

## NACHRICHTEN

**Chevrolet Cruze Kombi steht in Genf**

**CHEVROLET** Der Chevi Cruze Station Wagon feiert seine Weltpremiere auf dem 82. Internationalen Auto-Salon in Genf Anfang März. Der Station Wagon ist die dritte Modellvariante von Chevrolts weltweit erfolgreichstem Modell. Die Limousine und die Fließheckvariante des Cruze wurden seit Einführung im Jahr 2009 beziehungsweise 2011 insgesamt über eine Million Mal verkauft. Mit einer Gesamtlänge von 4,68 Metern ist der Kombi etwas grösser als das Fließheck (4,51 Meter) oder die Limousine (4,60 Meter). (SID)

**Keine Billigmarke bei Peugeot und Citroën**

**PEUGEOT/CITROËN** Der französische PSA-Konzern mit seinen beiden Marken Peugeot und Citroën wird im Rahmen seiner Zukunftsstrategie eine andere Linie als Renault einschlagen. Eine Billigmarke wie Dacia bei Renault wird es bei Peugeot und Citroën auch in Zukunft nicht geben. Auch werden weder die ehemaligen Marken Simca noch Talbot, deren Rechte bei PSA liegen, wieder auferstehen. Um den französischen Autokonzern wieder voll auf Kurs zu bringen und Anschluss an den erklärten Hauptkonkurrenten VW zu finden, sollen die Fahrzeuge künftig höherwertiger ausfallen. Man will also bei der Qualität des Designs und beim Image zulegen. (SID)

**Erwacht Studebaker etwa wieder zum Leben?**

**STUDEBAKER** Es klingt wie die typische amerikanische «Vom Tellerwäscher zum Millionär»-Story, die Ric W. Reed, der Chef einer Firma aus Colorado, da geplant hat. Der nämlich will in einem Sechsstufenplan die alte Traditions-Automarke Studebaker wieder beleben. 1966 hatte der US-Autobauer das letzte Fahrzeug produziert. Zunächst sieht der Plan vor, unter diesem Namen Roller mit E- und Verbrennungsmotoren zu bauen. Die Teile sollen hauptsächlich aus China, Taiwan und Indien stammen. Später soll das erste Auto auf die Räder gestellt werden, möglicherweise eine moderne Interpretation des kompakten Modells Lark aus den 60er-Jahren. (SID)

# Der Dodge, der aus Schinznach kam

Der Dart hat bei Dodge Tradition – und einen Bezug zur Schweiz



Der Dodge Dart Demon von 1971 – ein wunderschönes Auto, das auch heute noch begeistert.

Bei der Amag in Schinznach wurden einst in 12 Produktionsjahren insgesamt 4440 Dodge Dart gebaut. Das ruhmreiche Auto hat also auch eine Schweizer Vergangenheit.

VON PETER RUCH

Im Jahr 1955 bereitete Chrysler den Weg für den Namen Dart, und zwar mit einer Studie, die gleich zweimal lebte. Zuerst als Chrysler Ghia Dart, 1957 dann auch noch als Chrysler Ghia Diablo. Zwei Autos, aber eigentlich nur ein wunderbares Teil, gezeichnet nicht in Italien, sondern von Chrysler-Chefdesigner Virgil Exner. Als Diablo existiert der Wagen noch heute.

Der Dodge Dart kam erst 1959 (für den Modelljahrgang 1960) auf den Markt. Er rangierte im Dodge-Programm unterhalb des Matador und des Polara, basierte auf deren Plattform, verfügte aber über 10 Zentimeter weniger Radstand. Standard-Motorsierung war ein 3,7-Reihen-sechser mit 147 PS, es gab aber auch einen V8 mit bis zu 6,3 Liter Hubraum und etwa 330 PS. 1961 wurde der Dart vor allem vorne überarbeitet, und es gab auch einen 6,8-Liter-V8 mit etwa 380 Pferden. 1960 waren stolze 306603 Dart verkauft worden, 1961 noch 137000 Stück, und 1962, als der Dart noch kleiner wurde, waren es nur noch 111300 Exemplare.

**1963 KAM DER DART** dann noch kleiner, schon fast: kompakt, der Radstand betrug noch 2,82 Meter. Und es gab anfangs nur noch Sechszylinder, erst 1964 gab es wieder einen V8, wenn auch nur einen schwachbrüstigen 4,5-Liter mit 182 PS. Dafür gab es den Dart bis 1966 als Limousine mit zwei oder vier Türen, als Kombi (mit 2,69 Meter Radstand, genau wie der Plymouth Valiant), als zweitüriges Coupé und als Cabrio. 1966 wurde das Design wieder komplett verändert, der Radstand auf nun 2,74 Meter verkürzt, Kombi und Cabrio entfielen. Heisseste Variante war ab 1970 der Swinger 340 – welche eine interessante Bezeichnung. 1976 war dann das Ende der Dart-Reihe gekommen.

