

# DRIVE STYLE



**AB NACH ST. GALLEN**  
Natürlich gibt es die guten Würste. Und dazu auch feines Bier. Doch St. Gallen bietet weit mehr. Unsere Tipps. >25



**RENN-SIMULATION**  
Profis üben auf High-Tech-Simulatoren. Doch es gibt erschwingliche Apparaturen für Laien. Unsere Reportage. >26



**VELOTRÄGER-TEST**  
Wie gut sind Dachträger wirklich? Fünf Veloträger wurden hart getestet. Wir sagen, wer gewonnen hat. >31



## Stromern oder racen?

**MONTE CARLO** Die älteste Rallye der Welt öffnet sich alternativen Antrieben. Am Ende siegte ein Formel-1-Veteran auf einem Tesla Roadster.

Föhnsturm und Elektronengewitter: Der Tesla Roadster rauscht über die historische «Monte»-Strecke. Foto:ZVG

JAN WILMS

Die Wolken hängen tief in den Bergen, die mondäne Promenade ist eine Aquaplaning-Piste: Lugano präsentiert sich als einer von drei Startorten der 4. Rallye Monte Carlo für alternative Antriebe ungeschminkt und authentisch. Schon die äusseren Bedingungen lassen keine Zweifel daran aufkommen, worum es hier geht: um einen echten Test auf Leistung, Zuverlässigkeit und Reichweite für Automobile mit einem Minimum an CO<sub>2</sub>-Ausstoss.

Das Starterfeld von 100 Fahrzeugen ist ein buntes Potpourri: Vom niedlichen Buggy Acrea bis hin zum elektrischen Supersportwagen Tesla Roadster, dazwischen Erdgas- und Autogasvarianten von

Fiat, Subaru, Citroën, Saab, Alfa und Renault sowie Eigenmodifikationen. Daneben Importeurkonstruktionen und Hybrid-Serienmodelle wie Honda Insight und Toyota Prius.

**DIESEL UND ETHANOL** Zugelassen sind auch sparsame Dieselmodelle wie der Ford Focus Econetic und verschiedene Bioethanol-Umrüstungen von Ferrari F430, Porsche 911, Corvette, Ford Mustang und der aktuellen Lotus-Modelle Elise, Exige und Evora. Später, in den Bergen und den Strassenschluchten Monte Carlos, werden sie als Einzige für richtigen Rallyesound sorgen. Doch für Nostalgie aus der Ära grosshubiger Motoren ist hier kein Platz, auf den 1000 Kilometern geht es um saubere Lösungen für die Mo-

bilität der Zukunft. Eine solche ist Mitsubishi i-MiEV – der ab 2011 erhältliche E-Kleinwagen fuhr allerdings nur auf der letzten, 120 Kilometer langen Etappe durch die Seealpen um Monte Carlo mit.

Die erste Etappe dient der Zusammenführung mit den anderen Teilnehmern aus Clermont-Ferrand und Annecy-le-Vieux: Durch den Dunst der norditalienischen Tiefebene geht es durchs karge Aostatal hoch in die Westalpen. Der Regen nimmt zu, und die Fahrbahn wird endgültig zum Planschbecken. Erst ab 1200 km Höhe trocknet es ab, hier oben auf dem Dach Europas kurz vor der Einfahrt zum Montblanc-Tunnel fällt leichter Schnee. Klassische Rallyebedingungen also, denn zu der Legende der «Monte» gehört unbeständiges Wetter

genauso wie der ständige Wechsel von Verbindungsetappen und Sonderprüfungen.

**PHILOSOPHIEN** Die alternativen Energien bieten dem Betrachter ein unübersichtliches Feld an Lösungen und Philosophien. Auf dieser Rallye begegnen sich ihre Vertreter: Hybridfahrer treffen auf Sportwagenpiloten, Tüftler auf Profis. «Mir sind alternative Antriebe egal, ich nutze jede Gelegenheit, um Rallye zu fahren», sagt der Franzose Jimmy Meloni, der seinen Bioethanol-Dacia-Logan mit wilden Spoilern und Rallyestreifen verziert hat. «Mein Prius ist natürlich kein Rallyeauto. Aber andere Zeiten verlan-

FORTSETZUNG AUF SEITE 22



Links: Blaue Stunde – das spätere Siegerfahrzeug, ein weisser Tesla Roadster, wartet auf die Nachtprüfung.

