

Auto Liebe

TESTS: Cupra Born • Ford Puma & Kuga & Tourneo Active • Hyundai Ioniq 5
Kia EV6 • Skoda Fabia & Kodiaq & Enyaq • Toyota Aygo • VW Polo

Deus Vayanne

2.200 Elektro-PS aus Wien



Psychologie

Tücken der Fahrerassistenzsysteme



Rechtsberatung

Vertragsauflösung bei Lieferverzug





JETZT TICKETS SICHERN
REDBULLRING.COM



MOTORRAD GRAND PRIX VON ÖSTERREICH 2022

 19.–21. AUGUST RED BULL RING

#AUSTRIANGP





Liebe Autointeressierte,

Beängstigend, wie schnell es geht. Letzte Ausgabe warnen wir von der Spaltbarkeit durch den Ukraine-Konflikt, längst ist dieser zum grauenhaften Krieg eskaliert. Die einen nehmen mit „Frieren für den Frieden“ zur Abwendung einer kaum demokratischen eurasischen Verschiebung der Weltordnung blind die Folgen eines wirtschaftlichen Zusammenbruchs in Kauf, während die andere Seite mit Überschreiten der Einmischungen den dritten Weltkrieg befürchtet. Auch, wenn wohl erst der Anfang, alleine der Gaspreis ist teils um das Drei bis Vierfache gestiegen. Bedrohliche Nachzahlungen auch für Gutverdiener drohen.

Die hohen Spritpreise scheinen längst ausgemachte Sache, dennoch soll die CO2-Bepreisung ohne Aufschub obendrauf kommen. Auch andere Steuern werden zur Entlastung nicht gesenkt. Der Staat verdient ja in mehrfacher Hinsicht kräftig mit, die Begründung von Bundesministerin Gewessler, sie möchte mit Senkungen keine Zweit-SUV für die Stadt fördern, lässt ein Verabschieden von der Realität befürchten, zumal sich ihr Parteichef selbst im SUV chauffieren lässt. Sich in anderen Golfstaaten nach sauberen Quellen umzuschauen, ist Heuchelei, wie so manche Idee alá steirisches Ökofracking.

Schönere Themen beleiten Sie in unserer Hauptgeschichte, welche in die enge Verbindung zu Autos eintaucht. Klassikspezialist Alexander Trimmel befasste sich ergänzend mit gut 250 Jahren gesellschaftlicher Wahrnehmung der automobilen Fortbewegung, welche vor allem in den Anfängen nicht harmlos war. Vor etwa 120 Jahren irritierte etwa eine heimische Erfindung: eine Art Schaufel sollte lästige Fußgänger im Falle des Überfahrens aufnehmen. Nicht weniger grausam waren so manche Proteste, wie Peitschen, Nagelbretter oder das Köpfen per über die Straße gespannter Drahtseile. Seit Ende des 2. Weltkriegs dient das Auto als vielfältiges Symbol, nicht nur als Motor für das Wirtschaftswunder, aber lesen Sie selbst.

Viel Spaß mit den folgenden Seiten wünscht
Ihr Bernhard Reichel



Inhalt

Titelstory:	Autoliebe	4
Neuheiten:	VW T-Roc Facelift, Audi E-Van	12
	Jeep e-Hybrid & + 4xe, GR Corolla	14
Ausblick:	E-Stars aus dem VW-Konzern	16
Tests:	Ford Puma	18
	Ford Kuga	19
	Ford Tourneo Custom Active	20
	VW Polo	22
	Skoda Fabia	23
	Toyota Aygo	24
	Skoda Kodiaq	26
	Skoda Enyaq	27
	Cupra Born	28
	Kia EV6	30
	Hyundai Ioniq 5	31
Verkehr&mehr:	E-Autos aus Österreich	32
	Kommentar: Kaum politische Autonamen	33
	Tipp vom Anwalt: Vertragsrücktritt	36
Klassik:	Automobilgesellschaft	38
Psychologie:	Tücken der Assistenzsysteme	44
Freizeit:	Red Bull Ring	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, W.E. Randerer, Joachim Zanitzer, Fotos: Robert May, Johann Vogl, Michael Jurtin. Anzeigen & Marketing: Gerald Hruza, Claudia Auer. Gestaltung & 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). Fotonachweise: Cover: Hersteller, Auto-Medienportal.Net/GTÜ Tom Bilger Seite 3: Hersteller, Tanja Pitzer

Titel: Wo wären wir ohne Autos, und wie kämen wir dort hin?

Autoliebe

Klimakollaps, schädliche Abgase und Lärm, Unfälle und Tod. Über 30 Millionen Tote hat das Automobil schon auf dem Gewissen. Warum kommen wir trotzdem von dieser fatalen Erfindung nicht los und bauen eine gerade zu irrationale Beziehung auf?

Text: Bernhard Reichel

Aus der nüchternen Sicht findet sich die Abhängigkeit. Der von etwas abhängige Mensch muss mit seinem angeborenen Moralempfinden seine Welt und Bedürfnisse für sich logisch rechtfertigen und so manchen Umstand verzerrt bewerten. Gefahren und Risiken werden relativiert. Wer etwa ohne Auto nicht in die Arbeit kommt, stellt schnell die negativen Aspekte hinten an.

Frühe Sozialisierung

Der Prozess beginnt als Kind. Dieses nimmt die Frontelemente als Gesichter war. So mancher Zeichentrick- oder Animationsfilm verstärkt dies bewusst. Wir wiegen unsere Kinder in Autopyjamas im Wagen in den Schlaf. Die ersten Meter im Tretauto nähern sich. Bald wird mit Modellen gespielt, das erste Gokart bald bestiegen. Autorennen flimmern packend über den Schirm, die ersten Zeitschriften werden begutachtet. TV-Helden sorgen imponierend mit ihren automobilen Partnern für Recht und Ordnung. Wie hätte die Filmwelt ausgesehen, müsste James Bond ohne stiletten Aston Martin in den Dienst ihrer Majestät treten, Magnum ohne Ferrari oder Michael Night ohne seinen sprechenden Pontiac „Kitt“ auskommen? Nur noch eine Frage, ob Columbo ohne sein Jahrzehnte treues Peugeot 403 Cabrio jeden Fall geknackt



wetter-sichere Liebeshöhle mit Blitzschlag-schutz. Das Ford Modell T könnte sogar für eine sexuelle Revolution in den 1920ern gesorgt haben, so schätzte man einen hohen Prozentsatz für in diesem gezeugten Nachwuchs. Gut 100 Jahre später sah

hätte? Mr Bean ohne Mini, Al Bundy ohne seinen Dodge oder Tim Taylor ohne Hotrod? Das wäre wie Feuer ohne Flamme. Mit Herbie, Manta, Tschitti Tschitti Bäng Bäng oder Doc Browns DeLorean wurde wohl so mancher Wagen zum eigentlichen Filmliebling.

Geht es auf den Rücksitzen auf Reise, wird der riesige Innenraum als zweite vertraute Heimat etabliert. Aus dem geschützten Umfeld heraus lässt sich die bewegte Welt erforschen. Nicht selten wird das Auto schon früh in der Entwicklung vertrauenswürdiges Symbol zur Traumabewältigung, auffallend oft, wenn es sich um Verlust- oder Bindungsstörungen zu den wichtigsten Bezugspersonen handelt. Nicht umsonst scheinen mit den The Fast & Furious-Filmen so viele zu sympathisieren und der Story so zu mehreren Teilen verholten zu haben.

Auf der Flucht & Sicherheit

Auch ohne Traumata ist das Auto spätestens mit Erreichen der Geschlechtsreife das Nonplusultra eines Heranwachsenden. Mit kaum einer anderen Erfindung lässt sich nicht nur der elterlichen Kontrolle entweichen, körper- und kraftschonend der Radius potentieller Eroberungen vergrößern, im spätpubertären Konkurrenzkampf die eigene Persönlichkeit so schnell aufblasen. Passen alle Faktoren zusammen, dient das Auto zugleich als multifunktionelle

die Welt nicht sehr anders aus, der erste Renault Twingo war mit seinen legendären Liegesitzen immer noch ein kuscheliges Nest. Schwer überprüfbare Zahlen sprachen auch zu dieser Zeit noch von 20 Prozent in Autos gezeugten Kindern und auch als Ort für Heiratsanträge hat das Automobil noch nicht an Charme verloren. In der Corona-Pandemie bewies sich das Auto erneut als sicherer Kokon.

Zweites Wohnzimmer

Das Auto ist eine rollende Erweiterung unserer vier Wände, oft besser und gemütlicher ausgestattet. Angenehme, endlos verstellbare, massierende beheizte Sitze, Strom, Licht und nicht selten tolle Audioanlagen – außer einer Toilette ist alles vorhanden. Daher stehen viele lieber täglich im Stau als im öffentlichen Nahverkehr. Das eigene Auto wird als Wohnraum wahrgenommen und somit bereits Freizeit. Absitzen im Zug oder Bus wird als Verlängerung des oft belastenden Arbeitsplatzes wahrgenommen, so fühlt man sich im Wagen bereits zu Hause, trotz Schrittempo. In der eigenen Burg friert man nicht, sitzt immer an der gleichen Stelle ohne soziale Spannungen und Zwischenfälle, kann seine eigene Musik hören, braucht keine Maske zu tragen und sich nicht vor Keimen und Gerüchen aller Art zu fürchten. Kabarettist Viktor Gernot fasste es zusammen: „Wenn ich einen Schaß riech, dann soll's mein eigener sein.“



Kontrolle & Unabhängigkeit

Eine essentielle Triebkraft ist die Unabhängigkeit, etwa von Fahrplänen und Ausfällen. Was hilft die beste Verkehrsanbindung tagsüber, wenn man nachts arbeitet oder man mitten in der Landschaft wohnt? Schon alleine die Möglichkeit jederzeit überall hinfahren zu können, gibt ein sicheres und entspanntes Gefühl. Vor allem körperlich beeinträchtigte erhalten eine ungeahnte Freiheit zurück. Seit der Erfindung des Rads vor 5.000 Jahren bewegten uns Wagen, lange vom Pferd gezogen. Sie ermöglichten erst das sesshafte Leben des Menschen und die Verstädterung. Rasch verderbliche Lebensmittel wurden in die Stadt befördert, die Landbewohner konnten in die Stadt reisen, sei es für den Arztbesuch oder die Entbindung. Würde es manchen Ideologien nicht widersprechen, so würde auch heute noch das Auto als feministische Eroberung nach der Hose gefeiert werden. Auch das kommunistische Einheitsauto Trabi mit seinen 14 Jahren Lieferzeit symbolisierte große Freiheit und diente auch nach dem Mauerfall noch als vertrauter Freund auf der Reise in eine neue Welt. Ein ganzer anderer Ansatz zu dieser Zeit war, sich bewusst eine westliche Automarke zu sichern und ein politisches Statement zu setzen. Die Kontrolle über das Auto selbst zu gestalten, schätzen auch nicht Autobegiertere. Dabei muss es sich gar nicht erst über Angst von Bedienungsfehler anderer oder mangelndes Vertrauen handeln, schon den Fahrstil an die eigenen Bedürfnisse von Psyche und Physis selbst anzupassen erspart Stress. Unter einer Welt, in welcher wir uns zunehmend einer übergeordneten Kontrolle bewegen und Eigenverantwortung systematisch abgebaut wird, gibt uns das Gefühl immerhin das Lenkrad noch selbst in der Hand zu halten, einen entspannten Ausgleich.

Vermenschlicht

Ein Name tauf sie. Designer verleihen ihnen mit zwei Scheinwerfern, Lufteinlass und Rückspiegeln, Augen, Mund und Ohren. Aggressiver Kühlergrill oder stämmige Proportionen - das jeweilige Auto erhält, wie beim Menschen, in Sekundenbruchteilen eine Beurteilung: Angst, Sympathie oder Begehren. Zwei Striche und eine Kurve auf Papier und schon entwickeln wir eine Emotion auf ein vermeintliches Gesicht, ähnlich wie bei Wolkenmustern oder Kaffeeschaum. Ein Überbleibsel aus unserer Vergangenheit, wo schnelle Beurteilungen über Leben und Tod entschieden. Karosserien verleihen wir Muskeln oder feminine Schwünge. Oft entscheidet nicht die Rationalität, sondern der Bauch über den Autokauf. In jeder Sekunde werden drei Menschen geboren, alle drei Sekunden läuft ein Auto vom Band. Wie wir verbrauchen Autos Sauerstoff, haben hochtouriges Herzklopfen, Blutgruppen, oktanreiche Ernährung, ein neurales Netz, Hüllen aus Haut oder Blech schützen das Innere. Autos wie Menschen altern, brauchen Pflege, Behandlungen und so manch Spenderorgan. Wir kaufen ihnen neue Schuhe für Sommer und Winter, baden und waschen sie, pflegen und behüten sie.



Früh übt sich: Die Bindung zum Automobil findet sehr früh statt, schon alleine durch Beobachtung und Imitieren. Je früher die Prägung stattfindet, umso unlösbarer wird diese im Erwachsenenalter. Das weiß auch die Werbeindustrie und setzt gezielt auf traumhafte und verführerische Produktplatzierung.



Der Schlüssel zur Unabhängigkeit? Die Geschichte der Emanzipation ist sehr eng mit dem Auto verbunden und füllt ganze Bücher. Eine Ansammlung an geschichtlichen Fakten, welche heute gerne vergessen werden, aber beispielsweise in Saudi Arabien von aktueller Tragweite sind. In unserer historischen Betrachtung ab Seite 38 findet sich eine weitere kurze Abhandlung. „Er ist eine echte Waffe im Umbruch der sozialen Ordnung“ plakatierte Ford einst zur Markteinführung des Modell T. Die andere Seite sprach vom Familienkiller, würde man(n) der Frau die Möglichkeit geben, sich ihrer häuslichen Pflicht zu entziehen. Bei der damals schon nicht neuen Erfindung Elektroauto drückte man ein Auge zu, so kam dieses kaum über 50 Kilometer weit. Der elektrische Anlasser brachte spürbare Erleichterung, es dauerte aber noch bis zum 2. Weltkrieg bis Frauen notgedrungen in Männerberufe und Funktionen einspringen mussten und das Lenkrad nicht mehr aus der Hand gaben.



Teil der Identität

Wer das Glück hat, in einem der reichen Industrieländer zu wohnen, der hat in der Regel die oberste Stufe der Maslow Bedürfnispyramide erklommen: Selbstverwirklichung. Es ist uns angeboren, uns von anderen Individuen abzugrenzen und uns selbst eine Visitenkarte zu verpassen. Wie wir uns kleiden, den Körper schmücken, das Haus architekturen, was wir konsumieren oder speisen, wie wir die Wohnung einrichten oder ein soziales Onlineprofil füllen. Eine endlos fortsetzbare Liste, in welcher das Auto ziemlich weit oben steht. Ein Dacia spiegelt eine rationale und logische Persönlichkeit wieder. Ein Sportwagen- oder Cabriofahrer wird eher im Bereich der spontanen ungebundenen Genussmenschen eingruppiert sein, der SUV-Fahrer eher ängstlich oder auf Absicherung bedacht. Der E-Autofahrer wird gerne politisch aktiv oder technikaffin wahrgenommen. Und so manch sauber bezahlte Premiummarke muss nur teuer sein, wer so etwas fährt, muss offenbar Geld haben, mag Erfolg und Macht ausstrahlen und weist evolutionsbiologisch auf die vom Weibchen begehrten Ressourcen hin. Nicht selten mag man sich wohl so eine Wunschideal-Visitenkarte verpassen. In manchen Gesellschaftsschichten teilt man sich lieber engsten Wohnraum als ein Auto oder die rührende Geschichte eines Mödinger Lehrers, welcher vierzig

Jahre bei den Eltern wohnte um sich einen 911er anzuspüren. So manch Zeitgenosse meint es zur Sicherung seines rollenden Statussymbols sogar so ernst, kriminell zu werden. Die Symbolik von Geld und Marken manifestierte sich in der scheinbar aufgeklärten Welt beharrlich als Ersatzreligion.

Spaß, Belohnung, Stimulation

Mit der Erfindung der ersten fossilen Keile oder Speere hat der Mensch seinen evolutionären Erfolgsprozess ins Rollen gebracht, wuchs mit seinen Werkzeugen über sich hinaus. Ein Prozess, der bis heute stets weiterläuft. Wir können mit dem Universalgerät Auto ungeahnte Geschwindigkeiten erreichen, unwirklichste Gebiete erreichen. Der Ritt auf der Rutsche, der Adrenalinkick auf der Achterbahn oder Fallschirmsprung, Sport, Musizieren, Tanzen, Sex - der Mensch hat ein beständiges Bedürfnis, den eigenen Körper zu spüren, zu erforschen, zu puschen, stets begleitet von einem gewissen reizvollen Risiko. Wie auch unserem verkehrspsychologischen Beitrag (Seite 44) zu entnehmen, begehren wir beim Autofahren quer durch alle Charaktertypen und Talente ein gewisses Wohlfühlrisiko. Praktisch blutig mit symbolischer Fahrstundenanzahl entlässt man uns auf die Straße, das Fahren bringen wir uns selbst bei. Dabei stellen wir uns stetig Aufgaben, immer etwas weiter, etwas schneller, das Einparken immer ambitionierter. Ein Prozess, der auch beim Erobern einer

Parklücke per 360° Handbremswendung nicht endet und uns jeden Tag aufs neue kleine Erfolgserlebnisse beschert und das Belohnungszentrum im Gehirn ungemein stimuliert und so allerlei Trost spendet. Seit 128 Jahren praktizieren wir den friedlichen Wettkampf als Motorsport. Was nachvollziehbar mit Joggingtempo begann, ist heute längst ein Hightech-Sport mit annähernd 400km/h. Beschleunigungen und Geschwindigkeiten, welche ein Mensch keinesfalls alleine jemals bewerkstelligen könnte. Hier liegt wieder der Reiz des über sich Hinauswachsenden, des Erforschens des Limits und des belohnenden Bewältigens von Herausforderungen und Ängsten. Positiver Stress und Endorphine treiben Euphorie weiter. Extreme körperliche Fitness und geistige Aktivität sind vonnöten. Der Spaß am Rennfahren ist aber geschwindigkeitsunabhängig und fällt in der Karthalle nicht geringer aus. Das Erklimmen von unwirtlichen Landschaften oder Gewässern in einem Geländewagen erfordert Können und Konzentration, wie das Kontrastprogramm Driften, eine instabile Situation möglichst stabil zu halten. Der tranceartige Zustand, wenn das Auto zur Verlängerung des Körpers wird, kein Unterschied mehr zwischen Mensch und Maschine existiert erzeugt Glücks- und Hochgefühle. Zuckt der rechte Fuß, geht es voran, wie der Flügelschlag des Vogels. Das Ganze füttert weiters Urinstinkte, die auf den euphorischen Motorklang reagieren. Ein Klang, den man selbst steuert und der wie ein Musikinstrument Freude, Schwung und Hingabe auslöst.



