark sehr gut und teilt auf Wanderungen gern sein Wissen.

heute so weit oben gedeiht, hat mit der Klimaerwärmung zu tun», sagt der 49-Jährige. Ende April müssten im Majella-Nationalpark eigentlich auch die Orchideen blühen. Doch leider hat sie ein aussergewöhnlicher Kälteeinbruch dahingerafft. Mit 2114 nachgewiesenen Arten ist dieser Ort ein Fest für alle Pflanzenliebhaber.

Als wir an einer Ruine vorbeikommen, sagt Andrea, dass das Majella-Bergmassiv überwiegend aus Kalkstein besteht, der sich leicht bearbeiten lässt. Früher bauten Bauern und Hirten daraus runde Schutzhütten, ähnlich wie die Trulli in Apulien. Nach Ende des Zweiten Weltkriegs verliessen viele die Region oder wandten sich von der Landwirtschaft ab. Die Hütten verfielen, übrig blieben Steinhäufen vielerorts.

Die Zeit des «weissen Goldes»

Während wir weiter nach oben klettern und trotz des eher kühlen Apriltages ins Schwitzen kommen, erzählt unser Wanderguide von einer Zeit, in der die Abruzzzen wesentlich bedeutender und reicher waren als heute. «Noch im 18. Jahrhundert gab es hier mit fünf Millionen Tieren mehr Schafe als Menschen. Ihre Wolle war sehr begehrt, wurde als «weisses Gold» bezeichnet. Damals verdienten die Schäfer gut, waren belesen und schrieben sogar Gedichte, da sie so viel Zeit hatten.» Zwar lassen noch immer Bauern Schafe im Majella-Nationalpark weiden, doch wichtig sind sie heute nicht mehr. «Sie liefern allenfalls noch die Milch für den Pecorino. Die bei uns so beliebten Arrosticini bestehen aber meist aus importiertem Schaffleisch», klärt uns Andrea auf.



Blick ins Valle dell'Avello während des Aufstiegs zum Aussichtspunkt Balzolo auf 1123 Metern über Meer.

Schliesslich erreichen wir unser Ziel, den Balzolo, der noch zur Gemeinde Pennapedimonte gehört. Er wird gern als Balkon der Abruzzen bezeichnet, was nicht übertrieben ist. Die Sicht über sanfte, bewaldete Hügel, über einen See bis hin zur Küste ist fantastisch. Wir sind zufrieden, und Andrea ist es auch, der sagt, dass er jeden Arbeitstag wie Ferien empfindet. Der 49-Jährige aus Pescara war in einem ersten Leben sehr erfolgreich als Programmierer. Doch nach einer Zäsur in seinem Leben entschloss er sich, den Platz am Computer aufzugeben und eine Ausbildung zum Wanderführer zu machen. Seitdem zeigt er beinahe jeden Tag Interessierten die Schönheiten im Majella- wie auch im Gran-Sasso-Nationalpark. ◦

parcomajella.it, Wanderguide Andrea Tomassetti, andrea@ursamaiorescursioni.it

Zwei weitere Nationalparks

Wo seit 1872 ein königliches Jagdgebiet lag, wurde 1923 der Nationalpark Abruzzen, Latium und Molise errichtet. Er liegt zu drei Vierteln in der Provinz L'Aquila und ist grösstenteils bewaldet. Den überwiegend bergigen, rauen Nationalpark Gran Sasso im Norden gibt es seit 1991. Mit dem Corno Grande (2912 m) weist er den höchsten Gipfel des Apennin auf.

TCS ETI SCHUTZBRIEF

Schützt auch beim Wandern im Ausland

Rund vier Millionen Menschen schnüren in der Schweiz regelmässig die Wanderschuhe. Die beliebteste

Freizeitaktivität ist mit über 40 000 Unfällen im Jahr auch eine der gefährlichsten. Nicht mitgezählt sind die Wanderunfälle, die im Ausland passieren. Um sich auch ausserhalb der Schweiz nach einem folgenreicheren Ausrutscher auf die beste Hilfe verlassen zu können, vertrauen

TCS-Mitglieder auf den ETI. Ein Anruf genügt, und der TCS hilft zum Beispiel mit ärztlichem Rat, einem Dolmetscher oder der Organisation und Kostenübernahme der Rückreise.



