



Amarok (der Name bedeutet bei den Inuits Wolf): VW macht den Pritschenwagen salonfähig.

VW Amarok

«Weil ich ein Buezer bin»

Gölä fährt ihn. Der Alpenrocker und Buezer braucht was Deftiges. Der Amarok von VW steht fürs Grobe und für Rock 'n' Roll. Ist er der ideale Pick-up für mehr als Schweizer Rockbands?



Feines Arbeitstier: Auch bei Wind und Wetter darf es viel Ladung sein.



Geländegängig und wasserfest: Der Amarok klettert gern und gut.



Freie Fahrt: Gute Aussicht aus dem übersichtlichen Amarok-Interieur.

■ Einen passenderen Botschafter für den Amarok gibt es nicht. Die Berner Oberländer Rockseele kleidet sich in harter Schale, doch innen ist sie ganz weich. Das trifft ebenso auf das modische Arbeitstier von VW zu. Uf U Dervo - «U d'Flügu trage si so wit, wöu's keni Gränze meh git.» Auf diese Songpassage trifft der Charakter des Amarok zu.

Volkswagen erfand den Pritschenwagen nicht neu, aber machte ihn salonfähig. Die Konstruktion weist dieselben Grundzüge auf wie die meisten Pick-ups: fetter Rahmen mit aufgesetzter Karosserie, Längsmotor, hintere Blattfeder-

Starrachse, 5,25 Meter lang, 1,94 Meter breit, 1,83 Meter hoch und ein Radstand von drei Metern.

Interessant ist die Zweiliter-Dieselmotorisierung mit Twin-Turbo und manuellem 6-Gang-Getriebe. Sie bringt es auf wuchtige 400 Nm und 163 PS. Für die Version mit permanentem Allradantrieb (Torsen-Differenzial), die leer rund zwei Tonnen auf die Waage bringt, bedeutet diese motorische Performance ausreichenden Vortrieb für die meisten Fahrsituationen. Mit der Heavy-Duty-Federung erlaubt der Amarok DoubleCab in der Torsen-Allradversion eine Nutzlast von 663 bis

862 Kilo und eine Anhänglast gebremst von 2,8 Tonnen. Der Testverbrauch von 8,6 Litern per 100 Kilometer darf in Anbetracht der Grösse des Fahrzeugs als sparsam bezeichnet werden.

Bedingte Handlichkeit aufgrund der Fahrzeugwucht ist gegeben. Der Wendekreis mit knapp 13 Metern macht ihn nur bedingt zum urbanen Gefährten. Ansonsten fühlt man sich rasch vertraut mit dem Vehikel, und es fährt sich wie ein SUV. Drinnen gibt sich die Trendline-Ausstattungsvariante als angenehme Bleibe im typischen VW-Stil und in tadelloser Qualitätsanmutung - sachlich und simpel.

Geländefit zeigt sich der Pick-up: Der Steigungswinkel mit einer Zuladung von einer Tonne beträgt 45 Grad, die Querneigung 45 Grad und die Böschungswinkel weisen vorne 28 und hinten 23,6 Grad auf. Die Wat-Tiefe wird mit 50 Zentimetern beziffert. Wenn Gölä in den Sumpf möchte, ist er mit der Version des zuschaltbaren Vierradantriebs samt Reduktionsgetriebe besonders gut bedient. Und wer viel zu laden hat, dem sollten 2,52 Quadratmeter Ladefläche fürs Erste genügen - für eine ganze Rockband samt Equipment wird es indes knapp.

