

Machtinstrumente und Kuppler von königlichen Hoheiten

Die Geschichte der königlichen Züge Europas kündigt von weit mehr als nur dem jeweils grösstmöglichen Komfort

Von Anfang an bedienten sich gekrönte Häupter der Massstäbe bezüglich Komfort und Geschwindigkeit, welche die Eisenbahn setzte. Royale Züge erlaubten es ihnen, sich ihren Untertanen öfter zu zeigen und Kontakte mit ihresgleichen zu pflegen.

Kilian T. Elsasser

Königin Victoria von England schwärmte schon 1842 von einer Eisenbahnreise zwischen Windsor und London – nur eine halbe Stunde habe sie gedauert, und frei sei sie gewesen von Staub und Hitze. Geradezu zu einem Eisenbahn-Regenten wurde Kaiser Wilhelm II. von Deutschland. Sein Namenszusatz *Imperator Rex* wurde deshalb bisweilen zu *Immer Reisefertig* verballhornt. Zwischen 1897 und 1902 besuchte er per Bahn 250 deutsche Städte. Der deutsche Kaiser nutzte das schnellste Verkehrsmittel seiner Zeit, die weder Radio noch Fernsehen kannte, um im ganzen Reich präsent zu sein.

Mitgift und Konkurrenz

Mit dem neuen Verkehrsmittel wurde es möglich, dass sich die europäischen Königshäuser regelmässig auf dem Sommersitz des dänischen Königs Christian IX. trafen. Seine beiden Töchter lernten dort die Kronprinzen von England und Russland kennen. Ein Sohn wurde zum König von Griechenland gekrönt. Christian IX. wurde zum «Schwiegervater Europas». Kaiserin Elisabeth von Österreich-Ungarn entkam mit ihrem Zug der Enge des Hofes. Sie reiste durch Europa, bis sie 1898 in Genf von einem Anarchisten erstochen wurde.

Die Zaren Ferdinand I. und Boris III. von Bulgarien nutzten ihre Züge, um die Industrialisierung des Agrarlands



Der deutsche Kaiser Wilhelm II. besucht Otto von Bismarck am 19. Februar 1894 in Friedrichsruh. Holzstich nach einer Zeichnung von Emil Limmer, 1894.

voranzutreiben. Sie fuhren als ausgebildete Lokführer demonstrativ in der Lokomotive mit. Königliche Wagen oder ganze Züge wurden befreundeten Herrschern geschenkt. Als Mitgift lieferte König Viktor Emmanuel II. von Italien 1862 einen Wagen nach Portugal, wo seine Tochter Maria Pia König Luis I. heiratete. Die königlichen Züge bestanden meist aus Schlafwagen und Salonwagen für König, Königin, Prinzen und Prinzessinnen, Salonwagen. Hinzu kamen Wagen für Wache und

anderes Personal, für Küche und Heizung sowie Stromproduktion.

Oft wurden die Züge von den privaten Eisenbahngesellschaften bereitgestellt. In Frankreich konkurrierten die Gesellschaften darum, wer Kaiser Napoleon III. das repräsentativste Rollmaterial zur Verfügung stellen konnte. Die Wagen waren luxuriös eingerichtet, und viele von ihnen entsprachen den unterschiedlichen nationalen technischen Standards. Elektrische Beleuchtung, Kommunikationssysteme, Toilet-

ten mit Wasserspülung, Badewannen, Heizungen gehörten zum Inventar, bevor all das allgemeiner Standard war.

Zeugen von Dramatik

Die meisten königlichen Züge sind verschwunden; als Sprachrohr zum Volk haben sich elektronische Medien etabliert, und wenn die Majestäten auf Reisen gehen, tun sie das oft per Auto, Helikopter oder Flugzeug. Viele Züge wurden in Kriegen oder Revolutionen zer-

stört. Einige Königshäuser, wie das englische, haben heute noch einen Zug, der den königlichen Familienmitgliedern zur Verfügung steht. Über ganz Europa verteilt können wichtige und seltene Vertreter historischer Wagen in Eisenbahnmuseen bestaunt werden.

In Hyvinkää, 100 Kilometer nördlich von Helsinki, sind die drei einzigen erhaltenen Wagen des russischen Zaren Alexander II. zu bewundern. Der Zug war bei Ausbruch der Revolution 1917 in Finnland. Im französischen Eisenbahnmuseum in Mülhausen ist ein Salonwagen der Kaiserin Eugénie ausgestellt, der Frau von Napoléon III. Im griechischen Eisenbahnmuseum steht ein Wagen eines osmanischen Sultans. Er kam 1913 als Kriegsbeute nach Athen. Im National Railway Museum im nordenglischen York kann eine ganze Serie von königlichen Wagen von Königin Adelaide über Königin Victoria bis zum modern ausgestatteten Wagen von Königin Elizabeth II. besichtigt werden. Die Bulgarischen Staatsbahnen besitzen einen fahrtüchtigen Zug des Zaren Boris III.; der Zug kann für Fahrten gemietet werden.

