



AUTO-TIPP

Was man sich leisten kann

Andreas Faust, Autoreporter

Ihren Kunden machen es die Autoimporteure in den letzten zwei Jahren nicht einfach. Eurorabatte, Euroboni, zusätzliche Ausstattungen mit, ohne oder mit rabattierter Zuzahlung. Schwierig, dabei den Durchblick zu behalten. Markttransparenz? Blieb auf der Strecke. Kein Importeur wagte, die Listenpreise einfach entsprechend anzupassen.

Listenpreissenkungen 2012

Alfa Romeo	-8,2%
Aston Martin	-4,4%
Audi	-11%
BMW	-6,2%
Chevrolet	-11,4%
Dacia	-7%
Fiat	-8,8%
Ford	-2,5%
Hyundai	-8,9%
Infiniti	-18%
Jeep	-9%
Lancia	-9,1%
Mercedes	-7,3%
Ssang Yong	-2,6%
Subaru	-6,3%
Toyota	-2,5%
Volvo	-10,5%

Doch die Eurokrise ist längst nicht vorbei. Und mit dieser Einsicht senkten in den vergangenen Monaten zahlreiche Anbieter doch ihre Listenpreise, wie der Branchen-Analyst Eurotaxglass's in dieser Woche zusammengestellt hat. Aber eben nicht alle. Denn japanische Hersteller rechnen nur diejenigen Modelle in Euro ab, die auch tatsächlich im Euroraum

gefertigt werden. Die übrigen verrechnet man nach dem starken Yen – die vergleichsweise geringen Preisnachlässe von Toyota und Subaru lassen sich so ebenso erklären wie die Aufschläge bei Nissan (+0,4%) und Honda (+1,2%). Wirklich leisten kann sich aber wohl nur Land Rover seinen vierprozentigen Zuschlag: Bei den Zulassungszahlen verbucht die Marke 2012 bisher ein Plus von 130 Prozent.

Haben Sie Fragen, Anregungen, Wünsche zu Auto-Themen? Schreiben Sie Andreas Faust auf autotipp@sonntagszeitung.ch

MELDUNGEN

Suisse Caravan Salon in Bern

BERN Vom 25. bis 29. Oktober zeigen rund 300 Aussteller am Suisse Caravan Salon im Messezentrum Bernexpo Wohnmobile, Caravans und Zubehör. Informationen unter www.suissecaravansalon.ch

Neues Mittelklasse-Cabrio von Opel

GLATTBRUGG ZH Ab dem Frühjahr 2013 wird Opel ein 4,70 m langes, vierplätziges Cabrio anbieten. Der Cascada wird über ein bis 50 km/h bedienbares Stoffverdeck verfügen und auf dem Opel Astra basieren. Zur Auswahl werden drei Benziner und ein Turbodiesel zwischen 120 und 170 PS stehen.

Louis Chevrolet im XXL-Format

GLATTBRUGG ZH Die Skulptur von Louis Chevrolet, die künftig in seinem Geburtsort La Chaux-de-Fonds NE an den Gründer der gleichnamigen Automarke erinnern soll, wird aus 71 Chromstahlteilen bestehen, 5 Meter hoch und 10 Tonnen schwer sein.

Fiat: Neue Panda-Varianten

SCHLIEREN ZH Fiat erweitert die Panda-Baureihe. Der 4x4 (ab 21 350 Franken) leistet 75 oder 85 PS und verfügt über Allradantrieb. Der **Trekking** (ab 19 600 Franken) schaut nach Mini-SUV aus, verfügt aber nur über Frontantrieb. Die Naturgasversion mit 80 PS starkem Turbo-Zweizylinder (ab 19 850 Franken) emittiert nur 86 g/km CO₂.



Rollende Werbung: Patrick Fingers firmeneigener Bulli

VON ANDREAS FAUST (TEXT) UND PIRMIN RÜSLI (FOTO)

Er tut keinen Mucks. Mitten auf dem Hof steht ein Industrie-Gabelstapler. Gross und rot und mobil und genau dort, wo ihn der Fotograf nicht brauchen kann. Nach viertelstündigem Anlasserorgeln zuckt der Motor doch, das Ungetüm rumpelt hinter die Fahrzeughalle, die das Gelände von der Kantonsstrasse aus verdeckt. «Der hätte längst mal da weg sollen», murmelt Patrick Finger.

Seit elf Jahren betreibt der 31-Jährige seine Autogarage im Industriegebiet von Seftigen BE, acht Kilometer von Thun entfernt in der Aaresenke gelegen. Kein Schild, kein Hinweis; Fingers Reich muss man suchen. Wenn man plötzlich vor einer ganzen Armada abgetakelter VW-Busse steht, ist man am Ziel. «Am Anfang war das hier eine normale Autowerkstatt», sagt Finger. Inzwischen gilt sie als Jungbrunnen für hochbetagte Heckmotor-Busse aus Wolfsburg. Geplant sei das nie gewesen, betont Finger, es habe sich einfach so ergeben. Schon immer schwärmte er für Volkswagens Handwerkermobile; vor allem für die bei Westfalia im deutschen Rheda-Wiederbrück gefertigten Campingbusse; fährt bis heute einen. Als frischgebackener Werkstattinhaber habe er einen Westfalia-Bus wieder aufgebaut, dann seien erste Kundenaufträge eingegangen, heute beschäftigen er und drei Mitarbeiter sich mit nichts anderem als VW-Bussen.

