

motor&more

Januar/Februar 2022

www.motorandmore.at

Tierisch gut



TESTS: Citroën C4 & ë-Jumpy • Fiat Panda • Honda e • Ford Mustang Mach-E
Opel Mokka-e • Peugeot e-2008 • Toyota Highlander • Volvo XC90

Alle Termine

Motorsport in Österreich



Alfa Romeo & Lancia

Vollelektrisch in die Zukunft



Klassik

Atomare Antriebe





SUBARU

EINER FÜR ALLE ABENTEUER.



ENTDECKEN SIE DEN NEUEN OUTBACK ADVENTURE



NEU: SUBARU SAFE5
Jetzt noch sicherer
unterwegs sein
mit der 5-Jahres-
Garantie von Subaru.

* 3 Jahre Herstellergarantie + 2 Jahre CarGarantie
gemäß den aktuellen Garantiebedingungen.
Kraftstoffverbrauch, kombiniert: 8,6 l/100 km (WLTP),
CO₂-Emission, kombiniert: 193 g/km (WLTP)

Folgen Sie uns:



www.facebook.com/SubaruAustria



www.instagram.com/subaru_austria

MEHR INFOS UNTER WWW.SUBARU.AT

Editorial

Liebe Autointeressierte,

Embleme von Modellen und Marken mit kraftvollen Pferden, Löwen oder Stieren, giftigen Schlangen oder majestätischen Vögeln kennen wir freilich. Mit Krokodilen oder Windhunden wird es schon kurioser, und wie es selbst Elefanten oder Schildkröte schaffen, für Sportwagen zu posieren, erfahren Sie in unserer umfangreichen Hauptgeschichte.

Das grüne Mäntelchen strahlt. Gerne haben wir hingenommen, dass die bis vor kurzem noch klimafreundliche Erdgasheizung bereits ein gesetzliches Ablaufdatum hat, wir zahlen bereitwillig die Umlage für die erneuerbaren Energien, eine regelmäßig steigende CO₂-Bepreisung tolerieren wir und nun sieht es ganz danach aus, dass Erdgas paradoxerweise als grüne Energiequelle eingestuft wird und diese Fördergelder einstreichen darf. Ursprung des Wahnsinns ist der Lobbywunsch, Atomenergie als grün einzustufen und weiter kräftig subventioniert zu werden.

Zwei Drittel mehr Energie benötigt ein E-Auto zusätzlich in der Produktion, ein Nachteil, der mit dem Laden mit erneuerbarem Ökostrom wieder ausgeglichen werden soll. Inwieweit spaltbare Materialien oder Erdgas nun erneuerbar sind, bleibt vorerst offen.

Unsere Klassikabteilung beschäftigt sich mit Fahrzeugstudien, welche einen direkten atomaren Antrieb tragen sollten. Realisiert wurde natürlich keine davon, aber kurios und sehenswert sind diese Zeitzeugen allemal.

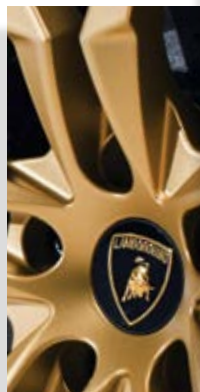
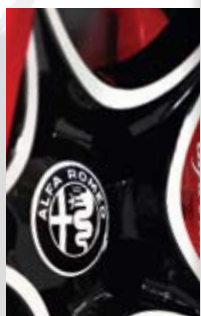
Verpassen Sie auch nicht unsere Tests mit elektrischem Schwerpunkt und unseren hilfreichen Tipp vom Anwalt. Zu guter Letzt haben wir alle Motorsporttermine übersichtlich zusammengefasst.

Viel Spaß mit den folgenden Seiten wünscht,
Ihr Bernhard Reichel



Inhalt

Titelstory:	Das Tier im Logo	4
Neuheiten:	Toyota E-Offensive	14
Ausblick:	Alfa Romeos und Lancias Elektromodelle	16
Tests:	Ford Mustang Mach-E	18
	Ford Mustang Mach-E GT	18
	Honda e	20
	Peugeot e-2008	22
	Citroën ë-Jumpy	23
	Opel Mokka-e	24
	Volvo XC90	26
	Toyota Highlander	27
	Fiat Panda	28
	Citroën C4e	30
	Citroën C4	31
Verkehr&mehr:	Wintertipps	32
	Kommentar: Grüne Atomenergie	33
	Tipp vom Anwalt: NoVa-Mythen	36
Klassik:	Atomautos	38
	Büchertipps	41
	Ferrari Daytona SP3	42
	Geschichte bitte nicht neu erfinden	44
Motorsport:	Alle Termine 2022	46



Impressum:

Eigentümer und Herausgeber: Speedcompany OG, Kleegasse 5, A-2230 Gänserndorf Süd, leser@motorandmore.at. Chefredakteur: Bernhard Reichel. Redaktion: Keijo Keke Platzer, Alexander Trimmel, Tanja Pitzer, Ildika Biela, Filip Frank, Ulrich Flatnitzer, W.E. Randerer. Fotos: Robert May, Johann Vogl, Michael Jurtin. Anzeigen & Marketing: Gerhard Hruza, Claudia Auer. Grafik & Layout: Bernhard Reichel, Produktion: grafik.at - Atelier Hannes Gsell., Druck: Grafički zavod Hrvatske d.o.o. Vertrieb: PlusCity und Lenticity (Linz), Shopping City Seiersberg (Graz), ELI Shopping (Liezen), Leoben City Shopping (Leoben), EO (Oberwart), Riverside, Auhofcenter und Q19 (Wien), G3 Shopping Resort (Seyring/Gerasdorf), Rosenarcade (Tulln), City Center Amstetten (Amstetten), bühlercenter (Krems). Fotonaachweise: Cover: Hersteller, Red Bull, Reichel Car Design, Seite 3: Hersteller

Titel: Wie das Tier im Emblem einzog

Tierisch gut



Tiere sind aus der Autowelt nicht wegzudenken und von Beginn an ein Teil davon. Sei es als Inspiration im Design, Aerodynamik, für Modellnamen, Automarken oder Emblemen. Begleiten Sie uns auf eine inspirierende Spurensuche



Ferrari

1923 verfolgte Contessa Paolina Biancoli, die Mutter des Kavallerieoffiziers Francesco Baracca, Enzo Ferraris waghalsige Siegesfahrt beim Straßenrennen in Ravenna. Sichtlich von dessen Talent beeindruckt meinte sie, dass ihm das „springende Pferd“, welches die Fliegertruppe ihres nach 34 siegreichen Luftkämpfen 1918 abgeschossenen Sohnes kennzeichnete, Glück bringen würde. Von 1932 weg, prangte es stolz auf Enzos Rennwagen. Ab 1956 aber auch auf den von Fabio Taglioni konstruierten Ducati-Rennmotorrädern. Fabios Vater war ein Freund von Baron Baracca. Flog einst in dessen Gruppe, der 91^a Squadriglia des 4^o Stormo.

Text: Alexander Trimmel
Fotos: Hersteller

Porsche



In der Mitte prangt das Stuttgarter Stadtwappen, ein „Springendes Pferd auf goldenem Grund“. Im Hintergrund schwarz-rote Balken und Geweihstangen, das Wappen des ehemaligen Landes Württemberg-Hohenzollern. Eine Überlieferung besagte, dass das Porsche-Emblem 1952 in New York entstand. Von Ferry Porsche auf eine Serviette gekritzelt, auf Anregung vom US-Importeur Max Hoffmann. Einem Handschriftenvergleich durch Sachverständige zufolge, schied Ferry Porsche als Entwerfer aus. Chef-Designer Erwin Komenda war jedoch bei diesem Treffen anwesend.

Mustang

Sie versinnbildlichten den „Spirit of America“! Die kleinen, rassigen Mustangs, auf welchen John Wayne, wild den Colt schwingend, Bösewichten am gleichen Ross sitzend, auf Präriepfaden hinterher jagte. Phillip Thomas Clark war gerade erst 27 Jahre jung, als er, 1964 von Erz-Konkurrent General Motors zu Ford überwechselnd, mit der Aufgabe betraut wurde, für Fords neuen Kompaktsportler ein signifikantes Logo zu entwerfen. Seinen auserwählten Mustang ließ Clark ursprünglich von links nach rechts galoppieren. Ob „go west“, oder eine simple Verwechslung der Formen in der Gießerei zu einer entgegengesetzten Laufrichtung führte?



Viper

Als Neuinterpretation von Shelbys Ford-getriebenen Cobras, könnte die von 1992 bis 2017 gebaute Chrysler/Dodge Viper verstanden werden. Mit von Lamborghini überarbeitetem Achtliter-Zehnzylinder-Frontmotor. Ohne elektronische Fahrhilfen. Was liegt also näher, als dem vermeintlichen Vorgänger mit einem weiteren Giftschlangennamen nachzufolgen. Vipern besitzen einen genial entwickelten Giftapparat. Ihre bei geschlossenem Maul im Gaumen eingeklappten röhrenartigen Giftzähne werden beim Aufreißen des Mauls durch die Drehung zweier Knochen senkrecht zum Oberkiefer aufgerichtet. Um besonders tief in die Beute eindringen zu können. Angst vor der Viper?



Cobra

„Naja naja“ lautet die artspezifische Bezeichnung der Südasiatischen Cobra. Welche bei respektinflößender Drohhaltung mit hoch aufgerichtetem Oberkörper ihr spreizbares Nackenschild weit ausbreiten kann. Carroll Shelby hätte sich wohl kein besseres Markensymbol ausdenken können, als er von 1961 an, dem braven, schmächtigen englischen AC Roadster, dank Einpflanzung eines mächtigen Ford-V8-Motors, zum gefährlichen Cobra-Asphaltburner aufplusterte. Der jedoch nicht - wie die Schlange - klapperte, sondern üblicherweise in Bassfrequenzen bollerte.



Alfa Romeo

Hauptelemente des Alfa Romeo Emblems sind das rote Kreuz auf weißem Grund und die Biscione, eine Schlange mit Drachenkopf und Krone, die ein Kind verschlingt. Diese fungierte seit 1111 als Wappentier der in Handel, Politik und Kirche einflussreichen Familie Visconti. Beide Symbole bestimmen auch das Stadtwappen von Mailand, schaffen den direkten Bezug zur Heimatstadt der Firma. 1915 erwarb Nicola Romeo die Anteilsmehrheit an dem erst fünf Jahre zuvor in Portello bei Mailand gegründeten Automobilhersteller A.L.F.A. (Anonima Lombarda Fabbrica Automobili). Der neue Herstellernamen wurde auf „Alfa Romeo“ umgeändert.



Lamborghini

Als Traktorenhersteller Ferruccio Lamborghini, am 28. April 1916 in Renazzo geboren, 1963 mit der Entwicklung von Sportwagen startete, erkor er sein Sternzeichen, den vor Kraft strotzenden Stier, als deren Logo. Welches einem sehr berühmten, muskulösen Vorbild in geduckter Angriffshaltung huldigt. Den kampferprobten Murciélago, der am 5. Oktober 1879 einen Stierkampf mit 24 Lanzenstößen überlebte und daraufhin begnadigt wurde. Seine erste Sportwagenschöpfung trug noch den banalen Namen 350 GTV zur Schau, danach folgte ein Feuerwerk an Typenbezeichnungen, die prominente und unaussprechliche Kampfstiernamen erst in aller Welt bekannt machten.



Holden

Mitte des 19. Jahrhunderts gründete der englische Auswanderer James Alexander Holden im australischen Adelaide eine Sattlerei. Enkel Edward Holden begann 1905 mit der Herstellung von Automobilkarosserien und Kutschen. Ab 1924 fungierte die „Holden's Motor Body Builders Ltd“ als Exklusivlieferant für Karosserien an General Motors in Australien. Um den Stein der Geschäftstätigkeit noch schneller ins Rollen zu bringen, wurde 1928 Rayner Hoff mit der Gestaltung des passenden Firmenemblems beauftragt. Das Logo geht auf eine prähistorische Fabel zurück, wo Beobachtungen zufolge Löwen Steine ins Rollen bringen und zur Erfindung des Rades beitrugen.



SRT

Wenn irdisch lebende Tiere nicht ausreichend Gefährlichkeit und Aggression ausdrücken können, muss auf Wesen, denen wir in der Hölle begegnen könnten, zurückgegriffen werden. SRTs Hellcat vereinigt alle Attribute, die einschüchternde Muskelprotze in zahme Lämmchen verwandelt. „Street and Racing Technology“ modifizierte 2003 - als hauseigener Tuningbetrieb der Marken Chrysler, Dodge und Jeep - die die ohnehin nicht eben schüchtern auftretende Viper in ein 510 PS starkes Höllengerät namens SRT-10. Der Challenger SRT mit dem doppelt aufgeladenen Hemi-V8 leistet gar unglaubliche 717 PS! Trägt wohl nicht umsonst den Beinamen des Logo-Tiers, Hellcat!



Peugeot

Jean-Frédéric und Jean-Pierre Peugeot stellten ab 1819 Sägeblätter, Uhrenfedern und Korsettstäbe aus Stahlbändern her. Um die hervorragenden Eigenschaften ihrer Produkte, wie Widerstandsfähigkeit und Geschmeidigkeit, zu symbolisieren, ließen sie sich von 1858 an den Löwen als ihr Markenzeichen eintragen. Der ab 1906 auch auf den Peugeot-Autos prangte. Mit erhobenen Tatzen auf den Hinterbeinen stehend. Am Peugeot-Pfeffermühlen-Logo schreitet er stolz auf seinen vier Beinen, die Peugeot-Fahrräder schmückt er aufrecht sitzend.



Jaguar

Die 1922 von William Lyons mit William Walmsley in Blackpool gegründete Swallow Sidecar Company erzeugte vorerst Motorradbeiwagen. 1934 nahm das Unternehmen die Automobilproduktion auf und wurde in „SS Cars Limited“ umbenannt. Nach dem Ende des Zweiten Weltkriegs sollte der Name einer britischen Automarke, namentlich keinesfalls mit einer ehemaligen Nazi-Militärgruppe verwechselt werden können. „SS“ wurde in „Jaguar Cars Ltd“ umbenannt. Das Markenemblem des eleganten springenden Raubtiers glich anfänglich einer räudigen Streunerkatze, ehe Bill Rankin und Frederick Gordon die anatomisch korrektere Version des „Leaping Jaguars“ präsentierten.



Vauxhall

Wohl eines der ältesten bekannten Firmenlogos ist jenes von Vauxhall. Das 1857 von Alex Wilson gegründete Unternehmen stellte ursprünglich Pumpen- und Schiffsmotoren her. 1903 startete der neue Firmenbesitzer Andrew Betts Brown, mit der Produktion von Automobilen. 22 Jahre später wurde die ehrwürdige britische Edelschmiede vom amerikanischen General-Motors-Konzern geschluckt. Das Vauxhall-Logo basiert auf einem Fabelwesen namens ‚Griffin‘. Der Greif ist ein sagenumwobenes Wesen mit dem Körper eines Löwen, sowie Kopf und Flügeln eines Adlers. Löwe und Adler werden gleichbedeutend als „Könige der Tiere“ und „Könige der Lüfte“ bezeichnet. Umso mächtiger und majestätischer ist jenes Wesen, welches die beiden Könige vereint. In der Antike galt der Greif als Symbol der göttlichen Macht und Hüter des Göttlichen.



Volkswagen

Die Stadt Wolfsburg im Osten des Landes Niedersachsen wurde 1938 als Sitz des Volkswagenwerks gegründet. Bekam erst 1950 sein von Gustav Völker entworfenes Stadtwappen, welches selbst-erklärend eine zweitürmige Burg zeigt, über deren Zinnenmauer ein goldener Wolf mit blaublütiger Zunge schreitet. Die Burg erinnert an das Schloss Wolfsburg, welches bereits 1302 urkundlich erwähnt wird und heute das kulturelle Zentrum der jungen VW-Großstadt darstellt. Von 1951 bis 1962 zierte das Wolfsburger Wappen die Fronthaube und den Hupenknopf des Käfers. 2003 feierte es auf der Haube der letzten Käfer-Modelle, der Última Edición aus dem mexikanischen Pueblo, sein Comeback. Auch in der Mitte des Einser-Golf-Lenkrads fand es in abgewandelter Form seinen Platz.



SONAX[®]
MADE IN GERMANY

WHO'S THE Beast?

frischblut[®]



NEU.
Winter Beast
AntiFrost
+ KlarSicht
bis -20°

DAS IST ECHTE BEAST POWER FÜR DIE SCHEIBEN

In jedem von uns steckt ein Beast. Wenn's um maximale Reinigungskraft geht und die Scheibe in einigen Wischertakten sauber sein soll, dann am besten auf das Winterbeast von SONAX setzen. Das ist Sicherheit gepaart mit einem aufregenden Dufterlebnis. Erhältlich im praktischen 3-Literstandbeutel und im 5-Literkanister.



www.sonax.at

Aston Martin

Robert Bamford und Lionel Martin gründeten 1913 einen kleinen Autohandel im Westen Londons. Sie boten Fahrzeuge der Marke Singer an. Um deren Leistungsfähigkeit unter Beweis zu stellen, ging Martin mit einem von ihm selbst getunten Singer 10HP bei Bergrennen an den Start. Nachdem er 1914 das Bergrennen von Aston gewinnen konnte, benannten die beiden, selbst motorsporttaugliche Fahrzeuge, mit dem Taufnamen Aston-Martin, herzustellen. Das erste Emblem für ihre Autos wurde von Lionels Frau Kate 1920 entworfen. Es bestand aus einem Kreis, der die übereinander angeordneten Buchstaben A und M enthielt. Erst 1932 wurde jenes geflügelte Markenzeichen, das Vorbild des heutigen Logos ist, von S.C.H. Davis, einem ehemaligen „Bentley Boy“, entwickelt.



Bentley

Ein ganz besonders wichtiges Standbein von Walter Owen Bentley's Verkaufstaktik, stellten die Rennsporterfolge seiner Fahrzeuge dar. „Race on Sunday – sell on Monday!“ Diese Strategie konnte natürlich nur beim begüterten „Jungadel“ reicher Familien Früchte tragen. Einer dieser rennbegeisterten „Bentley Boys“ war Woolf Barnato. Er war dreimal in Le Mans am Start und konnte dreimal, 1928, 1929 und 1930, mit einem Bentley die 24-Stunden-Tortur über Staubstraßen gewinnen. Die weit ausgebreiteten Flügel des Markenzeichens mögen symbolisieren, dass Bentley sowohl als Flugzeugmotorenhersteller in der Luft, als auch mit seinen Rennwagen auf der Piste der Konkurrenz auf und davon fliegt. Aus finanziellen Gründen endete der Höhenflug im Sturzflug. 1931 war vorerst zum letzten Mal ein Bentley in Le Mans am Start. Erst nach der Übernahme durch den VW-Konzern konnte ein Bentley 2003 wieder in Le Mans gewinnen.