365 Tage auf allen Reisen
und Ausflügen geschützt
tcs.ch/eti



Erleben Sie die wilden britischen Inseln.

Erkunden Sie die zerklüfteten Küsten und reichen Kulturen Irlands und Schottlands. Von Wales' historischem Charme und landschaftlicher Schönheit setzen wir nach Irland über, wo Sie lebendige Städte und grüne Landschaften erwarten. Entdecken Sie die dramatischen Küsten Schottlands mit Ihren Highlands und alten Schlössern.

Angebot:

- Preis ab CHF 5428.– pro Person
Porthole Doppelkabine

Weitere Informationen:

- 8 Nächte an Bord der MS Seaventure
- Vollpension an Bord inkl. Tischgetränke und Afternoon Tea
- Lektorenvorträge an Bord
- Englisch sprachiges Expeditionsteam
- Anlandungen mit den Polar Circle Booten
- Expeditionsparka



* Die Konditionen zu dieser Reise finden Sie auf unserer Homepage.



Jetzt detailliertes
Reiseprogramm entdecken:
[www.knecht-reisen.ch/
skandinavien](http://www.knecht-reisen.ch/skandinavien)



Erleben Sie die nordischen Inseln.

Durch die raue Schönheit des Nordatlantiks erreichen Sie die Shetland Inseln, wo das Erbe der Wikinger auf Sie wartet. Die dramatischen Faröer-Inseln und Islands Vulkan, heisse Quellen und Wasserfälle runden die Reise ab.

Angebot:

- Preis ab CHF 5972.– pro Person
Porthole Doppelkabine

Weitere Informationen:

- 8 Nächte an Bord der MS Seaventure
- Vollpension an Bord inkl. Tischgetränke und Afternoon Tea
- Lektorenvorträge an Bord
- Englisch sprachiges Expeditionsteam
- Anlandungen mit den Polar Circle Booten
- Expeditionsparka



* Die Konditionen zu dieser Reise finden Sie auf unserer Homepage.



Jetzt detailliertes
Reiseprogramm entdecken:
[www.knecht-reisen.ch/
skandinavien](http://www.knecht-reisen.ch/skandinavien)



GESUND



Tetanus: kleine Wunde, grosse Wirkung

Dr. med. Roberto Buonomano des Spitals Limmattal erklärt, wie Tetanus entsteht und welche präventiven Massnahmen alle ergreifen sollten.

Was ist Tetanus, und wie wird er verursacht?

Roberto Buonomano: Tetanus wird auch Wundstarrkrampf genannt und durch das Bakterium *Clostridium tetani* ausgelöst – genauer ausgedrückt, durch dessen Toxin (Giftstoff), in diesem Fall ein Nervengift. Das Bakterium gelangt über eine offene Wunde in den Körper und löst dort die Infektion aus.

Welche Arten von Verletzungen sind besonders risikobehaftet für eine Infektion?

Grundsätzlich trägt jede Art von offener Wunde – also einer Verletzung, bei der die Hautschichten gerissen sind – ein potenzielles Risiko für eine Tetanus-Erkrankung. Das Risiko ist jedoch bei Verletzungen, bei denen Schmutz, Erde oder totes Material – beispielsweise bei einer rostigen Schere oder einem rostigen Nagel – involviert sind, ungleich grösser.

Was sollte man nach einer potenziell riskanten Verletzung tun, um das Infektionsrisiko zu minimieren?

Reinigen Sie und desinfizieren Sie die Wunde unverzüglich und gründlich. Zudem sollten Sie sich schnellstmöglich impfen lassen. Die Tetanus-Schutzimpfung gehört zu den Grundimpfungen, ist weit verbreitet und in der Regel gut verfügbar.

Das ganze Interview finden Sie unter tcs.ch/tetanus

Quant'è bone!

Typisch abruzzische Spezialitäten.



Arrosticini abruzzesi

Fleischesser kommen in den Abruzzen nicht um sie herum – Arrosticini: Schaf- oder Lammfleisch, in kleine Würfel geschnitten, mit etwas Olivenöl besträubelt und an Holzspiesen grilliert. Man liebt sie oder hasst sie, aber einen Versuch sind sie auf jeden Fall wert.



Pallotte cacio e ova

Sie sehen aus wie Fleischbällchen, werden aber aus Brot, Käse, Ei und Gewürzen gemacht, denn diese Zutaten hatte früher jeder daheim. Frittiert und in Tomatensugo serviert, gibt es das einstige Armeleuteessen Pallotte cacio e ova heute gefühlt überall.



