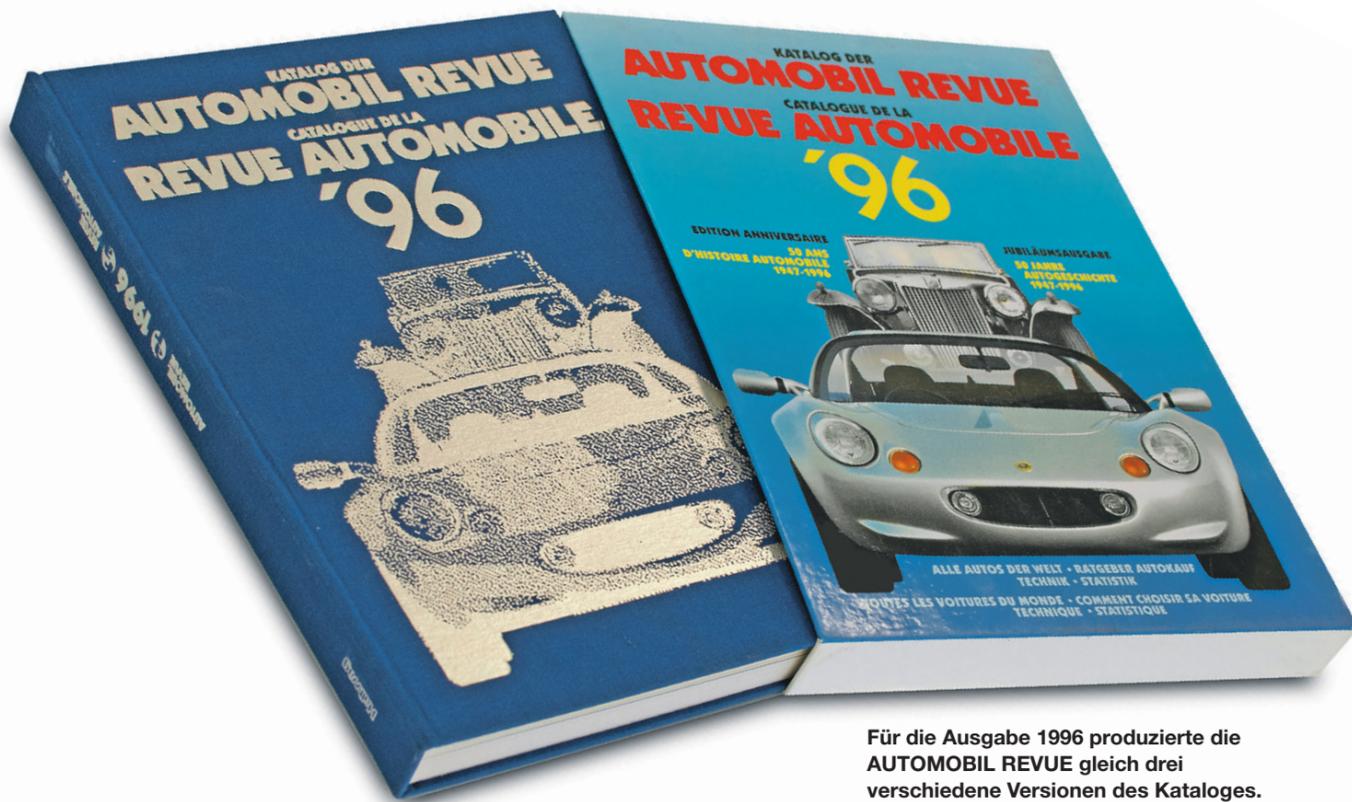


# Sammlerstück



Für die Ausgabe 1996 produzierte die AUTOMOBIL REVUE gleich drei verschiedene Versionen des Kataloges.



**KATALOG** Im Jahr 1996 feierte der AR-Katalog seine 50. Ausgabe. Dafür gab es eine limitierte Sammleredition mit künstlerisch gestaltetem Umschlag und einer schönen Silberprägung.

Das der Katalog der AUTOMOBIL REVUE in diesem Jahr seine 75. Ausgabe feiert, werden Leser und Sammler inzwischen mitbekommen haben. Zu diesem Anlass haben wir auf dem Umschlag alle Cover der bisherigen Ausgaben seit der Nummer 1 von 1947 versammelt. Eine dieser Ausgaben ist die Nummer 50 aus dem Jahr 1996, die mit einer ganz besonderen Aufmachung aufwartete.

Nicht wie heute eine, sondern gleich drei verschiedene Varianten produzierte man von der Jubiläumsausgabe, wie der ehemalige Redaktor der AUTOMOBIL REVUE und Katalog-Verantwortliche Martin Wyler erzählt: «Zuerst einmal gab es natürlich die ganz gewöhnliche Ausgabe, die wir auch am Autosalon in Genf verkauften.» Wie heute immer noch gab es darin zusätzlich zu den technischen Daten einen redaktionellen Teil. Darin fanden sich alle Neuheiten des Jahres, ein Rückblick auf die im Vorjahr getesteten Fahrzeuge, verschiedene Artikeln rund um die technischen Entwicklungen in der Branche, Beiträge über 50 Jahre Automobilgeschichte und Motorsport, aber auch ein Rückblick auf die Entstehung des Schweizer Strassenverkehrsgesetzes.

## Zwei weitere Versionen

«Zusätzlich zu dieser normalen Ausgabe des Kataloges hatten wir eine Version, bei der die vorderen 130 Seiten mit allen redaktionellen Inhalten weggelassen wurden, sodass nur die technischen Daten enthalten waren», erzählt Martin Wyler weiter. Diese sei für die rund 250 Mitarbeiter des Hallwag-Verlages, zu dem die AUTOMOBIL REVUE damals gehörte, bestimmt gewesen.