Eli EINKAUFSS
ZENTRUM
LIEZEN

**ALLE
LIEBEN
Eli**

Das nahe
Einkaufserlebnis
in 50 Shops!



Partner & Stabilität

Die Soziologin Christa Bös beschäftigt sich seit Jahren mit der Beziehung von Mensch und Auto und für sie sind Leidenschaft, Intimität und Bindung essentielle Parallelen zu einer menschlichen Beziehung. Für Hirnforscher Niels Birbaumer nichts Ungewöhnliches: das Gehirn kann für alles Liebe real empfinden - Menschen, Gebäude, Tiere, religiöse Darsteller, Schmuck, Kleidung. Besonders Menschen, welche sich mit zwischenmenschlichen Bindungen schwertun, neigen dazu Stabilität in Objekten zu suchen. Der Mr. Bean-Effekt beschreibt das Phänomen etwa bei Kuscheltieren. Wer von einem Zulassungsentzug oder Fahrverbot betroffen ist, fühlt sich verstört und perplex wie ein Kleinkind, dem man den Schnuller oder Lieblingst Teddy entreißen möchte. Ein Künstler ohne Pinsel, ein Dirigent ohne Taktstock oder ein Jedi Ritter ohne Lichtschwert wären nicht vollständig. Einige Menschen nehmen das eigene Auto tatsächlich als eine Art Partner war. Eine vertraute Bindung, welche in Krisen in Partnerschaften, Familie oder Job oft als fundamental sicherer Rückzugsort dient. Das Autonome Fahren könnte das Auto noch mehr als zweiten Wohnraum forcieren. Nur beim Betrachten von Sportwagenbildern zeigten MRT-Untersuchungen des Gehirns eine merkliche Reaktion des Belohnungszentrums, ähnlich wie bei sexueller Aktivität oder dem Konsum von Genussmittel. Ähnliche Beobachtungen wurden beim Besuch einer Automesse festgestellt.

Echte Partnerschaft

Machophil oder Objektophilie beschreibt das Begehren und den Bindungswillen an leblose Objekte. Diese paar



wenigen Menschen, etwa 0,0002 % der Bevölkerung, leben mit Dingen unter einem Dach, empfinden Liebe wie zu einem Menschen, geben ihnen Namen, unterhalten sich mit ihnen und halten sogar Hochzeitszeremonien ab. Kotflügel-schwünge oder breite Reifen können einen sexuell erregenden Effekt haben, welcher über einfachen Fetischismus hinausgeht.

Erschaffen & Verewigen

Das eigene Auto technisch und optisch dem eigenen Geschmack anzupassen, ist erfüllend wie das Einrichten des Wohnraumes oder des Kleidungsstils. Nicht nur das Ergebnis zählt, sondern der Weg. Weiterbildung und technisches Verständnis stärken das Selbstvertrauen und verhelfen uns zu Sozialkontakten. Das Umgeben mit Gleichgesinnten ist eines der wichtigsten menschlichen Bedürfnisse. Dangeln, Spachteln, Laminieren, Schleifen, Lackieren, Satteln: an Tätigkeiten mangelt es nicht, jede für sich ist eine besondere Leistung, in Summe ein verbindendes Teamwork. Das vollständige Restaurieren oder sogar selbst konstruieren, teils über Jahre oder Jahrzehnte, schafft auch hingebungsvolle Verbindungen zum Auto, man kennt jede Schweißnaht, jede Schraube, einfach die gesamte Geschichte, von der man selbst ein Teil ist. Möglich dass das nichtgebärende Geschlecht hier stärker Zuflucht findet.

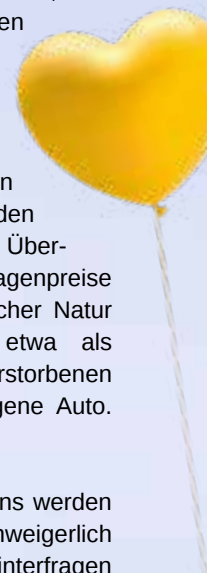
Sammelleidenschaft

Alte Liebe rostet nicht. Natürlich ist auch das Automobil ein begehrtes Sammelstück. Freude und Zufriedenheit spenden nicht vorrangig die emotionalen Seiten des Fahrens, sondern das Besitzen. Manche sammeln Autos aus einer bestimmten Epoche, bestimmte Gattungen oder Karosserien, Einzelstücke, Rennwagen, rare Sondermodelle, winzige Microcars, Militärfahrzeuge, eine

bestimmte Marke, Fahrzeuge mit prominentem Vorbesitzer oder berühmte Filmautos. Einfache Begeisterung für historische, technische Errungenschaft oder einmalige optische Erscheinungen, Details oder einfach nur die Klangkulisse verführen ebenso. Wankelmotor, Vergaser, der frühe Turbo, der letzte Sauger, unzerstörbare Haltbarkeit, entzückende Klappscheinwerfer, klassisch aufliegendes Verdeck: jeder findet sein liebenswürdiges Detail. V12-, V10-, V8-, V6- oder R5-Zylindermotoren stehen unmittelbar vor dem Sammelstückedasein. Vor allem was Autos nicht an Bord haben, kann entscheidend sein, sich an sein Auto zu binden. In Anbetracht der ausufernden digitalen Entmündigung und Überwachung werden Gebrauchtwagenpreise weiter steigen. Auch persönlicher Natur können die Motive sein, etwa als Andenken an einen leider verstorbenen Menschen und das erste eigene Auto.

Sinn des Lebens

Über den Sinn unseres Daseins werden wir erst aufgeklärt, wenn es unweigerlich so weit ist. Bis dahin lässt das Hinterfragen des Lebens wohl niemanden kalt. Etliche Tätigkeiten helfen zur Ruhe zu finden. Viele machen Sport, Yoga, Meditation, reisen, konsumieren TV oder Musik, andere finden auf verschiedenste Art und Weise Zuflucht beim Automobil. Sei es den Wagen rundum einfach zu pflegen oder eine sinnliche Ausfahrt im Sonnenuntergang. Restaurieren, zerlegen, schweißen, überlegen, optimieren, zusammenbauen: unbegrenzte Möglichkeiten handwerklich erfüllender Tätigkeiten schaffen reichlich Zeit zum Abschalten, Gedanken aller Art bekommen Raum, auch für Entscheidungsfindungen oder Verarbeitungen.



SONAX[®]

MADE IN GERMANY



Starke
Performance –
Säurefrei!

FelgenBeast

Rechtzeitig zum Start im Mai lässt SONAX das Felgenbeast von der Leine.
Dressiert, um auch die hartnäckigsten Felgenverschmutzungen säurefrei zu lösen.
Das sind Sie Ihrer Felge einfach schuldig.

www.sonax.at

Umweltschutz

Leider haftet Autofreunden kein gutes Image an. Der Rauch eines Oldtimers ist eben sichtbarer als lungengängiger Feinstaub. Ein Produkt so lange wie möglich zu nützen, ist so gut wie immer nachhaltiger. Gerne wirbt die Industrie mit saubersten und modernsten Motoren, jede mögliche Ersparnis wurde jedoch mit Mehr-Leistung und Gewicht kompensiert, nicht selten mit kürzerer Haltbarkeit. Bei E-Fahrzeugen wiegt alleine der Akku so viel wie früher das ganze Auto. Geliebte Fahrzeuge werden kaum den Alltagsstrapazen ausgeliefert und fahren nur wenige hundert oder tausend Kilometer im Jahr. Der Mensch verliert gerne den Blick für das Rationale. Der Verkehrsalltag ist Wahnsinn pur, vollkommen ausgeföhrt und hat als Missbrauch des Automobils wenig mit dem vorliegenden Thema zu tun. Es ist wie mit Geld: Das universelle Zahlungsmittel ist eine tolle Erfindung, das Problem ist die maßlose Gier. Verkraftbare 1% des heimischen Fahrzeugbestandes werden als Hobby betrieben und nicht selten bleibt kein

Geld für Flugreisen oder gar Nachwuchs. Schon der Alltagsfahrer gibt im durchschnittlichen Leben 80.000 Euro nur für Treibstoff aus. Und auch die Umweltverträglichkeit an sich kann Motivation für eine Fahrzeugleidenschaft sein. Ein Audi A2, Smart oder etwa ein Honda Insight verbrauchten vor Jahrzehnten schon gerade mal drei Liter. Von einer unerreichten Haltbarkeit können moderne Autos nur träumen. 5,2 Millionen Kilometer eines Volvo P1800 sind übrigens Rekord.

Nur mit Akzeptanz

Neun Monate schwimmen wir in bedingungsloser Wärme und Versorgung. Ohne unser Wollen werden wir aus diesem Idealzustand gewaltsam entrissen. Ein Leben lang streben wir danach, uns diesem Zustand wieder anzunähern. Position eins ist eine liebeserfüllte Beziehung, vieles darauf aufbauend macht das Leben spannend. Mathematik, Philosophie, Kunst, Kultur, Technik, Musik, Design, Humor, Religion unterscheiden uns vom Tier. Viele finden auch in der breit aufgestellten Autowelt ihr Zuhause. Einige reisen gerne,

andere spekulieren mit Bitcoins, andere streamen den Abend lang, essen reichlich Fleisch, halten Haustiere oder Stichwort Fastfashion. Unterm Strich haben wir alle reichlich Dreck am Stecken. Der eine medial aufbereitet, der andere unsichtbarer. Ein Auto kann schnell nur eine entbehrliche Platzverschwendung sein, für den anderen aber Lebenssinn. Für den einen ist ein Tier Nahrung, für den anderen Lebenspartner. Empathie und Akzeptanz der Bedürfnisse anderer zeigen, zusammen zu halten, völlig egal ob man den anderen für verrückt hält oder nicht. Wer sein Auto jahrzehnte fährt, im Camper zu Hause ist, im Partnerlook mit dem Auto auftritt, sich die Fahrgestellnummer tätowieren lässt, zwei Jahrzehnte sein Traumauto im Keller baut, einen VW Lupo mit V8 versieht, das Auto im Wohnzimmer parkt, sein Leben einem autoaffinen Beruf gewidmet hat oder sich mit seinem Auto beerdigen lässt, verfolgt eine unveränderliche Leidenschaft. Für so manch seelischen Knacks dient uns irgendein wunderliches Substitut, das oft ein Eingriff



wird als persönlicher Angriff empfunden. Das jeweilige Freiheitsgefühl ist subjektiv. Der eine spart jeden Cent, der nächste macht sich mit Photovoltaik und Geothermie unabhängig, jemand benötigt Schusswaffen oder Internet für sein Ruhegefühl. Auch die Unabhängigkeit vom Auto befreit manche ungemein. Kein Stau, erspartes Geld, kein Parkplatzsuchen, kein Treibstoffpreisschock. Die Vielfalt der Individuen und die gegenseitige Akzeptanz macht die Gesellschaft aus, kein ideologisches Drüberfahren. Die vorliegende Ausgabe fasste eine Vielzahl an nachvollziehbaren Beweggründen zusammen, warum viele in ihrem Auto keinen gewöhnlichen Gebrauchsgegenstand sehen. Nicht selten treffen mehrere Punkte manifestierend zusammen, aber auch schon, dass jemand einfach die Optik seines Autos gefällt reicht aus, es behalten zu wollen. Viele Motive sind so eng mit tiefen Gefühlen und unseren tausenden Jahren zurückreichenden Bedürfnissen und Instinkten verbunden, dass eine rationale Lösung kaum realistisch ist. Wenn Grünpolitiker Autobesitzer mit Fäkalausdrücken angreifen oder mit öffentlichen Ansagen wie „Wir möchten, dass die Menschen ihr Auto abschaffen“ um sich schießen, ist es eigentlich wenig überraschend, wenn der Autofreund seinen vierrädrigen Freund verteidigt, als ob man einer Mutter ihr Kind entreißen möchte. Die Verachtung einer anderen Lebenswelt sitzt scheinbar so tief, dass ein gegenseitig wertschätzender Kompromiss nicht möglich ist und lieber politische Rückschläge in Kauf genommen werden und das Feld damit wieder weniger umweltbewussten Strömungen überlassen wird.



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



Neuheiten: VW T-Roc Facelift

In neuer Frische

Ab sofort stehen der überarbeitete T-Roc samt exklusivem Cabrio beim Händler.



Frisches Design mit weicheren Formen trifft auf die bekannten Kanten; neue Lackierungen, Optimierung von Bedienung, Vernetzung sowie Assistenzsysteme sollen den T-Roc in seiner zweiten Lebenshälfte frisch halten. Auch das Interieur der beiden Modelle präsentiert sich moderner und hochwertiger. Die Serienausstattung umfasst jetzt unter anderem LED-Scheinwerfer, das Digital Cockpit, ein 8,0 Zoll großes Infotainment-Display sowie ein neu gestaltetes Multifunktionslenkrad. Zu den Highlights im Bereich der optionalen Assistenzsysteme gehören der „IQ.Drive Travel Assist“ und das „Prädiktive ACC“.

Immer drin

Die Serienausstattung umfasst weiterhin die Systeme „Front Assist“ und „Lane Assist“. Von

höheren Fahrzeugklassen wandern einige Assistenzsysteme die Sonderausstattung. Neu im Angebot sind der optionale „IQ.DRIVE Travel Assist“ und die vorausschauende Geschwindigkeitsregelung „Prädiktives ACC“, was das assistierte Fahren bis zu 210 km/h im Rahmen der Systemgrenzen ermöglicht. Erweitert wurde der Funktionsumfang des Systems „Side Assist“ und des Parklenkassistenten „Park Assist“, der jetzt auch das Vorwärtseinparken in Querparklücken sowie das Ausparken aus parallel zur Fahrbahn angeordneten Stellflächen übernehmen kann. Ein weiteres Highlight bei den optionalen Ausstattungen sind die LED-Matrixscheinwerfer IQ.Light. Egal ob man am Tag, bei Nacht oder bei schlechtem Wetter unterwegs ist, sie sorgen

für bestmögliche Sicht. Während der „Dynamic Light Assist“ im Rahmen der Systemgrenzen hilft, kurvige Strecken vorausschauend auszuleuchten und den Gegenverkehr auch bei aktivem Fernlicht nicht zu blenden, sorgen die einzelnen LED-Segmente des Hightech-Lichtsystems für eine bessere Lichtverteilung, indem sie je nach Fahrsituation gezielt an- bzw. ausgeschaltet werden.

Vernetzung

Die Funktionen von „We Connect Plus“ ermöglichen die Nutzung innovativer digitaler Services wie die natürliche Online-Sprachbedienung und den Zugriff auf Streaming-Dienste. Optional können die Funktionen von Apple CarPlay und Android Auto via „App Connect Wireless“ jetzt auch kabellos in das Bediensystem integriert werden.

Fünf Motoren

Drei Otto- und zwei Dieselmotoren mit einem Leistungsspektrum von 110 PS bis 190 PS stehen für den neuen T-Roc zur Auswahl. Je nach Antrieb werden sie mit einem 6-Gang-Schaltgetriebe oder einem 7-Gang-DSG kombiniert. Der Allradantrieb 4MOTION ist in Verbindung mit dem 150 PS starken Dieselmotor erhältlich und gehört beim 2,0-Liter-TSI mit 190 PS zur Serienausstattung. On top rangiert natürlich der 300 PS starke T-Roc R. Zwei Turbo-Benziner mit 110 PS oder 150 PS stehen für die offene Variante zur Wahl. Der Einstiegspreis für den neuen T-Roc mit 1.0 TSI-Motor beträgt in Österreich 27.190 Euro, beim T-Roc Cabriolet 35.090 Euro.



Neuheiten: Audi Van Urbansphere Concept

So ganz kommen die Ingolstädter doch nicht vom Van-Konzept los und kombinieren mit einer weiteren Studie nun die ohnehin technischen Vorzüge des E-Antriebes in Punkto Raum mit üppigen Abmessungen. Auf 5,51 Metern Länge, zwei Metern Breite und 3,40 Metern Radstand macht sich Wohnzimmer- Atmosphäre breit. 120 kWh-Akku, 750 Kilometer Reichweite, zwei Motoren mit insgesamt 401 PS Leistung sind die Eckdaten. China wird Hauptmarkt.

Fotos: Christian Houdek, Hersteller



SPENDENAKTION UKRAINE: SETZ EIN ZEICHEN!

MOTORSPORTLER FÜR DIE UKRAINE

WWW.VOLLGAS-SHOP.AT



100 % Baumwolle
Unisex in versch.
Größen erhältlich!
€ 24,95
zzgl. Versand

**Jetzt im Online-Shop
bestellen und damit
Gutes tun!**

Wir spenden pro Shirt € 10,- an Nachbar in Not

Poste auf Social Media ein Foto von Dir oder
Deinem Team samt T-Shirt mit dem Hashtag
#makeracingnotwar oder **#makerallynotwar**

Mit etwas Glück bringen wir Dein Bild in der nächsten VOLLGAS!-Ausgabe!

ORF
**NACHBAR
IN NOT**
**HILFE FÜR DIE
UKRAINE**
NACHBARINNOT.ORF.AT
ORF TELETEXT SEITE 681
SPENDENKONTO:
AT 21 2011 1400 4004 4003

Neuheiten: Renegade & Compass: e-Hybrid + 4xe

Elektrifizierungs-offensive

Jeep taufte seinen radikalen Weg „100% electrified Freedom“. Der Renegade und Compass sind als e-Hybrid, sowie 4xe im Vormarsch.



