Auch ein im Kanton Zürich zugelassener Fiat Dino 2000 Spider von 1968 nahm an der 31. Südtirol Classic Schenna teil.

GEORG MAYR

Therapie der Entschleunigung

An der 31. Südtirol Classic Schenna nahmen gut 120 Teams rund 580 Kilometer durch Berg- und Seeland Norditaliens unter die Oldtimer-Räder. Rollende Erholung lautete das Motto. VON HERBIE SCHMIDT

«Worauf habe ich mich da bloss eingelassen?» Die Miene des Heidelbergers in den besten Jahren grenzt an Fassungslosigkeit. Da hat ihn sein alter Freund, wie er Arzt im wohlverdienten Ruhestand, in letzter Minute überredet, als Co-Pilot bei der Südtirol Classic Schenna an Bord zu sein – und nun erfährt er, dass Beifahrer bei Klassik-Rallys alle Hände voll zu tun haben. Da gilt es zu navigieren, zu rechnen, Zeiten zu stoppen und sich um das jederzeitige Wohl des Fahrers zu kümmern. Schliesslich hat dieser das Steuer seines Roadsters MG A Baujahr 1959 in der Hand, und falls etwas schiefgeht, wird es nicht nur teuer, sondern kann mangels moderner Sicherheitssysteme im Auto allenfalls auch einmal etwas weh tun.

Keine Zeit also, sich in den Reiseführer zu vertiefen und von der Geschichte der vielen altehrwürdigen Gemäuer zu erfahren, die auf den erlesenen Routen durchs Meraner Land, durch die Dolomiten und die Seenlandschaft des Trentino zu bestaunen wären. Kein Blick für die gezackten Gipfel und die Voralpenpässe, die sich den 122 Teilnehmern der 31. Südtirol Classic bieten. Stattdessen die Augen auf Stoppuhr und Karte gerichtet – lückenlose Konzentration.

Doch halt. Die Schenna Classic ist alles andere als ein Wochenendstress für Oldtimer-Enthusiasten. Hier ist das Programm auf Entschleunigung und Genuss ausgerichtet und weniger auf Wettbewerb. Roadbook? Von wegen. Stattdessen eine Karte mit ausführlichem Wegbeschrieb. Wem das nicht genügt, der folgt den Schildern, die an entscheidenden Wegpunkten angebracht sind. Stress mit der Start- und Zielzeit der Gesamtetappe? Mitnichten. Nur die einzelnen Zeitprüfungen haben eine exakte Sekundenvorgabe, und nicht einmal diese muss man mittels Abschnittsdistanz und Durchschnittstempo noch selbst errechnen.

Erholung im Oldtimer-Sitz

Für den Beifahrer also heisst es: geniessen. Die Südtiroler Sommersonne, die enorme Vielfalt der teilnehmenden Oldtimer, die Landschaft und die geschickt gewählte Route bieten jede Menge Erholung und alles andere als Stress. Wer so etwas wie Ehrgeiz im Reisegepäck mitgebracht hat, der konzentriert sich auf die drei bis fünf Zeitprüfungen, die es pro Tag zu absolvieren gilt. Hier aber ist ganz besondere Präzision gefragt,

> Das Programm ist auf Genuss ausgerichtet und weniger auf Wettbewerb.

denn zwischen Start und Ziel zählt jede Hundertstelsekunde Differenz als Strafpunkt. Die beste Paarung darf in diesem Jahr am Ziel mit 95 Punkten, also einer Gesamtdifferenz von nicht einmal einer Sekunde, den Siegerpokal in Empfang nehmen.

Dabei spielen das Alter und die Beschaffenheit des Fahrzeugs keine Rolle, wenn es darum geht, zur exakten Zeit über den Zeitmessschlauch zu rollen. Etwas schwieriger wird es schon bei den zahlreichen Lichtschranken, die weniger genau eingeschätzt werden können. Aber ob nun ein aus der Schweiz angereister Amilcar CGSs mit Jahrgang 1927 oder ein Mercedes 280 SL R 107 von 1982, das Problem haben alle auf ihre Weise zu lösen. Hinauslehnen beim Zielstrich ist ausdrücklich erlaubt.

Auffallend beim Genussrally in Südtirol ist die grosse Zahl der hochwertigen und seltenen Oldtimer, die meisten davon aus Deutschland oder der Schweiz mitgebracht. Allein sechzehn Fahrzeuge der Jahrgänge 1927 bis 1938 sind in Schenna, ganz in der Nähe von Meran, am Start. Siebzehn Porsche sind dabei, davon allein dreizehn des Typs 356. Eine Vielzahl historischer Jaguar, Austin Healey, Triumph und Mercedes, selbst ein besonders seltener Fiat Moretti 750 Barchetta tut in Südtirol mit.

