

Der Vanderhall Venice ist die moderne US-Interpretation der britischen Morgan 3 Wheeler und ist nun auch ab 39 900 Franken in der Schweiz erhältlich.

# Vanderhall Roadster neu auch in der Schweiz

## Spass auf drei Rädern

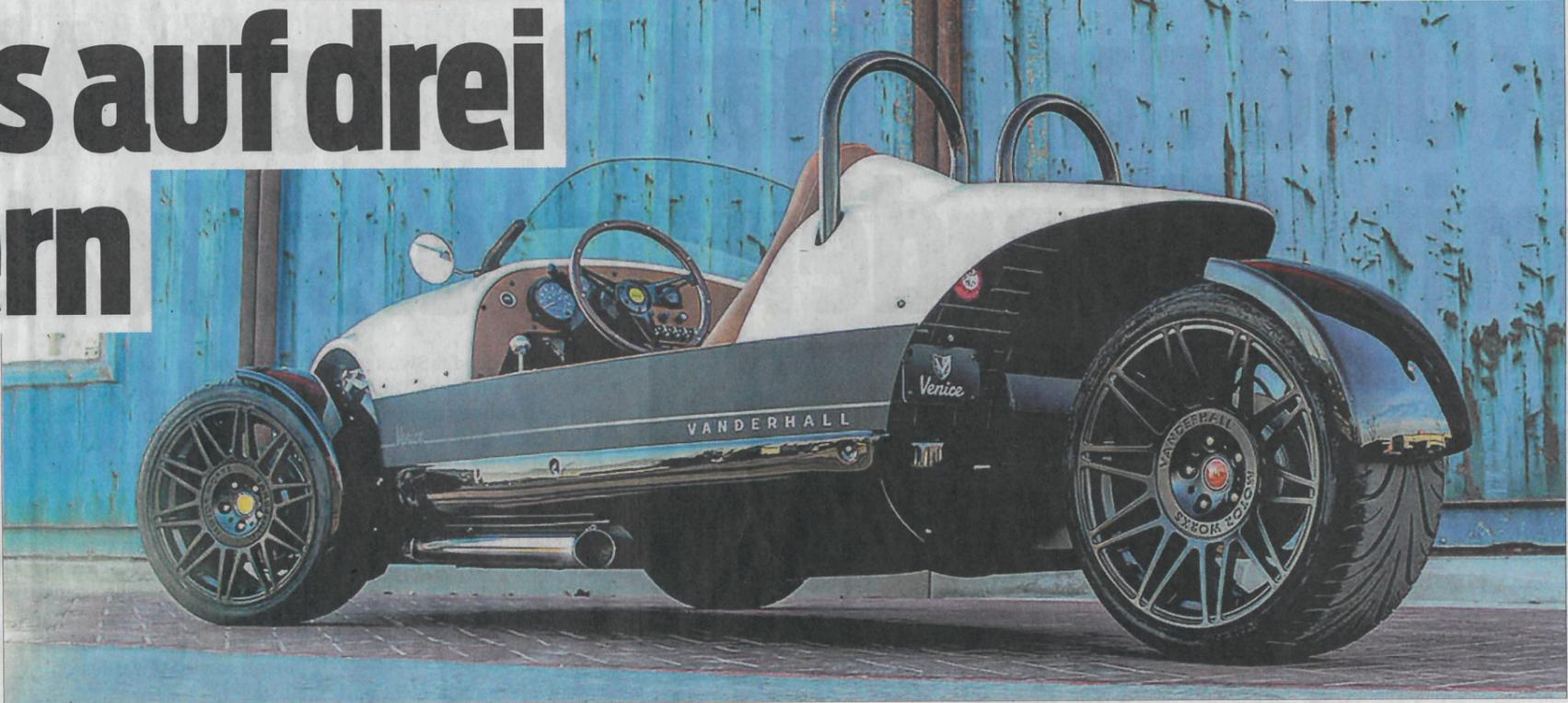
RAOUL SCHWINNEN

Der Amerikaner Steve Hall lässt die Idee der britischen Morgan 3 Wheeler neu aufleben. Er kombiniert dazu ein eigenes Alu-Monocoque und eine Kunststoff-Karosserie mit US-Grossserientechnik – fertig ist das moderne US-Dreirad! Ab nächster Woche starten die zweiseitigen Vanderhall-Roadster auch in der Schweiz – mit Preisen ab 39 900 Franken. Blick durfte vor dem offiziellen Verkaufstart eine erste Proberunde mit den Vanderhall-Modellen Venice und Edison<sup>2</sup> drehen.

Importeur Patrick Friedli aus Wohlenschwil AG braucht nicht viele Worte, um das Fahrzeug zu erklären: **Der Vanderhall sei zwar als dreirädriges Motorfahrzeug mit Töffnummer eingelöst, lasse sich aber mit dem normalen Autofahrausweis einfach und sicher fahren.**

Ich setze mich zuerst in den 3,65 Meter langen und nur 1,14 Meter flachen Venice mit 1,5-Liter-Vierzylinder-Turbobenziner von GM mit 185 PS und 280 Nm. Die Schalterei übernimmt eine 6-Gang-Automatik. «Angetrieben werden die Vorderräder. Das hintere Rad läuft nur mit», erklärt Friedli.

Anschlappen, Startknopf drücken, schon gehts los. Die schmale Windschutzscheibe schützt lediglich vor dem grössten Fahrtwind – mehr nicht. Der Sound des 1,5-Liters klingt



Blick-Autoreaktor Raoul Schwinnen wagte den Ritt mit dem auffälligen US-Dreirad.