Rechts: Strom gegen Ethanol – ein Tesla Roadster verfolgt eine modifizierte Lotus Elise. Beide Wagen laufen übrigens in der gleichen Fabrik vom Band.

Unten: 100 Autos am Start – auch Hybridmodelle und sparsame Dieselfahrzeuge durften bei der alternativen «Monte» um den Sieg fahren. Fotos:ZVG



FORTSETZUNG VON SEITE 21

gen ein anderes Verhalten», hält Roberto Uriarte aus San Sebastián dagegen. «Wir sind nicht mehr in den 80er-Jahren.» Die Teilnehmer fahren zwar in verschiedenen Klassen, aber die Regularien sind für alle gleich: Zeitnahme, Abstempeln der Bordkarte, Gleichmässigkeits- und Geschwindigkeitsprüfungen, dazwischen Überführungsetappen, auf denen eine Minimalzeit ebenfalls kontrolliert wird – damit die Verkehrsregeln eingehalten werden.

**GEBREMSTER TESLA** Konkurrenzlos in der Elektroautowertung: der Tesla Roadster Sport. Der kalifornische Hersteller ist mit zwei Fahrzeugen angetreten, einen pilotiert Erik Comas. Der Fran-

zose fuhr Anfang der 90er-Jahre für die Formel-1-Rennställe Ligier und Larousse. Doch am Ende der ersten Etappe entdeckt er zwangsläufig die Langsamkeit: Nach rund 300 Kilometern wird die kurvenreiche Auffahrt auf die Hochalpe bei Saint-Jean-en-Royans zur Kriechstrecke und die 288 PS starken Renner zum Verkehrshindernis. Den Rest der Etappe – etwa 30 km weit – schleichen sie mit Tempo 30 über die Strecke.

Energie sparen ist oberste Pflicht, denn Reichweitenrekorde schafft man im Tesla nicht mit aggressivem Stromfuss. Immerhin duftet es rund um die sauberen Roadster nach Bergblumen statt nach Abgasen.

Ähnlich wichtig wie für Tesla ist die Teilnahme für Ford: Der Hersteller ist mit

vier Focus Econetic angetreten, um die Machbarkeit der Verbrauchsangaben zu demonstrieren. Tatsächlich wurden 4,2 Liter auf einer kombinierten Autobahn-Landstrassen-Etappe realisiert; die wichtigen Wertungsetappen wurden von den Mitarbeitern sogar im Vorfeld der Rallye abgefahren. Da der Wagen technologisch ausgereift ist, geht es nun um Argumente für das Marketing. Ein probates Mittel, zumal die Kosten für eine Teilnahme mit 1600 Euro pro Auto nicht allzu hoch sind.

**BEWÄHRUNG AUF SCHOTTER** Von der Drôme-Hauptstadt Valence führt die Route am zweiten Tag durch die Provence und über die Seetalen in Richtung Nizza. Das Herzstück ist ein anspruchsvoller Gleichmässigkeitstest auf einer ab-

gesperrten, wahrlich engen Schotterpiste zwischen den Dörfern Bourdeaux und Eyroles. Hier haben erwartungsgemäss die Sportwagen die Nasen vorne, Lotus und Tesla führen ihre Kategorien mit Abstand an. Und auch Erik Comas ist schliesslich vom Potenzial seines Wagens überzeugt. «Wir stehen vor einem Quantensprung, noch erheblicher als die Le Mans-Siege der Diesel-Audi, findet der Profi. «Es wird nicht mehr lange dauern, bis die ersten ernstesten Rennsport-Wettbewerbe auf E-Autos wie dem Tesla gefahren werden.»

Doch noch fokussiert sich die Marke auf die Strassentauglichkeit. «Wir fahren diese Rallye, um auch die letzten Skeptiker von der Alltagstauglichkeit der Autos zu überzeugen», erklärt Craig Davis, der

Europa-Marketingchef von Tesla Motors. «Der Einsatz im Motorsport wäre möglich, ist aber Zukunftsmusik.»