Technik

VW Amarok 2.0 BitDI CR Trend 4x4
Zyl./Hubraum: 4, Turbo-Diesel/1968 ccm
Leistung: 120 kW (163 PS) bei 4000 U/min
Drehmoment: 400 Nm bei 1500-2000 U/min
Norm-Mix/CO₂: 7,8 l/100 km, 206 g/km
Getriebe: manuell/6 Gänge
0 bis 100 km/h: keine Angaben
Spitze: keine Angaben
Ladefläche: 2,52 m²
Preis ab: Fr. 44 237,-

In Kürze

Autofaszination - sicheres Tuning

Autofaszination, der Schweizer Marktführer für Motoroptimierung, bekennt sich zur bundesweiten Kampagne «Via Sicura - mehr Sicherheit im Strassenverkehr» und entspricht der Anforderung, dass Tuningmassnahmen die Verkehrssicherheit nicht vermindern dürfen. «Wir bieten mit unseren Zusatzsteuergeräten eine Leistungssteigerung von bis zu 20 Prozent für Diesel- und Benzinmotoren an. Dabei bleiben die sicherheitsrelevanten Systeme wie Bremsanlage, Höchstgeschwindigkeit und Fahrverhalten zum Serienfahrzeug unverändert. Die Fahrzeugregelgrenzen zur Betriebssicherheit sowie Toleranzen der Hersteller entsprechen dem Originalzustand», sagt Beda Egli von Autofaszination.

Alfa und der Ironman

Alfa Romeo ging eine Partnerschaft mit dem Ironman ein und sponsert die Ironman-Etappen in Pescara, Nizza und Zürich. In Zürich fand die Hauptveranstaltung der härtesten Triathlon-Meisterschaft am Sonntag, den 10. Juli 2011, statt. Mit von der Partie war die Giulietta von Alfa Romeo als offizielles Fahrzeug dieses legendären Wettkampfs. 3,8 Kilometer Einschwimmen, 180 Kilometer mit dem Velo, 42,2 Kilometer zu Fuss joggend - das sind die Distanzen des Ironman Switzerland.

Im Reisekar immer mit Gurt

Ein vom TCS, der Basler und dem Dynamic Test Center (DTC) durchgeführter Crashtest zeigt auf, dass nicht angeschnallte Passagiere bei einer Kollision im Reisekar wenig Überlebenschancen haben. Der TCS empfiehlt daher, sich in Reisebussen anzuschnallen und so sich und andere zu schützen. Gesetzlich ist das Tragen des Sicherheitsgurts bereits seit dem Jahr 2006 Pflicht. Einzig die Busse des öffentlichen Linienverkehrs sind davon ausgenommen.

IMPRESSUM

AUTO BILD Schweiz
 Förrlibuckstrasse 70, Postfach, 8021 Zürich,
 www.autobild.ch/media
 Tel. Redaktion & Verlag: +41 43 444 51 11,
 Fax +41 43 444 50 91
Redaktion: Dirk Ruschmann (Leitung),
 Stefan Barmettler, redaktion@autobild.ch,
 Textlab GmbH
Layout: Andrea Keller, grafik@autobild.ch
Verlag: Patrizia Serra (Lesermarketing),
 Tel. +41 43 444 58 90
Anzeigen: Walter Morf (Verkauf),
 Tel. +41 43 444 58 41
Anzeigenbackoffice:
 Brigitte Guerra, Tel. +41 43 444 58 44,
 Karin Urech, Tel. +41 43 444 58 43.
 Der Preis für das Jahresabonnement
 mit Schweiz-Extra news+facts beträgt
 Fr. 118.83 (MwSt. inbegriffen).

Die AMAG investiert viel in ihre Lehrlinge

Der grösste Schweizer Garagenbetrieb, die AMAG Retail Autowelt Zürich, beherbergt nicht nur die Markenwelten, sondern im Weiteren ein grosses Ausbildungszentrum.

Über 200 Lernende finden in diesem Ausbildungszentrum ihren Platz. In diesem nach den modernsten Erkenntnissen eingerichteten Zentrum werden Nachwuchskräfte verschiedener Automobilberufe aus dem Grossraum Zürich ausgebildet. Das Ausbildungszentrum ist 1200 Quadratmeter gross und betreffend Infrastruktur, Ausstattung und Personal in der Schweiz einmalig. Modernste Computer-Lernstationen mit WLAN, ein Multimediakonzept, damit eigene Schulungsfilme produziert werden können, oder moderne Testgeräte für Fahrwerksvermessung und Motordiagnose kommen im neuen Zentrum zum Einsatz - um nur einige Beispiele zu nennen.

