

motor&more

Juli/August 2022

www.motorandmore.at



AIRPOWER22
STEIERMARK

TESTS: Fiat 500e • Ford Fiesta • Kia ProCeed • Peugeot 308
Renault Megane E-Tech • Toyota Yaris Cross & bZ4X • VW Taigo

Offenbarung

Porsche Cayenne Cabrio



V8 Hotel

Hubraum trifft Wohnraum



Freizeit

24h-Traktorrennen





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

Liebe Autointeressierte,

2022 jährt sich die Erfindung Autoradio zum 100. Mal. Die oft als gestrig titulierte Erfindung Radio verstummte bis heute nicht. Die Inhalte lassen jedoch an der Polarität immer mehr erstaunen. So Mitte April: der Flughafen Wien vermeldet eine Verdoppelung der Passagierzahlen, aber diese seien immer noch nicht auf Vorkrisenniveau. Auf Ideen, wie endlich wieder mehr Menschen fliegen sollen, folgt ein Beitrag, wie der ultimative Planetenkiller, das Privatauto, aus Wien verschwinden soll und ganz einfach durch Rikschas ersetzt werden möge.

Für symbolische Diskrepanzen oder modische Fauxpas steht man heute ja schnell am Pranger einer arbiträr unterstellten Kriegssympathie, parallel darf eine „Krieg der Sterne“-Serie gefeiert werden. Warum auch nicht, spannend ist, worüber wir uns empören, wird latenter von außen vorgeben. VW sicherte sich die neue Serie werbewirksam für den neuen ID.Buzz. Stimmig, denn es legt den gemeinsamen Wunsch nach vermeintlich „guten alten Zeiten“ offen. Ein TV-Kult aus Gut oder Böse, Hell oder Dunkel: wie stimmig. Eine reale Welt voller Extreme und Umbrüche, die Zuversicht verabschiedet sich in eine Zuflucht voller Nostalgie und Retrodesign, vor allem im Autodesign. Eventuelle Lehren aus der Kult-Filmreihe, wie sich Schritt für Schritt einschleichende digitale Überwachungssysteme in den falschen Händen auswirken, übersehen wir, so verliert auch das Auto stillschweigend seine Privatsphäre.

Polarisieren mag auch F1-Pilot Sebastian Vettel, gut so, denn die verpassten Maulkörbe der letzten Jahre waren genug. Es ist nett, nach dem Rennen Plastik einzusammeln, annähernd hundert Flüge kompensiert es kaum. Steuerschonend in der Schweiz von der alten Heimat mehr Solidarität und ein Tempolimit zu fordern, während man als bekennender Grünwähler hauptberuflich die schnellsten Autos an ihre Leistungsgrenze bringen darf, kostet Sympathie und Seriosität. Auch scheinbar belanglose Themen müssen polarisieren: Während viele F1-Teams aus Gewichtsgründen auf eine komplette Lackierung oder genügend Trinkwasser für den Fahrer verzichten, tun sich Kollegen im Rennauto schwer, kurz ohne Schmuck auszukommen.

*Mit einem Schmunzeln wollen wir somit den Sommer der Extreme friedlich tolerieren und genießen.
Ihr Bernhard Reichel*



Inhalt

Titelstory I:	Red Bull Airpower	4
	Gewinnspiel.....	6
Neuheiten:	Toyota GR86 & Supra MT	8
Klassik I:	Porsche Cayenne Cabrio	10
Junge Talente:	Porsche 914 Hommage.....	12
Anwalt:	Aufklärung über die Halterhaftung	14
Ausblick:	Neue Elektroautos im Retrolook	16
Tests:	Ford Fiesta	18
	Toyota Yaris Cross	20
	Kia ProCeed	22
	Peugeot 308	23
	VW Taigo.....	24
	Renault Megane E-Tech.....	26
	Toyota bZ4X	27
	Fiat 500e.....	28
Freizeit I:	V8 Hotel.....	30
Klassik II:	Tierisch gut Teil III	32
Psychologie:	Automarken & typisches Fahrverhalten ..	36
Alternativ:	Moderne Mikroautos.....	38
Klassik III:	Historische Mikroautos	40
	Büchertipps	43
Kommentar:	Mann vs Frau?.....	44
Freizeit II:	24h Traktorrennen in Reinigers	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, Georg Hanousek, 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 LentiaCity (Linz), Shopping City Seiersberg (Graz), ELI Shopping (Liez), Leoben City Shopping (Leoben), EO (Oberwart), Riverside, Auhofcenter und Q19 (Wien), G3 Shopping Resort (Seyring/Gerasdorf), Rosenarcade (Tulln), City Center Amstetten (Amstetten), bühlercenter (Krems). Fotos: Cover: Hersteller, Bernhard Reichel, Christian Freitag, Seite 3: Hersteller, Christian Freitag

Die fliegende Leistungsschau

AIRPOWER22

Das Warten hat ein Ende, Europas größte Flugshow kehrt Anfang September nach Österreich zurück! Am 2. und 3. September wird die Erfolgsgeschichte der AIRPOWER-Veranstaltungsreihe am Fliegerhorst Hinterstoisser in Zeltweg weitergeschrieben – wie gewohnt kostenlos für die Zuschauer.

Die AIRPOWER22 wird aus einer militärischen Leistungsschau am Boden, sowie Vorführungen der österreichischen Luftstreitkräfte, der Flying Bulls und internationaler militärischer Kunstflugstaffeln und Teilnehmern aus dem Bereich der Zivilluftfahrt, einer statischen Schau ziviler Aussteller aus den Bereichen der Luftfahrtindustrie, Forschung und Lehre, sowie einer umfangreichen Rahmenveranstaltung am Flugplatzgelände inklusive dem Militärluftfahrtmuseum bestehen.

Ein Event für die ganze Familie

Die Organisation legt dabei ein großes Augenmerk darauf, dass die AIRPOWER22 ein Fliegerfest für die ganze Familie wird, aber auch das österreichische Bundesheer den Event als Leistungsschau nutzen kann. Rund 200 Zivil- und Militärluftfahrzeuge aus rund 20 Nationen werden gezeigt, darunter rund 50 Luftfahrzeuge des Heers und die historische Flugstaffel der Flying Bulls. Zum Redaktionsschluss stand das finale Programm zwar noch nicht zu hundert Prozent fest, ein paar Highlights wurden aber auf diversen Online-Kalendern bereits kommuniziert. So darf sich das Bundesheer als Veranstalter unter anderem über die Teilnahme der legendären Freche Tricolori, der Patrouille Suisse oder der Patrulla Ágúlia aus Spanien freuen, um nur ein paar Programmhöhepunkte zu erwähnen.

Die AIRPOWER22 in Zahlen

Beindruckend wie die Performance der Piloten und die Leistung der Flieger sind auch die Zahlen bei diesem Event. 300.000 Besucher an zwei Tagen, 300 akkreditierte Journalisten, 1.500 Spotter, 6.500

Mitarbeiter und über 50 Ärzte und 300 Sanitäter sorgen für einen reibungslosen Ablauf und die Sicherheit von Teilnehmern und Zuschauern. Umso beachtlicher die Tatsache, dass trotz diesem enormen Aufwand der Eintritt für die Fans kostenlos ist! Die Partner des Bundesheeres, das Land Steiermark und Red Bull machen all das möglich.

Fotos: Bundesheer-/Horst Gorup, Wolfgang Grebien, Alex Schwarz; Katsuhiko Tokunaga



F-16 aus Belgien



Eine F4U-4 im Tiefflug





AIRPOWER22
STEIERMARK

Nicht nur Show, auch Mittel zum Zweck

Für die Fans versteht sich die AIRPOWER als Spektakel aus Flugshow, Ausstellung mit spannenden Ein- und Ausblicken, als Fest für die Familie – abgerundet mit umfangreicher und vielfältiger Gastronomie, kurzum ein echtes Erlebnis. Für das Heer ist der Event aber weit mehr, weil gleichzeitig die größte Übung der heimischen Streitkräfte. Nicht nur für die Luftstreitkräfte, auch für Miliz, Sanität und Logistik. Zudem wird einer breiten Öffentlichkeit gezeigt, wie wichtig es ist, in die Lufthoheit für die Souveränität unseres Landes zu investieren.

Kosten und Nutzen

Während bei den Kritikern solcher Veranstaltungen vor allem die Kosten Wasser auf den Mühlensteinen sind, freuen sich andere über viele Millionen an Wertschöpfung. Speziell in der Obersteiermark sind es Beherbergungsbetriebe, Gastronomie und Zulieferfirmen und deren Mitarbeiter die direkt von der AIRPOWER profitieren, das Land Steiermark und Österreich indirekt durch eine verstärkte Aufmerksamkeit in nationalen und internationalen Medien.



Black Hawk



Mustang & Me 109

Entspanntes Anreisen

Bei 300.000 Besuchern liegt es auf der Hand, dass man möglichst nicht mit dem eigenen KFZ nach Zeltweg kommen sollte – spart zudem jede Menge Treibstoff und auch Nerven! Daher haben die Organisatoren das schon bewährte Verkehrskonzept weiter optimiert, damit die Besucher weitestgehend mit öffentlichen Verkehrsmitteln und Shuttle-Konzepten anreisen können. So etwa führt die ÖBB eigene Sonderzüge aus fünf Landeshauptstädten zur AIRPOWER, die Shuttle-Kapazitäten werden ebenso hochgefahren. Weiterführende Informationen zur AIRPOWER22 gibt es im Internet unter: www.airpower.gv.at



Patrouille de France:
Unten oder oben?

Gewinnspiel

Für die AIRPOWER verlosen wir gemeinsam mit dem österreichischen Bundesheer zehn der begehrten Spotter-Tickets. Damit verfügen alle unsere Gewinner über einen reservierten Parkplatz am Veranstaltungsgelände, haben den ganzen Tag über Zugang zum Verpflegungszelt, erhalten ein Willkommensgeschenk und werden laufend zu den besten Spotterplätzen (auch direkt an der Flightline) geschuttelt.

Preisfrage:

In welchem Bundesland findet heuer die AIRPOWER22 statt?

- Wien (Schwechat)
- Linz (Hörsching)
- Steiermark (Zeltweg)

Einsendeschluss ist der 20. August 2022 – viel Glück!

Einsendungen mit Ihrer Antwort bitte an Speedcompany OG, 2230 Gänserndorf, Kleegasse 5, oder per Mail an gewinnspiel@motorandmore.at – Die Gewinner werden schriftlich über ihren Gewinn verständigt, über das Gewinnspiel selbst kann kein Schriftverkehr geführt werden. Der Rechtsweg ist ebenso ausgeschlossen wie eine Barabläse der Gewinne. Veranstalter dieses Gewinnspiels ist die Speedcompany OG.



Eine Douglas DC-6B
am Rollfeld



Selbstverständlich dürfen bei der einmaligen Leistungsschau auch Hubschrauber nicht fehlen.



Fotos: Bundesheer;/Clemens Schwarz, Markus Zinner, Harald Minich, Gorup, Harald Minich



NEU: GESCHENKBOXEN VON



ÜBER 50 EINZIGARTIGE GESCHENKBOXEN

Wir haben für jeden die richtige Box!



ZAHLREICHE THEMEN - LAUFEND ERWEITERTES SORTIMENT!

BESUCHEN SIE UNS AUCH AUF



WWW.DECO50.AT



WWW.RETRO-MOEBEL.AT

WWW.TOP-GESCHENK.AT

Neuheiten: Toyota GR Supra MT & Toyota GR86

Flucht nach vorne

Von allen Seiten sagt man dem Verbrenner-Motor den Kampf an. Toyota bildet mit seinen GR-Fahrzeugen die Gegenoffensive.



In Zeiten, wo ein Hersteller nach dem anderen das „Aus“ für die Entwicklung seiner Verbrenner-Motoren ankündigt, findet man als autobegleitender Mensch Trost und Hoffnung bei Toyota. Die Motorsport-Abteilung „GR“ darf sich nämlich dank Toyota-Chef Akio Toyoda – bekennender Motorsport-Enthusiast – in letzter Zeit ausleben, wie in den besten Jahren des Automobils. Das kleine Krawallmonster mit Allradantrieb und 260 PS, das auf den Namen GR Yaris hört, oder die Pflege der Neuauflage des legendären, heiß geliebten und viel zu lange ohne Nachfolger geliebten Supra erfüllen uns mit großer Dankbarkeit. Zu Recht wurde kritisiert, dass man dieses „Puristenfahrzeug“ ausschließlich mit Automatikgetriebe angeboten hat. Toyota hört auf seine Community und so begann man mit der Entwicklung eines Schaltgetriebes für den turboaufgeladenen Reihen-Sechszylinder.

GR Supra MT

Diese Entwicklung war jedenfalls aufwendiger, als man im ersten Moment vielleicht denken mag. Bestehendes Getriebegehäuse, Antriebswellen und Zahnradsatz wurden optimiert, die Kupplung kam mit größerem Durchmesser komplett neu. Zudem hat man das manuelle Getriebe des GR Supra MT mit Drehzahlpassung (IMT) versehen. Die Mittelkonsole wurde für das manuelle Getriebe komplett neu angeordnet. Leider lässt sich nicht abstreiten, dass die Handschaltung im Nachhinein ergänzt wurde. Trotz Umgestaltung sitzt die Mittelkonsole noch sehr hoch für die Handschaltung, was die Ergonomie beim Schalten etwas eigen macht. Das ändert jedoch nichts an der Tatsache, dass der handgeschaltete Supra eindeutig mehr Spaß macht – vor allem beim Querfahren! Auch drei neue Farben – Moareki Grey, Dawn Blue und Matt Moonstone White fügen sich ins Angebot ein.



GR86

Wer denkt, der GR86 sei lediglich ein Facelift des GT86, liegt falsch. Der Vierzylinder-Boxer-Motor verfügt nun über 2,4 statt 2,0 Liter Hubraum, was in 235 PS und 250 Nm resultiert. Das Werksteam Toyota Gazoo Racing hat hier maßgeblich mitentwickelt. Der GR86 ist leichter, hat ein steiferes Chassis und sein Schwerpunkt liegt nun noch tiefer als beim GT86. Das kleine, spaßige Coupe wird nicht nur mit manuellem, sondern auch mit automatischem Getriebe verfügbar sein. Doch wer will das schon bei einem puren, kernigen Sauger mit über zwei Litern Hubraum? Wie schon der Vorgänger ist der GR86 mit seinem tiefen Schwerpunkt und seiner ausbalancierten Gewichtsverteilung prädestiniert zum Driften. Zu lange sollte man sich mit der Kaufentscheidung jedoch nicht Zeit lassen – denn der Verkauf ist auf zwei Jahre begrenzt.



Eli EINKAUFSS
ZENTRUM
LIEZEN

**ALLE
LIEBEN
Eli**

Das nahe
Einkaufserlebnis
in 50 Shops!