Confetti di Sulmona

Die von einer Zuckerschale ummantelten Mandeln gehören zu jeder Hochzeit in der Region dazu. Hergestellt werden sie in einigen Kleinstfirmen in der schönen Stadt Sulmona. Traditionell ist die Farbe weiss, aber es gibt sie auch in bunt. Und sie schmecken köstlich.

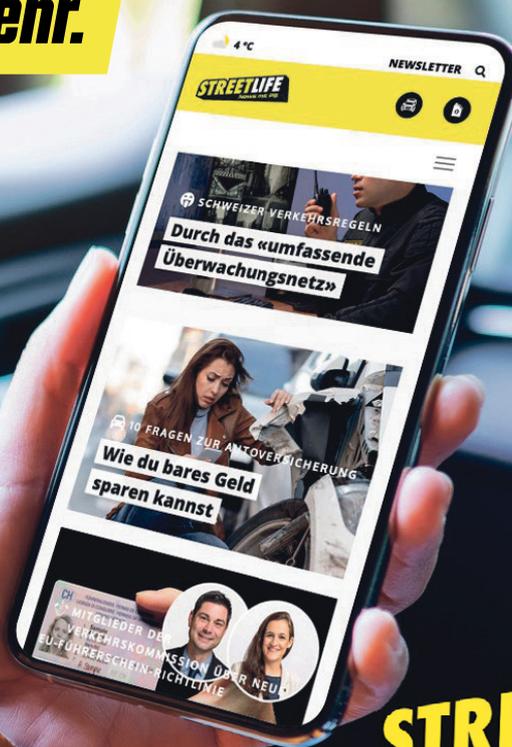


Ratafia abruzzese

Sein Name soll sich vom Ausspruch «Ut rata fiat» ableiten, was «Es ist beschlossen» bedeutet. Angeblich stiessen schon im alten Rom Kaufleute mit einem Glas des Likörs aus Kirschen und Rotwein (heute: Montepulciano d'Abruzzo) auf mündliche Absprachen an.

Mit «Quant'è bone!» drückt die abruzzische Bevölkerung aus, wie lecker ein Essen schmeckt.

Streetlife.ch - News mit PS!
Alles über Auto und Verkehr.



STREETLIFE
News mit PS

Website



**Was du für dein
Traumauto wirklich
blechen musst.**

Das grosse Neuwagen-Vergleichsportal: tcs.ch/autosuche





Lange Singletrails und eine überwältigende Bergkulisse prägen die Route.

Singletrails mit grandioser Aussicht

Drei Downhillstrecken, fast sechzig Kilometer Singletrails und ein atemberaubendes Bergpanorama zeichnen die MTB-Strecke von Ferden über Leukerbad bis nach Kandersteg aus.

Ausgangspunkt und Zielort dieser landschaftlich wunderschönen Singletrails-tour ist Kandersteg. Wir folgen mehrheitlich der MTB-Route 41, nur statt von Leukerbad nach Kippel in der entgegengesetzten Richtung. Nach der Zugfahrt durch den Lötschbergtunnel folgt die erste Etappe auf der Hauptstrasse von Goppenstein nach Ferden. In Ferden fädeln wir auf die Route 145 ein und nehmen die 690 Höhenmeter hinauf zur Faldumalp in Angriff. Diesen Aufstieg könnte man sich mit der Luftseilbahnfahrt von Wiler auf die Lauerchernalp sparen. Bei der schmucken Holzkapelle «Maria zum Schnee» ist eine kurze Pause ein Muss. Die Aussicht auf das Lötschenttal und das Bergpanorama ist überwältigend. Auf der Alpstrasse geht es moderat auf der Route 41 weiter, vorbei an mächtigen Lawinenverbauungen, bis zur Alp Oberi Meiggu.

Der anfangs ruppige, aber szenische Singletrail der Route 117 bringt uns auf den Heruhubel (2293 m ü. M.). Wiederum ist das Panorama von den Walliser Viertausendern bis zum Mont Blanc

MTB-Check

Route:

Goppenstein–Ferden–Faldumalp–Oberi Meiggu–Uneri Fäsilalpu–Rinderhütte–Leukerbad–Gemmi–Sunnbüel–Kandersteg.
schweizmobil.ch

Details:

Distanz: 62 km (mehrheitlich Singletrails und drei Downhillstrecken);
Aufstieg: 2070 m;
Abstieg: 3020 m;
Technik: mittel;
Kondition: schwer.



