

Last Samurais



MX-5 & GR 86

Duell der letzten bezahlbaren Sportwagen

TESTS:

Hyundai Kona N & i20 N-Line • Citroën C5 Aircross & ë-Spacetourer
Ford Explorer & Galaxy • Jeep Wrangler • Mazda CX-5 • Peugeot 3008
Renault Megane E-Tech & Kangoo • Toyota Corolla Touring Sports

Klassik Kurios

Erfindungsreiche Werbeautos



Faszination Dubios

Mutanten-Autos



Aus für Fast & Furious

33. StVO-Novelle



NEU: GESCHENKBOXEN VON



ÜBER 50 EINZIGARTIGE GESCHENKBOXEN

Wir haben für jeden die richtige Box!



ZAHRLICHE THEMEN - LAUFEND ERWEITERTES SORTIMENT!

BESUCHEN SIE UNS AUCH AUF



WWW.DECO50.AT



WWW.RETRO-MOEBEL.AT

WWW.TOP-GESCHENK.AT

Editorial



Liebe Autobeegeisterte,

immer mehr Prototypen filtern nicht nur CO2 aus der Luft, sondern auch noch Mikroplastik und Feinstaub, beides stammt durch Reifen- oder Bremsabrieb unter anderem auch vom Auto. Das Kontrastprogramm wird in diesem Winter gespielt, wenn zig tausend neue konforme und inkonforme Öfen alles Mögliche ungefiltert in die Stadtluft abgeben werden. Welche Leistung in der Abgasreinigung die Autoindustrie eigentlich vollbracht hat, wird leider erst sichtbar, wenn uns in Kürze die Sicht vernebelt wird. Aber seien Sie sicher, auch dann wird der Schuldige vier Räder haben.

Das erste Auto mit Insassenüberwachung per Radar kommt in Kürze auf den Markt. Auf der Rückbank vergessene Kinder kann nun per App hingewiesen werden. Dies dient nur unserer Sicherheit, dass der Mutterkonzern aus China kommt, ist ohne Bedeutung und Deutung. Die Debatte über einen Teilverkauf des essentiellen Hamburger Hafens an China lässt erneut verwundert Fragen offen, ob wir aus der Abhängigkeit von nicht ganz so demokratischen Staaten nichts gelernt haben.

Und gerade weil diese Welt so richtig verrückt ist, wollen wir mit noch verrückteren Autothemen zu Abwechslung und Abschaltung verhelfen. Auf den nächsten Seiten geht es schon mit den kuriosen Werbeautos los. Liebevolle Kunstwerke voller Kreativität und mit interessanten technischen Realisierungen. Noch kurioser die folgenden so genannten Mutanten-Autos. Biene, Schwan, Pelikan, Hahn, Hase, Vielfraß, Panther, Grizzly oder Chimäre, - es scheint, dass jedes Tier einmal ein Emblem oder Marke zu zieren vermochte. Lassen Sie sich den vierten Teil von Alexander Trimmels „Tierisch gut“ nicht entgehen.



Außerdem werfen wir einen kritischen Blick auf die bereits 33. StVO-Novelle, welche nicht nur Raser und illegale Rennen im Blick hat. Auch dem mehr als nervigen und ineffizienten Mittelspurfahren gingen wir auf den Grund.

Viel Spaß beim Lesen
Ihr Bernhard Reichel

Inhalt

Klassik :	Werbe-Autos.....	4
	Mutanten-Autos.....	10
	Büchertipps.....	11
Psychologie:	Mittelspurfahrer.....	12
Fahrschule:	33. StVO-Novelle.....	14
Tests:	Mazda MX-5 Vintage & Toyota GR 86 ..	16
	Hyundai Kona N.....	20
	Ford Explorer.....	22
	Ford Galaxy.....	23
	Jeep Wrangler Rubicon 4xe.....	24
	Peugeot 3008.....	26
	Mazda CX-5 Takumi.....	28
	Hyundai i20 N-Line.....	30
	Toyota Corolla Touring Sports.....	31
	Renault Megane E-Tech.....	32
	Citroën ë-Spacetourer.....	33
	Renault Kangoo.....	36
Neuheiten:	Sportwagen.....	38
Ausblick:	Neuheiten 2023.....	38
Klassik :	Tierisch gut IV.....	40
Mensch & Auto:	Smart Guys.....	42
Kommentar:	Smart.....	43
	Politische Korrektheit.....	44
Motorsport:	Jänner Rallye & Rechbergrennen 2023 ..	46
	Blechschilder DTM.....	47



Impressum:

Eigentümer und Herausgeber: Speedcompany OG, Kleeegasse 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 Lenticity (Linz), Shopping City Seiersberg (Graz), ELI Shopping (Liezen), Leoben City Shopping (Leoben), EO (Oberwart), Riverside, Auhofcenter und Q19 (Wien), G3 Shopping Resort (Seyring/Gerasdorf), Rosenarcade (Tulln), City Center Amstetten (Amstetten), bühlercenter (Krems). Fotos: Cover: Hersteller, Bernhard Reichel, Archiv, Seite 3: Hersteller, Bernhard Reichel, Archiv

Klassik: Werbeautos

Blickfang

Liebevoll bis letzte Detail - alte Werbefahrzeuge, die Kunstwerke waren und wir fast schon vergaßen.

von Alexander Trimmel

Schildermaler hatten bei Portal- und Geschäftsgestaltungen im 19. Jahrhundert Hochsaison, Veranstaltungen und Produkte von Herstellerfirmen wurden damals auf großformatigen Plakatwänden, Litfaßsäulen, LKWs und öffentlichen Verkehrsmitteln farbtintensiv und kontrastreich beworben. Zunehmend verliehen Marken, Logos und Slogans Unternehmen und deren Waren ein eindeutig zuordenbares Gesicht. Druckmedien und Radio erhöhten die Reichweite von Werbungen beträchtlich. Doch wie wollte man jene Teile der Bevölkerung erreichen, die gedruckte Werbebotschaften gerne überlasen und während Werbeeinschaltungen das Radio ausschalteten oder einfach die Frequenz wechselten?

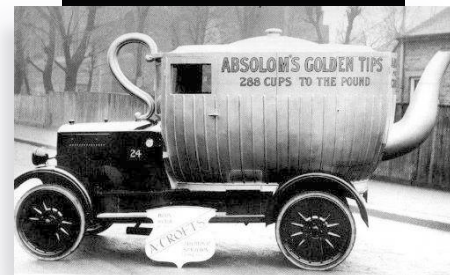
In den Vereinigten Staaten wurde es schon im frühen 20. Jahrhundert Mode, Fahrzeugen jene Formen zu geben, die weitgehend den beworbenen Objekten entsprachen. Deren visuelle Botschaften kamen bei

nahezu jedermann gut an. Kinder erfreuten sich an außergewöhnlichen Karossen, spaßigen Figuren und bizarren Dimensionen. Passanten und andere Autofahrer waren ohnehin im Verkehr zu größter Aufmerksamkeit gezwungen und richteten ihre Blicke gebannt auf die aufsehenerregenden Markenbotschafter, die selbst für Analphabeten selbsterklärend gestaltet wurden.

Man ließ diese aber nicht nur durch die Städte und übers weite Land touren, sondern veranstaltete im Rahmen publikumswirksamer Ereignisse eigene Werbeparaden, wobei man die jubelnde Zuschauerschar mit Werbegeschenken überhäufte. Bei den größten europäischen Radrundfahrten, „Giro d'Italia“ und „Tour de France“, zogen bis zu 16 Kilometer lange Karawanen an Werbemobilen durch die entlegensten Gebiete und größten Städte Italiens und Frankreichs. Gestaltet von berühmten Karosseriebauern, die extravagante Designs auf Rädern erstellten.

Absolom-Tee Trojan

„Golden Tips“ sind jene dicht behaarten Knospen, die alljährlich im Frühling von uralten chinesischen Teebäumen geerntet werden. Sie garantieren den exquisiten Qualitätsgrad des von Absolom angebotenen schwarzen Tees aus Yunnan, für dessen Bekanntheitsgrad ein von A. Crofts in Großbritannien gezimmerter Teekannenwagen auf Trojan-LKW-Chassis sorgte.



Fotos: Hersteller, Archiv



Franck-Perola-Kaffee

Die Kaffeebohne zählte schon immer zu jenen Luxusprodukten, welche nicht immer lieferbar, geschweige denn leistbar waren. In Notzeiten behalf man sich mit Korn-, Malz- und Zichorienprodukten, die nicht als billiger Ersatz, sondern als gesündere Alternative zu echtem Kaffee beworben wurden. Wie auch Francks „Perola“. Ein aus Perloggen hergestellter Ersatzkaffee für die ganze Familie, vom Baby bis zur Mitzi-Tant'.

Grevalia-Kaffee VW Bus

1957 - Dass man sich im kühlen Schweden gerne an heißem Kaffee erwärmt, scheint mehr als verständlich. Dass der Grevalia-Expresszusteller im lauwarmen VW-Kaffee-kannen-Fahrerhaus jemals ins Schwitzen geraten könnte, jedoch nur dank artistischer Lenkradakrobatik auf Eis- und Schneefahrbahnen möglich. Die Heizleistung des luftgekühlten Boxers im Heck konnte bei Arktis-Temperaturen gerade einmal das „Rotzglöckerl“ vor dem Erfrieren schützen.





All-Pro Toilette

Der amerikanische Sanitärartikelhersteller All-Pro tourte mit einem Fahrzeug in Form einer Stand-WC-Kombination durchs Land. Dessen großzügig verglaster Spülraum bot Lenker und Beifahrer einen klinisch sauberen Arbeitsplatz. Für einen fluchtartigen Ausstieg möge vielleicht das WC-Deckel-Dach in James-Bond-Manier nach oben klappen.



Pellegrin Isetta-Eiskugel

Der Eissalon „De Pellegrin“ im Herzen Lignano-Sabbadoros möge bei so manchem Sandstrand-Urlauber bereits für wohltuende Abkühlung gesorgt haben. Ob die beliebte Isetta-Knutschkugel im eleganten Pinguin-Fracks jedoch zur frostigen Eiskugel mutieren kann, bleibt dahingestellt.



Vitabril - Vitapointe

Stummfilmschauspieler Rudolpho Valentino verhalf der Pomade in den 1920er-Jahren des vorigen Jahrhunderts zum weltweiten Durchbruch. Dieses ursprünglich aus Äpfel hergestellte Haarpflegeprodukt für Männer, bestand im Grunde aus mit Geruchsstoffen angereichertem Fett. Selbst Elvis vertraute darauf. Dessen hoher Fettanteil sorgte für eine hochglänzende Haarfrisur, die selbst orkanartigen Sturmböen widerstehen konnte.

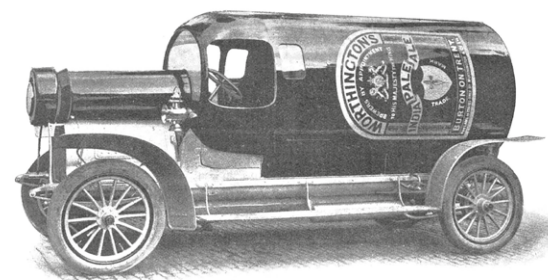
BYRRH

Die Kellerei Byrrh am Fuße der Pyrenäen erfand einen bitter-süßen gleichnamigen französischen Aperitif, der aus einer Mischung von Rotwein der Carignan-Traube und zahlreichen Gewürzen der Region Languedoc-Roussillon, aromatisiert mit Auszügen von Chinarinde hergestellt wurde. Das fassartige Hochglanz-BYRRH-Werbemobil, hergestellt bei Thessault in Poitiers, zierte dezente Flaschenformscheinwerfer.



Worthington's Daimler

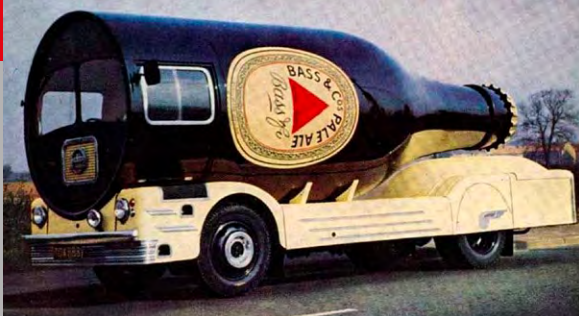
„Ale“ gilt als Synonym für britisches Bier, welches hauptsächlich aus gemälzter Gerste hergestellt wird. Worthington's „India Pale Ale“ erlangte weitreichende Bekanntheit, nachdem die Brauerei Bierflaschen-Lastwagen für Werbezwecke auf die Reise schickte.



Peters Brothers Schuh

Im August 1913 eröffneten die Peters-Brothers ihren kleinen Schuhhandwerksbetrieb in Oaklands verkehrsreicher zwölften Straße, nahe des Pantages Theatre. Zu Beginn der Zwanziger-Jahre wurden sie von der Polizei aufgefordert, ihr höchst auffälliges, schuhförmiges Werbefahrzeug abseits ihrer Firma zu parken, da dieses für derart viel Ablenkung bei anderen Verkehrsteilnehmern sorgte, dass Unfallhäufigkeit und Staugefahr überproportional anstiegen.





Bass Ale

Das Bass Pale Ale war einst die bestverkaufte Biersorte Großbritanniens. Wie Worthington's in Burton upon Trent im 18. Jahrhundert gegründet, ließ das Unternehmen 1962 einen monströsen Frontlenker-LKW in Form einer Bierflasche bauen, der unter anderem bei der „Grand Parade“ zur Feier des hundertjährigen Jubiläums des Blaydon Pferderennens vorfuhr.