Die dritte – exklusivste Version – war eine Limited Edition, die für die Sammler bestimmt war. Sie wurde in begrenzter Stückzahl produziert und zum ebenfalls sehr exklusiven Sonderpreis von 75 Franken verkauft – den normalen Katalog hingegen gab es für 32 Franken! Die Sonderausgabe war mit einem Hardcover in Silberprägung versehen und zum Schutz in einen Schuber gesteckt, auf den das Titelbild gedruckt war. Dass der Katalog sowohl Sammlerstück als auch Arbeitsinstrument war, zeigt sich an der Anzeige, die für die Limited Edition warb. Wer diese schonen oder keine vier Wochen warten wollte, bis der Sammlerband verfügbar war, konnte sich einen normalen Katalog dazu bestellen. Zum Normalpreis von 32 Franken plus Porto. ●

Den aktuellen Katalog der AUTOMOBIL REVUE 2021 können Sie entweder zum Einzelpreis von 49 Franken oder zusammen mit einem Nachdruck des Kataloges 1947 zum Preis von 78 Franken kaufen. Bestellung: [www.automobilrevue.ch/shop](http://www.automobilrevue.ch/shop)

## Verlosung Katalog 1996

In unserem Archiv finden sich noch einige Exemplare des auf 500 Stück limitierten Sammler-Kataloges von 1996. Wir verlosen drei davon! Wenn Sie sich die Möglichkeit nicht entgehen lassen wollen, dieses Stück ins Regal stellen zu können, senden Sie uns ein E-Mail mit dem Betreff «Katalog 1996», Ihrem vollständigen Namen und der Adresse an [wettbewerb@automobilrevue.ch](mailto:wettbewerb@automobilrevue.ch)

## KOLUMNE

### Schädliche Symbolpolitik

Das CO<sub>2</sub>-Gesetz bringt dem Klima nichts. Aber es schadet wieder einmal den Autofahrern.

Glaubt man den Befürwortern des CO<sub>2</sub>-Gesetzes, dann geht es bei der Volksabstimmung vom 13. Juni um die Rettung der Welt. Darunter machen sie es nicht. Es brauche dieses Gesetz «dringend», warnt etwa der «Tages-Anzeiger»: «Weil es beim Klimaschutz eilt, wäre ein Nein fahrlässig.»

Das Pathos der Weltrettung war allerdings noch nie ein guter Ratgeber für vernünftige Lösungen. Das gilt auch für das CO<sub>2</sub>-Gesetz. Aufwand und Ertrag stehen hier in keinem Verhältnis. Denn Tatsache ist: Die Schweiz trägt nicht einmal ein Tausendstel zum weltweiten CO<sub>2</sub>-Ausstoss bei, wir reduzieren unsere Emissionen bereits heute jedes Jahr um 2.5 Prozent, Tendenz steigend. Und geht es nur schon in diesem Tempo weiter, verringern wir die Emissionen bis zum Jahr 2030 gegenüber dem Basisjahr 1990 um mehr als 50 Prozent. Ganz ohne das neue Gesetz.

Hinzu kommt: Der Tunnelblick auf den vermeintlichen Sündenbock CO<sub>2</sub> verstellt die Sicht auf die Realitäten. Das Umweltprogramm der Vereinten Nationen (Unep) hat jüngst in einem Bericht aufgezeigt, dass beispielsweise Methan sich zwar schneller abbaue, aber die Atmosphäre ungleich stärker aufheize als CO<sub>2</sub>. Und zwar um den Faktor 87 im Zeitraum von 20 Jahren! Aber natürlich spricht niemand von einem Methan-Gesetz, sonst müsste man ja den Kühen, pardon, das Furzen verbieten, eine der Hauptquellen des Methanausstosses.

Das CO<sub>2</sub>-Gesetz ist deshalb reine Symbolpolitik. Nun kann man zwar auch mit Symbolen Politik machen wollen, nur sollten sie dann nicht so teuer und kompliziert sein wie beim CO<sub>2</sub>-Gesetz, das eine von Bürokraten gesteuert



Dr. Philipp Gut

te gigantische Umverteilungsmaschinerie in Gang setzt und die Bürgerinnen und Bürger bevormundet.

Das Autofahren soll einmal mehr verteuert werden, um bis zu zwölf Rappen pro Liter Treibstoff. Autofahrer wissen, dass bereits heute über 80 Rappen – rund die Hälfte des Preises an der Zapfsäule – an den Staat gehen.

Bundesrätin Simonetta Sommaruga hat in einem Interview gesagt, die Kosten des CO<sub>2</sub>-Gesetzes träfen ja nur diejenigen, die nichts für das Klima tun wollten. Das ist, mit Verlaub, eine Frechheit. Die gutsituierte urbane Bundesrätin hat Tram und Bus direkt vor der Haustüre. Ganz anders sieht es für die ländliche Bevölkerung, aber auch für viele KMU aus, die auf das Auto angewiesen sind.

Mit dem CO<sub>2</sub>-Gesetz hält eine staatliche Industriepolitik mit faktischen Technologieverboten Einzug. Das hat in einer liberalen Ordnung nichts zu suchen. Steuern, Abgaben und Verbote bringen uns nicht weiter. Erst recht nicht, wenn der beabsichtigte Nutzen wie beim CO<sub>2</sub>-Gesetz gegen null tendiert.

Dr. Philipp Gut ist Historiker, Bestsellerautor («Jahrhundertzeuge Ben Ferencz») und einer der profiliertesten Journalisten der Schweiz. Mit seiner Kommunikationsagentur Gut Communications GmbH berät er Unternehmen, Organisationen und Persönlichkeiten.