Handwerker, Hippies, Polizisten, alle fahren den Bus

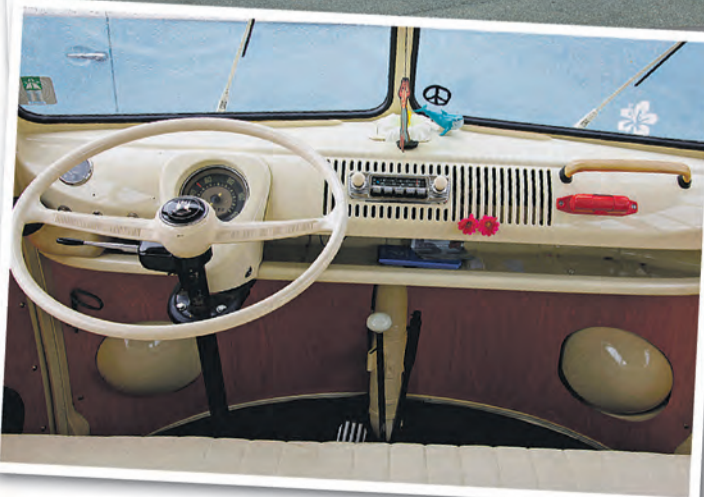
Nicht einmal bei Volkswagen dürfte man erwarten haben, dass sich der intern als Type 2 bezeichnete Transporter als langlebiger Bestseller mit Kultstatus entpuppen würde. Grosse Karosserie auf Käfer-Fahrgestell und fertig, so dachte sich der VW-Vorstand ein Transportfahrzeug für das Kleingewerbe. Doch die Käfer-Technik erwies sich als überfordert mit dem Gewicht, und so musste ein neuer Typ entwickelt werden.

Über drei Generationen – T1 bis T3 – hatte das Konzept mit zunächst luft-, später auch wassergekühltem Heckmotor zwischen 24 und 112 PS, Heckantrieb und acht oder neun Plätzen Bestand. Gemüsehändler und Grossfami-



Der Berner Bulli-Flüsterer

In Seftigen bringt Patrick Finger klassische VW-Busse wieder in Fahrt



Plüschig: Patrick Finger im 1957er-Westfalia-Campingbus. Parade: Aufgearbeitete T1 und T2. Prätig: Cockpit im 50er-Jahre-Stil

lien, Umweltschützer auf dem Weg zur Demo und Polizisten, Handwerker, Hippies – alle fuhren VW-Bus. Dann löste VW 1990 den von Fans längst Bulli getauften Transporter mit dem T4 ab – Frontantrieb, Quermotor; quasi ein Golf mit neun Sitzen. Ende Kult.

Service, Umbauen, Restaurieren, Tunen, technische Optimierungen: Finger macht alles. Fünf Vollaufarbeitungen schafft das Team im Jahr. Selbst VW-Importeur Amag lässt bei ihm arbeiten; hat erst in diesem Jahr einen T2 als Miet-Partybus herrichten lassen. «Der Unterboden war mürbe», erinnert sich Finger. Typisch für den Bulli seien auch Durchrostungen am Batterieträger und Schäden an der Vorderachse. Man wisse vorab nie, was sich in den Tiefen des Autos an Kostenfallen verbirgt. Mindestens 300 Stunden Arbeit veranschlagt Finger für eine Vollrestauration; es werden aber auch leicht mal 500. Kosten von 20 000 Franken können so zusammenkommen; frisch aufgearbeitete Campingbusse werden mit 35 000 bis 40 000 Franken veranschlagt.

Basteleien auf die Schnelle gehören nicht zum Repertoire

Ersatzteile bezieht Finger aus Deutschland oder über die rührige US-Szene; Blechteile müssen oft selbst gedengelt werden. Basteleien auf die Schnelle mit Spachtel und Farbe gehören nicht zum Repertoire: «Langfristig bringen Flickereien dem Kunden nichts», sagt Finger. Und seine Werkstatt habe einen Ruf zu verlieren.

Mit Kundenaufträgen ist Finger ausgelastet. Sein Arbeitsvorrat – rostige T2 mit gerissenen Armaturenrträgern, Pritschen-T3 im verbliebenen Kommunallack – muss deshalb derzeit geduldig auf dem Hof warten. «Vor zehn Jahren konnte man ausrangierte Polizeibullis für 3000 Franken haben», sagt Finger. Heute zahle man schon für grottige Exemplare deren 10 000. Aber es liessen sich auch noch Scheunenfunde machen; so wie neulich bei einem Bauern in der Umgebung. Der hatte als Nebenverdienst mit gebrauchten VW gehandelt, bis sein Gelände geräumt werden musste. «Eine Halle, voll mit Käfern und Bullis», erinnert sich Finger. Letztere haben inzwischen bei ihm eine Zuflucht gefunden.