Klassik: 20 Jahre Porsche Cayenne (Cabrio)

Offenes Geheimnis

Gerüchte und Berichte über neue Modelle oder deren Derivate gibt es viele und oft wird es wieder still um sie und nicht selten als Zeitsente abgetan. Immer öfter gewähren die Hersteller nun offenbarende Einblicke in ihr Archiv.



Am Anfang der Entwicklung eines völlig neuen Automodells darf es keinerlei Denkverbote geben, vor allem nicht, wenn man erstmals Neuland betritt. So geschehen 2002 bei Porsche. Das erste Offroadmodell der Marke überraschte die Autowelt und feiert heuer bereits seinen 20. Geburtstag. Das SUV war in der Autowelt noch ein Exot und erst recht für eine Sportwagenmarke. Dennoch mussten die Designer und Strategen schon früh in die Zukunft schielen. Ein Siebensitzer war angedacht, wie eine Coupé-Version und eine offene Variante.

Offene Gesellschaft

Leider schon vergessen, vor 20 Jahren musste ein Hersteller schon mindestens zwei Cabrios im Programm haben, um dem Trend folgen zu können, am besten mit modischem Klappdach. Mit einem SUV-Cabrio, vor allem einem der gehobenen Oberklasse hätten, aber nicht viele gerechnet. Nicht selten bleibt von einer Idee nicht mehr übrig als Skizzen oder 1:3 Modelle aus Clay. Kommt es zum Bau eines 1:1 Packagefunktionsmodells, so ist ein Projekt

durchaus als fortgeschritten und potentiell zur technischen Berücksichtigung einer Serienfertigung zu bewerten. Die Karosserieform mutet doch etwas exorbitant an. Die gut 20 Zentimeter verlängerte Türe und zugleich gehoppte A-Säule lassen die Seitenansicht ziemlich dramatisch erscheinen. Das Verdeck liegt nicht auf der Karosserie auf oder versteckt sich unter einem Deckel, sondern faltet und taucht sich elektrisch unter einem unübersehbaren Überrollbügel, welcher die Fondgäste umfasst. Das Heck fällt besonders sportlich flach ab.

Doppelpopo

Auf den ersten Blick kurios an diesem Prototypen aber bei internen Projekten nicht ungewöhnlich: das zweigeteilte Heckdesign, welches zur realen 1:1 Begutachtung neuer Designsprachen dient. Vor allem die rechte Seite nimmt schon sehr viele Elemente der zweiten Generation vorweg. Das Schöne an diesem Einzelstück: Da es sich um ein Derivat handelt, baut es auf einer Großserienplattform samt funktionsfähigem Innenraum und Motor auf und ist so theoretisch voll fahrbereit. Unter der Haube schlummert der 340 PS starke Sauger-V8.

Sicheres Zuhause

Das Cayenne Cabrio ist Teil der Unternehmenssammlung und darf gelegentlich bei Sonderausstellungen des Porsche Museums im Scheinwerferlicht glänzen. Die Zeit der Cabrios ist tragischerweise längst vorbei und Markt-Experimente in allen Größen und Preisklassen vom Nissan Murano, Range Rover Evoque bis hin zum aktuellen VW T-Roc Cabrio lassen klar erkennen: das SUV-Cabrio wird sich nicht durchsetzen.



Das zweigeteilte Heckdesign dient zur realen 1:1 Begutachtung neuer Designsprachen.



Junge Talente: **Andrea Grottaroli**

Wähle 914



Mit dem vierten Italiener in der fünften Episode der „jungen Talente“ kristallisiert sich klar heraus, warum die schönsten Autos schon immer aus Italien kamen.

Formen können wechselwirkend inspirieren: Lebewesen, die unendliche Fülle der Natur, Gebäude und Autos. Der italienische Architekt Andrea Grottaroli hat unter anderem Gefallen an Porscheformen gefunden und so stehen zwei klassische 914 und ein mittlerweile ebenso klassisch gewordener Boxster in der stilvollen Garage. Irgendwann kam dann die Idee, diese beiden Autos zu verbinden. Ein

Retroentwurf auf Basis eines modernen Autos. So weit, so gut und nicht ungewöhnlich, aber Grottaroli plant seine Idee real umzusetzen und arbeitet bereits an seinem Einzelstück, welches bei genügend Interesse nicht dabei bleiben muss. Entsprechend an einen modernen Boxster adaptiert hat er die Designelemente so arrangiert und proportioniert, dass sie gleich mit der modernen

Bodengruppe kompatibel sind. Der Antrieb steht allerdings nicht unverrückbar im Vordergrund, lässt sich auf einer E-Plattform Kosten und Form besser darstellen, darf gerne auch lautlos die Sonne genossen werden. Bei manchen Perspektiven seiner Illustrationen fehlt entsprechend der seitliche Lufteinlass, was der glatten Seitenlinie ohnehin historisch schmeichelt. Das Dach müsste

natürlich ein Targa sein mit schön gebürstetem Überrollbügel. Reduzierte Flächen prägen den zeitlosen Entwurf generell. Selbst den liebevollen Retro-Innenraum dürften die Designer in Stuttgart mal im Detail betrachten. Bleibt nur zu wünschen, dass sich der Architekt mit seinem Traumauto bald die Garage komplettiert.

Bernhard Reichel



Neuheiten: VW Golf R „20 Years“ Jubiläumsmodell



Zum 20-jährigen Jubiläum des Golf R, bzw. dem legendären R32 mit 3.2-Liter-Sechszylinder-Sauger und erstmaligen DSG-Einsatz, bringt Volkswagen den Golf R „20 Years“ auf den Markt. Die Produktionszeit ist auf etwa ein Jahr begrenzt. Der Golf R „20 Years“ topt mit seiner Antriebstechnik alles, was bis dato unter dem Label „Golf“ auf den Markt gekommen ist. Mit 333 PS ist das Sondermodell 13 PS stärker als der „normale“ R. So beschleunigt das Jubiläumsmodell in nur 4,6 Sekunden von 0 auf 100 km/h; die Höchstgeschwindigkeit wird bei 270 km/h elektronisch abgeregelt. Instrumententafel und Türverkleidungen sind mit Echt-Carbon aufgewertet. Blaue R-Logos zieren den Innenraum weiter.

„Was haben ein Oldtimer und Zeit gemeinsam?“

Vergangene Geschichten im Überfluss.

CHRONOTHEK

1010 Wien, Bräunerstraße 8

Tel. 0043 (0)1 - 532 05 49

info@chronothek.at

www.chronothek.at





Tipp vom Anwalt

Spannendes rund um die Halterhaftung

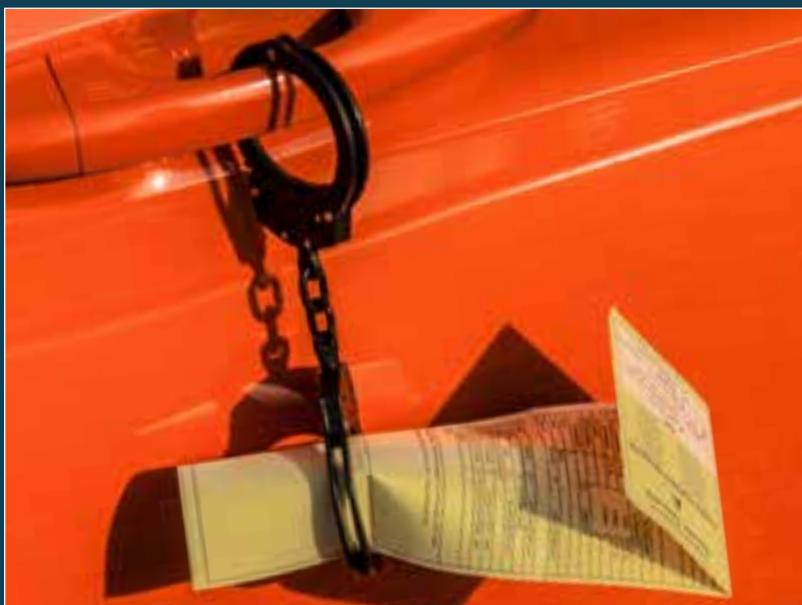
Wer haftet für Unfälle, wenn Sie Ihren PKW anderen freiwillig oder sogar unfreiwillig überlassen? Aufklärung an Beispielen aus dem Alltag.

Folgendes Beispiel: Sie lassen Ihren Autoschlüssel bei einem Besuch in der Diskothek unachtsam auf dem Bartresen liegen, jemand nimmt Ihr Fahrzeug in Betrieb und verursacht damit einen Unfall. Bei der Frage, wer für diesen Unfall haftet, kommt die Halterhaftung ins Spiel. Diese ist im EKHG (Eisenbahn- und Kraftfahrzeughaftpflichtgesetz) geregelt. Die Rechtsordnung erlaubt zwar den Gebrauch gefährlicher Sachen, also etwa den Betrieb eines KFZ, doch soll die Person, die den Nutzen aus dem Betrieb zieht, unabhängig vom Verschulden, auch für die nachteiligen Folgen, die aus dem Betrieb folgen, haften.

Es wird dabei nicht nur für klassische Verkehrsunfälle gehaftet. Eine Halterhaftung scheidet etwa bei einem ordnungsgemäß abgestellten KFZ aus, sodass ein Unfall bei einem Batteriewechsel nicht nach EKHG zu beurteilen ist. Es kommt also darauf an, ob das KFZ ordnungsgemäß – z.B. auf der ausgewiesenen Parkfläche – oder verkehrswidrig – zB in zweiter Spur – abgestellt ist. Es geht um das Gefahrenmoment, weshalb das EKHG auch eine Gefährdungs- und keine Verschuldenshaftung ist.

Was nun die haftpflichtigen Personen betrifft, so sind die HalterInnen des KFZ und sogenannte SchwarzfahrerInnen zu nennen:

Bei der Frage, wer HalterIn ist, kommt es nicht darauf an, ob Sie EigentümerIn, LeasingnehmerIn oder MieterIn des KFZ sind, sondern darauf, ob Sie erstens Reparaturen und Betriebsmittel bezahlen und zweitens ob Sie bestimmen, von wem, wann und wo das KFZ gefahren wird. Das heißt also, dass sowohl UnternehmerInnen eines Autoverleihs HalterInnen sind als auch Sie, wenn Sie das KFZ Freunden leihen. Betreiben mehrere Personen gemeinsam dasselbe KFZ, dann kommen alle als Halter in Betracht.



Die zweite haftpflichtige Gruppe sind SchwarzfahrerInnen: „Normale“ SchwarzfahrerInnen sind jene Personen, welche das KFZ unbefugt in Betrieb nehmen, also ohne dass es die HalterInnen wissen und wollen. Hier haften die SchwarzfahrerInnen anstelle der HalterInnen. Eine Haftung der HalterInnen

kommt an und für sich nur dann in Betracht, wenn diese die Schwarzfahrt sozusagen begünstigt haben. Eine solche Begünstigung liegt nach der Rechtsprechung vor, wenn z.B. der Zündschlüssel auf dem Tisch eines Restaurants unbeaufsichtigt liegengelassen wird. Sie haben als HalterIn alle Sicherungsmaßnahmen einzuhalten, wie z.B. Entfernen des Zündschlüssels, Betätigen der Lenkradsperre, Versperren von Türen, Verschließen von Fenstern udgl. Keine Begünstigung liegt nach der Rechtsprechung jedoch vor, wenn die Garderobe einer Diskothek bewacht war.

Weiters gibt es noch die Gruppe der „angestellten“ SchwarzfahrerInnen bzw. jene Personen, welchen ein KFZ überlassen wurde. Hier ist besondere Vorsicht geboten! Diese haften bei zweckwidriger Benutzung des KFZ nicht. Es bleibt bei der Haftung des Halters/der Halterin. Wenn Ihr/e Angestellte/r also am Rückweg vom Warentransport einen (ausdrücklich von Ihnen untersagten) privaten

Umweg macht, haften Sie dafür. Das Gleiche gilt, wenn Sie Freunden das KFZ überlassen.

Unter gewissen Voraussetzungen gibt es allerdings die Möglichkeit, sich an den jeweiligen Fahrern des Fahrzeugs schadlos zu halten.



Möbel mit verdächtig guter Kurvenlage.
Möbel aus Altreifen.

Rethinking resources.
www.retyred.com

LASSEN SIE SICH
UM IHRE REIFEN
BENEIDEN.



Ausblick: Charme von gestern elektrisiert

Electric Comeback

Retro boomt: Wohnraum, Mode, Musik und deren Tonträger, TV-Serien und Kino - es wird ausgeschlachtet, was der Markt hergibt. Unsichere Zeiten mit Bedefürnis nach Vertrautem und dringend notwendige Emotionalisierung der E-Mobilität: der Trend setzt zum neuen Höhenflug an.

VW ID Beetle

Den Namen e-Beetle hat sich VW schon sichern lassen. Auf dem ID.3 basierend wäre eine neuer Käfer mit Heckmotor- und Antrieb deutlich dichter am Original, mit fünf Türen und Offroad-beplankung deutlich alltagstauglicher. Der E-Motor bietet spaßige 150 oder 204 PS.



Abarth 500e

Hart wird in nicht mal zwei Jahren der Umstieg auf den E-Abarth, kaum ein anderer Kraftzweig konnte bislang so bössartig knurren wie der kleine Italiener. Flüsterleise 118 PS leistet schon der normale 500e, der Abarth legt noch etwas zu und soll einen netten E-Sound bieten.



Opel Manta

Puma, Eclipse, Aurelia, Mustang - immer mehr Sportwagen-namen werden dem SUV-Trend verfüttert. Jetzt bringt Opel den Manta wieder, zumindest den Namen und die schwarze Haube, 500 bis 800 Kilometer Reichweite stehen in Aussicht. Zwischen 200 und 400 PS ist derzeit alles möglich. Spätestens 2024 wissen wir mehr.



Lancia Delta

Erst für 2027 kehrt der Delta zurück, was nach aktuellem Fahrplan von Alfa Romeo und Lancia ein reines Elektroauto bedeutet. Damit steht das Auto auf dem nächsten elektrischen Peugeot 308.



Renault R4

Auf dem knuddeligen Zoe-Nachfolger R5 basierend, wird es auch eine SUV-Variante namens R4 oder wohl 4ever geben. Das zum Crossover mutierte Modell werden aber eher nur zweideutige Designzitate vom originalen R4 zieren. Auch eine praktische Lieferwagenvariante ist in Planung. Die Motoren und Akkus stammen vom R5, das Infotainment- und Multimediasystem von Google.



Renault R5



Eine richtig gelungene Retrokiste wird 2024 den immer noch hervorragend laufenden Zoe ersetzen. Es wird wohl bei einer Leistung von gut 140 PS und realistischen 400 Kilometer Reichweite bleiben.