BIC Kugelschreiber

Während Füllfedern immer öfter in den Schreibtischladen verschwanden, erfreute sich der Wegwerf-Kugelschreiber immer größerer Beliebtheit. Der Franzose Marcel Bich, ehemaliger Produktionsleiter einer Tintenfabrik, kaufte 1945 László Biró's Patent, der 1938 in Ungarn das Kuli-Prinzip erfunden hatte. Im Dezember 1950 brachte Bich den BIC Cristal auf den Markt. Der Kugelschreiber hat sich inzwischen über 100 Milliarden Mal verkauft.

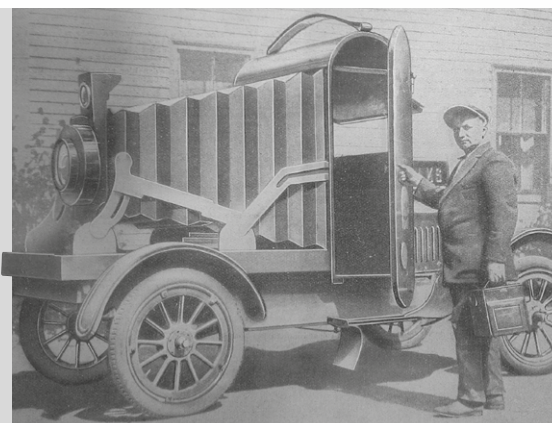


Buch Fiat

Das gedruckte Buch diente jahrhundertlang als wahre und einzige Bildungs- und Informationsquelle für die Bevölkerung. Um auch die Bewohner in den abgelegensten Gebieten mit Druckwerken ausreichend versorgen zu können, reisten fahrende Bibliotheken und Buchläden durchs ganze Land.

Kamera-Wagen

Immer im Bild sein und eindrucksvolle Erinnerungsmomente festzuhalten, war zu Beginn des vorigen Jahrhunderts fast nur mit Hilfe eines professionellen Fotografen möglich, der über das entsprechend teure Equipment verfügte. Wozu beispielsweise die unentbehrliche Balgenkamera gehörte. Mit deren überdimensionaler Nachbildung auf Ford-T-Chassis der Fotograf die gesamte öffentliche Aufmerksamkeit auf sich lenken wollte.



Pattex-Super-Cinque

„Was liegt, das pickt!“ So zeigte Henkel im Rahmen der „Tour de France 1987“ zwei, Dach auf Dach mit Pattex unlösbar verklebte Super-Cinques. Bei dem um 180 Grad gedrehten Renault handelte es sich jedoch lediglich um eine leichte Kunststoffattrappe, die gewichtsmäßig der Struktur des Trägerfahrzeugs kaum zusetzte.



Life Savers Peppermint

Nicht nach den Inhaltsstoffen, sondern seiner Rettungsringform wurde die Süßigkeit „Life Savers“ mit Pfefferminz-Geschmack benannt, welche Clarence Crane 1912 in Ohio erfand. Stets verpackt in papierumwickelten Alufolienrollen. Deren zylindrische Form auch die Werbefahrzeuge übernahmen.

Durban's Fiat Fissore

In den 60er- und 70er-Jahren des vorigen Jahrhunderts versuchte man mit Flourtabletten in der Schule und kunstvoll gestreiften Zahnpasten zuhause, den Kariesteufeln auf den Pelz zu rücken und die Furcht vor dem Zahnarztbesuch vertreiben zu können. So lautete beispielsweise ein bekannter Zahncreme-Werbespruch wie folgt: „Mutti, Mutti, er hat überhaupt nicht gebohrt!“



Planters Erdnüsse

Der von Antonio Gentile kreierte „Mr. Peanut“ ist Logo und Maskottchen vom amerikanischen Snack-Food-Unternehmen Planters. Die aufrecht stehende Erdnussfigur mit Zylinder, Monokel, weißen Handschuhen, Gamaschen und Gehstock nahm auch am Heck des Planters-Erdnuss-Mobils Platz.

EI EINKAUFSS
ZENTRUM
LIEZEN

elishopping.at  

DIE SCHÖNSTEN GESCHENKE
KOMMEN VON HERZEN





Zippo Chrysler Saratoga

1947 erteilte George G. Blaisdell, Erfinder des windfesten Zippo-Feuerzeugs, Gardner-Display den Auftrag, einen Chrysler Saratoga zum Werbemobil umzugestalten. Front und Heck blieben unverändert. Der Fahrgastzellenbereich nahm die Gestalt von zwei Zippos an. Mit abnehmbaren, züngelnden Neonflammen hinter schließbaren Feuerzeugdeckeln.



SEB Cocotte Peugeot D3A

1953 revolutionierte SEB mit dem „Super Cocotte“ den Kochalltag. Dieser erste tiefgezogene Druckkochtopf garantierte schnelles, sicheres und energiesparendes Kochen zum erschwinglichen Preis.

Sagip Fiat Multipla, Boneschi

Der Fiat Multipla-Frontlenker-PKW von 1956 basierte auf dem 600er-Heckmotormodell und wurde von OM auch als Lieferwagen hergestellt. Für den italienischen Tierfutterhersteller Sagip kreierte die Carrozzeria Boneschi eine Flotte von lieblichen rosafärbigen Schweinchen-Vans, die es auch miniaturisiert im Spielwarenhandel zu kaufen gab. Zu hinterfragen wäre, wie Eltern ihren Kindern die auffällige Haltung des Tiers am Rücken des Multiplas erklären konnten.



Pirelli Fiat

Die 1872 von Giovanni Battista Pirelli in Mailand gegründete Gummiwarenfabrik produzierte ursprünglich telegraphische Leitungen und Unterseekabel, die von der betriebseigenen „Città di Milano“ im Mittelmeer und Ozean an der richtigen Stelle versenkt wurden. Im Jahr 1901 begann Pirelli mit der Produktion von Autoreifen, einem neuen Geschäftszweig.

Warner Auto-Meter

Zu Beginn des 20. Jahrhunderts entwickelten Arthur und Charles Warner ihren Auto-Meter. Einen kombinierten Geschwindigkeits- und Wegstreckenmesser, den sie 1909 im mächtigen Format auf das Heck ihres Reklamefahrzeugs montierten. Nicht ohne damit den erhofften Erfolg zu erzielen. Bereits in den 1910er Jahren zählte ihr Tachometer zur Standardausstattung vieler Automobile.



Hoover Staubsauger

Der US-Staubsaugerriese Hoover expandierte nach dem 1. Weltkrieg und eröffnete 1933 in Großbritannien seinen ersten europäischen Fertigungsstandort. Wie eng man den Markennamen „Hoover“ mit dem Haushaltsgerät in Verbindung brachte, zeigt allein die Tatsache, dass im englischen Sprachraum generalisiert das Wort „Hoover“ für Staubsauger verwendet wird. Könnten die überdimensionalen Hoover-Staubsauger-Werbefahrzeuge in der Lage gewesen sein, den kompletten Champs-Élysées leerzusaugen.

Maline Thomas Brioche Mercedes

Wem läuft da nicht das Wasser im Munde zusammen, wenn Hefegebäck weit über den Korbrand hinaus aufgegangen und perfekt gebräunt gegen den Himmel ragt? Am Boden bleiben die Fahrleistungen des alten Diesel-Mercedes, dessen Blechkleid geschickt unter nachgebildetem Peddigrohr-Flechtwerk verborgen bleibt.



WHO'S THE Beast?

SONAX[®]
MADE IN GERMANY



frischblut[®]

NEU.
Winter Beast
AntiFrost
+ KlarSicht
bis -20°

DAS IST ECHE BEAST POWER FÜR DIE SCHEIBEN

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



www.sonax.at

Faszination: Burning Man Artcars

Mutantenstadt

Einmal im Jahr treffen sich in der Wüste Nevadas Kunstfreunde aus aller Welt. Darunter auch immer skurrilere und ausgefallene Kunstwerke auf Rädern.

Vom 1977er Cadillac Sedan blieb hier nicht viel übrig.

Burning Man: das Kult- und Kunstfestival mitten in der Wüste von Nevada an dessen letzten Tag traditionell eine gut gut 30 Meter hohe Holzstatue verbrannt wird. Gesellschaftliche Ideologien, Ideale, alternative Lebensweisen und Weltanschauungen, Kunst aller Art und Gesellschaftsschichten. Sozial, Ökologie, Offenheit, Toleranz, Vielfalt, das Festival wird immer

beliebter. Was mit 20 Teilnehmern 1986 begann, ist längst zu einem Großevent mit zuletzt gut 70.000 begeisterte Besuchern angewachsen. Kritiker sehen mit Staus und hohen Ticketpreisen den ökologischen und sozialen Ursprung verwaschen. Auch ohne Verbot von zivilen Fahrzeugen fallen besonders die so genannten Mutanten-Autos besonders auf.



Von allen verrückten Autos würde man von der „Monaco“ am wenigsten eine Straßenzulassung vermuten. Der V8-Big-Block hat schwer zu schleppen.

„The Golden Mean“ heißt dieser zur Schnecke mutierte 1966er-VW Käfer.



Dass ein Honda Accord V6 mal in dieser Form in der Wüste staubsaugt, hätte nicht jeder gedacht.



Das Ufo mit Licht rundum und Außen-Projektoren



Heavy Metal bis zum V8. Mad-Max-Style in der Wüste.



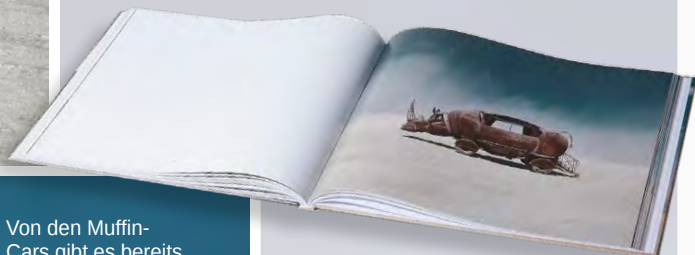
Aus einem Chevi-Truck entwuchs das Nashorn. Das mit Propangas gefüllte Horn spuckt Feuer.



Büchertipps

Staub, Trockenheit, Hitze - als Fotografin würde man sich die Bedingungen wirklich leichter wünschen. Das Ergebnis sind allerdings Stimmungen und Hintergründe, welche man eher in einem Star Wars-Abendteuer vorfindet.

Ebenso surreal sind so manch reale abgelichtete Kreationen. Der spektakuläre Bildband von Alexandra Lier ist bereits ihr dritter nach „The World's Fastest Place“ vom Kehrer-Verlag und „Speedseekers“ von Gingko Press. Auf 30 x 24cm großformatigen 90 Fotos auf 128 Seiten kommt die Stimmung und Leidenschaft des Burning Man-Festivals so richtig rüber und auch viele spannende technische Baudetails sind bei dieser Größe sichtbar. Toll, denn nicht jeder wagt hierzulande den Sprung nach Übersee, vor allem in den nächsten Monaten. Seit 2014 dokumentierte die Fotokünstlerin die Kreationen aber auch die Geschichten, Biografien und Inspirationen der Bastler und Erbauer. Detailinformationen und Hintergründe finden sich interaktiv online verknüpft.



Von den Muffin-Cars gibt es bereits eine Hand voll.



Mutant Vehicles
Alexandra Lier
Speedseekers Productions
Hardcover, 39,90 Euro
ISBN 978-3-613-04362-6

Zu beziehen unter:
www.mutantvehicles-book.com

www.instagram.com/mutamntvehicles_book

BMW M

Vor einem halben Jahrhundert, im Jahr 1972 brachte, der legendäre Jochen Neerpasch als erster Geschäftsführer die Power-Abteilung von BMW auf die Erfolgsspur. Bis heute schufen die leidenschaftlichen Ingenieure aus der Motorsportabteilung des bayerischen Herstellers zahlreiche legendäre Sportwagen wie den M1, M3 oder den M5. Akribisch recherchiert und mit schönem Bildmaterial zeichnen die Automobiljournalisten Roland Löwisch und Sylvain Reisser auf 250 Seiten die außergewöhnliche Firmengeschichte der Tochtergesellschaft des BMW-Konzerns nach und präsentieren Automobile, die ab dem ersten Meter maximale Faszination garantieren. Mit im Buch auch der neue und erste M-SUV „XM“ und sogar den neue M2, wenn auch noch getarnt. Ein dicker 1,7 kg schwerer Brocken voller Erinnerungen und jede Menge Informationen und Emotionen.



BMW M
50 Jahre der stärkste Buchstabe der Welt
Sylvain Reisser & Roland Löwisch
Heel Verlag
Hardcover, 70,60 Euro
ISBN 978-3-96664-367-2

Historische Spielzeugautos aus Österreich

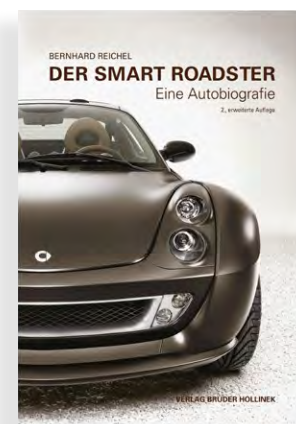
Obwohl es in Österreichs Geschichte eigene Fahrzeugmarken und Konstruktionen wie Steyr oder geniale Fahrzeugentwickler wie Ferdinand Porsche gab, waren Autominiaturen aus Österreich weitgehend unbekannt. Als der Autor ein altes Spielzeugauto mit „Made in Austria“ und „Igri“ Beschriftung in seine Hände bekam, begann er sich zu fragen: „Wer ist Igri, und was gibt es noch?“ Nachdem die Kollektion nach vier Jahrzehnten zu einer weltweit einzigartigen Sammlung angewachsen war, entstand die Idee, die Geschichte der Fundstücke genauer zu dokumentieren. Hersteller wie Proxima, Semperit, Kleinbahn, Gowi, Roco, Igri, CN, Artus oder Miro laden zum Entdecken und Forschen ein und lassen Österreichs Verkehrswesen von einst en miniature Revue passieren.