Auch die Fahrer der edlen alten und auch der nicht mehr ganz jungen Fahrzeuge dürfen geniessen, die dafür ausgewählten Routen über moderate Klippen wie Karerpass und Valparolapass laden zur gemütlichen und gelegentlich ambitionierten Fahrt ein. Mangels Servolenkung darf in den Serpentinen aber auch ganz schön gekurbelt werden. Dies gilt für Gross und Klein, ob Bugatti 57 C von 1939 oder BMW Isetta 300 von 1957.

Unterschiedliche Fahrstile

Einen Teil des Reizes an der Südtirol Classic bietet neben der Chancengleichheit bei den Zeitprüfungen die Tatsache, dass Standesunterschiede hier kaum eine Rolle spielen. Wer hinter dem Steuer sitzt, erschliesst sich dem Betrachter nicht, auch nicht der an den Tag gelegte Fahrstil. Da gibt sich etwa der Heidelberger Arzt im MG deutlich weniger draufgängerisch, als er in Erzählungen seiner Jugendjahre andeutet. Er ist auch ein wenig ermattet, denn worauf er sich eingelassen hat, erfährt er schon nach wenigen Kilometern: «Da es nichts zu navigieren und zu berechnen gab, bin ich nun zum Chauffeur mutiert und fahre praktisch alle Strecken selbst», erklärt er, immer noch bester Laune.

Andererseits ist der Herr Baron mit dem langen Namen kein Freund von Traurigkeit und heizt mit seinem Jaguar JK 150 wenig distinguiert und flotten Tempos über die doppelte Sicherheitslinie. Dass weiter vorne eine Linkskurve den Blick auf den Gegenverkehr nicht freigibt, ist dem erfolgreichen Anlageberater und ehemaligen Banker mit Institut gleichen Namens einerlei. Was die mitfahrende Frau Gemahlin dazu sagt, ist nicht überliefert.

Wer am Schluss gewinnt, ist vielen weniger wichtig als die Teilnahme. Doch blieb die Kirche im Dorf, die Gesamtwertung gewann ein einheimisches Team in einem Healey Silverstone Baujahr 1949, dessen Paarung Christian und Daniel Roncolato zu den Stammgästen der Südtirol Classic gehört.

Die Motivation, dabei zu sein, bringt stellvertretend für viele ein Anwalt aus Berchtesgaden auf den Punkt: «Nirgendwo sonst kommt an einem Rally so viel Gutes zusammen: wunderschöne Landschaft, herrliches Wetter, hervorragendes Essen und ein Wiedersehen mit alten Bekannten.»

Optimierung eines Bestsellers

Renault erneuert die bestehende Generation des populären Kleinwagens Clio. Damit wollen die Franzosen die Spitze des Segments in Europa behaupten. VON HERBIE SCHMIDT

Nach europäischer Betrachtungsweise ist der Renault Clio ein Spitzenreiter. Insgesamt 13 Millionen Stück des französischen Kleinwagens sind seit seiner Einführung vor 26 Jahren verkauft worden, mehr als von jedem anderen Fahrzeug der Polo-Klasse. In der Schweiz liegt der VW Polo vorne, aber mit rund 96 000 verkauften Clio in vier Generationen gehört auch hierzulande der Renault zu den beliebtesten Fahrzeugen des Segments.

Die vor vier Jahren lancierte vierte Clio-Generation verkauft sich nach wie vor gut, in der Schweiz sind bereits fast 12 000 Exemplare zugelassen worden. Doch um den weiteren Erfolg sicherzustellen, kommt der Clio nun in modernisierter Form auf den Markt, und zwar sowohl als Fünftürer als auch in der Kombiversion Grandtour. Die Neuerungen sind – abgesehen von einer neuen Frontpartie mit optionalen LED-Scheinwerfern – nicht besonders augenfällig. Eine grosse Umgestaltung war auch wenig opportun, war doch das Design des Niederländers Laurens van den Acker bei der Lancierung des Clio 4 bereits ein guter Wurf. Die Frontschürze erhielt eine zentrale Kühlluftöffnung und in den beiden Basis-Ausstattungsniveaus seitliche LED-Tagfahrlichter. Die Rückleuchten sind in den Topausstattungen ebenfalls mit LED bestückt.

Wichtiger sind die Veränderungen des Innenraums. Der Schalthebel wurde mit neuem Knauf versehen, die Türverkleidungen mit integrierten Armauflagen sind nun gepolstert, die Mittelkonsole wurde geringfügig modifiziert. Das Infotainment ist nun auf dem neusten Level der Konzernentwicklung und verfügt in der Topausstattung «Swiss Edition» serienmässig über R-Link Evolution mit 7-Zoll-Touchscreen und Internetanbindung. Optional ist eine Bose-Soundanlage mit sieben Lautsprechern und einem im Heck verbauten Subwoofer, der jedoch das nominal bereits knappe Kofferraumvolumen von 300 auf 230 Liter schrumpfen lässt.