Renault R5 Cabrio

Fiat nennt seinen elektrischen Rolldach-500 immerhin Cabrio, nicht einmal Mini öffnet den elektrischen Cooper. Ein R5 Cabrio mit klassischem Stoffverdeck passt perfekt in die saubere Stadt und natürlich in die R5-Historie.



Alpine A5

Die Alpine-Version des R5 hat Renault bereits per Teaser bestätigt, welcher zugleich einen mächtigen Heckspoiler und Fronthabentüftung offenbarte. 218 PS wuchten das Teil in sechs Sekunden auf Tempo 100 km/h.

Test: Ford Fiesta 1,0 EcoBoost MHEV Titanium

Wunderwuzzi



Fotos: Bernhard Reichel



MOTORTYP Turbo-Benziner
ZYLINDER R3
LEISTUNG 125 PS
DREHMOMENT 170 Nm
0 AUF 100 KM/H 9,4 Sek.
SPITZE 200 km/h
GETRIEBE 6-Gang manuell
ANTRIEB Vorderrad
LEERGEWICHT 1.196 kg
REIFEN 195/55 R16
REICHWEITE 600 km
VERBRAUCH 5,0 L/100km
VERBRAUCH TEST
 6,2 L/100km
CO₂ 114 g/km
KOFFERRAUM 292–1.093 L
PREIS 21.480 €
PREIS TESTWAGEN 23.380 €

Gesichtslifting vorne, Kosmetik hinten, neue Farben und Funktionen frischen den Fiesta auf. Neue Assistenten halten ihn modern. Dieselmotoren und Dreitürer sind raus.

Der Kühlergrill ist nun eckiger, deutlich größer und nimmt auch das Kennzeichen und stolz das gewachsene Markenlogo auf. Die LED-Leuchten an Front und Heck erhalten eine neue Signatur. Neu sind auch die Metallicfarben Beautiful Berry Red und unser Boundless Blue. Die unterschiedlichen Gattungen vom robusten Active, edlen Vignale bis zum sportlichen ST dürfen sich in der Frontschürze und Grilldesign noch stärker differenzieren. Der Dreitürer ist endgültig Geschichte. Ebenso die Dieselmotoren. Die

Benziner bleiben im Grunde unberührt. Über dem 1,1 Liter Basis-Dreizylinder mit 75 PS rangiert unser 1,0 Dreizylinder in den Ausbaustufen mit 100, 125 und 155 PS, letztere beide sind stets mild-hybridisiert. Der ST schöpft seine 200 PS aus 1,5 Liter. Auch nicht von Langeweile geplagt ist unsere mittige 125 PS-Variante. Nur für diese ist auch ein 7-Gang-Doppelkupplungsgetriebe zu haben, aber solange es noch manuelle Getriebe gibt, sagen wir nicht Nein. Glaubt man Gerüchten, so erübrigt sich auch dieses

Thema mit einem rein elektrischen Nachfolger.

Handarbeit

Das sechsgängige Menü ist vorzüglich abgeschmeckt, flutscht spaßig und mit Rückmeldung durch die Schaltgasen. Wenn auch akustisch etwas geknebelt, harmoniert der kleine quirlige Motor ideal. Ausgeschlafen und leicht knurrig verrichtet er unbeeindruckt seine Arbeit. Auch auf seine Endgeschwindigkeit bewegt er sich lässig, ob im vierten, fünften oder sechsten Gang





- Kraft ist immer da. Bei hohen Geschwindigkeiten empfindet sich der Sportmodus, welcher die Lenkung, dank strengerer Auslegung, beruhigt. Das Start Stopp aktiviert sich schon im Ausrollen. Das Rollen beherrscht der Fiesta mehr als großartig. Eben oder zart bergabsegelt der Kleinwagen hunderte Meter praktisch ohne Tempoverlust. Konsequente Spritsparer kommen hier auf 5,5 Liter Verbrauch, der elastische Alltagsfahrer mit Stoßverkehr und Autobahn darf mit 6,2 Litern kalkulieren.

Keine Siesta

Auch ohne ST-Line oder ST liegt der Fiesta sportlich auf der Straße, er ist komfortabel und zeigt lange gute Manieren, lässt sich aber nicht durch zackige und enge Lenkmanöver in Untersteuern treiben, sondern lenkt einfach ein. Die Qualitäten als Reisewagen mit kleinem Gepäck überzeugen obendrein. Erstklassige Dämmung mit kaum vorhandenen Windgeräuschen. Fahrer und Beifahrer steigen von den erstklassigen Sitzen auch nach tausend Kilometer wieder so aus, wie sie einstiegen. Ohnehin ist die Bedienung auch in Fords Kleinsten ideal. Echte Tasten, Drehregler und

Handbremshebel erfreuen in der simplen Bedienung, Verkehrssicherheit und Langlebigkeit. Der zahlentechnisch nicht klassenbeste Kofferraum oder nicht völlig eben umklappende Rücksitze stören nicht. Neu sind der lokale Gefahrenwarner und ein Gegen-die-Fahrtrichtung-Warner. Querverkehrswarner, mitlenkender Park-Assistent, aktiver Auffahrwarner - an praktischen Assistenten aus der Mittelklasse hat es im Kleinwagen ohnehin nicht gemangelt. Fehlfunktionen erlebten wir keine, was heutzutage schon ein stressfreier Mehrwert ist. Auch die nicht so offensichtlichen Dinge sind richtig nützlich. Durch einen Schaltvorgang deaktiviert sich der Tempomat nicht, bei den meisten Konkurrenten passiert dies schon beim Treten der Kupplung. Oder die Restweitenanzeige, diese funktioniert verlässlich bis in den einstelligen Bereich, also dort, wo es zählt.

Kontinuierlich verbessert, ist der Fiesta mehr als ein idealer Kompromiss aller Anforderungen. Mehr Auto ist kaum nötig und Stress mit elektronischen Zwängen oder Fehlverhalten bleiben aus.

Bernhard Reichel



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

helvetia
Ihre Schweizer Versicherung

Versicherung inkl. Kasko
ab **121,83 €** monatlich*

*inkl. Haftpflicht 27,04 €, Kasko 70,31 €, motorbez. Versicherungssteuer 24,48 €, 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: Henry Gasselich

Test: Toyota Yaris Cross AWD-i Premiere Edition

Spaßig sparsam

Tausende Taxifahrer können nicht irren. Geringer Verbrauch, herausragende Haltbarkeit und niedrige Wartungskosten entspannen.

Wir überprüfen, ob der Yaris Cross Hybrid AWD dies auch erfüllt. Unter der Haube arbeitet immer ein 1.5-Liter Dreizylinder: in der Basis 125 PS stark, hybrid- und turbofrei und manuell geschaltet. Die zweite Ausbaustufe ist der klassische Hybrid. Die dritte Variante AWD-i realisiert dank zweitem E-Motor auf der Hinterachse Allradantrieb. Damit entfällt eine wuchtige Kardanwelle im Innenraum aber auch etwas Kofferraumvolumen.

Sparsam in der Realität
Bei Stopp and Go spielt der Hybridantrieb seine Stärken aus, je stockender der Verkehr, desto scheinbar geringer wird der Verbrauch: Die Anzeige des Durchschnittsverbrauchs arbeitet sich nach unten. Wenn schon Stau, dann wenigstens billig. Das In-

terieur ist schnörkellos und gut verarbeitet, man fühlt sich wohl. Bei langen Autobahnfahrten lassen die Sitze keine Wünsche offen und bieten auch recht guten Seitenhalt. Die Automatik schaltet kaum merkbar. Wellness und das Bild einer weiß geschminkten Geisha rauscht durch den Kopf. Bis jetzt alles soweit zu gut, da muss es aber noch wo einen Haken geben.

Überall zu Hause

Raus aus der Stadt und ab in eine kurvigere Gegend. Der Drei-Zylinder-Motor meldet sich mit kernigem Sound, ungerade Zylinderzahlen haben irgendwie immer einen coolen Sound. Der Motor ist natürlich kein Kraftlackel, doch da greift ihm der Elektroantrieb unter die Arme und es geht doch recht zügig voran.

Die Seitenneigung ist kaum merkbar, so lässt sich der Yaris Cross auch in Kurven recht flott bewegen. Sollte man dennoch etwas zu schnell in einer Kurve sein und mit einem Lenkbefehl einen engeren Radius wünschen, greift das ESP ein und lässt das Fahrzeug etwas in die Kurve drehen, unterbricht dies dann wieder beim Zurücknehmen der Lenkung. Selbst auf wechselnden Untergründen, Schotter und Schlamm verliert der Yaris AWD-i weder die Traktion, lässt er den Fahrer irgendwie störend teilhaben, welche Motoren wann aktiv werden. Mit etwas über 4 Liter in der Stadt bis etwas über 6 Liter bei Autobahnfahrten kann man durchaus leben. Der Taxler ist ein gescheiter Bursch.

Henry Gasselich



- MOTOR Saug-Benziner-Hybrid
- ZYLINDER R3
- AKKUKAPAZITÄT 1 kWh
- LEISTUNG 116 PS
- DREHMOMENT 120+141 Nm
- 0 AUF 100 KM/H 11,8 Sek.
- SPITZE 170 km/h
- GETRIEBE E-CVT stufenlos
- ANTRIEB Allrad
- LEERGEWICHT 1.360 kg
- REIFEN 215/50 R18
- REICHWEITE 560 km
- VERBRAUCH 5,1 L/100 km
- VERBRAUCH TEST 5,0 L/100 km
- CO₂ 115 g/km
- KOFFERRAUM 480-1.300 L
- PREIS 35.190 €
- PREIS TESTWAGEN 36.190 €



Ihre Schweizer Versicherung

Versicherung inkl. Kasko ab **123,23 €** monatlich*

*inkl. Haftpflicht 22,13 €, Kasko 80,22 €, motorbez. Versicherungssteuer 20,88 €, 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



Test: Kia ProCeed 1.5 T-GDI GT-Line

Edel kombiniert

Edles Auto, seltenes Segment und fast unbekannt: Welche noch unentdeckten Qualitäten stecken im ProCeed?

Beginnen wir in Schweden: Dort baute Volvo vor fast 70 Jahren sowas wie den Ur-Kombi, den „Duett“. Diesem Fahrzeug und seinen Nachfolgern ist bis heute eines gemein: ihre Ähnlichkeit mit einem Ziegelstein. Mit den s.g. Shooting-Break-Modellen wird diese Designvorlage aufgebrochen, Mercedes macht es etwa mit dem flachen CLA vor, Kia legt mit dem ProCeed überraschend gut – und selbstverständlich günstiger – nach. Die abfallende Dachlinie kostet zwar etwas Raumvolumen und Heck-sicht, aber tut den Augen gut. Fünf Passagiere und ihr Gepäck haben bei 4,6 Metern Länge ja trotzdem in den meisten Fällen noch genügend Platz. Was man wissen sollte: Den ProCeed gibt es ausschließlich als Benziner, was gerade ein solches Mittel- und Langstreckenauto von

vornherein im Kundenzuspruch benachteiligt. Beim Verbrauch liegt der Edel-Kombi mit echten 6,5 Litern aber ordentlich.

Nur Pro?

Die am kompakten Ceed aufgebaute Shooting-Break-Variante gibt es nur in den Top-Ausstattungsvarianten GT-Line (mit 120 oder 160 PS, ab 34.000 Euro) und GT (204 PS, 44.240 Euro). Unser 160-PS-iger Testwagen setzt auf den Vierzylinder, der über ein breites Drehzahlband gewohnt gut liefert, ohne zu stören oder gar an seine Grenzen zu geraten. Was sein Aussehen betrifft, wurden zum Vorgänger Facelift-typisch Frontpartie mit Kühlergrill sowie einige (Chrom-)Leisten – am auffälligsten jene bei den Auspuffblenden – aufgefrischt. Der ProCeed hat einiges Verspieltes an sich, was

man ihm aber nicht auf Anhieb ansieht: Die Stromlinien sind klar und die Kanten nicht allzu scharf, um den „Ziegelstein“ zu umgehen. Gewöhnungsbedürftig ist für viele Passanten noch das neue Markenlogo von Kia, das bei unserer Befragung nicht alle auf Anhieb richtig zuordnen konnten – womöglich steckt dahinter auch die Absicht des Re-launches, der Marke von Neuem Glanz zu verleihen?

trendig = notwendig?

Sitze und Lenkrad aus Leder – Kia geht's beim ProCeed erst gar nicht drunter an. Dazu kommt der neue superbreite Multimediabildschirm in der Mitte. Die Bedienung der „digitalen Welt“ funktioniert inklusive serienmäßiger Smartphone-Integration und induktivem Laden wie von den Koreanern



MOTOR Turbo-Benziner
ZYLINDER R4
LEISTUNG 160 PS
DREHMOMENT 253 Nm
0 AUF 100 KM/H 8,6 Sek.
SPITZE 210 km/h
GETRIEBE 6-Gang manuell
ANTRIEB Vorderrad
LEERGEWICHT 1.424 kg
REIFEN 225/45 R17
REICHWEITE 760 km
VERBRAUCH 5,9 L/100 km
VERBRAUCH TEST
6,5 L/100 km
CO₂ 133 g/km
KOFFERRAUM 594-1.545 L
PREIS 35.640 €

gewohnt tadellos. Auch wenn's in ist, die Softtouch-Leiste unter dem Screen für den schnellen Programmeinstieg ins Radio und die Navigation kostet das in unserer Bewertung sogar Punkte, weil sie einen schon einmal gekonnt ignoriert. Verzerrnetz und Gepäckraum-Steckmodul für Ordnungsliebende sind serienmäßig.

Keijo Keke Platzer



Fotos: Henry Gasselich

helvetia
Ihre Schweizer Versicherung

Versicherung inkl. Kasko
ab **218,40 €** monatlich*

*inkl. Haftpflicht 34,03 €, Kasko 127,49 €, motorbez. Versicherungssteuer 56,88 €, Bonus-/Malus-Stufe 0, Zulassungsbez. Wien; Das Angebot wurde mit mehreren Parametern erstellt. Detailinformationen und die genauen Prämien sind dem jeweiligen Tarif und zugrundeliegenden allgemeinen und besonderen Vertragsbeilagen zu entnehmen.

Test: Peugeot 308 BlueHDi 130 GT Pack

Löwenherz

Peugeot's Kompakt-Star mit neuer Baureihe: Wir testen den Automatik-Diesel ohne Elektro-Boost.