Historische Spielzeugautos aus Österreich
Marco Annau
Verlag Brüder Hollinek
Hardcover, 38 Euro
ISBN 978-3-85119-389-3

Der Smart Roadster

Der Smart Roadster polarisiert heute erst so richtig. Daimler gab ihm keine drei Jahre, sich am Markt zu behaupten. Verzicht auf alles Überflüssige, so wenig Gewicht wie möglich und Heckantrieb. Dies sorgt für reichlich Fahrspaß und zeigt, wie irrelevant die PS-Anzahl ist. Auf 172 Seiten beschäftigt sich der Autor erneut und bereits in der 2. und nun erweiterten Auflage bis ins kleinste Detail mit diesem außergewöhnlichen Auto und zeigt mit mehr als 150 Fotos und teils neuem unveröffentlichten Material alle Seiten des kultigen kleinen Sportwagens. Prototypen, Einzelstücke und Sondermodelle wurden erstmals aus der Nähe abgelichtet.



Der Smart Roadster - Eine Autobiografie
Bernhard Reichel
Verlag Brüder Hollinek
Hardcover, 49 Euro
ISBN 978-3-85119-322-0



Leuchtturmprojekt



aus verkehrspsychologischer Sicht

Ärgernis & Mysterium Die Mittelspurfahrer

Warum ist die Mittelspur auf der Autobahn so beliebt? Das Phänomen des Linksfahrens aus verkehrspsychologischer Perspektive.

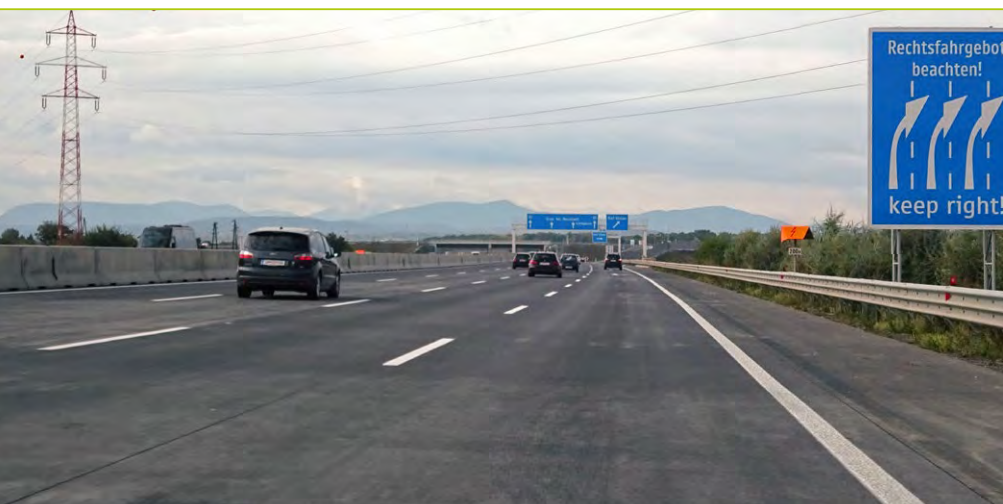
Das geltende Rechtsfahrgebot soll bei geringen bis mittleren Verkehrsstärken weitgehend unbehinderte Fahrstreifenwechsel ermöglichen und Abbremsen wegen anderer Fahrzeuge verhindern. Bei höheren Verkehrsstärken geht man davon aus, dass sich die Fahrzeuge gleichmäßig auf die Fahrstreifen verteilen und sich die Geschwindigkeiten reduzieren und anpassen, sodass der Verkehrsfluss trotz höherer Verkehrsdichte stabil bleibt. Verkehrserhebungen zeigen, dass der rechte Fahrstreifen bei sehr geringen Verkehrsstärken die höchste Fahrzeugdichte aufweist. Mit zunehmendem Verkehrsaufkommen kommt es jedoch verstärkt zum Phänomen des Linksfahrens und

mehrheitlich Männer sind. Viele sind der Meinung, dass Linksfahren in Österreich nicht geahndet wird. Begründet wird es von bekennenden LinksfahrerInnen mit der Verkehrssituation. Der rechte Fahrstreifen sei oft dicht von LKWs befahren, was das Linksfahren begünstige, wenn man es eilig habe. Man komme dann schneller voran. Einige äußerten auch Angst, rechts nicht mehr herauszukommen, wenn sie sich einmal eingereiht haben. Auch Bequemlichkeit spielt eine Rolle, häufiger Fahrstreifenwechsel sei anstrengend. Nicht zu vergessen ist in diesem Zusammenhang auch Unaufmerksamkeit, viele „bummeln“ vor allem bei längeren Fahrten gedankenverloren am mittleren oder linken Fahrstreifen.

muss. Langsame LinksfahrerInnen verleiten zum Rechtsüberholen. Linksfahren bei anderen wird als Ärgernis oder gar als Provokation empfunden.

Auf Basis einer Befragung österreichischer AutobahnnutzerInnen wurden im Wesentlichen zwei Typen von LinksfahrerInnen identifiziert: „aktive LinksdränglerInnen“, die gerne zügig unterwegs sind und das Rechtsfahrgebot bewusst missachten sowie „passive „LinksbremslerInnen“, denen das Rechtsfahrgebot nicht bewusst ist und die aufgrund ihres Fahrverhaltens öfters bedrängt oder rechts überholt werden. Immerhin 18 % der Befragten gaben an, sehr häufig oder häufig links zu fahren, obwohl sie auch nach rechts wechseln könnten, 49 % berichteten, dies selten zu tun.

Fast zwei Drittel der Befragten wünschten sich Maßnahmen gegen das Linksfahren. Die meisten Nennungen waren hier Überwachung, Strafen, Kampagnen und verbesserte Fahrausbildung. Aber wenn Linksfahren 1. nachweislich den Verkehrsfluss behindert und somit seinen Hauptgrund, das ungehinderte Fortkommen in der eigenen Wunschgeschwindigkeit und 2. auch die Verkehrssicherheit negativ beeinflusst, warum ist es dann so beliebt? Was braucht es, um auf unseren Autobahnen statt LinksdränglerInnen und LinksbremslerInnen relaxte SuperfahrerInnen zu haben? Was bräuchten Sie, um daran erinnert zu werden, dass Rechtsfahren cool ist und das sichere und freudvolle Ankommen für alle wahrscheinlicher macht? Wir freuen uns auf Ihre Rückmeldung. **www.sicherunterwegs.at - Ihr Partner für Nachschulungen, Untersuchungen, Verkehrserziehung und Forschung.**



zur Nichteinhaltung des Rechtsfahrgebots, was sich nicht nur negativ auf den Verkehrsfluss, sondern auch auf die Verkehrssicherheit auswirken kann.

Wer sind nun die LinksfahrerInnen? Die Studienlage weist daraufhin, dass es

Bittet man StudienteilnehmerInnen um einen Perspektivenwechsel, so zeigt sich, dass Linksfahren als häufiges Phänomen wahrgenommen wird, das zu Stress und Irritation führt, wenn man sich am Mittelstreifen bedrängt fühlt und deshalb nach rechts ziehen

50<sup>SINCE
1972</sup>TH SUBARU
AWD



SUBARU



**100% ALLRAD.
0% MAINSTREAM.
SEIT 50 JAHREN.**

MEHR INFOS UNTER WWW.SUBARU.AT

Kraftstoffverbrauch, kombiniert: 8,1 l/100 km,
CO₂-Emission, kombiniert: 185 g/km



www.facebook.com/SubaruAustria



www.instagram.com/subaru_austria



Schluss mit lustig

Strafen ab 300 Euro, drei Tage in der Straßenbahn: Die 40. Novelle des Kraftfahrzeuggesetzes und die 33. Novelle der Straßenverkehrsordnung zielen auf Auto-Poser.

Mit Kraftfahrzeugen ist es ab 1. Oktober 2022 (33. StVO-Novelle) grundsätzlich verboten, dieselbe Straße oder dieselben Straßenzüge innerhalb eines örtlichen Bereiches ohne zwingenden Grund mehrmals hintereinander zu befahren oder den Motor am Stand länger als unbedingt notwendig laufen zu lassen.

Die 40. Novelle des KFG stellt seit 14. Mai 2022 Tuning-Exzesse der „Gib-Gummi“-Gemeinde ausdrücklich unter Strafe: Ungebührliche Lärmerregung durch absichtlich gesteuerte Fehlzündungen, Geräusche durch

Kontrolle durch den technischen Prüfdienst der Landesregierung ist nicht erforderlich.

Außerdem wird die generelle Verhaltensnorm „Der Lenker hat sich im Verkehr der Eigenart des Kraftfahrzeuges entsprechend zu verhalten.“ mit konkreten Beispielen unterfüttert: Mittels Hydraulik- oder Pneumatikpumpen hopsende Karosserien werden ebenso wie das Driften oder schnelles Kreisenlassen („Donuts“) des Fahrzeugs um die eigene Achse am Stand ausdrücklich als nicht der Eigenart des Kraftfahrzeuges

entwicklung.“ Auf nasser Fahrbahn beim Anfahren lediglich kurz durchdrehende Antriebsräder sind folglich harmlos. Wer bei einer Motorradhochzeit mit dem Hinterrad zwei verschlungene Ringe auf den Asphalt vor dem Standesamt brennt, macht sich natürlich strafbar. Weiters steht künftig auch jede „nicht situationsbedingte Verwendung des Kraftfahrzeuges, bei der nicht jederzeit Kontakt zwischen der Fahrbahnoberfläche und allen Rädern besteht“, auf dem Index – auf Deutsch: Wheelies und Stoppies, die über ein geringfügiges und kurzzeitiges Lupfen des Rades durch ungeschickte Fahrzeugbedienung hinausgehen, sind ausdrückliche Gesetzesübertretungen.

Für Akrobatik-Manöver vom Kahlenberg auf sonntäglich verwaiste Parkplätze von Einkaufszentren auszuweichen, schützt nicht vor Strafe: Als öffentliche Verkehrsflächen gelten alle Straßenstellen, die von jedermann unter den gleichen Bedingungen benützt werden können. Das trifft ebenfalls für Mautstraßen oder Gasthausparkplätze zu – selbst mit einem Schild „Nur für Gäste“. Die Eigentumsverhältnisse an der Fläche sind also nicht relevant.

Was der Spaß kostet? Für unerwünschte Darbietungen werden mindestens 300 Euro fällig, die als Kundenservice auch sofort per Organmandat beglichen werden können. Kann aus polizeilichem Blickwinkel angenommen werden, dass die Fahrtechnik-Eskapaden wiederholt oder fortgesetzt werden, sind die Organe der öffentlichen Sicherheit berechtigt, das Fahrzeug sofort aus dem Verkehr zu ziehen. Das heißt: Absperren oder abstellen, technische Sperren anlegen, die Fahrzeugschlüssel, Fahrzeugpapiere und Kennzeichentafel(n) abnehmen - und das für eine Dauer von bis zu 72 Stunden!



schlagartiges Abblasen von Überdruck im Ansaugsystem oder Flammen aus dem Endschalldämpfer gelten als untrügliches Zeichen dafür, dass „mehr Lärm, Rauch, übler Geruch oder schädliche Luftverunreinigungen verursacht werden, als bei ordnungsgemäßem Zustand und sachgemäßem Betrieb unvermeidlich ist“. Eine spezielle

entsprechendes Verhalten klassifiziert. Ebenfalls unerwünscht: „Die Durchführung einer nicht situationsbedingt ausgeführten Anfahrbeschleunigung, Abbremsung oder Schleuderbewegung mit nicht nur kurzfristig auftretendem übermäßigem Schlupf an einem oder mehreren Rädern, insbesondere mit daraus resultierender Geräusch-





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



MOTORTYP Saug-Benziner
ZYLINDER R4
LEISTUNG 184 PS
DREHMOMENT 205 Nm
0 AUF 100 KM/H 6,8 Sek.
SPITZE 220 km/h
GETRIEBE 6-Gang manuell
ANTRIEB Hinterrad
LEERGEWICHT 1.147 kg
REIFEN 205/45 R17
REICHWEITE 580 km
VERBRAUCH 6,9 L/100km
VERBRAUCH TEST
 7,7 L/100km
CO₂ 155 g/km
KOFFERRAUM 127 L
PREIS 41.190 €
PREIS TESTWAGEN 41.790 €



Vergleichstest: Mazda MX-5 RF Vintage & Toyota GR 86

Last Samurai

Heute findet man die letzten echten und bezahlbaren Sportwagen beim Japaner. Gefühlsecht und um die 40.000 Euro.

Jetzt sind es nur noch zwei: echte Sportwagen, Autos fürs ungefilterte Gefühl und saubere Rückmeldungen. Leicht und flach. Heckantrieb und manuelle Schaltung. Der Motor frei saugend. Ausbalanciert, technisch verständlich und mit-erlebbar. Keine Fahrmodi oder sonstige elektronischen Mutationen. Reduktion auf das Wesentliche. Der Toyota kommt gar ohne Start-Stopp-System aus. Eigenverantwortung statt Assistenten. Bodenständig motorisiert, schnell ist, wer noch

fahren kann. Die manuellen Handbremshebel in absoluter Griffweite. Hunderte PS fürs Ego und Turboidiotenschub für die mit Elektronik gerade noch beherrschbare Gerade interessieren hier genauso wenig, wie edelste Materialwahl oder pathetische Alltagstauglichkeit. Das ganze für faires Geld. Wer so etwas sucht, muss sich zwangsläufig zwischen MX-5 und GR 86 entscheiden. Für wen nur ein fest verlötetes Dach in Frage kommt, ist die Sache schnell erledigt.