Auch die mit 80 Jahren auf dem Buckel traditionsstrahlende Marke Jeep fährt seit Ende 2020 eine radikale Elektrifizierungsoffensive, die selbst bei ihrem freiheitsliebenden Offroadliebhaber-Publikum gut ankommt. Jeeps Philosophie ist ein Mix aus Abenteuer, Schadensbegrenzung gegenüber der Umwelt, Komfort und Fahrspaß. Resümee und Vorschau: Die Zahlen sprechen für sich; 2021 war ein Viertel aller verkauften Fahrzeuge ein 4xe Modell, also mit elektrifizierter Hinterachse. Seit Beginn 2022 verkaufte Jeep sogar schon zu einem Drittel elektrifizierte Modelle. Entsprechend positiv ist die Erwartungshaltung gegenüber dem im Sommer 2022 Debüt feiernden Grand Cherokee 4xe. Abgesehen von Italien wird der gesamte europäische Markt seine letzten klassischen Verbrenner Mitte bis Ende 2022 erhalten – ein historischer Wendepunkt für Jeep. Wer also noch einen Verbrenner ohne elektrische Unterstützung ergattern möchte, muss schnell

sein. Der nächste Meilenstein erwartet uns laut aktuellem Stand zu Beginn des Jahres 2023. Da möchte Jeep seinen ersten 100% elektrischen SUV vorstellen.

Renegade & Compass e-Hybrid

Bei den neuen Jeep Renegade & Compass e-Hybrid Modellen kommt ein 1,5 Liter Turbomotor mit einem 15 kW Elektromotor im 7-Gang Doppelkupplungsgetriebe zum Einsatz. Der E-Motor lädt sich ausschließlich über die Rekuperation. Die Anwendung in der Praxis ist klassisch: Der Verbrenner treibt die Vorderachse an, der Elektromotor die Hinterachse. Beim Start läuft das System – sofern genug Saft im Akku - rein elektrisch. Erst wenn mehr Kraft benötigt wird, schaltet sich der Verbrenner dazu. Im kombinierten Modus „leibt“ der E-Motor dem Verbrenner sein Drehmoment. Bei niedrigen Geschwindigkeiten und parken, schaltet sich der Verbrenner wieder ab.

4xe – der Plugin-Hybrid

Die Plug-In-Varianten von Compass und Renegade haben sich bereits seit 2020 bewährt. 50 Kilometer schaffen die beiden im rein elektrischen Stadtbetrieb und stoßen dabei unter 50 Gramm CO₂ pro Kilometer aus. Nach 1,5 Stunden Ladezeit ist der Akku wieder voll. Das sollte den meisten Stadtmenschen ermöglichen, sich ausschließlich elektrisch fortzubewegen. Ein Vorteil der Hybridtechnologie kommt besonders dem Offroad-begeisterten Publikum von Jeep zugute. Laut Jeeps eigenen Angaben sind die Gelände-Eigenschaften des Plug-In-Hybriden besser als jene von herkömmlichen Verbrennern. Die sofortige Kraftübertragung und das stabile Drehmoment von 250 Nm des E-Motors ermöglichen noch bessere Kontrolle über Traktion und Drehmoment. Ob das die standhafte E-Gegner im Jeep-Lager überzeugt?

Text: Rafael Auferbauer, Fotos: Alexander Farkas



Neuheiten: Toyota GR Corolla



Auch das Kompaktmodell züchtet Toyota gründlich hoch: Das Maul bedrohlich weit aufgerissen, die merklich verbreiterte Karosserie erhielt zahlreiche Lufteinlässe. Das Hinterreil wird von hohem Diffusor und drei Endrohren dominiert. Unter der Haube arbeitet der aus dem GR Yaris bekannte Dreizylinder-Turbomotor mit 304 PS und 370 Nm Drehmoment. Das Ganze wird mit allen vier Rädern und sechsgängiger Handschaltung auf die Straße gebracht. Die Kraftverteilung des Allradantriebs lässt sich individuell konfigurieren, bei 70:30 Hecklastigkeit ist aber Schluss. Das Fahrwerk erfuhr eine umfangreiche Optimierung. Pro Jahr sind gerade mal 8.600 Exemplare geplant. Bevor Sie nun das SpARBuch plündern, ob der Kampf-Corolla überhaupt nach Europa kommt, hängt von der Strenge und dem Zeitpunkt der Euro-7-Norm ab.



SUBARU

JEDERZEIT SICHER 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)

MEHR INFOS UNTER WWW.SUBARU.AT

Folgen Sie uns:



www.facebook.com/SubaruAustria



www.instagram.com/subaru_austria

Ausblick: Bunte Elektro-Offensive des VW-Konzern

Electric Family

„Aus Liebe zum Automobil“, der frühere Slogan von VW ist Thema dieser Ausgabe und würde dem Autobauer auch heute immer noch gut repräsentieren. Der Konzern ist derzeit am stärksten aufgestellt, um Tesla in die Schranken zu weisen.

Der Konzern setzt alles auf eine Karte und drückt richtig aufs Tempo, wie kaum ein anderer Hersteller. Das heißt vor allem Stückzahlen, der modulare Baukasten trägt zahlreiche unterschiedliche Modelle und steht auch anderen Mitbewerbern offen. Höhepunkt wird das Projekt Trinity, das Äquivalent zum Tesla Modell 3. Das lateinische Ursprungswort Trinitas steht für die Dreifaltigkeit. VW versteht darunter das erste Modell auf der nächsten Plattform, MEB Evo genannt. Dahinter verbirgt sich ab 2026 800-Volt-Schnellladetechnik, eine neue Softwarearchitektur mit noch weniger

Steuergeräten und günstigere aber leistungsfähigere Akkus mit 700 Kilometern Reichweite. Die zweite Säule beruht auf dem hochautonomen Fahren Level 4. Entsprechend volldigital und schalterfrei wird der Innenraum. Der dritte Ansatz betrifft neue Produktionsmethoden und Vermarktungen, Stichwort „Datenbasierte Geschäftsmodelle“. Die 4,70 Meter lange und gut 35.000 Euro teure Limousine rollt voll ausgestattet zum Kunden, die Extras werden nur zeitlich begrenzt per Miete frei geschaltet. Bei fast allen Marken werden mittelfristig einige Modelle auf den Prüfstand gestellt.

Porsche Boxster

Der Nachfolger 2023 basiert auf der neuen PPE-Plattform. Der gut 400 PS starke E-Motor sitzt, wie der Antrieb, im Heck. Die stärkeren Versionen erhalten einen zweiten Motor auf der Vorderachse und somit auch erstmals Allradantrieb. Vermutlich wird der Sportwagen etwas höher positioniert und

auch teurer. Der Boxster bleibt dem Stoffverdeck natürlich treu. Die 800-Volt-Schnelllade-Technik erlaubt kurze Ladezeiten, sollten sich die 500 Kilometer Reichweite bei spaßiger Fahrweise zu schnell entleeren. Der elektrische Antrieb erlaubt völlig neue Proportionen und Abmessungen. Damit entfällt aber endgültig die Möglichkeit einer Verbrennerversion.



Audi A2 e-tron

Bereits 2013 zeigten die Ingolstädter das A2 Concept, 2019 den AI:ME. 2026 soll der A2 e-tron auf den Markt kommen und A1 und Q2 ersetzen, womöglich sogar den A3 in seiner heutigen Form. Knapp unter 30.000 Euro soll es losgehen.



Cupra Urban

Möglich, dass der kleine Cupra Urban vorlegen darf und der baugleiche VW ID.1 erst wenig später auf den Markt kommt. Der vier Meter kurze Flitzer soll 2024 mit seinem 231 PS starken E-Motor in unter sieben Sekunden auf Tempo 100 km/h sprinten und dank 55-kWh-Akku gut 400 Kilometer weit kommen.



VW ID.7

Mit gut fünf Meter Länge und gut drei Metern Radstand wird der Elektro-Passat ein wahres Raumwunder. Die Technik basiert natürlich auch auf dem Modularen Elektro-Baukasten. Die größte 82 kWh-Akkuausbaustufe reicht für gut 700 Kilometer. 279 PS stehen am Start sowie stets elektronisch gesicherter Heckantrieb, ein zweiter Motor realisiert 340 PS und Allradantrieb.



VW Trinity

800 Volt-Schnellladetechnik, ausreichend Leistung, eine neue Softwarearchitektur, 700 Kilometer Reichweite oder autonomes Fahren Level 4 - VW will mit dem Trinity bald die Begehrtheit des Tesla Model 3 untergraben. Ab 2026 geht es ab 35.000 Euro los.



Skoda Ectaviaq

In den nächsten Jahren soll es drei neue Modelle unterhalb des Enyaq geben. Hier dürfte es sich um kompakte Modelle und Ableger von ID.2 & ID.3 handeln. Das dritte Modell soll in der Größe des Octavia angesiedelt sein, aber Platzverhältnisse wie im Superb bieten. Womöglich dockt die E-Limousine gar an VWs Trinity Projekt an.



VW ID.2

Auf Basis des kleinen ID.1 folgt konsequenterweise eine SUV-Version namens ID.2. Das Modell im Format eines T-Cross greift auf kobaltfreie Lithium-Eisenphosphat-Akkus für gut 400 Kilometer Reichweite zurück. DS3, Opel Mokka oder Hyundai Kona sind elektrisch schon auf dem Markt. 2024 soll es mit Preisen um die 20.000 Euro losgehen.





Test: Ford Puma 1,5 EcoBlue Titanium X

Familienglück

Den Diesel stellte Ford beim Puma unbemerkt ein, letzte Exemplare warten beim Händler, ohne Lieferverzug!

All zu groß ist die hohe Variante des Fiesta ja nicht. Nun, zum einen ist er gerade deswegen für junge Familien interessant. Durch sein kompaktes Format ist der Puma trotz seiner Höhe ein absolut wendiges und agiles Auto – wer es also auf dem Weg zum Kindergarten eilig hat, darf sich darauf verlassen, dass der Puma auch mit zügigerem Fahren bestens zurechtkommt. Zudem findet sich in der Stadt immer ein Parkplatz für die 4,18 Meter Länge des Pumas. Dies begünstigt auch sein bemerkenswert kleiner Wendekreis.

Performance

Der sparsame Dieselmotor des Puma geht für seine 120 PS tatsächlich sehr gut. Spritzig und drehfreudig lässt sich Zeit gut machen und dabei braucht er selten über sechs Liter auf 100 Kilometer. Lediglich fällt die Drehzahl mit

jedem Schaltvorgang sehr rasch in den Keller. Bei Ford vertritt man wohl die Einstellung, dass zu einem spritzigen (wenn auch nicht leistungsstarken) Motor auch ein straffes und zugleich komfortables Fahrwerk gehört. Absolut richtig sagen wir – und dies wurde bravourös umgesetzt.

Innen drin

Eine sympathische Eigenschaft ist, dass die Assistenzsysteme nur so stark eingreifen, wie notwendig. Wenn man also einigermaßen vernünftig fährt, bemerkt man kaum, dass sie da sind. Lediglich hätte man dem Puma durchaus beibringen dürfen, den bevorzugten Abstand beim Tempomat sowie den gewählten Fahrmodus für die nächste Fahrt abzuspeichern. Mit jedem Neustart sind hier wieder die Stan-

dardeinstellungen hinterlegt. Hochwertige Verarbeitung dort, wo es notwendig ist – preiseffiziente Materialien, wo es verkraftbar ist. Geschmeidiges Leder an Lenkrad und Handbremshebel sowie präzises Feedback von allen „klassischen“ Knöpfen, mit denen das Cockpit bedient wird. Besonders praktisch sind die abzippbaren Sitzbezüge – Eltern wissen, wie schnell Saft verschüttet ist. Einfach in die Waschmaschine damit. Ein weiteres geniales Feature ist die „MegaBox“ unter dem Kofferraumboden. Sie fasst bis zu 81 Liter Ladevolumen und lässt sich dank Ablassventil auswaschen. Abgesehen davon ist der Stauraum im Puma für ein SUV jedoch relativ überschaubar. Junge Familien, bei denen das erste oder zweite Kind unterwegs ist, finden im Ford Puma einen praktischen und effizienten Wegbegleiter.

Rafael Auferbauer



MOTOR Turbo-Diesel
ZYLINDER R4
LEISTUNG 120 PS
DREHMOMENT 285 Nm
0 AUF 100 KM/H 10,3 Sek.
SPITZE 185 km/h
GETRIEBE 6-Gang-manuell
ANTRIEB Vorderrad
LEERGEWICHT 1.348 kg
REIFEN 215/50 R18
REICHWEITE 800 km
VERBRAUCH 3,8 L/100 km
VERBRAUCH TEST
 5,7 L/100 km
CO₂ 118 g/km
KOFFERRAUM 456–1216 L
PREIS 26.242 €
TESTWAGEN PREIS 31.640 €

Fotos: Rafael Auferbauer

helvetia 
 Ihre Schweizer Versicherung

Versicherung inkl. Kasko
 ab **151,01 €** monatlich*

*inkl. Haftpflicht 27,69 €, Kasko 98,12 €, motorbez. Versicherungssteuer 25,20 €, 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: Ford Kuga Plug-in-Hybrid PHEV ST-Line X

Plug for fun

Auffallend freundlich, zeitlos elegant und zugleich sportlich steht der Kuga auf den Rädern, das Facelift dürfte deutlich grimmiger schauen. Zeit für einen schnellen Spontankauf?

Bis Fords erstes vollelektrisches kompaktes Elektro-SUV erscheint, darf man zwischen den drei aktuell gängigen Hybridkonzepten wählen. Vom einfachen Mildhybriden, über den klassischen Hybriden, bis zum extern nachladbaren Plug-in Hybriden. Unsere anstößelbare Lösung kombiniert einen 2,5-Liter großen und 152 PS starken Saugbenziner mit einem 131 PS starken E-Motor. Ergebnis sind flotte 225 PS, welche mit Akkuhandicap aber gut 1,8 Tonnen bewegen müssen. In der Praxis geht dies sogar erstaunlich rapide, die zusätzliche und sofortige Kraft aus der E-Maschine macht dem Kuga Beine.

Faire Werksangabe

Wer wirklich entspannt unterwegs ist, wird die rein elektrische Reichweite von 56 Kilometern annähernd erreichen. Wer das exotische Glück einer

eigenen Lademöglichkeit besitzt, lädt über Nacht auch im langsamsten Fall wieder voll auf. Dreiphasiges Laden mit Wechselstrom ist nicht vorgesehen aber bei dem kleinen Akku auch gar nicht notwendig. Ein eigener Fahrmodus splittet bei Bedarf die Kraft des Verbrenners in Richtung Antrieb und parallel zum Akku. Dies lädt erstaunlich schnell nach, einzige akustische Nebenwirkung ist eine leicht chronische Erhöhung der Drehzahl durch das CVT-Getriebe. Ist die Batterie mal völlig leer, kommt man immer noch auf einen guten Realverbrauch von gut 6 Litern. Wer hauptsächlich auf der Autobahn unterwegs ist oder gar keine eigene tägliche erreichbare Steckdose zu Verfügung hat, dem sei der Mild-Hybrid oder natürlich der klassische Diesel eher ans Herz gelegt. Neben dem rein elektrischen und dem Nachlademodus verfügt der Kuga auch über einen


cleveren Restweitenerhaltungsmodus. Der Drehknopf für die Gangwahl hält einen stärkeren Rekuperationsmodus parat, welcher oft zu heftig verzögert, aber dann doch gerne bei Bedarf Verwendung finden mag und besser in Griffweite angenehmer wäre. Rein elektrisches Fahren lässt die Elektronik im Winter praktisch nicht zu, sei es auch nur zum Vorrollen zwecks Erfüllung der Bedingungen der Parkraumbewirtschaftung.

Rundum fein

Erwähnenswert sind die sehr guten Bremsen, das straffe Fahrwerk und die direkte Lenkung. Ist der Kuga mal in Bewegung, ist dieser kein Langweiliger. Der große und wohnliche Innenraum mit praktischen Drehreglern und Knöpfen ist vom Focus bekannt. Auffallend großzügiger sind die Kopffreiheit und der Platz im Fond.

Bernhard Reichel



helvetia 
Ihre Schweizer Versicherung

Versicherung inkl. Kasko
ab **222,03 €** monatlich*

*inkl. Haftpflicht 27,52 €, Kasko 120,35 €, motorbez. Versicherungssteuer 74,16 €, 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.

Fotos: Bernhard Reichel



MOTOR Plug-in-Hybrid-Saug-Benziner
ZYLINDER R4
AKKUKAPAZITÄT 14,1 kwh
LEISTUNG 225 PS
DREHMOMENT 435 Nm
0 AUF 100 KM/H 9,2 Sek.
SPITZE 200 km/h
GETRIEBE CVT-Automatik
ANTRIEB Allrad
LEERGEWICHT 1.773 kg
REIFEN 225/60 R18
REICHWEITE 800 km
VERBRAUCH 1,4 L/100 km
VERBRAUCH TEST
6,0 L/100 km
CO₂ 32 g/km
KOFFERRAUM 455-1.497 L
PREIS 47.500 €
PREIS TESTWAGEN 52.900 €





Test: Ford Tourneo Custom L1 Active

Raumfahrt

Die Transittfamilie wächst und wächst, der Trend zum SUV-Look hat auch die Busse erreicht, allerdings nicht auf Kosten der Alltagstauglichkeit.

Knallig in Hokkaido-Orange steht der Active auf seinen Serien-17-Zöllern, von der Farbe profitiert nicht nur das Auto selbst, sondern der gesamte farblose Straßenverkehr. Stoßfänger rundum, Kotflügelumrandungen und Außenspiegel sind im kontrastreichen Schwarz gehalten, die Dachreling in Silber. Der große Kühlergrill erhielt ein eigenes Design.