Im Ausbildungszentrum werden jährlich über 200 Lernende ausgebildet. Dazu gehören ebenso Lernende aus externen Betrieben - allen voran jene von Markenpartnern. Die Ausbildung ist, wenn immer möglich, markengebunden. «Unsere Philosophie will in die Tiefe gehen. Ein Beispiel: Früher lernte man am Motor, einen Zahnriemen zu wechseln. Man übte das zehn Mal und konnte es irgendwann (Hand-



Früh übt sich: Das Ausbildungszentrum der AMAG Autowelt setzt Masstäbe punkto Infrastruktur und Pädagogik.

griffschulung). Wir hingegen erläutern exakt die Aufgabe, die Funktionsweise und die Anforderungen an einen Zahnriemen. Der Lernende kann danach an jedem Motor den Zahnriemen selbstständig ersetzen», erläutert Andreas Billeter, Leiter Ausbildungszentrum Autowelt Zürich. In jedem Lehrjahr kommen die Lernenden mehrere Wochen ins Ausbildungszentrum, um wesentlich mehr als nur Basiskenntnisse zu erwerben. «Ziel ist

es, die Auszubildenden in möglichst effizienten Kursen schnell zu produktiven und motivierten Mitarbeitenden zu machen, damit sie einen Grossteil der Arbeiten in den Betrieben selbst erledigen können. Der Erfolg gibt uns recht: Der betriebswirtschaftliche Nutzen ist in den Betrieben schnell spürbar, und die AMAG ist praktisch jedes Jahr unter den drei besten Lehrbetrieben des Kantons Zürich», führt Andreas Billeter weiter aus.



Das Coupé: Die automobile Individual-Schiene von Mini dürfte hierzulande auf grosses Echo stossen.



Konsequenter Zweisitzer: Das Fehlen der Rücksitzbank bedeutet mehr Gepäckraum.

Das Mini Coupé startet ab Herbst in der Schweiz

Mini ist nicht gleich Mini. Eine neue hippe Kreation ist in aller Munde - das Mini Coupé mit tiefer gelegtem Dach dürfte speziell junge Städter und Singles locken.

BMW treibt den Mini voran. Und die Schweiz mag die Minis ganz feste. Hierzulande liegt Mini nach den ersten fünf Monaten dieses Jahres sensationelle 52,3 Prozent über dem Ergebnis von 2010. Damit prangt das Label Mini nicht nur weit über dem Gesamtmarkt in der Schweiz (plus 11,7 Prozent), sondern die Marke vermochte den Marktanteil von 1,1 auf 1,5 Prozent zu steigern.

Jedes Jahr ein neues Modell - so lautet die Konzern-Devise. Jung, urban, trendig - die Adjektive sind Programm. Das neueste Teil aus der Abteilung Mini nach

dem burschikosen Countryman sieht rattenscharf aus und dürfte bei städtischen Streifzügen viel Aufmerksamkeit auf sich lenken.

Von unnötigem Ballast hat man sich definitiv verabschiedet. Darunter finden wir etwa die Rücksitzbank. Die Frontscheibe wurde flacher, das Dach hat sich dadurch 52 Millimeter gesenkt und verkürzte die Länge um vier Millimeter. Alles wurde proportional und stimmig ins Lot gebracht. Die PR-Abteilung kreierte hierfür den Begriff Drei-Box-Design. Neu ist der Heckspoiler, der automatisch ab 80 km/h ausfährt. Die schärfste Version, das

Mini John Cooper Works Coupé, ist ab Werk mit dem JCW-Aerodynamik-Kit konfektioniert.

Vier Motoren stehen zur Wahl im Leistungsspektrum von 122 bis 211 PS. Selbst das Dieselherz bleibt dem Coupé nicht vorenthalten. Besonders gespannt darf man auf die JCW-Variante sein, weil BMW damit den schnellsten Serien-Mini aller Zeiten ankündigt: null bis hundert in 6,4 Sekunden, Höchstgeschwindigkeit 240 km/h. Die günstigste Variante soll unter 30 000 Franken zu liegen kommen, der Coupé-Zuschlag beträgt im Schnitt 2500 Franken.