Bisweilen waren königliche Salonwagen auch Zeugen oder Vorbote dramatischer Ereignisse. Der Salonwagen des österreichisch-ungarischen Kronprinzen Franz Ferdinand ist dafür ein Beispiel. Als hätte es sich dabei um schlechte Omen gehandelt, überhitzte sich auf der Fahrt des Kronprinzen im Jahr 1914 nach Sarajevo eine Achse und funktionierte die elektrische Beleuchtung nicht. Der Kronprinz, der unmittelbar danach in der bosnischen Hauptstadt von tödlichen Kugeln getroffen wurde, soll auf der Fahrt gesagt haben, die als Beleuchtung verwendeten flackernden Kerzen erinnerten ihn an ein Begräbnis.

Kilian T. Elsasser, Historiker und Museologe, Luzern, hat eine Ausstellung zu diesem Thema im Niederländischen Eisenbahnmuseum in Utrecht kuratiert.

Ein Kleinauto, das vor allem auf dem Land erfolgreich ist

Das Erfolgsmodell Swift von Suzuki ist rundum erneuert worden und bietet nun auch eine Stopp-Start-Automatik

Nach fünf Jahren ist der Suzuki Swift aufgefrischt worden. Äusserlich sieht man dem kompakten Zwerg die Veränderung zwar kaum an, die Technik wurde aber komplett überarbeitet. Zu haben ist der neue Swift ab 16 990 Franken.

Jede Automarke hat ihr Erfolgsmodell. Bei Suzuki ist es der Swift. Er wird gerne als urbanes Fahrzeug gepriesen und in der Suzuki-eigenen PR gar als City-Sportwagen bezeichnet. Bei der Präsentation des nach fünf Jahren grundlegend überarbeiteten Modells in München kurvte das Auto denn auch auf der Leinwand durch enge Altstadtgassen. Dabei hat der Swift in der Schweiz Mühe, sich in den Städten zu behaupten, wie Jürg Naef, Vizedirektor der Suzuki Automobile Schweiz AG, feststellt. Das auch hierzulande erfolgreichste Modell der japanischen Marke ist vor allem in ländlichen Gebieten verbreitet. Schwerpunkte sind die Kantone Wallis und Graubünden. 60 Prozent der dort neu verkauften Fahrzeuge haben Allradantrieb. Da in diesem preisgünstigen Segment die Konkurrenz sehr klein ist, landet schnell beim Swift, wem 4x4 wichtig, aber ein SUV zu teuer und zu durstig ist.

Klassisches Zweitauto

Dem Swift haftet der Ruf an, ein «Frauenauto» zu sein. Doch sind in der Schweiz nur 55 Prozent der Swifts auf Frauen eingelöst. Allerdings schätzt Naef, dass der Prozentsatz von Fahrerinnen tatsächlich wesentlich höher liegt. Oft werde der Swift nämlich als klassisches Zweitauto genutzt. Seinen Erfolg verdankt der kleine Japaner dem



Suzuki Swift: Neu sind vor allem Innenausstattung und Technik.

guten Preis-Leistungs-Verhältnis und seiner Vielseitigkeit. Obwohl ein Zwerg, ist er sowohl als Fünftürer wie auch als Dreitürer, mit Handschaltung oder Automatik, mit Front- oder Allradantrieb erhältlich. Weil der 2005er Swift so erfolgreich war, hatten die Ingenieure Respekt davor, allzu viel zu verändern. Äusserlich sind die Anpassungen sehr dezent ausgefallen. Auffallend sind die grossen, weit nach hinten gezogenen Scheinwerfer. In der Länge (3,85 m), der Breite (1,695 m), der Höhe (1,51 m) und beim Radstand (2,43 m) hat der Neue leicht zugelegt.

Bei Innenausstattung und Technik blieb nichts beim Alten. Es gibt eine Stopp-Start-Automatik, jedoch nur für die handgeschalteten Modelle. Lenksystem, Fahrwerk und Motor wurden komplett überarbeitet. In der Schweiz ist der Swift nur als Benziner erhältlich. Verbrauch und Emissionen konnten

nochmals gesenkt werden. Der intern «K12B» genannte 1,2-Liter-Benzin-Motor soll 116 Gramm CO₂ pro Kilometer ausstossen. Laut Werksangabe liegt der Benzinverbrauch bei 5 Litern auf 100 Kilometer.