Bizzarini

Giotto Bizzarini war einer der talentiertesten Ingenieure der Automobilgeschichte. Für Enzo Ferrari entwickelte er den legendären 250 GTO, mit Carlo Chiti gemeinsam stellte er den Mittelmotor-ATS 2500 GT auf die Räder. Bereits selbständig in Livorno ansässig, konstruierte er Ferruccio Lamborghini's legendären V12-Motor, plante für Iso das Chassis des viersitzigen Rivolta GT IR 300, der ursprünglich ein Gordon-Keeble war. Aus einem gekürzten Rivolta-Chassis mit zurückversetzten Motor und aufregender Giugiaro-Karosserie entstand 1965 Bizzarinis erstes eigenes Auto, der Grifo 5300, welcher später auf GT Strada 5300 umgetauft wurde. An dessen Front ein messerscharfes Zahnrad-Emblem mit majestätischem Adler in der Mitte prangt, der den Ferrari-Pferden den Weg in nie erreichbare Höhen weisen sollte. Nur wenige Jahre später mutierte dieser leider zum Pleite-Geier.



Chaparral

Sie schossen auf den Rennstrecken der 60er und 70er Jahre den Vogel ab. Jim Halls überaus innovative und schnelle Chaparral-Rennwagen. Benannt nach einem langbeinigen, bis zu 32 km/h schnell laufenden Rennkuckuck, der in den Steppen und Wüsten der südwestlichen USA beheimatet ist. 1964 und '65 dominierten die Chevrolet-befeuerten Chaparral 2 die



amerikanische Rundstreckenrennen-Meisterschaft (USRRC). Sein CanAm-2E von 1966, mit monströsem Flügelleitwerk hinter dem Fahrer, wies Formel 1-Konstrukteuren den Weg in eine neue aerodynamische Zukunft. Der 2J von 1970 war wohl Halls umstrittenste Konstruktion. Mittels eines Ilo-Schneemotors wurden im Heck des Autos zwei riesige Ventilatoren angetrieben, welche die Luft unter dem Auto absaugten, um Downforce zu erzeugen.

Eagle

Als Sohn eines Opernsängers wuchs Daniel Sexton Gurney in einem wohlbehüteten, kulturellen Umfeld auf. Vielleicht hatte sein Großvater Frederick William, der Konuslager herstellte, großen Anteil daran, dass Dan nach seinem Studium-Abschluss, einen eigenen Rennwagen baute. Den „Eagle“, mit Adlerkopf im Markenzeichen. 1967 gewann er damit den Großen Preis von Belgien in Spa, eine Woche nach seinem Le-Mans-Triumph mit A. J. Foyt im 7-Liter-Ford Mk IV. Von den 303 Rennen, die er bestritt, konnte er 48 gewinnen. Seine Eagles, mit dem Wappentier der USA im Logo, eilten noch in den 90er-Jahren von Sieg zu Sieg.



Reliant

Rowan Atkinson-Fans möge die englische Marke Reliant mit dem Adler-Markenzeichen des Robin, wohl ein Begriff sein. Wenn „Mr. Bean“ im grün-gelben Mini mit aufgeblendeten Scheinwerfern einem gelben Dreiradler-Lieferwagen begegnet, der nach einem schreckhaften Ausweichmanöver ängstlich zur Seite kippt. Reliants Scimitar GTE, mit Ganzglasheckklappe gewissermaßen Vorläufer des Volvo Schneewittchensargs, beeindruckte sogar das britische Königshaus. Ihre Hoheit Prinzessin Anne besaß nicht weniger als acht Stück davon. Auch Formel-1-Weltmeister Graham Hill und sein Golden Retriever „Honey“ begeisterten einander am großzügigen Sportwagen-Raumangebot und Ausblick nach hinten. Der Scimitar hatte jedoch schon, seinem Namen entsprechend, einen scharfen Säbel im Markenemblem.



Eli EINKAUFSS
ZENTRUM
LIEZEN

**ALLE
LIEBEN
Eli**

Das nahe
Einkaufserlebnis
in 50 Shops!





Fournier-Marcadier

Schon in den 50er Jahren baute André Marcadier höchst erfolgreiche Kart-Fahrgestelle. Gemeinsam mit Karosierer Marcel Fournier entwickelte er 1963 den französischen Lotus 23 für die Straße und Piste, welcher technisch auf dem Renault 8 basierte. Die nur 460 Kilo leichte Fournier-Marcadier FM01-Flunder hatte den Heckmotor des 8er in der Mitte hinter dem Fahrer eingebaut. Die Kunststoffkarosserie glich der, seines englischen Vorbilds. Dass es sich bei dieser ihrer Schöpfung um einen besonders souveränen Sportler handeln würde, versuchten die Beiden auch mit Wahl des Tieres in ihrem Markenzeichen zu untermauern: Der Barzoï, ein russischer Rassewindhund, wurde schon im 13. Jahrhundert zur Pferdehetzjagd ausgebildet. Wie der Greyhound, Whippet, Magyar Agar und Saluki zählt dieser Vollblutjagdhund zu den schnellsten Landtieren der Erde. 1967 präsentierte André Marcadier ein besonders windschlüpfriges Flügeltürencoupé. Welches er Barzoï nannte.

Dodge

Die beiden Firmengründer John und Horace Dodge, verstarben 1920 gleichzeitig an Lungenentzündung. Just in einem Jahr, als ihre Automobilproduktion so richtig Fahrt aufnahm. Die Marke sukzessiv zum zweitgrößten amerikanischen Autohersteller aufstieg. 1928 wurde Dodge vom Chrysler-Imperium geschluckt. Nur vier Jahre später zierte ein vorwärts springender Widder ihren steil aufragenden Fahrzeugkühler. Bis 1951 schrumpfte das auffällige Kühlermaskottchen zum unscheinbaren, schematisierten Hörnerkopf auf der Motorhaube. Der Kühler versteckte sich von nun an hinter einem opulenten Chromgrill. Danach verschwand das Widder-Symbol für lange Zeit, ehe es 1993 ein Revival erleben durfte. Als männlicher Riesenwildschafkopf in Frontalansicht, der seine bedrohlichen Hörner angriffslustig nach vorne richtet. Nicht nur den martialisch wirkenden Ram-Pickups steht dieses Markenzeichen besonders gut, auch auf den Razor-, Slingshot-, Demon-, Challenger- und Rampage-Conceptcars „boxte“ er sinnbildlich fremdartige Salonlöwen vom Thron.



Abarth

Der in Wien geborene Carlo Abarth wählte sein Sternzeichen, den Skorpion, als Firmenlogo. Neben dessen allgemein kolportierten Stärken, wie „ehrgeizig, entschlossen und fleißig“, treffen auch die weniger schmeichelhaften Schwächen, wie „jähzornig, unversöhnlich und verbissen“ auf seine Charaktereigenschaften zu. Dass des Skorpions Stachel tief sitzen kann, musste das Fiat-Management jahrzehntelang erdulden: Kurz nach Firmengründung verhandelte Carlo Abarth einen Vertrag aus, dass nach jedem Sieg eines Fiat-Abarth eine Stange Geld von Fiat in Abarths Kasse fließen sollte. Bis 1971 fuhren seine Autos jährlich bis zu 600 Renn- und Klassensiege ein. Bestens dokumentiert, versteht sich!

Wiesmann

Friedhelm und Martin Wiesmann versuchten mit ihrem hochwertig hergestellten, neo-klassisch gestylten Roadster eine enge Marktnische besetzen zu können. Es sah anfänglich danach aus, dass diese Strategie aufgehen hätte können. Die „Manufaktur für Individualisten“ produzierte ihre Autos in Handmontage. Deren Motoren steuerte BMW bei. Die Individualität machte nicht einmal bei der Auswahl des Markenlogos halt. Anstatt Raubkatze oder Riesenvogel, griffen die Wiesmänner zu einem Reptil. Dem Gecko, dessen auffälligstes Merkmal wohl die Saugnäpfen gleichenden Zehen darstellen. Mit welchen sie spielend auf senkrechten Glasscheiben auf und ab laufen können. Das kann der Wiesmann Roadster selbstverständlich nicht. So ein Vergleich wäre auch gar nicht zulässig. Steht der Wiesmann doch nur auf vier banalen Gummireifen, während Milliarden von feinsten Härchen auf den zwanzig Geckos-Zehen für Adhäsion sorgen...





McLaren

Das erste McLaren-Logo wurde 1964 vom berühmten Motorsportmaler und engem Freund Bruce McLaren, Michael Turner entworfen. In dessen Mittelpunkt war ein Kiwi, das Nationalsymbol von Bruce's Heimat Neuseeland, abgebildet. Der kleine, dicklich wirkende und flugunfähige Schnepfenstrauß passte so irgendwie gar nicht zur Performance eines Racing-Teams. 1967 verwandelte Turner den phlegmatisch, am Boden nach Nahrung pickenden Vogel in einen dynamischen „Speedy Kiwi“, der gemeinsam mit dem typischen Farbgebung der Formel 1- und CanAm-Boliden im speziellen „McLaren-Orange“, der Corporate Identity der Marke bildete. Kiwis haben zwar kleine, vier bis fünf Zentimeter lange Flügel, sind aber nicht in der Lage, damit zu fliegen. Ein großer Flügel an seinem neuen CanAm-Racer wurde Bruce McLaren 1970 zum Verhängnis. Als sich der hintere Karosserieteil bei Testfahrten in Goodwood löste, Das Auto ohne Anpressdruck bei 200 km/h von der Strecke flog und gegen eine Mauer prallte.

Kaimann

Als der geniale Pragmatiker Kurt Bergmann 1966 begann, eigene Formel-Vau-Rennwagen in Wien-Essling herzustellen, machte er sich überhaupt keinen Gedanken, wie denn die Renner heißen sollten. Erst Journalist Erich Glavitza wies darüber darauf hin, wie wichtig ein Logo und Markenname für die Vermarktung eines Autos ist. Kurts Blick fiel sofort auf den gelben runden Aufkleber an seinem Tecno-Caimano-Kart. Mit dem grünen Alligator in der Mitte, den er neu interpretierte: Auf den Hinterbeinen aufrecht sitzend. Aus „Caimano“ wurde „Kaimann“. Eine Wortteil-Ehe aus „Kai“-man und Berg-„mann“. Der gelbe Hintergrund musste einem Roten weichen. Wenn man ihn später fragte, warum er denn gerade ein Krokodil zu seinem Logo wählte, hatte er immer einen schelmischen Grinsen im Gesicht und meinte: „Weil des Viech mir sehr ähnlich ist. Es hot an groß'n Schwanz und a klan's Hirn!“



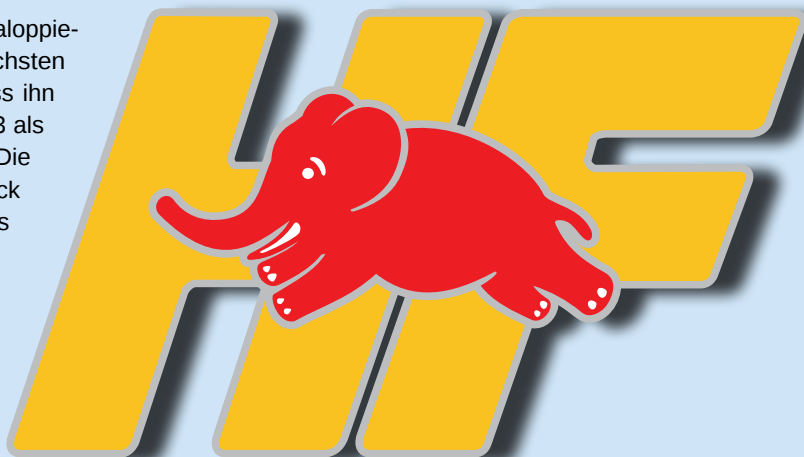
Gordon Keeble

John Gordons „Peerless Cars Ltd“ schlitterte 1960, nur drei Jahre nach ihrer Gründung, in die Pleite. Der von Peerless produzierte „GT“ war ein viersitziger Sportwagen mit einem Rohrahmen aus Vierkantröhren, Fiberglaskarosserie und De-Dion-Hinterachse. Knapp vor dem Untergang der Firma, fanden sich Manager Gordon und der Techniker Jim Keeble zusammen, um gemeinsam ein neues, erfolgversprechenderes Projekt zu starten. Nach dem gleichen Baumuster des Peerless, jedoch nicht mit angestrebter Triumph-Technik, sondern einem souveränen Corvette-V8-Motor und von Giugiaro entworfenem Kleid. Bei der Findung des, für einen schnellen Sportwagen etwas ungewöhnlichen Logos einer stilisierten Schildkröte, spielte „Kommissar Zufall“ eine bedeutende Rolle: Als Gordon im August 1963 ein Foto-Shooting organisierte, um das großzügige Fassungsvermögen des Kofferraums seines neuen Wagens für dessen Werbebroschüre bildlich einzufangen, hielt gerade der „Große Postzugraub“ ganz England in Atem. Die oftmalig wiederholten Ein- und Auslademanöver von Reisekoffern wurden von einer aufmerksamen älteren Dame beobachtet. Für sie lag der Verdacht nahe, es könnte sich hierbei um ein verkapptes Verfrachten der Postzug-Beute handeln. Als die von ihr verständigte Polizei eintraf, um die beteiligten Personen zu vernehmen, kroch eine entlaufene Schildkröte gelangweilt vor dem Wagen über die Straße. Ein tierliebender Officer nahm sie hoch und setzte sie auf die Motorhaube des Gordon-Keeble. Wahrlich ein prominenter Ehrenplatz. Den sie auch in vereinfachter Form als Markenzeichen beanspruchte.



Lancia

Zahlreiche Legenden ranken sich um den Ursprung des galoppierenden Elefanten in der Typenbezeichnung der sportlichsten Lancia-Modelle. Die glaubwürdigste Variante behauptet, dass ihn Gianni, der Sohn des Firmengründers Vincenzo Lancia, 1953 als Talisman für die Renneinsätze des Unternehmens wählte. Die Dickhäuter sollten, der indischen Mythologie folgend, zu Glück und Siegen verhelfen. Eine weitere Geschichte erzählt, dass Werks-Pilot Enrico Anselmi 1952 das erste Mal einen aufgemalten Elefanten als Glücksbringer auf seiner Serie 2-Aurelia trug. Danach sein Maskottchen der Lancia-Werksmannschaft zur Verfügung stellte. Eine dritte Version besagt, dass die Lancia-Mechaniker einen hellblauen Elefanten auf die Kotflügel der Mille Miglia-Renner malten, um Ferraris „Springendes Pferd“ zu konterkarieren.





Saab

1947 stieg der schwedische Rüstungskonzern und Flugzeughersteller Saab in die Automobilproduktion ein. Im Logo der Marke war unter den Firmenschriftzug ein stilisiertes Propellerflugzeug zu finden. Nach dem Zusammenschluss mit dem schwedischen LKW-Hersteller Scania im Jahre 1985, entwarf Carl Frederik Reuterswärd ein neues Saab-Logo, mit einem gekrönten Greif im Mittelpunkt vor blauem Hintergrund. Das Saab-Kampfflugzeug „Gripen“ trug den Namen des Fabelwesens bereits in dessen Bezeichnung. Auch beim Partner Scania war das Tier als Firmensymbol zu finden. Als Wappentier der Provinz Skonen. Wo die Scantias hergestellt wurden.

Gumpert

Auch die im deutschen Altenburg ansässige „Gumpert Sportwagenmanufaktur GmbH“ bediente sich des so allmächtigen Greifs in ihrem Markenlogo. „Apollo“ lautete die Typenbezeichnung des 2005 vorgestellten Super-Sportwagens. Der Glanz und die Strahlkraft des nach dem griechischen Gott der Sonne und des Lichts benannten Renners verblasste 2013, als nach einem Insolvenzverfahren die Produktion jäh endete.



Iso

Als der ursprüngliche Kühlanlagenproduzent und Spross einer oberitalienischen Industriellendynastie, Renzo Rivolta, mit der Herstellung und dem Verkauf von Motorrädern, Lastendreirädern und seiner besonders erfolgreichen Iso Isetta Knutschkugel, ordentlich Reichtum zusammengetragen hatte, wandte er sich der Sportwagenproduktion zu. Mit dem Konzept, das Beste aus zwei Welten zu vereinen: Die unzerstörbare brachiale Technik aus den USA, kombiniert mit einer Karosserie typisch italienischer Grazie. Grund genug, um das einfache Wappenlogo durch ein neues Markenzeichen, mit einem Greif im Zentrum zu ersetzen, der die Könige der Tierwelten in sich vereint.

Matra

Die 1941 gegründete Firma Matra, ursprünglich in den Bereichen Flugzeugbau und Rüstung tätig, übernahm 1964 den Autohersteller „Automobiles René Bonnet“. Der Matra Djet war der erste französische Mittelmotor-Sportwagen mit Zentralrohrrahmen und Kunststoffkarosserie für den herkömmlichen Straßenbetrieb. In weiterer Folge brillierte Matra, dessen Haupteinnahmequelle nach wie vor in der Produktion von Rüstungsgütern lag, auf den Rennpisten der Welt. Jeder Rennsportbegeisterte der 70er-Jahre, hat auch heute noch die sonor kreischende Zwölfzylinder-Musik des Matra-F1-Motors im Ohr, und kann sich auch vielleicht noch an das Matrasports-Markensymbol, den gallischen Hahn erinnern. Für den genauso wie beim Konkurrenten CG, Robert Uderzo verantwortlich zeichnete.



CG

Sein Ursprung ist nicht ganz eindeutig. Wie jedoch bereits der römische Geschichtsschreiber Suetonius in seinen Schriften festhielt, dürfte der „Gallische Hahn“ -als Symbol für Frankreich- auf die Doppeldeutigkeit des lateinischen Wortes „gallus“ -welches zugleich „Hahn“ und „Gallier“ bedeutet- zurückgehen. Während der französischen Revolution 1789 galt er als Wappentier des französischen Volkes, wich unter Napoleon dem kaiserlichen Adler, behauptete sich allerdings danach wieder. Als Sinnbild für Vertrauen und Licht. „Chappe Freres et Gessalin“, Pioniere des Kunststoff-Karosseriebaus, präsentierten 1965 ihr erstes eigenes Serienauto, den CG 1000 Spider. Auf der Suche nach einem Markenzeichen traf ihre Wahl auf den „Gallischen Hahn“. Welch Zufall, war doch die Firma in der „Rue di Coq Gaulois“ im Brie-Comte-Robert ansässig. Ihr Logo gestaltete niemand Geringer als Asterix-Zeichner Albert Uderzo.

