



Wo verflucht ist wohl der nächste Posten?

FOTOS: ZVG/FOTODESIGN HALLER

Im Regen auf Postenjagd

Baselbieter Team-OL Gegen 1400 Teilnehmende waren dabei

Bei nassen und kühlen Bedingungen nahmen 1377 Sportlerinnen und Sportler, verteilt auf 483 Teams, am 66. Baselbieter Team-Orientierungslauf teil. Die Aktiven liessen sich vom Regenwetter nicht beeindrucken und meisterten die Postensuche im Rheinfelderberg souverän.

«Es gibt kein schlechtes Wetter, nur schlechte Kleidung», war eine Aussage, die am frühen Sonntagmorgen in Magden auf dem Weg zum Start des Team-OL immer wieder zu hören war. Nachdem die letzten Austragungen bei Sonnenschein ausgetragen werden konnten, regnete es am Lauftag wieder einmal, und es war auch sehr kühl. Unterwegs waren sogar Schneeflocken zu sehen. Vor allem die vielen gestarteten Familien rüsteten sich mit Regenschirmen aus und statteten ihre Kinder mit Regenanzügen aus, um einigermaßen trocken durch den nassen Wald laufen zu können. Trotz aller Vorkehrungsmassnahmen war es kaum zu ver-

meiden, durchnässt am Ziel anzukommen, wo warme und trockene Kleider auf die Teilnehmenden warteten.

89-jährig und immer noch topfit

Der Baselbieter Team-OL, durchgeführt vom Sportamt Baselland und insgesamt rund 60 freiwilligen Helferinnen und Helfern, erfreute sich auch bei seiner 66. Austragung einer grossen Beliebtheit. Wie üblich gingen bei den Familien (127) und Sie + Er-Teams (94) am meisten Teams auf Postenjagd. Die beiden Kategorien bildeten mehr als die Hälfte aller Gestarteten. Die Teilnahme von zahlreichen Schulklassen-Teams, von Menschen mit einer geistigen Beeinträchtigung, von OL-Neulingen und OL-Routiniers, von Kleinkindern bis zum 89-jährigen Hans Behounek zeigt den typischen Charakter der grössten kantonalen Breitensportveranstaltung.

Sportlich aktiv waren am Baselbieter Team-OL auch einige Politikerinnen und Politiker. Auf der roten Bahn wa-

ren mit Thomas Weber, Anton Lauber und Isaac Reber gleich drei Mitglieder des Regierungsrats mit ihren Teams vertreten. Ebenfalls in dieser Kategorie ging das Team mit den SP-Landräten Adil Koller und Martin Rüegg sowie Nationalrat Eric Nussbaumer auf Postenjagd. Das schnellste Prominenten-Team war diesmal das Team von Regierungsrat Lauber. Er erreichte zusammen mit seinen Mitarbeitenden Jeannette Merz und Michael Bertschi den ausgezeichneten dritten Rang von 71 Teams. Das Frauen-Politeam mit Nationalrätin Maya Graf, der ehemaligen Landratspräsidentin Elisabeth Augstburger und alt Landrätin Julia Gosteli meisterte die Bahn der Seniorinnen 1.

In einem Tweet schrieb Maya Graf: «Wir haben es geschafft, den Regen (endlich!) u den Wald genossen: am 66. Baselbieter Team OL mit meinen tollen Politikolleginnen @EAugstburger @JGosteli! Grosser Dank auch ans @Sportamt.BL für die perfekte Organisation.» (BZ)



Politikerinnen scheint der Team-OL zu gefallen (von links): Alt Landrätin Julia Gosteli, Nationalrätin Maya Graf und alt Landratspräsidentin Elisabeth Augstburger.



Auf Teufel komm raus im Wald unterwegs.



Keiner zu klein, ein Orientierungsläufer zu sein.

INSERAT



Kammerkonzerte Laufen
präsentiert

Patricia Kopatchinskaja
Giovanni Antonini
Il Giardino Armonico



St. Katharinen Kirche Laufen
13. 11. 2018
19.30h

Von Vivaldi bis heute

Tickets online
kammerkonzertelaufen.ch
Chalon Optik Laufen 061 761 11 51 • Bider&Tanner 061 206 99 96

EMIL & RESA
RUCHTERICH-BECK STIFTUNG

Uni Basel arbeitet an Revolution mit

Forschung EU-Gelder fliessen an die Uni und nach Muttenz

Eine Revolution ist im Gange, eine Revolution der Quantentechnologie. Es ist bereits die zweite ihrer Art: Die erste ebnete den Weg für Computer, Handy, Internet und Bildgebungsverfahren in der Medizin. Das lässt erahnen, welche Umbrüche die zweite Quantenrevolution mit sich bringen könnte. Ein globaler Wettlauf ist daher um die Spitzenplätze in Sachen Quantentechnologie entbrannt. Gestern fiel der Startschuss für ein Flaggschiffprogramm der EU, damit Europa sich einen Spitzenplatz sichert.