Offen für alles

Mit dem RF offeriert Mazda allerdings einen eleganten Kompromiss mit den eigenen Grundsätzen, dass ein MX-5 stets auch offen zu sein hat. Ein kurzes, aber faszinierendes und MX-5 untypisch komplexes Schauspiel per Knopfdruck und das mittlere Dachelement verschwindet. Auch die Heckscheibe zieht sich zurück. Trotz aller Kürze entstand ein knackiges und sprungbereit proportioniertes Hinterteil samt Dreiecksfenster. Dieses prägt





MOTOR Saug-Benziner
ZYLINDER B4
LEISTUNG 234 PS
DREHMOMENT 250 Nm
0 AUF 100 KM/H 6,3 Sek.
SPITZE 226 km/h
GETRIEBE 6-Gang manuell
ANTRIEB Hinterrad
LEERGEWICHT 1.271 kg
REIFEN 215/R40 R18
REICHWEITE 550 km
VERBRAUCH 8,7 L/100 km
VERBRAUCH TEST
8,8 L/100 km
CO₂ 198 g/km
KOFFERRAUM 276 L
PREIS 41.790 €
PREIS TESTWAGEN 42.490 €

Fotos: Bernhard Reichel

ähnlich geschwungen auch die Toyota-Seitenlinie. Flache Scheinwerfer, eine zwischen spitz ausgeformten Kotflügeln abfallende Motorhaube, zwei äußere zackige Lufteinlässe sowie ein grimmiger Hauptkühlergrill in der Mitte samt darüber platziertem Logo und auf den Türen aufgesetzten Rückspiegeln belegen auch einige optische Gemeinsamkeiten. Die Heckansichten trennen sie. Der GR-Popsch kommt vertraut vor, hat hier jemand Opel Cascada gesagt? Die mächtig massiven Endrohre tragen dick auf, zumindest optisch. Beim MX-5 reicht ein dezenter Doppelauspuff. Insgesamt hebt sich der GR 86 vom strukturell verwandten Vorgänger GT86 durch ein weiches Design ab. Anfangs polarisierte er zwar stark, doch beim Mazda gab es dafür auch im siebten Modelljahr keinen Grund für Eingriffe ins Blech. Frische Farben

für Blech und Leder zieren die neue Ausstattungslinie „Vintage“. Edles Nappaleder in Terrakotta und Platinum Quartz Metallic, sowie polierte Felgen mit top Tiefeneffekt außen, jedoch stets an den RF und 184 PS-Maschine gebunden. Auch das LSD Sperrdifferential ist an Bord, Bilstein-Fahrwerk nicht. Ab diesem Jahr generell serienmäßig: das elektronische KPC-System, welches beim Einlenken gezielt das kurveninnere hintere Rad abbremst und für eine reduzierte Seitenneigung sorgt.

Alte Schule

Beide Sportler hören auf eine Buchstaben-Zahlen-Kombination. Auf AE86, GT86 folgt nun bei Toyota der GR 86. Toyota nennt für den Unterbau die hauseigene „New Global Architecture“-Plattform. In Anbetracht der fast gleichen Maße, finden einige Teile offensichtlich weiter Verwendung, warum

auch nicht. Die Verwindungssteifigkeit hat sich fast verdoppelt. Die Balance ist so gut wie ausgeglichen. Mit 1.271 Kilo blieb der GR dank Alueinsatz ein Leichtgewicht. Spannend ist vor allem, was unter der Haube passierte. Der Hubraum des Vierzylinder-Boxermotors durfte um 0,4 Liter auf nun 2,4 Liter anwachsen, nun wird eine Leistung von 234 PS realisiert. Die maximalen 250 Nm Drehmoment stehen jetzt schon bei 3.700 Touren an und nicht erst bei 6.000. Da braucht es keinen Turbo. Und schon die ersten Meter belegen: Dies ist sofort spürbar. Richtig druckvoll stürmt der Toyota voran. Auch im Klang tat sich einiges. Während wir mit dem GT86 bevorzugt gerne nachts ohne Alltagslärm fahren, um alle Feinheiten des Motors genau mitverfolgen zu können, so ist der GR deutlich lauter, um nicht zu sagen, richtig laut. Das Geräusch ist etwas dumpfer,



*inkl. Haftpflicht 38,99 €, Kasko 139,35 €, motorbez. Versicherungssteuer 143,28 €, Bonus-/Malus-Stufe 0, Zulassungsbez. Wien

Versicherung inkl. Kasko ab **321,62 €** monatlich*

helvetia
Ihre Schweizer Versicherung

boxeruntypischer und leider, wenn auch gut gemacht, teils von Lautsprechern untermalt, aber fördert den Fahrspaß und das Erlebnis, sowie das Geschwindigkeitsgefühl, welches ohnehin ideal ist. Von den zwei Endrohren entweicht hingegen kaum eine Klangkulisse.

MXimaler Fahrspaß

Beim Mazda ist der Klang stets echt, kaum leiser, metallisch und kernig. In beiden Fahrzeugen macht das Erklimmen der Drehzahlgrenze von 7.000 extremen Spaß. Immer begleitet vom Spiel mit Kupplung und Getriebe. In puncto Präzision, Knackigkeit und ultra kurzen Wegen führt hier kein Weg am Mazda vorbei. Noch leichter, tiefer und vor allem kompakter fühlt sich im MX-5 vieles schneller, unmittelbar und direkter an. Unser Testwagen kam ohne Sportfahrwerk aus, ein leichtes Heck erhöht die Spannung. Nur zu gerne würde es ausbrechen und lässt sich leicht gezielt provozieren.

GRoßartig

Der Toyota liegt hier erwachsener und deutlich straffer, wie auch im Titelbild zu sehen. In Kurven bleibt er stets verlässlich neutral. Zum Quertanz muss man

ihn schon bitten, dann aber zögert er nicht lange. Dank mehr Leistung lassen sich Drifts deutlich länger halten und kontrollieren als im MX-5. Große Unterschiede dafür im Innenraum. Im Toyota finden nicht nur Erwachsene Platz, sondern gleich vier davon. Zu zweit reisend dient der Fond auch noch für Reisegepäck, welches beim Kontrahenten nur 127 Liter ausmachen sollte. Auch sonst prahlt der Mazda nicht mit Ablagen oder Handschuhfach. Der Fahrspaß zählt! Die Sitzposition ist bei beiden nahezu perfekt und sportlich, beide sind schließlich Eigenkonstruktionen ohne entscheidende Kompromisse mit einer übernommenen Großserienplattform. Mit der Entscheidung sollte man nicht lange zögern. Der GR 86 wird nur bis 2024 im Angebot sein und ist annähernd ausverkauft. Danach hat Toyota verständlicherweise kein Interesse mehr für das kleine Europa und dessen Emissionsextremismus. Nissan hat den neuen Z erst gar nicht auf den Markt gebracht, Subaru den GR 86-Zwilling BRZ ebenfalls nicht. Auch Mazda wird wohl nicht ewig um eine Elektrifizierung herumkommen, mit etwas Glück genügt eine Mildhybridifizierung.

Bernhard Reichel



Nur Fliegen ist schöner: der Sloganspender Opel GT und MX-5 weisen interessante Parallelen auf



Ihr Profi für Gastro & Co

halek

Halek GmbH
Gewerbstraße 4
A-2201 Hagenbrunn-Industriegebiet
T +43 (0) 2246/31 25
F +43 (0) 2246/34 93
E office@halek.at
www.halek.at



Test: Kona N 2.0 T-GDI DCT

Blau machen

Benzin, Diesel, Hybrid, Elektro - der beliebte Kona deckt alle Bedürfnisse ab. Als Kontrastprogramm zum Stromer begeistert Benzinbrüder die 280 PS starke N-Version.

Das Kona-Konzept beeindruckt nicht nur durch seine Vielfältigkeit, als N steht er in der Klasse der frisierten City-SUV auch praktisch alleine da. Der Ford Puma ST leistet deutlich weniger, der allradangetriebene und teurere VW T-Roc R ist deutlich stärker.

Nthusiasmus

Grunddesign und Form brauchten kaum Eingriffe, die Stylisten putzten an den richtigen Stellen noch ordentlich Rally-Dramatik auf. Rote Zierelemente an Schweller, Spoiler und Bremssättel bringen überraschend Farbe in die unerwartet blasse Farbpalette. Ausgestellte Räder dramatisieren die effektvolle Breitenwirkung. Ein mächtiger Diffusor und Heckspoiler samt genialer dreieckiger dritter Bremsleuchte, sowie zwei dominante

Endrohre kennzeichnen den Kampf-Kona am Heck. Die Koreaner verbauten in das relativ kompakte Auto gleich mal den überarbeiteten 2.0-Liter-Vierzylinder-Turbo aus dem i30 N, jedoch stets mit Doppelkupplungsgetriebe unter die Haube.

Nergisch

Entsprechend heftig stürmt der N auch nach vorne. Das Lenkrad muss man dabei kräftig festhalten, auch im Trockenen, im Nassen erst recht. Selbst bei Autobahntempo zieht es unter Vollast merklich, fast 400 Nm knabbern nur an der Vorderachse. Die volle Leistung gibt erst der NGS-Knopf am Lenkrad ab, für 20 Sekunden. Spätestens ab 200 km/h wechselt man freiwillig in den Comfort-Modus zurück, so intensiv prügelt einen das ultrastraff eingestellte Sportfahrwerk sonst bei jeder Unebenheit im Sportmodus durch. Komfortver-

wöhnte Piloten werden generell eines der straffsten Fahrwerke vorfinden - wer es mag, wird hier fündig. Das Getriebe schaltet blitzschnell. Insgesamt demonstriert der Kona N symbolisch hervorragend, was die Autoindustrie gerne als Gamification verkauft, ein wenig fährt sich der SUV wie im Videospiel. Ebenso demonstrieren die Koreaner, dass trotz Turbo und OPF akustisch keine Langeweile herrschen muss, die zwei größten Autobauer dürfen sich hier für ihre Sportmodelle durchaus etwas anschauen. Wünschen würden wir uns nur noch ein Schaltgetriebe, nur als Spaß an der Arbeit. Überrascht haben uns noch die Platzverhältnisse im Fond, das eher schwache Licht gefiel uns nicht.

Bernhard Reichel



MOTORTYP Turbo-Benziner

ZYLINDER R4

LEISTUNG 280 PS

DREHMOMENT 392 Nm

0 AUF 100 KM/H 5,5 Sek.

SPITZE 240 km/h

GETRIEBE 8-Gang-DKG

ANTRIEB Frontantrieb

LEERGEWICHT 1.510 kg

REIFEN 235/40 R19

REICHWEITE 500 km

VERBRAUCH 8,5 L/100km

VERBRAUCH TEST

9,1 L/100km

CO₂ 194 g/km

KOFFERRAUM 361-1.156 L

PREIS 46.390 €

PREIS TESTWAGEN 46.940 €



Fotos: Bernhard Reichel

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: Ford Explorer 3.0 EcoBoost PHEV ST-Line

Auf seine Art

Seit 2001 war Fords Schlachtschiff Explorer in Europa nicht mehr im Programm. Nun ist er wieder zu haben.

Die sechste Generation schafft es zurück, einzig als Plug-in-Hybrid. Papier ist geduldig und dem Gesetzgeber sei Dank, gilt heute ein 2,5 Tonnen schweres und fast 500 PS starkes SUV mit Stecker als umweltfreundlich und wird entsprechend steuergünstig behandelt. Das soll aber nicht Problem der Hersteller sein, vor allem wenn sich gar der Flottenverbrauch verbessert. Abmessungen von fünf mal zwei Metern, das will erst einmal eingeparkt werden, im Idealfall in der eigenen Einfahrt zwecks regelmäßiger Nachladung. Nach bald gut tausend Autotests mussten wir allerdings feststellen, noch nie derartige Anfeindungen auf der Straße erlebt zu haben. Wer ein exotisches Auto mit unübersehbarem

Prestige sowie reichlich Platz und Komfort sucht, der

Explorer könnte trotz aller Polarisierung der Richtige sein.

Bärenstark

Der V6-Turbo leistet 363 PS, Hilfe kommt vom 102 PS starken Elektromotor. 457 PS Systemleistung und noch gewaltigere 825 Nm Drehmoment sind das beeindruckende Ergebnis. Kraft ist vor allem unten rum ordentlich vorhanden. Am elegantesten setzt man sich in Bewegung mit dem schlichten Loslassen der Bremse. Besonders beim Einparken, auf einem steilen Hang und enger Lücke wird das ganze schon sonst zum Nervenkitzel, so schlagartig kommt die Kraft. Einmal in Bewegung überwiegt klar der Komfort. Sanft und praktisch ab-

geschottet gedämmt thront und gleitet man über das restliche Volk hinweg. Auch der Antrieb versteckt sich akustisch. Die Automatik ist klassisch gemütlich, wird allerdings nur bei Volllast dezent hektisch. Das Gewicht lässt sich kaum verbergen. Das Ganze schlägt sich auch im Verbrauch nieder. Wer Kurzstrecke fährt und immer nachladen kann, kommt mit etwa 30 kWh Stromverbrauch aus. Realistisch darf man mit gut 35 Kilometern mit zartem rechten Fuß erschliessen rein elektrischen Kilometern rechnen. Darüber hinaus wird es zügig ernst. Mit 9 Litern ist man gut dran. Stau und leerer Akku treiben das Gespann bald auf 11 Liter. Wer gar die Leistung öfters abruf, landet gar zwischen 13 und 15 Liter. Angesichts von Größe, Gewicht und Leistung akzeptable Werte.