Erste Kontaktaufnahme in Zermatt: Der neue Lancia Ypsilon, flankiert von 12 hübschen Kandidatinnen.

Ein Lancia Ypsilon für die Schönste im Land

Spieglein, Spieglein an der Wand... Bereits zum neunten Mal in Folge ist Lancia Hauptsponsor des grössten und bekanntesten Schönheitswettbewerbs des Landes: der Miss-Schweiz-Wahl.

Anlässlich des ersten Kontakts mit der Presse lernten die zwölf hübschen Kandidatinnen für die Miss Schweiz den zu gewinnenden Hauptpreis kennen, den neuen Lancia Ypsilon. Lan-

cia als Hauptsponsor der beliebtesten Miss-Schweiz-Wahl, die heuer am 24. September 2011 im Centro Esposizioni in Lugano stattfinden wird, hat sich längst zur Institution gemausert. Nebst

dem Titelgewinn als Miss Schweiz erhält die Gewinnerin den brandneuen Lancia Ypsilon, der am diesjährigen Automobil Salon in Genf seine Premiere feierte und seit dem 24. Juni 2011

SF bi de Lüt: Live

Moderator Nik Hartmann setzt auf den «Bulli» für seine Samstagssendung.

Gesendet wird die Hitserie «SF bi de Lüt - Live» seit dem 9. Juli wöchentlich jeweils am Samstagabend aus sieben verschiedenen Schweizer Ortschaften. Die Tour de Suisse der Unterhaltung beginnt am Samstag, den 9. Juli 2011 auf dem Rathausplatz in Thun und schliesst mit der Finalsending am 20. August 2011 vom Luzerner Mühleplatz.

Moderator Nik Hartmann führt die Zuschauer während sieben Livesendungen durch verschiedene Regionen der Deutschschweiz und präsentiert interessante Gäste so wie musikalische Showacts.



Schöne Sause: Ueli Bernold (l.) und Bandleader Dani Häusler (r.) mit Nik Hartmann und dem «Samba-Bulli».

bei allen Lancia-Partnern ab 17 990 Franken erhältlich ist.

Guy Nelson, Lancia Country Manager, ist von der langjährigen Zusammenarbeit überzeugt: «Der neue Ypsilon passt ideal zur Miss Schweiz, denn beide repräsentieren Eleganz, Stil und Glamour. Die Miss Schweiz ist eine hervorragende Botschafterin für die Marke Lancia und für den neuen Ypsilon.»

Die glückliche Gewinnerin wird einen voll ausgestatteten Lancia Ypsilon in der Topversion Platinum mit der modernen Twin-Air-Motorisierung erhalten. Der TwinAir-Motor erhielt kürzlich den «International Engine of the Year Award 2011».

Neben Comedians, schrägen Vögeln und Stars der Musikszene sind die «SF-Husmusig» und «Grill-Ueli» als Stammgäste der Sendung immer mit an Bord. Ein weiterer Stammgast der Sendung ist der VW-Bus. Mit ihm fährt Nik Hartmann jeweils zu Beginn der Sendung auf den Schauplatz der Sendung vor. Der «Samba» mit Baujahr 1967 war die exklusivste Version des Volkswagen-Busses/Transporters, eines der grössten Klassiker der Automobilgeschichte, und wird von der AMAG Automobil- und Motoren AG zur Verfügung gestellt.

Satt ums Eck: Der Subaru STI by Badtoys hat bezüglich Handling nichts mehr mit dem Serien-Pendant zu tun.



Fahrbericht Subaru WRX STI by Badtoys

Wing of Change

Der Flügel dominiert die Optik. Das Tuning an Fahrwerk und Motor wirkt unter dem Blech. Der Subaru WRX STI by Badtoys ist etwas für verrückte Jungs – eine Fahrmaschine pur.