Eine Milliarde Euro für einen Zeitraum von zehn Jahren sind budgetiert. Von 141 Vorschlägen hat die Europäische Kommission 20 ausgewählt. Diese erhalten in der Startphase von drei Jahren zunächst 132 Millionen Euro, um die Quantenforschung Europas voranzubringen. Mögliche Anwendungen aus den Errungenschaften des Programms sind neue Sensoren für Medizin und selbstfahrende Autos, deren Messfähigkeiten möglicherweise nur noch von den durch die Naturgesetze vorgegebenen Möglichkeiten begrenzt werden. Neue Verschlüsselungstechnologien

könnten eine neue Generation abhörsicherer Kommunikation und sicherer Online-Transaktionen einläuten.

CSEM in Muttenz beteiligt

An mehreren der 20 ausgewählten Projekten sind auch Schweizer Forschende massgeblich beteiligt. Die Universität Basel an deren drei. Eines der Projekte wird vom Forschungszentrum CSEM in Neuenburg koordiniert. Mit dabei ist auch der Ableger von CSEM in Muttenz, welcher vor sieben Jahren gegründet wurde.

Ein Projekt heisst macQsimal. Darin geht es unter Koordination des CSEM und mit Beteiligung der Uni Basel darum, Quantensensoren zu entwickeln, die auf atomaren Dampfzellen beruhen, wie die beiden Institutionen am Montag mitteilten. Die Sensoren könnte die Grenzen des bisher Messbaren sprengen und Fortschritte bei verschiedenen Technologien ermöglichen. «Ein neuer Sensortyp könnte zum Beispiel die 3D-Orientierung von selbstfahrenden Autos erheblich steigern oder die Messung der Hirnaktivität revolutionieren», erklärte CSEM-CEO Mario El-Khoury. (SDA)



Flach gezogene Vier-Augen-Scheinwerfer und stolz betonte Doppelniere: Die Front des M850i ist unverwechselbar BMW – aber neu interpretiert.

HO

Bayrisches Zahlenspiel

BMW Die Bayern lassen die Acht wieder aufleben - die Zahl für das Aussergewöhnliche

VON PHILIPP AEBERLI

Bei BMW soll die Acht eine besondere Zahl sein. Sie prangt nur an Modellen, die alles andere als alltäglich sein wollen. Entsprechend selten kommt die Acht als Modellbezeichnung zum Einsatz. Zuletzt trug sie im Jahr 2000 der legendäre Z8 Roadster im Namen - die Wiedergeburt des klassischen 507 Roadster, die als James-Bond-Auto berühmt wurde.

Erstmals tauchte die Acht als Modellbezeichnung rund zehn Jahre davor auf: Auf der IAA in Frankfurt präsentierten die Bayern das erste 8er-Coupé, welches zeigen sollte, wozu die Marke imstande ist. Zu Beginn wurde der 8er ausschliesslich mit 12-Zylinder-Motor angeboten, später kam eine V8-Variante dazu. Der 8er begeisterte nicht nur mit seinem Design und seiner umfangreichen, luxuriösen Ausstattung, sondern auch mit moderner Technik. So hat er schon ab 1992 eine mitlenkende Hinterachse für verbesserte Fahreigenschaften.

Nun verleiht BMW wieder einem Modell die Acht: Dem neuen 8er-Coupé, das bereits im November auf die Strasse rollt. Eine Cabrio-Variante folgt im kommenden Frühling.

Erneut soll der 8er das Aushängeschild der Marke sein - und bekommt entsprechend schwierige Aufgaben gestellt: «Neue Designsprache, neue Technik für Infotainment und Bedienung, und dennoch soll die ursprüngliche Idee erhalten bleiben: Die Freude am Fahren», sagt BMW-Sprecher Cypselus von Frankenberg. Einerseits will der neue 8er als komfortabler GT angenehmes Reisen ermöglichen - und damit gegen das S-Klasse-Coupé oder gar den Bentley Continental GT antreten. Andererseits soll der 8er - besonders als M850i - auch ein ernsthafter Sportwagen sein und die anspruchsvolle Kundenschaft mit viel Fahrspaß verwöhnen. Beide Extreme will das grosse Coupé bei den ersten Testfahrten in Portugal unter Beweis stellen.