MTL Mauersanierungen GmbH

SANIEREN mit **SYSTEM** und **ERFAHRUNG**

eines der führenden österreichischen Unternehmen am Sektor:

➤ **Bauwerksabdichtung**

➤ **Mauerwerksabdichtung**

- **horizontale** Abdichtung gegen aufsteigende Feuchtigkeit im **Schneide-** oder **Injektionsverfahren**
- **vertikale, innenliegende** Flächenabdichtung bei erdanliegendem Mauerwerk mit dem erfahrungsorientierten und jeweils am letzten Stand der Technik befindlichen **MTL-Verfahren** und dem System „**GRÜNE WANNE**“. Die Durchführung erfolgt **von innen**.

➤ **Mauertrockenlegung**

- Ausheizen der nassen Mauerbereiche mit Heizstäben oberhalb der Abdichtungsebene.

➤ **Heizstabtechnik**

- flächige Mauerwerkentfeuchtung, -ausheizung mit Heizstäben.

➤ **Fugen- und Rissverpressung**

- Abdichten von Rissen und Fugen mit 2-komponentigem PU-Injektionsharz.

➤ **Mauerwerksverfestigung**

- Verfestigen von losem und unstabilem Mauerwerk durch Verpressen von Epoxidharzen.

Kontakt und Information:

Bernhard WILHELM, Inhaber und GF

Tel.: **+43 (0)664 103 08 72**

email: **office@mtl.at** Website: **www.mtl.at**

A-2353 Guntramsdorf, Gumpoldskirchnerstraße 2

Neuheiten: Toyota & Lexus

Elektrische Offensive

Bitte warten. Im Normalfall geben sich Hersteller allergrößte Mühe, ihre künftigen Produkte so lange wie möglich geheim zu halten- und dann hauen die Japaner mal eben so die komplette Zukunftsplanung raus und zeigen dutzende Stromer von Toyota und Lexus! 15 Modelle dürfen wir schon sehen, bis 2030 sollen doppelt so viele Modelle auf den Markt kommen.



Das erste Modell namens bZ4X kommt als SUV mit gut 450 Kilometern Reichweite bereits jetzt auf den Markt, auch als Subaru. Die e-TNGA getaufte Plattform soll alleine bei der Hausmarke sechs weitere Modelle tragen. Am Familienbild erkennen wir in vorderste Reihe ein kleineres SUV in Aygo-Größe, eine Limousine im Camry-Segment, ein SUV-Coupe und einen Macan-förmigen roten SUV in der letzten Reihe, welche alle in Frage kommen würden. Ganz links erblicken wir einen üppigen SUV mit drei Sitzreihen im Format des Highlander oder Land Cruiser, direkt dahinter braucht sich die Lexus-Variante gar nicht lange zu verstecken. Dahinter schon eher versteckt: ein rustikal anmutender Geländewagen und Pick-up, welcher wohl als elektrischer Hilux durchstarten könnte.

Auf einer eigenen und hoffentlich heckangetriebenen Plattform stehen die überraschenden Sportwagen. Der knallgelbe Targa wirkt sensationell futuristisch und kompakt. Gerüchten zufolge läuft die Entwicklung bereits gemeinsam mit Suzuki und Daihatsu.

Maximal quadratisch praktisch gestalten sich die giftgrünen Studien Micro Box und Mid Box. Genaue oder zumindest ungefähre Daten gibt Toyota noch nicht frei. Wenn der lange größter Autohersteller mit Akkutos merklich gewartet hat, dann weil er uns nicht nur mit signifikanten Fortschritten bei Lithium-Ionen-Akkus überraschen möchte, sondern wohl auch mit sogenannten Feststoffakkus: Sie ermöglichen eine höhere Leistung, eine größere Reichweite, zugleich kürzere Ladezeiten und gebändigte Brandgefahr. Selbstverständlich wird die elektrische Zukunft, welche außerhalb Europas noch länger benötigen wird, auch Wasserstofftechnologien beinhalten, erst kürzlich haben die Japaner einen mit Wasserstoff befeuerten Yaris GR präsentiert.



Wird das ein rein hyperelektrischer Nachfolger des LF-A? Feststoffakkus statt infernalischem V10-Sound?



Der IS könnte als Stromer wieder nach Europa zurückkehren, auch als Cabrio und Shooting Brake.



Der bZ4X rollt als erstes zu den Toyota- und Subaru-Händlern. 450 Kilometer Reichweite



Hier dürfte es sich um die Serienversion der Studie LF-Z Electrified handeln. Echte Tügriffe und Rückspiegel!



So geht SUV-Coupe: Nicht einfach das Dach flach gedrückt. Die Proportionen und das Design stimmen.



Sehen wir hier den neuen GR MR2..? Wenn Toyota den so bringt, wird der auch ohne Benzindunst eine Sensation.

„Was haben ein Oldtimer und Zeit gemeinsam?“

Vergangene Geschichten im Überfluss.

CHRONOTHEK

1010 Wien, Bräunerstraße 8

Tel. 0043 (0)1 - 532 05 49

info@chronothek.at

www.chronothek.at



Ausblick: Alfa Romeo & Lancia

Elektrische Auferstehung



Lancia ist de facto tot, verkauft nur noch in Italien den künstlich aber erfolgreich am Leben gehaltenen Ypsilon. In Stückzahlen überflügelt die Traditionsmarke damit sogar die Konzernschwester Alfa Romeo mit all ihren Modellen auf allen Märkten. Davon gibt es allerdings auch nur noch Giulia und das SUV Stelvio. Die Beiden werden 2024 elektrifiziert neu aufgelegt. Ab 2027 werden alle Alfa und Lancia nur noch elektrisch stromern...

Lancia Ypsilon

Unter PSA wird der beliebte Kleinwagen abgelöst werden. Gerüchten zufolge soll dieser zum kleinen Crossover mutieren.



Lancia Delta

Das Prestige der Motorsportlegende wirkt bis heute omnipräsent. 2026 kehrt der Delta zurück und wird wohl eine rein elektrische Variante des nächsten Peugeot 308. Eine heiße benzinbetriebene HF-Variante ist damit leider vom Tisch.



Lancia Pangea

Wenn Lancia wieder stark zurückkehren möchte, braucht es begehrte Modelle. Das klappt bekanntermaßen am besten mit SUVs. Auf Basis des Alfa Romeo Tonale strickt Lancia einen eigenen edlen Ableger mit Hybridantrieb.



Die neue Giulia wird wohl ein reines E-Auto oder zumindest elektrifiziert.



halek.at

+43 (0)2246 /

3125

Alfa Romeo MiTo

Der MiTo wird 2023 sein Comeback feiern - mit französischer Technik inklusive E-Antrieb, sowie fünf Türen. Auf der CMP-Plattform stehen bereits DS3, 208 oder Opel Corsa. Auch ein kleiner SUV-Ableger folgt.



Alfa Romeo Giulietta

Stolze zehn Jahre verkaufte sich die Giulietta sehr erfolgreich. Eigentlich sollte der Nachfolger seit letztem Jahr auf den Straßen rollen. Traditionell gehört eine kräftige Verschiebung dazu. Ein exaktes Erscheinungsdatum gibt es noch nicht, Stellantis wird aber schnell Klarheit schaffen und wirtschaftlicher agieren.



Alfa Romeo Tonale

Seit bald drei Jahren warten wir auf die Serienversion des 4,5 Meter langen Tiguan-Konkurrenten und kleinen Bruder des Stelvio. Ab 130 PS geht es los. Über der 160-PS-Version rangiert ein 240 PS starker Plug-in-Hybrid mit Allradantrieb.



Ihr Profi für Gastro & Co

halek



Halek GmbH

Gewerbestraße 4

A-2201 Hagenbrunn-Industriegebiet

T +43 (0) 2246/31 25

F +43 (0) 2246/34 93

E office@halek.at

www.halek.at

Test: Ford Mustang Mach-E

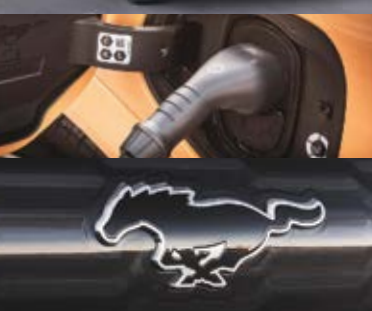
Galoppwechsel



MOTORTYP 2 Permanentmagnet-Synchronmotoren
AKKUKAPAZITÄT 99 kWh
LEISTUNG 351 PS
DREHMOMENT 580 Nm
0 AUF 100 KM/H 5,8 Sek.
SPITZE 180 km/h
GETRIEBE 1-Gang-Automat
ANTRIEB Allrad
LEERGEWICHT 2.257 kg
REIFEN 225/55 R19
REICHWEITE 370 km
VERBRAUCH 18,7 kWh/100km
VERBRAUCH TEST 22,5 kWh/100km
CO₂ 0 g/km
KOFFERRAUM 322-1.420+100 L
PREIS 64.200 €
PREIS TESTWAGEN 68.500 €



Fotos: Bernhard Reichel



Test: Ford Mustang Mach-E GT

Hohe Schule

Mehr Power: Wer Teil der Mustang-Familie ist, erfährt traditionell besondere Edelzüchtungen.

Mit gut 50km/h ist das nicht gerade schlanke Nilpferd unerwartet schnell. Die Hippologie beschäftigt sich allerdings mit Wissenschaft des Pferdes und wir durften eine ganze neue Rasse erstmals erkunden. Die GT-Version ist ein besonderes Kaliber. 487 Ponys und noch absurde 860 Nm Drehmoment verteilen sich auf alle vier Hufe. Optisch durch einen schwarzen Hauptkühlergrill, aggressiveren angewinkelten und größeren unteren Lufteinlässen zu erkennen. In 4,4 Sekunden galoppiert der 2,3-Tonnen-Rennhengst auf Tempo 100. Gibt man dem Tierchen ordentlich die Sporen, so drückt es einen unmittelbar und gewaltig in den Sat-

tel. Zum Glück in unserem Fall auch in die Kopfstütze. Eine Urgewalt, welche man erlebt haben muss, aber im Alltag auf ein kaum artgerechtes Revier trifft.

Gute Abstammung

Zwei Motoren, Allrad, Akku: die Grundtechnik ist bereits vom bisherigen Topmodell bekannt, wer entsprechend die enorme Zusatzleistung nicht abruf, fährt auch völlig entspannt. Wer jedoch über eine entsprechende Piste verfügt, erntet reichlich Sturm. Das elektronisch verstellbare Fahrwerk hat es sicher nicht einfach, macht seine Arbeit aber reichlich gut. Nur das ESP greift ziemlich grob spürbar ein. Etwas Feinabstimmung

wäre hier noch wünschenswert. Brembos haben das Gespann auch schnell wieder im Griff. Die Bezeichnungen „Zahm“, „Aktiv“, „Ungezähmt“ und der spannende Sprachhybrid „Ungezähmt extended“ für die unterschiedlichen Sprachmodi überzeugen mit Kreativität. Das nur dezent an einen V8 erinnernde Bollern, dürfte hier gerne etwas lauter ausfallen. Mit 24 kWh Verbrauch eskaliert der Verbrauch auch nicht. Da tut sich manch E-SUV mit deutlich weniger Leistung schon schwerer. Unterm Strich: Erstaunlich wie sich so viel Auto so agil bewegen lässt. Greta Thunberg, kurz GT, darf zufrieden sein.

Bernhard Reichel

Wir wollen gar nicht lange drum herum reden. Ja, ein echter Mustang wie wir ihn kennen hat einen dicken V8 unter einer langen Haube und zwei Türen. Ford ist nicht der einzige Hersteller, der zur Emotionalisierung der E-Mobilität die Historie etwas dehnt und ob ein dicker E-Dino letztlich in der Gesamtbilanz überhaupt besser abschneidet, ist wieder ein ganz anderer Aspekt. Fokussiert auf das reine Fahrzeug hat Ford mit seinem ersten E-Auto vieles richtig gemacht. Und ja, wir wissen, dass wir den riesigen Bildschirm im Inneren schon mal woanders gesehen haben. Irgendwer ist immer erster. Im Mustang Mach-E lässt sich jedenfalls alles sauber ablesen und auch die Berührungsempfindlichkeit ist sensibel genug. Ein etwas wärmeres Licht wäre allerdings angenehmer. Weder zu tief, noch zu hoch: die Sitzposition gefällt. In einer Art Zwischenebene finden auch

großgewachsene Jockeys im bequemen Sattel einen entspannten Sitzplatz. Fahrdynamisch geht es elektroautotypisch spurtstark zur Sache. Da lässt sich wenig kritisieren. Die direkte Lenkung ist wirklich von der besten Sorte einer modernen elektrischen Servo.

Aufgalopp

Unterm Strich ist der Mach-E ein höchst Komfortabler und kein Wilder. Da hilft auch kein Wummern und Brummen aus den Lautsprechern, kein Benzinparfum aus dem Zubehör. Dank Allrad und gutem Fahrwerk liegt der Mustang stets sauber und sicher auf der Bahn. Die Reichweite ist stets sehr fair bemessen und auch Autobahntempo bringt ihn nicht völlig aus dem Konzept, wie bei manch Konkurrenten. Auch hier entschleunigt der Mach-E mit hervorragender Dämmung und Abrollkomfort. Trotz historischer Anlehnung im Namen an

die Schallgeschwindigkeit regelt Ford bei 180 km/h bereits ab. Die Übersicht nach hinten ist nicht entlastend, der Wendekreis nicht ideal, das Fahrwerk manchmal unerwartet straff, fehlerlos ist der Mustang für die Familie nicht. Trotz je ein Motor auf Vorder- und Hinterachse hat es Ford geschafft, auch vorne einen brauchbaren Zusatzkofferraum zu realisieren. Einige mögen sich auch an den hier erstmals komplett fehlenden Türgriffe stören. Die Türen öffnen nur noch elektrisch oder ebenfalls erstmalig per Piningabe an der B-Säule. Auch wir suchten lange nach den Beweggründen, im Heimatland des Mustangs allerdings ein absolut konsequentes Angebot, endlich lassen sich Wertesachen und Wagenschlüssel sicher im Auto lassen, während es auf das Surfbrett geht. Praktisch: Die Ladekarte für fast alle Anbieter!

Bernhard Reichel



helvetia 

Ihre Schweizer Versicherung

Versicherung inkl. Kasko
ab **157,71 €** monatlich*

*inkl. Haftpflicht 28,16 €, Kasko 129,55 €, motorbez. Versicherungssteuer 0 €, Bonus-/Malus-Stufe 0, Zulassungsbez. Wien; Das Angebot wurde mit mehreren Parametern erstellt. Detailinformationen und die genauen Prämien sind dem jeweiligen Tarif und zugrundeliegenden allgemeinen und besonderen Vertragsbeilagen zu entnehmen.



MOTORTYP 2 Permanentmagnet-Synchronmotoren
AKKUKAPAZITÄT 99 kWh
LEISTUNG 487 PS
DREHMOMENT 860 Nm
0 AUF 100 KM/H 4,4 Sek.
SPITZE 200 km/h
GETRIEBE 1-Gang-Automatik
ANTRIEB Allrad
LEERGEWICHT 2.348 kg
REIFEN 245/45 R20
REICHWEITE 320 km
VERBRAUCH 20 kWh/100km
VERBRAUCH TEST 24 kWh/100km
CO₂ 0 g/km
KOFFERRAUM 322-1.420+100 l
PREIS 73.000 €

helvetia 
Ihre Schweizer Versicherung

Versicherung inkl. Kasko
ab **157,01 €** monatlich*

*inkl. Haftpflicht 28,16 €, Kasko 128,85 €, motorbez. Versicherungssteuer 0 €, Bonus-/Malus-Stufe 0, Zulassungsbez. Wien;



Fotos: Hersteller

Test: Honda e

Kurzstreckenzone

Das Segment hochpreisiger kleiner Stadtfliker ist heiß umgekämpft. Erstmals schickt auch Honda einen Mini ins Rennen. Vollektrisch und voller futuristischer Ideen.

Glatt, zeitlos und mit seinen Kulleraugen richtig herzerwärmend steht er auf seinen Rädern. So fällt es gar nicht mehr richtig auf, dass sein Retro-Design auch noch eine Hommage an den allerersten Civic darstellen soll. Auffällig sind natürlich sofort die fehlenden klassischen Rückspiegel und Türgriffe.

Innere Werte

Im Inneren wacht man rasch in einer Parallelwelt auf. Praktisch über die ganze Fahrzeugbreite erstrecken sich Bildschirme. Die äußeren projizieren das Bild der Kameras, welche die Rückspiegel ersetzen. Weil die Techniker schon dabei waren, fungiert auch der Innenspiegel als Bildschirm. Vorteil bringt das keinen, nach hinten ist der e übersichtlich genug, die Kamerafunktion lässt sich in diesem Fall auch einfach deaktivieren und ein konventioneller Spiegel übernimmt seinen Dienst. Das ist auch häufig notwendig, vor allem nachts reicht das Kamerabild nicht immer, und tief

stehende Sonne oder starkes Licht verhindern die Sicht. An die Darstellung und Position der Seitenblicke mag man sich wohl irgendwann noch gewöhnen, aber Vorbeifahrten an Brücken oder komplexen Strukturen erzeugen eine gewisse Nervosität. Beim Abstellen laufen die Bilder noch etwas nach, wer aber nicht bald aussteigt tut sich mit dunklen Schirmen schwer einen sicheren Blick nach hinten zu werfen.

Wohlfühlfaktor

Platz gibt es reichlich. Die Sitze sind dünn. Die Materialqualität und Verarbeitung sind auf sehr hohem Niveau. Auch die Wahl der Farben und Stoffe ist besonders fein. Angenehm warme Pastelltöne, braune Gurte und reichlich Holzlook harmonieren sehr gut mit der modernen Einrichtung und Technik. Auch das Innenraumlicht fällt auffallend gut auf. Es ist hell und warm. Hintere Passagiere könnten sogar lesen ohne die Fahrer zu blenden. Der Wohlfühlfaktor steht hier weit oben

und man hat überall das Gefühl, die Entwickler haben an viele Alltagssituationen und Bedürfnisse gedacht. Leider lässt sich jedoch die Rückbank nur als ganzes umklappen.

Trendig wendig

Überzeugen kann auch die Fahrdynamik. Üppige 315 Nm Drehmoment dürfen die Hinterräder auf die Straßen bringen. Der Kleine liegt satt und sauber auf der Straße. Folgt willig der Lenkung. Der Wendekreis von gerade mal neun Metern ist eine Sensation und macht richtig Spaß. Erstaunlich, wie leicht man sich das Leben damit doch macht. Die Beschleunigung ist flotter, als es das Papier vermuten lässt. Und wo ist nun der Haken an der Sache? Davon gibt es gleich zwei, die Reichweite und der Preis. Zwar lassen sich zurückhaltend gut 170 Kilometer herausholen, wer es gern richtig spaßig angeht, kann im Extremfall zweistellig beim Runterpurzeln zusehen der Kilometer.