Peugeot scheut sich trotz ihrer breiten Anhängerschaft nicht davor, sich immer wieder neu zu erfinden. Innerhalb der mittlerweile auf 14 Marken (darunter Alfa Romeo, Citroen, Fiat und Opel) angewachsenen Stellantis-Familie ist Peugeot wohl eine der expressionistischsten Erscheinungen. Und sei es, wie beim neuen 308, in erster Linie der Kühlergrill und das noch recht frische neue zweidimensionale Markenlogo mit dem brüllenden Löwen in Schild-Form, über das diskutiert wird. Auch am Rücken scheut der 308 keinen Konflikt: dreigeteilte, aber horizontal durchgängige LEDs, kleines Fenster, kurzer Heckspoiler. Noch ein Satz zur getesteten olivgrünen Metallic-Lackierung: diese ist passenderweise sogar die Standardlackierung und ohne Aufpreis erhältlich. Wir gaben dem Peugeot 308 Saures: fuhren Langstrecke, über Stock und viel Stein, aber auch mittenrein in den Stadtver-

kehr. Der Diesel ist einfach und ruhig in der Handhabung, etwas brustschwach beim Wegfahren, aber nachher absolut langstreckentauglich – im Eco-Modus keinesfalls zu bremsend, aber jedenfalls sparsamer.

Kompromissbereit

Phasenweise konnten wir ihn unter 6 Liter/100 km fahren. Problem nur: Legt man sich das GT-(Pack)-Paket zu, u.a. mit Leichtmetallfelgen, Seitenschweller und viel (Alu-)Dekor, passt der 130-PS-Diesel nicht wirklich zum mit hohen Erwartungen gezeichneten Aussehen. Gut ist die 8-Gang-Wandler-Automatik, die beim GT ausschließlich erhältlich ist. Nach 1.000 Kilometern Testarbeit überzeugt eine mittelmäßig direkte Lenkung in Kombination mit mittelmäßig hartem Fahrwerk fast überall – hier haben die Franzosen den richtigen Kompromiss für den Kompakten gefunden. Schwä-

chen zeigt Peugeot nicht zum ersten Mal, was den Platz angeht. Zwar ist der Fünftürer in seinen Abmessungen gewachsen, dennoch fühlt man sich im Cockpit als normalstarker 1,80er eingeeengt. Das liegt an den massiven Türen, die dafür gut dämmen, der geringen Fahrzeughöhe und der großen Mittelkonsole. Im Fond behindern die massiven Kopfstützen die Sicht nach vorne. Das i-Cockpit vereint viele Infos recht übersichtlich und irrsinnig schick dort, wo früher Tachometer waren. Nichtsdestotrotz bleibt Peugeot's Multimediasystem immer ein wenig komplizierter als das der Deutschen oder japanischen Autobauer. Wer auf zu viel Schein und Massagesitze verzichten kann, dem kann man getrost die Ausstattungsvariante „Allure“ empfehlen. Mit demselben Motor und Automatik kostet der neue 308 dann faire 27.000 Euro.

Keijo Keke Platzler



helvetia

Ihre Schweizer Versicherung

Versicherung inkl. Kasko
ab **153,45 €** monatlich*

*inkl. Haftpflicht 27,41 €, Kasko 94,35 €, motorbez. Versicherungssteuer 31,68 €, Bonus-/Malus-Stufe 0, Zulassungsbez. Wien; Das Angebot wurde mit mehreren Parametern erstellt. Detailinformationen und die genauen Prämien sind dem jeweiligen Tarif und zugrundeliegenden allgemeinen und besonderen Vertragsbeilagen zu entnehmen.



MOTOR Turbo-Diesel
ZYLINDER R4
LEISTUNG 130 PS
DREHMOMENT 300 Nm
0 AUF 100 KM/H 11 Sek.
SPITZE 207 km/h
GETRIEBE 8-Gang-Automatik
ANTRIEB Vorderrad
LEERGEWICHT 1.361 kg
REIFEN 225/45 R17
REICHWEITE 850 km
VERBRAUCH 4,6 L/100 km
VERBRAUCH TEST
6,4 L/100 km
CO₂ 120 g/km
KOFFERRAUM 412-1.323 L
PREIS 31.236 €



Fotos: Michael Jurtin



Fotos: Christian Houdek

Test: VW Taigo R-Line TSI DSG

Die Nummer drei

Der Taigo schließt die Lücke zwischen T-Cross und T-Roc. Eine Lücke, die gefüllt werden musste?

Der Taigo ist eine eigenständige Entwicklung von Volkswagen do Brasil. In Südamerika heißt der Taigo übrigens VW Nivus. Wie der nächste Verwandte T-Cross steht auch er auf der MQB-A0-Plattform, die auch beim Polo im Einsatz ist. Mit 4,27 Metern ist er jedoch etwas länger, als der T-Cross. Optisch bildet der Taigo die elegantere und sportlichere Variante des T-Cross und da dies offensichtlich gut angenommen wird, entschied man sich, ihn auch ins europäische Sortiment mitaufzunehmen. Schon das Basis-Modell kommt mit einem 8-Zoll großen Digital-Cockpit, sowie einem 6,5 Zoll-großen Infotainment-Display vom Band. Je nach Ausstattung sind beim Digital Cockpit auch 10,25 und beim Infotainment 8 oder 9,2 Zoll möglich. Die Bedienung ist insgesamt VW-typisch sehr einfach und intuitiv. Für diejenigen, die vor lauter Displays nun Angst haben, dass ihnen der Taigo

zu digital ist, können wir leichte Entwarnung geben – Klima-Bedienelemente sind serienmäßig analog. Auch die Verarbeitung des Innenraums ist, wie man es von VW gewohnt ist, hochwertig. Der Taigo bietet insgesamt mehr Stauraum als erwartet. Auch Beifahrer im Fond haben trotz der abfallenden Dachlinie genug Kopffreiheit.

Motor & Ausstattung

Als Einstiegsmotorisierung kommt auch der 1,0-Liter-Dreizylinder Turbobenziner mit 95 PS zum Einsatz. Das stärkste Aggregat ist der 1,5-Liter-TSI mit 150 PS. Allradantrieb ist keiner geplant. Schon das Basismodell verfügt über LED-Scheinwerfer und LED-Rückleuchten, sowie elektrische Spiegel mit Spiegelheizung. Elegant kommt der Taigo in der „Style“-Ausstattung, mit Chrom-Einsätzen und silbernem Diffuser, daher. Mit Matrix-LED-Scheinwer-

fern, LED-Nebelscheinwerfern, 10,25-Zoll-Display im Cockpit, 8-Zoll-Display für Infotainment und Einparkhilfe vorne und hinten bietet er schon einiges. Die „R-Line“-Ausstattung unterscheidet sich nur optisch von „Style“ und vermittelt einen sportlichen Charakter.

Zusammengefasst

Der Taigo ist eine coole und sportlichere Ergänzung zum T-Cross und T-Roc, wobei der Unterschied zu beiden nicht allzu groß ist. Optisch wirkt er durch seine Proportionen eher wie ein Kombi und sieht im Seitenprofil nicht aus, wie ein typischer Kompakt-SUV. Der Taigo ist ein solides Auto mit einem spritzigen Antrieb, an dem es nichts zu meckern gibt. Knapp über 35.000€ bei den Ausstattungsvarianten „Life“ und „R-Line“ sind jedoch ein stolzer Preis für ein Auto dieser Größenordnung.

Rafael Auferbauer



MOTOR Turbo-Benziner
ZYLINDER R4
LEISTUNG 150 PS
DREHMOMENT 250 Nm
0 AUF 100 KM/H 8,3 Sek.
SPITZE 212 km/h
GETRIEBE 7-Gang-DSG
ANTRIEB Frontantrieb
LEERGEWICHT 1.304 kg
REIFEN 215/45 R18
REICHWEITE 800 km
VERBRAUCH 5,1 L/100 km
VERBRAUCH TEST
 7,3 L/100 km
CO₂ 116 g/km
KOFFERRAUM 455–1281 L
PREIS 24.290 €
PREIS TESTWAGEN 35.084 €

helvetia 
 Ihre Schweizer Versicherung

Versicherung inkl. Kasko
 ab **143,75 €** monatlich*

*inkl. Haftpflicht 29,23 €, Kasko 74,92 €, motorbez. Versicherungssteuer 39,60 €, 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.





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: Renault Megane E-Tech Techno EV60

Optimum Charge

Kein anderer Autohersteller in Europa hat mehr Vorsprung bei E-Autos als Renault. Wie schlägt sich der Kompakte?

In zehn Jahren wurden rund 400.000 akkuelektrische Fahrzeuge verkauft – davon etwa 10.000 in Österreich. Deswegen scheint es logisch, dass Renault nun in der Kompaktklasse, nicht nur mitmischen sondern an die Spitze möchte. Dafür wurde der Renault Megané E-Tech entwickelt – auf der komplett neuen E-Plattform CMF EV. Optisch erscheint die E-Version wie ein SUV, doch der Eindruck täuscht, real ist der Elektriker im besten Fall ein dezent aufgebockter Megane.

Kein Langweiler

Bei der Entwicklung standen die Fahrdynamik und der Fahrspaß im Mittelpunkt, dafür verbaute

Renault erstmals im C-Segment eine Mehrlenker-Hinterachse, einen nur 11 cm flachen Akku im Fahrzeugboden sowie eine direkte Lenkung mit einer Übersetzung von 1:12. Gepaart mit dem im Klassenvergleich rund 100 kg niedrigeren Fahrzeuggewicht liefert dies viel Fahrspaß auf kurvigen Landstraßen. Von Beginn an wird es den Megané E-Tech in zwei Akkugrößen mit 40 kWh oder 60 kWh geben. Beim größeren Akku stehen Einstiegs-Frontmotoren mit 96kW oder 160 kW zur Verfügung.

Sparsam

Dieser konnte auf den ersten Kilometern durchs nieder-

österreichische Helenental sowie auf der Autobahn mit viel Durchzugskraft überzeugen – bei flotter Fahrweise auf der Landstraße in Kombination mit 125 km/h auf der Autobahn konnte ein Durchschnittsverbrauch von unter 17 kWh/100km erzielt werden. Damit der Akku im Anschluss rasch geladen werden kann, verbaut Renault einen 22 kW AC Lader und ermöglicht am DC Schnelllader Ladeleistungen von bis zu 130 kW. Ein erster Test von 9% SoC (State of Charge) bis 80% SoC zeigte, dass der Megané gleich zu Beginn die 125kW leicht überschreitet, dann aber kontinuierlich abfällt. 46,5 kWh in 37 min

– kein schlechter Wert, hier gibt es aber noch Luft nach oben. Überzeugen konnte das neue R-Link Infotainmentsystem auf Android Basis – logischer Aufbau, sehr flottes Tempo und optisch in der Top-Variante, sehr gut auf den beiden 12“ Displays dargestellt.

Vorbildlich

Abgerundet wird das Gesamtpaket durch zahlreiche Sicherheitsassistenten inkl. 5 Sterne beim Euro-NCAP-Crashtest und 5 Jahren Garantie auf das Fahrzeug sowie 8 Jahre auf den Akku. Los geht es bei der 40 kWh Variante mit 39.800 Euro.

Georg Hanousek



MOTORTYP Fremderregter Synchronmotor

AKKUKAPAZITÄT 60 kWh

LEISTUNG 218 PS

DREHMOMENT 300 Nm

0 AUF 100 KM/H 7,5 Sek.

SPITZE 160 km/h

GETRIEBE 1-Gang-Automatik

ANTRIEB Frontantrieb

LEERGEWICHT 1.636 kg

REIFEN 195/60 R20 vorne, 215/45 R20 hinten

REICHWEITE TEST 360 km

VERBRAUCH 16,1 kWh/100 km

VERBRAUCH TEST 16,6 kWh/100 km

CO₂ 0 g/km

KOFFERRAUM 440-1.332 L

PREIS 44.400 €

PREIS TESTWAGEN 49.800 €



Test: Toyota bZ4X

Spät, aber Gut

Was erhält man, wenn man 25 Jahre Hybriderfahrung mit einem der ersten und erfolgreichsten SUVs, dem RAV-4, kombiniert? Den brandneuen Toyota bZ4x!

Um gleich auf die Namensgebung des ersten vollelektrischen Fahrzeuges der Japaner einzugehen: „bZ“ steht für „beyond Zero“, ein Ausdruck des Bestrebens von Toyota, bis 2050 komplett emissionsneutral zu werden, „4“ steht für das Fahrzeugsegment (D-Segment) und das „x“ für Crossover. So soll auch die Logik der weiteren Fahrzeuge, die auf der neuen batterieelektrischen Plattform eTNGA aufgebaut sind, sein.

Solide ausgedacht

Stets mit einem 71,4 kWh (brutto) großem Akku ausgestattet, bietet Toyota den bZ4x entweder mit 204 PS Frontmotor (FWD) oder einem Allradsys-

tem (AWD) mit jeweils 109 PS an der Vorder- und Hinterachse an. Das Fahrzeug soll auch in der Allrad-Variante ausgeglichen und sparsam sein, was sich schon auf den ersten Testkilometern bewahrheitet. Ein sehr ausgewogenes Fahrwerk, das Bodenwellen perfekt schluckt, gepaart mit einer direkten Lenkung (Steer-by-Wire soll 2023 folgen), einem intelligenten Allradantrieb und einem ordentlichen Testverbrauch von unter 17 kWh/100km zeigen, wie viel Detailarbeit Toyota hier geleistet hat. So fühlt sich der bZ4x abseits der Straßen mit seinem X-Mode Allradsystem, welches zahlreiche Systeme wie Berg-Auf- und Abfahrassistenten vereint, seiner hohen

Achsverschränkung und der Wattiefe von 500 mm genauso wohl wie auf der befestigten Straße, wo er bestimmt öfters anzutreffen sein wird. Das Laden an der Wallbox erfolgt einphasig (max. 6,6 kW) und am Schnelllader mit bis zu 150 kW.

Sonnige Aussichten

2023 kommt zudem ein optionales Solardach, welches auf das gesamte Jahr gerechnet für bis zu 1.000 km sorgen soll. Der aufgeräumte und gut verarbeitete Innenraum bietet eine Überraschung: Anstatt des Handschuhfachs ist hier Platz für eine Infrartheizung, allerdings nur am Heimatmarkt in Japan, somit ist hier einfach nichts.



MOTORTYP 2 Permanentmagnet-Synchronmotoren
AKKUKAPAZITÄT 71,4 kWh
LEISTUNG 218 PS
DREHMOMENT 336 Nm
0 AUF 100 KM/H 6,9 Sek.
SPITZE 160 km/h
GETRIEBE 1-Gang-Automatik
ANTRIEB Allrad
LEERGEWICHT 2.085 kg
REIFEN 235/50 R20
REICHWEITE TEST 400 km
VERBRAUCH 15,9 kWh/100 km
VERBRAUCH TEST 16,7 kWh/100 km
CO₂ 0 g/km
KOFFERRAUM 452 L
PREIS 51.170 €
PREIS TESTWAGEN 60.070 €

Volles Paket

Wie von Toyota zu erwarten gibt es auch hier die 10 Jahre bzw. 160.000 km Garantie. Die erste Fahrzeuge kommen schon zu den Händlern und starten bei 48.290 Euro, allerdings bis auf weiteres nur per Toyota BankLeasing.