Schon seit jeher wurden bei der Rallye Monte Carlo automobile Innovationen getestet. Marken wie Mini, Audi, Lancia und in den letzten Jahren Citroën verdanken wichtige Aspekte ihres Images zum grossen Teil den Siegen hier. Auch Rennexperte Erik Comas, der in diesen Tagen zum ersten Mal im Tesla sitzt, entdeckt eine neue Fahraktik. «Durch das unmittelbar verfügbare Drehmoment schlägt der Tesla in der Beschleunigung fast jeden Topsportwagen. Das muss man genauso nutzen wie die Rekuperation – das ist die Energiengewinnung per Motorbremse beim Bergabfahren», sagt er. «Und vor allem: Es gibt

keinen Joker, schnell nachtanken geht nicht.» Dann beschleunigt er vorsichtig und verschwindet hinter den Felsen der Serpentinenstrasse in Richtung Côte d'Azur.

**NACHTPRÜFUNG** Alle Fahrer warten auf diesen goldenen Moment, wenn nach tagelangen Strapazen durch Schnee, Regen und Kälte weit unten das Mittelmeer funkelt. Es geht zum vorletzten Checkpoint, dann über Beausoleil den Felsen hinunter der Abendsonne entgegen. Hinter dem Grenzstein von Monaco scheint das Ziel zum Greifen nah – doch noch sind zwei harte Prüfungen zu absolvieren: eine 120 Kilometer lange Nachtetappe durch das Hinterland und die Beschleunigungsprüfung Super Special

Stage zwischen dem Tunnel Le Portier und dem Casino. Die legendäre «Nacht der langen Messer» mit ihren Bestzeitprüfungen wurde vom verschneiten Col de Turini auf eine ungefährlichere Route verlegt. Trotzdem: Die Spitzkehren und Haarnadelkurven bringen Fahrer und Autos an ihre Grenzen. Der Wind fegt über die Höhen bei Sospel, Scheinwerferkegel zerschneiden die Nachtluft. Steile Abfahrten bergab, enge Kehren bergauf – hier werden selbst die Prius-Freunde vom Rallyefieber gepackt. Fast jeder Fahrer muss am nächsten Tag neue Reifen ordern. Und hier wie auch im Beschleunigungstest durch die berühmte Grand-Prix-Kehre am Fairmont-Hotel zeigt sich vor allem der flinke Mitsubishi i-MiEV als ideales Kurzstreckenmobil.

«Wir haben schon 1995/96 mit Elektro-Rallyes begonnen», sagt Patrick Mannory, Sprecher des Automobilclubs Monaco. «Doch weil die Hersteller nicht mitgezogen haben, konnten wir das erst 2007 fortsetzen.» Fürst Albert II. sieht Monaco heute als «Hub» für die Mobilität der Zukunft. Den klangvollen Namen, den Monte Carlo als Rallyeziel und Formel-1-Kurs besitzt, möchte Albert auf die neuen Antriebe ausweiten. Als erstes europäisches Land setzt Monaco vier Mitsubishi i-MiEV als Verwaltungsfahrzeuge ein. Hotels haben für Shuttledienste Mercedes S-Klasse Hybrid gekauft.

Schliesslich setzt sich auch der sportbegeisterte Regent in einen Tesla Roadster und zieht auf dem Hafenboulevard rasant davon.



Engagiert in die Kurve: Der Mitsubishi i-MiEV zeigt auf dem Monaco-Stadtkurs, was das Fahrwerk kann.



Heisser Akku, kühle Berge: Der Tesla Roadster klettert tapfer. Fotos: ZVG

DIE WERTUNG IM DETAIL

FAHRZEUGKLASSEN

1. Elektroautos (Serienfahrzeuge, Prototypen)
2. Hybride (fossile Brennstoffe bzw. Biobrennstoffe plus Elektromotoren)
3. Brennstoffzelle/Brennstoffe aus erneuerbaren Energien
4. Fahrzeuge mit fossilen Brennstoffen und einem Ausstoss von weniger als 120 g CO<sub>2</sub>/km

Etappen

- Konzentrationsetappe (Lugano/Clermont-Ferrand/Annecy-les-Vieux-Valence)
- Drei Gleichmässigkeitstests, Tagfahrt (Leonceal-Barbière, Bourdeaux-Sahune, Saint-André-de-Rosans-Eyguians)
- Zwei Gleichmässigkeitstests, Nachtfahrt (Col de Castillon - Touët-de-l'Escarène, Lucéram-Coraze)
- Geschwindigkeitstest Super Special Stage (400 m im Stadtgebiet Monte Carlo)
- Challenge Urban Electric, für Autos mit einer Reichweite von unter 150 km. **JW**



Gesamtsieg und Sieg in der Effizienzwertung: Pilot Erik Comas und Copilot Sebastien Chol.