Bernhard Reichel



MOTORTYP Permanentmagnet-Synchronmotor
AKKUKAPAZITÄT 35,5 kWh
LEISTUNG 154 PS
DREHMOMENT 315 Nm
0 AUF 100 KM/H 8,3 Sek.
SPITZE 145 km/h
GETRIEBE 1-Gang-Automatik
ANTRIEB Hinterrad
LEERGEWICHT 1.595 kg
REIFEN 205/45 R17 vorne
 225/45 R17 hinten
REICHWEITE 170 km
VERBRAUCH 17 kWh/100km
VERBRAUCH TEST 18 kWh/100km
CO₂ 0 g/km
KOFFERRAUM 171-861 L
PREIS 37.990 €
PREIS TESTWAGEN 38.650 €



Fotos: Bernhard Reichel

helvetia
Ihre Schweizer Versicherung

Versicherung inkl. Kasko
ab **139,40 €** monatlich*

*inkl. Haftpflicht 24,68 €, Kasko 114,72 €, motorbez. Versicherungssteuer 0 €, Bonus-/Malus-Stufe 0, Zulassungsbez. Wien; Das Angebot wurde mit mehreren Parametern erstellt. Detailinformationen und die genauen Prämien sind dem jeweiligen Tarif und zugrundeliegenden allgemeinen und besonderen Vertragsbeilagen zu entnehmen.

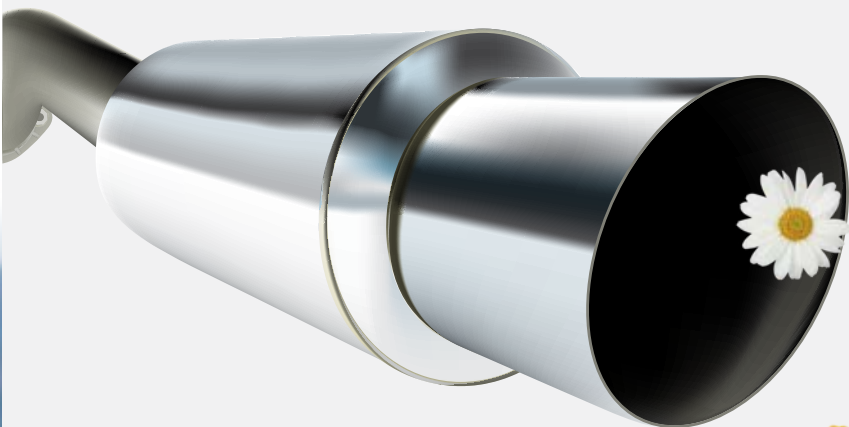
Grünes Gas:

Sie tanken. Umwelt und Zukunft danken.

Grünes Gas ist Biogas aus landwirtschaftlichen Reststoffen und klimafreundlicher Wasserstoff. Damit werden wir in Zukunft klimaneutral mit dem Auto unterwegs sein können.

Bis dahin ist Erdgas (CNG) eine kostengünstige und umweltschonende Alternative. Denn Erdgas-Autos fahren schon jetzt mit bis zu 25% weniger CO₂-Emissionen als Benzin oder Diesel betriebene Fahrzeuge - und natürlich ohne Feinstaub. Je mehr grünes Gas im Netz ist, desto klimafreundlicher werden die Fahrzeuge. Klimaschutz kann so einfach sein.

Mehr auf www.gasauto.at



ZUKUNFT
GRÜNES
GAS



www.gruenes-gas.at



Test: Citroën ë-Jumpy M Komfort

Von Nutzen?

Spätestens seit der Super-NOVA sind elektrische Nutzfahrzeuge in den Fokus von Unternehmen gerückt.

Wir haben's tatsächlich geschafft, und zwar vom Osten Wiens über den Semmering bis in die Obersteiermark. Reale 240 Kilometer, davon die meisten auf der Autobahn. Mit einigem Ladegut und maximal 95 km/h, aber immerhin. Unser grauer ë-Jumpy stellt damit gleich einmal unter Beweis, dass er trotz vernichtendem Cw-Wert ein nützlicher Transporter sein kann.

Sein, was man ist

Der ë-Jumpy ist ein kleiner Kastenwagen und sieht aus wie einer – nix Verziertes, nix Unnötiges, außer vielleicht der (verschlossene) Tankdeckel aus den Verbrenner-Versionen. Die 50:50 aufgeteilten Heckklappen und elektrische Schiebetüren

links und rechts verschaffen Zugang zum Ladeabteil, welches je nach Variante (4,60; 4,95 oder 5,30 m) mehr oder weniger Platz bietet. Serienmäßig sind Ösen z.B. zur Befestigung von Zurrgurten am Boden und den Seitenwänden schon montiert. Weiteres länger gelagertes Gut kann mit etwas Gefummel auch unter dem Beifahrersitz verstaut werden. Im Cockpit gibt es mehrere offene und geschlossene Fenster, die insgesamt noch einiges an Zeug schlucken. Alle Knöpfe und Bedienelemente sind einfach zu finden und klar in der Ausführung im Design der Markengruppe, zu bekräfteln gibt es einzig die Stellantis-typische Menüführung, die manches Mal unlogisch ist.

Ruhe, auch im Sturm

E-typisch gibt's viel Drehmoment, viel Ruhe, aber keine hohen Topspeed-Werte ohne die Rechnung bei der Reichweite zu kassieren. Übers Rekuperieren wird verlorengegangene Bremsenergie zurückgeholt. Drei von uns zu wählende, simple Fahrmodi (Eco, Normal und Power) helfen, den ë-Jumpy richtig einzusetzen. Vollbeladen kann der Power-Modus gewünschte Kräfte freisetzen. Das Laden dauert bei 11 kW dreiphasig sieben Stunden, am DC-Schnelllader bei 100 kW knapp eine Stunde. Den größten Akku (75 kWh) empfehlen wir schon alleine deshalb, um realistisch über die „magischen“ 200 km Reichweite zu kommen. Stellantis bietet mit



MOTORTYP Permanent-magnet-Synchronmotor
AKKUKAPAZITÄT 75 kWh
LEISTUNG 136 PS
DREHMOMENT 260 Nm
0 AUF 100 KM/H 13,3 Sek.
SPITZE 130 km/h
GETRIEBE 1-Gang-Automatik
ANTRIEB Vorderrad
LEERGEWICHT 2.137 kg
REIFEN 215/60 R17
REICHWEITE 280 km
VERBRAUCH 24,4 kWh/100 km
VERBRAUCH TEST 30 kWh/100 km
CO₂ 0 g/km
KOFFERRAUM 6.600 L
PREIS 51.420 €

dem Peugeot e-Expert, dem Opel Vivaro-e und eben dem ë-Jumpy gleich drei baugleiche Optionen. Für den Paketdienst ist das alles zu klein und zu reichweitenarm, für den Blumenlieferanten im Ort oder lokalen Handwerker aber bereits eine nützliche Alternative.

Keijo Keke Platzer

Fotos: Michael Jurtin

helvetia
Ihre Schweizer Versicherung

Versicherung inkl. Kasko
ab **115,01 €** monatlich*

*inkl. Haftpflicht 22,52 €, Kasko 92,49 €, motorbez. Versicherungssteuer 0 €, Bonus-/Malus-Stufe 0, Zulassungsbez. Wien; Das Angebot wurde mit mehreren Parametern erstellt. Detailinformationen und die genauen Prämien sind dem jeweiligen Tarif und zugrundeliegenden allgemeinen und besonderen Vertragsbeilagen zu entnehmen.



Test: Peugeot e-2008 GT

Großstadtrevier

Zwei Nuller machen noch lange keine Eins, oder doch?

Der 2008 ist der Bruder des kompakten 208 und hievt den beliebten Löwen in die rasant wachsende Klasse der City-SUVs. E-Auto-typisch: der fast komplett verkleidete Unterboden, den man beim 2008er recht gut sieht. 280 Liter Kofferraumvolumen sind nur 30 mehr als im e-208, aber trotzdem in der Klasse noch Durchschnitt. Der e-2008 verfügt außerdem serienmäßig über eine Dachreling, die bis zu 70 kg verträgt.

Wenn man große Autos fürchtet, braucht man vor dem e-2008 keine Angst haben. Mit 4,30 m Länge und 1,99 m Breite können Stadtverkehr und Parkplatzsuche gut gemeistert werden, auch die erhöhte Sicht nach vorne ist ein Pluspunkt, das durch die breiten C-Säulen kleine Heckfenster ein Minuspunkt – diesen macht die serienmäßige (!) Rückfahrkamera mit 180-Grad-Ansicht aber wieder gut. Der Dreiphasen-Synchronmotor mit Permanentmagnet ist, so viel können wir nach zahlreichen Testfahrten

in unterschiedlichen Autos mit baugleichen Elektromotoren sagen, ein verlässlicher Motor.

Durchschnitt

Keine Vibration, kein überhöhter Lärmpegel und gute Leistungsentfaltung sind das, was er kann. Die 11-kW-Ladung dauert es rund fünf Stunden, lädt man stärker, reichen 45 Minuten für 80 Prozent Ladung. Danach dauerts länger, weil die Ladeleistung deutlich reduziert wird. Die Reichweite von realistischen 230–260 km (im Sommer) schränkt den potenziellen Käufermarkt aber klarerweise ein. Beim Fahren neigt der Wagen bei flotteren Lastwechseln (z.B. bei der Ausfahrt aus einem Kreisverkehr) spürbar zur Seite, bleibt aber linientreu. Die Lenkung ist trotz Peugeot's Sportgedanken eher leichtgängig.

Überdurchschnitt

Auch wenn Tasten und Knöpfe fast immer dieselben sind wie jene im Corsa-e oder DS3

E-Tense kann Peugeot seine sportliche Identität am schärfsten hervorheben. Das gelingt mit dekorativen Ziernähten, Hochglanzverkleidungen, Edelstahlleisten und Carbon-Optik. Auch ans Peugeot-typische kleine Lenkrad kann man sich gewöhnen und sollte es kein „No-Go“ mehr sein. Das im „GT“ integrierte i-Cockpit ist ein futuristisches Armaturenbrett, das zum Glück nicht nur aufregend aussieht, sondern immer noch gut und einfach die wichtigsten Infos ausspuckt. Will man mehr wissen, kann man via Multifunktionslenkrad die Ansichten wechseln. Apple CarPlay und Android Auto funktionierten im Test einwandfrei. Als e kostet der 2008 so wie die anderen Stellantis-Modelle auch gleich einmal 30 Prozent mehr in der Anschaffung. Solange der Löwe in seinem Revier bleiben darf, kann sich das trotzdem rechnen. Außerorts geht ihm (zu) schnell die Energie aus.

Keijo Keke Platzer



helvetia

Ihre Schweizer Versicherung

Versicherung inkl. Kasko
ab **101,30 €** monatlich*

*inkl. Haftpflicht 22,52 €, Kasko 78,78 €, motorbez. Versicherungssteuer 0 €, Bonus-/Malus-Stufe 0, Zulassungsbez. Wien; Das Angebot wurde mit mehreren Parametern erstellt. Detailinformationen und die genauen Prämien sind dem jeweiligen Tarif und zugrundeliegenden allgemeinen und besonderen Vertragsbeilagen zu entnehmen.



MOTOR Permanentmagnet-Synchronmotor
AKKUKAPAZITÄT 50 kWh
LEISTUNG 136 PS
DREHMOMENT 260 Nm
0 AUF 100 KM/H 9,2 Sek.
SPITZE 150 km/h
GETRIEBE 1-Gang-Automatik
ANTRIEB Vorderrad
LEERGEWICHT 1.590 kg
REIFEN 215/55 R18
REICHWEITE 250 km
VERBRAUCH 17,8 kWh/100 km
VERBRAUCH TEST 20,2 kWh/100 km
CO₂ 0 g/km
KOFFERRAUM 405-1.467 L
PREIS 41.900 €
PREIS TESTWAGEN 42.700 €





MOTORTYP Permanent-
magnet-Synchronmotor
AKKUKAPAZITÄT 50 kWh
LEISTUNG 136 PS
DREHMOMENT 260 Nm
0 AUF 100 KM/H 9,2 Sek.
SPITZE 150 km/h
GETRIEBE 1-Gang-Automatik
ANTRIEB Vorderrad
LEERGEWICHT 1.558 kg
REIFEN 215/55 R18
REICHWEITE 230 km
VERBRAUCH 16 kWh/100 km
VERBRAUCH TEST
21 kWh/100 km
CO₂ 0 g/km
KOFFERRAUM 350-1.060 L
PREIS 42.079 €



Fotos: Bernhard Reichel

Test: Opel Mokka e Ultimate

Coffee to go

Der gesund geschrumpfte Opel Mokka ist kaum wiederzuerkennen, und das tut dem SUV auch mit E-Motor gut.

Viel Positives haben nicht nur wir in unserer Testzeit übers neue Markendesign gehört. Rund, dennoch mit klarer Kante und eigenständiger Form präsentiert sich der zweite Mokka selbstbewusst, auch gegenüber der konzerninternen Konkurrenz DS3 und Peugeot e-2008. Von dort kommt auch der Elektroantrieb mit 100 kW Leistung und 50 kWh Akku – damit liegt man im derzeitigen Mittelfeld. Ganz ehrlich ist das aber noch immer zu wenig, um als praktisches E-Auto durchzugehen. Fährt man so, als wäre es kein E-Auto, kann man beruhigt rund 150 km

zurücklegen, darüber hinaus wird's eng, bei kalten Temperaturen noch deutlich enger ...

Der Einfachheit halber

Als SUV der kleinen Ausführung liegt er erstmal voll im Trend. Fünf Türen, fünf Personen und drei Bierkisten gehen sich aus. 4,15 m Länge inkl. der Akkus unter den Sitzen beschränken aber hinten den Platz spürbar. Elektroautofahren ist im Mokka-e einfaches Autofahren. Ums Rekuperieren kümmert sich der „Automat“ selbst, Schaltvorgänge entfallen und auch sonst passiert wenig. Aus drei Fahrmodi

kann man wählen, ob man's lieber sparsamer, normal oder doch einmal sportlicher angeht. An der Ampel ist man im Verbrennerumfeld so oder so vorn. Gut ist, dass typische Bedienelemente wie Startknopf, Lichter, Radio etc. so sind, wie sie bei den ebenfalls käuflichen Verbrenner-Mokkas auch sind – eben dort, wo man sie erwartet bzw. gelernt hat zu finden (das Infotainment kommt aus Frankreich). Das gilt nicht für den Entriegelungsknopf der Kofferraumklappe, den man zunächst immer sucht (Tipp: über Nummernschild, aber eben nicht auf der Klappe) und dann zwar

findet, aber schmutzige Finger bekommt.

En vogue

Der Mokka ist viel Lifestyle, aber auch in der besseren „Ultimate“-Ausstattung bodenständig, wie wir das eben bei Opel immer schon mochten. Praktisches wie LED-Scheinwerfer, Berganfahrhilfe sind serienmäßig. Für wen taugt der Mokka-e nun also? Wer der E-Mobility positiv gegenüber eingestellt ist und kleine Reichweiten im Alltag handeln kann, der kann mit Kleinfamilie chic und unkompliziert über die Runden kommen.

Keijo Keke Platzer

helvetia 

Ihre Schweizer Versicherung

Versicherung inkl. Kasko
ab **101,63 €** monatlich*

*inkl. Haftpflicht 22,52 €, Kasko 79,11 €, motorbez. Versicherungssteuer 0 €, Bonus-/Malus-Stufe 0, Zulassungsbez. Wien;





• GTI •

GEILE SOCKE!

Inspiziert von der größten Leidenschaft des Mannes, dem Automobil, gibt es jetzt auch in Österreich einzigartige Sockenmodelle. Die erste Kollektion des portugiesischen Sockenherstellers verneigt sich dabei vor einigen der größten Ikonen des Automobildesigns und lässt die Herzen derer höherschlagen, die sprichwörtlich Benzin im Blut haben. Die Ideen dazu zieht man aus den Designs von markanten Fahrzeugteilen, Sitzmustern, aber auch legendären Lackierungen – speziell aus dem Rennsport. 10 Euro kostet das Paar, ab sofort unter www.autosocken.at zu haben.

Autosocken.at

Test: Toyota Highlander 2,5l Hybrid AWD-i Style

Oversize Look

**MOTORTYP** Hybrid-Turbo-Benziner**ZYLINDER** R4**AKKUKAPAZITÄT** 1.9 kWh**LEISTUNG** 248 PS**DREHMOMENT** 239 Nm**0 AUF 100 KM/H** 12,7 Sek.**SPITZE** 180 km/h**GETRIEBE** E-CVT Getriebe**ANTRIEB** Allrad**LEERGEWICHT** 2.015 kg**REIFEN** 235/55 R20**REICHWEITE** 850 km**VERBRAUCH** 7,0 L/100km**VERBRAUCH TEST**

7,9 L/100km

CO₂ 95 g/km**KOFFERRAUM** 241-2.011 L**PREIS** 63.490 €**PREIS TESTWAGEN** 67.941 €

Fotos: Hersteller

Test: Volvo XC90 T8 AWD Recharge Inscription

Yacht auf Rädern

Der Volvo XC90 T8 AWD Recharge vereint schwedische Gediegenheit und Luxus. Wir nahmen ihn uns vor.

Der Volvo XC90 eignet sich mit seiner top Verarbeitung, viel Leder und sogar echtem Holz im Innenraum, einem großartigen Fahrverhalten, komfortablen Features, Luftfahrwerk, ordentlich Dampf und seiner attraktiven Optik perfekt für dieses Unterfangen. Im XC90 fühlt man sich geborgen und gleichzeitig frei. Man bewegt sich in einem 2,2 Tonnen schweren Fahrzeug mit fünf Metern Länge, zwei Metern Breite und 1,70 Metern Höhe, vergisst dies jedoch nach kürzester Zeit völlig. Der XC90 lässt sich sportlich bewegen, ohne dabei am Komfort zu schwächeln – Unebenheiten

schluckt das adaptive Luftfahrwerk gekonnt weg. Beim T8 AWD Recharge handelt es sich, wie der Name schon vermuten lässt, um einen Plug-in-Hybriden. Ein 303 PS starker Benzin-Motor, welcher die Vorderachse antreibt, wird von einem 87 PS starken Elektromotor auf der Hinterachse unterstützt.

Geduldiges Papier

Dieser soll laut Herstellerangabe bis zu 73 Kilometer rein elektrische Reichweite absolvieren und den Verbrauch des XC90 auf 1,3 Liter pro hundert Kilometer senken. In der Praxis sieht es dann doch ein wenig

anders aus. Nach 45 Kilometern war in unserem Test Ende im Gelände mit dem E-Antrieb. Da wir reinen E-Autos nicht die Ladestation wegnehmen wollten, waren wir größtenteils mit reinem Verbrenner unterwegs und der Verbrauch war entsprechend hoch. 9,6 Liter schluckte er in dem Tank-Zyklus, in dem wir auch von der Batterie unterstützt wurden, beim reinen Verbrenner-Betrieb waren es 12,2 Liter auf 100 Kilometer. Wenn man nicht regelmäßig auflädt, macht es also gar keinen Sinn, den Recharge als Antriebskonzept zu wählen.