Georg Hanousek



Test: Fiat 500e Icon

Baby E-Driver

Die Kleinen von Mini, Honda und natürlich Fiat verführen mit Kulleraugen und Retrolook. Wie spannend ist der 500e?

Mit den aktuellen Emissionsvorschriften und der damit verbundenen Abgasnachbehandlung wird der Kleinwagen mit konventionellem Antrieb immer unrentabler. Auf der anderen Seite ist der mindestens 30.000 Euro rein elektrische 500e auch alles andere als locker leistbar.

Der macht Spaß

Fahrdynamisch und komforttechnisch fährt der Elektriker auf hohem Niveau. Trotz merklichem Federungskomfort überzeugt das Fahrwerk mit sauberer und präziser Straßenlage. Dazu passt die direkte und leichtgängige Lenkung. Dank zugkraftunterbrechungsfreier Beschleunigung und sofortigem vollem Drehmoment flutscht die Elektrokugel wie am Gummiband aufgezogen nach vorne. Auch im neuen 500e beherrscht Fiat weiter die Kunst, ein richtig gutes Gefühl für die Geschwindigkeit zu vermitteln. Tolle Wendigkeit, geringe Abmessungen und eine gute Übersicht tun ihr Übriges. Es macht einfach Spaß, durch die Stadt zu wuseln, locker und stressfrei Engstellen zu passieren und zügig eine Parklücke zu erobern. Der Sherpa-Modus rekuperiert so stark, dass man mit etwas Gewöhnung komplett ohne Bremse auskommt, richtig eingesetzt gewinnt der 500e merklich Kilometer zu-

rück. Generell ist der Fiat in der Stadt sehr sparsam bewegbar. 260 Kilometer sind realistisch, auf der Autobahn sollte man mit 100 Kilometern weniger rechnen. Ist der Ladezustand im unteren Drittel angekommen, nimmt die Leistung jedoch ab. Im Normal-Modus gefällt der lange reibungsreduzierte Freilauf. Etwas dazwischen oder individuelle Einstellung gibt es leider nicht.

Abarth-e Vorfreude

Akustisch sympathisiert man mit dem präsenten elektrisches Säuseln in ULF-Straßenbahn-Frequenz, während sich bei offenem Fenster ein Hall im Stille einer undichten Luftmatratze dazu gesellt. Nervig sind dafür die übertriebenen Warntöne und ein übersensibler Auffahrwarner. Der Innenraum gefällt, zwar empfindet man vor allem den Zuwachs in der Breite nicht so markant, aber man fühlt sich wohl, sitzt relativ hoch, luftig und gemütlich. An den elektrischen Türöffner kann man sich gewöhnen, muss man aber nicht, da weiter unten weiterhin ein manueller verbaut ist. Das Ent- und Verriegeln geht völlig lautlos vonstatten. Das Display - über

noch echten Tasten positioniert - ist ausreichend breit, aber nicht zu hoch, sodass es, wie bei anderen Kleinwagen, die Sicht nach vorne beeinträchtigen würde. Leider ist die Schriftgröße ein Fall für die Lupe und die Bluetooth-Verbindung meldete sich in unserem Testzeitraum ab, sobald ein Anruf einging. Selten ist das System etwas langsam oder benötigt eine zweite Erinnerung für einen Befehl. Die Gangwahl auf der Mittelkonsole ist gewöhnungsbedürftig. An deren üblicher Stelle zwischen den Sitzen gibt es ein tiefes Kellerabteil. Dahinter, unter der Armlehne ein zweites. Die gesamte Türbreite bietet gleich zwei Fächer. Das Handschuhfach ist üppig und die Mittelkonsole wartet mit einem rutschfesten Fach für Kleinigkeiten auf. Der Kofferraum mit hoher Ladekante ist kein Raumwunder. Zu guter Letzt erfreut die Optik. Vorne reizte man das Konzept mit der mittigen Wagenfarbe in den Leuchten weiter aus, während die dicken Heckleuchten unharmonisch darauf verzichten - Geschmacksache.

Bernhard Reichel



Fotos: Bernhard Reichel

FIAT

MOTORTYP Permanentmagnet-Synchronmotor
 AKKUKAPAZITÄT 42 kWh
 LEISTUNG 118 PS
 DREHMOMENT 220 Nm
 0 AUF 100 KM/H 9 Sek.
 SPITZE 150 km/h
 GETRIEBE 1-Gang-Automatik
 ANTRIEB Frontantrieb
 LEERGEWICHT 1.290 kg
 REIFEN 205/45 R17
 REICHWEITE TEST 260 km
 VERBRAUCH 13,9 kWh/100 km
 VERBRAUCH TEST 16 kWh/100 km
 CO₂ 0 g/km
 KOFFERRAUM 185–550 L
 PREIS 30.490 €
 PREIS TESTWAGEN 35.686 €



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



Titel: Automobiler Schlafgenuss

V8 Hotel



Stuttgart hat zahlreiche Sehenswürdigkeiten, die einen ganzen Urlaub füllen, ganz besonders für Autoenthusiasten, und wer richtig bucht, verwandelt schon das Hotel in eine Sehenswürdigkeit für sich.

Endlich wieder fühlen wie zum ersten Mal als Kind im Spielwarengeschäft, nur dass die Spielzeuge nun deutlich größer sind. Das V8 Hotel samt angeschlossener Motorworld im ehemaligen Smart Hauptsitz Böblingen ist eine paradiesische Quelle an Freude für alle Autofans, Nostalgiker und Detailverliebte.

Maximale Detailliebe

Karen und Simeon Schad eröffneten 2009 das V8-Hotel in den Gebäuden des ersten Verkehrsflughafen Baden-Württembergs. Im ehemaligen Airport-Terminal finden sich 34 liebevoll gestaltete Zimmer. Das Konzept wurde zum großen Erfolg. Da durch den Denkmalschutz keine Erweiterung zulässig war, befindet sich seit 2018 direkt gegenüber der Neubau mit 153 weiteren Zimmern. Das ganze direkt noch stärker mit der Motorworld verschmolzen, so befinden sich die Showräume von McLaren, Pagani und die Mercedes Klassiker von Arthur Bechtel gleich in der Hotelhalle. Für Porsche, Ferrari, Bentley, Maserati, Lamborghini, Harley-Davidson muss man jedoch schon ein bis zwei Gehminuten einplanen. Besondere Schmuckstücke sind natürlich die 26 Themenzimmer. Es ist praktisch nicht festzulegen, welches man zuerst belegen möchte. Die Bettfront ziert meist ein Kultauto, welches das Arrangement vorgibt. Grandios ist natürlich das Waschanlagenzimmer. In dessen Dusche lässt es sich dort nach der Unterhodenwäsche stimmig mit vertikalen Einbauföndüsen trocknen. Auch



das Tankstellen-Themenzimmer samt Herby ist grandios, besonders kreativ lässt es sich im Autokinozimmer flimmern oder im Campingzimmer ist das Bett in einem Wohnwagen untergebracht. Schrottplatz, Offroad, Tuning, Rennsport, kein Genre wird ausgelassen. Auch auf Fans legendärer Marken wie Gulf oder französischer oder italienischer Autokultur wurde nicht vergessen. Reifenstapel oder alte Ölfässer dienen als Tische. Seife, Schokolade, Kugelschreiber - alles ist in Autoform. Ein Unzahl an schönen alten Dekorationsobjekten wird den Gästen anvertraut.

Geschenkidee

Grandios auch die zahlreichen automobilen Wandgemälde. Natürlich gibt es genügend Automuseen und andere automobilen Attraktionen aller Art in der Region, aber schon die Zimmer an sich sind eine Reise wert und durchaus eine Geschenkmöglichkeit der anderen Art. Die Themenzimmer lassen sich natürlich gezielt reservieren, sofern rechtzeitig gebucht. Natürlich locken auch schöne neutrale Ausflugsziele zu Schloss Solitude und Hegelhaus oder der Outletcity Metzingen. Wenn das noch nicht überzeugt, schon die deutsche Autobahn zu erleben ist ein Grund, so lange es noch geht. Sieben 45 m² Apartments warten mit Luxus auf und erst recht die 120 m² große vierstöckige Mercedes-Suite im ehemaligen Flughafentower.



www.v8hotel.de
Charles-Lindbergh-Platz 1
71034 Böblingen
Deutschland

Klassik: Wie das Tier im Emblem einzog

Tierisch gut III

Im dritten Teil widmet sich Klassikspezialist Alexander Trimmel den eher unbekannteren Marken und deren sensationellen Hintergrundgeschichten.



Bell Aurens

Die Motorhaube des „Longnose“ ist nahezu zwei Meter lang. Auf Luxus, wie Dach, Servolenkung, Klima und Radio wurde bewusst verzichtet. Beim Bell Aurens handelt es sich jedoch nicht um eine schnittige, leichtgewichtige Sportwagenflunder, sondern um einen Wüstenroadster, welcher auf einem Land Rover 109 Serie III von 1967 basiert. Handgefertigt beim Karoseriespezialisten Lorenz, nach bayrischer Idee von Thomas Bell und Holger Kalvelage. Unter der überlangen Motorhaube werkelt ein 4,6 Liter Range-Rover-V8 mit 235 PS, dessen Abgasrohre prominent sichtbar in Kotflügel-nischen zur Schau gestellt werden. Über die ehemals hinteren Türen des 109er besteigen die Passagiere ihr eher knapp geschnittenes Abteil über der bockigen hinteren Starrachse. Das Bell-Aurens-Firmenlogo bezieht sich übrigens auf Höhlenzeichnungen kamelreitender Touaregs, welche vor Jahren im felsigen Ennedi-Gebirge entdeckt wurden.

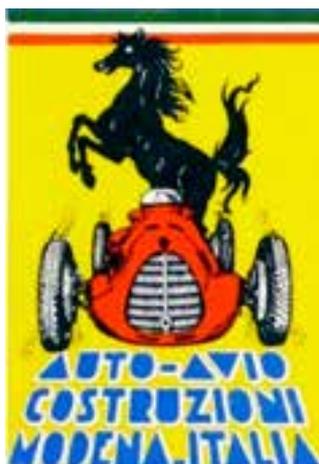
Pegaso

Das Franco-Regime verstaatlichte 1945 den im spanischen Barcelona ansässigen Kraftfahrzeug-Hersteller La Hispano-Suiza und gründete im Jahr darauf das National-Unternehmen ENASA (Empresa Nacional de Autocamiones S.A.), welches Nutzfahrzeuge unter dem Markennamen Pegaso herstellte. Für die Leitung des Konzerns konnte der geniale Konstrukteur Wilfredo Ricart gewonnen werden, der kurz vor Ausbruch des Spanischen Bürgerkriegs zu Alfa Romeo nach Mailand ging, ebendort mit Enzo Ferrari zusammentraf, und höchstwahrscheinlich dafür verantwortlich war, dass dieser Alfa verließ und sich 1939 mit Auto Avio Construzioni selbständig machte. Ricart entwickelte zu Beginn der 50er Jahre Pegaso-Sportwagen, welche die Leistungsfähigkeit des ENASA-Konzerns weltweit unter Beweis stellen sollten. Mit V8-Alu-Motoren, vier obenliegenden Nockenwellen, einem Fünfgang-Getriebe, das hinter der De-Dion-Hinterachse liegt, und den wohl aufregendsten Maßkleidern der berühmtesten Karoserieschneider von damals, wie Touring, Vignale, Saoutchik und Serra. Das „geflügelte Pferd“ als Markenlogo sollte dem „springenden Pferd“ aus Maranello wohl vorausfliegen. Ihm wurden jedoch die Flügel gestutzt. Mobil Oil reklamierte den „Pegasus“ als sein geschütztes Markenzeichen. Das Pegaso-Pferd büßte seine Flügel ein.



Auto Avio Construzioni

Als Enzo Ferrari, nach Streitigkeiten mit Wilfredo Ricart, 1938 Alfa Romeo mit großzügiger Abfertigung in der Tasche verließ, gründete er nur ein Jahr später AAC (Auto Avio Construzioni) in Modena. Ein Unternehmen, das sich hauptsächlich dem Bau von Werkzeugmaschinen und der Fertigung von Teilen für die Luftfahrt beschäftigte. Der „Scuderia Ferrari“ - die zuvor die Werkseinsätze von Alfa Romeo leitete – war es vertraglich für die Dauer von vier Jahren untersagt, konkurrierende Rennfahrzeuge herzustellen und einzusetzen. Im Dezember 1939 bekam AAC von Lotario Rangoni Macchiavelli, Marquis di Modena, den Auftrag, zwei Rennwagen für die Mille Miglia 1940 zu bauen, die er selbst und Alberto Ascari steuern werden. Die ehemaligen Alfa-Ingenieure, Alberto Massimino und Vittorio Bellentani, nun in Diensten von Enzo Ferrari, konstruierten einen 1,5-Liter-Achtzylinder-Reihenmotor, der auf einigen Komponenten des Fiat 508 C Balilla 1100 basierte, von dem auch das Chassis stammte. Die Karosserie des AAC 815 (8=8 Zylinder, 15= 1500 ccm) dangelte Touring aus Itallumag 35, einer Aluminium-Magnesium-Legierung. Beide AAC-Teams, gesteuert von Lotario Rangoni mit Beifahrer Enrico Nardi und Alberto Ascari mit Beifahrer Giovanni Minozzi, fielen bei der Mille 1940 aus. Und waren offiziell noch keine Ferraris!



Baojun

2010 gründeten GM und der chinesische Konzern SAIC ein Joint-Venture. Die gegründete Marke lässt sich als begehrtes Pferd übersetzen. Das Markenlogo musste nicht lange gesucht werden. Moderne Logos bevorzugen nach links gerichtete Darstellungen, um die Orientierung in die Zukunft zu vermitteln. Baojun ist in China unterhalb von Chevrolet positioniert. 2019 wurde das Logo überarbeitet und massiv abstrakter und ähnelt nun mehr einem Diamanten, als einem Pferdekopf.