Im Innern fallen die grösseren Sitze und der grosszügigere Platz auf den Vordersitzen auf. Im Fond ist es aber eng geblieben. Auch der Gepäckraum fasst nur ein Volumen von 211 Litern, bei umgeklappten Rücksitzen kann er je nach Modell auf bis zu 538 Liter vergrössert werden. Dabei entsteht aber eine unpraktische Stufe. Die Ladekante ist recht hoch und suboptimal für schwächliche Zeitgenossen. Auch die Sicht nach hinten könnte besser sein.

Der neue Vierzylinder-1,2-Liter-Benzinmotor hat noch 94 PS. Bis Tempo 80 ist er sehr spritzig. Auf der Autobahn fehlt es ihm aber dann deutlich an Durchzugskraft. Der fünfte Gang ist

lang übersetzt und lässt Elastizität vermissen. Bald sehnt man sich nach einem sechsten Gang. Die Spitzengeschwindigkeit wird mit 165 km/h erreicht. Das ist aber eher unwichtig für die Schweiz. Autobahnfahrten sind ohnehin nicht die Kernkompetenz des Swift.

Noch rund 400 Fahrzeuge will Jürg Naef bis Ende Dezember vom neuen Swift in der Schweiz absetzen. Das Jahresziel für 2011 liegt bei 3000 Einheiten, was dem Absatz von 2008 entspricht. Seit Suzuki Schweiz vor 29 Jahren die Importtätigkeit begann, sind 110 000 Autos verkauft worden – davon 33 500 Swifts. Naef rechnet für das Jahr 2010 mit insgesamt 7000 verkauften Suzukis.

In Europa wurde der erste Swift im Jahr 1983 lanciert. Seither sind 4 Millionen Fahrzeuge abgesetzt worden. Der Swift wird rund um den Globus an sieben verschiedenen Standorten gefertigt und in mehr als hundert Ländern und Regionen verkauft. Das frontgetriebene Modell für die Schweiz wird in Ungarn gefertigt. Der 4x4 kommt aus Japan.

Allrad erst ab Januar

Der neue Swift ist in drei Ausstattungsvarianten erhältlich. Alle Modelle haben sieben Airbags und ESP. Die Variante GL kommt mit Lederlenkrad, manueller Klimaanlage, Sitzheizung, Radio/CD/MP3-Player, USB-Anschluss und Stopp-Start-Automatik daher. Beim GL Top gehören zusätzlich eine automatische Klimaanlage, 16-Zoll-Alufelgen, Tempomat und schlüssellostes Zugangssystem dazu. Alle frontgetriebenen Modelle sind ab September erhältlich, der 4x4 kommt dann im Januar. Unschlagbar ist das Preis-Leistungs-Verhältnis. Beim dreitürigen Swift mit 5-Gang-Getriebe ist man ab 16 990 Franken dabei, beim vierradgetriebenen Fünftürer GL Top ab 23 990 Franken.

IN KÜRZE

Auto

Fiat Doblò mit Gas und Benzin

H. Sc. · Der Fiat Doblò Natural Power steht ab sofort bei den Garagisten zum Kauf bereit. Angetrieben wird er vom bewährten «1.4 16V T-JET»-Motor, der sowohl beim Benzin- als auch beim Erdgasbetrieb 120 PS zur Verfügung stellt. Die Einstiegsversion Active kostet 26 500 Franken, die Modelle Dynamic und Emotion sind für 29 000 beziehungsweise 31 300 Franken zu haben.

Honda-Hybrid zum Vierten

H. Sc. · Honda lanciert mit dem Jazz schon bald das vierte Hybridmodell nach Civic, Insight und CR-Z. Der japanische Kleinwagen erhält einen 1,3-Liter-Benziner und einen Elektromotor in Verbindung mit stufenlosem CVT-Getriebe. Bei niedrigen und mittleren Geschwindigkeiten fährt der Honda Jazz ausschliesslich mit E-Antrieb.

Gebirgstüchtig: Subaru Impreza XV

H. Sc. · Mit robusten Anbauteilen, mehr Bodenfreiheit und natürlich mit Allradantrieb – so fährt das Sondermodell Subaru Impreza XV vor. Die optisch auf gebirgstüchtiges Crossover-Modell getrimmte Mittelklasslimousine ist in limitierter Auflage erhältlich und kann wahlweise mit Benzin- oder Turbodieselmotor mit je 150 PS geordert werden. Preis: ab 30 900 Franken.

30 Jahre Seat Panda

H. Sc. · Der bis anhin über sechs Millionen Mal verkaufte Fiat Panda wird 30-jährig und erscheint deshalb in einer «Anniversary»-Sonderserie. Das ab 12 999 Franken lieferbare Jubiläumsmodell basiert auf der 54-PS-Version Active und verfügt über verschiedene kostenlose Ausstattungsdetails und optische Merkmale im Wert von 3326 Franken.