Rafael Auferbauer

Es kann nur einen geben: nach zwei Jahrzehnten bringt Toyota nun auch den Highlander in vierter Generation nach Europa. Nur als Hybrid mit vier Zylindern, der V6 bleibt in Übersee zurück. Das hierzulande noch recht unbekanntes Schlachtschiff ordnet sich mit fünf Metern Länge, drei Sitzreihen und lexustypischer Verarbeitung als überraschender Edelkonkurrent zu Audi Q7 oder Volvo XC90 ein.

Außen groß, innen groß

Der Innenraum ist schlicht, effizient und ergonomisch gestaltet und sauber verarbeitet. Die einfache Bedienung erfolgt über klassische Tasten und Drehregler, sowie ein angenehm hoch positioniertes Display. Die Menüführung ist aufgeräumt, logisch und einfach.

Umstellung auf Winterzeit, nur eine Taste. Beachtlich ist vor allem das Platzangebot für sieben Passagiere. Die zweite Reihe lässt sich um 18 Zentimeter verschieben, schon allein um in die dritte zu gelangen. Sogar dort sitzen nicht nur Kleinkinder gemütlich. Klar, die Beine müssen etwas eingezogen werden, aber so üppig wie hier sitzt man in der dritten Klasse selten wo. Ein weiterer durch die unständische Länge erkaufter und womöglich entscheidender Vorteil ist der Restkofferraum von immer noch 268 Litern, welcher per umgeklappten Rückbänken auf 579 Litern aufwachsen kann. Wem das nicht reicht, darf sogar zwei Tonnen Anhängelast anhängen. An der hervorragenden Dämmung prallen alle Arten von Vorurteilen konsequent ab. Praktisch von der Außenwelt

abgekoppelt schwebt man in einer Kapsel voller Komfort und Ruhe. Geräusche gibt es nur, wenn man das CVT-Getriebe in seine bekannte Schwachstelle sticht und Leistung satt abrufen.

Teamwork

Vorne arbeiten ein gar nicht so kleiner 2,5 Liter-Vierzylinder und ein E-Motor, Allrad wird durch einen zweiten E-Motor auf der Hinterachse realisiert. Der kleine 1,87 kWh-Akku reicht nur für kurze plakative elektrische Fahrten, die wahre Stärke wirkt beim Anfahren und Unterstützen. Dennoch beeindruckend, dass am Ende ein realer Verbrauch von spürbar unter acht Litern rauskommt. Eine schöne technische Machtdemonstration, vor allem gegenüber dem Plug-in.

Bernhard Reichel



helvetia 

Ihre Schweizer Versicherung

Versicherung inkl. Kasko
ab **250,83 €** monatlich*

*inkl. Haftpflicht 27,75 €, Kasko 134,52 €, motorbez. Versicherungssteuer 88,56 €, Bonus-/Malus-Stufe 0, Zulassungsbez. Wien;

helvetia 

Ihre Schweizer Versicherung

Versicherung inkl. Kasko
ab **277,24 €** monatlich*

*inkl. Haftpflicht 26,56 €, Kasko 132,60 €, motorbez. Versicherungssteuer 118,08 €, Bonus-/Malus-Stufe 0, Zulassungsbez. Wien; Das Angebot wurde mit mehreren Parametern erstellt. Detailinformationen und die genauen Prämien sind dem jeweiligen Tarif und zugrundeliegenden allgemeinen und besonderen Vertragsbedingungen zu entnehmen.



MOTORTYP Plug-in-Hybrid-Turbo-Benziner

ZYLINDER R4

AKKUKAPAZITÄT 18,8 kWh

LEISTUNG 303 PS

DREHMOMENT 400 Nm

0 AUF 100 KM/H 5,4 Sek.

SPITZE 180 km/h

GETRIEBE E-CVT Getriebe

ANTRIEB Allrad

LEERGEWICHT 2.227 kg

REIFEN 275/35 R22

REICHWEITE 550 km

VERBRAUCH 1,3 L/100km

VERBRAUCH TEST

9,6 L/100km

CO₂ 28 g/km

KOFFERRAUM 262-1816 L

PREIS 79.920 €

PREIS TESTWAGEN 99.000 €



Test: Fiat Panda Cross 4x4

Hoch- und Tiefbau

Schon der klassische Cinquecento überzeugte bereits mit seiner großzügig spreizbaren Plattform. Die beiden Retromodelle 500 und Panda laufen auf einer Plattform seit weit über einem Jahrzehnt höchst erfolgreich.

Der freche 500 Abarth hält eisern Stellung als analoge Rennsemmel mit großartigem Unterhaltungswert für alle Geschlechter. Einen Panda Abarth im Stile des Panda 100 HP vermissen wir bis heute. Dafür kann er richtig gut über sich hinaus wachsen. Sein Spezialgebiet beherrscht er, kein Wunder dass es ihn mit „Wild“, „City Cross“, „Cross“ und natürlich den entsprechenden 4x4-Versionen gleich in mehreren Kraxelvarianten gibt. Schmal, wendig, robust, allradgetrieben sowie simpel konstruiert: Die beachtliche Panda-Population aller drei Generationen in Berg- und Almregionen ist

schnell erklärt. Die tatsächlich geländetauglichen Kletterkünste weiß der Kleinwagen leider nur allzu geschickt zu verstecken, durch die emissionsgetriebene Vertreibung des Suzuki Jimny ist er praktisch konkurrenzlos.

Alltagsheld

Zu haben ist der Panda mit Zwei- und Dreizylindermotoren. Ersterer sogar mit Erdgasoption. So rustikal das Auto, so auch unser Turbo-Zweitöpler mit 85 PS. Der Kleine mag Drehzahlen aber besser erst ab dem zweiten Gang. Der Fahrer wird mit schamlos rotzigem und knurrendem Rasseln belohnt.

Lässt man die Fenster offen, rattert es wunderbar wie im Kart. Nach Wochen im E-Auto fühlt man sich endlich wieder lebendig. Das Geschwindigkeitsgefühl ist perfekt. Im bevorzugten Stadtgehänge fühlt sich der schlanke Panda artgerecht aufgehoben. Der Wendekreis ist genial klein, die Übersicht dank tiefer großer Scheiben, hoher Sitzposition und senkrechten Karosserieabschlüssen grandios. Wer keinen Allrad braucht, spart schnell beim Kauf und Unterhalt. Ein herrlich einfaches Auto, das den Alltag vereinfacht, eine Gattung, die wie der Panda leider vom Aussterben bedroht ist. Das Fehlen von

helvetia 

Ihre Schweizer Versicherung
Versicherung inkl. Kasko
ab **134,34 €** monatlich*

*inkl. Haftpflicht 25,61 €, Kasko 73,45 €, motorbez. Versicherungssteuer 35,28 €, Bonus-/Malus-Stufe 0, Zulassungsbez. Wien; Das Angebot wurde mit mehreren Parametern erstellt. Detailinformationen und die genauen Prämien sind dem jeweiligen Tarif und zugrundeliegenden allgemeinen und besonderen Vertragsbeilagen zu entnehmen.

großen Touchscreens und sonstigen Überdigitalisierungen entspannt. Kaum übersehbare Knöpfe und Drehregler dressieren den Panda. Der Schalthebel ist angenehm weit oben platziert. Platz und Ablagen gibt es reichlich. Ein kleines Display hat sich über die Modellpflegemaßnahmen eingeschlichen und funktioniert einwandfrei. Abgesehen von Warn-tönen stört, dass das Adressbuch des verbundenen Mobiltelefons nicht während der Fahrt durchsucht werden kann.

Bernhard Reichel



MOTORTYP Turbo-Benziner
ZYLINDER R2
LEISTUNG 85 PS
DREHMOMENT 145 Nm
0 AUF 100 KM/H 12,7 Sek.
SPITZE 164 km/h
GETRIEBE 6-Gang manuell
ANTRIEB Allrad
LEERGEWICHT 1.165 kg
REIFEN 175/65 R15
REICHWEITE 450 km
VERBRAUCH 6,9 L/100km
VERBRAUCH TEST
7,0 L/100km
CO₂ 156 g/km
KOFFERRAUM 225-870 L
PREIS 21.750 €



Fotos: Bernhard Reichel



VOLLGAS-SHOP.AT

**JETZT
NEU!**





Test: Citroën e-C4 Shine

Elektrifiziert

Leistbar ist er. Doch überzeugt der Citroën e-C4 mit reinem Elektroantrieb im Alltag?

Eine hohe Kompaktklimousine, suggeriert eine gewisse Gelassenheit, hohes Platzangebot und Komfort. Kommen wir als erstes zur Gelassenheit – diese hat er nämlich definitiv. Sowohl beim Antrieb, wie auch bei der Bedienung. Gelassenheit in der Bedienung? Sagen wir mal so: Startknopf und Gangwahlhebel haben jedenfalls keinen Stress. Diese beiden müssen nämlich auffällig bestimmt betätigt werden, damit sie das tun, was man von ihnen erwartet. Menschen, die oft in Eile sind, laufen so Gefahr, ihre Reise mit erhöhtem Blutdruck anzutreten. Sicherheit ist schön und gut, jedoch sollte diese nicht einschränken. Versehentlich legt man hier jedenfalls keinen falschen Gang ein. Ein Feature, das uns sehr gut gefallen hat, war die ins Handschuhfach integrierte Tablet-Halterung. Lange Fahrten werden so für den Beifahrer zum einfachen

Kino-Erlebnis. Das Platzangebot ist im Verhältnis zur Größe des C4 jedoch überschaubar. Dort schmiegt er sich eher an die Kleinwagenklasse. Sowohl, was die Zuladung, Ablagefächer als auch den Platz für die Fahrgäste im Fond betrifft. Bein- sowie Kopffreiheit sieht wohl eher nur Kinder und kleinere Erwachsene als Passagiere vor. Komfort bietet er dennoch. Ein intuitiv und einfach zu bedienendes Infotainment, gemütliche Sitze und gut funktionierende Assistenzsysteme sind hier die stärksten Vertreter.

Aufgeladen & gediegen
Mit seinen 136 PS ist der C4 eines der gemütlicheren Elektroautos. Bei Durchtreten des Gaspedals aus dem Stand stellt sich im ersten Moment natürlich ein Lächeln ein, wenn man auf den Elektroauto-typischen Punch steht, doch Bäume reißt

man mit dem e-C4 keine aus. Dies spiegelt sich auch im Fahrverhalten wieder, welches sehr auf der komfortablen Seite liegt. Um dies ein wenig zu relativieren, gilt es jedoch auch zu betonen, dass die Kern-Zielgruppe für den e-C4 auch nicht aus zu sportlichen Fahrern besteht. Somit handelt es sich um ein in sich stimmiges Gesamtkonzept.

Akku und Reichweite

In einer halben Stunde Kaffeepause lässt sich der Akku am Schnelllader auf 80% laden. Dafür kann wiederum ein Ladevorgang an der gewöhnlichen Haushaltssteckdose 30 Stunden dauern. Knapp über 200 Kilometer lautete der Rekord innerhalb unseres Testzeitraums. Die 350 Kilometer lassen sich wohl nur im Sommer, bei Stadttempo und bei flüssigem Verkehr realisieren.

Rafael Auferbauer



MOTORTYP Permanentmagnet-Synchronmotor
AKKUKAPAZITÄT 50 kWh
LEISTUNG 136 PS
DREHMOMENT 260 Nm
0 AUF 100 KM/H 9,7 Sek.
SPITZE 150 km/h
GETRIEBE 1-Gang-Automatik
ANTRIEB Vorderrad
LEERGEWICHT 1.616 kg
REIFEN 195/60 R18
REICHWEITE 250 km
VERBRAUCH 15,3 kWh/100km
VERBRAUCH TEST 18,2 kWh/100km
CO₂ 0 g/km
KOFFERRAUM 380–1250 L
PREIS 36.040 €
PREIS TESTWAGEN 39.820 €

Fotos: Bernhard Reichel

helvetia 

Ihre Schweizer Versicherung

Versicherung inkl. Kasko
ab **99,87 €** monatlich*

*inkl. Haftpflicht 22,52 €, Kasko 77,35 €, motorbez. Versicherungssteuer 0 €, Bonus-/Malus-Stufe 0, Zulassungsbez. Wien;



Test: Citroën C4 Shine BlueHdi 130 EAT8 S&S

Fesch im Alltag

Die französische Kompaktklimousine präsentiert sich im stylischen und robusten Kleid.

Selbstbewusst in leuchtendem Orange-Pulse steht er vor mir – der neue Citroën C4. Eines muss man den Franzosen lassen: schöne Autos bauen sie. Dass man beim C4 einen starken Fokus auf das Design gelegt hat, ist offensichtlich. Die V-förmige Lichtsignatur – markantes Stilelement der neuen Citroën Modelle – bildet den Abschluss der aus dem Logo entspringenden beiden Chromleisten, die sich über die gesamte Frontpartie strecken. Darunter befindet sich ein mächtiges Maul, durch das der C4 Luft bekommt. Ebenso markant wie die Front, ist das Heck des Franzosen. Die schräg geführte Heckscheibe geht in den Heckspoiler-Ansatz über, welcher an beiden Enden ebenso V-förmige Heckleuchten beherbergt. Der Citroën C4 BlueHdi mit 130 PS wird von einem kraftvollen 2.0-Liter-Diesel-Motor

angetrieben und verfügt über drei verschiedene Fahrmodi (Standard, Sport, Eco).

Gemütlichkeit gewinnt

Auch wenn der C4 für lediglich 130 PS ganz gut durchzieht, mag es der Franzose nicht sonderlich, sportlich bewegt zu werden. Das Fahrverhalten ist schwammig, die Lenkung nicht direkt und die Gewichtsverteilung begünstigt seine Neigung zum Schieben. Der C4 ist mit seinem komfortablen Fahrwerk definitiv eher in der Stadt als auf Landstraßen zuhause. Stylish und futuristisch ist der Innenraum gestaltet und mit hochwertigen Materialien sowie angenehmer Haptik bei Knöpfen versehen. Das Infotainment ist intuitiv zu bedienen und das Touch-Display reagiert feinfühlig. Eine nervige Angewohnheit ist die Vergesslichkeit des C4. Er merkt es sich nämlich nicht, wenn

man bevorzugt mit dem Handy Musik hört. Bei jedem neuen Start der Zündung meldet sich das Radio und es muss jedes Mal aufs Neue händisch auf Bluetooth-Wiedergabe umgestellt werden. Das Soundsystem macht dies jedoch wieder gut. Selbst die Serien-Anlage überzeugt mit klarem und sattem Klang.

Fair bepreist

In der Basisausstattung ist der Citroën C4 bereits ab 20.930 Euro zu haben. Unser Testwagen in Shine-Ausstattung, mit Winterpaket und Drive-Assist-Paket Plus kostet 32.122 Euro. Wer also eine komfortable Kompaktklimousine mit markantem französischem Design und allen modernen Features, die man sich von einem Auto in 2021 erwarten darf, zum fairen Preis sucht, macht mit dem C4 vieles richtig.

Rafael Auferbauer



Fotos: Rafael Auferbauer

helvetia

Ihre Schweizer Versicherung

Versicherung inkl. Kasko
ab **124,95 €** monatlich*

*inkl. Haftpflicht 27,42 €, Kasko 68,73 €, motorbez. Versicherungssteuer 28,80 €, Bonus-/Malus-Stufe 0, Zulassungsbez. Wien; Das Angebot wurde mit mehreren Parametern erstellt. Detailinformationen und die genauen Prämien sind dem jeweiligen Tarif und zugrundeliegenden allgemeinen und besonderen Vertragsbeilagen zu entnehmen.



MOTORTYP Turbodiesel
ZYLINDER R4
LEISTUNG 130 PS
DREHMOMENT 300 Nm
0 AUF 100 KM/H 10,6 Sek.
SPITZE 206 km/h
GETRIEBE 8-Gang-Automatik
ANTRIEB Vorderrad
LEERGEWICHT 1.289 kg
REIFEN 195/60 R18
REICHWEITE 1000 km
VERBRAUCH 4,6 L/100km
VERBRAUCH TEST
5,5 L/100km
CO₂ 120 g/km
KOFFERRAUM 380–1250 L
PREIS 20.930 €
PREIS TESTWAGEN 32.122 €



Wintertipps



Jedes Jahr aufs Neue sind wir wieder überrascht vom Wintereinbruch, der Komfort des fahrplanimmunen Autos veranschaulicht wieder die Bedeutung dieser Erfindung. Mit Winterreifen und Frostschutz ist es noch nicht getan. Eine perfekte Vorbereitung verhindert vor allem Ärger jeglicher Art.

Ausrüstung

Winterprofis fahren mit einer dünnen oder ohne Jacke, der Gurt liegt sonst nicht eng genug an. Sonnenbrille, Ersatzlampen, Schneeketten, Decken, Wasser, Schaufel, Benzinkanister, Wischwasser zum Nachfüllen, Enteisungsspray sind im Kofferraum immer eine gute Idee.

Fahrverhalten

Schnee, Eis, Blitzeis, Streusplitt, Laub - die Rutschgefahr ist im Winter facettenreich. Bremsstests ohne Hinterherfahren geben ein Gefühl für den Untergrund. Geschwindigkeit runter und Abstand

vergrößern, reduzieren die Unfallgefahr deutlich. Blind auf Assistenten verlassen oder ablenkende Tätigkeiten sind keine gute Idee. Um es für Enthusiasten des Allradantriebes mit Worten Roland Düringers abzukürzen: Beim Bremsen ist es egal, wie viele Räder vorher angetrieben wurden.

Technikpflege

Die Batterie bleibt Störquelle Nummer eins, eine Überprüfung oder gar Austausch erspart Ärger. Nicht gleich nach dem Start oder gar vorher viele Verbraucher einschalten. Kurzstrecken vermeiden, Start-Stopp auch mal pausieren lassen.

Kalte Temperaturen belasten das Material stark. Das Warmlaufen lassen im Stand bringt nur erhöhten Verschleiß mit sich. Kurzstrecken und altes Motoröl schaden jetzt noch mehr. Bremsen beim Abstellen nochmals kurz trocken bremsen.

Salz ist der hartnäckigste Feind der Jahreszeit. Vor dem Winter Steinschläge mit einem Entroster und Lackstift behandeln, den Lack mit Wachs versiegeln. Unterbodenwachs ist auf lange Sicht so oder so gut. So oft es geht in einer Waschanlage das Auto und besonders den Unterboden abspritzen und auch vor einem teureren Besuch in einer Waschstraße den groben Schmutz und Eis vorher manuell abspritzen.