MOTOR Plug-in-Hybrid-Turbo-Benziner
ZYLINDER V6
AKKUKAPAZITÄT 13 kWh
LEISTUNG 457 PS
DREHMOMENT 825 Nm
0 AUF 100 KM/H 6,0 Sek.
SPITZE 230 km/h
GETRIEBE 10-Gang-Automatik
ANTRIEB Allrad
LEERGEWICHT 2.466 kg
REIFEN 255/55 R20
REICHWEITE 700 km
VERBRAUCH 3,2 L/100 km
VERBRAUCH TEST 9,9 L/100 km
CO₂ 72 g/km
KOFFERRAUM 330–2.274 L
PREIS 80.400 €
PREIS TESTWAGEN 81.400 €

Auch die Verarbeitung geht für europäische Erwartungen noch in Ordnung. Bodenfreiheit und Traktion lassen den Explorer auch im Gelände nicht alt aussehen. Gemütliche Sitze, Platz, digital, Komfort und das Ganze zu einem relativen günstigen Preis. Technisch gibt es kaum etwas auszusetzen, das grüne Mäntelchen ist allerdings eine Farce.

Bernhard Reichel



Fotos: Bernhard Reichel

Vantastisch

Vans sind Dieselrevier? Wer künftig jedoch einen Benzin im Galaxy will, muss zum Hybrid greifen.

Trotz SUV-Trend boomen Vans, in Europa ist er jedoch unverständlicherweise praktisch ausgestorben. Der Hyundai Staria bringt zwar frischen Wind, den Kuchen teilen sich aber letztlich die einstigen Zwillinge Ford Galaxy und VW Sharan. Wem der Designeranzug eher gefällt und Schiebetüren optisch zu pragmatisch sind, der greift zum Galaxy. Der Name ist immer noch Programm, Platz gibt es ohne Ende. Selbst in der dritten Reihe lässt es sich noch überraschend angenehm aushalten, obwohl dort auch noch der 1,1-kWh-Akku Unterschlupf findet. Mit sieben Personen voll besetzt, bleibt immer noch ein brauchbares Ladevolumen von 300 Litern. Die Sitze lassen sich schnell und kraftlos völlig eben umklappen. Höchstens die Strebe der Gepäckabdeckung

spielt nicht immer relaxt mit. Vorne sitzt es sich natürlich am bequemsten. Die Frontscheibe lässt reichlich Ausblick zu, auch die kleinen Dreiecksfenster. Generell ist die Übersicht erstaunlich gut abschätzbar. Sogar die Wendigkeit fällt auffällig positiv auf, der Ford fühlt sich viel kompakter an, als er ist. Selbst beim Schließen der Türe greift man auf eine Innenfläche aus Silikon.

Fordschritt

Nach Jahren der kontinuierlichen Entwicklung sind Verarbeitung, Raumgewinn, Komfort, Fahrverhalten, Praktikabilität und Bedienung ausge-reift. Konzentriert auf die hybride Antriebsneuheit, fällt der Eindruck schnell ebenso aus. Unter der Haube finden ein 2,5-Liter-Sauger

mit 150 PS und ein Elektromotor mit 133 PS zusammen, was 190 PS Systemleistung generiert. Diese harmonieren perfekt miteinander. Der E-Motor schiebt merklich beim Start an und unterstützt ausge-reift, wo der Verbrenner schwächelt. Das spürt man rasch auch beim realen Verbrauch, allerdings ohne ein Hindernis für den Nachfolgeverkehr zu sein. In der Stadt kann man mit vier bis fünf Liter fahren. Selbst Überland überrascht das Groß-raumschiff mit Sparsamkeit. Bei konstanten 80 km/h kamen wir mit 4 Liter aus, bei 120 km/h mit 5,3 Liter und bei 130 mit 5,8 Liter auf 100 km aus. Unterm Strich unterboten wir ohne

- MOTOR Hybrid-Saug-Benziner
- ZYLINDER R4
- AKKUKAPAZITÄT 1,1 kwh
- LEISTUNG 190 PS
- DREHMOMENT 200 Nm
- 0 AUF 100 KM/H 10 Sek.
- SPITZE 182 km/h
- GETRIEBE CVT-Automatik
- ANTRIEB Frontantrieb
- LEERGEWICHT 1.978 kg
- REIFEN 235/55 R17
- REICHWEITE 1.050 km
- VERBRAUCH 5,8 L/100 km
- VERBRAUCH TEST 5,8 L/100 km
- CO₂ 148 g/km
- KOFFERRAUM 746-2.339 L
- PREIS 52.850 €
- PREIS TESTWAGEN 59.180 €

große Anstrengung sogar die Werksangabe. Positiv hat uns auch das CVT-Getriebe über-rascht. Vorgespielte Gänge und perfekte Geräuschdäm-mung ersparen dem Fahrer das klassisch nervige Heulen japanischer Vorreiter.

Bernhard Reichel



Fotos: Bernhard Reichel



*inkl. Haltpflicht 36,49 €, Kasko 156,28 €, motorbez. Versicherungssteuer 83,52 €, Bonus-/Malus-Stufe 0, Zulassungsbez. Wien

Versicherung inkl. Kasko ab 276,29 € monatlich*

Jeep

MOTOR Plug-in-Hybrid-Turbo-Benziner
 ZYLINDER R4
 AKKUKAPAZITÄT 17,3-kWh
 LEISTUNG 380 PS
 DREHMOMENT 637 Nm
 0 AUF 100 KM/H 6,4 Sek.
 SPITZE 156 km/h
 GETRIEBE 8-Gang-Automatik
 ANTRIEB Allradantrieb
 LEERGEWICHT 2.409 kg
 REIFEN 245/75 R17
 REICHWEITE 500 km
 VERBRAUCH 4,1 L/100km
 VERBRAUCH TEST 10,5 L/100km
 CO₂ 94 g/km
 KOFFERRAUM 548-1059 L
 PREIS 80.190 €
 PREIS TESTWAGEN 89.622 €



motor**more**

Test: Jeep Wrangler Rubicon 4xe

Rubico corrente

Mit dem Urvater aller Geländefahrzeuge kann man jetzt auch teilelektrisch ins Gelände. Er ist dabei seinen Grundprinzipien treu geblieben.

Kantig, robust, geländegängig. So stellt man sich einen echten Geländewagen der Marke Jeep vor. Auch der von uns getestete Jeep Wrangler Rubicon ist in der aktuellen Version seinen Grundprinzipien treu geblieben. Mit Hard Top und 100% Sperrdifferentialen vorne und hinten. In den USA geht gerade der „392“ mit standesgemäßen 470 PS aus einem 6,4-Liter-V8 an den Start, Europa muss mit einem komplexen Plug-in-Hybrid ins anspruchsvolle Gelände. Dieser hier allerdings bricht mit seinen Urahnen und fährt mit einem im ersten Moment scheinbar untermotorisierten kleinen 2.0-Liter-Benzinmotor und einem Plug-In-Hybrid-System vor. Wenn man nach der Anfahrtschwäche die Leistung einmal versucht abzurufen, wird man überrascht sein. Der Jeep ruft dann seine 380 PS mit den 637 Nm ab und

schiebt ganz massiv vorwärts.

Strom aufwärts

Das Hybridsystem arbeitet absolut unauffällig und ohne spürbaren Wechsel. Um möglichst viel Energie zurückzugewinnen, gibt es eine äußerst starke Rekuperation, die aber deaktiviert werden kann. Der Akku hat nutzbare 10 kW, die gut für 40 Kilometer reichen. Während der Fahrt kann er mit dem Benzinmotor geladen werden. Die Ladedauer war etwas durchwachsen. Bei Ladebeginn wird eine Dauer bis 100% von 2:30 angezeigt. Geladen war er aber nur zu 75%. Im normalen gemächlichen Alltagsgebrauch kamen wir auf rund 9,1 Liter, bei 130 km sind es knapp 9,8 Liter. Bei entsprechender Forderung sind es schnell 15 Liter und mehr.

Stürmisch

Die Ausstattung ist mehr als komplett, sogar ein Faltschiebedach über die ganze Dachfläche ist mit an Bord, obwohl das hier ein abnehmbares Hard Top ist. Auch die Scheibe lässt sich umklappen, und natürlich die Türen abmontieren. Vermisst haben wir nur den Spurhalteassistenten und die Verkehrszeichenerkennung. Generell ist der Jeep sehr komfortabel. Windgeräusche ab 120 km sind wohl der kantigen Form geschuldet. Beindruckt hat uns auch die extreme Geländegängigkeit. Nicht erfreut waren wir über ein ESP, welches nie gänzlich schweigen wollte, und auch die Geräuschkulisse des E-Antriebs im Stille eines anschleichenden Darth Vaders ist nicht unbedingt entspannend. Auch der Platz im Innenraum ist nicht gerade üppig bemessen.

Joachim Zanitzer



Fotos: Bernhard Reichel



Möbel mit verdächtig guter Kurvenlage.
Möbel aus Altreifen.

Rethinking resources.
www.retyred.com

LASSEN SIE SICH
UM IHRE REIFEN
BENEIDEN.



Test: Peugeot 3008 Hybrid4 300e EAT8 GT

Ein Brüller

300 PS klingen nach viel Biss. Doch das hybride Zusammenspiel macht die Sache nicht ganz so einfach.

Der 3008 ist für Peugeot ein echter „Brüller“, lockt das schicke französische SUV doch belegbar zahlreiche Neukunden an, die bisher mit der Löwenmarke nichts am Hut hatten. Das „Europäische Auto des Jahr 2017“ ist immerhin schon sechs Jahre am Markt, alt sieht der 3008er nach dem jüngsten Facelift aber keinesfalls aus. Allein die Schnauze im neuen Markendesign und die Voll-LED-Leuchten mit den Stoßzahn-Tagfahrleuchten und -Blinkern sind ein Hingucker. Perfekt dazu Vertigo-Blau samt schwarzen Felgen und Logos. In der sportlichen GT-Variante zieht es die Chromleisten im Kühlergrill zusätzlich nach außen.

Motoren-Symbiose

Als Plug-in-Hybrid gibt es ihn mit nur einem Elektromotor an der Vorderachse (225 PS Systemleistung) und wie bei unserem Testauto mit 300 PS

Systemleistung und zusätzlicher E-Verstärkung an der Hinterachse, was den 3008 zum Allradler macht. 4WD unterscheidet ihn vom Konzernbruder C5 Aircross. Weil das Zusammenspiel der drei Motoren etwas kompliziert ist, ist die volle Leistung nicht immer gleich vom Start weg da. Dennoch beschleunigt man trotz 1,8 Tonnen sehr zügig und hat Power, wenn notwendig. Die rein elektrische Reichweite beträgt über 50 km, damit greift auch der staatliche E-Mobilitätsbonus.

Nachtsicht-Gerät

Dazugesagt sei, dass die Akkus und der zweite E-Motor Kofferraumvolumen kosten. Der eher kleine Benzintank (43 Liter) fordert auch indirekt dazu auf, an die Ladesäule zu fahren; mit 7,4 kW ist die Batterie in zweieinhalb Stunden voll. Im Vergleich mit deutschen Marken kann Peu-

geot mittlerweile mit hoher Qualität zu vergleichsweise guten Preisen punkten. Im Innenraum zeigt sich das z.B. am Holz und Leder sowie am Soundsystem. Zwar bleibt die Bedienung mancher Digitalfunktionen unpraktisch, Apple CarPlay und Android Auto sind aber natürlich mit dabei und eine gute Alternative. Neu ist das geniale Nachtsicht-System mit Infrarotkamera, das sich über das i-Cockpit von Peugeot, also den digitalen Tacho (mit dem kleinen Lenkrad), bemerkbar macht und „unsichtbare“ Personen, Tiere und andere Hindernisse in der Finsternis zeigt.

Ein Auto mit starkem Charakter, nur wenigen Macken und am Puls der Zeit. Wer keinen Allrad braucht, kann getrost den schwächeren Hybrid nehmen und rund 4.000 Euro Kaufpreis sparen.

Keijo Keke Platzer



MOTORTYP Plug-in-Hybrid-Turbo-Benziner

ZYLINDER R4

AKKUKAPAZITÄT 13,2 kWh

LEISTUNG 300 PS

DREHMOMENT 520 Nm

0 AUF 100 KM/H 6,1 Sek.

SPITZE 235 km/h

GETRIEBE 8-Gang-Automatik

ANTRIEB Allrad

LEERGEWICHT 1.862 kg

REIFEN 225/50 R19

REICHWEITE 650 km

VERBRAUCH 1,5 L/100 km

VERBRAUCH TEST

6,9 L/100 km

CO₂ 34 g/km

KOFFERRAUM 395-1.357 L

PREIS 42.025 €

PREIS TESTWAGEN 59.990 €



Fotos: Manuel Mackinger



MOTORTYP Plug-in-Hybrid-Turbo-Benziner
ZYLINDER R4
AKKUKAPAZITÄT 13,2 kWh
LEISTUNG 225 PS
DREHMOMENT 360 Nm
0 AUF 100 KM/H 8,7 Sek.
SPITZE 225 km/h
GETRIEBE 8-Gang-Automatik
ANTRIEB Frontantrieb
LEERGEWICHT 1.790 kg
REIFEN 225/50 R19
REICHWEITE 700 km
VERBRAUCH 1,6 L/100 km
VERBRAUCH TEST 6,2 L/100 km
CO₂ 36 g/km
KOFFERRAUM 460-1.630 L
PREIS 33.430 €
PREIS TESTWAGEN 49.740 €



Test: Citroën C5 Aircross Hybrid 225 ë-EAT8 Shine

Luftschloss

Innerhalb der Marke ist der C5 Aircross das Flaggschiff geworden, wird das SUV diesem Anspruch gerecht?

