

Statt Aufklärung ein neues Bussenkonto

Im letzten Beinahe-Lockdown wurden hierzulande Lernfahrteams mit 1000 Franken bestraft, weil die Handbremse für den Beifahrer offenbar nicht erreichbar gewesen sein soll. Aus diesem Grund ist nun Aufklärung für Lernfahrer und deren Begleiter angesagt.

Nach der Schlagzeile im «Blick»: «Lernfahrten mit elektrischer Handbremse verboten», blieb man verwirrt. «Vor allem Autos mit elektronischen Handbremsen erfüllen die vorgeschriebenen Anforderungen nicht, da sich die Bremsknöpfe häufig auf der Fahrerseite befinden. Damit sind sie für den Beifahrer nicht erreichbar» textete das Boulevard-Blatt. Und weiter: «Selbst wenn die elektrische Handbremse an einer erreichbaren Stelle angebracht ist, kann sie verboten sein. Es gibt nämlich Marken, bei denen die elektrische Handbremse während dem Fahren nicht reagiert.» So versteht das niemand.

Der Reihe nach

Während einer Kontrolle der Stadtpolizei St. Gallen wurde ein Fahrzeug mit «L»-Schild inspiziert. Das Team, ein Lernender sowie sein Beifahrer, wurden mit je 300 Franken plus administrative Kosten gebüsst, macht total 1000 Franken. Grund: Bei Lernfahrten muss der Beifahrer jederzeit die Handbremse aktivieren können, was im Fall der Gebüssteten nicht zugetroffen haben soll.

Handelte es sich um eine linksseitig vom Fahrer – in linksgelenkten Autos –, an-



Diese «Blick»-Schlagzeile sorgte eher für Verwirrung, statt für Aufklärung.

SCREENSHOT ZVG



Die elektrische Parkbremse ist (leider) beinahe zum Industriestandard geworden.

BILDER ZVG

geordnete Handbremse? Oder um ein links neben den Fahrpedalen angeordnete Fuss-Feststellbremse? Damit sind viele Amerikaner und einige frühere Mercedes ausgestattet. Diese sind für Lernfahr-Begleitungen nicht zulässig. Das befreit jeder: Der rechts Sitzende soll dem Lernenden im Notfall über die mittig angeordnete Hilfsbremse Unterstützung an-

bieten, um Schlimmeres zu verhindern. Oder handelte es sich um einen mittig angeordneten P-Schalter? Fakt ist, dass elektrische Parkbremsen, eben keine Handbremsen sind, sondern Blockiersysteme, welche sich zum Panikeingriff meistens nicht eignen. Das Eingreifen vom Beifahrersitz über den händischen Parkmodus ist in vielen Autos nicht zu empfehlen, so

zum Beispiel im unten vorgestellten Cupra, wo der Schalter auf Zug und trockenem Asphalt die Räder spontan blockiert.

Definition

Die Kantonspolizei Zürich lässt verlauten: «Die elektrische Handbremse ist vom Beifahrersitz mit angelegtem Sicherheitsgurt erreichbar. Sie funktioniert während der Fahrt und kann über den Taster dosiert unterbrochen werden. Die Bremswirkung der elektrischen Handbremse ist dosier- und abrufbar.»

Die meisten elektrischen Parkbremsen erfüllen diese Parameter nicht. Mehrere Fahrlehrer haben im Albisgütl zu Protokoll gegeben, dass die Problematik bekannt ist, und sie Lernende darauf aufmerksam machen würden, keine Lernfahrten in Autos mit elektrischer Parkbremse zu unternehmen. Es existiert keine Datei, welche Fahrzeuge, die Vorga-

ben «dosiert unterbrechen» erfüllen. Auch im Kanton Zürich werden Anfänger deswegen gebüsst.

Den Einschätzungen der Zürcher Kapo hat sich die kantonale Administrationsbehörde des Kantons Zürich nach Rückfrage angeschlossen. Ohne öffentliche Bekanntmachung sind gewisse Restriktionen in der heutigen Gesellschaft mit der engen Vorschriftendichte fragwürdig, gegenüber Autofahrern jedoch Usanz.

Goldader

Es war ja nicht ein Fall, sondern es waren drei bestrafte Lernfahrten an einem Tag, teilt die Stapo St. Gallen mit. Da ist man auf eine Goldader gestossen. Dieser Sonntag im Februar ist für die St. Galler Stapo super gelaufen, ohne sich um delikate Zusammenrottungen von Leuten während der Pandemie kümmern zu müssen.

Jürg Wick



Nostalgiegefühl: Fiat 500 von 1963.

Die Oldieszene erwacht

Nun erwacht die Oldieszene wieder; viele freut es, andere ärgern sich über die alten Autos. Sie sind zu einem wesentlichen Wirtschaftsfaktor geworden. Er umfasst rund 300 000 zum Verkehr zugelassene Autos – praktisch die Zahl der in guten Jahren als neu eingelösten Personewagen.