GAZ

In den 30er Jahren zierten „Hammer und Sichel“ das Emblem der im russischen Nizhny Novgorod in Lizenz produzierten amerikanischen Fords. „GAZ“ heißt abgekürzt nichts anderes, als banal „Gorkier Automobilfabrik“ (Горьковский автомобильный завод). Produziert wurden neben unzerstörbaren Lastkraftwagen, Geländewagen und Staatskarossen, Personenkraftwagen der Marke „Wolga“, deren Äußeres sich um viele Jahre verspätet, an Designs des westlichen Klassenfeinds orientierte. Die Bonzenlimousine M-21 erinnerte beispielsweise an den Mercurys der frühen 50er Jahre, mit typischem Zahngrill und hinteren Kotflügelansätzen der 53er-Modelle. Reichlich Chrombarock und geländetaugliche Bodenfreiheit verbanden Polit-Prestige mit russischer Wegetauglichkeit. Oh pardon, ich meinte Straßentauglichkeit. Zur Devisenbeschaffung wurden wenige Exemplare in alle Länder des Warschauer Paktes, nach Skandinavien, China, Kuba und die Mongolei verkauft. Wenige schafften es nach Österreich, im Austausch gegen feinste ÖAF-Laster aus Wien-Floridsdorf. Im Emblem fand sich nun ein springender Hirsch. Höchstwahrscheinlich ein Maral. Dieses bis 300 kg schwere Rotwild mit fahlgraubrauner Decke mit dunkler Mähne ist in Russland, dem nördlichen Kasachstan und in der Mongolei beheimatet und trägt meist ein 12-endiges, eher selten ein 14-endige Leitergeweih ohne Kronen.



Parradine

Die Parradine Motor Company wurde 1981 im britischen Scunthrope gegründet. John Parradines Ziel war es, das obere Sportwagensegment kräftig aufzumischen. Sein „Proteus“, mit Rover-V8-Motor und Jaguar-Komponenten ausgestattet, baute auf einen kräftigen Leiterraum auf. Die Kunststoffkarosserie mit Sechsaugen-Gesicht und tiefliegender Motorhaube besaß ein Targa-Dach. Der Innenraum bot edlen Luxus im Rolls- und Aston-Style. Dem Proteus folgte 1990 der „Pegasus“ mit 5,3-Liter Jaguar V12-Motor, von dem immerhin 20 Stück produziert wurden. Für sein gefälliges Äußeres zeichnete Richard Oakes verantwortlich, der bereits die Nova- und Midas-Kit-Cars entworfen hatte. Als Firmenemblem zierte John Parradines Schöpfungen ein Elefant im blauen Wappen. Sein Vater hatte einst 1947 einen lebensgroßen Elefantenroboter als Jahrmarktsattraktion gebastelt, welcher stets für gebührend viel Aufmerksamkeit sorgte. Das kräftige Rüsseltier sollte wohl aber auch als Symbol der Überlegenheit gegenüber dem Ferrari-Rappen und dem Lambo-Stier dienen.

Venturi

Die Gründung der Marke geht auf zwei enthusiastische Mitarbeiter, Claude Poiraud und Gérard Godfroy, des französischen Karosserieherstellers Heuliez in Cerizay zurück, die sich selbständig machten, um einen eigenen Sportwagen zu kreieren. 1984 wurde ein technikkreier Prototyp am Pariser Salon präsentiert und fand viel Anklang bei Interessenten und Finanziers, wodurch nur zwei Jahre später ein fahrfähiger Sportwagen, unter Zuhilfenahme von Renault- und Citroen-Großserienteilen, zum Verkauf angeboten werden konnte. Der 2,5-Liter-V6-Alu-Mittelmotor war ein alter Bekannter, welcher auch im Volvo 264, Renault 25, Peugeot 604, DeLorean und in der Alpine V6 zuverlässig seinen Dienst versah. Nach rund 550 gebauten Fahrzeugen musste die Firma Venturi im Januar 2000 ihre Produktion einstellen. Der monegasische Unternehmer und Risikoinvestor Gildo Pallanca Pastor kaufte die in Konkurs gegangene Firma auf, verlegte den Firmensitz nach Monaco, und setzte die Produktion des Venturi 300 Atlantique mit seiner nur 15-köpfigen Mannschaft bis 2001 fort. 2006 präsentierte Pastor den preisgünstigen Venturi Fétish Sportwagen in Paris. 2015 fasste man die Entscheidung, fortan auf die Kleinserienproduktion von Automobilen zu verzichten.



Ogle

1954 wagte sich Richard Ogle, der bislang Radios und Fernseher designte, an die Aufgabe, eigene Automobile zu entwerfen. Von seinem ersten Modell, dem Ogle 1,5, basierend auf einem 1500er Riley, wurden nur 8 Stück produziert. Sein 1962 präsentierte Ogle SX 1000 baute auf Komponenten von Mini auf. Das gefällige Design und die hochqualitative Verarbeitung beeindruckte zahlreiche Interessenten, gleichzeitig verschreckte der exorbitant hohe Preis viele mögliche Kunden. War der Mini Cooper S schon gleich teuer wie ein Ford Cortina GT, so kostete das Ogle Mini Coupé gleich doppelt so viel - nur 76 Stück wurden daher verkauft. 1962 verunglückte Richard Ogle bei einem Verkehrsunfall in einem dieser Wagen tödlich. Der Ogle SX 1000 ist heute wieder erhältlich. Wird von Nostalgia Cars hergestellt. Das Emblem zeigt ein Fabeltier, welches aus dem Ogle-Familienwappen stammt.



Bandini

Die Redewendung, „...kein Hahn kräht nach dir!“, erfährt in seinem Falle keineswegs Gültigkeit. Ilario Bandini, 1911 in Forlì geboren, zeigte sich schon in frühester Kindheit autobeegeistert. Absolvierte eine Ausbildung zum Mechaniker, wandte sich von der elterlichen Landwirtschaft ab. Schon 1938 eröffnete der 27-Jährige eine Werkstätte im Ortszentrum und startete seine Motorsportkarriere auf den nahegelegenen Rennstrecken von Faenza und Imola. Nach dem Zweiten Weltkrieg baute der geniale Konstrukteur und Erfinder 73 wunderschön gestylte Renn- und Sportwagen, zum Teil von eigenentwickelten Doppelnockenwellen-Motoren befeuert. Schon 1957 setzte er auf Scheibenbremsen rundum, 1966 wanderte der übliche Frontmotor hinter den Fahrer. Lorenzo Bandini, der 1964 den ersten „Grand Prix von Österreich“ in Zeltweg gewann und 1967 so tragisch in Monaco tödlich verunglückte, war mit Ilario Bandini nicht verwandt. Ilario Bandini starb kurz vor seinem 81. Geburtstag, die Automarke „Bandini“ wurde 2020 wiederbelebt.



MotoGP - Vorschau Spielberg

Race Action pur

MotoGP-Fans dürfen sich schon jetzt auf das Gastspiel am Spielberg freuen! 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.

Auf keiner anderen Strecke gab es die letzten Jahre 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 Marquez & Co erstmals mit ihren Bikes durch die neue Münzer Schikane. Die 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. Zwei 90-Grad-Turns im Charakter einer schnellen Doppelkurve verlangen den MotoGP-Piloten nicht nur ihr komplettes fahrerisches Können ab, sie bieten sich auch perfekt für Überholmanöver an.

Riding Experience am Red Bull Ring

Wen jetzt das Rennfieber gepackt hat, für den sind die Riding Experiences am Red Bull genau das Richtige! Vom KTM Moto2-Werksmotorrad über die KTM RC4R bis hin zu Trial Bikes – dieser Fuhr-

park lässt jeden Puls höherschlagen. Ein Nachmittag voller Spaß lässt sich auch auf den Mini-Bikes des italienischen Herstellers Ohvale erleben. Im Vergleich zu den großen Rennbikes ist die Leistung der Ohvale MiniGP zwar geringer, dafür ist der Pilot im Verhältnis zum Bike schwerer. Das heißt: Dadurch hat man mehr Kontrolle und man begibt sich spielerisch in Schräglagen, die auf den großen Bikes deutlich schwieriger zu erreichen sind. Übrigens: Am Red Bull Ring kann man auch mit dem eigenen Bike Gas geben!

Sei dabei - jetzt Tickets sichern!

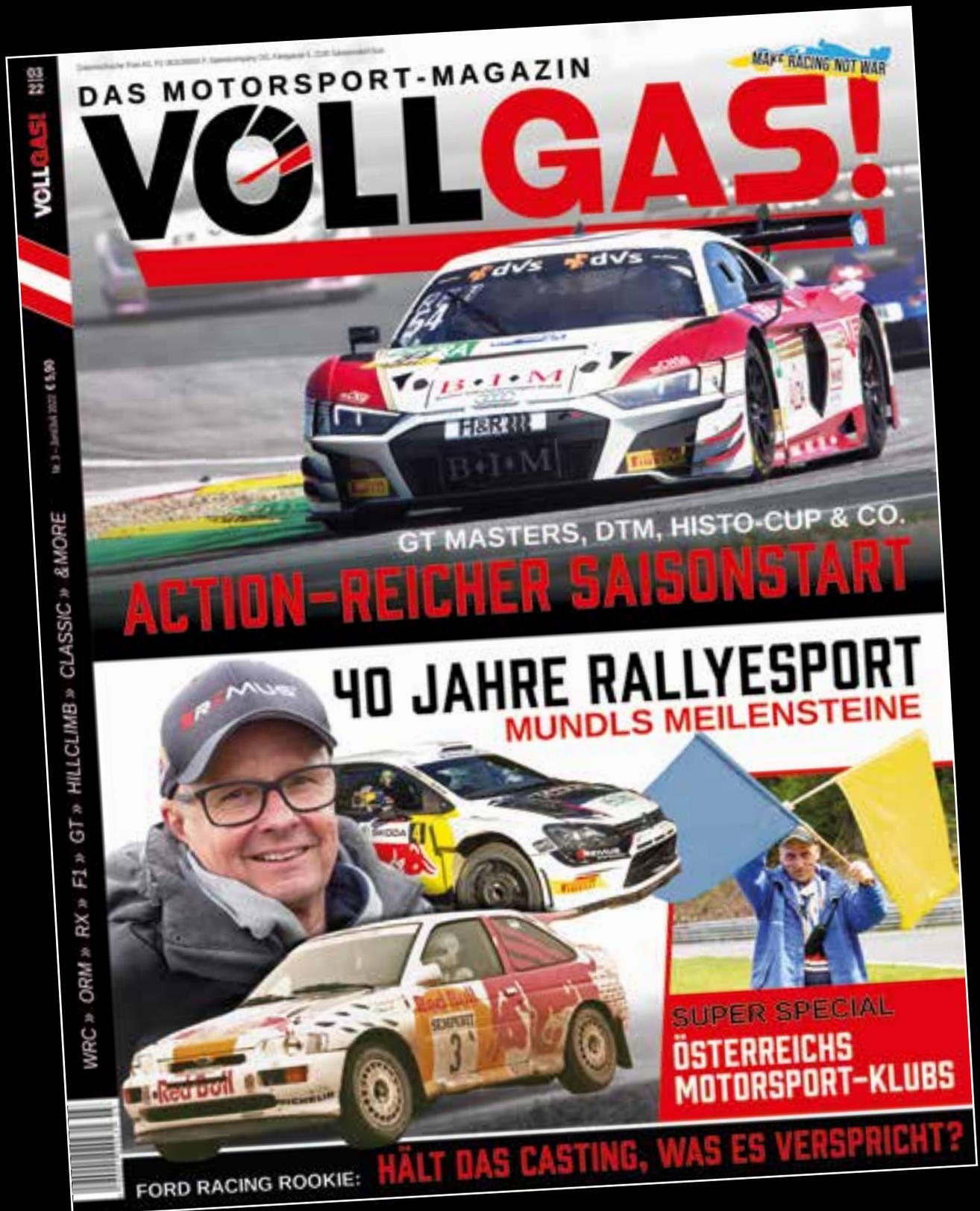
Wer noch kein Ticket sein Eigen nennen kann, der sollte sich jetzt für die Premiere des neuen Streckenlayouts beim „Motor-

rad Grand Prix von Österreich 2022“, von 19. bis 21. August, eines sichern. Unter www.redbullring.com kann man diese ebenso buchen wie die Teilnahme an der Riding Experience. Wir wünschen schon jetzt viel Spaß!

Egal ob Rennbike oder Mini-Bike, der Fuhrpark am Spielberg lässt alle Herzen höher schlagen

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



aus verkehrspsychologischer Sicht

Lässt sich das Verhalten an der Marke ablesen?

Manche Marken sind im Verkehr auffälliger als andere, das belegen Rankings aus Deutschland, welche Verkehrsüberschreitungen nach Hersteller erfassen. In Österreich stockte die Polizei um szenetypische Fahrzeuge auf.

Forschung gibt es dazu nicht viel. Fest steht jedoch, dass das Auto für viele nicht einfach nur ein Gebrauchsgegenstand ist, um von einem Ort zum anderen zu gelangen, sondern viel mehr auch Statussymbol und Ausdruck eines gewissen Lebensstils. Wir kaufen nicht nur ein Auto, sondern mit dem Auto auch ein bestimmtes, selbst gewähltes Image. Bestimmte Automarken wurden dabei über die Jahre nicht zuletzt durch gezielte Werbung mit einem bestimmten Image verknüpft. Während es beispielsweise VW gelang, die Marke mit einem gewissen sozialen Gemeinschaftsgefühl zu verbinden, fokussierte Audi auf die Botschaft, es geschafft zu haben und zum Establishment zu gehören. BMW steht laut Befragungen mehr für Stärke, Jaguar für Reichtum, Mercedes für eine distinguierte Gelassenheit und Ruhe. Betrachtet man die Autower-

bung, bekommt man das Gefühl, dass man mit diesem bestimmten gezeigten Auto beispielsweise zum Abenteurer, zur Supersportlerin, zum erfolgreichen Geschäftsmann oder zur beliebtesten Freundin wird. Stärke, Leistung, Freiheit, Erfolg, Spaß und in jüngster Zeit auch umweltfreundliches Fahren sollen das Auto positiv besetzen. Frauen sind bei der Auswahl ihres Autos neben der Farbe und somit der Äs-

thetik insbesondere praktische Aspekte wichtig; Männer achten mehr auf PS und technische Extras, um damit ggf. Macht und Überlegenheit demonstrieren zu können. Nachdem man mit einem Auto eben nicht nur das Auto kauft, sondern auch das damit verbundene Image, kann es aus psychologischer Sicht durchaus sein, dass sich bestimmte AutofahrerInnen auch bewusst für bestimmte Automarken entscheiden. Es ist unwahrscheinlich, dass beispielsweise die erste Wahl eines jungen Man-

mografischen Daten, Persönlichkeitseigenschaften, Verkehrsvorgeschichte und Fahrmotiven gut voneinander abgrenzbare Typen von AutofahrerInnen zu unterscheiden. Einige davon zeichnen sich dabei durch verkehrssicherheitsförderliche Einstellungen und Merkmale aus, andere hingegen zählen aufgrund von sicherheitsabträglichen Einstellungs- und Verhaltensmustern zur Risikogruppe und berichten dementsprechend von mehr Verkehrsstrafen und/oder Unfällen. Auf welche Au-

tomarken die einzelnen FahrerInnentypen besonders reflektieren, ist noch nicht erschöpfend untersucht. Dass sie es tun, ist wie eben ausgeführt durchaus nicht unwahrscheinlich. Aus meiner jahrzehntelangen Praxis mit verkehrsauffällig gewordenen LenkerInnen weiß ich aber auch, dass manche bewusst nach außen hin sehr unauffällige Autos wählen, um diese – auf den ersten und auch zweiten Blick von au-



bes, der Männlichkeit und Stärke zeigen will, auf einen sich durch runde Formen auszeichnenden VW Käfer oder einen PS schwachen Kleinwagen fällt. Ebenso unwahrscheinlich ist, dass ein Senior oder eine Seniorin sich – so es die Wahlmöglichkeit gibt – einen tiefergelegten, breitbereiften Wagen mit aufgemalten Flammen und viel PS aussucht. In zahlreichen Studien ist es gelungen, auf Basis von zum Beispiel soziode-

ßen nur schwer erkennbar und damit für die Verkehrspolizei nicht so leicht entdeckbar – zu tunen und Straßenrennen zu fahren. Die Frage, ob man von der Automarke Rückschlüsse auf Persönlichkeit und/ oder Fahrstil der FahrerInnen ziehen kann, muss somit mit „Jein“ beantwortet werden. **www.sicherunterwegs.at - Ihr Partner für Nachschulungen, Untersuchungen, Verkehrserziehung und Forschung.**



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

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

Alternativ: Nachhaltig aber richtig

Der kleine Nils

Mit dem endgültigen Zusammenbruch der US-Bank Lehman Brothers im Herbst 2008 war die Weltfinanzkrise nicht mehr aufzuhalten. In der großen Panik, dass die fetten Jahren nun wirklich ihr Ende haben könnten, machten sich auch die Autohersteller ihre Gedanken und so standen schon auf der folgenden IAA 2011 kleine leistbare elektrische Kabinenroller, sollten sich die Kunden nur noch leisten können, was wirklich benötigt wird und auch in Summe sozial- und umweltverträglicher ist.