Citroens C5 Aircross ist eine Wucht von Auto, die dezente Modellpflege ändert daran nichts: Die hohe Front und die seitlichen Luftpolster tragen zum rundlichen, aber auch eindrucksvollen Bild bei. Doch der Schein der Masse trägt, denn mit vier-einhalb Metern Länge und 1,67 Meter in der Höhe ist er doch „nur“ ein Kompakt-SUV. Seitdem alles Luxuriösere unter der Marke „DS“ verkauft wird, ist der C5 Aircross aber trotzdem der Größte seiner Art. Das merkt man vor allem beim Innenraum, der im Vergleich zu VW Tiguan, Ford Kuga & Co. mehr Raum und mehr Komfort verspricht.

Polster draußen, Polster drinnen

In der zweiten Reihe gibt es drei (!) vollwertige Sitze, auch der mittlere ist gleich breit wie seine beiden Nachbarn. Falls man die Nerven dafür

hat, können hier auch drei Kindersitze auf einmal montiert werden. Alle drei Sessel lassen sich verschieben und die Sitzlehnen können ebenfalls verstellt werden. In der ersten Reihe kann man sich sogar massieren lassen, was aber nicht für mehr als einen Gag bei neuen Mitfahrern taugt. Dafür hat Citroen es einem schön angenehm gemacht, denn überall, wo man sich abstützen könnte, wurde eine Polsterung eingeplant. Der Kofferraum ist recht groß und auch wenn die Ladekannte (über 75 cm) etwas hoch ist, bekommt man dafür bei umgeklappten Rücksitzen eine nahezu ebene Fläche.

Harte Schale, weicher Kern

Das Fahrwerk ist weich und über Fahrbahnnunebenheiten erhaben. Bringt man den C5 Aircross in „Bedrängnis“, kontert er mit 225 PS, akti-

viert aus einem Benzin- und einem Elektromotor. Im wichtigen Bereich von 60 bis 100 km/h beschleunigt der Plug-in-C5 immerhin in 4,5 Sekunden. Der Fahrmodus „B“ steht übrigens nicht für „Boost“, sondern verstärkt die Energierückgewinnung und damit die Bremsleistung, ohne aufs Pedal steigen zu müssen. Das macht auch Sinn, denn der Verbrauch ist nur dann zufriedenstellend, wenn man die E-Akkus zwischendurch auch lädt. Schaltwippen hinter dem Lenkrad sind serienmäßig, aber aufgrund der guten 8-Stufen-Automatik überflüssig.

Mit dem Citroen C5 Aircross bekommt man ein SUV, das nicht nur gegen die Konkurrenz in diesem Sektor bestehen kann, sondern auch eine Alternative zum Familien-Van darstellt.

Keijo Keke Platzer



Fotos: Michael Jurtin



*inkl. Haftpflicht 28,13 €, Kasko 81,90 €, motorbez. Versicherungssteuer 77,04 €, Bonus-/Malus-Stufe 0, Zulassungsbez. Wien

Versicherung inkl. Kasko ab **187,08 €** monatlich*



Test: Mazda CX-5 Takumi Plus Skyactiv-CD 184

Komfort Plus

2022 ist um, die drei CX-5-Sondermodelle sowie seine neuen Features möchten wir Ihnen nicht vorenthalten.

Der Mazda CX-5 – Zugpferd des japanischen Herstellers - erfreut sich großer Beliebtheit. Über drei Millionen Käufer hat er bereits gefunden. Neben einem dezenten Facelift mit neuer Lichtsignatur, Kühlergrill und Stoßfänger gab es im Modelljahr 2022 Optimierungen bei Sicherheit und Komfort.

Newground

Der „Newground“ ist der „Abenteurer“. Man erkennt ihn an seinen silberfarbenen Schutzleisten an Stoßfängern und Türverkleidung, schwarzen Außenspiegeln und 19-Zöllern, limonengrünen Akzenten am Kühlergrill und im Innenraum und der Lackierung „Zircon Sand“-Lack. Zudem darf man sich über Halbledersitze und adaptives Kurvenlicht freuen. Der

Newground ist mit allen verfügbaren Motorisierungen erhältlich und kann sowohl mit Front- als auch Allrad konfiguriert werden.

Homura Plus

Das sportliche Sondermodell erkennt man an der schwarz-roten Kombination an Kühlergrill, Sitzen und im Cockpit sowie an schwarzen 19-Zoll-Rädern. Der Homura Plus verfügt über schwarze Ledersitze mit roten Nähten und einen schwarzen Dachhimmel mit Schiebedach. Es stehen zwei Benzin- sowie zwei Dieselmotoren zur Verfügung. Der Basisbenziner mit 165 PS ist der einzige mit Frontantrieb, alle anderen kommen als Allrad.

Takumi Plus

Der Elegante - silberne 19-Zöller, vollständig lackiertes Außenkleid. Zudem verfügt er über eine elektrische Heckklappe und Schiebedach. Innen erwarten die Passagiere Holzoptik, Chrom, braune Nappa-Ledersitze und ein Bose-Soundsystem. Der Takumi Plus ist ausschließlich in der jeweiligen Topmotorisierung als Benziner oder Diesel mit Allradantrieb und Automatikgetriebe verfügbar. Das aufgeräumte Cockpit ist einfach und intuitiv bedienbar. Über ein 10,25 Zoll großes Display lässt sich nun Apple Carplay und Android Auto nutzen, während das Handy in der Mittelkonsole induktiv lädt. Per MyMazda-App lässt sich das eigene Fahrzeug orten oder fernverriegeln.



MOTOR Turbo-Diesel
ZYLINDER R4
LEISTUNG 184 PS
DREHMOMENT 445 Nm
0 AUF 100 KM/H 9,6 Sek.
SPITZE 208 km/h
GETRIEBE 6-Gang-Automatik
ANTRIEB Allrad
LEERGEWICHT 1.750 kg
REIFEN 225/55 R19
REICHWEITE 700 km
VERBRAUCH 6,6 L/100 km
VERBRAUCH TEST
 6,8 L/100 km
CO₂ 173 g/km
KOFFERRAUM 510-1.626 L
PREIS 51.590 €

Ergonomie der Sitze sowie Geräuschdämmung wurden weiter optimiert. So bleibt er ein gewohnt unkomplizierter Begleiter, bietet ein hohes Maß an Komfort und ist sehr geräumig. Im Fahrassistent „Mi-Drive“ verfügt er jetzt über einen Off-road-Modus. Die Sicherheit wurde durch erweiterte und optimierte i-Active-Sense-Sicherheits-technologien erhöht. Das Fahrwerk ist angenehm straff, dabei aber noch absolut komfortabel. Der kraftvolle 184-PS-Dieselmotor ermöglicht ein sehr spritziges Fahrverhalten. Unser top ausgestatteter CX-5 Takumi Plus glänzt mit seinem schicken und hochwertigen Charakter und ist sehr komfortabel und kraftvoll. Über 50.000 Euro sind jedoch ein stolzer Preis.

Rafael Auferbauer



Fotos: Henry Gasselich

helvetia
Ihre Schweizer Versicherung

Versicherung inkl. Kasko
ab **304,17 €** monatlich*

*inkl. Haftpflicht 36,65 €, Kasko 168,88 €, motorbez. Versicherungssteuer 98,64 €, Bonus-/Malus-Stufe 0, Zulassungsbez. Wien; Das Angebot wurde mit mehreren Parametern erstellt. Detailinformationen und die genauen Prämien sind dem jeweiligen Tarif und zugrundeliegenden allgemeinen und besonderen Vertragsbeilagen zu entnehmen.

VOLLGAS!

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

Österreichische Post AG, PZ 06Z036834 P, Speedcomary OG, Kleingasse 5, 2230 Garsenrdorf Süd

05
22

VOLLGAS!

DAS MOTORSPORT-MAGAZIN

VOLLGAS!

MAKE RACING NOT WAR



**25 JAHRE
HISTO-CUP**

UND (K)EIN BISSCHEN LEISER



**GUNTHER PHILIPP
SCHAUSPIELER,
DOKTOR UND
RENNFAHRER**

WRC » ORM » RX » F1 » GT » HILLCLIMB » CLASSIC » & MORE

Nr. 5 - Okt/Nov. 2022 € 5,90

**RALLYE-ÖM
EIN
HERBST
OHNE
RALLYE**



NENNGELD-PROTESTE: WO HÖRT DER SPASS AUF?

9 780000 000000

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

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

Test: Hyundai i20 N Line, 1,0 T-GDI 48V

Gar nicht leise



MOTORTYP Turbo-Benziner
ZYLINDER R3
AKKUKAPAZITÄT 0,46 kWh
LEISTUNG 100 PS
DREHMOMENT 172 Nm
0 AUF 100 KM/H 11,4 Sek.
SPITZE 185 km/h
GETRIEBE 7-Gang-DKG
ANTRIEB Frontantrieb
LEERGEWICHT 1.210 kg
REIFEN 215/45 R17
REICHWEITE 500 km
VERBRAUCH 5,8 L/100km
VERBRAUCH TEST
 6,9 L/100km
CO₂ 131 g/km
KOFFERRAUM 352-1.165 L
PREIS 26.990 €
PREIS TESTWAGEN 30.070 €

Zu sportlich, zu brachial und mitunter auch zu teuer: Hyundais N-Modelle. Die N-Line sollen den Spagat zwischen Sportlichkeit und leistbarem Autofahren schaffen.

Für die „Konzeptüberprüfung“ haben wir den schnittigen i20 in unserer Testgarage eingeparkt, motorisiert mit einem 120 PS starken 1.0-Liter- Dreizylinder-Zylinder-Triebwerk, den Gangwechsel übernahm ein 7-Gang-Doppelkupplungsgetriebe. Rein akustisch glaubt man fast, den echten N zu fahren, die Sportauspuffanlage lässt keine Wünsche offen und sorgt damit für die passende Untermalung. Wer es im Alltag aber lieber leise hat, sollte die N Line Option nicht in die Kaufentscheidung einfließen lassen.

Spaß & Freude

Um mit dem kleinen 1.0-Liter dann wirklich sportlich unterwegs sein zu können, gilt, es das Gaspedal durchzudrücken, der Dreizylinder-Turbo braucht dafür entsprechende Drehzahlen. Im Zusammenspiel mit dem gut harmonisierenden Doppelkupplungsgetriebe und dem etwas straffer ausgelegten Fahrwerk, kommt echte Fahrfreude auf. Der Koreaner lässt sich leichtfüßig

und zielgenau durch jede Kurve zirkeln. Natürlich schlägt sich diese Gangart im Verbrauch negativ nieder, auf der anderen Seite bewegt man ja seinen fahrbaren Untersatz nicht ständig im oberen Drehzahlbereich – kurz gesagt, die knapp 7 Liter-Verbrauch gehen durchaus in Ordnung. Erwähnenswert ist auch die 4 Scheiben-Bremsanlage, die für tadellose Verzögerungswerte sorgt.

Sportlicher Look

Optisch bringt Hyundai den N-Line mit einer aggressiv gestalteten Front, seinen Seitenschwellern, den schicken Leichtmetallrädern mit 215/45 R17-Bereifung und den Doppelendrohren am Heck in Richtung seines sportlichen Top-Modells. Ein Eindruck, der im Innenraum seine Fortsetzung findet. Gut geformte Sportsitze für Fahrer und Co-Piloten, veredelt mit Kontrastnähten, zählen hier genauso dazu wie Farbakzente (etwa bei den Türen und den Belüftungseinlässen), der schwarze Dachhimmel aber auch die

Sportpedale in Aluminiumoptik und das gut in der Hand liegende Sportlenkrad.

Alles drin, alles dran

Ohne Tadel bleibt auch das Ausstattungslevel im Koreaner, der zudem über klassenübliche und auch gute Platzverhältnisse verfügt. Von A wie Alarm bis Z wie Zentralverriegelung mit schlüssellosem Zugang fällt einem nichts ein, was jetzt wirklich fehlen würde. Schon gar nicht mit den beiden Zusatzpaketen. Das Infotainment-Paket erfreute unsere Augen mit einem Navi mit 10,25 Zoll Farbdisplay und verwöhnte unsere Ohren mit einem BOSE-Soundsystem. Das Technik-Paket sorgte vor allem für zusätzliche Sicherheit, dank Abbiege-, Toter-Winkel-Assistent und Parksensoren vorne. **Gefälliger, agiler Kleinwagen der als N Line mehr als nur ein Lippenbekenntnis in Sachen Fahrspaß ist, zudem aber auch als Alltagsfahrzeug ohne Wenn und Aber überzeugen kann.**

Gerald Hruza



Fotos: Bernhard Reichel





Test: Toyota Corolla Touring Sports Active Drive



Ganz normal

Erfahrung zeigt sich auch in Gelassenheit. So wie beim Toyota Corolla TS als klassischem Hybrid.

Während für andere Hersteller ein Hybrid noch immer etwas Besonderes ist und im Marketing auf- und abgespielt wird, pflanzt Pionier Toyota schon ein Vierteljahrhundert lang Elektromotoren in seine Autos. Diese Erfahrung merkt man auch, denn so herrlich unaufgeregt setzt diese Technik kaum ein anderer Autobauer ein. 122 PS ohne lästige Kabel und ohne bewusst Rekuprieren zu müssen – alles funktioniert automatisch und im Hintergrund. Ehestes Zeichen beim Einsteigen: Ist der Motor schon an oder noch aus?

