



Regentanz

DREIRAD Vier Zylinder, drei Räder, zwei Plätze und kein Dach. Keine Frage: Beim Vanderhall steht Fahrspaß im Zentrum. Neu gibt es den dreirädrigen Roadster offiziell in der Schweiz.

Ramon Egger

Die Bedingungen sind nicht ideal für den ersten Kontakt mit dem Vanderhall. Es regnet in Strömen, als wir bei Powersports in Wädenswil AG einsteigen. Der Vanderhall ein Roadster auf drei Rädern, gebaut in Utah (USA), importiert in Kleinstserien. «Wir können die Fahrt auch verbessern», meint Verkaufsförderer Claudio Geismann. Machen wir nicht, wir sind jetzt so lange am das Teil herumtasteten, haben uns die technischen Details angehört, wer die Kunden sein werden und wie viele man auch verkaufen zu können – alles Dinge, die man auch in der Pressemitteilung hätte nachlesen können. Dann hätte bloss die Faszination gefehlt, die in der Stimme von Geismann mitschwingt, wenn er vom Vanderhall erzählt. Er will uns nicht einfach verkaufen, sondern hat einfach Freude daran, so viel merken wir.

Die Freude am Fahren

Völlig verständlich, schließlich gibt es heute nicht mehr viele Autos, deren einziger Ziel Fahrspaß ist. Also echter Fahrspaß, nicht der Fahrspaß, den uns die Werbungen von irgendwelchen KompaktsUV verkaufen wollen, die zum durchschnittlichsten Maß eine neue Lackierung erhalten haben, die irgendwie für noch mehr Emotionen steht. Der Vanderhall hat übrigens auch Farben: Rot, Weiss, Schwarz und weiß noch andere – irgendwie interessiert uns das gerade nur am Rand.

Der 1.4-Liter-Turbomotor, der die Vanderhall antreibt, kauft Vanderhall von GM, er leistet

103kW (140PS). Mit einem Leertgewicht von bloss 575 Kilogramm gibt das ein Leertgewicht von Dreikomma... wenig halt, wenn wir selber. Wir möchten jetzt fahren.

Das Wetter wird nicht besser, so viel ist klar. «Dann gehen wir halt im Regen hinein», meint Geismann. Meinen wir auch – und lassen uns erklären, wie man am besten hineinklettert, ohne die Windschutzscheibe zu zerbrechen. Der Motorstart erfolgt schlüssellos per Knopfdruck, der Motor pflert aus dem Schlupf. Der Sound ist etwas zurückhaltend, aber grossartig. Man fragt sich, wie ein 1.4-Liter-Ecootec, der sonst in einem Chevy Cruze regelt, so etwas hinkriegt. Wir fahren durch das Aargauer Hinterland, über abgelegene Landstrassen und verpöhlen in jeder Kurve den Drang im rechten Fuss, das Hinterland tanzen zu lassen. Blass, da gibt es nichts. Der Motor ist vorne, das Gewicht ist vorne und – der Antrieb ist vorne. Das zentrale Hinterrad mit dem monströsen Koffler wird etwas leicht, wird nervös. Aber geschoben wird vorne.

Und dort spielt auch sonst die Musik. Der Regen wird stärker, die winzige Windschutzscheibe ist genau das – ein Windschutz. Gegen das Wasser sieht sie nicht, wir erinnern uns vage daran, dass man uns erzählt hat, dass man bei der Variante mit der grossen Scheibe Scheibenwischer nachrüsten müsste für die Homologation, und verstehen, was es um Windfang zu vermeiden, können wir weit aus dem Auto, der linke Arm ist komplett durch das von Spritzwasser der heisse freimühenden Vanderhall. Das ist definitiv nicht alltagstauglich.

Trotzdem gibt es im Vanderhall, je nach Variante, einiges an Komfortausstattung wie einer Heizung über Strömung bis zum Nachschalt-System. Aber das braucht es eigentlich nicht, der Motor klingt schon gut genug. Also eigentlich: der Turbolader. Bei jedem Lastwechsel zieht das Wagtege darauf grossen Druck, dass die wenigen Fraktionen, die trotz Regenwatters unterwegs sind, die Klänge verbleiben. In Zeiten von Linear-Pressure-Diagnostiken ist das wohl politisch nicht ganz korrekt. Macht aber Laune.

Der Vanderhall hat natürlich auch Problemzonen: Das ist ein Bsp mit Schlingeng-Wanderroutenmark geht zum Beispiel. Geler der Preis von mindestens 39'900 Franken. Ein teures Spielzeug. ■



Mit seinen drei Rädern und der edlen Bauart macht der Vanderhall Eindruck.

TECHNISCHE DATEN

Vanderhall	1.4 T - 140 PS
Zylinder/Hubraum	4/1700
Motorleistung	103 kW (140 PS) bei 5200 U/min, Drehmoment: 200 Nm bei 2400 U/min
Verdichtung	5.5
Leistung/Hub	77.1 - 82.9
Leistung	100-1900 bei 4000
Drehmoment	100 bei 2400
Verdichtung	400, 1900
L + B + H (Radstand)	2080 x 1780 x 1120 mm
Leertgewicht (DIN) (Leertgewicht)	575 kg
Kofferraum/Leertgewicht	-
Verdichtung (L - 100 km/h)	4.5
Verdichtung (100 km/h)	2.0
Verdichtung (100 km/h)	3.0
Verbrauch (Leertank) (NEDC)	5.5
CO ₂ -Ausstoss (NEDC)	5.5
Preis ab	39'900
Verfügbarkeit (Schweiz)	ab 2021