Quadratisch praktisch

Eine weitere Trittstufe erleichtert den Zugang. Technisch ist der Active identisch mit seinen Frontantriebsbrüdern. Wer tatsächlich ins leichte Gelände will, dem steht eine mechanische Differenzialsperre zur aufpreispflichtigen Wahl. Unter der Haube arbeitet der bekannte und beliebte Vierzylinder-Turbo-Diesel mit 130 oder 185 PS. Die Basismotorisierung ist schon kräftig genug für den Alltag, wer den Active voll beladet oder gar noch oben-

drein als Zugfahrzeug nützt, kommt um die 185 PS-Version kaum herum. Mit Super-NoVa macht der Steueranteil insgesamt dann beinahe die Hälfte des Kaufpreises aus. Ohne besondere Nutzlast ist man mit 185 PS schnell übermotorisiert, was vor allem jene nervt, die noch schnell mal an der Ampel vorbeiziehen wollten. Das Triebwerk geht unter und mit über 400 Nm kraftvoll ans Werk, versteckt sich akustisch dabei nicht. Die Automatik arbeitet absolut zufrieden stellend und wartet sogar mit einem manuellen Modus auf. Die Gänge werden mit dem Daumen per dezentem Kipp-schalter seitlich am Gangwahlhebel sortiert. Dieser ist sehr weit oben und damit richtig ergonomisch erreichbar. Weiters gibt es ordentliche und zahlreiche Ablagen und Getränkehalter und das ganze jedoch kombiniert mit der Optik und Haptik der zivilen PKW-

Geschwister. Ein echter Tacho, echte Knöpfe und Drehregler, was will man heute mehr. Der Rest wird über das kleine Display logisch verwaltet. Ein wenig stört, dass es keine permanente Uhrzeit in den Menüs und Tacho gibt. Platz gibt es ohne Ende und für den Innenraum und Transportbedürfnisse reichlich Extras und Assistenten. Die hohe Sitzposition gefällt, das Fahrwerk ist überraschend wenig wank- und windanfällig. Den Zugang über Schiebetüren will man in engen Parkplätzen und Tiefgaragen nicht mehr missen. Die Sitze mit Lendenwirbelstütze lassen sich großzügig verstellen, der Fahrersitz gar elektrisch und fünffach, dennoch wirken diese etwas konturlos und auf längeren Strecken nicht für alle Körperbauten angenehm. Richtig positiv überrascht hat uns auch das lockere Handling und die Wendigkeit für ein Auto dieser Größe.

Bernhard Reichel



MOTOR Turbo-Diesel
ZYLINDER R4
LEISTUNG 185 PS
DREHMOMENT 415 Nm
0 AUF 100 KM/H 13 Sek.
SPITZE 180 km/h
GETRIEBE 6-Gang-Automatik
ANTRIEB Vorderrad
LEERGEWICHT 2.491 kg
REIFEN 215/60 R17
REICHWEITE 800 km
VERBRAUCH 8,5 L/100 km
VERBRAUCH TEST
 9,5 L/100 km
CO₂ 222 g/km
KOFFERRAUM 1.150-2.100 L
PREIS 64.863 €
PREIS TESTWAGEN 69.154 €

Fotos: Bernhard Reichel

helvetia
 Ihre Schweizer Versicherung

Versicherung inkl. Kasko
 ab **356,63 €** monatlich*

*inkl. Haftpflicht 35,62 €, Kasko 186,37 €, motorbez. Versicherungssteuer 134,64 €, 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.



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 Mauerwerksentfeuchtung, -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



MOTORTYP Turbo-Benziner
ZYLINDER R3
LEISTUNG 95 PS
DREHMOMENT 175 Nm
0 AUF 100 KM/H 10,8 Sek.
SPITZE 187 km/h
GETRIEBE 5-Gang manuell
ANTRIEB Vorderrad
LEERGEWICHT 1.172 kg
REIFEN 215/45 R17
REICHWEITE 630 km
VERBRAUCH 5,5 L/100km
VERBRAUCH TEST
 6,3 L/100km
CO₂ 124 g/km
KOFFERRAUM 351-1.125 L
PREIS 24.385 €
PREIS TESTWAGEN 26.702 €

Test: VW Polo R-Line TSI

Kleinwagen

„Neu“ ist bei Autos heutzutage relativ. Beim neuen Polo handelt es sich ebenfalls nur um ein Facelift – genügt das, um wieder in zu sein?

„Der ist aber schon groß geworden!“, sagt nicht nur die Oma zum Enkelkind, nein, auch derjenige, der den Polo noch als kleinen Bruder des Golf in Erinnerung hat. Mit dem Sprung auf den VW-Bausatz MQB-A0 in der sechsten Generation hat der Kleinwagen die 4-Meter-Marke durchbrochen und damit die Maße des 3er-Golfs angenommen. Am Motor kann's nicht liegen: Der Dreizylinder-Motor hebt gerade mal einen Liter. Die 95-PS-ige Variante liegt dem Polo allerdings gut, das 5-Gang-Schaltgetriebe ist gut übersetzt und auch auf Autobahntempo 130 noch im Wohlfühlbereich unterwegs. Sollte man schneller fahren, stört allerdings weniger das Motorgeräusch des Benziners, eher die Windgeräusche, die schon vor dem Tempolimit auffallen.

Knacker

Abgestimmt ist der Polo neutral, solange man nicht zu aggressiv lenkt. Der mittlerweile auch auf

zweieinhalb Meter angewachsene Radstand ist der Stabilität ebenfalls zuträglich. Trotz mehr Platz sitzt man hinten als Erwachsener immer noch eingengt, dafür ist das Kofferraumvolumen echt brauchbar. Gespart hat VW an den Haltegriffen am Dachhimmel, die zwar selten jemand braucht, aber vor allem älteren Passagieren zum Festhalten beim Ein- und Aussteigen fehlen. Etwas „Luxus“ bieten die Leselichter für die zweite Reihe in der R-Line, die sowohl vom linken als auch vom rechten Platz aus aktiviert werden können und in dieser Fahrzeugkategorie nicht Standard sind. Moderne USB-C-Anschlüsse vorn und hinten sind serienmäßig, ältere Handys benötigen allerdings einen Adapter.

Extrawürste

Der Innenraum im Polo bleibt farb-, aber eben auch schnörkellos und auf der Höhe der Zeit: Das virtuelle Cockpit ersetzt nun überall die analo-

gen Anzeigen, Touch nahezu alle Tasten. Ein Center-Airbag schützt ab sofort Fahrer und Beifahrer davor, bei einem Crash aneinanderzustoßen. Das Halogenlicht wurde mit dem Facelift serienmäßig auf LED umgerüstet. Optional in der R-Line und in der Basisvariante „Life“, Serie bei Style und GTI ist das Licht- und Sichtpaket, das einen Regensensor und Fernlichtassistent (um 248 Euro) bietet. Eine durchgehende Lichtleiste an der Front ist optional (um 970 Euro inkl. dynamischer Leuchtweitenregulierung) erhältlich und bietet nicht unbedingt Mehrwert, aber einen individuellen Auftritt – zumindest wenn's finster ist.

Weil alle wachsen, ist auch der Polo ein Kleinwagen mit gestiegenen Ansprüchen. Der Polo, das klassische Einstiegsauto? Mit einem Einstiegspreis von über 21.000 Euro für die Basisversion geht sich das kaum mehr aus.

Keijo Keke Platzer



Fotos: Michael Jurtin



helvetia

Ihre Schweizer Versicherung

Versicherung inkl. Kasko
 ab **124,72 €** monatlich*

*inkl. Haftpflicht 27,48 €, Kasko 81,40 €, motorbez. Versicherungssteuer 15,84 €, Bonus-/Malus-Stufe 0, Zulassungsbez. Wien



Test: Skoda Fabia Ambition TSI

Next Generation

Die vierte Generation des Fabia ist richtig erwachsen geworden und rückt Scala, Octavia und gar dem Golf gefährlich nahe.

Während Seat den Ibiza nur für Kenner optimiert, der Polo immerhin ein gründliches Facelift erhielt, darf jetzt schon der neue Fabia vorfahren. Mit 4,1 Metern Länge ist dieser auf dem Niveau der einstigen Kompaktklasse angekommen. Die modulare Konzern-Plattform ist gründlich modifiziert und das macht sich schon auf den ersten Metern bemerkbar. Der Fabia liegt satt und souverän auf der Straße und lässt keine Unruhe aufkommen. Die Lenkung arbeitet direkt und sauber, wie auch die Bremsen. Das ganze Auto fühlt sich eine Nummer größer und nobler an, punktet aber immer noch mit stadtfreundlicher Wendigkeit, wobei die aktuelle Breite vor allem im Vergleich mit seinen Vorgängern beim Parken nicht unbedingt von Vorteil ist.

Kraftakte

Über unserer 110 PS starker Motorisierung rangiert noch die Ausführung mit 150 PS, diese ist immer an ein DSG gekoppelt. Freunde der Handschaltung erhalten hier noch eine der letzten Möglichkeiten, in unserem Fall mit sechs Gängen, während die Versionen mit 65, 80 und 95 PS mit fünf Gängen auskommen. Diesel gibt es keine mehr. Wenn es das Versicherungsbörserl her gibt, ist unsere Testmotorisierung schon empfehlenswert. Drehzahlen mag diese, nur mit der doch präsenten Anfahrtschwäche wurden wir nicht ganz warm. In eine gerade mal passende Lücke schnell reinzwickeln ist nicht drin. Richtig gut ist das Gefühl für die real gefahrene Geschwindigkeit.

Innere Werte

Auch im Innenraum fühlt sich alles eine Klasse höher an. Die Materialien sind teils besser als bei höher bepreisten Konzernbrüdern. Die sehr frei stehenden Armablagen bzw. Haltgriffe aus reinem Kunststoff in Türen enden etwas abrupt im Raum. Die Bedienung klappt mit einem fairen Kompromiss aus breitem Bildschirm und analogen Tasten. Auch die manuelle Handbremse erfreut. Immer wieder nervend, dass beide USB-Buchsen nur auf USB-C ausgelegt sind. Der Tempomat funktioniert einwandfrei, allerdings mit ruhiger Hand, sonst passiert es dass, man den Blinker betätigt. Beide Funktionen sind auf einem Hebel untergebracht. Subjektiv gefühlt, mischt sich der Spur-



MOTORTYP Turbo-Benziner
ZYLINDER R3
LEISTUNG 110 PS
DREHMOMENT 81 Nm
0 AUF 100 KM/H 10 Sek.
SPITZE 205 km/h
GETRIEBE 6-Gang manuell
ANTRIEB Vorderrad
LEERGEWICHT 1.194 kg
REIFEN 215/45 R17
REICHWEITE 600 km
VERBRAUCH 5,0 L/100km
VERBRAUCH TEST
 6,5 L/100km
CO₂ 114 g/km
KOFFERRAUM 380–1.190 L
PREIS 19.930 €
PREIS TESTWAGEN 26.604 €

haltehalter etwas zu kräftig ein und mag einen sogar dezent in eine spontan ausgewichene Gefahrensituation zurückdrücken. Begeistern können natürlich die beliebten Simply-Clever-Ideen, wie der in der Tür integrierte Regenschirm und Mistsack, der Eiskratzer im Tankdeckel oder der Silikondeckel des Wischwasserbehälters, welcher sich in einen patz-sicheren Trichter verwandelt.

Bernhard Reichel



Fotos: Bernhard Reichel, Hersteller

helvetia

Ihre Schweizer Versicherung

Versicherung inkl. Kasko
ab **100,59 €** monatlich*

*inkl. Haftpflicht 23,63 €, Kasko 69,76 €, motorbez. Versicherungssteuer 7,20 €, 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: Aygo X Air Pulse

Smartes Glück

Während sich zahlreiche Hersteller aus dem weniger lukrativen A-Segment zurückziehen, entwickelte Toyota mit dem Aygo X ein komplett neues Auto.

Nach dem Ende der Kleinwagen-Partnerschaft mit Peugeot und Citroën, übernahm Toyota das Produktionswerk in Tschechien zu 100% und entwickelte den Aygo X in Eigenregie, ausschließlich für den europäischen Markt in Europa gebaut und entwickelt. Heraus kam dabei ein Crossover Modell – daher wird das X im Namen auch mit „Cross“ ausgesprochen. Auf Basis der Yaris-Plattform wuchs der Aygo in seiner zweiten Generation in Länge (+235mm), Breite (+125mm) und Höhe (+50mm) und steht nun auf großen 17- oder 18-Zoll Rädern statt da. Diese nur für den Aygo X entwickelten Rad-Reifenkombinationen (175/65R 17 & 175/60R 18) zeigen bei den ersten Testfahrten durch die Stadt und das Umland von Barcelona ein sehr

ausgewogenes Fahrverhalten. Weder flotte Kurven noch Pflastersteine konnten das Fahrwerk an seine Grenzen bringen.

Ziemlich smart

Zudem spare das schmale Rad im Vergleich zu gleichgroßen Rädern vom Yaris Rund ein Drittel Gewicht ein und auch der Wendekreis von 9,2m sei hervorgehoben. Beim Motor setzt Toyota einzig auf den bekannten 1.0-Drei-Zylinder-Saug-Benziner mit 72 PS. Für die Stadt gut motorisiert, benötigt er Überland doch etwas Drehzahl, um bei Laune gehalten zu werden und hält sich dabei beim Verbrauch nahe bei den Werkangaben von knapp 5 Litern auf 100 km. Im Innenraum hat der Aygo X den Sprung in die nächst höhere Klasse

geschafft: klar gezeichnete Instrumente, ein Mediasystem mit bis 9" und optionalem Navigationssystem, ein tolles Multifunktionslenkrad, gepaart mit einer guten Verarbeitungsqualität und spürbar mehr Platz für Fahrer und Beifahrer. Die Platzverhältnisse im Fond sind gleich geblieben, aber das Kofferraumvolumen ist leicht gestiegen.

Ziemlich voll

Abgerundet wird die volle Ausstattung mit serienmäßigen Assistenten wie Pre-Collision System und Spurhaltesystem sowie den Optionen Voll-LED Scheinwerfer, Keyless-Go-System, Abstandstempomat, Einparksensoren, JBL-Soundsystem oder dem Stoff-Faltverdeck. Für jene, die im Stadtverkehr auf das Schalten



MOTOR Saug-Benziner
ZYLINDER R3
LEISTUNG 72 PS
DREHMOMENT 93 Nm
0 AUF 100 KM/H 14,8 Sek.
SPITZE 151 km/h
GETRIEBE S-CVT stufenlos
ANTRIEB Vorderrad
LEERGEWICHT 1.348 kg
REIFEN 175/60R 18
REICHWEITE 450 km
VERBRAUCH 4,9 L/100 km
VERBRAUCH TEST
5,1 L/100 km
CO₂ 112 g/km
KOFFERRAUM 231-269 L
PREIS 21.450 €

Fotos: Georg Hanousek, Hersteller

verzichten wollen, bietet Toyota optional ein CVT an. Der Verkaufstart für den Aygo X wurde mit Ende April datiert, die Preise starten bei 14.890 Euro. Besonders für einen Kleinwagen: wenn das Service bei einem Toyota Partner durchgeführt wird, verlängert sich die Garantie jedes Mal um 1 Jahr auf bis zu 10 Jahre oder 160.000 km – hiermit setzt Toyota einen neuen Maßstab in dieser Klasse!

Georg Hanousek





• QUATTRO •

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: Skoda Kodiaq 4x4 Sportline TDI

Sport Koloss

Der dicke Skoda Kodiaq überrascht mit intelligenten Features, Prestige und Sportlichkeit.

„Race-Blau Metallic“ nennt Skoda diese Farbe. In perfekter Harmonie mit dem Außenkleid wurde das sportliche Design auch im Innenraum durchgezogen. Besonders das Lenkrad und die Alcantara-Sportline-Sitze fallen sofort ins Auge.

Performance

Der kraftvolle 2.0 TDI des Skoda Kodiaq ist mit seinen 200 PS nicht nur spritzig und mit 400 Nm durchzugsstark sondern auch sparsam! Wir kamen während unseres Tests mit dem Durchschnittsverbrauch auf 6,3 Liter herunter. Im Eco-Modus versteht sich, mit zartem Gasfuß. Apropos Fahrmodi: der Kodiaq verfügt über sechs verschiedene. Der Offroadmodus zeigt im Hauptdisplay Neigungswin-

kel, Kompass und Höhenmeter an. Ein witziges Feature, auch wenn der Kodiaq nicht für extremere Offroad-Fahrten gedacht ist. Viel mehr ist der Kodiaq unserem Eindruck nach auf Asphalt zuhause, für seine Größe verfügt er über ein sehr stabiles und sportliches Fahrverhalten, mit dem man tatsächlich ziemlich Zeit gut machen kann. Das liegt unter anderem an seinem geringen Gewicht; denn auch wenn der Kodiaq eine mächtige Erscheinung ist, hat er nur 1,8 Tonnen Leergewicht. Was uns besonders gut gefällt: Assistenzsysteme, die ausgeschaltet sind, bleiben auch ausgeschaltet.

Innenraum

Mit hochwertiger Verarbeitung

sorgt auch der Innenraum für Freude. Wie es sich für ein Auto dieser Preisklasse gehört, ist man als Fahrer und Beifahrer von viel Leder umgeben. Die bequemen Sportsitze sind mit auffallend geschmeidigem Alcantara überzogen. Lediglich die vordere Täfelung, in der Cockpit und Infotainment eingebettet sind, ist Plastik. Abgesehen von ein paar Touch-Buttons zur Bedienung des Infotainment, hat der Kodiaq noch viele echte Knöpfe – das gefällt uns! Zu meckern gibt es nicht viel, außer, dass das Infotainment teilweise etwas langsam reagiert. Außerdem sind die Icons und Bilder, die man im Hauptmenü verwendet hat, diesem ansonsten sehr gut gelungenen Auto absolut unwürdig. Typisch

Skoda gibt es zahlreiche intelligente Fächer und Features zu entdecken; vom Mistkübel in der Fahrertür, über einen speziellen Becher-Einsatz in der Mittelkonsole bis hin zu einem Schirmfach (samt Schirm) in der Fahrertür. Und für diejenigen, die mit dem Thema Infotainment noch nicht so fit sind, hat Skoda im Hauptmenü Anleitungen zu allen möglichen Features platziert, die der Kodiaq zu bieten hat.

Der Kodiaq ist trotz seiner Größe nicht protzig, denn sein Fokus liegt auf Sportlichkeit und Smartness. Der sympathische Tscheche fällt mit seinem selbstbewussten Design aber auf jeden Fall auf und macht einfach Spaß.