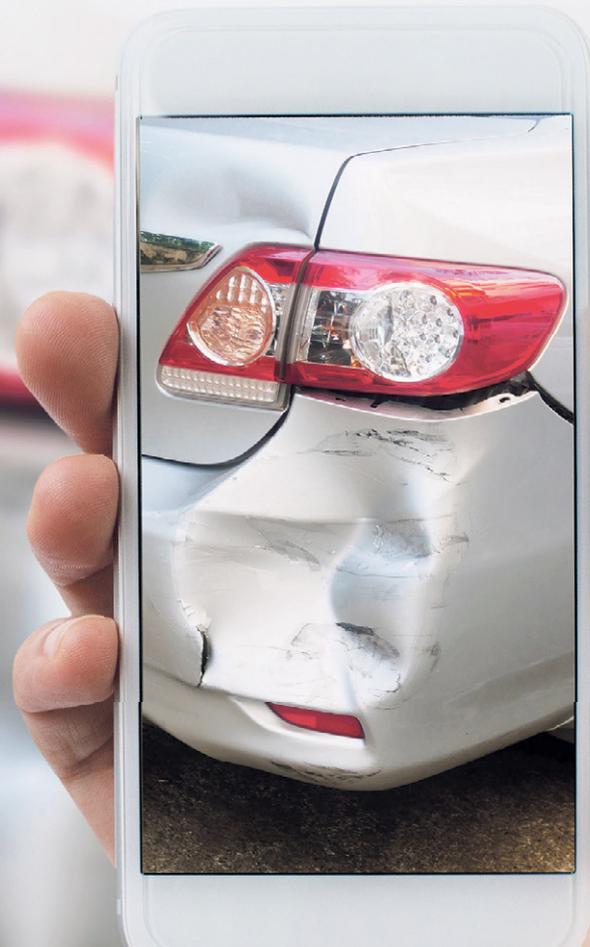
Zur Karte
Routen 41, 117, 124, 145

grandios. Man muss achtgeben, dass man nicht aus der Spur kommt. Nach der Abfahrt zur Uneri Fäsilalpu zweigen wir auf die 41 ab und fahren im Auf-und-ab-Modus die lange Traverse zur Bachalp. Der Weiterweg ist teilweise steil, sodass ab und zu geschoben werden muss. Da kommt das Alprestaurant Teugmatte gerade recht, um Energie zu tanken. Entlang der Flanken des Schafbergs geht es weiter bis zur Rinderhütte.

Drei Downhilltrails

Nun folgen zwei Flowtrails hinunter zur Talstation Flaschen. Im Nu erreichen wir auf der Route 124 Leukerbad und fahren mit der Bahn auf den Gemmipass. Auf dem Wanderweg entlang des Daubensees zum Hotel Schwarenbach bis Sunnbüel sind achtsam fahrende Biker geduldet. Das Dessert der Tour ist dann der mittelschwere Freeridetrail hinunter nach Kandersteg. Zum letzten Mal sind Konzentration und eine solide Fahrtechnik gefragt, und der lange MTB-Tag geht zu Ende. o fm

Der Schaden ist klar. Und die Schuldfrage?



Wenn es im Strassenverkehr zu Streitigkeiten kommt, ist der TCS Verkehrsrechtsschutz für Sie da und sorgt dafür, dass Sie zu Ihrem Recht kommen:



Übernahme von Anwalts- und Gerichtskosten bis zu CHF 2 Mio. pro Fall



Unterstützung in Strafverfahren, für Chancengleichheit auch vor Gericht



Kompetente Beratung und Vertretung Ihrer Interessen in Rechtsangelegenheiten auch ohne Schadenfall



Kein Selbstbehalt

0844 888 111

tcs.ch/verkehr



1700

Text und Foto Felix Maurhofer

Das Dorf St. Antoni im Kanton Freiburg ist nicht gerade der Nabel der Welt, und doch brachte es mit Pascal Vonlanthen, besser bekannt unter Gustav, einen der versiertesten Bilingue-Musiker der Schweiz hervor. Begonnen hat alles als Trompetenspieler in der Jugendmusik, dann als Sänger in einem Beatles-Musical, gefolgt von der Gründung der ersten Band während des Lehrerseminars. Da seinerzeit Soundgarden seine Lieblingsband war, kann man sich etwa vorstellen, wie die erste Band abgerockt hat. «Ich begann, verschiedene Instrumente zu spielen, und formierte 1998 die Big Band Kummerorchester», erzählt der 50-Jährige in schönstem «Seislerdütsch». Eine Plattenfirma habe angeklopft und verlangt nach einem eingängigen Namen. Da sein Onkel Gustav hiess, entschied er sich für diesen Namen.