Die modifizierte Frontschürze mit Nebelleuchten markiert den neuen Clio.

Die Platzverhältnisse im Fond sind unverändert gut. Die vorderen Sitze sind mit neuen Bezugsvarianten erhältlich und bieten nun besseren Seitenhalt. Damit passen sie besser zu den Fähigkeiten des Clio-Fahrwerks mit seiner breiten Spur und dem grosszügigen Radstand von 2,59 Metern. Zum Vergleich: Der VW Polo verfügt über 2,46 Meter Radstand und eine um drei Zentimeter schmalere Spur.

Neue Motor-Getriebe-Varianten

Der Effekt zeigt sich in der hohen Spurtreue und der geringen Seitenneigung des Clio, ohne dass der Komfort jedoch mit einer zu straffen Abstimmung geopfert wird. In Verbindung mit der präzisen elektrischen Servolenkung ergibt sich eine hohe Agilität des Clio, doch war dies schon bei der Lancierung 2012 der Fall.

Neu ist nun aber, dass sich der ansprechenden Dynamik angepasste Antriebsvarianten im Angebot finden. So fällt der neue Topdiesel mit 110 PS auf, der nur in Verbindung mit einem manuellen Sechsganggetriebe erhältlich ist. Das ist gut so, denn mancher Konkurrent leidet unter einer Akzentuierung des Turbolochs dank einem zu langsam agierenden Automaten. Der dCi 110 jedenfalls gibt sich durchzugsstark und zugleich erstaunlich laufruhig. Der 1,5-Liter-Turbodiesel soll dabei nur 3,5 Liter je 100 Kilometer verbrauchen. Laut Renault-Experte Robert Bonetto erfolgt die Abgasregelung hier ohne die Zufügung von AdBlue. Nach den Erfahrungen mit der VW-Dieselaffäre sind hier zumindest leise Zweifel an den realen Stickstoffemissionen angebracht. Die Preise beginnen für den 110-PS-Diesel bei 23 300 Franken.

Keine Überraschung bietet der bereits im Clio bekannte 1,2-Liter-Vierzylinder-Turbobenziner, der 120 PS leistet und gewohnt spritzig agiert. Gab es ihn bisher nur in Verbindung mit einem automatisierten Doppelkupplungsgetriebe, ist er nun ebenfalls mit 6-Gang-Handschaltung zu haben. Diese lässt sich präzise bedienen und ist ein Gewinn in der Antriebspalette des Clio. Mit einem nominellen CO_2-Ausstoss von 118 Gramm pro Kilometer gehört er zudem zu den Sparsamen im Segment, mit einem Preis ab 19 200 Franken zu den günstigeren Angeboten.

Grosse Fahrfreude im R. S.

Ob ein Basispaket ganzheitlich gelungen ist, zeigt die Ausführung eines besonders sportlichen Modells. Beim Clio ist dies der R. S., der ebenfalls erneuert wurde. Er ist mit 200 oder als «Trophy» mit 220 PS ausgestattet, stets an das 6-Gang-Doppelkupplungsgetriebe gebunden.

Optional ist für den R. S. Trophy, der über ein besonders dynamisch abgestimmtes Fahrwerk verfügt, ein Sportauspuff von Akrapovic. Auf der Rennstreckenfahrt überzeugt der sportlichste Clio neben seiner Abstimmung mit einem gelungenen Frontdifferenzial, das keinerlei Tendenz zum Untersteuern zulässt. Ein leichtes Übersteuern aber ist beim Clio R. S. Programm, was die Dynamikfahrt noch interessanter gestaltet. Das gelungene Sportpaket hat jedoch auch seinen Preis, denn das Fahrzeug ist mit Preisen ab 27 900 Franken teuer. Der VW Polo GTI mit 192 PS ist ab 25 000 Franken erhältlich.

Modellempfehlung
Renault Clio TCe 120 «Swiss Ed.»

