



Steuer-Geschenke?

Die ganze Wahrheit über die Konzepte der Parteien



Kloses Kampf

Heimliche Führungsrolle des Super-Stürmers



China-Serie 2. Teil Wirtschaft

So läuft das Geschäft:
Insider erzählen

Österreich € 3,40 • Schweiz CHF 5,80 • Belgien € 3,70 • Niederlande € 3,70 • Luxemburg € 3,70 • Frankreich € 4,20 • Italien € 4,20 • Portugal (Cont) € 4,20 • Spanien € 4,20 • Kanaren € 4,40 • Griechenland € 4,80 • Finnland € 5,30 • Dänemark DKK 33 • Norwegen NOK 44 • Japan JPY 1550 (exclusive tax) • Slowenien € 4,20 • Ungarn HUF 1145

DAS MODERNE NACHRICHTENMAGAZIN www.focus.de

FOCUS

Nr. 24 9. Juni 2008 € 3,20



IST?

Mehr essen, weniger wiegen

GENIESSEN
ABNEHMEN
SATT WERDEN

Der neue
Ernährungsplan
- auch für
unterwegs



SOLL!





ERLEUCHTUNG Den neuen 911 zieren Tagfahrleuchten mit LED-Technik

PORSCHE 911/911S

Motor 6 Zyl. Boxer; 3,6/3,8 l
Leist. 254/283 kW (345/385 PS)
Höchstgeschw. 289/302 km/h
Verbrauch 10,3/10,6 l/100 km
CO₂-Emm. 242/250 g/km
Preis ab 83 032/93 980 Euro

- + für die Fahrleistungen niedriger Verbrauch
- heftige Aufpreispolitik



PORSCHE ZIEHT NACH Jetzt gibt's auch die Sportwagen aus Zuffenhausen mit Touchscreen (l.), und ein Doppelkupplungsgetriebe (r.) ersetzt die Tiptronic

PROBEFAHRT

Stuttgarter Zweiklang

Stärker, aber sparsamer: Porsche hat seinen Klassiker 911 gründlich überarbeitet

Wenn der Leiter Baureihe 911 über sein jüngstes Produkt spricht, ist auffallend oft die Rede vom Benzinkonsum und Kohlendioxidausstoß. „Meine Frau war am Wochenende mit unserem Erprobungsfahrzeug am Chiemsee“, erzählt August Achleitner, „und hatte einen Verbrauch von 10,5 Litern“. Die CO₂-Emissionen lägen beim überarbeiteten Carrera bis zu 15 Prozent unter denen des Vorgängers.

Ein Zweiklang aus mehr (Leistung) und weniger (Verbrauch) untermalt die Vorstellung des neuen Porsche. Die komplett neuen Motoren mit Direkteinspritzung bringen über sechs Prozent Minderverbrauch und 20 PS Mehrleistung beim Carrera bzw. 30 PS beim Carrera S. Damit fühlt sich der 345 PS starke Basis-Carrera ähnlich an wie der bisherige S – der wiederum auf 385 PS erstarkt ist.

Das neue Doppelkupplungsgetriebe, genannt PDK, schafft den schwäbischen Spagat genauso gut: Es ersetzt die klassische Automatik mit ihrem hydraulischen und verlustträchtigen Wandler. Ein Carrera S mit PDK beschleunigt wie einst der Turbo, unterbietet aber beim Normverbrauch sogar noch die Werte des Autos von Achleitners Frau. Die dürfte vor allem den komfortablen und sinnvoll schaltenden Automatikmodus schätzen.

Doch das von ZF zugelieferte Getriebe beeindruckt auch Sportfahrer: Die Ver-

bindung zwischen Motor und Rädern wirkt steif und direkt, Schlupf ist selbst beim Anfahren kaum spürbar. Im Sport-Plus-Modus jagt der neue Semi-Automat die Gänge auf Befehl durch die Box, dass die Insassen nicht mehr mit dem Zählen mitkommen. Vielleicht ist hier deshalb der siebte Gang gesperrt. Die höchste Stufe des neuen Getriebes, das bald schon in anderen Porsches auftauchen soll, ist ein Schongang, der – man ahnt es bereits – Sprit spart.

Andererseits ermöglicht PDK auch die sogenannte Launch-Control, einen halbautomatischen Schnellstart im Stil eines Formel-1-Boliden mit einer Anfahrtdrehzahl von mehr als 6000 Umdrehungen pro Minute. Den Vorgang leitet der Fahrer mit zwei widersprüchlichen Kommandos ein: Vollgas und Vollbremsung gleichzeitig. Passt irgendwie zu einem sparsamen Sportwagen. ■

GERD STEGMAIER

Klingt böse, fährt gut

Auch ein Porsche Turbo lässt Tunern wie Speedart noch Raum

PORSCHE	
Motor	6 Zyl. Biturbo, 3,6 l
Leistung	462 kW (630 PS)
Verbr.	ca. 15,0 l/100 km
Höchstgeschw.	320 km/h
Preis	ab ca. 180 000 Euro