Gewohnte Werte: Das Innere bleibt wie bei der Serie, auch bei den Sitzen.



Ästhetisch: Die grossen Felgen schmickeln dem Gesamtbild und unterstützen die hervorragende Fahrodynamik.



Das Herz: der nach dem Badtoys-Eingriff ausgewogene 2,5-Vierzylinder-Turboboxer und die vordere Domstrebe.

Zur Beruhigung: Drinnen riecht's vertraut nach Subaru. Der STI-Sitz, leider nicht der Recaro, hält mich dennoch okay fest. Sitzposition passt, Schaltknüppel liegt griffbereit, Zündung ein. Es geht los. Der 2,5-Liter-Boxer brabbelt schon im Leerlauf stimmig vor sich hin. Erster Gang rein. Einkuppeln, los geht's. Hurtig in den Zweiten, in den Dritten. Dank Schaltwegverkürzung von 50 Prozent geht der Gangwechsel locker aus der Hand. Der Schaltheifer kostet 170 Franken (Preise stets ohne Einbau). Fettes Drehmoment drückt mich in den Sitz, dabei ist das erst ein zaghaftes Warm-up.



Badtoys-Stempel: Der Flügel sieht nach Flugzeugkonfektion aus, ist aber eine gesetzeskonforme Eigenentwicklung.

Vor mir breitet sich eine herrlich geschwungene Schweizer Landstrasse aus. Es ist Feierabend. Ich bin verblüfft über das agile Einlenkverhalten – dieses unverzügliche Umsetzen der Lenkbefehle erinnert mich an einen Gokart, aber nicht an einen STI ab Stange. Hier tun sich Welten auf. Das Schalten mit der sonst eher etwas teigigen Knüppelführung hat sich grundlegend verändert.

Ich bin begeistert von der Kraft des Turbo-Boxers, der im Maximum schlagkräftige 500 Nm offeriert – und das ab 3290 Umdrehungen (Serie 407 Nm bei 4000 U/min). Das sind Werte, die ansonsten Supersportwagen oder kräftige Diesel vorweisen. Die Kraft- und

Leistungsentfaltung kommt deutlich linearer rüber als beim Serienpendant. Die Umprogrammierung des Steuergeräts (1790 Franken) bringt zudem eine Leistungssteigerung von 300 (auf dem Prüfstand sind es meist zwischen 280-286 PS) auf 330 PS mit sich und ein spürbar gesteigertes maximales Drehzahllimit.

Die Antwort dieses Kraftwerks auf Gasbefehle ist stets ein beeindruckendes Vortriebsgebaren – egal, wo die Drehzahl steht. Der flockige Umgang mit den rund 1,5 Tonnen Gewicht mahnt an einen rassigen Sportwagen vom Schlage eines Porsche GT3. Dank der Invida-Auspuffanlage III tönt das Aggregat sportiv, nie aber aufdringlich (Fr. 2190.-). Sehr beeindruckt bin ich vom Handling des Badtoys-Subis. Er lenkt sehr präzise ein, baut vorne mit seinen Advan-Neova-Gummis (245/35/19) viel Grip auf und hält diesen über eine weite Distanz aufrecht.

Die g-Kräfte sind exorbitant. Das Lastwechselgebaren kommt fein ausbalanciert

rüber. Die Karosserie bleibt stoisch, wirkt als steife Einheit. Dazu gesellt sich ein Rundstreckenfahrwerk, hart aber effizient. So hänselt das Badtoys-Geschoss definitiv manchen Rivalen aus der Abteilung Sportwagen. Bremsen, die blitzschnell zupacken und vor allem Überhitzung trotzen, was bei der motorisch deutlich gesteigerten Performance eine sehr beruhigende Wirkung hat, flossen im Hinblick auf die rasante Tempovermehrung Vertrauen ein.