Hubraum	1197 cm³
Motorbauart	4 Zyl. in Reihe, Benzin, Turbo
Antrieb/Getriebe	Vorderrad/D6
Leistung	87 kW / 120 PS
Max. Drehmoment	205 Nm bei 2000 U./min
Länge/Breite/Höhe	4,06/1,73/1,45 m
Leergewicht	1090 kg
0–100 km/h	9,2 s
EU-Normverbrauch	5,4 l/100 km
CO_2-Emission	120 g/km
Basispreis	23 850 Franken

Japanischer Asphaltcowboy

Nissans Edeltochter Infiniti ergänzt die Palette mit dem QX30, der mit mehr Bodenfreiheit und robusterer Optik den SUV-Kunden abholen soll. VON MARTIN SCHATZMANN

Noch gehört Infiniti zu den Nischenplayern auf dem europäischen Markt, doch die Zeiten der homöopathischen Verkaufszahlen scheinen sich dem Ende zuzuneigen. Im ersten Halbjahr konnte Infiniti in der Schweiz mit 363 Neuimmatrikulationen mit den Edel-Sportwagen von Maserati gleichziehen (341 Zulassungen) und hat auf Schlagdistanz zu Lexus aufgeschlossen (419). Eine solche Entwicklung hat lange auf sich warten lassen, denn seit dem Jahr 2008 versucht Infiniti, in der «alten Welt» Fuss zu fassen. Erste positive Anzeichen waren zwar schon 2014 festzustellen, der erhoffte Durchbruch wird aber erst jetzt greifbar, dank dem speziell in Europa für Europa konzipierten Kompaktwagen Q30. Mit dem QX30 erhält die Modellreihe in diesen Tagen eine zusätzliche Version.

Nur eine Antriebsvariante

Optisch bietet der QX30 ein robusteres Erscheinungsbild, das auf farblich abgesetzten Radhausschutzleisten und auf dem Offroad-Look der vorderen und hinteren Stossfängerbereiche basiert. Doch die Anpassungen bleiben nicht nur optischer Natur, im QX30 wird eine um dreissig Millimeter erhöhte Bodenfreiheit geboten. Dies hat zur Folge, dass beim Wagen, der nach Infiniti-Markencredo von sportlicher Abstimmung sein muss, diverse Eingriffe ins Fahrwerk und in die Lenkung nötig waren. Sogenannte Rebound-Federn, steifer ausgelegte Federraten und ein steiferer hinterer Stabilisator kompensieren die höhere Bauweise und sichern damit Komfort und Fahrstabilität zugleich. Zudem wurde die Lenkung etwas indirekter übersetzt und erhielt eine geänderte Ansprechkurve.

Während beim Q30 vier Motoren, Handschalt- und Doppelkupplungsgetriebe sowie Vorder- und Allradantrieb zur Wahl stehen, gibt es den QX30 ausschliesslich in einer Antriebsstrangkonfiguration: 2,2-Liter-Vierzylinder-Diesel, 7-Gang-Doppelkupplungsgetriebe, Allradantrieb. Die im Q30 ebenfalls erhältliche AWD-Version mit 2,0-Liter-Benzin-Turbo wäre rein technisch mit nur geringem Aufwand auch als QX30 machbar, doch entsprechende Entscheide stehen noch aus.

Geradeaus stabil, in Kurven agil

Erste Eindrücke beim Fahren in der Region von Köln überzeugen insofern, als der Wagen zwar straff gefedert ist, aber durchaus komfortabel wirkt, die Lenkung direkt, aber nicht nervös ist und beim Geradeauslauf auf Autobahn Stabilität, in Kurven aber die erhoffte Agilität bietet. Die Motor-Getriebe-Kombination ist gut abgestimmt und gefällt unter Last mit raschen, ruckfreien Wechseln, beim gemütlichen Cruisen mit sanften Übergängen. Mit 8,5 Sekunden für den Sprint von 0 auf 100 km/h bietet der kompakte Crossover bereits auf dem Papier die nötige Sportlichkeit. Und obwohl der QX30 gegenüber dem Q30 etwas höher gebaut ist, gibt Infiniti für beide den gleichen Normverbrauch von durchschnittlich 4,9 Litern pro 100 km an.

Dass Q30 und QX30 von der Kooperation von Renault-Nissan mit Daimler profitieren, lässt das Interieur erkennen. So sind gewisse Schalter und Tasten, wie die elektrische Sitzverstellung in den Türblättern oder die Fahrmodustaste fürs Getriebe beispielsweise, auch in der Mercedes-A-Klasse zu finden, mit welcher Q30 und QX30 die Plattform teilt.

Den QX30 gibt es ausschliesslich in den Versionen Premium und Premium Tech ab knapp 46 000 Franken. Damit scheint das neue Modell gegenüber der vergleichbaren Q30 rund 1000 Franken teurer zu sein. Doch vor einem Kaufentscheid lohnt sich ein genauerer Blick auf die Preis- und Ausstattungslisten: Weil Navigation und DAB-Radio im QX30 nicht Option, sondern Serie sind, bietet das neue Modell im Endeffekt über 500 Franken Preisvorteil. Diskrete Verkaufsförderung für den Asphaltcowboy.

Gleiche Plattform wie die Mercedes-A-Klasse, jedoch anders abgestimmt: QX30.