Rafael Auferbauer

helvetia
Ihre Schweizer Versicherung

Versicherung inkl. Kasko
ab **309,86 €** monatlich*

*inkl. Haftpflicht 35,62 €, Kasko 166,97 €, motorbez. Versicherungssteuer 107,28 €, Bonus-/Malus-Stufe 0, Zulassungsbez. Wien;



Fotos: Rafael Auferbauer



MOTORTYP Turbo-Diesel

ZYLINDER R4

LEISTUNG 200 PS

DREHMOMENT 400 Nm

0 AUF 100 KM/H 8,9 Sek.

SPITZE 216 km/h

GETRIEBE 7-Gang-DSG

ANTRIEB Allrad

LEERGEWICHT 1.853 kg

REIFEN 255/40 R20

REICHWEITE 800 km

VERBRAUCH 6,6 L/100km

VERBRAUCH TEST

9,5 L/100km

CO₂ 173 g/km

KOFFERRAUM 650–2.065 L

PREIS 58.110 €

PREIS TESTWAGEN 64.778 €



Test: Skoda Enyaq iV 80x

Family affairs

Wenn Sie Ihrem fossilen Sportkombi nachweinen, dann sollten Sie sich diese e-Familienkutsche genauer ansehen.

Wenn sie als Vater auf der Suche nach einem Elektroauto für die ganze Familie sind, dann werden sie aktuell um den Skoda Enyaq nicht herumkommen. Was aber, wenn Sie etwas mehr Leistung wollen? Dann sollten sie sich den Enyaq iV 80x in der Sportline-Edition genauer ansehen. Das heißt dann Allradantrieb und 299 PS Leistung. Die stehen zwar nur für maximal 30 Sekunden zur Verfügung, aber auch die sonst allzeit zur Verfügung stehenden 265 PS können sich sehen lassen.

Familientauglich

Die Sportline-Edition ist außen erkennbar an den schwarzen Hochglanzelementen, zweifarbigen 21 Zoll-Felgen, der Tieferlegung, dem Heckdiffusor und den echten seitlichen Luftschlitzen im vorderen Stoßfänger. Innen fallen sofort das spezielle Sportlenkrad und die Sportsitze mit den integrierten Kopfstützen auf. Die Sitze mit dem Alcantara ähnlichen Stoff

sehen nicht nur sehr gut aus, sie bieten auch sehr viel Seitenhalt. Für Sportsitze sind sie üblich ausreichend komfortabel. Generell muss man sagen, dass das Fahrverhalten sehr spurstabil, sicher und absolut familientauglich ist. Dieser Skoda bietet sehr viel Platz auf allen Sitzplätzen und auch im Kofferraum. Selbstverständlich mit Isofix an den beiden äußeren Rücksitzen und am Beifahrersitz.

Spaßarm oder sparsam

Aus der Typenbezeichnung 80 lässt sich schon die Akkugröße von effektiv nutzbaren 77 kWh ableiten. Der Normverbrauch wird mit 17,4 kWh angegeben. Ein Wert, der in der Regel nicht erreicht werden konnte. Selbst bei zurückhaltender Fahrweise schafft man es kaum unter 20 kWh zu kommen. Im Durchschnitt sollte man Dank der serienmäßigen Wärmepumpe mit realistischen 24 kWh rechnen, bei 140 km/h kamen wir auf rund 28 kWh. Die damit ur-

sprüngliche Reichweite von bis zu 502 km konnte in der Realität auch nicht erreicht werden. Realistisch sind es 250 bis 280 km. Leider konnte trotz Ultra Highspeed Ladestation auch die technisch mögliche Ladeleistung von 125 kWh DC nicht erreicht werden. Die Farbe Race-Blau mit den schwarzen Außenelementen und den zweifarbigen Alufelgen steht dem Enyaq sehr gut.

Glasklar

Der Hingucker schlechthin ist der per LED beleuchtete Frontgrill im Kristallglas-Design. Dieser mächtige beleuchtete Grill macht schon einiges her und es gibt kaum jemanden, der sich nicht danach umdreht. Diesen Grill gibt es in Kombination mit dem Matrixlicht um knapp über 700 Euro. Empfehlenswert ist auch das Infotainment-Paket Plus, das ein Head-up Display mit Augmented Reality inkludiert. All das hat auch seinen Preis.

Joachim Zanitzer



MOTORTYP Permanentmagnet-Synchronmotor
AKKUKAPAZITÄT 77 kWh
LEISTUNG 299 PS
DREHMOMENT 425 Nm
0 AUF 100 KM/H 6,9 Sek.
SPITZE 160 km/h
GETRIEBE 1-Gang-Automatik
ANTRIEB Allrad
LEERGEWICHT 2.193 kg
REIFEN 235/45/21 vorne
255/40/21 hinten
REICHWEITE TEST 280 km
VERBRAUCH 17,4 kWh/100 km
VERBRAUCH TEST
24 kWh/100 km
CO₂ 0 g/km
KOFFERRAUM 585-1.710 L
PREIS 56.820 €
PREIS TESTWAGEN 68.300 €

Fotos: Marlene Paroubek





Test: Cupra Born Alpha 58

Born to be alive

Wenn der VW ID.3 optisch zu brav oder konservativ erscheint, dann sollten Sie der sportlich ausgelegten Konzernschwester Cupra einen Besuch abstatten.

Tief heruntergezogene Front, knackiges scharfkantiges Heck samt durchgehendem modischen Leuchtband. Garniert wird das ganze noch mit kupferfarbenen Akzenten. Aber auch innen setzen sich die kupferne Akzente fort, sofern Sie vorne sitzen.

Born again

Generell wirkt das Interieur optisch wertiger und wohnlicher als im ID.3. Aber auch hier hatten die Buchhalter eindeutig das Sagen. Die hintere Türverkleidungen sind überhaupt nur aus einem Teil grauen Kunststoff ohne Stoff. Dafür entschädigen aber die sehr guten und bequemen Sport-Schalensitze aus recycelten Material. Der Born ist zudem sehr geräumig. Obwohl

wir hier „nur“ die Alpha Version ohne e-Boost zur Verfügung hatten, stellt sich die Frage ob diese e-Boost-Version überhaupt notwendig ist.

Kein Langweiler

Er fährt sich sehr leichtfüßig, lenkt und reagiert sehr knackig und ist äußerst spritzig für seine 1,8 Tonnen. Aus der Typenbezeichnung 58 lässt sich die effektiv nutzbare Akkugröße ableiten. Wenn man spaßbefreit unterwegs ist, sind 17,7 kWh Verbrauch machbar. Cupra-gerecht bewegt, landet man aber sehr schnell bei 28 kWh oder mehr. Im Schnitt kamen wir auf 22,2 kWh was einer realistischen Reichweite von 260-280 km entspricht. Diese werden auch sehr

genau im Cockpit angezeigt. Aufgrund des sehr kühlen Wetters konnten die 120 kW maximal-Ladeleistung im Test nicht erreicht werden. Die Heckleuchten stehen bei offener Heckklappe so weit heraus, dass diese mal beim Beladen schaden nehmen könnten. Das man statt einem Tastendruck 3-4 mal wischen und touchen muss, um die Sitzheizung zu aktivieren, lenkt dann doch sehr vom Straßenverkehr ab. Unerfreuliches Manko sind die Bedientastfelder am Lenkrad. Vor allem die äußeren Tastenfelder zum Einstellen der Tempomatgeschwindigkeit und der Lautstärke reagieren sehr unwillig. Sehr gut funktioniert hat hingegen die ACC oder Tempomatfunktion. Wenn diese akti-

viert sind, erkennt der Born anhand dem Navi sich nähernde Kreuzungen oder Kreisverkehre und rekurriert entsprechend automatisch. Anfangs ungewohnt, war das doch ein nettes Gimnick das sehr gefallen hat. Gefallen hat auch die gute Soundanlage.

Joachim Zanitzer



MOTORTYP Permanentmagnet-Synchronmotor
AKKUKAPAZITÄT 58 kWh
LEISTUNG 204 PS
DREHMOMENT 310 Nm
0 AUF 100 KM/H 7,3 Sek.
SPITZE 160 km/h
GETRIEBE 1-Gang-Automatik
ANTRIEB Hinterrad
LEERGEWICHT 1.811 kg
REIFEN 215/50/19 vorne
 215/50/19 hinten
REICHWEITE 417 km
VERBRAUCH 15,5 kWh/100 km
VERBRAUCH TEST
 22,2 kWh/100 km
CO₂ 0 g/km
KOFFERRAUM 385-1.267 L
PREIS 35.390 €
PREIS TESTWAGEN 44.910 €

helvetia 

Ihre Schweizer Versicherung

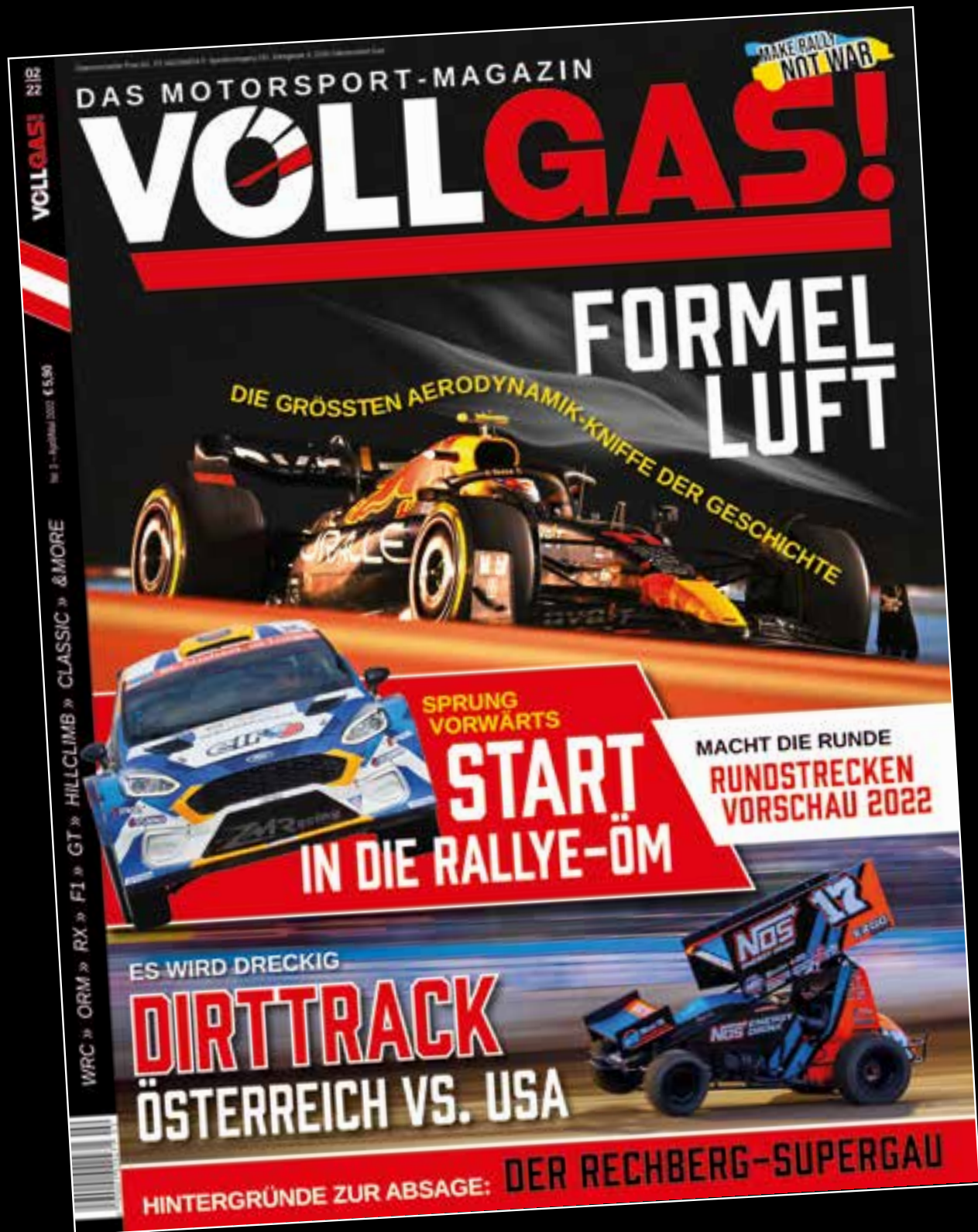
Versicherung inkl. Kasko
 ab **128,83 €** monatlich*

*inkl. Haftpflicht 29,41 €, Kasko 99,42 €, 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.



VOLLGAS!

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



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

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

Test: Hyundai Ioniq 5 Long Range 2WD Top Line

Guten Abend!



MOTORTYP Permanent-
magnet-Synchronmotor
AKKUKAPAZITÄT 72,6 kWh
LEISTUNG 218 PS
DREHMOMENT 350 Nm
0 AUF 100 KM/H 7,4 Sek.
SPITZE 185 km/h
GETRIEBE 1-Gang-Automatik
ANTRIEB Hinterrad
LEERGEWICHT 1.990 kg
REIFEN 255/45 R20
REICHWEITE 360 km
VERBRAUCH 16,8 kWh/100km
VERBRAUCH TEST
20,6 kWh/100km
CO₂ 0 g/km
KOFFERRAUM 531-1.591 L
PREIS 56.990 €



Mit Ioniq 5 und EV6 beamen sich Hyundai und Kia nach vorne. Was unterscheidet die Brüder?

Fotos: Keijo Keke Platzer

Test: Kia EV6 GT-Line Pro AWD

Guten Morgen!

Reden wir übers Wichtigste, und zwar über die reale Reichweite, die einen hoffentlich weniger schwitzen lässt: Bei warmen Außentemperaturen sind's für den EV6 an die 400 km, bei kalten 350 km und damit ein paar Kilometer mehr als beim Bruder Ioniq 5. Freilich leidet die Ladung bei niedrigen Temperaturen, in unserem Test bei winterlichen Temperaturen knapp über 0 Grad verliert der Akku über Nacht nochmals zehn zusätzliche Kilometer. Alles in allem ist das aber schon ganz gut, denn damit können die meisten von uns ihre Fahrten – längere Reisen einmal ausgenommen – gut und relativ stressfrei bewältigen. Damit wir uns richtig verstehen: Die beschriebenen Reichweiten gelingen, wenn wir uns am Tempolimit bewegen und die „Klima“ läuft! Im Sport-Modus wird sogleich der zweite Elektromotor an der Vorderachse dazugeschaltet und die Post geht ab ... das ist dann aber fast schon zu viel des Guten. Letztlich kostet das ja auch immer Reichweite ... deshalb am besten im Eco-Modus reisen, der nicht langsam ist, aber eben mehr Gaspedaldruck erfordert und man deshalb schon einmal nicht so rasant beschleunigt, zudem wird stärker rekuperiert. Die kinetische Energierückgewinnung beim „Entschleunigen“ kann über Lenkradwippen adjustiert werden, im Normalfall arbeitet der Automatik-Modus am besten. So kann man meistens mit nur einem Pedal fahren, das Bremspedal wird nur mehr

bei starken Verzögerungen eingesetzt. Noch intelligenter: Ist das Navi aktiviert, regelt die Elektronik in Abhängigkeit von Tempo, Abstand, Topografie und Verkehrszeichen die maximale Effizienz, indem es selbsttätig nicht nur lenkt, sondern auch bremst und beschleunigt. Teilautonomes Fahren ist z.B. auch dann aktiv, wenn wir auf der Autobahn den Blinker zum Überholen ansetzen und der Wagen automatisch dorthin fährt. Auch wir Skeptiker müssen anerkennen: das funktioniert gar nicht schlecht. Keine Sorge, das alles lässt sich aber auch (noch) deaktivieren.

Kein Stress!

Die Reichweite wird realistisch angepasst und springt in nicht zu großen Schritten. Wie im Porsche Taycan setzen Hyundai und Kia auf 800 Volt Spannung, was u.a. schnellere Ladezeiten ermöglicht. Theorie: Mit bis zu 240 kW kann in gut 20 Minuten von 10 auf 80 Prozent geladen werden, danach geht's wieder langsamer. Praxis: Kaum Ladestationen geben das her und dann sind sie auch noch oft besetzt. Kia bietet neuerdings auch eine eigene Karte an, mit der ein großflächiges Netz an Ladestationen angesteuert werden kann, wenngleich wir noch Defizite in den Bundesländern bemerken. Dies ist vielmehr ein grundsätzliches Problem, nicht jenes des EV6.

Keijo Keke Platzer



Ein Konzern, eine Plattform, zwei unterschiedliche Zielgruppen: Hyundais Ioniq 5 und Kias EV6 stehen auf der gleichen Plattform. Vor allem die doch überraschend massiven Proportionen (4,7 Meter lang und 1,9 Meter breit) der auf den ersten Blick kompakt wirkenden Autos, sind ident. Während der EV6 mehr sportelt, ist der Ioniq 5 futuristischer, städtischer ausgelegt und komfortabler gefedert. Letzteres gelingt übrigens ohne adaptive Dämpfer. Den 5 testen wir in der Zweirad-angetriebenen Variante, wie bei Elektroautos üblich geschieht das auf der Hinterachse. Zusammen mit dem hohen Drehmoment macht ihn das agil, mit einer wirkungsvollen und kaum spürbaren Traktionskontrolle auch stabil. Hingewiesen sei auf den Wendekreis des Ioniq 5 (und EV6), der mit 12 Metern im städtischen Umfeld problematisch ist. Auf den Allradantrieb kann man in den meisten Fällen verzichten, denn außer ein bisschen mehr Bodenfreiheit hat der Ioniq sonst keine Allroad-Fähigkeiten zu bieten.

Leise? Ja, aber ...

E-Auto-fahren ist – wenn die Akkus geladen sind – mit dem Ioniq 5 recht entspannend. Wer allerdings glaubt, Elektroautos sind leise, der liegt nur im Ortsgebiet richtig. Darüber hinaus dominieren auch hier Abroll- und Windgeräusche, die der Ioniq 5 gut dämmt, aber damit auch „nur“ den Werten herkömmlicher Verbrenner entspricht. Aerodynamische Effizienz erkennt man beim Ioniq 5 daran,

dass er an der Verkleidung nahezu ohne Öffnungen auskommt und auch der Unterboden größtenteils verkleidet ist. Ins Auge stechen die Rechteck-LEDs vorne und die pixeligen Lichter hinten. Wie beim EV6 wurde der Heckscheibenwischer geopfert, der für die Rundumsicht durchaus nützlich gewesen wäre.