OFFENE WAHL Den Speedart gibt's auch als Cabrio



An die straffe Kupplung muss sich der Fahrer erst gewöhnen; ansonsten ist der Überporsche verblüffend alltagstauglich. Sitze und Frontlippe aus Carbon sind optional; dass letztere an so ziemlich jeder Parkhausauffahrt über den Boden schrappt, gehört in dieser Klasse zum guten Ton. ■

GROSS-KARO altes 911-Design neu belebt



VERSPIELT Geschwungene Linien prägen die Frontpartie

PROBEFAHRT

Rückkehr als Zwitter

Der Delta soll Lancia reanimieren. Materialmängel und zu hoher Anspruch trüben das Comeback

Vegetiert eine Automarke dahin, gibt es zwei Möglichkeiten: Man schenkt ihr einen würdevollen Absgang oder hofft auf ein Verkaufswunder durch eine Reanimationsmaßnahme. Lancia hofft. Eigentlich umflort die italienische Traditionsmarke eine mythische Aura und damit Potenzial, aber in den vergangenen vier Jahren führte sie ein Schattendasein. Nur finanzielle Infusionen des Mutterkonzerns Fiat hielten die Firma am Leben.

Frische Kraft soll dem Patienten nun der wiederbelebte Lancia Delta verleihen. Die Macher des Autobauers geben alles, damit der Comeback-Versuch nicht durch alte Fehler behindert wird – früher folgten großen Worten oft unzuverlässige Autos. „Wir machen nur Versprechen, die wir auch halten können“, arbeitet Lancia-Deutschland-Chef Ferdinand Kaiser diesmal verbal an der Glaubwürdigkeit. Schwierig wird der Marktstart trotz der Verheißung, denn Lancia will zu viel: Der Delta soll eierlegende Wollmilchsau sein – Sportwagen, Limousine und Familienauto in einem.

Diesem Anspruch wird der Wagen, dessen Plattform auf dem Bravo basiert, nicht ganz gerecht. Beim Test des 1,4-Liter-Benziners (150 PS) zeigt sich: Der Delta versprüht weder Sportlichkeit noch Eleganz. Er beschleunigt verhalten und offenbart Verarbeitungsmängel. Zum Beispiel hängt Dichtungsgummi in die Fahrzelle. Die Sitze sind unbequem. Mit Schiebedach ist die Kopffreiheit eingeschränkt. Dafür bietet der Fond Platz.

Die Ausstattung des Italieners, der mit einem Radstand von 2,70 Metern und einer Länge von 4,50 Metern länger ist als ein Golf und nur zwei Zentimeter kürzer als ein Dreier-BMW, kann sich dagegen sehen lassen. Serienmäßig spendiert Lancia sieben Airbags, Klimaanlage, LED-Tagfahrlicht und -Rückleuchten.

LANCIA DELTA

Motor 4Zyl. 1,4–2,0 l
Leistung 120 bis 165 PS
Länge x Breite 4,50 x 1,80 m
Höchstgeschw. 194–214 km/h
Verbrauch* 4,9 l/6,6 l/100 km
Preis ab 20 000 Euro

- + umfangreiche Ausstattung, günstiger Preis
- schlechte Verarbeitung, sehr hohe Ladekante



STÄTTLICHES AUTO, KLEINER PREIS Der günstige Delta übertrifft den Golf an Länge

Obendrein erhält der Käufer ein topmodernes ESP, das beim Anfahren am Berg hilft und in brenzlicher Lage gegensteuert. In Kurven erhöht der Elektroassistent den Lenkwiderstand und simuliert per Bremsengriff ein Sperrdifferenzial. Wer mehr Extras bei Sicherheit und Komfort möchte, kann gegen Aufpreis ergänzende Technik erwerben, die bislang höherklassigen Modellen vorbehalten war – etwa einen Spurhalte-Assistenten, einen Einparkautomaten und eine variable Dämpferregelung.

„Wir wollen hierzulande dieses Jahr 2000 Autos verkaufen“, gibt Lancia-Deutschland-Chef Kaiser die Richtung vor. Im nächsten Jahr sollen es dann schon 4000 sein. Ein ambitioniertes Ziel für das Unternehmen, das 2007 republikweit nur 1550 Ypsilons loswurde. Der Delta-Einstiegspreis von 20 000 Euro ist immerhin ein zugkräftiges Argument.

Für kein Geld der Welt wird bei Lancia in absehbarer Zeit wieder ein echter Sportler zu kaufen sein – ein Revival des Lancia Delta Integrale planen die Südländer nicht. Damit die Enttäuschung der Gaspedalfans nicht zu groß wird, liefert die Lancia-Produktion ab Februar 2009 zumindest eine Flitzer-Version des Delta – mit einem 1,8-Liter-T-Jet-Motor, Automatik und satten 200 PS. ■

WOLFGANG GOMOLL