Hinter der Wettinger Firma Badtoys steht der Name Markus Hutzli. Es handelt sich um einen Zweimannbetrieb, der nun weiter ausbaut. Makus Hutzli hat ein erfahrenes und feines Händchen für alles, was die Elektronik betrifft. Er ist Auto-Enthusiast, vor allem verfügt er über ein grosses Beziehungsnetz in Japan und ein entsprechend grosses Wissen über Spezialteile. Das Hauptaugenmerk richtet Badtoys auf die japanische Marken Subaru und Mitsubishi mit ihren Rallye-Derivaten.



Der Vortriebhammer: Mit 500 Newtonmetern will gezielt und sorgsam umgegangen werden.

An dem von uns gefahrenen WRX STI wurde sehr viel Detailarbeit vollzogen. Auf fallend und zu viel Abtrieb verhelfend, setzt sich der Flügel am Heck in Szene, eine haus-eigene Entwicklung aus Karbon. Er kostet 3500 Franken. Die aggressiv gestaltete Front-

spoilerlippe kostet 1250 Franken, die Advan-RZ-Felgen inklusive Bereifung (9x19") 6250 Franken. Die Bremsen mit vorne 8-Kolben- (Fr. 2990.-) und hinten 4-Kolben-Festsätteln (Fr. 3900.-) sind hochgradig empfehlenswert. Das D2-Super-Racing-Gewindefahrwerk mit Badtoys-Abstimmung ist für 3890 Franken zu haben mit verstellbarem Achsschenkel inklusive variierbaren Sturzes (Fr. 950.-) sowie mit Perrin-Stabis vorne und hinten (Fr. 1250.-) und mit Cosco-Domstreben (vorne: Fr. 370.- inkl. DTC-Zertifizierung); hinten: Fr. 330.-). Dazu kommen die Getriebe- und Motoraufhängungen (Fr. 400.-).

Sämtliche Teile bis auf das Motorentuning (ab Spätherbst) sind bereits heute mit DTC-Zertifikat versehen und somit schweizkonform. Durch die Eingriffe verleiht Badtoys dem WRX STI wahrhaft Flügel. Und beim Fahren – bevorzugt auf der Rennstrecke mit entsprechend ausgebildetem Popometer – ist definitiv Tieffliegen angesagt. Mehr Information unter: www.badtoys.ch.

Ein Ruf der Vernunft

Die Elite Sportwagen AG in Sirmach (TG) ist bekannt für Wagen der obersten Liga automobil Fortbewegung. Ein Zeitzeichen setzt sie mit der Vorstellung des eRuf-Roadsters.

Unter dem Motto «Emotion ohne Emission» und auf der Basis eines Porsche 911 Carrera 997 setzt sich die Firma Ruf Automobile AG nicht lautstark, sondern leise in Szene in den schnellsten und faszinierendsten Sportwagen der Welt. Die Firma Elite Sportwagen AG, der Vertriebs-händler für Ruf-Erzeugnisse, präsentierte kürzlich den ersten in der Schweiz an die Megasmile AG aus Teufen (junge Pflegelinie) ausgelieferten eRuf-Roadster. Es handelt sich um ein sogenanntes Feldversuchsfahrzeug. Mit von der Partie: Alois Ruf in persona und fürs Auge der Besucher Ex-Miss-Schweiz Whitney Toyloy.



Ausgeliefert bei der Elite Sportwagen AG: Feldversuchsfahrzeug auf Porsche 911 Carrera - der eRuf-Roadster.

«Der eRuf-Roadster verkörpert unsere Marke perfekt. Er ist ökologisch, hat ein zeitlos schönes Design und schreibt den

Fahrspass gross», sagt Megasmile-Gründer Dr. Roland Zettel. Auch Markus Felix, der Chef der Elite Sportwagen AG, zeigte sich anlässlich der Fahrzeugübergabe

zufrieden: «Wir arbeiten seit 20 Jahren mit Ruf zusammen und finden im eRuf-Roadster nun ein sehr zeitgemässes Konzept, das auch für die emotionalen

Seiten eines Ruf-Fahrzeugs geradesteht.»