Rückzug nach dem Erfolg

Nun ging Gustav durch die Decke, nahm diverse Alben auf, eroberte die Charts, gewann das Format «Kampf der Chöre», bekam den Prix Walo verliehen und spielte auf allen grossen Festivalbühnen der Schweiz. Dann zog Gustav die Bremse, ging für ein paar Tage in ein Kloster und kam mit neuen Ideen zurück. «Ich war lange Zeit eine Rampensau, hatte aber nach all den Jahren keine Lust mehr, bloss mein musikalisches Schaffen zu verwalten», so der passionierte Velo- und Zugfahrer. Als Pädagoge, Förderer der Zweisprachigkeit und Musikproduzent gründete er die Akademie La Gustav. Er sitzt im Übungsraum am Karrweg 10 in der Freiburger Altstadt, seiner Ausbildungsstätte für junge Musiker. Es gehe aber nicht nur um die Musik, sondern auch um Produktion und Vermarktung der jungen Künstler. Zusammen mit seinem Team hat der dreifache Familienvater bereits über 130 Musikerinnen und Musiker gefördert. Sein nächstes Ziel: «Unser Verein will in naher Zukunft eine Berufslehre für Musikerinnen und Musiker anbieten.» Inspiration für seine Songs holt sich der Hobbytennispieler in der Natur. Am liebsten zupft er den Bass, haut aufs Schlagzeug oder tüfelt mit Klavier oder Gitarre an neuen Melodien. Ob er bald ein neues Album produziert, lässt er offen. Es liege aber durchaus etwas in der Luft, meint er mit einem verschmitzten Lächeln. ◦

lagustav.ch

Pascal Vonlanthen
alias Gustav in der
Akademie La Gustav,
wo er junge Künstler
fördert.

MARKT

FERIEN IN DER SCHWEIZ

La Punt/Ob-Engadin: schöne, sonnige 2 1/2 Zi-Ferienwhg. 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

FRANKREICH

Miete: Ferienhaus Südfrankreich Côte D'Azur & Provence www.villa-provence.ch

SPANIEN

Zu Vermieten **L'Ametlla de Mar**, Villa direkt am Meer (3Whg), Pool, paradiesische Lage, Nov.-Mrz. monatlich CHF 900.- exkl. NK www.villa-mayr.ch/ 0332511727

FERIEN IN ÖSTERREICH



Wandern, Baden, Tanzen, Relaxen - willkommen im Paradies...

7 Verwöhntage mit Halbpension ab € 488,-

A-6335 Thiersee / Tirol • Tel. 0043/5376/5279

www.hagerhof.at

CAMPINGPLÄTZE

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

WOHNWAGEN

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

AUTOMOBILE VON A-Z

KAUFE AUTOS & WOHNMOBILE

Tel. 079 777 97 79 (Mo-So)

auch Busse, Lieferwagen, Jeeps, Geländewagen und LKW. Seriös • Schnell • CH-Unternehmen

AUTOANKAUF! PW, Nzf, gerne auch ältere Fzg. Barzahlung. Abholung. Tel. 044 431 51 64

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

DIVERSES

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

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

Kaufe: Bilder, Bronze, Holzfiguren, Zinn, Tafelsilber, Schmuck, Teppiche, Uhren, Pelze, Krokotaschen etc. **Faire Preise. 044 558 77 41**



Unvergleichlich Autos vergleichen.

Das grosse Neuwagen-Vergleichsportal: tcs.ch/autosuche



Entdecken Sie 3 Sondermodelle aus 600 Lagerfahrzeugen !