Direkt hinter einem Streufahrzeug nachfahren erhöht nur die Salzbelastung, Salz wirkt erst Minuten später. Fettige Pflegemittel verhindern das Anfr-

ren der Gummidichtungen und damit teure Schäden beim Öffnen. Scheibenwischer bei Frost nach dem Einparken aufklappen, das verhindert das Festfrieren der Gummilippe. Achtung beim Kratzen mit dem Eiskratzer, nur in eine Richtung kratzen und auf Lack, angrenzende Gummidichtungen und Pickerl achten. Keinesfalls mit kochendem Wasser die Scheibe auftauen.

Feuchtigkeit

Auch wenn die Heizung die Führung übernimmt, lassen Sie die Klimaanlage der Haltbarkeit zu liebe regelmäßig laufen aber nicht zeitlich zu nahe am Abstellen. Damit entfernt man nebenbei auch gleich gesammelte Feuchtigkeit, welche gerne mal die Scheibe anlaufen lässt und zu unangenehmen Gerüchen führt. Durchs Schuhwerk dringt diese jetzt gerne übermäßig ein. Auch feuchtigkeitabsorbierende Kissen sind beliebt.

Elektroauto

Hauptdilemma bleibt die Reichweite, welche locker mal ein Drittel geringer ausfallen kann. Elektrisches Heizen kostet zusätzlich Kilometer. Besser warm anziehen und mit Sitz- und Lenkradheizung durchkommen oder wenn möglich noch angesteckt vorheizen. Parken in der Garage oder auf sonnigen Plätzen hilft dem Akku, wie auch Laden in noch warmem Zustand.

Solidarität

Die wohl größte Unsitte im Winter ist die Verweigerung das Dach abzukehren. Mit der Geschwindigkeit und spätestens mit langsam erwärmendem Innenraum löst sich das Schneehäubchen in einem wirren Nebel oder in Stücken. Der Nachfahrende hat das Problem. Im schlimmsten Fall bildet sich durchs Ab- und wieder Antauen eine Eisplatte, welche gelöst sogar eine Windschutzscheibe durchschlagen kann. Beim Vorbeifahren bedenken, gesammeltes Wasser nicht auf Fußgänger zu spritzen.

Bernhard Reichel



Kommentar: Bernhard Reichel

Kerngesund?

„Die Frage ist nicht ob ein Blackout kommt, sondern wann“. Beruhigende Worte der Verantwortlichen klingen anders und das bei erst einem Prozent Marktanteil von E-Autos.

Laden nur nachts steht bereits zur Diskussion. Heizen, Stahl, Cloud Kryptowährungen, Digitalisierungswahn. Der Energiehunger ufernd zur reinen Energiegier aus und es offenbart sich, als würde wenig überraschend der Wandel doch nicht so einfach zu bewältigen sein, wie versprochen. EU-Kommissar Breton brachte es auf den Punkt: eine Verdoppelung der aktuellen Stromkapazitäten ist notwendig.

Strom sparen ist leider fortschrittverweigernd. Damit geht es auch gar nicht mehr um die Frage ja oder nein zur Atomkraft, denn spätestens wenn die Stromerzeugung ohne fossilen Quellen auskommen möchte, läuft eine Grundlaststromversorgung ohne Kernenergie nicht mehr, Wind und Sonne gibt es nicht verlässlich rund um die Uhr. Ein Umstand, der eigentlich bestens bekannt ist, jedoch in der Euphorie verschiedener Motivationsquellen nicht gehört werden wollte und teils immer noch nicht und gar nur noch veganer Strom gefordert wird. Auch Windkraft und Wasserkraft sollen böse werden.

Dass bestehende AKW jetzt deutlich länger in Betrieb bleiben ist unabwendbar, wie auch neue

Kraftwerke. Verantwortliche wollen auch hier natürlich nur unser Bestes: unser Geld. Dabei schrecken Lobbyisten nicht davor zurück, die Kernenergie als grün und nachhaltig einstufen zu lassen. Gelingt dies, erlaubt die EU-Taxonomie reichhaltige Förderungen und Investitionen. Um so manch Mitgliedsland zu überzeugen, sollen als Entgegenkommen perverterweise Erdgas und Atommülllager als grün eingestuft werden. Inwieweit die Kernenergie auf erneuerbare Ressourcen setzen möchte, bleibt ohnehin unbeantwortet. Geht die Grünwaschung über die Bühne, so wird man nicht davon ausgehen dürfen, lediglich von einer Übergangsphase zu sprechen.

Abgesehen vom Raub grüner Gelder, bezahlt der europäische Steuerzahler bereits massiv für Folgekosten. Schon der normale Rückbau eines AKW dauert Jahrzehnte und verschlingt eine gute Milliarde. Mindestens 30 Jahre für die Beseitigung der Ruine in Fukushima sind also optimistisch. 900 Tonnen mit der Umgebung

verschmolzene Brennstäbe sind nach wie vor nicht entfernbar. Verseuchtes Wasser läuft jeden Tag ins Meer. Ein Plan fehlt überhaupt. Selbst 35 Jahre nach Tschernobyl muss hier noch vor radioaktiv belasteten Pilzen gewarnt werden. Besagter Reaktor in der Ukraine bleibt intensives Sorgenkind und strahlt unter seinem Stahlmantel munter weiter, wohl erst recht, wenn mit dem Abbau erstmal begonnen wird. Die enormen Risiken und Konsequenzen im Gau-Fall werden einfach ausgeblendet und spiegeln noch nicht mal das immer noch nicht lösbare Grundproblem der Endlagerung wider. Besonders hier steht die Menschheit vor einem unkalkulierbaren Risiko, auch finanzieller Natur. Niemand kann auch nur irgendwie vorhersagen, wie sicher ein Endlager, sofern überhaupt gefunden, sein kann und geophysikalische Ereignisse ausschließen.

Mit einer reinen radikalen Fixierung rein auf CO2 und ohne stur nach links oder rechts schauen zu wollen, macht Atomenergie sicherlich ein gutes

Bild, der Grundgedanke, den künftigen Generationen eine lebenswerte Welt zu hinterlassen widerspricht sich irgendwie recht bald mit einem strahlenden Geschenk für tausende Jahre.

Und selbstverständlich stehen mit dem Dual-Fluid-Reaktor oder gar dem ewigen Traum der Kernfusion richtig rettende Ideen in Erprobung, aber wir haben ja nur acht Jahre Zeit um die Welt zu retten, oder? Kraftwerke moderner Technologie könnten übermorgen bereits zwischengelagerte Brennstäbe nochmals nutzen, bisher nutzte man nur fünf Prozent. Die Vision tausender verstreuter kleiner selbstkühlender Anlagen soll die Gefahr gefährlicher Zwischenfälle reduzieren. Interessant jedoch, dass so einst die großen AKW gerechtfertigt wurden. Während einem die Wasserflasche vor einem Flug gnadenlos abgenommen wird, hat man hier keine Angst vor Terrorismus?

Egal wozu es kommt, wenn Industrie und Politik ihre Glaubwürdigkeit bewahren wollen, dann ist jetzt der beste Zeitpunkt gekommen, die Karten ehrlich auf den Tisch zu legen. Die Grünwäscherei geht sonst sehr bald nach hinten los.



Mitmachen & Gewinnen!



Mit einem Stück Blech zur Rallye Kroatien

Ihr wolltet schon immer einmal bei einem Rallye-WM-Lauf dabei sein? Dann nehmt doch an unserem Gewinnspiel teil und mit etwas Glück reist ihr zur Rallye Kroatien 2022.



Ein kleines Gustostückerl für euch haben sich die Jännerrallye, Reiseanbieter Rallytravels und VOLLGAS! einfallen lassen. Ein auf 500 Stück limitiertes Blechschild, welches gleichzeitig ein Gewinnlos darstellt. Meisterlich ist das Motiv, der amtierende Rallye-Staatsmeister Simon Wagner in seinem Skoda Fabia Rally2.

Der Hauptgewinn: Reise mit Rallytravels zur Kroatien-Rallye 2022 für zwei Personen.

Und so geht's:

VARIANTE 1:

VOLLGAS!-Jahresabo (6 Ausgaben) inkl. hochwertigem Jännerrallye-Blechschild um € 49,- (inkl. Versand) STATT € 60,-

bestellen und Österreichs größtes Motorsportmagazin für ein Jahr nach Hause geliefert bekommen. Zudem nehmt ihr automatisch am Gewinnspiel teil.

VARIANTE 2:

Um am Gewinnspiel teilzunehmen, könnt ihr aber auch nur das Jännerrallye-Blechschild um € 29,- (exkl. Versand) kaufen.

Bestellungen per E-Mail:

abo@rally-more.at

(Betreff „Jännerrallye-Schild“)

oder direkt im Rahmen der Jännerrallye 2022 in der Messehalle Freistadt.

Die Abos bzw. Schilderkäufe müssen bis zum 28. Feb. 2022 abgeschlossen/gekauft werden.

Der/Die Gewinner/in wird gleich im Anschluss an die Jännerrallye 2022 ermittelt und von uns verständigt.

VOLLGAS!

ÖSTERREICHS NEUES MOTORSPORTMAGAZIN
als Abo* oder im gut sortierten Zeitschriftenhandel**

MOTORSPORT
GRATIS KALENDER 2022

Osterreichische Post AG, PZ 062036834 P, Speedcompany OG, Kneipgasse 5, 2230 Gänserndorf-Süd

Folgt uns auf Instagram
@motorandmore.at

VOLLGAS!
powered by **Rally&more**

DER GROSSE ÜBERBLICK
HYPERCARS

RALLYE-WM & -ÖM
GRANDE FINALE

WAGNER, LATVALA & WALKNER
GESPRÄCHSSTOFF

VORSCHAU 2022
EVENT-HIGHLIGHTS

1106
VOLLGAS!
Nr. 6 - Dez. 2021/Jan. 2022 € 5,90
WRC » ORM » RX » F1 » GT » HILLCLIMB » CLASSIC » & MORE



*Bestellungen unter abo@rally-more.at – Jahresabo 31 Euro

**unter www.motorandmore.at finden Sie die Liste unserer Vertriebspartner – Einzelheft 5,90 Euro



Tipp vom Anwalt

Alles über die NoVA und wie man sie zurückerhält

Die Normverbrauchsabgabe, im Folgenden kurz NoVA, macht den Erwerb bzw. die erstmalige Zulassung eines KFZ in Österreich steuerpflichtig.

Das im Wort Normverbrauchsabgabe enthaltene Wort Verbrauch veranlasst oft zur irrtümlichen Annahme, es würde sich um eine Verbrauchssteuer handeln. Tatsächlich geht es aber um eine Zulassungssteuer. Denn die NoVA steht nicht im direkten Zusammenhang mit der Lieferung bzw. dem Erwerb eines KFZ, sondern mit dessen Zulassung. Nimmt man also sein Fahrzeug bei einem Umzug nach Österreich mit, entsteht die NoVA erst mit dem Antrag auf Zulassung bei der österreichischen Zulassungsstelle.

Der häufigste Fall, wo die NoVA anfällt, ist der Verkauf eines in Österreich bisher noch nicht zugelassenen Neu- bzw. Gebrauchtwagens durch einen KFZ-Händler. Hier ist der Händler zur Abführung der NoVA verpflichtet. Weiters unterliegen nur gewisse KFZ der NoVA. Ausgenommen sind etwa Oldtimer oder Klein-LKW.

Erwirbt eine österreichische Privatperson ein Neufahrzeug aus der übrigen EU, kommt es für den Privaten zur Anwendung der Fahrzeugeinzelsbesteuerung. Dabei hat die Privatperson die USt in dem Land, wo das Fahrzeug abgeliefert wird, zu bezahlen. Die Vorausset-

zungen für die Anwendung der Fahrzeugeinzelsbesteuerung sind:

1. Hubraum von mehr als 48 cm³ bzw. mehr als 7,2 kW
2. Grenzüberschreitender Erwerb eines bisher in Österreich noch nicht zugelassenen KFZ;



3. Das KFZ gilt als neu. Letzteres ist dann der Fall, wenn seit dem erstmaligen Erwerb des KFZ weniger als sechs Monate vergangen sind oder mit diesem maximal 6.000 km gefahren wurden. Erst wenn der Händler vom österreichischen Kunden den Nachweis erhält, dass das Fahrzeug in Österreich kraftfahrrechtlich ange-

meldet und auch die USt in Österreich bezahlt wurde, wird dem Kunden die ausländische USt zurückerstattet.

Meist unterliegt ein Neuwagen auch der NoVA. Hierbei kann mit Ausfüllen des NoVA 2-Formulars die NoVA gleich mit der USt abgewickelt werden.

In der Praxis sprechen die österreichischen Privatpersonen beim Wohnsitzfinanzamt vor und zahlen sodann die vom Finanzamt errechnete NoVA samt USt ein. Ein Nachweis über die ordnungsgemäße Abführung der USt und der NoVA ist für eine österreichische Zulassungsbescheinigung jedenfalls erforderlich.

Beim Gebrauchtwagenimport gilt folgendes: Beim Import innerhalb der EU ist jene NoVA anzuwenden, wie sie zum Zeitpunkt der erstmaligen Zulassung (in der EU) in Österreich Geltung hatte. Es wird also auf den Marktwert (Verkehrswert) des Fahrzeugs im Zeitpunkt der erstmaligen Zulassung in der EU abgestellt. Bei einem aus einem Drittland importierten Gebrauchtfahrzeug ist die aktuell geltende NoVA zum Zeitpunkt der Zulassung in Österreich anzuwenden.

Seit 1.1.2016 können auch Private und Unternehmer die NoVA bei Verkauf eines KFZ ins Ausland anteilig zurückfordern, auch wenn das Fahrzeug nicht überwiegend für betriebliche Zwecke genutzt wurde. Für die Vergütung wird auf den Marktwert zum Zeitpunkt der Abmeldung abgestellt. Der Antrag auf Rückvergütung kann innerhalb von fünf Jahren ab dem Zeitpunkt gestellt werden, wo das Fahrzeug ins Ausland verbracht oder geliefert wurde.

Zu beachten ist jedoch: Werden Fahrzeuge wieder ins Inland zurückverbracht, für die die NoVA bereits – wie eben dargestellt – rückvergütet wurde, ist die NoVA ein weiteres Mal abzuführen.



GR Yaris: Drifttraining

Winter-Highlight

Seit Jahren ist „razoon – more than racing“ die Anlaufstelle für alle Motorsportbegeisterten, die nicht bloß von der Tribüne aus zusehen, sondern auch selbst ins Lenkrad greifen wollen.

Nach großen Erfolgen mit Winter- und Sommer-Cup, Track-Days oder exklusiven Firmen-Events wartet nun das nächste, exklusive Erlebnis für alle, die schon immer die hohe Kunst des Allrad-Drifts erlernen wollten: Das „Drift Private Coaching“ mit dem brandneuen Toyota GR Yaris!

Schöne Aussichten

Kaum im Programm, waren fast alle Tickets für die exklusiven Drifttrainings mit dem GR Yaris im Sommer als auch Winter ausverkauft. Als logische Konsequenz bietet „razoon – more than racing“ auch für die bevorstehenden Wintermonate Drifttrainings auf Eis- und Schnee mit dem japanischen Allrad-Boliden an.

Profis am Werk

Getreu dem Motto „Go with your Pro“ führen motorsportlerfahre-

ne und ausgebildete Instrukto-ren wie u.a. Kris Rosenberger (ehemaliger Rallyestaatsmeister 1997 im Toyota Celica GT4), Patrick Winter (Ex-Rallye-profi) oder Organisator Dominik Olbert (GT4 European Series Pilot) durch das Drift Training. Jetzt hat jeder die Möglichkeit, WRC-Feeling selbst zu erfahren!

Ganz gleich ob jung oder alt, Anfänger oder Amateur, Mann oder Frau, Einzelpersonen oder Gruppe: Das individuelle Drifttraining garantiert puren Fahrspaß. In kleinen, exklusiven Gruppen wird das richtige Allrad-Driften erlernt beziehungsweise optimiert und natürlich generell auch das Fahrzeughandling auf Eis & Schnee perfektioniert.

Das Arbeitsgerät

Das perfekte „Arbeitsgerät“ dafür ist der Toyota GR Yaris

(„Gazoo Racing“). Der straßenzugelassene Bolide, der gemeinsam mit dem Toyota WRC Einsatzteam entwickelt wurde, ist dank 261 PS, permanentem Allradantrieb, Torsen-Vorder- und Hinterachsdifferenzial sowie Straßenreifen wie kein anderes Fahrzeug für ein unvergessliches Drift-Training geeignet. Insgesamt sechs brandneue Toyota GR Yaris stehen für die Teilnehmer der verschiedenen Programme zur Verfügung, natürlich kann die Flotte aber auch für exklusive Firmen-Events reserviert werden.

Maßgeschneidert

Egal ob man nur schnuppern oder sich das volle Programm gönnen möchte – es ist für jeden etwas dabei. Los geht es ab 219,- Euro mit der „Drift-Test-Session“, um 499,- Euro* gibt es das „Race-Package“

TERMINE & BUCHUNG
TOYOTA-EXPERIENCE.COM

Jänner-März 2022

Saalfelden (SBG)

Thomatal bei St. Michael im Lungau (SBG)

Zenzsee bei Tragöß (STMK)

Individuelle Termine für Firmenevents auf Anfrage!

und das Highlight „Unlimited Package“ schlägt sich mit 899,- Euro zu Buche. Geboten wird u.a. vom Welcome Meeting über Theorie, Fahrzeugschulung, aktives Fahrerlebnis, Urkunde und Fotodokumentation all das, was so einen Tag zu einem unvergesslichen Erlebnis macht.

Alle Preise inkl. 20% MwSt.

TOYOTA-EXPERIENCE.COM

Infos & Anmeldung

www.toyota-experience.com

office@toyota-experience.com

+43 664 19 747 19

Klassik: Atomautos

Kernvision

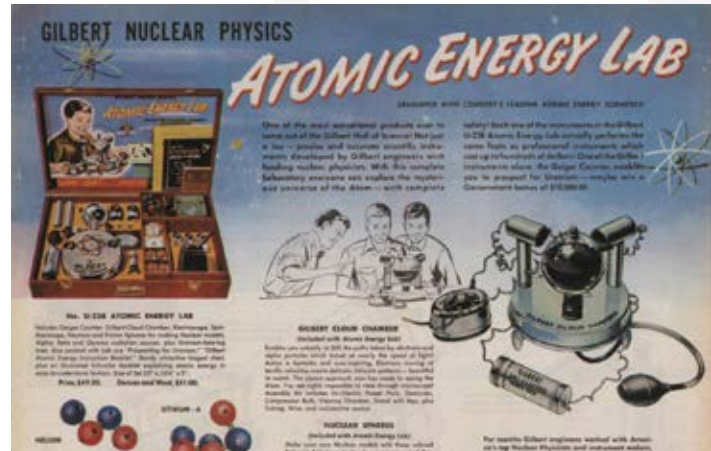
Eigentlich hätte die bis in 20.000 Meter Höhe reichende atomare Explosionswolke über Hiroshima und Nagasaki den Mächtigen der Welt zu denken geben sollen. Ost und West setzten jedoch weiterhin auf atomares Wettrüsten. Dank ihrer machtberauschten Strategie wäre es den Weltmächten möglich, mit ihrem Atombombenarsenal die Weltbevölkerung innerhalb von wenigen Stunden zig-fach auszulöschen. Der posthum zum Sieger Gekürte jedoch, welcher als erster den Buzzer-Knopf betätigt hätte anschließend wahrscheinlich von niemanden mehr ermittelbar gewesen.