Zunächst fällt auf, dass der neue 8er weit weniger stattlich und massiv wirkt, als man meinen könnte. Das liegt am sehr stimmigen Design des Neulings: Flach, gestreckt und athletisch steht das Coupé da. Vor allem das Heck mit der fließend abfallenden Dachlinie und den filigranen, breiten Schlussleuchten wirkt sehr stimmig.

Dass der 8er verhältnismässig kompakt wirkt, liegt aber auch an etwas

bayrischer Zahlenspieler. Mit 4,84 Meter Länge ist der neue 8er fast 20 Zentimeter kürzer als ein S-Klasse-Coupé von Mercedes - und sogar fünf Zentimeter kürzer als das jüngst ausgelassene 6er-Coupé. Der 6er ist nun nur noch als fünftüriger «Gran Turismo» erhältlich; die Rolle von Coupé und Cabrio übernimmt künftig der 8er.

Dass der Bayer kompakter gebaut ist als sein direktester Mitbewerber, merkt man vor allem beim Platzangebot auf der Rückbank. Da diese bei Autos dieser Art üblicherweise ohnehin nur als Gepäckablage genutzt wird, ist das aber nicht weiter schlimm, zumal der Kofferraum mit 420 Litern grosszügig ausfällt. Auf den vorderen Plätzen geniesst man viel Raum, fühlt sich aber dennoch gut eingebettet, was für Sportwagengefühle sorgt. Einen deutlichen

Schritt in die Zukunft macht BMW beim 8er mit den voll digitalen Instrumenten und der neuesten Generation des «iDrive»-Bediensystem. Es lässt sich nicht nur über den Dreh-Drück-Knopf auf dem Getriebetunnel, sondern auch über Touchscreen, Spracheingabe oder Gesten bedienen. Zudem lässt sich die Anzeige auf dem Bildschirm personalisieren, sodass man häufig genutzte Funktionen schneller findet. Zudem kann die Software per Internetverbindung auf dem neuesten Stand gehalten werden - und der Fahrzeugschlüssel per App mit anderen Personen digital geteilt werden. Doch das erklärte Ziel der BMW-Entwickler ist es natürlich, dass man den M850i so oft wie möglich selbst fahren möchte.

Dieses Begehren weckt das grosse Coupé zunächst durch den sehr guten

Fahrkomfort. Die Federung spricht feinfühlig an und das Geräuschniveau im Innenraum ist ausgesprochen tief. Hinzu kommt der seidenweiche und bullige V8-Motor, gekoppelt an die souveräne 8-Stufen-Automatik. So gleitet man mühelos auch über weite Distanzen. Doch: Das können andere auch. Um sich abzuheben, muss der M850i auch auf kurvigen Landstrassen überzeugen. Natürlich ist das Coupé ein grosses Auto. Die paar Zentimeter, die man gegenüber den Konkurrenten einspart, sind aber spürbar. Hinzu kommen der heckbetonte Allradantrieb samt aktivem Sperrdifferenzial an der Hinterachse und, wie schon beim Urahren, eine mitlenkende Hinterachse, die bei tiefen Geschwindigkeiten für mehr Agilität sorgt, bei höherem Tempo aber mehr Ruhe ins Fahrverhalten bringt. Werden zudem die adaptiven Fahrwerksdämpfer auf Sport getrimmt, kann der 8er durchaus sportlichen Fahrspaß bieten - zumal der 4,4-Liter-V8 mit doppelter Turboaufladung 530 PS und 750 Nm produziert; der Sprint auf 100 km/h ist in lediglich 3,7 Sekunden abgehakt, die Höchstgeschwindigkeit ist auf 250 km/h beschränkt. Laut Werk verbraucht das vorläufige Topmodell 10 l/100 km. Sparsamer ist das 840d-xDrive-Coupé. Auch der Diesel ist ausschliesslich mit Allradantrieb zu haben. Er leistet 320 PS und 680 Nm maximales Drehmoment, womit das Coupé in 4,9 Sekunden auf 100 km/h sprintet - und nur 5,9 l/100 km verbrauchen soll.

Der 840d kostet ab 127 800 Franken, der sportlichere M850i ab 160 300 Franken. Eine Menge Geld, aber in Hinblick auf die gebotene Technik durchaus angemessen - auch im Vergleich zur Konkurrenz mit Stern. Je nach Budget kann der M850i selbstverständlich nach Belieben aufgerüstet werden. Wer das letzte bisschen Fahrdynamik erleben will, kann nicht nur zahlreiche Anbauteile in Karbon bestellen, sondern auch das Dach, um den Schwerpunkt des rund 1900 kg schweren Coupés abzusinken. Oder aber man wartet auf den M8, der 2019 mit mehr als 600 PS und noch weiter verschärfter Fahrdynamik auf den Markt kommen wird.