Im beengten Japan sind sie völlig normal, winzige Kei Cars. Je kleiner ein Auto, desto leichter, desto weniger Rohstoffe müssen gewonnen werden, desto weniger Energie benötigt es in der Produktion, desto weniger verbraucht und kostet es, ist wendiger und nimmt weniger Raum ein. Quer parkend, elektrisch und obendrein gar mit kleinem technologieunabhängigen Wechselakku? Weniger könnte tatsächlich mehr sein. Aus der damaligen Krise lernen und verantwortungsvoll mit der Umwelt umgehen? Hat noch Zeit. Selbst Rekordspritpreise im Jahr 2022 interessieren nicht. Der steuerlich geförderte 2,8 Tonnen E-SUV wird es schon richten, schließlich hat er ja am Papier die gleiche Bilanz wie ein Microlino oder Renault Twizy, anstatt dass die Politik Rahmenbedingungen zur Bewertung der Umweltschädlichkeit von E-Mobilen ausarbeitet. Aktuell zählt rein ein festgeschriebener Betriebsausstoß von 0 Gramm CO₂.

Der Stromverbrauch hat im Gegensatz zum fossilen Treibstoff auch keine Bedeutung. Steuerbefreiungen werden nicht ewig finanzierbar sein. Der Parkraum wird immer enger. Abmessungen und Gewicht sollten entscheidende Faktoren bilden.

VW Nils

Weder Mikromobile noch Elektroautos sind neu. Bei letzteren erkannte erst Tesla, dass vor allem das Design stimmen muss, unsere Auswahl auf diesen Seiten bezieht sich auf die coolen frechen Modelle. Wie ein rationales mit fairem Rohstoffverbrauch aber schnittiges Pendlerauto mit Flügeltüren aussehen dürfte, zeigte VW 2011 mit dem Concept Nils: Heckantrieb, 3 Meter kurz, 65 km Reichweite, 130 km/h, Platz für eine Person und Kofferraum. Der 5,3 kWh-Akku lädt an der 230-Volt-Steckdose in zwei Stunden auf.



Audi Urban

Was für ein Spaßmobil. Freistehende Räder, eine Kanzel wie ein Jet und auch mit offenem Dach gezeigt. Tiefe Sitzposition und 480 Kilo leicht. Ein Funmobil, welches man auch gerne ins Wohnzimmer mitnehmen möchte. 3,20 Meter kurz und 1,70 Meter breit. Die zwei Sitze waren raummaximierend versetzt angeordnet. Wie der Nils von VW stand der Urban auf der IAA 2011. Audi sprach von 100 km/h Höchstgeschwindigkeit und 60 Kilometer Reichweite. Aus dem „Trendsetter einer neuen Mobilität“ wurde letztlich nichts. Bislang kämpft der Renault Twizy alleine gegen Windmühlen.

Microlino

1999 bereicherte die Firma Micro die urbane Mobilität mit der Neuerfindung des ersten klappbaren Tretrollers. Jahre später gehen die Schweizer nun unter die Autobauer und übertragen das Konzept der legendären BMW Isetta in die Neuzeit. Die Türe klappt per Knopfdruck wie bei der Isetta nach vorne auf und löst damit den Smart als Querparkkönig ab. Wie kaum ein anderes Auto zeigt der Microlino, was Nachhaltigkeit tatsächlich bedeutet. Das ganze Fahrzeug wiegt mit nur 513 Kilo schon so viel, wie nur der Akku von einem üblichen E-Auto. 25 PS Spitzenleistung genügen da auch schon. Mehr als 90 km/h fahren auch nur die wenigsten in der Stadt. Auf 2,44 Metern Länge bietet er zwei Personen und 230 Litern Gepäck Platz. Drei Akkugrößen mit 6, 10,5 und 14 kWh sind verfügbar, damit kommt man 95, 175 oder sogar 230 Kilometer weit. Der Microlino 2.0 wird in den drei Ausstattungslinien „Urban“, „Dolce“ und „Competition“ erhältlich sein und ab etwa 12.500 Euro losgehen.



Nobe 100

Per Crowdfunding sammelt das Startup Nobe aus Estland Kapital für dieses Elektro-Dreirad im Retrostil. An jedem Rad sitzt ein Motor, welche sich auf 20 PS summieren. Dank kaum Gewicht sprintet das sympathische Wägelchen in unter 6 Sekunden auf Tempo 100. Die Vorserie steht noch 2022 an.



Renault Twizy

Mit nur 487 Kilo zeigte der Twizy vor über 10 Jahren, wie nachhaltige E-Mobilität eigentlich aussieht. 80 km/h und etwa 100 Kilometer Reichweite reichen für die Stadt allemal. Im einmaligen F1-Look endlich ein Hingucker.

Seat Minimo

2,50 Meter kurz und 1,24 Meter breit. Zwei Personen sitzen hintereinander. Trotz City-car-Auslegung läuft der Minimo 90 km/h. Auf den Marktstart der 2019 vorgestellten Studie warten wir leider immer noch.



Toyota i-ROAD

Die Japaner haben in den letzten Jahren zahlreiche Kleinstkonzepte vorgestellt, kein Wunder, ist doch der Platz am Heimatmarkt mehr als umkämpft. Besondere Aufmerksamkeit schuf sich dieses zweisitzige Gefährt, welches sich mit seiner Kurvenlage agil wie ein Zweirad anfühlen soll aber deutlich mehr Schutz als der damalige BMW C1 bietet. Das Gefährt lief in mehreren Städten im Praxistest, aber auch hier sind Kundenschaft und Gesellschaft wohl noch nicht bereit.



Opel Rak-e

Mit 120 km/h war diese Studie aus 2011 zwar nicht raketen-schnell aber für ein Microcar ziemlich flott. 380 kg leicht und wieder Platz für zwei hintereinandersitzende Personen. Opel hob bei der Präsentation extrem geringe Betriebskosten von gerade mal einem Euro pro Kilometer hervor. Mit dem Rocks-e brachte Opel gemeinsam mit Citroen ein elektrisches Mikrocar mit 2,41 Metern Länge, aber cooles Design sieht anders aus.

Klassik: Microcars

Mikro-Kosmos

Rekordspritpreise und kein Ende in Sicht. Politisch dürften die Preise auf hohem Niveau bleiben. Klein, einfach, billig, sparsam, real umweltfreundlich - ein Comeback der Kleinstautos würde auf eine lange Historie zurückblicken.



In einer Zeitspanne von knapp mehr als 30 Jahren des 20. Jahrhunderts hatten große Teile der Weltbevölkerung zwei Weltkriege, Weltwirtschaftskrisen, Hyperinflation und entwürdigende Herrschaftssysteme über sich ergehen lassen. In den anschließenden Notzeiten ermöglichten echte Demokratien jedem menschlichen Individuum, mit eigener Kreativität einen Weg zu Selbstverwirklichung und persönlichem Glück zu finden, wobei uneingeschränkte Mobilität für den Hauptanteil an wirklich gefühlter Freiheit verantwortlich zeichnete. Die schier endlos scheinende Reise zur Mitzi-Tant' ins Waldviertel - mit Picknickkorb und Reparaturpausen - wurden zum märchenhaften Erzählstoff ausdekoriert. Die Ankunft einer vierköpfigen Familie mit dem Goggo am Meeresstrand von Lignano wie Magellans Weltumsegelung in romanhaften Tagebüchern festgehalten. Der wetterfeste fahrbare Untersatz wurde zum unabdingbaren Familienmitglied und Wegbegleiter für jedermann. Dieser musste jedoch vorerst erschwinglich, billig im Unterhalt und sehr einfach zu warten sein.

Felber T400 1952-1956 (A)

Ernst Marold konstruierte diesen Dreirad-Autoroller für den Wiener Seitenwagenhersteller A. Felber & Co.: „Der T400 sollte ein Fahrzeug mit einem Höchstmaß an Bequemlichkeit und einem Mindestmaß an finanzieller Belastung sein.“



Hoffmann Auto-Kabine 250 1954 (D)

Mit dem Lizenzbau des italienischen Vespa-Rollers hatte Josef O. Hoffmann durchschlagenden Erfolg. Gegen seine Auto-Kabine mit Zweizylinder-Viertakt-Boxer-Mittelmotor und Seiteneinstieg zogen Iso und BMW vor Gericht.

Iso Isetta 236ccm 1953-1955 (I)

Renzo Rivoltas Unternehmen Isothermos, ein Hersteller von Isolierkannen und Haushaltsgeräten, hatte sich 1954 mit der Vorstellung der zweisitzigen Zweitakt-Isetta zum erfolgreichen italienischen Produzenten von Kabinenrollern gewandelt.



Peugeot VLV 1942 (F)

Vom dreirädrigen „leichten Stadtauto“ (VLV: Voiture Légère de Ville) baute Peugeot während des Zweiten Weltkriegs 377 Exemplare. Die Reichweite des Elektroautos betrug 80 Kilometer, die Höchstgeschwindigkeit 30 km/h.

Heinkel Kabine 1956-1958 (D)

Die Viertakter-Heinkel Kabine gab es sowohl drei- als auch vier-rädrig. Mit ein wenig Akrobatik konnten zwei Erwachsene und zwei Kinder das nur 2,55 Meter lange Rollermobil über eine Fronttüre erklimmen.



Bond Minicar MK D 197ccm 1956 (GB)

Beim Anblick dieser langen Nase geraten selbst abgebrühte Jaguar-E-Type-Driver ins Schwitzen. Darunter verbirgt sich aber kein High-Tech-Sechser mit obenliegenden Nockenwellen, sondern ein Einzylinder-Zweitakter von Villiers.



Dornier Delta 197ccm 1955 (D)

Im selbsttragenden Mittelmotor-Delta fanden vier Fahrgäste auf zwei Sitzbänken Rücken an Rücken Platz. Der Einstieg erfolgte über Klappen vorne und hinten. Nur drei Prototypen wurden im Flugzeugwerk hergestellt.

Peel P50 1962-1965 (IMN)

Mit 991 Millimeter Breite und 1372 Millimeter Länge passte das 59 Kilo leichte 50ccm-Einkaufswagenl durch jede Haustüre. 50 Stück wurden von der Peel Engineering Company auf der Isle of Man von 1962-65 produziert. 27 überlebten bis heute.



Brütsch Mopetta 50ccm 1956-1958 (D)

Die Kunststoffschale des 1,70 Meter kurzen und 70 Kilo leichten Einsitzers saß auf einem Stahlrohrrahmen. Die Lenkerbeine mussten akrobatisch links und rechts des Vorderrads eingefädelt werden. Nur 14 Stück wurden gebaut.



ALCA Volpe 124ccm 1947 (I)

Die Karosserie des Fuchlsleins (Volpe = italienisch: Fuchs) zeichnete Citroen-DS-Schöpfer Flaminio Bertoni. Für dessen Technik war Gioacchino Colombo verantwortlich, der Schöpfer berühmter Ferrari-Zwölfzylinder-Triebwerke.



Fuji Cabin A5 122ccm 1955 (J)

Die Idee zur Kunststoff-Monocoque-Konstruktion mit stabilisierendem Kühlluft-Mitteltunnel von der Front bis zum hinten liegenden Motor und Zyklopaugauge stammte von Ryuichi Tomiya, der auch als „Leonardo da Vinci von Japan“ bekannt war.

Volugrafo Bimbo 125ccm 1946-1948 (I)

Der kompakte Vierradler maß etwa 2,4 Meter in der Länge und einen knappen Meter in der Breite. Die Lenkung wurde mit Kette übertragen. Wie auch die fünf Pferdestärken des 125ccm-Einzylinders neben dem Hinterrad.



Scootacar Mk I, 197ccm 1957-1960 (GB)

1960 reisten Nel und Peter Motte im 2,20 Meter schlanken Scootacar über Trampelpfade durch die Türkei. Mit Zelt, zwei Luftmatratzen, Schlafsäcken, einer Schreibmaschine, Fotoausrüstung sowie persönlichen Gegenständen für drei Monate an Bord.



Inter 175A 1953-1956 (F)

Etwa 300 Stück des „flügellosen Straßen-Fliegers“ wurden bis 1956 beim französischen Flugzeughersteller S.N.C.A.N. (Société nationale des constructions aéronautiques du Nord) in Lyon mit Ydral 175ccm-Zweitaktmotor gebaut.



Reyonnah 175 1950-1954 (F)

Um Parkbreite einzusparen, konnte die vordere Spur des Reyonnah von 132 Zentimeter auf nur 75 Zentimeter Breite reduziert werden, wodurch der vierrädrige Zweisitzer in fast jeden Abstellraum passte.