Um der militärischen Vernichtungswaffe Atomkraft ein wenig niedlichen Charme zu verleihen, rief Dwight D. Eisenhower im Zuge der Genfer UNO-Konferenz im August 1955 zur friedlichen Nutzung der Atomenergie auf. Die damals sehr wissenschaftshörige Bevölkerung konnte dank einseitiger Berichterstattung davon überzeugt werden, dass Kernenergie den Einzug in alle Lebensbereiche finden sollte.

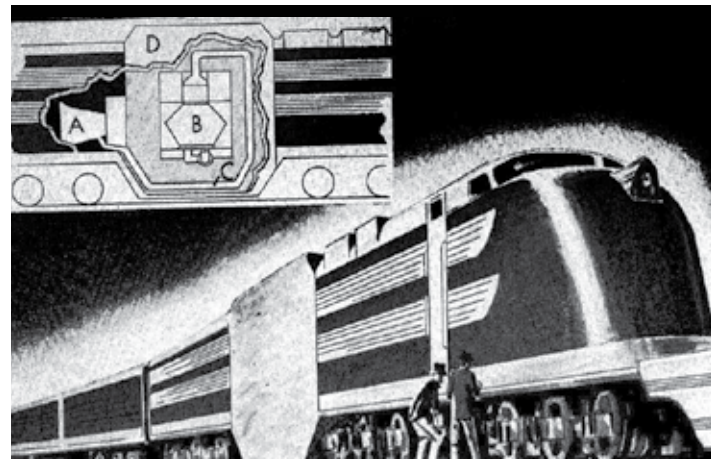
Text: Alexander Trimmel
Fotos: Hersteller, Archiv

Spielzeug

Der Spielwarenhandel stimmte schon 1951 technikinteressierte Kinder mit dem „Gilbert Atomic Energy Laboratory“ auf den lockeren Umgang mit Radioaktivität ein. Für fünfzig Dollar umfasste das Hobby-Atomlabor neben Geigerzähler und Mini-Nebelkammer auch vier uranhaltige Erzproben, mit welchen Kinder offen zuhause hantierten.



Aber nicht nur im Kinderzimmer, auch in der Luft, auf dem Wasser, der Schiene und im Straßenverkehr sollte die als nahezu ungefährlich propagierte neue Technik bisherige Antriebsarten ablösen. Visionäre und Phantasten sahen die irdische Welt jeglicher Energieversorgungs- und Platzprobleme entledigt, zur Arbeit ging es im atombetriebenen Fahrzeug auf Straßen, die sich vor dem Piloten aufrollten.



Seiner Zeit immer voraus: das „hobby“-Magazin, die beliebte Pflichtlektüre für alle Technik-Aficionados der 50er Jahre



Ford FX-Atmos 1954

Der futuristische Ford FX-Atmos-Prototyp avancierte zum Star der Chicago Motor Show 1954. An einen Doppelrumpf-Raumgleiter erinnernd. Mit Stabilisierungsflossen am Heck und Rückleuchten, die Raketen-Auspuff-Röhrln glichen. Die Chauffeuse sollte mit zwei Handgriffen statt anachronistischem Lenkrad, mittig unter einer riesigen Glaskanzel thronend, sicher von einem am Armaturenbrett angebrachten Radarschirm durch den dichten Verkehr geleitet werden. Die eigentliche Revolution sollte sich - so die Spekulation der US-Presse - unter der Haube abspielen. Man munkelte, dass eine Atomkraftquelle für den Antrieb des flugzeugähnlichen Straßenkreuzers vorgesehen war. Ford-Vizepräsident Lewis Crusoe trat den Gerüchten entgegen. „Dieses Fahrzeug wird nicht als zukünftiges Serienfahrzeug vorgeschlagen. Aus diesem Grund wurden bei der Entwicklung keine technischen Überlegungen angestellt!“



Eisenbahn: X-12 1955

1955 präsentierte Professor Borst von der physikalischen Fakultät der Universität Utah die Machbarkeitsstudie zu einer atombetriebenen Lokomotive X-12. Angetrieben von einem 30.000 Kw-Leichtwasserreaktor. Befeuert mit Uran-235-Brennstoff. Der Reaktor sollte von einer 200 Tonnen schweren Schutzwand ummantelt werden, um ein

Austreten von Radioaktivität zu verhindern. Das Gesamtgewicht der nahezu 50 Meter langen Lok wurde auf 360 Tonnen berechnet, die Produktionskosten auf astronomische 1,2 Millionen US-Dollar geschätzt. Wegen der zu hohen Urankosten wurde die Rentabilität gegenüber Dampf- bzw. Dieselmotorbetrieb als unrentabel erachtet.



Ford Nucleon 1957

Nur zwei Jahre später zeichneten die Ford-Strategen mit der Vorstellung des Nucleon ein ganz neues Bild der automobilen Zukunft. Im Laderaum des futuristischen Pick-Ups im Maßstab 1:2,2 sollte - je nach Einsatzzweck - ein austauschbares Leistungsmodul Platz finden. Bestehend aus einem Kernreaktor, einer Dampfturbine und Getriebe mit Hinterachs Antrieb. Die Lage der Antriebseinheit in der Mitte zwischen Vorder- und Hinterachse war dem unglaublichen Schwergewicht der Blei-Ummantelung des Reaktors geschuldet, welche für den Hauptanteil am astronomischen Fahrzeuggewicht verantwortlich zeichnete. Im Wesentlichen glich die Antriebsidee derjenigen eines Atom-U-Boots. Nur um ein Vielfaches kleiner dimensioniert. Der mittels Uranspaltung generierte Dampf sorgte für den Turbinenantrieb. Die Entwickler berechneten eine Reichweite von 8000 abgasfreien Kilometern, ehe die verbrauchten Reaktoren auf einer Tauschstelle, welche herkömmliche Tankstellen verdrängen sollten, ersetzt werden müssten.





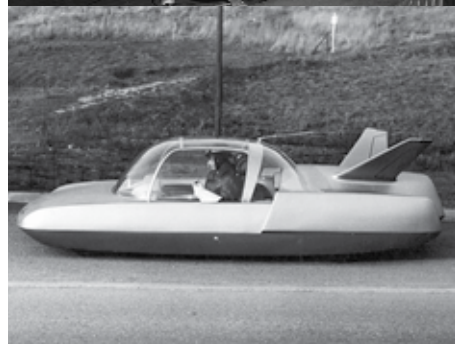
Ford Seattle-ite XXI 1962

Fords engagiertes Atomic-Car-Forschungsprogramm kam Eisenhowers Regierungskonzept, welches Katastrophenängste vor friedlicher und militärischer Atomnutzung gar nicht erst aufkommen lassen wollte, sehr gelegen. Im Zuge der semi-offiziellen Weltausstellung von Seattle im Jahr 1962 sorgte die sechsrädige Zukunftsstudie „Seattle-ite XXI“ für gehörigen Gesprächsstoff. Vier Vorderräder wurden als nötig erachtet, um für mehr Fahrstabilität zu sorgen und das sehr schwere, austauschbare Atom-Frontantriebsaggregat zu tragen. Welches den Seattle-ite bei Bedarf vom sparsamen Stadtauto in einen schnellen Sportwagen verwandeln könnte. Die computerunterstützte Steuerung per Fingerdruck, sowie ein Bildschirm, der den Fahrer über Wetter- und Verkehrssituation informieren sollte, gelten als Vorboten heute angewandter Systeme.



Studebaker-Packard Astral 1958

Sämtliche Ford-Studien verfügten nur theoretisch über ein funktionierendes Atomaggregat. Auch Studebakers Ionentriebwerk im Astral von 1958 war nur Attrappe. Während Ford beim Seattle-ite sechs Rädern für ausreichend Bodenverbundenheit vertraute, sollte dem Astral nur ein einzelnes, gyroskopisch ausbalanciertes Rad, das per Kreiselinstrument in einem Regelkreis aktiv stabilisiert wurde, genügen. Das nicht fahrfähige Ausstellungsstück wurde am Genfer Salon 1958 präsentiert, landete schlussendlich würdig im Museum.

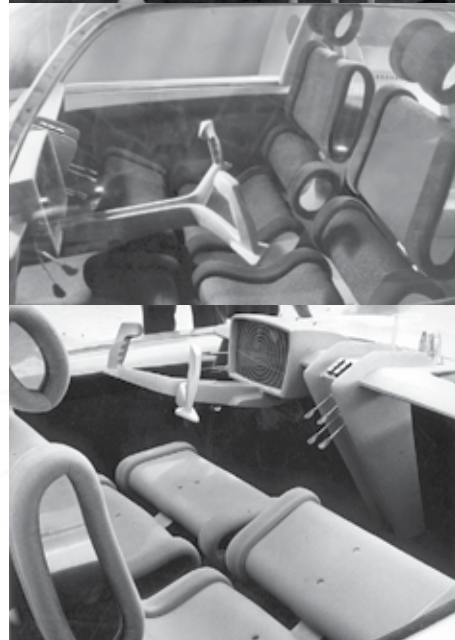


Simca Fulgur 1958

Robert Opron's Simca Fulgur-Gedankenstudie sollte 1958 am Pariser Salon für weltweite Furore sorgen. Vollgepackt mit allen Visionen, die zukunfts-fähig schienen. So stand im Prospekt zu lesen: "Auf Straßen zweiter Ordnung wird der Antrieb des Fulgur von sechs Akkumulatoren für einatomige, freie Energiespeicherung geliefert, die im Heck liegend restlos zugänglich sind: In diesem Fall beträgt der Aktionsradius 5.000 km.

Zu seiner Orientierung verfügt der Fahrer über ein Radargerät. Er erteilt seine Steueranweisungen einem Elektronenhirn, das für die Lenkung des Wagens sorgt. Auf den Autobahnen nimmt ein Kontrollturm den Fulgur unter seine Fittiche, die Lenkung erfolgt vollautomatisch; die Kraftversorgung durch elektromagnetische Induktion. Entdeckt das Radargerät ein Hindernis, so wird der Wagen unverzüglich zum Stillstand gebracht."

Der Prototyp debütierte 1959 in Genf. Verschwand danach wieder in der Versenkung. Heute noch, über 60 Jahre später, gilt vieles, was damals angedacht wurde, noch immer als reine Zukunftsmusik.





Albel Symetric 1958

Ein Jahr vor dem futuristischen Fulgur-Simca präsentierten die Loubière-Brüder aus Frankreich ihren ‚Arbel Symétric 58‘ in Genf, der, laut einem Redakteur von „Auto, Motor und Sport“: „...außer den vier Rädern und der Lenkung kaum noch etwas mit einem herkömmlichen Auto gemeinsam hat“. „Schon die Karosserie ist unorthodox insofern, als die Türen des tonnenförmigen Aufbaus von der Mitte aus als vertikale Schiebetüren nach oben und unten öffnen. Die endgültige Kraftquelle wird „Genestatom“ sein, bestehend aus zwei kleinen Öfchen, die mit Atommeiler-Abfällen oder mit so heiklen Elementen wie Strontium 89 bzw. Yttrium 91 gefüttert werden sollen. Da steckt man dann so ein ständig arbeitendes Zerfallsprodukt hinein, das monatelang als Kraftstoff vorhält und Kraft erzeugt, ob sie benötigt wird oder nicht. Allerdings, bemerkt die Firma Arbel, kann dies Modell erst nach besonderer Genehmigung der französischen Regierung auf den Markt gebracht werden.“ Wir können uns glücklich schätzen, dass derartige Genehmigungen niemals erteilt wurden und atomgetriebene Autos bislang antriebslose Visionen blieben.



Cadillac World Thorium Fuel Concept 2009

Nach der Tschernobyl-Katastrophe und zwei Jahre vor dem Fukushima-Unglück wollte Loren Kulesus mit der Cadillac WTF-Studie ein neues Zeitalter der Atom-Renaissance einläuten. Die US-Amerikanische Firma Laser Power Systems (LPS) entwickelte hierfür ein Antriebssystem, wo Hitze erzeugendes Thorium - ein radioaktives Metall enormer Dichte - dafür genutzt wird, um Wasser in Wasserdampf zu verwandeln. Dieser wiederum bringt eine Turbine in Schwung, die Strom erzeugt und einen Elektromotor mit Spannung versorgt. Nur acht Gramm Thorium sollten reichen, um ein Auto 100 Jahre lang ohne Tankstopp und Schadstoffmissionen anzutreiben. Wie LPS jedoch die abgegebene Strahlung in den Griff bekommen wollte, blieb unbeantwortet. Genauso wie auch die Anschaffungs- und Erhaltungskosten des Thoriumfahrzeugs, welches 2009 auf der Chicago Auto Show sein vergängliches Debüt feierte.



Büchertipps

Lebensgefühl Auto

Exzessive, ausufernde und überdimensionierte Nutzung hat dem Automobil aktuell deutlich Sympathiewerte gekostet. Darauf verzichten will allerdings auch niemand, ganz im Gegenteil die Reduzierung auf die Emotionalität einer Waschmaschine, bist hin zur tödlichen Klimawaffe hilft auch niemanden. Meinungen werden heute eben vorgegeben, aber dieses Buch weckt die emotionalen Seiten und erinnert an unsere Geschichte, welche wir bereits generationenübergreifend stets gemeinsam in automobil Begleitung geschrieben haben. Eine Geschichte voller Neugier, Ausprobieren und ja auch oft wenig Rationalität. 36.7 Liter Hubraum, 2.300 PS und 483 km/h, nein nicht 2022, sondern 1935! Der Freund auf vier Rädern deckt alle möglichen Grundbedürfnisse wie kein anderes Produkt ab und ebnete Wohlstand und Lebensführung, wie wir sie heute eigentlich zu schätzen wissen sollten. Dieser eindrucksvolle und dicke Bildband erzählt in atmosphärischen Fotos und Illustrationen die Geschichte der Technologie und Industrie, der Romantik, des Glamours, der Spannung und des Reizes der offenen Straße und Autos aller Arten. Von den ersten Straßen, Tankstellen, und Parkhäusern bis zur ersten Auto-Reklame. Autokino, Entstehung des Designs, TV - das ist Kultur. Eigentlich ist es praktisch unmöglich, so viel geballte Geschichte in nur ein Buch zu packen. Jede Doppelseite ist ein Kapitel und dennoch voll gestopft mit interes-

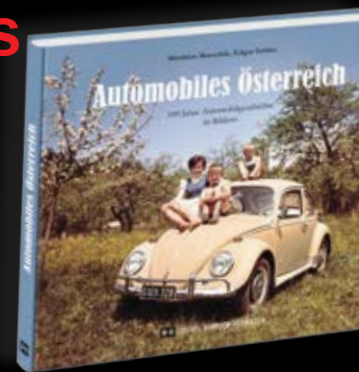
santen Detail- und Hintergrundinfos. Trotz chronologischer Ordnung, lässt sich unterhaltend, mitreißend aber auch mitten drinnen lesen. Die Kapitel sind kein historische Bestandsaufnahme, sondern immer noch von der spannenden Seite geschrieben. Ein Lebensgefühl eben. Kaufen!



Lebensgefühl Auto
Giles Chapman
Dorling Kindersley Verlag
Hardcover, 41,10 Euro
ISBN 978-3-8310-3791-9

Automobiles Österreich

Das Automobil prägte das 20. Jahrhundert. Es hat Städte und Landschaften, Identitäten, Schicksale und Epochen geprägt. Dieses Buch illustriert die Bedeutung des Autos in der österreichischen Geschichte von 1900 bis 2000. Sarajevo, Einmarsch Hitlers, Gipfeltreffen Kennedy-Chruschtschow, Jörg Haider: dem Automobil kommt eine entscheidende Rolle in politischen Entscheidungen und Inszenierungen zu. Und zugleich ist die rund um das Automobil angesiedelte Produktion, von Steyr-Daimler-Puch bis zur Idee eines Austro-Porsche, von der Raffinerie bis zur Tankstelle und der Zulieferindustrie, ein wesentlicher Wirtschaftsfaktor Österreichs. TV und Motorsport kommen nicht zu kurz, eine gewisse politische Prägung ist spürbar.. Vieles ist anders, manches ist wie heute. Der Radfahrer nimmt den Vorrang, aus dem Wagenfenster streckt sich die Faust: 1948, nicht 2022. Die Fotos sind allesamt mitreißend. Ein Muss für die heimische Bibliothek und nicht nur für Autofreunde von Wert.



Automobiles Österreich
Matthias Marschik, Edgar Schütz

Edition Winkler-Hermaden
Hardcover, 192 Seiten 37,90 Euro
ISBN 978-3-9519804-7-8

Faszination: Ferrari Daytona SP3

MugelloCircuit

Torna all'estetica



Kein galaktisches Monster-Flügelinsekt imitierend und schon gar nicht ein scharfkantiger Aero-Keil im peinlichen 1:1,3-Retro-Format: Die Mannschaft unter der Leitung von Ferraris Designchef Flavio Manzoni kreierte mit dem neuen Daytona SP3 eine Stilikone, die glücklicherweise aller heute häufig verwendeten Übertreibungen und Auswüchse entbehrt.



In einer Form präsentiert, in sich schlüssig, als Ganzes erlebbar, aus jedem Blickwinkel mit neuen Zitaten aus der Vergangenheit von Ferraris glorreicher Rennsportwagenzeit aufwartend, die nicht krampfhaft aufgesetzt, sondern harmonisch in die zeitgemäß neue Form integriert wurden. Formensprache entsteht durch den Dialog angewandter Elemente, die sich aufeinander abgestimmt, zu einer ganzheitlichen Skulptur entwickeln. Um den kraftvollen Ausdruck des SP3-Kotflügel zu unterstützen, bedurfte es keiner aufgenieteten Anabolika-Muskeln, Manzoni orientierte sich eher am Kraftfluss antiker griechisch-römischer Adonis-Skulpturen. Ja, vielleicht alles ein wenig übertrieben, aber es ist doch wunderschön, nach einer Flut von Designverirrungen, endlich wieder in Huldigungen schwelgen zu dürfen.