Die Schweiz hat damit die grösste Oldtimerdichte weltweit; wir sind Auto-

fans! Dank dieser Szene bleiben uns verschiedene Berufsbilder wie zum Beispiel Sattler erhalten. Und für den Sommertourismus spielen die Freunde aller Autos inzwischen eine wichtige Rolle.

Wegen der Pandemie wurden im April einige Veranstaltungen abgesagt, aber zwischen Mai und September sollen über 50 Treffen und Ausfahrten stattfinden. (jwi.)

Für Sie erfahren: Cupra Ateca

Cupra war mal die Typenbezeichnung für sportliche Seat-Modelle, nun reicht es für eine weitere Marke im schon grossen Portfolio des Volkswagenkonzerns.

Cupra soll sich einen Platz als sportliche Marke im Volkswagen-Konzern sichern. Sie wird bei der AMAG von Sandy Grau geführt, welche seit 2017 Seat lenkt und in der Branche keineswegs als Quotenfrau gilt. Cupra dürfte ihr gefallen, weil die zusätzliche Marke nicht nur sportlich sondern auch stylish aufgestellt ist.

Dezente optische Retuschen machen den Unterschied zwischen Cupra Ateca und Seat Ateca aus, zum Beispiel bei den Felgen, oder mit den mutig eingefärbten Sitzen. Dazu über einen tieferen Griff ins Konzernregal die imposante Mehrleistung von 110 PS. Aus dem Baukasten mit Audi Q3 (ab 2011), VW T-Roc (seit 2017), Seat Ateca (2016) und Skoda Kamiq (2019) heraus geschält, darf Cupra seit 2020 wie VW in dieser Sparte bis auf 300 PS gehen, höher hinaus als Skoda und Seat mit 190 PS, aber nicht so weit wie Audi mit dem RSQ3 und überirdischen 400 PS.

Cleveres Marketing. Das ist allerdings keine deutsche Erfindung; die Briten hatten es unter BMC mit verschiedenen Marken in den 60er Jahren vorexerziert. Sie gerieten später jedoch im Vertrauen auf den weltumspannenden Commonwealth-Markt und im Kampf mit den Gewerkschaften in die Insolvenz. Volkswagen stützt sich mit deutschen, tschechischen und spanischen Labels weltoffener ab.

300 PS sind mehr als genug

Mit 300 PS verfügt der Cupra Ateca über mehr als genug Power, unterstützt von einer aggressiv kalibrierten Automatik mit sieben Stufen. Schön, dass der Ateca von Cupra trotzdem nicht drückt. Man wird, ausser im Sportmodus mit dem virtuellen Sound, nicht angestachelt. Aber man könnte, wenn man wollte. Die Ab-



Sympathisches Format, sehr geräumig, mit sportlichen Akzenten.

BILDER ZVG



Viel Platz im Fond aber beschränkte Sicht nach vorn.



Digitale, auch in der Waschstrasse gut ablesbare Instrumente.

Steckbrief Cupra Ateca 2.0

- Preis ab 50 000 Franken
- Zylinder/Hubraum R4/1984 ccm
- Leistung 300 PS/5300/min
- Drehmoment 400 Nm/2000/min
- Antrieb Allrad, AT7
- 0 bis 100 km/h 5,2 sec
- V/max 245 km/h
- Verbrauch (Benzin) 7,4 l/100 km (Werk)
- Verbrauch im Test 8,2 l/100 km
- CO2-Ausstoss 168 g/km (Werk)
- Länge/Breite/Höhe 438x184x163 cm
- Leergewicht 1540 kg
- Kofferraum 485 bis 1579 l
- Tankinhalt 55 l

+ Format, Platz im Fond, Fahrleistungen

- Bedienkonzept, Preis, Optionen

Auffallen: Sportsitze sind nicht kinderfreundlich.

stimmung ist gekonnt, der Federungskomfort angesichts der Leistung erstaunlich gediegen. Kein haptischer Overkill wie in einem Audi, sondern cool.

Störend, wie in anderen Produkten des vom Dieselskandal belasteten Konzerns, ist das digitalisierte Konzept mit den verschlungenen Bedienungspfaden. Das Ablenkungspotenzial ist enorm. Toll das Raumangebot auf vergleichsweise kompakter Fläche. Trotz inkludiertem Allradantrieb ist der Wendekreis erfreulich eng. Schade, dass die haltgebenden Sportsitze für die dahinter aufgehobenen Kinder sehr sichtbar sind. Aber die Jungmannschaft beschäftigt sich sowieso eher mit dem Smartphone. Am Steuer des Cupra Ateca sitzt jemand, dem Markenimage und 100 PS Mehrleistung rund 10 000 Franken Mehrpreis zum Schwes-termodell wert sind. (jwi.)