E-like

Der größte Unterschied zum Bruder EV6 zeigt sich bei unserem Test in der Gestaltung des Innenraums: Während dieser im Kia edler wirkt, ist dieser im Ioniq 5 noch redundanter, luftiger, heller und ein bisschen mehr Elektroauto-like. Dazu passt auch, dass viele verwendete Materialien aus Recycling stammen. Das Multimedia-System unterscheidet sich nur minimal vom EV6 und ist deshalb in den meisten Fällen ebenso einfach zu händeln. Das Doppeldisplay am Armaturenbrett ist nicht besonders schön, aber gut einseh- und erreichbar. Serienmäßig können die Sitze vorne elektrisch eingestellt werden. Sie sind auch auf längeren Fahrten angenehm, viel Seitenhalt bieten die breiten, flachen Lehnen aber nicht. Der Kofferraum ist etwas flach, dafür gibt's unter der Fronthaube noch ein paar Liter Extra-Stauraum. Viel Platz für Passagiere und Gepäck bieten aber beide Konzepte. Achtung auf die begrenzte Zuladung!

Keijo Keke Platzer



helvetia
Ihre Schweizer Versicherung

Versicherung inkl. Kasko
ab **162,14 €** monatlich*

*inkl. Haftpflicht 30,82 €, Kasko 131,32 €, 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 77,4 kWh

LEISTUNG 326 PS

DREHMOMENT 450 Nm

0 AUF 100 KM/H 5,2 Sek.

SPITZE 185 km/h

GETRIEBE 1-Gang-Automatik

ANTRIEB Allrad

LEERGEWICHT 2.058 kg

REIFEN 255/45 R20

REICHWEITE 360 km

VERBRAUCH 17,8 kWh/100km

VERBRAUCH TEST

21,8 kWh/100km

CO₂ 0 g/km

KOFFERRAUM 480-1.300 L

PREIS 62.190 €

helvetia
Ihre Schweizer Versicherung

Versicherung inkl. Kasko
ab **190,24 €** monatlich*

*inkl. Haftpflicht 32,61 €, Kasko 157,63 €, motorbez. Versicherungssteuer 0 €, Bonus-/Malus-Stufe 0, Zulassungsbez. Wien;

Neuheiten: Grün-weiß-grüne Geschichten

Elektro-Offensive aus Österreich



Deus

Ziemlich überraschend stellte die Wiener Firma Deus Automobiles den rein elektrischen Hypersportwagen Vayanne auf der Auto Show in New York vor. Das Design stammt von Italdesign und die Technik von Williams Advanced Engineering. Leistung ist mit 2.200 PS dezent vorhanden, in unter zwei Sekunden geht es auf 100 km/h, über 400 km/h soll das Supercar schnell sein. In drei Jahren soll das erste Exemplar serienreif und ausgeliefert sein. Nur 99 glückliche Besitzer sollen auserwählt werden. Der Preis? Wir wollen es gar nicht wissen.

Olymp

Konkreter und für die Masse vielversprechender sind die Pläne der neuen Marke Olymp aus Wien, welche die griechische Mythologie in Elektro- und Wasserstoff-Fahrzeuge einfließen lässt. Den Anfang macht voraussichtlich der Elektro-Transporter Hermes mit defacto konkurrenzlosen 700 km Reichweite und Schnellladung in 20 Minuten von 10% auf 80%. Ein baugleicher Pick-up folgt. Der Selena soll die Herzen der Bewohner enger Kleinstädte treffen. Das gut 4,8 Meter lange Elektro-SUV Ares soll mit einer Reichweite von 600 km und gleicher Ladegeschwindigkeit im PKW-Verkehr für Frische sorgen. Sein Design ist ebenfalls echt wienerisch und stammt aus der Feder von Bernhard Reichel. Auf der selben Plattform wird der Shooting Brake Apollo folgen. Der Familienvan Hera ist bereits in Planung.



Alveri Projekt Falco

Hinter dem Projekt stehen die Brüder Ehsan und Jakob Zadnard aus Ried, bekannt durch die Fahrverhaltensanalyse-App „Alveri“ und einen Laderoboterprototypen. Die beiden beschäftigen sich größtenteils mit cleveren Lösungen eher rund um das Auto. Das erste eigene Auto in Form eines Sportkombis existiert derzeit nur als 3D-Rendering, designt von Arseny Kostromin. Auch die komplette Technik soll, wenig konkret, bei Tesla, VW oder Canoo zugekauft werden. 400 PS, 80 kWh-Akku und 590 Kilometer Reichweite sind die Wunschcheckdaten.

Fisker Ocean

Die Marke, welche - mit Hybridantrieb und der höchst eleganten Luxusreiselimousine mit Design vom Stardesigner und Firmenchef Henry Fisker selbst - das Rennen gegen Tesla nicht gewinnen konnte, schaffte ihr Comeback. Der Fisker Ocean ist ein rein elektrisches SUV. Die Plattform stammt von Magna, wo das Modell auch in Graz gebaut wird und ab 69.950 Euro zu haben sein wird. 275 PS, 440 Kilometer bringt das Basismodell, das Topmodell „Extreme“ 560 PS.



Toyota Supra Handschalter

Ebenfalls bei Magna Steyr in Graz läuft der Toyota Supra vom Band. Noch dieses Jahr wird der Sportwagen auf BMW-Plattform doch noch mit Handschalter gebaut werden. Mit festem Dach und manuellem Getriebe dürften sich die Japaner um die Gunst des sportlicheren Modells gegenüber den Bayern durchgesetzt haben. Den Bruder Z4 liefert BMW hingegen weiter nur mit Automatik. Die handgeschaltene Supra ziert ein roter Schriftzug auf dem Heckdeckel.



Kommentar: Bernhard Reichel

Kaum politische Autotypen

Eigentlich verhinderten Emissionsgrenzen die Markteinführung des Nissan Z, damit haben sich die Japaner gleich einer Empörungswelle entzogen. Der Buchstabe Z steht derzeit heftig im Kreuzfeuer.



Es ist ein Lifestyle mit erdrückender Eigendynamik geworden, sich über alles zu empören und sich mit der scheinbar moralischer Vormachtstellung selbst aufzuwerten. Dass das „Z“ überhaupt zum Symbol der Verherrlichung des russischen Angriffkrieges wurde, entnahmen die meisten erst einer rüden Anklage oder den Nachrichten. Tatsächlich finden sich auch kaum gesicherte Informationen über den Ursprung der Instrumentalisierung dieses Buchstaben. Ebenso unverständlich ist manch zusammenhangslose Verbindung. Dennoch entschied sich etwa der Versicherer „Zürich“, das Logo mit dem „Z“ zu verbannen, obwohl erst die Verwendung eines Symbols auf den Anlass, Ort oder Zeit seine Bedeutung erhält. Abgelehnt wird ja generell alles Russische, einfach auf Grund von Kultur und Nationalität. Die Warnsignale, an welche Zeit uns dies erinnern sollte, gehen bei der Empörungskultur leider unter. Die Spannungen sind überall massiv aufgebaut, im Grunde sind diese radikalen Ventile logische Folge, Feindbilder werden offensichtlich

mit fadenscheinigen Anschuldigungen gesucht. Empfindlich näher am letzten großen europäischen Krieg war natürlich die 1922 gegründete britische Marke SS, welche 1945 in Jaguar umbenannt wurde. Das SS feierte in modernen Abarth-Modellen nur ausgeschrieben als „EsseEsse“ Comeback. Chevrolet nutzte das Kürzel für „Super Sport“ bis vor kurzem noch ohne falsch unterstellte Bezüge. Vor zwei ruhigeren Jahrzehnten kam praktisch niemand auf den Gedanken, die Anschläge vom 11. September mit der berühmtesten Porsche Baureihe 911 zu instrumentalisieren. Der Lexus IS und Toyotas Van Isis hatten es später mit der gleichnamigen Terrorgruppe etwas schwerer, welche sich fatalerweise erst durch robuste Toyota-Technik so ausbreiten konnte. Das Mittelklassemodell wurde ohnehin nicht mehr in Europa angeboten. Auch die QAnon-Verschörungswelle ging defacto spurlos an Audis populärsten Buchstaben vorbei. Die Debatte um Jeeps Verwendung des Namens Cherokee geht erstweilen weiter, eine Zeitschrift wies das indigene Volk Nordamerikas

auf den „kulturellen Kitsch“ hin und löste entsprechende Empörung aus, welche nun zur Umtaufung (des Autos) führen soll. Tierschützer sahen in Lamborghinis Verwendung von Namen mit Stierkampf-Bezug schon lange eine Verherrlichung des Tierleids. Richtig schwer hatten es die vergangenen Jahre Fans der Marke NSU, welche den Lifestyleempörer wohl nichts mehr sagte. Diese hatten einige Zeit lang mit massivsten Anschuldigungen übelster Art zu kämpfen, da sich die Initialen mit der deutschen Terrorvereinigung „Nationalsozialistischer Untergrund“ glichen. Sogar in Österreich gab es polizeiliche Hausdurchsuchungen, da unterstellt wurde, dass Verehrer der Traditionsautomarke dies nur als Tarnung missbrauchten. Zum Glück sind die Marken Corona und Omikron ewig tot und auch Toyotas Bestsellermodell Corona, sowie Lancia Delta schon seit längerem nicht mehr auf den Markt.



Buchtipps Junk Yard

Junk Yard
Dieter Rebmann & Roland Löwisch
Heel Verlag
Hardcover, 30,80 Euro
ISBN 978-3-95843-593-3

Wo Liebe ist, ist irgendwann auch Verlust. Ein Aspekt, der in unserer Hauptgeschichte leider nicht den nötigen Platz fand. „Gestern hat mi's Glück verlassen, Du liegst am Autofriedhof draußen, Dabei warst du doch immer ois für mi“: Berühmte Zeilen aus Rainhard Fendrichs legendärer „Zweierbeziehung“-Hymne. Einem dieser letzten Orte widmeten sich der renommierte Fotograf Dieter Rebmann und der bekannte Journalist Roland Löwisch ein Buch. Mercedes SL, Porsche 356, Aston Martin,... Den Schrottplatz unweit von Los Angeles mit den wohl meisten Edel-Klassikern, zu dem nur wenige Personen Zugang erhielten, konnte das Duo vor 20 Jahren besuchen. Jetzt sind die Impressionen vom Junk Yard in dem empfehlenswerten Bildband zu erleben.





Pflegetipp - Sonax

Saharastaub, nein danke!

Der rötliche „Saharastaub“ auf dem Auto ist kein schöner Anblick und kann sogar Lackschäden verursachen. Damit die feinen Staubkörner beim Entfernen keine Kratzer auf dem Lack hinterlassen, gilt es, einige Tipps zu beachten.

Keinesfalls darf man mit einem trockenen Lappen dem Staub zu Leibe rücken, das sorgt für einen Schmirgelpapier-Effekt und man riskiert üble Kratzer. Daher vor der Fahrzeugwäsche unbedingt mit einem kräftigen Wasserstrahl die Schmutzpartikel gründlich entfernen. Das gelingt am besten mit einem Hockdruckreiniger, wie er etwa auch in SB-Waschanlagen eingesetzt wird. Danach geht es wie gewohnt durch die Waschstraße und die erledigt den Rest – fertig! Wer bei der Autowäsche lieber auf die Handwäsche setzt, soll unbedingt auf einen hochwirksamen Waschzusatz und auf die Verwendung eines Microfaserschwamms setzen.

Den Lack zum Strahlen bringen

Nach der Autowäsche geht's an die Feinheiten per Hand. Um den Lack wieder zum Glänzen zu bringen, eignet sich idealerweise ein Schnellpflegeprodukt – z.B. der

Sonax Xtreme Ceramic Quick Detailer. Dank „Si-Carbon-Formel“ präsentiert sich das Auto schnell wieder von seiner besten Seite, ohne große Mühe strahlt der Lack wie in seinen besten Zeiten. Die Sonax-Experten raten hier zur Verwendung eines hochflorigen Mikrofasertuchs. Damit lassen sich restliche Verschmutzungen schlierenfrei und lackschonend entfernen und es sorgt zudem für einen bemerkenswerten Wasserabperleffekt.

Nicht auf den Innenraum vergessen

Bevor man sich der Pflege des Fahrzeuginneren widmet, sollte auch innen gründlich gesaugt und gereinigt werden – der Saharastaub macht nicht vor Ihrem Auto halt. Für die anschließende Pflege des Cockpits und der Kunststoffoberflächen eignet sich der „Xtreme Kunststoffdetailer“ – ein Universaltalent für die Wer-

terhaltung des Autos. In Kombination mit einem saugfähigen Mikrofasertuch lassen sich sämtliche Kunststoffteile im Innenraum mit Langzeitwirkung aufwerten. Der neue Kunststoffdetailer bewirkt bei einfachster Anwendung einen überzeugenden Pflegeeffekt, der durch eine intensive Farbauffrischung und ein hochwertiges Erscheinungsbild ins Auge fällt. Funktioniert übrigens auch bei unlackierten Kunststoffteilen im Außenbereich wie Stoßfängern, Zierleisten, Türgriffen oder Spiegelabdeckungen. Eine weitere überzeugende Eigenschaft: Feine Kratzer und Vermattungen werden perfekt kaschiert.

Nicht vergessen!

Last but not least: Es empfiehlt sich zum Abschluss, auch den Pollenfilter zu überprüfen! Wenn dieser mit dem „Saharastaub“ zugesetzt ist, sollte er unbedingt ausgetauscht werden.

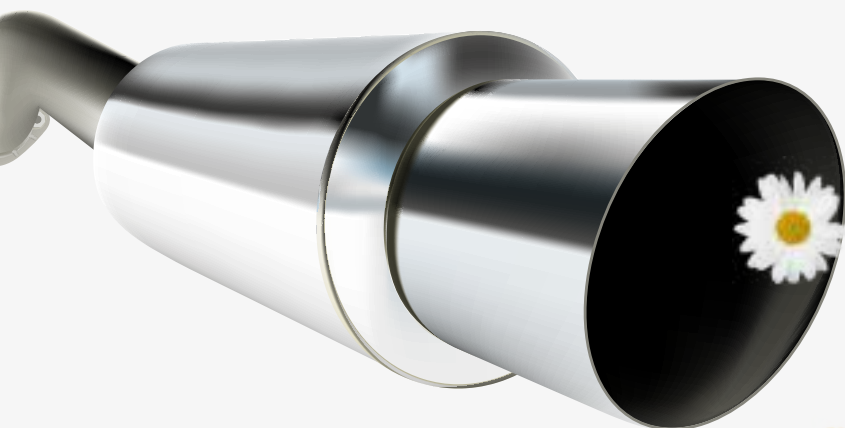
Grünes Gas:

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



Tipp vom Anwalt

KFZ-Vertragsrücktritt aufgrund von Covid-19

Höhere Gewalt, Leistungsverzug, Unmöglichkeit - im Zuge der Covid-19 Pandemie ergriff der Gesetzgeber verschiedene rechtliche Maßnahmen zur Eindämmung der Ausbreitung des Virus, die vermehrt zu Lieferverzögerungen und Lieferausfällen führten. In diesem Zusammenhang stellen sich Fragen hinsichtlich der vertragsrechtlichen Auswirkung pandemiebedingter Lieferschwierigkeiten, insbesondere ob und unter welchen Umständen ein Rücktritt vom Vertrag zulässig ist.

Im Allgemeinen hat der wirksame Vertragsrücktritt die Auflösung des Vertrags zur Folge, sodass die beiderseitigen Vertragsverpflichtungen aufgehoben werden. Bereits erbrachte Leistungen sind zurückzustellen. Grundlage für das Rücktrittsrecht bildet entweder eine entsprechende vertragliche Vereinbarung oder eine gesetzliche Bestimmung.

1. Grundsätzlich können Lieferschwierigkeiten aufgrund der COVID-19-Pandemie ein Ereignis höherer Gewalt darstellen und zum Wegfall der Geschäftsgrundlage führen. Ändern sich nach Vertragsabschluss typischerweise Umstände des Vertrags und war diese Änderung der Geschäftsgrundlage bei Vertragsabschluss nicht vorhersehbar, kann jede Vertragspartei den Vertrag wegen Wegfalls der Geschäftsgrundlage anpassen oder aufheben lassen. Bei Verträgen, die wegen des Ausbruchs von COVID-19 nicht wie geplant erfüllt werden können, liegt deshalb die Berufung auf den Wegfall der Geschäftsgrundlage nahe.



Der Gläubiger kann entweder auf Einhaltung des Vertrags bestehen oder unter Setzung einer angemessenen Nachfrist vom Vertrag zurücktreten. Ein Verschulden am Verzug ist für den Vertragsrücktritt nicht notwendig. In bestimmten Fällen entfällt allerdings die Pflicht zur Nachfrist ganz, so zum Beispiel bei

dauerhafter Unmöglichkeit. Ob aufgrund der Pandemie die Vertragserfüllung tatsächlich dauerhaft nicht möglich ist, muss im Einzelfall beurteilt werden.

3. Allgemein kann bei einer schuldhaften Verletzung der Lieferpflicht zusätzlich zum Vertragsrücktritt ein Schadenersatz für Verspätungsschäden (beispielsweise die Anmietung eines Fahrzeugs bis zum Lieferzeitpunkt) begehrt werden. Da Lieferausfälle aufgrund der COVID-19-Pandemie außerhalb des Einflussbereichs des Lieferanten liegen, sind Schadenersatzansprüche unwahrscheinlich. Die erörterten Vertragsaufhebungsmöglichkeiten kommen allerdings nur für Verträge in Betracht, die geschlossen wurden,

als noch niemand vom Ausbruch von COVID-19 wusste. Bei Verträgen, die zu einem Zeitpunkt abgeschlossen wurden, zu dem die Auswirkungen der aktuellen Krise auf die Möglichkeit zur Leistungserbringung schon absehbar waren, wird sich der Schuldner nicht ohne Weiteres auf höhere Gewalt berufen können.

Oldtimerverkauf | Teilemarkt | Oldtimerschau | Clubpräsentationen

32.



OLDTIMER MESSE TULLN

ÖSTERREICHS GRÖSSTE OLDTIMER VERANSTALTUNG

21.–22. Mai 2022

**ENDLICH
WIEDER!**



GROSSE AUKTION

Oldtimer | Youngtimer | Motorräder



www.facebook.com/oldtimermesse.tulln

www.oldtimermesse.at

Automobilgese



Mit viel Dampf gegen die Wand: Cugnots „Fardier à vapeur“ sollte militärischen Zwecken dienen.



Zweiter Marcus Wagen: Der Motor wurde 1888, das Fahrgestell später von der Fa. Märky, Bromovsky & Schulz in Adamsthal nahe Brünn angefertigt.