CHF 67'460.-
CHF **64'400.-**
komplett ausgestattet

bantam
van

Erkundigen Sie sich nach unserem
€-Rabatt



CHF 85'350.-
CHF **75'300.-**
komplett ausgestattet

PILOTE



CHF 92'690.-
CHF **82'500.-**
komplett ausgestattet

bantam **bürstner** **carado** **carthago** **FOREMERA** **SERIBA** **EUNA MOBIL** **FENDT** **Förster** **HANROAD** **Hobby** **SHYMER** **joa** **LAIKA** **maibau** **PILOTE** **LE VOYAGEUR**

bantam.ch Offizieller Anbieter für Camper

bantam

«Meine Reisen plane und buche ich selbst»

Neu kann ich beim TCS nach Lust und Laune Hausboote, Mietautos, Camper, Fährverbindungen und mehr aussuchen und selbst buchen.

Nutzen auch Sie die TCS-Reisewelt und profitieren Sie von attraktiven Mitgliederrabatten.

tcs.ch/reisewelt



TCS – immer an meiner Seite.



MARKTPLATZ

Bodenheizung



Bodenheizung über 35 Jahre alt?

Für CHF 280 gibt eine vor Ort durchgeführte Wasseranalyse Aufschluss über den Zustand Ihrer Bodenheizung. Ist diese verschlammte oder gar versprödet? Die Spezialisten der Naef GROUP finden es heraus.

bodenheizung.ch

Mikromobilität



E-Scooter VMAX VX5 PRO GT mit Lenkertasche, Schloss und Handyhalter

TCS-Volks-E-Scooter Package URBAN RIDER.

Der VMAX VX5 PRO GT ist der E-Scooter für jeden Haushalt: Handlich, wendig, sicher. Im Paket mit Schloss, Tasche und Handyhalter kann's sofort losgehen. Jetzt im Paket für nur CHF 590.-.

www.touringshop.ch/urbanrider

Hotel



Das «Halbtax» für Hotels.

Mit der HotelCard übernachten Sie in 500 Hotels bis zu 50% günstiger. Ideal für Städtereisen, Wanderungen oder Wellness-Weekends! TCS-Mitglieder erhalten die HotelCard jetzt schon ab CHF 59.- statt CHF 79.-.

hotelcard.ch/tcs-marktplatz

Fassade



EINFACH IMMER. SICHER.

Schweizer Steinwolle mit natürlichem Brandschutz.



flumroc.ch/1000

Schon gewusst?

Steinwolle ist nicht nur ein hervorragender Dämmstoff, sondern auch von Natur aus nicht brennbar. Sie hält extremen Temperaturen stand und sorgt so für einen natürlichen Brandschutz in Gebäuden.

www.flumroc.ch/1000

Garten



Die Zukunft der Rasenpflege: Navimow i105E

Dieser Rasenroboter mäht präzise ohne Begrenzungsdraht. Sein intelligentes Navigationssystem umgeht Hindernisse und sorgt für gleichmässigen Schnitt. Schnitthöhe individuell einstellbar.

www.jumbo.ch

Gartenmöbel



OTTO'S – Gartenmöbel zu top Preisen!

Riesige Auswahl an Lounge-Sets, Esstischen, Balkon-Sets & mehr zu Tiefpreisen. Jetzt entdecken & den Sommer geniessen!

www.ottos.ch/de/gartenwelt

Treppenlift



Ihr Zuhause, Ihre Freiheit.

Stannah bietet seit über 40 Jahren Mobilitätslösungen in der ganzen Schweiz, darunter Treppenlifte, Plattformlifte und Minilifte, die Ihre Unabhängigkeit und Lebensqualität unterstützen. Weil Stannah dein Leben verändert.

www.stannah.ch

Küche



Ihre Traumküche aus Schweizer Hand!

Erleben Sie Schweizer Küchenqualität: Hochwertige Materialien, individuell geplant, präzise montiert. Vertrauen Sie der führenden Schweizer Küchenherstellerin und entdecken Sie über 100 Ausstellungen!

www.veriset.ch

Fenster



Renovieren statt Frieren

5% Winter-Rabatt sichern

4B

Bis zu 75% weniger Energieverluste.