Der Motor wurde zusammen mit Siemens entwickelt. Hohe Leistung bei hoher Effizienz stand im Lastenheft. Letztlich hielt diesem ein Zwei-Motoren-Konzept stand.

Zwei quer angeordnete Synchron-E-Motoren mit einer Gesamtleistung von 250 kW (340 PS) sind an ein automatisiertes Zweiganggetriebe mit Sperrdifferenzial gekoppelt. Ihre Energie zapft die Antriebseinheit von flüssigkeitsgekühlten und heizbaren Lithium-Ionen-Batterien ab.

Die Reichweite des eRuf-Roadsters beträgt bis zu 200 Kilometern, die Höchstgeschwindigkeit 180 km/h. Der Spurt aus dem Stand auf Tempo hundert soll lediglich 5 Sekunden dauern.



Evelyn Streiff mit ihren treuen Freunden: Hundedame Jeannie, Rüde Jecko und Mercedes-Benz CLK mit Flügeltüren.



Evelyn Streiff: 1998 in Varano (I) auf Suzuki Swift GTI. Am Ende winkte der Gewinn des Schweizer-Meistertitels bei den Serientourenwagen.



Evelyns Autogrammkarte: Im Vergleich zu heute wirkt diese Eigenwerbung sehr dezent.

Vollgas mit tierischer Begleitung

Evelyn Streiff wurde 1998 mit 11 Siegen als erste und einzige Frau Schweizer Serienwagenmeisterin. Heute beschäftigt sie sich mit Hunden

Wenn Frauen heutzutage Helm und Overall tragen, um den Männern in der wohl männlichsten Domäne zu zeigen, ist das immer auch ein mediales Ereignis. Da gibt es momentan das Beispiel der Rahel Frey, des Glamour-Girls, das in der DTM die Kamera auf sich zieht. Oder jene der Simona de Silvestro. Sie fährt in den USA in der IndyCar-Series. Das Zeitalter der starken Frauen ist definitiv angebrochen. Aus einer anderen Ecke stammen die rennenden Surer-Frauen Yolanda und Christina. Sie heirateten sich in den Promistatus ein. Und schaffen es so ebenfalls regelmässig in die Gazetten. Eine wahre Vorreiterin rennfahrender Schweizer Frauen und aus hartem Holz geschnitzt ist Evelyn Streiff. Motorsport zu be-

treiben, bedeutet Verzicht, Ausdauer und Kraft, mit Tiefschlägen fertig zu werden, leibliches und finanzielles Risiko. Wer sich hier durchschlägt, bewährt sich für schwierige Aufgaben. 1991 tauchte Evelyn Streiff zum ersten Mal in der Schweizer Meisterschaft auf. Der zur Interswiss zugelassene Ford Escort BDA - auch Hundeknochen genannt - entpuppte sich als suboptimales Versuchsfeld. Das führte zu einem schweren Unfall am Bergrennen in Oberhallau. Noch im Spital mit dem Leiden arger Beinverletzungen, plante die junge Frau unverzüglich den Fortgang ihrer Rennsport-Karriere. Diese Strategie lenkte sie Jahre später in den grossartigen Titelgewinn im schweizerischen Serienwagensport.

Neben Autos hatte Evelyn Streiff stets eine andere grosse Liebe. Diese raubte dem Blech längst den Vortritt: Hunde. Des Menschen treuester Begleiter ist für sie zur Lebensaufgabe geworden. Und die Hundeerziehung, die Mensch-Hund-Beziehung, liege ihr speziell am Herzen, sagt die ausgebildete Tierpsychologin und Gründerin des Triple-S-Ausbildungszentrums für Mensch und Hund (tripel-s.ch). «Heute macht es mir grossen Spass, den Leuten beizubringen, wie man Führungsqualitäten entwickelt und der Hund ganz entspannt wird, weil er nicht mehr für die Sicherheit zuständig ist und der Chef sein muss.» Dass Ethik und Empathie in der Hundeerziehung wichtig sind, sei nicht überall selbstver-