22. Juli 1894: „Erste Zuverlässigkeitsfahrt für Wagen ohne Pferde“ von Paris nach Rouen: Der Schnellste, Graf Albert de Dion mit seiner Dampf-Kutsche, wurde disqualifiziert.



Erstes fabrikmäßig hergestelltes Automobil in der k.u.k. Donaumonarchie: Siegfried Graf Wimpffen am Lenkhebel des Serpollet-Dampf-wagens (1892).

Leider wird heutzutage das „Automobil“ sehr banal zum lebensraumverschwendenden, umweltschädlichen Blechhau-fen degradiert, der an allen Widrigkeiten unserer schamlos praktizierten Über-flusswirtschaft führend ist. Aber es ist in Stück Menschheitsgeschichte, welches unser Leben neu definierte.

Text: Alexander Trimmel

Fotos: TMW, ÖNB Archiv, Gelosky, Archiv, Hersteller, Retromobil, Topothek

1771-1918

Fardier à vapeur

Vom französischen Kriegsministerium beauftragt, entwickelte der Offizier und Erfinder Nicolas-Joseph Cugnot 1769, zwanzig Jahre vor der „Französischen Revolution“, einen Dampf-wagen, der Pferdekutschen für den Geschütztransport überflüssig machen sollte. Das lenkbare Vorderrad des dreirädrigen „Fardier à vapeur“ (französisch: Dampf-wagen) wurde von einer zweizylindrigen Dampfmaschine angetrieben, dem ein mächtiger Metall-Wasserkessel vorgelagert war. Der vier Tonnen schwere Holzdinosaurier mit den mannshohen Hinterrädern holperte 1771 bei seiner ersten Erprobungsfahrt mit horrenden drei Stundenkilometern gegen die Kasernenmauer eines Pariser Exerzierplatzes. Cugnot konnte das Unglück nicht fassen, rührte seinen Dampf-wagen nie wieder an. 2011 heizte Cugnot-Fan und Verpackungsfabrikant Alain Cerf, die von ihm in Auftrag gegebene Replik des „Fardier à vapeur“ am Pariser Ausstellungsgelände der „Retromobile“ an. Legte mit großer Freude schnaubend und zischend einige Meter zurück und meinte: „Ich weiß gar nicht, was

all die Zweifel sollen. Der Fardier fährt ausgezeichnet und ist für mich unbestritten das erste Automobil der Welt.“

„auto + mobilis“

Diese Feststellung möge vielleicht etwas Zündstoff aus der immerwährenden Diskussion nehmen, ob Carl Benz oder Siegfried Marcus die Erfinder des Automobils gewesen wären, weist aber viel zu wenig darauf hin, was „auto“ und „mobil“ gesellschaftlich tatsächlich bedeuten. Die Mobilität (lateinisch: mobilis = beweglich) der sumerischen Transportwagen im dritten Jahrtausend vor Christus war von der Zugtierkraft genauso abhängig, wie die Postkutsche des 19. Jahrhunderts. Auch in der dampfbetriebenen Eisenbahn des 19. Jahrhunderts wurden Passagiere lediglich passiv bewegt. Erst das „Automobil“ (griechisch: auto = selbst) gab dem Individuum die Möglichkeit, sich ohne körperliche Anstrengung mit beachtlicher Geschwindigkeit autonom fortzubewegen, wodurch Zeit- und Lebensräume, Lebens- und Gesellschaftsformen komplett neu definiert wurden.

Straßendampf

Obwohl die Ingenieure im „Vik-

Iltschaft

torianischen Zeitalter des Dampfes“ ausgeklügelte dampfbetriebene Straßenfahrzeuge entwickelten, genossen diese nicht die gleiche Akzeptanz wie die Dampfkraft auf See und Schiene. Gesetze, die den Einsatz auf Straßen durch hohe Benützungsgebühren einschränkten oder schlimmstenfalls sogar verhinderten, und eine für den Betrieb nötige Infrastruktur, wie Kohle und Wasseraufnahmestellen, da ständig nachgefordert werden musste, begrenzten den Einsatz von Dampfwagen für landwirtschaftliche oder schwere Transportarbeiten.

Pioniergeist

Das erste fabrikmäßig hergestellte und verkaufte Automobil, welches in der Österreichisch-Ungarischen k.u.k. Donaumonarchie in Betrieb genommen wurde, war ein französisches Serpollet-Dampfauto, das sich die beiden Grafen Wimpffen und Wilczek 1892 zulegten. Es geriet zum Volksergebnis ersten Ranges, als die beiden „Chauffeure“ (französisch: chauffeur = Heizer) die Kohle im Brenner anheizten und sich das 1.800 Kilo schwere Ungetüm, mit seinen eisenbeschlagenen Rädern nervenerschütternd über das Wiener Granitpflaster polternd, in Bewegung setzte. Nach fünf Kilometern Abenteuerfahrt war Pause angesagt. Das „Serpollet-Dampfross“ verlangte nach Kohlenachschub.

Wadlkraft

Während am 20. Juni 1895 in Paris bereits eine große Automobilausstellung stattfand, zählte der Fahrzeugbestand der österreichisch-ungarischen Monarchie 1894 ganze drei Automobile. Hierzulande trat um die Jahrhundertwende jeder, der „Wadeln“ hatte, in die Pedale. Radfahrerklubs und –werkstätten schossen wie die Schwammerln aus dem Boden. Um das Velociped jedoch im Straßenverkehr bewegen zu dürfen, war es ab 1893 nötig, eine teure Fahrprüfung ab-

zulegen und ein Kennzeichen am „Stahlross“ zu montieren. Zugleich durfte man auch nicht zu jeder Tages- und Nachtzeit radeln. Schon vier Jahre später wurden diese scharfen Bestimmungen aber wieder aufgehoben.

Transmissionslos elektrisch

Während der Automobilmus bereits weltweit boomte, nahm er in Österreich erst mit gehöriger Verzögerung in den letzten Jahren des 19. Jahrhunderts Fahrt auf. Die Dampfwagenzeit war vorbei. Das Benzinautomobil hatte sich durchgesetzt. Wenngleich der Wiener Kutschenbauer und Autoerzeuger Ludwig Lohner mit Strom gegen den Strom schwamm und 1900 auf der Pariser Weltausstellung seinen bahnbrechenden „Lohner-Porsche“ mit Elektro-Radnabenmotoren der ganzen Welt präsentierte. Im Jahr darauf einen zusätzlichen Benzinmotor mit Ladevorrichtung einbaute, der den während der Fahrt verbrauchten Strom ergänzte. Somit als erster Hybrid der Automobilgeschichte für gehörig Aufmerksamkeit sorgte.



Bewunderung & Skepsis

Während Erzherzog Franz Ferdinand bei der Eröffnung der IV. Internationalen Automobilausstellung 1904 in der Wiener Rotunde folgende Worte an die österreichischen Automobilfabrikanten und –händler richtete: „Ich selbst bin ein Verehrer des Automobils! Es ist das Herrlichste, das es geben kann!“, teilte sein konservativer Vater, Kaiser Franz Joseph I., der mittlerweile über 50 Jahre den Vielvölkerstaat zusammenzuhalten versuchte, diese Bewunderung der neumodischen Krawallpletern keineswegs.



Um 1900: Das „Stahlross“ begeisterte die Massen: Alt, jung, reich, arm, alle radelten. Tausende Fans jubelten in Velodromen ihren Rennrad-Stars zu.



Automobil-Bewunderung: Der österreichische Thronfolger Erzherzog Franz Ferdinand mit Gemahlin im Daimler von 1902



Automobil-Skepsis: Widerwillig brach der 78-jährige Kaiser Franz Joseph I. am 12. August 1908 zu seiner ersten Autofahrt mit dem englischen König Edward VII. in Ischl auf.



Schon 1897 wurde in der Wiener Rotunde eine „Internationale Fahrrad-, Automobil- und Sport-Ausstellung“ abgehalten. Zwei Jahre später die „1. Automobilausstellung“.



Die Wiener Automobil-Haute-Volée zeigte stolz ihre Pretiosen vor dem pottwal-rippen-umrankten Eingang der Prater-Restaurations „Zum Walfisch“ (1931).

Nach seiner ersten Fahrt im Automobil meinte dieser: „G'stunken hat's und g'sehn hot man nix!“ Aber auch sein Generalstab der k.u.k. Armee vertraute eher der Schiene und den Pferden: „Das Automobil ist für die Armee nicht zu gebrauchen! Es ist ein hübscher Zeitvertreib für aristokratische Nichtstuer und für jüdische Sportsleute.“ (Graf Friedrich Beck, 1903). Zur Jahreswende 1905/06 standen dem „Autoreferat der österreichisch-ungarischen Armee“ ein Personenkraftwagen und vier Lastkraftwagen zur Verfügung. Erst Erzherzog Leopold Salvator erkannte als Schirmherr des Militärkraftfahrwesens die große Bedeutung der automobilen Rüstung.

Unbeliebter Reichensport

Wie die österreichische Landbevölkerung dem Automobil gegenüberstand, schilderte 1904 der Franzose Louis Fitsch, als er eine zweiwöchige Tour durch Österreich-Ungarn mit dem Automobil unternahm: „Im allgemeinen verhält sich besonders in Österreich die Bevölkerung dem Auto gegenüber ziemlich feindselig. Wiewohl wir die Ortschaften stets im gemäßigsten Tempo von 15 km/h durchfahren, waren wir doch häufig den Beleidigungen, ja selbst tätlichen Bedrohungen der Landbewohner ausgesetzt, die in jedem Chauffeur einen Feind sahen! Aber die Hauptplage bildet die liebe Straßengugend, die im Gefühle ihrer Straflosigkeit es sehr amüsan findet, dem Wagen kleine Hindernisse in den Weg zu legen und ihn sowie seine Insassen mit Steinen zu bewerfen.“ Noch dazu fanden sich in der ungewalzten Schotterstraßenaufgabe zahllose von den Pferdefuhrwerken herrührende Nägel, welche sich in die „Pneumatics“ bohrten, und für zahlreiche teure und langwierige Reifenwechsel sorgten. Von den Reifen abgesehen, war Autofahren und –besitzen ein unglaublich kostspieliges Unterfangen. Benzin, ein Raffinerieabfallprodukt der Petroleum- und Schmiermittelgewinnung, konnte man nur in Apotheken und Drogerien zu Fabelpreisen einkaufen. Drei Liter kosteten genauso viel wie ein Kilo feinsten Lungenbraten. Neben den horrenden Automobil-Anschaffungskosten waren in Wien enorm hohe KFZ-Steuern zu berappen.



1918-1939

Auch in der Zwischenkriegszeit der 1. Republik blieb ein Auto für Otto Normalverbraucher unerschwinglich. In Wien sank der Automobilbestand von 1924-1929 sogar um 17 Prozent, da selbst das reiche Großbürgertum sich nicht mehr imstande sah, die hohen Automobilabgaben zu leisten. Umso dekadenter, dass sich die Reichen und Schönen alljährlich mit ihren automobilen Art-Deco-Prunkstücken im Schlosspark von Schönbrunn beim „Concours d'Elegance“ feiern und ablichten ließen, während ein großer Bevölkerungsanteil am Hungertuch nagte. Ein neues Gesetz verpflichtete von nun an jeden Autohalter, der einen Chauffeur in seine Dienste stellte, diesem eine angemessene Unterkunft und Versorgung zur Verfügung zu stellen sowie eine lebenslange Rente auszus zahlen. Kammersänger Leo Slezak leistete sich diesen Luxus. Saß oft selbst hinter dem Lenkrad seines Gräf & Stift. Jedoch nur für Fotoaufnahmen. Im zünftigen Autler-Outfit. Mit Staubmantel, Haube und Brille. Bei Knize am Graben gekauft. Er hatte keinen Führerschein. Fuhr keinen einzigen Meter selbst. Beschrieb aber in seinem Buch „Meine sämtlichen Werke“ das „...Autofahren als den schönsten Sport, den es gibt!“.

Emanzipation

1923 fand das „Erste Wiener Damenrennen“ für Automobile auf der Prater-Hauptallee statt. Eine Beschleunigungsfahrt, die Frau Doktor Frühwald auf ihrem mächtigen Gräf & Stift SR3 gewann. Vor dem Ersten Weltkrieg hatten erst eine Handvoll Frauen die Wagenlenkerinnen-Prüfung erfolgreich abgelegt. Eine Verordnung besagte, dass das Wagenlenken eine ausschließlich männliche Betätigung



bleiben müsse. 1923 waren bereits 70 Frauen in Wien im Besitz eines von der Polizei ausgestellten Führerscheins. Die Emanzipation der Frau schritt damals recht zügig voran. Viele erfolgreiche Männer fielen im Ersten Weltkrieg. Frauen übernahmen nicht nur das Steuer des Wagens, sondern auch die Führung in den männerverwaisten Unternehmen. Ehe sie von den Nationalsozialisten wieder an den unbeliebten Herd verbannt wurden.

A Hetz'

Der Fußgängerverkehr verblieb bis 14. April 1926 in Wien vollkommen ungeregt. Bis man auf dem neuralgischen Kreuzungspunkt Ringstraße-Kärntnerstraße zwei quer zur Fahrtrichtung verlaufende weiße Striche in vier Meter Entfernung auf das Granitpflaster malte, zwischen denen Passanten die Straße überqueren sollten. Eine reine Nervenprobe für die liebe Polizei. Niemand wollte sich an die neue Regelung halten. Zahlreiche Schaulustige empfanden das Geschehen als Gratis-Volksbelustigung, „...a Hetz'“, während die Ordnungsorgane immer wieder Mahnungen wiederholten: „Zwischen den Strichen gehen!“ Am 4. Juni 1926 wurde eine beleuchtete Verkehrsampel mit der Lichtfolge Grün, Gelb und Rot auf der Opernkreuzung erstmalig in Wien in Betrieb genommen.

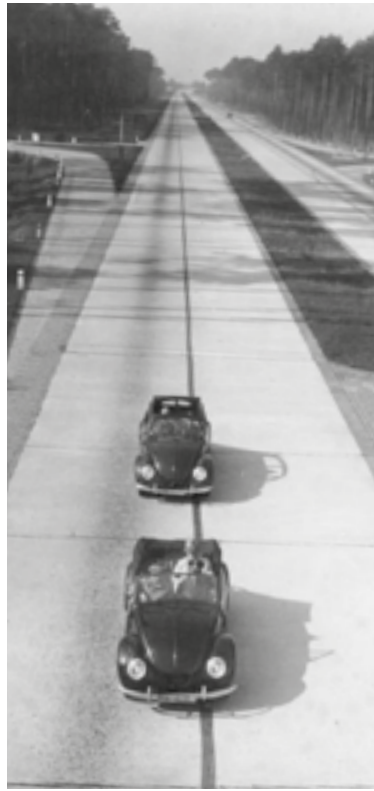
Ausblick

Beim Straßenbau der 30er-Jahre stand nicht allein deren befestigte Oberfläche für ein zügigeres Vorankommen der Automobilisten im Mittelpunkt. Das Landschaftserlebnis mit reizvollen Blicken auf Seen und Gebirge, sowie Natur- und Kunstdenkmälern sollte das ohnehin bereits vergnügliche Fahrgefühl zusätzlich steigern. Austrofaschistische Renommierprojekte, wie die Glockner-Hochalpenstraße und die Wiener Höhenstraße, wurden als Ausflugsstraßen konzipiert. 1939 von den National-Sozialisten politisch missbraucht. Zur Machtdemonstration ihrer unschlagbaren silbernen Hakenkreuzrenner. Das reich beflaggte „Wiener Höhenstraßenrennen“ vom 11. Juni 1939 gewann Hermann Lang auf Mercedes vor Hans-Peter Müller auf Auto-Union. Während in Österreich kreuzungsfreie Autobahnen vor dem Anschluss im Projektstadium steckenblieben, war das deutsche Reichsautobahnnetz –mit militärischem Hintergrund bereits Wirklichkeit geworden.



KdF-Idee

Vor dem Zweiten Weltkrieg versprach Hitler noch großmündig die Massenmotorisierung. Der KdF-Wagen (Kraft durch Freude-Wagen) sollte für nahezu jeden erschwinglich werden: „Fünf Mark die Woche musst Du sparen – willst Du im eigenen Wagen fahren.“ Die NS-Massenorganisation KdF sollte die Freizeit der deutschen Volksgenossen gestalten und gleichzeitig überwachen. KdF-Vergnügungen, wie Urlaubsreisen, Wanderausflüge, Kegeltourniere und Nähkurse, dienten nur dazu, neue Personengruppen für das Regime anzuwerben. „In 10 Jahren jedem schaffenden Deutschen einen Volkswagen!“ Diese Rechnung ging klarerweise nie auf. Trotzdem schaffte es der Käfer nach dem Zweiten Weltkrieg zum absoluten Bestseller.



1945-2000

Stunde Null

Der Kraftfahrzeugbestand im kriegszerbombten Österreich von 1945 bezifferte sich gerade einmal auf magere 10.850 Personenkraftwagen und 18.650 Motorräder. 1938 waren hierzulande noch jeweils viermal so viele Fahrzeuge zugelassen. Mechaniker, Spengler und handwerksbegabte Bastler zimmerten aus zerschossenen Jeeps, Kübelwagen und Teilen ehemaliger Vorkriegsperlen fahrbare Untersätze. Mit unglaublicher Kraftanstrengung, von Unterjochung und Angst gezeichnet, versuchte ein schwer traumatisiertes Volk, das zerbombte Land in eine neue lebenswerte Zukunft zu führen. Dunkle Seiten der Vergangenheit wurden zugeeckt, die ehemals Reichen schienen nochmals reicher. Ein, in Wien sehr präsent Volk, das die Kultur und den Wohlstand der Stadt um die Jahrhundertwende sehr voran-

trieb, fehlte. Wirtschaftswunderzeit und wachsender Wohlstand in den fünfziger Jahren lenkten von der Vergangenheit ab.

Wirtschaftswunder

Eigentlich könnte erst an dieser Stelle die Geschichte beginnen. Der Automobilismus war von nun an nicht nur wenigen Reichen vergönnt, sondern auch dem Hausmeister von nebenan, der nach ersten Fahrversuchen mit dem Lohner-Roller auf eine panoramaverglassete wettergeschützte Heinkel-Kabine umstieg. Mit dem „Rosa Deckel“ in der Tasche und Goggomobil vor der Haustüre, führte die erste Weltreise auf den Reinischkogel. Mit Anna-Tante und Zwillingen auf der Rücksitzbank, Zelt und Gepäck am Dach, sowie ausreichend Werkzeug im Kofferraum wagte man sich im Hillman Imp sogar nach Lignano.