Als Version Carmel gibts den Vanderhall komfortabler mit Türen und auf Wunsch mit Dach.

durch die 3-Zoll-Sidepipe-Auspuffanlage überraschend kernig. Musik in den Ohren ist das gut hörbare Pfeifen des Turbo-Wastegate-Ventils.

**Die Beschleunigung ist flink, kein Wunder, bei nur rund 650 Kilo Gewicht. Friedli verspricht 4,5 Sekunden für den Spurt auf Tempo 100.** Und eine Spitze von 200 km/h – das möchte ich allerdings nicht ausprobieren. Obwohl ich mich in den bequemen Sitzen sicher fühle. Auch Sicherheitsgurten und eine per-

fekt verzögernde Bremsanlage inklusive ESP sind an Bord – Einzig Airbags gibts keine.

Und das Fahrverhalten? Die Servolenkung ist präzise. In Kurven neigt sich der Zweisitzer dank prima arbeitender Vorderadaufhängung kaum zur Seite, und es gibt trotz der spärlichen Karosserie auch kaum Vibrationen. Auf der Landstrasse und in Kurven ist nicht zu spüren, dass hinten ein Rad fehlt. Gewöhnungsbedürftig dagegen ist, dass der Vanderhall hinten

schmal, vorne aber 1,75 Meter breit und das rechte Vorderrad zudem nicht einsehbar ist.

Nach einigen Kilometern steige ich vom Venice in den rein

**elektrischen und somit politisch korrekten Edison<sup>2</sup> um.** Optisch identisch, wird dieser von je einem E-Motor mit 52 kW Leistung (total 140 PS, 314 Nm) an den Vorderrädern angetrieben. **Danke E-Power beschleunigt der Edison noch einen Tick flotter (4,4 s) als der Benziner – allerdings praktisch geräuschlos.**

Mit vollem 28,8-kW-Akku soll der Edison<sup>2</sup> theoretisch bis

320 Kilometer Reichweite schaffen. Auch wenn es in der Praxis dann wohl eher nur noch 200 sind, dürfte dies für die meisten Spritztouren ausreichen. **Denn obwohl erstaunlich zickigfrei, sind die von uns gefahrenen Vanderhall kaum alltagstauglich.** Dazu fehlt ihnen neben Türen und Dach auch der Kofferraum. Hinter den Sitzen gibts zwar etwas Platz für Notgepäck und ein abschliessbares Handschuhfach – mehr nicht.

Vanderhall bedeutet deshalb auch etwas Verzicht. Verzicht auf ein Rad, Verzicht auf Platz. Aber mit Sicherheit nicht auf Fahrspass!

## Ratgeber: Abbiegende Hauptstrasse Wer hat hier Vortritt?

Die unten gezeigte Situation an einer die Richtung ändernden Hauptstrasse sorgte bei einer Internet-Umfrage für Verunsicherung: Rund ein Fünftel der Teilnehmenden gab dem blauen Auto den Vortritt. Falsch! **Das rote Auto biegt links ab, kommt aber von der Hauptstrasse. Also hat Rot hier den Vortritt.**

Offenbar sorgen solch abbiegende Hauptstrassen also doch für Verwirrung. Und fast nie wird hier so geblickt, wie man

es müsste. Blick nennt zur Auffrischung daher die Regeln.

Wer auf der Hauptstrasse bleibt, hat Vortritt vor allen anderen. Wer sie verlässt und dazu nicht die Gegenfahrbahn quert, hat Vortritt vor allen anderen. Wer sie verlässt und dazu die Gegenfahrbahn quert, muss den Vortritt des Gegenverkehrs auf der Hauptstrasse beachten, aber hat Vortritt vor allen aus den Nebenstrassen – wie das rote Auto in der Grafik unten.

**Wer aus einer Nebenstrasse kommt, hat nie Vortritt gegenüber der Hauptstrasse.** Bei mehreren Nebenstrassen gilt zwischen ihnen untereinander das Gewohnte: also rechts vor links und Gegenverkehr mit Vortritt vor den Linksabbiegenden.

Leider sehr oft ignoriert, aber Vorschrift: Folgt man dem Verlauf der abbiegenden Hauptstrasse, muss man diese Richtungsänderung mit dem Blinker anzeigen (Busse sonst 100 Fr.).

**Blinken muss man aber auch, wenn man die Hauptstrasse verlässt! Nicht nur nach rechts oder links, sondern auch geradeaus.** Quert man zum geraden Verlassen die Gegenspur der Hauptstrasse, links. Sonst rechts.

Ausnahme: Könnte Blinken falsch verstanden werden, sollte man gesunden Menschenverstand walten lassen. Beispiel: Man verlässt eine links abbiegende Hauptstrasse gerade, aber könnte zuvor auch rechts abbiegen. **Dann ausnahmsweise**



Anzeige

Morgen im

Sonntags

Blick



**Die neuen Bünzli**  
Der oberste Schrebergärtner sagt, wie der Spiessertraum zum hippen Trend wurde.

**2x NEIN**  
zu den extremen Agrar-Initiativen

**Die Schweiz im Bauernkrieg**

Die beiden aktuellen Agrar-Initiativen spalten die Schweizer Landwirtschaft. Bei den Bauern gehen die Emotionen hoch, viele fürchten um ihre Existenz.

IP-SUISSE