ständig. Noch immer würden Spraywolken-Halsband oder Wurfgeschellen als Abbruchsignal benutzt. «Und in Hundeklubs werden weiter Stachelhalsband und Strom eingesetzt, obwohl beides verboten ist», klagt Streiff. Trotz Hunden: Das Fahren mag sie unverändert sehr, auch wenn sie kaum mehr Rennen bestreitet: «Die Nachbarn auf der Strecke zum Berghaus stellen oft den Blinker, um mich vorbeizulassen. Ich halte natürlich die Geschwindigkeitsbegrenzungen ein.» Die Hundefachfrau, die unter anderem einen Mercedes-Benz CLK mit Flügeltüren Marke Eigenbau fährt, verbringt viel Zeit an Seminaren und ist immer begleitet von ihren zwei besten Freunden, der Hundedame Jeannie und dem Rüden Jecko.

ZEIGEN SIE SICH MIT IHREM AUTO! Diese Rubrik gehört in erster Linie Ihnen, liebe Leserinnen und Leser. Wir stellen Sie zusammen mit Ihrem Auto vor. Wenn Sie auch in AUTO BILD Schweiz porträtiert werden möchten, melden Sie sich bei uns: redaktion@autobild.ch

Auto Bild Ausfüllen. Abschieken. Prämie kassieren.

Jetzt portofrei ins Haus!

Jetzt AUTO BILD lesen – 2 GB MP3-Player gibt's GRATIS!

GRATIS für Sie: 2 GB MP3-Player

So passt Ihre Lieblingsmusik in jede Tasche

- Format: MP3/WMA
- FM-Radio
- Sprachaufnahmen
- Equalizer (5 Stufen)
- USB-Schnittstelle
- Lithium-Ionen-Batterie
- Inkl. USB-Kabel, Ladegerät, CD, Kopfhörer, Bedienungsanleitung

Jetzt AUTO BILD lesen & 25% sparen! Plus: Schweiz-Extra!

Auto Bild bringt Ihnen Vorteile:

- 2 GB MP3-Player GRATIS!
- Sie verpassen keine Ausgabe!
- Alle Ausgaben portofrei ins Haus!

Einfach faxen an 043 444 50 91 oder mailen an aboservice@autobild.ch

Auto Bild Ausfüllen. Abschieken. Prämie kassieren.

Ja, ich möchte AUTO BILD lesen!

Als Dankeschön erhalte ich den **2 GB MP3-Player GRATIS.**

Die unten stehenden Bedingungen habe ich zur Kenntnis genommen und akzeptiere sie.

Coupon ausschneiden, ausfüllen und abschieken:
AUTO BILD Schweiz, Axel Springer Schweiz AG,
 Förrlibuckstrasse 70, Postfach, 8021 Zürich

Vorname, Name _____

Strasse, Nr. _____

PLZ, Wohnort _____

Telefon _____

E-Mail _____

Ich zahle gegen Rechnung. 109951
 (Bitte keine Vorauszahlung leisten, Rechnung abwarten.)

Datum _____ Unterschrift _____

Ich bestelle AUTO BILD zum Preis von zzt. Fr. 2.56 pro Heft (51 Hefte/Jahr) ab der nächsterreichbaren Ausgabe statt Fr. 3.40 am Kiosk. Dabei spare ich 25%. Nach Ablauf des ersten Jahres kann ich jederzeit kündigen und erhalte zu viel gezahltes Geld zurück. Das Angebot gilt nur für Neu-Abonnenten in der Schweiz und solange der Vorrat reicht. Das Geschenk wird nach Zahlungseingang verschickt.

Vertrauensgarantie: Diese Bestellung kann ich innerhalb von zwei Wochen nach Erhalt einer Auftragsbestätigung gegenüber AUTO BILD, Brieffach 39 60, 20350 Hamburg, schriftlich widerrufen. Zur Wahrung der Frist genügt die rechtzeitige Absendung des Widerrufs.

Coupon ausfüllen & MP3-Player GRATIS!

Exklusiv: mit Extra für die Schweiz!