Käfer Prototyp, 1937: Herbert Kaes, ein Neffe Ferdinand Porsches, erinnert sich: „Wolfsburg gab es damals noch nicht. Wir haben den VW 30 in Stuttgart in der Privatgarage meines Onkels gebaut“.



4. Juni 1926: Erste Lichtsignal-Verkehrsampel in Österreich auf der Opernkreuzung in Wien. Handbetätigt!



60er Jahre: Vor dem Stephansdom staute sich der Kärntnerstraßen-Autoverkehr in beiden Richtungen.



Des Flugzeugbauers Kabine: Im Heinkel fand man genug Platz für den Familienausflug ins Grüne





Freuds mobile Couch

Welchen unfassbar wichtigen gesellschaftlichen Stellenwert das Auto zu dieser Zeit hatte, lässt sich mit Worten kaum beschreiben. Erstmals ein Gefühl von Freiheit zu verspüren, die Zügel selbst in die Hand zu nehmen, ein echtes Selbstwertgefühl zu empfinden, weil man sich nicht mehr kollektiv untergeordnet fühlt, Abenteuerreisen unternehmen zu können, andere Völker und deren Lebensumstände in jedem Winkel der Welt, dank eigener Erfahrungen kennenzulernen, ersetzten zahllose psychiatrische Therapiestunden, um gefühlte Todesangst, Obrigkeitshörigkeit, Schuldgefühle und entsetzliche Bilder der Vergangenheit aus dem Unterbewusstsein zu vertreiben.

Automobilfamilie

Man opferte dem Automobil sehr viel Lebenszeit. Schließlich stellte es damals nach der Behausung zumeist die zweitwerteste Anschaffung dar, welche man viele Jahre lang in Schuss halten wollte. In die Jahre gekommen, standen doch ab und zu Reparaturarbeiten an. Die man mit günstigen Gebrauchtteilen vom Auto-Metzker in Vösendorf an den Wochenenden mit Freunden auf dem Laterndl-Parkplatz vor der Haustüre selbst vornahm. Inzwischen polierten die Kinder Radkappen auf Hochglanz. Mutter stopfte die mittlerweile abgewetzten und löchrigen Sitzbezüge, während der kunstbessene Großvater mit Spachtel und Pinsel die rostzerfressene Karosserie zuleisterte. Das Auto mutierte zum Familienmitglied, welches man sorgsam behütete.



Billige Gebrauchtteile gab's beim Auto-Metzker, repariert und gewaschen wurde am Sonntag an der Donau

Charaktere

Mittels Wahl der Automarke und Type, versuchten Autobesitzer ihre Lebenseinstellungen und Charaktereigenschaften nach außen zu tragen: rassistisch-sportlicher Italiener, praktisch-ökonomischer Franzose, konservativer Brite oder zuverlässiger Deutscher. Um sich weitergehend gegenüber dem Nachbarn abzugrenzen, welcher dieselbe Marke bevorzugte, begann man das eigene Schätzchen optisch und/oder technisch zu individualisieren. Ob mit Klebefolie in Vogelaugenahornoptik am lackierten Borgward-Isabella-Armaturenbrett, oder dicken Potsch'n am Bayerischen, die Zubehöräden quollen an Angebot über. Hauptsächlich sportliche Accessoires fanden großen Anklang beim Publikum. Kein Wunder, sorgte doch ein gewisser Jochen Rindt dafür, dass Österreich auf der Motorsportlandkarte zum Olymp aufstieg.



Helden

Dank Jochen Rindt, Niki Lauda und Gerhard Berger hat es das Zwergerland Österreich häufig in die positiven Schlagzeilen der internationalen Welt-Presse geschafft und entwickelte sich seit der Kreisky-Ära in den Siebziger-Jahren auch wirtschaftlich immer mehr zum Autoland. Kreisky fuhr privat Rover, ÖGB-Präsident Franz Olah ließ sich gar im feudalen Chevy Impala chauffieren, der Generalsekretär der ÖVP, Hermann Withalm, gab sich sportlich im Ford Mustang Coupé. Die Autoindustrie florierte. Gedanken über Verbrauch und Luftverpestung machte sich nahezu niemand. Der damals häufig nötige Ölwechsel wurde von Hobby-Bastlern stolz vor der Haustüre ausgeführt. Das schwarze Alt-Teer ganz unbekümmert über den Straßenkanal entsorgt.



Thema Umwelt

In den Achtzigern musste sich das Automobil zu Recht einigen Umweltthemen stellen, Stichwort „Mein Auto fährt auch ohne Wald“. Saurer Regen und ein nicht mehr zu leugnendes Waldsterben führten, nach heftigem Widerstand der Autoindustrie, zum ge-



setzlich verordneten Drei-Wege-Abgaskatalysator. Der scheinbar undurchdringbare Schutzmantel um das Automobil zeigte langsam zarte Risse. Kritik durfte lauter werden. Elektronisch gesteuerte Einspritzungen ersetzen nimmersatt schlürfende Vergaser, Abgaslader machten den Dieselmotor auch im Personenwagen gesellschaftsfähig und sogar motorsporttauglich.

Fahrspaß und Solidität

Verzinkte Karosserien hielten ab den 90er-Jahren den Rostfraß im Schach. Gepaart mit solider Technik waren hohe Kilometerleistungen ohne großem Wartungsaufwand zu bewerkstelligen. Der von unbändigem Ehrgeiz getriebene Wiener Ferdinand Piëch übernahm 1993 das Volkswagen-Steuerruder und formte aus dem verlustgebeutelten Unternehmen einen gewinnträchtigen Weltkonzern. Britisches Roadsterfeeling mit ungewohnter Zuverlässigkeit feierte in Form des Mazda MX5 seine Wiederauferstehung, die kompromisslose Mittelmotor-Elise folgte dem Chapman-Motto „First take simplicity, then add lightness“, und bot unnachahmlichen Fahrspaß. Leichtbau bei adäquater Sicherheit, Solidität und Umweltfreundlichkeit: Orientierungspunkte für das Automobil nach der Jahrtausendwende?

2001-202X

Krise

Der Terroranschlag vom 11. September 2001 erschütterte die Welt und ließ schleichend eine neue Epoche anbrechen, welche vorerst vom Hype der Lebenslust überlagert wurde. Cabrio-Coupés waren der letzte Renner, ehe die Finanzkrise von 2008 der Gesellschaft einen anhaltenden Dämpfer versetzte. Abwrackprämien sollten den stockenden Neuwagenverkauf forcieren, erst später wurde diese Maßnahme dem Umweltschutz zugeschrieben. Der prestigeträchtige SUV eroberte, dank billigem Fracking-Öl, die Gunst der Autokäufer. Mächtig in den Ausmaßen, mächtig an Hüftspeck und Leistung. Leasing boomte, die Spritpreise blieben auf niedrigem Niveau. Oldtimerpreise stiegen als Anlage in irrationale Höhen.



Elektrisierende Zukunft?

Der perfekt inszenierte Dieselskandal bot der Politik die Bühne, nur noch dem akkuelektrischen Antrieb im Automobil eine Zukunft zu bieten. Besonders delikat, dass die Politik nicht Rahmenbedingungen für die Industrie vorgibt, sondern Technologien fest schrieb. Überbordende Elektronik, Überwachungsfunktionen und enorme Anschaffungs- sowie Wartungskosten machen das Automobil für den Privatbesitz immer unattraktiver. Der Trend geht zu Mietmodellen. Die Heizung wird im Winter per App gegen Zusatzkosten aktiviert. Mehr Dampf für den Autobahnbetrieb gibt's per Handysignatur. Autonomes Autofahren entledigt den Lenker jeder Eigenverantwortung. Wie in fast allen Bereichen zeigt sich die Gesellschaft auch in Fragen der Mobilität stark gespalten. Spaß am Autofahren gilt als Tabuthema. Hersteller werfen die letzten Saurier für klassische Benzinbrüder auf den Markt. Die Rohstoffpreise sollen sich als neuer Standard etablieren. Die letzte große Umverteilung nach oben steht bevor. Dem Auto droht kreisschließend wieder ein Dasein als Spielzeug exklusiv für Reiche.



Beinahe 6 Meter lang, steuerfreie 1.000 PS stark und über 4 Tonnen schwer aber rein elektrisch. Die grüne Ideologie ging wieder mal nach hinten los



aus verkehrspsychologischer Sicht

Fahrerassistenzsysteme und ihre Tücken

Fahrerassistenzsysteme wurden entwickelt, um FahrerInnen zu unterstützen und so die Verkehrssicherheit zu erhöhen. So bestechend einfach könnte es sein. Ist es aber nicht.

Aus verkehrspsychologischer Sicht ist dies wenig überraschend. Einen guten Erklärungsansatz dafür bietet die Risikohomöostase-Theorie von Wilde. So kompliziert vielleicht der Name klingt, so einfach ist der Inhalt. Jeder Fahrer, jede Fahrerin bevorzugt ein bestimmtes Maß an Risiko beim Fahren. Dieses „Wohlfühlrisikolevel“ ist individuell und subjektiv. Wird es überschritten, fühlt man sich unsicher und greift auf risikominierende Maßnahmen wie Temporeduzierung und Einstellen von Nebentätigkeiten zurück. Wird es unterschritten, fühlt man sich gelangweilt und setzt risikoerhöhende Maßnahmen wie z.B. Geschwindigkeitssteigerung, um wieder in den Wohlfühlrisikobereich zu gelangen. Fahrerassistenzsysteme können durch den versprochenen Sicherheitsgewinn zu einer verringerten subjektiven Risikoeinschätzung führen, weshalb schlichtweg mehr Risiko in Kauf genommen wird



und der Sicherheitsgewinn durch das Assistenzsystem wieder verloren geht. Diese menschliche Fehleinschätzung wurde für zahlreiche Fahrerassistenzsysteme und für verschiedene FahrerInnengruppen wissenschaftlich bestätigt. So fuhren beispielsweise FahrerInnen, deren Fahrzeuge mit

sogenannten intelligenten Lichtsystemen ausgestattet waren, eben wegen dieser Unterstützung bei Nebel so schnell als wäre kein dichter Nebel. FahrerInnen mit dem Antiblockiersystem ABS waren bei winterlichen Fahrverhältnissen so schnell unterwegs wie bei besseren Fahrverhältnissen. Neben der falschen subjektiven Einschätzung des aktuellen Verkehrsrisikos durch Fahrerassistenzsysteme kann das unkritische Verlassen auf das Assistenzsystem aus verkehrspsychologischer Sicht zu Unfällen führen. Studien haben

gezeigt, dass FahrerInnen bei Ausfällen der Assistenzsysteme sehr lange brauchten, bis sie diese erkannten und wieder selbst ausglich. So kam es etwa beim Ausfall des Abstandsassistenten in den Experimenten zu sehr kritischen Situationen, weil der Mindestabstand bereits

deutlich unterschritten war, bis die FahrerInnen den Ausfall des Systems überhaupt erst einmal bemerkten. Zu Problemen mit Fahrerassistenzsystemen kann es insbesondere bei schlechten Witterungsbedingungen kommen, wenn Verkehrszeichen oder Spurmarkierungen nicht oder nur schwer lesbar sind. Zu Problemen mit Fahrerassistenzsystemen kann es aber auch kommen, wenn die FahrerInnen sich nicht mit diesen vertraut gemacht haben und Potential und Grenzen derselben nicht kennen. Aus verkehrs-

psychologischer Sicht wird deshalb empfohlen, sich beim Autokauf gut beraten und einschulen zu lassen. Fahrerassistenzsysteme haben das Potential zur Verbesserung der Verkehrssicherheit, sie unterstützen die FahrerInnen und steigern den Komfort. Sie können dies aber nur, wenn sie auch adäquat eingesetzt werden, als

Unterstützung für die FahrerInnen und nicht als Ersatz für die möglichst aufmerksame und umfassende Gefahrenwahrnehmung und Risikoeinschätzung durch die FahrerInnen selbst. **www.sicherunterwegs.at - Ihr Partner für Nachschulungen, Untersuchungen, Verkehrserziehung und Forschung.**

I AM



retyred
ORIGINAL

Möbel mit verdächtig guter Kurvenlage.
Möbel mit Profil.

Think. Rethink.
www.retyred.com

Red Bull Ring: Neue MotoGP-Schikane

Neues Layout

MotoGP-Fans hat wieder das Rennfieber gepackt! Die ersten Saisonrennen versprechen eine spannende Weltmeisterschaft mit zahlreichen Titelanwärtern. Bis die besten Rider der Welt einmal mehr am Red Bull Ring ihr Können zeigen, ist allerdings noch etwas Geduld gefragt.

Doch die Fans dürfen sich schon jetzt auf ein Rennen zum Fingernägelkauen und Auf-dem-Sitz-Herumspringen freuen. Auf keiner anderen Strecke gab es so viele Last-Corner-Entscheidungen mit Hochspannung bis zur Zielgeraden wie am Spielberg - mit wohliger Gänsehaut erinnern wir uns an Marc Márquez gegen Andrea Dovizioso oder Miguel Oliveira gegen Pol Espargaró und Jack Miller zurück.

90-Grad-Karussell für zusätzliche Rennaction

Beim Motorrad Grand Prix von Österreich 2022 jagen Brad Binder, Marc Márquez & Co erstmals mit ihren Bikes durch die neue Münzer Schikane. Zwei 90-Grad-Turns im Charakter einer schnellen Doppelkurve verlangen den MotoGP-Piloten nicht nur ihr komplettes fahrerisches Können ab, son-

dern sind wie gemacht für Überholmanöver. Und wenn nicht dort, dann in der darauffolgenden Kurve 3, wo es ganz neue Linien geben wird, entscheidend beim Beschleunigen hinaus auf die darauffolgende Schönbögen-Gerade.

Für noch mehr Action & Sicherheit

Die neue MotoGP-Schikane soll nicht nur für mehr Spannung, sondern auch für mehr Sicherheit sorgen. Durch die kompakte Variante mit einer kreuzenden Rechts-Links-Kombination wird das Geschwindigkeitsprofil im entsprechenden Streckenbereich deutlich reduziert, ohne die vorhandene Strecke zu beeinträchtigen. Für die Planung der Schikane im Nordwesten des Areals war maßgeblich der renommierte Rennstreckenentwickler Herman Tilke verantwortlich.

Umfangreiches Rahmenprogramm

Von 19. bis 21. August können Fans nicht nur die besten Motorrad-Rennfahrer der Welt anfeuern, sondern auch zwischen den Sessions auf der Rennstrecke ein umfangreiches Side-Event-Programm genießen. Die „Spielberg MotoGP Bike City“ hat sich in den vergangenen Jahren als Entertainment-Zentrum einen Namen gemacht. 2022 sorgen unter anderem wieder Live-Acts, Stunt-Shows, Air Displays der Flying Bulls für Action abseits des Asphalts.

Tickets für die MotoGP-Premiere des neuen Layouts beim „Motorrad Grand Prix von Österreich 2022“ sollten sich Fans nicht entgehen lassen und schon jetzt unter www.redbullring.com zuschlagen!





GR Yaris: **Drifttraining**

Sommer-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 dem X-BOW Winter- und Sommer-Cup, Track-Days und Firmen-Events findet abermals, nach der Premiere 2021, das exklusive Erlebnis für alle, die schon immer die hohe Kunst des Allrad-Drifts erlernen wollten, statt: Das „Drift Private Coaching“ mit dem Toyota GR Yaris!

Schöne Aussichten

Kaum im Programm, waren 2021 fast alle Tickets für die exklusiven Drifttrainings mit dem GR Yaris auch schon ausverkauft. Als logische Konsequenz bietet „razoon – more than racing“ auch für die bevorstehenden Sommermonate wieder das exklusive

Drifttraining mit dem japanischen 261PS Allrad-Boliden an.

Profis am Werk

Getreu dem Motto „Go with your Pro“ führen motorsportlerfahrene und ausgebildete Instruktoren wie Patrick Winter (ehemaliger Rallyeprofi) oder Dominik Olbert (mehrfacher Rundstreckensieger) durch das Drifttraining-Programm – inklusive atemberaubender Drifts und cooler Bremsmanöver. Hier werden auf Rutschplatte, Kreisbahn und bewässertem Handling-Parcours Fahrspaß und Fahrtechnik mit Adrenalinkick-Garantie vermittelt.

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 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 bereits ab 189 Euro*! Geboten wird 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.

**)Frühbucherrabatte bei Buchung bis 31.03.2022!*

TOYOTA-EXPERIENCE.COM

Infos & Anmeldung

www.toyota-experience.com
office@toyota-experience.com
+43 664 19 747 19

TERMINE

14.05.2022
Wachauring Melk 17-20 Uhr

26.08.2022
Wachauring Melk 16-19 Uhr

03.09.2022 Innsbruck

18.09.2022 Saalfelden

02.10.2022
Red Bull Ring Driving Center

14.10.2022
Wachauring Melk 16-19 Uhr

IMMER EIN SELBSTBEWUSSTER AUFTRITT



ŠKODA
SIMPLY CLEVER



Der neue ŠKODA KAROQ

Der neue ŠKODA KAROQ ist ein selbstbewusster SUV, der mit zahlreichen Innovationen für einen starken Auftritt sorgt: Leichtmetallräder mit schwarzen Aero-Einsätzen garantieren optischen Schwung und verbessern die Aerodynamik. Voll-LED-Matrix-Scheinwerfer leuchten die Fahrbahn optimal aus, damit Sie sicher ans Ziel kommen. Clevere Details wie der für ŠKODA typische Regenschirm und das praktische VarioFlex Sitzsystem ergänzen den hohen Komfort des neuen KAROQ.

Jetzt bei Ihrem ŠKODA Betrieb!

Symbolfoto. Stand 11.04.2022. Die beschriebenen Ausstattungen sind zum Teil serienmäßig oder optional erhältlich. Details bei Ihrem ŠKODA Berater.

Verbrauch: 4,7–8,5 l/100 km. CO₂-Emission: 124–193 g/km.

[skoda.at](https://www.skoda.at)

facebook.com/skoda.at

youtube.com/skodaAT

instagram.com/skodaAT