So oder so schafft es der neue 8er, dass die Zahl Acht bei BMW weiterhin etwas Aussergewöhnliches bleibt, und ist auf jeden Fall ein legitimer Nachfahre des ersten 8er-Coupés aus den 1990er-Jahren.



Der Schaltknopf ist gegen Aufpreis gläsern - für noch edleres Ambiente.

HO



Das Heck mit eleganter Dachlinie und massiven Endrohren beim M850i.

HO

Ratgeber: Winterreifen Schmal oder breit für mehr Grip?

Die Autohersteller rüsten ihre Fahrzeuge immer öfter mit grösseren und breiteren Reifen aus. Bei Sommerreifen wird dadurch die Fahrdynamik betont, wie aber schlagen sich Breitreifen im Winter? Der deutsche ADAC hat erstmals fünf Reifenbreiten des Dunlop Winter Sport 5 für den VW Golf getestet. Das Ergebnis: Bei Aquaplaning, Schneematsch und schneebedeckter Fahrbahn hat die schmalere Dimension Vorteile, auf trockener Oberfläche die breitere.

Insgesamt fallen die Unterschiede zwischen den fünf Dimensionen geringer aus als zwischen verschiedenen Modellen innerhalb einer Dimension, die der Automobilclub regelmässig in seinen Reifentests untersucht. Alle Reifen, von ganz schmal (195/65 R15) bis ganz breit (225/40 R18), erreichen das Gesamturteil «gut», es gibt keine signifikanten Leistungsunterschiede.

Bei den Einzeltests zeigten sich jedoch durchaus Unterschiede. Auf Schnee haben schmale Reifen Vorteile beim Anfahren. Auch die Seitenführung bei Kurvenfahrten ist besser. Die Aquaplaninggefahr bei Nässe und Schneematsch fällt bei schmaler Bereifung ebenfalls geringer aus: Extrabreite Winterreifen schwimmen wesentlich früher auf als schmale. Beim Aquaplaningtest (Wassertiefe 7 Millimeter) verlieren die 225er-Reifen bereits bei rund 70 km/h den Kontakt zur Fahrbahn, die schmalen 195er jedoch erst bei deutlich über 80 km/h. Auf trockener Fahrbahn und beim Abrieb zeigt der schmalere Reifen im Gegenzug leichte Nachteile. Der Breitreifen hat ausserdem auf trockener Fahrbahn Vorteile bei der Fahrsicherheit und dem Lenkgefühl. Ein positiver Nebeneffekt schmalerer Reifen ist der grössere Fahrkomfort, bedingt durch die höhere Seitenwand, ebenso der günstigere Anschaffungspreis. Bei den getesteten fünf Dimensionen lagen zwischen dem schmalsten und dem breitesten Reifen fast 100 Franken Differenz - pro Stück. Das rechnet sich trotz des etwas höheren Verschleisses der schmaleren Reifen, meint der ADAC. Zusätzlich können meist nur auf die schmaleren Reifen Schneeketten aufgezogen werden. Nicht immer sind die Felgen, auf denen das Fahrzeug mit Sommer- oder Ganzjahresreifen ausgeliefert wurde, mit Schneeketten kompatibel. Hier hilft ein Blick ins Handbuch. (PD)

NACHRICHTEN

JLR Neues Werk in der Slowakei

Jaguar Land Rover hat heute sein Werk in Nitra in der Slowakei, eröffnet. Die 300 000 Quadratmeter grosse Fabrik hat eine Jahreskapazität von 150 000 Autos und fertigt den Land Rover Discovery. Das Werk ist das erste in Europa, das das Kuka-Pulse-Carrier-System einsetzt, das 30 Prozent schnellere Transferzeiten als herkömmliche Fördersysteme bietet, und ist zudem mit einer automatisierten Lackieranlage bestückt. Das Investitionsvolumen betrug rund 1,6 Milliarden Franken. Jaguar Land Rover beschäftigt in Nitra rund 1500 Mitarbeiter, 98 Prozent sind slowakische Staatsangehörige, rund 30 Prozent der Belegschaft weiblich. In Kürze wird das Unternehmen die zweite lokale Rekrutierungsphase einleiten und weitere 850 Personen für das Werk suchen. Eine Reihe von Komponenten wie Sitze und Räder aus der Region bezieht JLR aus der Region. Es handelt sich um die erste Produktionsstätte eines britischen Automobilherstellers im Land. Nitra ist Teil der globalen Expansionsstrategie des Unternehmens, nach der Eröffnung des chinesischen Joint Ventures im Jahr 2014 und des brasilianischen Werks im Jahr 2016, unterstützt durch die Auftragsfertigung in Indien seit 2011 und Österreich seit 2017. (PD)