Messerschmitt Kabinenroller KR175 1953-1954 (D)

Der vom Flugzeugingenieur Fritz Fend 1952 entwickelte Tandem-Zweisitzer mit Plexiglas-Kanzel, die zum Ein- und Aussteigen zur Seite geklappt werden konnte, dürfte so manchen Mitbewerber eindrucklich zur Nachahmung inspiriert haben.





Alba Regia 250ccm 1955 (H)

Im antiken Rom hieß die ungarische Handelsstadt Székesfehérvár (deutsch: Stuhlweissburg) Alba Regia. Dort wurde 1955 ein 2+2-Sitzer gleichen Namens mit Aluminium-Karosserie und 8 PS starkem 250ccm-Pannonia-Motor gebaut.



Meister K5 50ccm 1969-1973 (A)

1962 begann der Grazer Hans Jörg Meister mit der Fertigung von Invalidenfahrzeugen. Ab 1969 stellte er dreirädrige fahrscheinfreie Leichtfahrzeuge mit 50ccm-Puch-Motor und geschlossener Kunststoffkarosserie her.

Piaggio Vespa 400 1957-1961 (I)

Die Vespa 400 wurde ausschließlich im französischen Werk in Fourchambault erzeugt, da sich Piaggio in Hinblick auf den Produktionsstart des Fiat 500 Nuova in Frankreich und Belgien bessere Absatzchancen ausrechneten als am italienischen Markt.



Prvenac 250 1959 (YU)

Die beiden Räder in der Mitte des elliptisch geformten Prvenac (serbisch: Erstgeborener) dienen dem Antrieb, das einzelne Vorder- und Hinterrad der Lenkung des von Professor Miroslav Nestorovic im serbischen Beograd entwickelten Einzelstücks.



Kleinschnittger F125 1950-1957 (D)

Der türlose Kleinschnittger-Roadster mit Alu-Karosserie und 125ccm-Ilo-Motor wog gerade einmal 170 Kilogramm. 2980 Stück wurden im westfälischen Arnsberg von fünfzig Mitarbeitern hergestellt.



Perl Champion 250 1951-1954 (A)

Der Champion 250 wurde 1947 von der Fahrradfabrik Friedrichshafen mit Alu-Haut und Motorrädern entwickelt. Von 1951 bis 1954 bei Perl in Wien-Liesing genau 100 Mal als Perl Champion 250 in Lizenz hergestellt.

Ardex 50ccm 1952-1955 (F)

Die zweidimensionalen Karosserieteile des Ardex bestanden aus kunstlederüberzogenem Sperrholz. Dank vollverkleideter Räder hatte der 50ccm-Zweisitzer den Wendekreis eines Lastwagens.



Allard Clipper 350ccm 1954-1955 (GB)

Die Fiberglaskarosserien des von David Gottlieb designten Fünfsitzers - drei Fahrgäste nebeneinander unter Dach, zwei Kinder im Schwingermuttersitz im Freien - erwiesen sich für eine Großserienproduktion als viel zu teuer.

Sebring-Vanguard Citi-car 1974-1977 (USA)

Die Verarbeitung der mit Niete zusammengeschnürten Plastikkarosserie und den an Möbelscharnieren hängenden Türen ließ bei Autotestern bezüglich der Alltagstauglichkeit des Elektro-Citicars Zweifel aufkommen.

Victoria Spatz 200/250ccm 1956-1959 (D)

Das Design des teuren Kunststoff-Zweisitzers stammte von Egon Brütsch. In die untere GFK-Schale war ein Zentralrohrrahmen integriert. Die Verbindungsnaht mit der oberen Schale wurde von einem breiten Alu-Gummi-Streifen verschleiert.



Rovin D2 425ccm 1947-1948 (F)

Raoul Pegelu de Rovin war seit 1920 als Motorradkonstrukteur bekannt. Gemeinsam mit seinem Bruder Robert begann er nach dem Zweiten Weltkrieg mit der Produktion von Kleinwagen. Der Rovin D2 mit Zweizylinder-Viertaktmotor wurde zum großen Erfolg.



ISSI Microbo 125ccm 1953-1954 (I)

Dank Aluminium-Karosserie und Plexiglas-Dach wog das von den Brüdern Ducati und Marzocchi entwickelte zweisitzige Dreirad gerade einmal 159 Kilogramm. Nur drei Prototypen wurden vom „Istituto Scientifico Sperimentale Industriale“ (I.S.S.I.) in Mailand gebaut.

Faure 1941 (F)

Als Benzin in Frankreich während der deutschen Besatzungszeit rationiert war, entwickelte Pierre Faure ein zweisitziges, 550 Kilo leichtes Elektroauto mit Holzaufbau. Entworfen vom Architekten Michel Dufet.



Libelle 200ccm 1953 (A)

Die ersten 30 Libellen wurden in einer kleinen ehemaligen Schusterwerkstatt in Innsbruck hergestellt. Sie mussten 90 Grad gekippt durch eine schmale Türe ins Freie transportiert werden. Dort erfolgte die Endmontage.

Triver Rana 500 1955 (E)

Der Prototyp des Triver wurde 1953 bei „Construcciones Acorazadas SA“, einem Unternehmen, das sich auf die Herstellung von Geldtresoren spezialisierte, aus 3 Millimeter dicken Blechen über Holzformen gehämmert. Erst 1955 ging der Rana 500 in Serie.



Zagato Zele 1974-1976 (I)

Peter Hinteregger, Sohn des honorigen Wirtschaftssenators Anton Hinteregger, der in Österreich ein imposantes Ford-Handelsnetz aufbaute, setzte schon 1974 mit dem Österreich-Import der würfeligen Zagato „Elli“ auf die E-Karte. Und scheiterte kläglich.

Buchtipps Der Haflinger



Der Autor Walter Blasi, schrieb diese wunderbaren Bücher über zwei der bedeutendsten Fahrzeuge der österreichischen Automobilgeschichte. Der Edition Winkler-Hermaden-Verlag hat sich den richtigen Mann für das Thema gesichert. Er war von 1974 bis 2003 als Beamter im Bundesministerium für Landesverteidigung tätig. Studium der Geschichte mit Promotion im Jahr 2000. Von 2003 bis 2006 Referent im Österreichischen Staatsarchiv/Kriegsarchiv. Ab 2006 bis 2016 im Bundesministerium für Inneres beschäftigt. Er ist Autor zahlreicher Bücher und Aufsätze zur österreichischen Verkehrs- und Militärgeschichte. Walter Blasi schildert in seinem Buch den langen Weg des Haflinger zu einer der tragenden Säulen des Österreichischen Bundesheeres. Beide Bücher umfassen ein umfangreiches Bildmaterial, reichlich Informationen, und viele Details, welche auch Kenner noch überraschen könnten.

Der Pinzgauer

Ist schon der Haflinger zum Kultfahrzeug geworden, so hat sich sein Nachfolger und großer Bruder



erst recht einen Kultstatus gesichert. Man darf den Pinzgauer ruhig als bestes Geländefahrzeug der Welt bezeichnen. Nicht umsonst erfreute sich dieses Spitzenprodukt österreichischer Ingenieurskunst auch international großer Beliebtheit.

Der Steyr-Puch Haflinger
Walter Blasi
Winkler-Hermaden-Verlag
Softcover, 21,90 Euro
ISBN 978-3-9504720-9-7

Der Steyr-Puch Pinzgauer
Walter Blasi
Winkler-Hermaden-Verlag
Softcover, 24,90 Euro
ISBN 978-3-9504937-6-4

Kommentar: Bernhard Reichel

Mann vs Frau?

Es vergeht kaum eine Gelegenheit Keile durch die Gesellschaft zu treiben, am besten so tief wie möglich, nachhaltig eben. Nahe liegend, dass zwischen Mann und Frau noch weiter Sprengpotential liegt.



„Der Klimawandel ist männlich“, so und ähnlich lauten immer mehr Überschriften. Der Mann ist schuld in seinem PS-Rausch und seiner Kriegslust. „Verkehrsplanung von Männern für Männer“, hieß die jüngste Niederschrift. Alles sei nur auf den in Vollzeit arbeitenden Mann ausgerichtet, welcher perfekt ausgebaute Straßen berollt, während die Frau offenbar gezwungen ist, komplexere Wege, auf weniger gut ausgebauten Straßen zurückzulegen. Genannt wurde natürlich die Abholung der Kinder und Pflegedienste. Sexistisch würde man heute wohl sagen, da aber korrekt gegendert, hat Kritik der absurden Doppelmoral zu entfallen.

Offen bleibt ohnehin, warum weiter der Mythos angeheizt werden muss, dass alle Frauen nicht freiwillig Teilzeitarbeit arbeiten wollen und lieber die eigenen Kinder in die nächste Ganztagschule stecken wollen. Eine gesunde Mutter-Kind-Bindung lässt sich leider nicht wirtschaftlich nachhaltig in Zahlen erfassen. Weiter schwingt mit, Männer würden Autos nur für sich selbst bauen, und seien für größere Unfallschwere der Frauen verantwortlich. Dass es keine expliziten weiblichen Crashtest Dummies gibt, sei der klare Beweis. Dass sich diese Unisexmodelle aus Durchschnittswerten zusammensetzen, wird nicht erwähnt, auch keine entsprechenden häufigeren Kopfverletzungen von Männern, welche größer sind als der besagte Dummy. Und klar, Brüste haben diese keine, entsprechende Berücksichtigungen beim Gurtsystem sind sicher überfällig.

Und korrekt, der Mann hat das doppelte Risiko tödlich zu verunfallen, rein aus seinem eigenen Missverhältnis gegenüber Risiken heraus. Jahrhunderte alte romantische Literatur prägt mit ihren Geschlechterrollen bis heute unsere Gesellschaft. Eroberung und

Kampf sind aber mit Risiken verbunden, wenn Mann, wie auch Frau, an diesen Geschichten in allen möglichen modernen Verpackungen weiterhin Gefallen finden, bleibt auch das Risikoverhalten als Nebenwirkung, alles einseitig auf eine vermeintliche Natur des Mannes abzuwälzen, ist etwas billig.

Freund, nicht Feind

Geschichtlich betrachtet ist es völlig korrekt, dass seit der Erfindung des Rades die Mobilität der Frau unterdrückt wurde. Auch wenn eine Frau die erste größere Autoreise mutig unternahm, dauerte es bis zum zweiten Weltkrieg, ehe sich die Frauen das Lenkrad Schritt für Schritt nicht mehr aus der Hand nehmen ließen, die Männer wurden als schließlich als Kanonenfutter benötigt.

Unter anderem das Automobil wurde Mittel zur Durchsetzung im Gleichberechtigungskampf und hat es nicht verdient, heute als Symbol der Unterdrückung missbraucht zu werden. Und nein, Männer fühlen sich heute nicht mehr bedroht, wenn Frauen in ihre unterstellten Lieblingsdomänen und Berufe eindringen, diese sind herzlich gerne willkommen. Fach- und Fahrkünste stellen sogar einen gewissen Erotikfaktor dar.

Glaubt man Zahlen, dass gut 20 Prozent der Kinder in Autos gezeugt wurden, so lässt sich doch klar sagen, dass uns Autos doch mehr verbinden als trennen. Zu Recht darf die ausgeuferte automobiler Rolle in Gesellschaft und Wirtschaft stark hinterfragt werden, aber nicht jedes Mittel heilt die Zwecke. In das gegenseitige Ausspielen der Menschen sollte man sich nicht weiter reinziehen lassen. Um abschließend so manch Trend zum Anlass zu nehmen: unter Gleichberechtigung ist nicht zu verstehen, dass nun alle Geschlechter aggressiv fahren.





VOLLGAS-SHOP.AT

JETZT NEU!



24 Stunden Traktorrennen - Reingers in Niederösterreich

Echte Männer fahren Traktor

Ende August ist es wieder soweit! Knapp 100 Teams kämpfen mit ihren Oldtimer-Traktoren heuer bereits zum 18. Mal um das heiß begehrte „goldene Hanfblatt“ – 24 Stunden lange! Eine Herausforderung für die Piloten, ein Spektakel für die tausenden begeisterten Fans an der Strecke.



Der kleine Ort im nördlichen Waldviertel (Bezirk Gmünd) zählt zwar weniger als 700 Einwohner, ist dafür aber weit über seine Grenzen hinaus bekannt. Der Grund dafür ist das bereits legendäre 24-Stunden-Traktorrennen, welches jedes Jahr zig-tausende Zuschauer anlockt. Wenig verwunderlich, sieht man hier Rennaction, die man sonst nirgends sieht und das hautnah. Gepaart mit einem umfangreichen Rahmenprogramm für Jung und Alt, eine echte Motorsportparty.

Sicher unterwegs

Sicherheit hat natürlich auch in Reingers oberste Priorität – sowohl für die Fans als auch die Fahrer! Demnach müssen sich die Zuschauer in den vorgesehenen Zonen aufhalten und die Teams sich an das gültige Reglement mit umfangreichen Sicherheitsvorkehrungen halten. Dazu zählen unter anderem Überrollkäfig, H-Gurt, Sicherheitsnetze, Helm und ein Geschwindigkeits-Limit. Dieses liegt für die seriennahen Oldtimer (bis Baujahr 1975) bei 40 km/h, in der freien Klasse bei 70 km/h. Allrad-Antrieb ist verpönt, es darf pro Fahrzeug auch nur ein Motor verwendet werden und hier muss zumindest der Block der Serie entsprechen.





Blitz und Donner

Damit das Getöse am Rennwochenende nicht zu laut wird, ist der Lärmpegel mit 98 db limitiert. Und wer auf der rund 7,4 km langen Schotterstrecke sich nicht an die Höchstgeschwindigkeit hält, wird wie im Straßenverkehr geblitzt werden – der Donner folgt dann wohl beim Boxenstopp von den Teamkollegen. Schon 1 km/h zu schnell – gemessen wird auf der kompletten Strecke – bringt 10 Strafminuten, höhere Geschwindigkeitsüberschreitung dementsprechend mehr. Der Strafenkatalog reicht bis zur Disqualifikation!

Wie, was, wo und wann

Reingers ist von Wien aus in knapp 2 Stunden zu erreichen (E49, knapp 150 km), der Event findet vom 26. Bis 28 August statt, Tickets gibt es ab 12 Euro.

Detailinfos zum Programm und zu den aktuellen COVID-19 Maßnahmen gibt es unter www.traktorrennen.at nachzulesen.

**EIN HAUCH
KARIBIK
FÜR UNTERWEGS!**

SONAX®
MADE IN GERMANY



**HAVANA LOVE
DER NEUE IST DA!**

Salsa, das Rauschen des Meeres, Lebenslust... es liegt Karibik-Feeling in der Luft. Und genau diesen Duftkanon hat SONAX im neuen Sommerscheibenreiniger HAVANA LOVE eingefangen. Er sorgt so für eine gute Sicht ohne Schlierenbildung im Nu. Gute Laune inklusive!

www.sonax.at