Clever gedreht

Kombis sind unbestreitbar trotz SUV-Boom noch immer beliebte Autos auf Österreichs Straßen. Dieser hier – genannt Touring Sports oder einfach nur

TS – kann mit fast 1.600 Liter Fassungsvermögen im Kofferraum dienen. Dank integrierter Federn fallen die Rücksitze per Taste auf den Lehnen oder am Hebel im Kofferraum von selbst um. Nur in der Höhe könnte der Corolla ein bisschen mehr vertragen. Dafür bleibt der Fünftürer schön schneidig und fast schnörkellos im Design, einen Akzent setzt der „grinsende Kühlergrill“. Eine elektrische Heckklappe gibt es auch optional leider nicht, es fehlt auch eine Durchreiche für Skier. Dafür kann man den Kofferraumboden umdrehen und schon hat man statt empfindlichem Stoff strapazierfähigen Kunststoff. Mit dem von uns gefahrenen „Active Drive“ bietet Toyota ein umfassendes Ausstattungspaket an, mit Navi, Rückfahrkamera, Smart-

phone-Integration, LEDs, abgedunkelten Scheiben und zahlreichen Assistenzsystemen.

Eine Frage der Kultur

Ein Manko, vor allem weil man es in unseren Breitengraden nicht gewohnt ist, bleibt das CVT-Getriebe. Dieses schaltet stufenlos und ist in der Theorie das beste System, doch praktisch auf Nicht-Autobahn-Gleitfahrten drehzahlmäßig eben nicht immer dort ist, wo man es bräuchte. Bleibt man im Flachland und auf Autobahnen, ist der Verbrauch vor allem auf der Langstrecke 1A. Das trifft auch auf die Sitze zu, die auch Hunderte Kilometer erträglich machen. Nächstes Jahr kommt schon die neue Modellvariante des Corolla in die Autohäuser – wahrscheinlich ohne viel Tamtam und zuverlässig wie eh

- MOTOR** Hybrid-Saug-Benziner
- ZYLINDER** R4
- AKKUKAPAZITÄT** 1,3 kwh
- LEISTUNG** 122 PS
- DREHMOMENT** 163 Nm
- 0 AUF 100 KM/H** 11,1 Sek.
- SPITZE** 180 km/h
- GETRIEBE** CVT-Automatik
- ANTRIEB** Frontantrieb
- LEERGEWICHT** 1.410 kg
- REIFEN** 225/45 R17
- REICHWEITE** 850 km
- VERBRAUCH** 5,0 L/100 km
- VERBRAUCH TEST** 5,3 L/100 km
- CO₂** 112 g/km
- KOFFERRAUM** 581-1.591 L
- PREIS** 30.590 €
- PREIS TESTWAGEN** 33.090 €

und je. Große Überraschungen kann man vom Toyota Corolla TS nicht erwarten, wollen viele bei einem Kombi aber auch nicht. Faire 30.000 Euro Kaufpreis und bei regelmäßigem Service sogar bis zu zehn Jahre Garantie – kann man machen.

Claudia Auer & Keijo Keke Platzer



Fotos: Michael Jurtin

*inkl. Haftpflicht 23,95 €, Kasko 82,01 €, motorbez. Versicherungssteuer 23,04 €, Bonus-/Malus-Stufe 0, Zulassungsbez. Wien

Versicherung inkl. Kasko ab **129 €** monatlich*

Test: Renault Megane E-Tech Iconic

Energetiker

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 96 kW oder 160 kW zur Verfügung.

Sparsam

Dieser konnte auf den ersten Kilometern durchs niederösterreichische 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 Ladeleistung

gen 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 125 kW 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 Jahre Garantie auf das Fahrzeug sowie 8 Jahre auf den Akku. Los geht es bei der 40 kWh Variante mit 39.800 Euro.

Georg Hanousek



Fotos: Henry Gasselich



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 50.400 €



MOTORTYP Permanent-magnet-Synchronmotor
AKKUKAPAZITÄT 75 kWh
LEISTUNG 136 PS
DREHMOMENT 260 Nm
0 AUF 100 KM/H 13,3 Sek.
SPITZE 130 km/h
GETRIEBE 1-Gang-Automatik
ANTRIEB Frontantrieb
LEERGEWICHT 2.457 kg
REIFEN 225/55 R17
REICHWEITE TEST 270 km
VERBRAUCH 26,7 kWh/100 km
VERBRAUCH TEST 25,8 kWh/100 km
CO₂ 0 g/km
KOFFERRAUM 798-3-968 L
PREIS 69.440 €
PREIS TESTWAGEN 85.276 €



Test: Citroën ë-Spacetourer M Business Lounge 7

Nobles Shuttle

Im Citroën ë-Spacetourer hat man Raum und fühlt sich hofiert – und kommt dabei zügig von A nach B.



Fotos: Rafael Auferbauer



Auf leisen Sohlen gleitet der ë-Spacetourer geschmeidig in die Taxi-Spur. Die voll-elektrische Seitentür kann der Fahrer bequem vom Cockpit aus öffnen und man nimmt auf komfortablen schwarzen Ledersitzen Platz. In der zweiten Sitzreihe befindet sich in der Mitte ein ausklappbarer Tisch. Hier kann man während der Fahrt noch bequem seine Mails checken. Es ist auffällig ruhig im ë-Spacetourer, denn dieser fährt, wie der Name schon verrät, 100% elektrisch.

Wohnen

Allgemein fühlt man sich im ë-Spacetourer bei entsprechender Ausstattung hofiert. Die Sitze sind sehr bequem und hochwertig verarbeitet und zudem elektrisch verstellbar. Die Klimatisierung funktioniert exzellent und lässt sich sehr fein justieren. Auch die hinteren Sitzreihen haben eine eigene Klima-Regulierung. Allgemein glänzt der ë-Spacetourer mit seiner Räumlichkeit und Verarbeitung. Schon das serienmäßige Soundsystem überzeugt mit

sattem und klarem Klang. Im Innenraum kann man eigentlich nur über Stauraum meckern – dieser ist nämlich, trotz des Spacetourers Größe, Mangelware. Die hinteren Sitze sind in einem Handgriff schnell und einfach entlang ihrer Schiene verstellt und lassen sich auch entfernen.

Bewegen

Klar ist: unter den Großraum-Bussen gewinnt der ë-Spacetourer jeden Ampelstart. Mit seinem Punch kommt man im Stadtverkehr wirklich zügig voran und, typisch Taxi/Shuttle-Bus, kann man sich auch durchaus in die ein oder andere Lücke zwicken, wenn es im Fließverkehr mal eng wird. Ungefähr bis 60 km/h muss man also nicht zurückstecken, obwohl es sich um das Format eines Kleinbusses handelt. Damit einhergehend sind auch Fahrwerk und Lenkung auf der strafferen Seite, ohne dabei am Komfort zu zehren. Über 4 verschiedene Untergrund-Fahrmodi verfügt der ë-Spacetourer. Von Autobahn über Offroad,

Schnee und Wüste mag der ë-Spacetourer alles – das indiziert zumindest die über Drehknopf bedienbare Fahr-einstellung. Zudem kann man zwischen Normal-, Power-, und einem Eco-Modus wechseln. Man sollte übrigens unbedingt zum 75-kWh-Akku greifen. Damit sind laut WLTP angeblich 316 Kilometer möglich. In unserem Test haben wir immerhin knapp 270 Kilometer geschafft und das unbeladen. Das ist für einen Großraum-Van nicht nur wenig, sondern unserer Meinung nach das absolute Minimum, daher sind die 47,5- und die 50-kWh-Akkus keine nennenswerte Option.

Fazit

Der ë-Spacetourer will sehr regelmäßig an die Steckdose. Wenn man dies gewährleisten kann, wird man mit dem Fahrverhalten, dem elektrischen Punch und dem komfortablen Charakter des Franzosen durchaus Freude haben. Sei es für die Familie oder einen gehobenen Shuttle-Service.

Rafael Auferbauer

Test: Renault Kangoo Van Edition One dCi 95

Transporter III



Der "Van of the Year 2022" besticht durch Vielseitigkeit und moderne, charakterstarke Optik – ein verlässlicher Freund für Gewerbe-, Handwerks- und Handelsbetriebe.

Die markante Designsprache Renaults wird den Nutzfahrzeugen nicht vorenthalten. Die dritte Generation des Kangoo glänzt mit ihrem praktischen und robusten Auftreten. Das typische Renault-Gesicht bekommt der Kangoo durch einen großen, geradlinigen Kühlergrill und seine bereits serienmäßigen LED Scheinwerfer. Der fensterlose Kangoo Van verfügt über zwölf neue Assistenzsysteme.

Neu im Inneren

Der Innenraum des neuen Kangoo Van ist wie im PKW eingerichtet, um etwas mehr Hartplastik kommt man allerdings nicht herum. Optionales 8-Zoll-Touchdisplay mit Apple-Carplay und Android-Auto-Anbindung, voll verstellbare Sitze mit Sitzheizung, Zwei-Zonen Klima-Automatik sowie ein 4,2-Zoll großer Bordcomputer und ein Multifunk-

tions-Lederlenkrad reichen für die gemütliche Fahrt. Zudem verfügt der Kangoo über ein Ablagefach und 60 Liter Stauraum. Der Fahrgastraum ist optional mit 2 oder 3 Sitzplätzen konfigurierbar.

Nutzbarkeit

Ein großer Vorzug, den der Kangoo Van bietet, ist der „Open Sesame“ – dies steht mit 1,45 Metern für die größte seitliche Ladeöffnung auf dem Markt. Möglich macht dies die nicht vorhandene B-Säule auf der rechten Seite des Fahrzeugs. Besonders praktisch ist das „Easy Inside Rack“ des Kangoo Van, eine praktische Innengalerie im oberen Bereich des Laderraums, die das Be- und Entladen langer Gegenstände, wie beispielsweise Leitern, immens vereinfacht. Mit 3.300 Litern Laderaum gilt der Kangoo Van als Referenz in dieser Fahrzeugklasse.

Quadratisch praktisch, maximale Raumaussnutzung - da lässt sich nicht mehr erklären. Das Getriebe schaltet sich bequem und leichtgängig, der Motor ist spritzig und auffallend gut lauffähig. Auch im täglichen Berufsverkehr behält man dank hervorragender Dämmung die Nerven.

Zusammengefasst

Mit einem Startpreis von 19.950 Euro netto handelt es sich beim Kangoo Van um einen preiswerten Kleintransporter für Gewerbe, der mit einigen intelligenten Innovationen auftrumpfen kann und sich fährt wie ein PKW. Ein großes Angebot an verschiedenen Antriebskonzepten und Motorisierungen zeugt von großem Verständnis für die Flexibilität, die die potenzielle Käuferschaft benötigt.

Rafael Auferbauer

MOTORTYP Turbo-Diesel
ZYLINDER R4
LEISTUNG 95 PS
DREHMOMENT 260 Nm
0 AUF 100 KM/H 15,1 Sek.
SPITZE 164 km/h
GETRIEBE 6-Gang manuell
ANTRIEB Frontantrieb
LEERGEWICHT 1.537 kg
REIFEN 195/65 R15
REICHWEITE 550 km
VERBRAUCH 5,2 L/100km
VERBRAUCH TEST
 5,6 L/100km
CO₂ 136 g/km
KOFFERRAUM 3.300 L
PREIS 19.950 €
PREIS TESTWAGEN 25.850 €



Fotos: Henry Gasselich

helvetia
Ihre Schweizer Versicherung

Versicherung inkl. Kasko
ab **281,52 €** monatlich*

*inkl. Haftpflicht 28,77 €, Kasko 210,26 €, motorbez. Versicherungssteuer 42,48 €, 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.

VOLLGAS-SHOP.AT

JETZT
NEU!



Sonax **Wintertipps**

Die Checkliste für die kalte Jahreszeit

Wenn der Winter einmal da ist, dann aber richtig! Und wenn es ordentlich frisch wird, sind auch unsere Autos mitunter gern verschnupft. Ein paar Tipps, worauf man rechtzeitig achten sollte.

WINTERAUSRÜSTUNG: Abschleppseil, Eiskratzer mit Besen, Starthilfekabel, Scheibenfrostschutz, Reservekanister, Anti-Beschlag Tuch oder Lederschwamm, Handschuhe, Schaufel, Taschenlampe und eine Decke. Bei Fahrten ins Wintersportparadies dürfen auch die Schneeketten mit.

REIFEN: „Schwarz, breit, stark“ stimmt auf Schnee und Matsch nur bedingt. Kleinere Dimensionen fahren da nämlich sicherer.

Auto **BITTE NICHT AM STAND WARM-LAUFEN LASSEN!** Auch nicht, wenn man es zwischenzeitlich von Eis und Schnee befreit – hilfreich dabei ist der Sonax „Autoscheiben Enteiser“, einfach aufsprühen und man spart sich mühevolles Abkratzen der Eisschicht.

BATTERIE: Ein Klassiker! Es ist Zeit die Funktion und Kapazität der Batterie zu messen. Zur Schonung kann man beim Fahren den einen oder anderen nicht nötigen Stromverbraucher abdrehen.

TÜRSCHLÖSSER: Den Enteisungsspray sollte man bei sich mitführen, nicht im Handschuhfach. Unser Tipp: Mit Sonax „Schlossfit“ vorsorgen und vereiste Schlösser sollten auch bei arktischen Temperaturen kein Thema mehr sein.

REIFENDRUCK: Bei tiefen Temperaturen verändert sich auch der Luftdruck in den Reifen. Daher sollte er angepasst werden!