Der Einbau erfolgt sanft und schonend, ohne dass Ihr Zuhause zur Baustelle wird – ein neues Fenster in 90 Minuten. Bis zum 23. März 2025 profitieren Sie von 5% Rabatt auf Renovationsfenstern von 4B.

www.4-b.ch/renovation

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

Fotograf/Bildredaktion
Emanuel Freudiger (ef)

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

Korrektorat
Susanne Troxler (D)
Michela Ferrari (I)
Madeleine Röthlisberger (F)

Übersetzungen
Grazia Annen (I)
Philippe Rawyler (F)

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

Auflage
Ausgabe in Deutsch: 706 058
Totalauflage: 1138 455

Verlag/Medienmarketing
Cumi Karagülle

Inserate
Roger Müller, Leiter Verkauf
Chantale Hofer, +41 79 123 45 33
Vanessa Ukoh, +41 76 536 81 99
 anzeigen@tcs.ch

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

**Adressänderungen und Anliegen
 zur Mitgliedschaft**
tcs.ch/login

Oder 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
 CH Media Print AG,
 Neumattstrasse 1, 5001 Aarau
 Vogt-Schild Druck AG, Gutenber-
 gstrasse 1, 4552 Derendingen
 gedruckt in der
schweiz

LESERQUIZ

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

**Was fand Eingang in die British Library
 of the United Kingdom, der Nationalbibliothek
 des Vereinigten Königreichs?**

A

Album «Gustav» von
 Pascal Vonlanthen

B

Brunftlaute
 der Abruzzenbären

C

Soundtracks
 des Jaguar F-Type

Preis: 1 Gutschein von TCS Reisen im Wert von 100 Franken.

tcsreisen.ch

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.



Leserbriefe

**Tanken kann man
 natürlich auch**

«Touring» 2/2025

Die positive Entwicklung der Tankstellen und deren Shops mag erfreulich sein und den Automobilisten einige Annehmlichkeiten bieten. Was sich aber negativ entwickelt, ist die unsägliche Mode, dass viele Autofahrer an der Tanksäule parkieren, im Shop gemütlich ihren Kaffee trinken, dann auch noch den Wochen-einkauf erledigen und somit für eine halbe Stunde die Tanke unnötig belegen. Das ärgert, gelinde ausgedrückt. Im Übrigen sind die Tankstellenshops gegenüber den «normalen» Verkaufsläden sehr bevorzugt, was die Öffnungszeiten betrifft. Die ganze Entwicklung ist also nicht nur positiv.

K. Ryser @

**Benzinpreise an
 Autobahntankstellen**

Am 3. Oktober reisten wir nach Italien und stellten fest, dass an der Autobahn

in der Innerschweiz und im Tessin der Liter Benzin rund 2.35 und abseits im Tessin in Stabio rund 1.75 Franken kostete. Die Preisdifferenz von rund sechzig Rappen grenzt an Wucher.

O. Gut @

Antwort des TCS: An manchen Autobahnabschnitten sind die Treibstoffpreise etwas höher, weil die Betreiber auch Konzessionsgebühren an den Kanton zahlen müssen. Auf der A2 im Tessin sind die Preise jedoch exorbitant. Die Tankstellen schreiben einander die hohen Preise ab. Das ist keine Absprache und daher erlaubt. Ein Discounter fehlt. Die sind abseits der Autobahn. Doch auf der Ferienfahrt wird kaum jemand die Autobahn verlassen und eine günstige Tankstelle suchen. Gerade wer sich mit Familie durch

den Stau am Gotthard gekämpft oder diesen noch vor sich hat, will wohl vor allem tanken, sich endlich oder letztmals die Füsse vertreten und schnell weiterkommen. Wer clever unterwegs ist, nutzt am besten den TCS Benzinpreis-Radar, der die günstigsten Treibstoffpreise präsentiert.

TCS Test & Technik

**Lifhack: Funktionstest
 der Autoscheinwerfer**

Immer wieder fällt mir auf, dass bei recht vielen Autos die eine oder andere Vorderlampe defekt ist. Eigentlich ist es ja ganz einfach: Wenn man das Glück hat, in einem unserer «seltenen» Staus zu stehen, und der Vorderwagen ein einigermaßen poliertes Heck hat, erkennt man ganz leicht, ob die Lichter in Ordnung sind.

M. Gerber @

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



Am Ufer der Seine mit meiner Freundin – heute meine liebe Frau.



Ein wirklich treuer MGB

Nachdem ich ein Jahr lang am Genfersee gearbeitet hatte, wusste ich, dass die Schweiz das Richtige für mich war. Zu Besuch bei meinem Vater in Grossbritannien blätterte ich die Zeitungen nach einem Kleinwagen durch. Und siehe da: «MGB Cabrio, 1972, Linkslenker, Schweizer Spezifikationen.»