Und ja, der Dodge Dart wurde auch in der Schweiz gebaut, bei der Amag in Schinznach. Dort sind in 12 Produktionsjahren insgesamt 4440 Dart entstanden, quasi in Handarbeit.

## Für die Liebhaber der Italianità ein herber Schlag

Die Verschmelzung von Fiat und Chrysler bringt schon wieder ein neues Modell: Den neuen Dodge Dart – er basiert auf der Giulietta von Alfa Romeo

VON PETER RUCH

Nachdem der Fiat Freemont sowie die Lancia Thema und Voyager als einstige Chrysler/Dodge-Modelle den Weg von Detroit über den Atlantik und die Berge nach Turin auf sich genommen hatten, erhalten die Amerikaner jetzt etwas zurück. Und zwar einen Alfa Romeo Giulietta.

Wir hören sie schon wieder heulen und jammern und toben, die Alfisti und all die anderen Liebhaber der Italianità, wie kann Fiat-Chef Sergio Marchionne nur ein geheiligtes italienisches Produkt an die amerikanischen Schwermetalldrahter verschachern. Dart, das tönt wie Pfeilewerfen, und in der Tat darf man sich einerseits wundern, aber andererseits eben genau nicht. Man könnte ja tatsächlich meinen, dass die Giulietta-Plattform, komplett neu entwickelt und 2010 vorgestellt, zuerst einmal dem Fiat-Bravo-Nachfolger und einem neuen Lancia-Modell zur Verfügung gestellt werden müsste, wo dringender Handlungsbedarf besteht. Doch andererseits: In den USA besteht mit dem Dart die Möglichkeit, so richtig Stückzahl zu machen. Das macht die ganze Geschichte günstiger, und davon können dann Fiat/Lancia und selbstverständlich auch Alfa profitieren.

Sagen wir es mal so: Die Giulietta ist sicher hübscher als der Dodge Dart. Aber für ein kompaktes Stufenheck-Modell sieht der Amerikaner ganz ordentlich aus. Und dafür sorgt ein Italiener:



Für ein kompaktes Stufenheck-Modell sieht der Dodge Dart ganz ordentlich aus.

Lorenzo Ramaciotti, Designchef der Fiat-Gruppe, hat auch in den USA das letzte Wort. Aber Achtung: Hier auf den Bildern sieht der Dart besser aus als in Wirklichkeit, das liegt auch an den grossen Rädern, die für das Foto-Shooting montiert wurden. Auf der Messe in Detroit standen auch weisse und dunkelgraue Dart-Mäuse mit 15-Zöllern, und die sind etwas bieder.

Das ist in den USA allerdings beim besten Willen kein Hindernis für einen Erfolg. Die beiden meistverkauften Personenwagen, der Toyota Camry und der Nissan Altima, sind ja nun nicht gerade Design-Höhepunkte. Und das Segment der Kompakten, in dem der Dodge Dart antreten wird, wird dominiert vom südkoreanischen Chevrolet Cruze, auch nicht unbedingt ein Automobil, das

schlaflose Nächte bereitet. Es ist eher sogar so, dass der Dart mit seiner Alfa-Plattform technisch ein Overkill ist diesem sehr preissensitiven Segment, da kann man auch mit Starrachsen antreten, Hauptsache, es ist billig. Einen Preis hat Dodge aber noch nicht genannt, da sind wir sehr gespannt; den Cruze gibt es in den USA ab 16800 Dollar. Da muss man mithalten können.

Unter der Haube des Dart arbeiten zwei Vierzylinder-Sauger, mit 2 oder 2,4 Liter Hubraum (160 bzw. 184 PS), dazu gibt es als sinnvolle Motorsierung den italienischen 1,4-Liter-Turbo mit 160 PS. Der bringt nicht nur am meisten Fahrfreude, sondern sicher auch den besten Verbrauch. Und er bringt Fiat richtig Kohle: Für den Technologie-Transfer mit diesen modernen Motoren kriegen die Italiener 5 Prozent des Chrysler-Aktienpakets geschenkt. Man mag Marchionne vielleicht Verrat an der Italianità vorwerfen, aber wie man Geld verdient, das weiss er. Geschaltet wird auf allerlei Arten im Dart, manuell, automatisch und auch mit dem DKG, das bei Alfa TCT heisst.

**INNEN IST DER DART** eher von der rustikalen Sorte. Aber das muss so sein, das braucht die Dodge-Kundschaft, die würde sich gar nicht mehr auskennen, wenn da plötzlich Dinge wie Ergonomie und Haptik wichtig würden. Wobei, eine erste Sitzprobe in Detroit konnte uns eigentlich überzeugen, die Teile sind ganz ordentlich zusammengesteckt, die Sitz-Position besser als in der Giulietta, die verwendeten Materialien riechen wenigstens nicht mehr durch die geschlossene Scheibe nach Plastik. Hinten ist das Raumangebot nicht gerade üppig. Nach Europa kommt der neue Dart vorerst nicht, wahrscheinlich sogar: nie. Das war früher anders, da wurde er sogar in der Schweiz gebaut. Aber das ist eine andere Geschichte.