Zurück zur Ästhetik

Nicht Christbaumgirlanden-ähnliche Leuchtkörper dominieren die Wagenfront. Im Gegenteil. Unaufdringliche zarte, schmale Leuchten vorne und hinten halten sich dezent im Hintergrund. Im Jalousieheck, welches an Pininfarinas 250 P5-Studie von 1968, entworfen von Leonardo Fioravanti, sogar zwischen den waagrechten Lamellen versteckt. Luftleitkanäle, integriert in den Schmetterlingstüren, wie einstmals auch bei den siegesträchtigen 330er-Modellen, fächeln den Kühlern Frischluft zu. Die 330 P3 und 4 standen auch bei der Namensgebung des SP3 Pate. Als diese von Piero Drogo wunderschön eingekleideten 4-Liter-Zwölfzylinder-Wunderwaffen, 1967 Fords-V8-Streitmacht beim 24 Stundenrennen von Daytona in Grund und Boden fuhren. Die drei führenden Fahrzeuge überquerten nebeneinander die Ziellinie. Ganz in Ford-Manier, als Revanche zur Le Mans-Niederlage von 1966.

Ein richtiger Motor

Der Vierliter-60°-V12-Sauger im P3 leistete 1966 420 PS bei 8.200 Umdrehungen. Das Fahrzeuggewicht des Rennsportwagens lag bei circa 720 Kilogramm. Den Daytona SP3 beflügelt ein modifizierter 6,5-Liter Saugbenziner aus dem 812 Competizione. Hinter den Sitzen eingebaut. Ein V12 mit dem Dino-Zylinderwinkel von 65° und strammen 840 PS. Doppelt so stark, wie sein Namensgeber, aber auch doppelt so schwer, mit 1.485 Kilogramm Leergewicht. Nur 599 Stück dieses großartigen Supersportlers aus Carbon werden von Ferrari gnädig an zahlungskräftige Interessenten verteilt. Ihre Anmeldung würde bereits zu spät eintreffen: Ausverkauft!

Text: Alexander Trimmel
Fotos: Hersteller



Spartaner: Der Innenraum des 250 P5 vermittelt karge Rennatmosphäre! Auch im Daytona SP3 nimmt der Pilot in nahezu Liegeposition auf nicht verstellbaren Sitzen Platz.



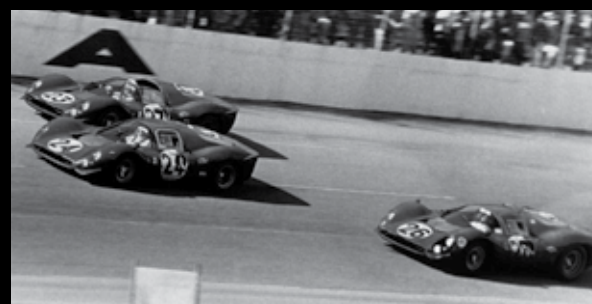
Zufällige Ähnlichkeiten? Direktes Vorbild: mutiges Lamellenheck mit darin versteckten Heckleuchten an Pininfarinas Ferrari 250 P5-Studie von 1968, ein Entwurf von Leonardo Fioravanti.



Sophia Loren und Gina Lollobrigida im Doppelpack: Atemberaubend kurvige Kotflügelschwünge an Piero Drogos Ferrari 330 P3 von 1966.



Verwandte Formensprache? Nino Vaccarellas Husarenritt im P4 Spider, endete nach Rekordrunde an einer Bordsteinkante (Targa Florio 1967).



Daytona-Dreifach-Triumph 1967: Bandini/Amon siegen im P4 Spider (#23) vor Parkes/Scarfiotti (#24) und Rodriguez/Guichet im, zum 412P umgebauten, P3 (#26)

Geschichte nicht neu schreiben

Dass die Autowelt ohne politische Eingriffe ganz anders aussehen dürfte, mag niemand abstreiten. Gerade der Wettkampf um die beste Technologie zum frühest möglichen Zeitpunkt hat die Automobilgeschichte voran getrieben, ehe man jetzt den Eindruck gewinnt, ein künstlicher Gleichstand sei gewünscht.

Fatalerweise ist bereits dieser Status unermesslich teuer. Einige Autobauer setzen kompromisslos alles auf eine Karte. So manche Selbstvermarktung ist so überspitzt, dass es weder der Glaubwürdigkeit noch der Historie würdig ist. Pikant sind auch öffentliche Forderungen nach einem Ende des Dieselpprivilegs von VW Chef Herbert Diess. Selbst nach dem Dieselskandal hat VW diese Technik noch mit voller Stolz verteidigt. Meisterwerke der Technik schufen die Ingenieure.

Geschichte stinkt nicht

Ein V10 TDI in einem VW - das waren noch andere Zeiten. Audi bewies sogar, dass der Selbstzünder die 24-Stunden von Le Mans gewinnen konnte und zeigte sogar einen seriennahen R8 mit V12 TDI! Nach einer langen Liste an ablehnenden Zitaten gegenüber dem Diesel von Porsche Chef Wiedeking, zog der Selbstzünder sogar im Cayenne ein. Heute distanziert man sich davon und präsentiert sich lieber als Elektromarke. Gerne zeigt man das Aushängeschild Taycan mit einem 356 Speedster oder frühen 911, außer Emblem und vier Räder haben die Autos nicht viel gemeinsam. Paradoxerweise könnte

sich Porsche doch tatsächlich auf die eigene Historie berufen, den bereits über 100 Jahre alten Radnabenmotor von Ferdinand Porsche. Diese geniale Technik fand aber bis heute keinen Weg in die Serie... Härter traf es Marken wie Borgward oder MG. Viel Feingefühl durfte man von den automobilhistorisch unbeleckten neuen chinesischen Eigentümern nicht erwarten. Volvo verschweigt ziemlich geschickt, dass ihre hippe Elektrosubmarke Polestar gar nicht so jung ist und zuvor als Performance-Abteilung für Benzinfräser beliebt war. Die ersten „eigenständigen“ Modelle trugen als Conceptcar sogar noch das Volvo-Logo und waren nur Hybride. Da klingt die irreführende Bezeichnung „Drive-E“ von Volvos Dieselmotoren schon sympathisch kreativ.

Leise aber emotionslos

Starke Nerven brauchen Fans der italienischen Marken Alfa Romeo und Lancia. Unter PSA-Schirmherrschaft geraten beide Marken in Gefahr, als reine Karosserievarianten mit französischer Technik abgestempelt zu werden. Wie unsere Testberichte in dieser Ausgabe untermauern, fahren sich die E-Autos von PSA top, keine Frage, jedoch empfinden gemütliche Gallier

Emotionen anders als heißblütige Tifosi. Genial oder genial daneben - kreativ ist die Idee ja, die Schlange im Alfa Emblem gegen ein Ladekabel zu tauschen, in Anbetracht einer gut 900 Jahre zurückreichenden Historie ist es eher Geschichtsschändung. Auch der neue Ford Mustang Mach-E macht in unserem Test eine gute Figur, aber es ist das absolute Kontrastprogramm zu einem echten Mustang, die Typenbezeichnung Mach E beruft sich auf die Schallgeschwindigkeit, bei 180 km/h wird das Elektro-Wildpferdchen jedoch abgeregelt. Alles immer nur negativ? Nein, ein Blick auf die ursprüngliche mustangfreie Designsprache offenbart schnell, dass das Auto viel zu nüchtern und identitätslos geraten wäre. Ford hat diese Fotos mit der Detroit Free Press geteilt. Opels „RAKe“ bezieht sich auf die alten Raketenautos, abgeregelt wird das Concept schon bei 120 km/h. Auf den Zug, den benzindunstigen Charme von gestern als Emotionalisierer zu nützen, springen viele Hersteller auf und gegen sauberes Retrodesign spricht auch nichts, aber Kulturgut zu entweihen ist eine andere Dimension.

Organhandel

Opel riss einem historischen Manta Herz und Nieren heraus und implantierte moderne E-Technik und auch den heutigen LED-Familiengrill, sowie modernisierten Innenraum. Das kommt praktisch einer Verneinung der damaligen Errungenschaften und Leistungen gleich.

Keine Gewinner

Die 400.000 Euro Umbaukosten für einen elektrischen E-Type von Jaguar wird die Interessentenzahl klein halten. Einen Motor, der gut ein halbes Jahrhundert fährt, immer noch am Laufen gehalten werden kann, wird durch ein eher kurzlebigelektro- und Elektronikaggregat getauscht, welches seine CO2-Bilanz hier nie und nimmer hereinfahren kann. Hier wird ein Stück Geschichte zerstört und ohne Gewinner - als ob man einen Picasso übermalt. Autohersteller und Gesellschaft dürfen stolz auf die Geschichte sein, die uns Wohlstand und Freiheit bescherte und müssen diese nicht verneinen, auch, wenn eine völlig neue Epoche anbricht und nicht ins aktuell gewünschte Weltbild passt.



I AM



retyred
ORIGINAL

Möbel mit verdächtig guter Kurvenlage.
Möbel mit Profil.

Think. Rethink.
www.retyred.com

Start your engines!

Wenn es nach dem Motorsportkalender für nächstes Jahr geht, dürfen sich Aktive wie Fans über eine wahre Flut an Rennen freuen – egal ob am Berg, auf der Rundstrecke oder auf den heimischen Rallyepfaden. Gemeinsam mit dem Motorsportmagazin VOLLGAS! präsentieren wir euch die Eventhighlights für 2022 in chronologischer Reihenfolge – bleibt zu hoffen, dass Corona hier nicht wieder die ehrgeizigen Pläne der Veranstalter durchkreuzt.....

25.–27. Februar Jännerrallye

Die Jännerrallye erst im Februar? Geht denn das überhaupt? „Sicher doch!“, haben sich die Verantwortlichen des Rallye Club Mühlviertels gedacht. Ungewöhnliche Umstände erfordern ungewöhnliche Maßnahmen und so findet der Auftakt zur Rallye-Staatsmeisterschaft 2022 eben Ende Februar statt und präsentiert sich zudem runderneuert: Die Hälfte der Prüfungen ist neu, darunter eine neue Super Special in der Mühlviertler „Rallye-Hochburg“ Freistadt und ein standesgemäßes Showprogramm zu Ehren des 2021 bei einem Motorradunfall verstorbenen Drift-Idols Christof Klausner.

12. März Trial-WM Wr. Neustadt

Die weltbesten Motorrad-Artisten kommen in die berühmte Arena Nova. Darunter auch die mehrfachen Weltmeister Toni Bou, Adam Raga und natürlich Österreichs Junioren-Europameister Marco Mempör.

18.-19. März Rebenland-Rallye

Der MSC Lavanttal hat mit den Weinstraßen rund um Leutschach nicht nur attraktive Rallyepisten gefunden, sondern auch eine rallyebegeisterte Region. Nach zwei Jahren Pause geht es 2022 wieder um ÖM-Punkte.

2./3. April Rallycross-Auftakt in Horn

Max Puchers Rallycross-Arena in Fuglau kehrt in den ÖM-Kalender zurück. Eine Doppelveranstaltung zum Auftakt lockt die Szene wieder ins Waldviertel.

8./9. April Lavanttal-Rallye

Das Frühjahr ist intensiv für Österreichs Rallyeteams: In Wolfsberg wird die Rallye-Staatsmeisterschaft mit der mittlerweile als Klassiker geltenden Lavanttal-Rallye fortgesetzt.

8.–10. April Histo-Cup Saisonopening Red Bull Ring

Gegensätze ziehen sich an: Der Saisonstart von Europas größter historischer Meister-

schaft auf der modernsten Rennstrecke Zentraleuropas geht in Spielberg in der Steiermark über die Bühne.

18. April Polizeislatom Teesdorf

In Teesdorf finden Österreichs schnellste Autoslatom-Läufe statt. Die Strecke im größten Fahrtechnikzentrum ist gespickt mit Hügeln und Hütchen, die nur die Mutigsten am schnellsten bezwingen können.

22.–24. April Rechbergrennen

Österreichs wichtigstes Bergrennen im steirischen Almenland ist wieder da! Die Strecke von Tulwitz hoch auf den Rechberg ist legendär, die Fankulisse ebenso magisch. Zudem zählt die Veranstaltung wieder zur FIA-European Hill Climb Championship, womit die Creme de la Creme des Bergrennsports an der Startlinie Ausstellung nimmt.

20.–22. Mai ADAC GT Masters Red Bull Ring

Auch wenn die DTM das deutsche GT3-Universum spaltet, bleibt das GT Masters das



Renngeräte die „normalen“ Autos noch ähnlich sehen, eine irre Soundkulisse, spektakuläre Kämpfe ohne Berührungängste. Die ADAC GT Masters und DTM bieten ein besonders breites Spektrum für alle Fans.

attraktivste Paket für den Motorsportfan auf der Tribüne. Mit vier Rahmenserien und günstigen Eintrittspreisen lockt das ADAC-Paket immer mehr Fans nach Spielberg.

28./29. Mai Hartbergerland-Rallye

Die ehemalige Wechselland-Rallye konnte 2021 auch mit neuem Namen überzeugen. 2022 geht's noch vor dem Sommer um möglicherweise bereits vorentscheidende ÖM-Punkte.

10.–12. Juni Classic am Red Bull Ring

Goodwood-Feeling in der Steiermark: Österreich bekommt eine neue Klassik-Veranstaltung der Extraklasse. Angekündigt haben sich die FIA-Masters-Serien, die echte Formel1- und Sportwagen-Klassiker an den Red Bull Ring kutschieren.

17.–19. Juni XLR8 Salzburgring

„Experience Live Racing and more“ verspricht dieses Motorsportfestival in der zweiten Auflage am Salzburgring. Mit dickem Motorsportprogramm – als Highlight die TCR Germany – Messe, Gaming und Live-musik ist dieses Event etwas für die ganze Familie.

24./25. Juni St.-Veit-Rallye

Der Norden Kärntens ist Rallyeland. Die St.-Veiter-Rallye wollte schon 2021 als ÖM-Lauf einspringen, 2022 klappt das nun endlich.

8.–10. Juli Holiday-Grand-Prix Red Bull Ring

Nach dem zweiten Doppel-Grand-Prix der Formel 1 in Spielberg und dem zweifachen „Heimsieg“ von Max Verstappen und Red Bull Racing dürfen sich die Fans schon auf 2022 freuen. Der Große Preis von Österreich kommt wieder zum Ferienbeginn.

14.–16. Juli Rallye Weiz

Die steirische Rallye hat sich binnen weniger Jahre einen guten Ruf aufgebaut und ist auch international angesehen. Kein Wunder, dass auch die Historic-EM gerne wiederkommt.

19.–21. August MotoGP Red Bull Ring

Jahr eins nach Valentino Rossi. Doch der Superstar kehrt als Teamchef zurück an die Rennstrecken, und Marc Marquez, Fabio Quartararo & Co. werden zeigen, dass dieser Sport mehr zu bieten hat als „nur“ Vale.

16.–18. September Histo-Cup Bosch Race Salzburgring

Der Salzburgring und der Histo Cup Austria sind die ideale Kombination, wenn's darum geht, die „gute alte Zeit“ noch einmal zu erleben. Denn hier müssen Mensch und Maschine an ihr Limit gehen, egal welchen Alters.

23.–25. September DTM Red Bull Ring

Die DTM zieht immer noch und ist mit GT3-Boliden sportlich wieder deutlich attraktiver geworden. Mehr Wettbewerb bedeutete 2022 auch wieder mehr Fans vor Ort an den Strecken.

24./25. September Bergrennen St. Agatha

Nach dem Hillclimb-Fest 2021 geht es im kommenden Jahr kein bisschen leise weiter. Die schnellste Bergrennstrecke der Welt lockt die Massen an.

21./22. Oktober Rallye W4

Der traditionelle Saisonschluss der Rallye-Staatsmeisterschaft bringt die Titelentscheidung und ist als Schotter rallye eine Rarität in Österreich und auch deshalb bei Fahrern und Fans so beliebt.



Auch 2022 wird der Motorsport in Österreich nicht zu kurz kommen und fannahe Unterhaltung auf allen erdenklichen Untergründen bieten.



Erstmals kommt Max Verstappen als Weltmeister auf den heimischen Boden von Red Bull. Die Chancen auf einen erneuten Sieg stehen hoch.



Die steirische Rallye-Veranstaltung, welche rund um Weiz gefahren wird, hat sich innerhalb kurzer Zeit zum Publikumsmagnet gemauert.



Zweiradfreunde kommen natürlich nicht um die MotoGP im August auf dem Red Bull Ring herum.



FORD KUGA HYBRID



DIE FREIHEIT DES ANTRIEBS

Wählen Sie einen zukunftsorientierten Antrieb, der zu Ihnen passt: Entscheiden Sie sich jetzt für den Kuga Hybrid mit Allradantrieb und Automatikgetriebe oder für den Kuga mit Plug-in-Hybrid-Antrieb und bis zu 64 km* rein elektrischer Reichweite und fahren Sie mit den neuesten Technologien in die Zukunft.

DER FORD KUGA JETZT AB € 25.090,-¹⁾

ZUSÄTZLICH BIS ZU € 1.800,- FINANZIERUNGSBONUS²⁾

Ford

BEREIT FÜR
MORGEN

Ford KUGA: Kraftstoffverbrauch kombiniert 4,7 – 7,2 l/100 km | CO₂-Emission kombiniert 124 – 166 g/km (Prüfverfahren: WLTP)

Ford KUGA PLUG-IN-HYBRID: Kraftstoffverbrauch gewichtet kombiniert 1,0 – 1,3 l/100 km | CO₂-Emission gewichtet kombiniert 22 – 29 g/km | Stromverbrauch: 15,6 kWh/100 km | Elektrische Reichweite: bis zu 64 km* (Prüfverfahren: WLTP)

Symbolfoto. 1) Unverbindlich empfohlener, nicht kartellierter Aktionspreis (beinhaltet Importeurs- und Händlerbeteiligung) inkl. USt., inkl. etwaiger NoVA gültig bis 31.01.2022. 2) Unverbindlich empfohlener, nicht kartellierter vom Listenpreis abzuziehender Nachlass (beinhaltet Importeurs- und Händlerbeteiligung) inkl. USt. bei Ford Credit Leasing, gültig bis 31.01.2022, vorbehaltlich Bonitätsprüfung der Ford Credit. Ihr Ford-Partner macht Ihnen gerne ein individuelles Leasingangebot. Aktion gültig bei Ihrem teilnehmenden Ford-Partner. Nähere Informationen bei Ihrem Ford-Partner oder auf www.ford.at. *Bei voller Aufladung. Die nach dem WLTP-Verfahren ermittelte rein elektrische Reichweite von bis zu 64 km gilt für eine verfügbare Konfiguration. Die tatsächliche Reichweite kann aufgrund unterschiedlicher Faktoren (Wetterbedingungen, Fahrverhalten, Fahrzeugzustand, Alter der Lithium-Ionen-Batterie) variieren.