Das war 1989, womit das Auto bereits siebzehn Jahre alt und ein Klassiker war. Mein Vater und ich verbrachten eine gute Woche, um es einer gründlichen Wartung zu unterziehen. Dann brach ich Richtung Paris und Rolle (VD) auf, etwas ängstlich beim Gedanken an die tausend Kilometer, die vor mir lagen. Doch ich erreichte mein Ziel ohne Probleme und startete mein zweites Jahr in der Schweiz. Leider war der Besuch der letzte bei meinem Vater gewesen. Er starb kurz darauf. Die gemeinsamen Tage, wo er und ich unter dem Auto la-



gen und werkeln, sind mir lieb und teuer. Seither habe ich weder das Auto noch die Arbeit gewechselt: Ich besass andere, für eine Familie geeignetere Fahrzeuge, doch der MG blieb mein Zweitwagen, den ich dreissig Jahre lang bei jedem Wetter fuhr. Offroad-Fahrten mit unseren zwei kleinen Kindern und ihren Freunden an sonnigen Nachmittagen in den Weinbergen sind besonders schöne Erinnerungen.

Vor drei Jahren schien man dem Auto das Alter anzumerken. Es war an der Zeit, es zu revidieren – hatte es mir doch gute Dienste geleistet. In Gland

(VD) fand ich eine auf alte britische Autos spezialisierte Garage. Den Innenraum baute ich selbst um und installierte einen Kassettenrekorder. Ein Fachmann nahm eine komplette Revision der Mechanik und des Motors vor.

Nun ist es ein Veteranenfahrzeug – elegant und robust. Mein MG wird nie wieder einen Regentropfen sehen. Bei trockenem Wetter aber werden Sie mich zu jeder Jahreszeit zwischen Gland und Morges antreffen, mit Schirm- oder Wollmütze, mit Schal oder Sonnenbrille, und stets mit einem breiten Lächeln ... o

Andrew Gray

«Die gemeinsamen Tage, wo wir unter dem Auto lagen und werkeln, sind mir lieb und teuer.»

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

Vom Vierwaldstättersee zum Lago d'Iseo

Eine herrliche Seentriologie zum einmaligen Sonderpreis!



Sirmione am Gardasee



Auf dem Vierwaldstättersee



Treno dei Saporì



Aussicht & Genuss

Treno dei Saporì:

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.



Wunderschöner Lago d'Iseo & Monte Isola

Zug der Genüsse

Tauchen Sie mit uns zum Superpreis in die wunderschöne 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. Am Abend erobern wir mit Sirmione und Garda die beiden schönsten Orte am Gardasee.

car-tours.ch
Erstklassige Gruppenreisen mit Schweizer Reiseleitung

4 Reisetage
inkl. Halbpension ab nur
Fr. 549.-
im DZ, Abreise 10.4. & 16.10.
REISEHIT
318

LEISTUNGEN - ALLES SCHON DABEI!

✓ Fahrt im komfortablen Extrabus ✓ 3 Übernachtungen im guten Mittelklassehotel ✓ 3 x Frühstück im Hotel ✓ 3 x Nachtessen im Hotel ✓ Herrliche Schiffsfahrt 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 Schiffsfahrt auf dem Vierwaldstättersee. Von Flüelen Weiterfahrt zum Hotel in der Region Brescia & Nachtessen.

2. Tag – Fahrt mit dem legendären «Treno dei Saporì», 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 Pizzen. 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.



Wählen Sie Ihr Reisedatum

- 10. - 13. April 2025 *
- 8. - 11. Mai 2025
- 22. - 25. Mai 2025
- 11. - 14. September 2025
- 25. - 28. September 2025
- 16. - 19. Oktober 2025 *

*Spardaten ohne Zuschlag

Unser Sonderpreis für Sie:

Preis pro Person im Doppelzimmer
im guten Mittelklassehotel
Fr. 549.-

Zuschläge / Abzüge:
Einzelzimmerzuschlag: Fr. 105.-
Saisonzuschlag Abreisen Mai - Sept.: Fr. 50.-
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

reka *NOCH MEHR SPAREN*
bis 100% REKA-Checks!