SCHEIBENWASCHANLAGE: Möglichst voll soll sie sein, und das Mischverhältnis Wasser-Frostschutz muss passen. Fertige

Mischungen bieten sich hier an, wie z.B. „AntiFrost&KlarSicht“ von Sonax – neu auch mit Zirkendurft.

DIESEL: Von Anfang Oktober bis Ende März müssen die Tankstellen Winterdiesel ausschenken; bei zweistelligen Minusgraden lohnt sich trotzdem der Griff zum Premium-Treibstoff, dem Extrem-Winterdiesel. **MOTOR-KÜHLFLÜSSIGKEIT:** Auch sie kann bei zu wenig Kühlmittel einfrieren. Kontrolliert werden sollte sie nur in der Fachwerkstätte oder im Prüfzentrum eines Autofahrer-Clubs.

TÜRDICHTUNGEN: Gleiches gilt für den Dichtungsgummi – vor der großen Kälte mit Sonax „Gummi Pfleger“ behandelt, frieren die Türen nicht zu. (Oder zumindest lang nicht so leicht.)



AUTO/MULTI-TRANSPORTER

VON HUMER®

Sichern Sie sich jetzt Ihr Sonderangebot
in allen **HUMER®** Niederlassungen.



JETZT NEU HUMER® ALULINER TTL

Voll-Alu-Autotransporter absenkbar
Zweiachsanhänger gebremst
Hydraulisch absenkbar
Maße: 5.500x2.200mm
Fahrwerk: 3.500 kg

Königsklasse

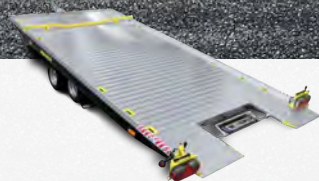


HUMER® Spielberg Niederlassung Günskirchen

Autotransporter kippbar mit Seilwinde
Zweiachsanhänger gebremst
Fahrwerk: 3.500 kg
Maße: 4.740x2.090 mm

€ 8.950,00

€ 10.740,00 inkl. MwSt.



HUMER® Spielberg Niederlassung Günskirchen

Autotransporter kippbar mit Seilwinde
Zweiachsanhänger gebremst
Fahrwerk: 3.000 kg
Maße: 4.340x2.090 mm

€ 7.490,00

€ 8.988,00 inkl. MwSt.



HUMER® JUMBO Light ALU Niederlassung Lindach

Autotransporter mit elektr. Seilwinde
Zweiachsanhänger gebremst
Fahrwerk: 3.500 kg
Maße: 5.500x2.300mm

€ 15.990,00

€ 19.188,00 inkl. MwSt.



HUMER® UP Niederlassung Lindach

Seilwinde mit 2 x Halterung
Zweiachsanhänger gebremst
Fahrwerk: 2.600 kg 13"
Maße: 4.250x2.030x300 mm
Ladehöhe: 630 mm

€ 5.490,00

€ 6.588,00 inkl. MwSt.



HUMER® Anhänger, Tieflader, Verkaufsfahrzeuge - GmbH

Lindach (OÖ)



Thomas Stadlmayer
Kaufen, Mieten, Mietkauf
Tel.: 0664 60 94 94 03
E-Mail: t.stadlmayer@humer.com

Kramsach (T)



Pierre Reichegger
Kaufen, Mieten, Mietkauf
Tel.: 0664 60 94 94 15
E-Mail: p.reichegger@humer.com

Günskirchen (OÖ)



Robert Bartulovic
Kaufen, Mieten, Mietkauf
Tel.: 0664 60 94 94 08
E-Mail: r.bartulovic@humer.com

Loosdorf (NÖ)



Bernhard Berger
Kaufen, Mieten, Mietkauf
Tel.: 0664 60 94 94 06
E-Mail: b.berger@humer.com



Herbert Hirschvogel
Kaufen, Mieten, Mietkauf
Tel.: 0664 60 94 94 02
E-Mail: h.hirschvogel@humer.com

Wien (W)



Alexander van Ederen
Kaufen, Mieten, Mietkauf
Tel.: 0664 60 94 94 13
E-Mail: a.ederen@humer.com

Lieboch (STMK)



Jürgen Nachbagauer
Kaufen, Mieten, Mietkauf
Tel.: 0664 60 94 94 05
E-Mail: j.nachbagauer@humer.com

HUMER Partner Sulz (V)



Bernhard Schöch
Verkauf, Verleih, Service,
Reparatur, Ersatzteile Sulz
Tel.: 05522 715 31

Ferrari Purosangue

Auf die Frage nach einem Ferrari SUV antwortete Sergio Marchionne einst: „Vorher muss man mich erschießen“. Jetzt ist es allerdings doch so weit, ohne zu sehr auf obligatorische Wuchtigkeit zu setzen. Die Proportionen sind sauber und stellen mehr einen Crossover dar, den ersten (offiziellen) mit vier (gegenläufig öffnenden) Türen. Mit seinem 725 PS starken V12-Sauger ist der Purosangue derzeit das stärkste SUV der Welt. Luft ist nach oben offen, nach unten sowieso.



Maserati GranTurismo

Mit fünf Meter mal zwei Meter macht der GranTurismo seinem Namen alle Ehre. Unter der Haube arbeitet der 3,0-Liter-V6-Twin-Turbo aus dem MC20 mit 490 oder 550 PS. Ein V8 ist derzeit nicht in Sicht, dafür eine 760 PS starke rein elektrische Variante, welche sich das gleiche Karosseriekleid teilt.



Alpine A110 R

Die Fronthaube besteht sichtbar aus Carbon und hält neue Lufteinlässe parat. Aus selbigem Werkstoff bestehen Dach, Spoiler, Splitter, Seitenschweller, Diffusor, mittiges Heckelement und sogar die aerodynamisch ausgefeilten Räder. Alles, was nicht nötig ist, flog, inklusive Dämmmaterial und Auspuffklappensteuerung. Was eine Ersparnis von 34 Kilo brachte. Eine Leistungssteigerung war daher nicht nötig. 300 PS genügen für 285 km/h Topspeed und einer Beschleunigung von 3,9 Sekunden auf Tempo 100. Nur 100 Stück baut Alpine, davon sind 32 (Anzahl der persönlichen F1-Siege) noch exklusivere Fernando Alonso Editions, welche sich vor allem in Optikdetails unterscheiden, wie orange Bremssättel.



Ausblick: 2023er Neuheiten

Es läuft

Nächstes Jahr erhalten viele Bestseller einen Nachfolger, womöglich zum letzten Mal. Auch an Modellpflegen und SUV mangelt es nicht. Völlig neue frische Autos sind allesamt Stromer.

Mercedes E-Klasse

2023 geht die E-Klasse in die nächste Runde, kurz nach der Limousine folgt das T-Modell. Das Gepäckabteil dürfte weiter wachsen, das aktuelle Modell liegt bei gut 1.800 Liter. Die Plug-in-Version wird künftig ohne Stufe im Laderaum auskommen. Auch den immer beliebteren All-Terrain wird es wieder geben.



Mazda CX-80

Der CX-60 ist bereits auf dem Markt und basiert auf der neuen „Large-Plattform“ mit elektrisch unterstützten neuen Reihen-sechszylinder und Heckantrieb. Somit erklärt sich die Langversion CX-80 mit drei Sitzreihen und sieben Sitzen.



VW Golf Facelift

Beim Golf ändert sich Ende 2023 hauptsächlich der Innenraum, welcher merklich bedienbarer wird.



Lamborghini Tormenta

Der Lamborghini Aventador ist am Ende seiner Produktion angelangt, der Nachfolger steht in den Startlöchern. Prototypen lassen erkennen, dass das Chassis wohl keine komplette Neuentwicklung wird. Der Erbe von Diablo und Countach darf nochmals mit einem V12-Sauger in die nächste Epoche aufbrechen. Möglich macht dies allerdings die Mutation zum Plug-in-Hybriden. Mindestens 800 PS bis 1.000 PS in der letzten Ausbaustufe stehen im Raum.



Audi Q5

Auch der Q5 geht noch konventionell in die nächste Runde. Den rein elektrischen Part deckt der künftige Q6 e-tron ab. Auch die beliebte Sportback-Variante wird einen Nachfolger erhalten.



Audi A4



Glatter und sportlicher tritt der Nachfolger auf. Unter der Haube arbeiten alle bekannten Motoren, wohl bis 2033. Ein elektrischer A4 e-tron steht in den Startlöchern, allerdings auf einer eigenen Plattform mit allen Vorzügen.

VW Tiguan

Der dritte Tiguan wächst wieder etwas. Die Langversion Allspace könnte durch ein neues eigenständiges Modell ersetzt werden. Unter der Haube arbeiten weiterhin konventionelle Motoren.



VW Passat



Im Gegensatz zum Bruder Skoda Superb erscheint der Passat 2024 nur noch als Kombi Variant. Vermutlich wächst die nächste Generation auf über 4,8 Meter und bietet 1.800 Liter Kofferraumvolumen.

Hyundai Kona

Erste Prototypen belegen ein etwas konservatives Layout, als die bisher knackigen Proportionen. Das Design dürfte von sympathisch frech auf überzogen wechseln, aber seinen Doppeldecker-Scheinwerfern treu bleiben. Im Innenraum wird es richtig digital zugehen.



Klassik: Wie das Tier im Emblem einzog

Tierisch gut IV

In der letzten Ausgabe des Jahres widmet sich unser unersetzbarer Klassik-Spezialist Alexander Trimmel nochmals Geschichten berühmter oder wieder unbekannter Embleme und deren tierischen Markenvertretern.

Wolverine

Die Marke Wolverine wurde vom amerikanischen Automobilhersteller „Reo Motor Car Company“ 1927 als Billig-Label für die Abrundung seines Modellprogramms nach unten eingeführt.

Der Wolverine Six war eine im Radstand verkürzte Version des Reo Flying Cloud, vor allem erkennbar am neu geformten Kühler vorne. Er wurde schon damals aus Komponenten verschiedener Zulieferer zusammengesetzt. Mit 50 PS-Continental-Sechszylindermotor, Warner-Getriebe und Salisbury-Achsen. Jedoch nur für sehr kurze Zeit. Im Dezember 1928 war die Marke mit dem nicht eben schmeichelhaften Vielfraß im Emblem vom Markt wieder verschwunden.



Bosley

Richard Bosley, Gärtner von Beruf, war gerade erst 21 Jahre alt, als er 1952 beschloss, einen eigenen Sportwagen auf die Räder zu stellen. Mit 220-PS starkem Chrysler FirePower HEMI-Motor, 5 Gang-Getriebe, Mercury-Aufhängungsteilen, Lincoln-Bremsen und einer von ihm höchstpersönlich entworfenen Kunststoffkarosserie, die sich mit den Kreationen der italienischen Meister auf Augenhöhe messen konnte. Obwohl von der automobilen Weltpresse hoch gelobt, blieb der Bosley GT Mk I ein Einzelstück. Dieses Schicksal erfuhr auch Bosleys zweite Kreation. Der Mk II Interstate von 1963 basierte auf einer von nur drei gebauten SR2-Corvettes. Die Karosserieform zeigte Ähnlichkeiten zu Pininfarinas Ferrari-Superamerica-Entwürfen. Jedoch mit einem „Pelikan“ anstatt eines „cavallino rampante“ im Kühleroval. Vom Familienwappen der Familie Loomis entlehnt, der Richards Mutter entstammte.



Citroën Rosalie

Citroëns Rosalie wurde im Herbst 1932 auf dem Pariser Automobilsalon erstmals vorgestellt. Dem interessierten Publikum imponierte die neue kleine Baureihe mit ihrem „schwebenden“ Motor, dessen innovative Zweipunktaufhängung in Längsachse ein besonders ruhiges und vibrationsfreies Fahrgefühl vermitteln sollte. Wie stolz man auf diese neuartige Konstruktionsidee im Pariser Citroën Werk am Quai de Javel war, beweist allein die Tatsache, dass man ins neu gestaltete Markenschild einen ruhig auf der Wasseroberfläche dahingleitenden Schwan integrierte, der auf die besondere Motorlagerung hinwies.



Morris

1913 gründete der britische Fahrradproduzent William Richard Morris die „Morris Motor Company“ in Cowley, einem Vorort von Oxford, um Automobile herzustellen. Sein erstes Modell mit der für lange Zeit typischen halbzylindrischen Stiernase, taufte er nach dessen Geburtsort „Oxford“. Einer Ansiedlung, deren Gründung bis ins 8. Jahrhundert zurückreicht und zur Zeit der Sachsen als Ochsenfurt („Ford of the Oxen“) bekannt war. Logischerweise zeigt das Wappen von Oxford einen Stier, der eine Furt überquert. Dieses Wappen prangte bis 1984 auf den Morris-Fahrzeugen, als die Marke längst nicht mehr selbständig war, sondern mit dem Hauptkonkurrenten Austin unter dem Dach der „British Motor Corporation“ firmierte.

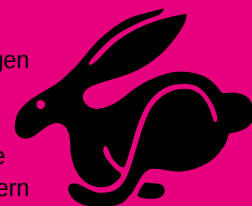


Super Bee

Da sich das Musclecar Plymouth Roadrunner unter dem Chrysler-Dach sehr gut verkaufte, durfte Konzernschwester Dodge nachziehen. Auf Basis des Coronet entstand das zweitürige Super Bee. Zu haben mit 6,3 oder 7,2 Liter Hubraum und bis zu 425 PS. Ein neues Emblem musste her, am besten ein bislang in der Autowelt nicht vorkommendes Tier. Da Chrysler intern seine mittelgroßen Autos damals mit der Karosseriekategorie „B“, englisch Bee ausgesprochen, kennzeichnete, war die Suche kurz. Ein Modell mit dem historischen Namen gibt es zwar nicht mehr, die behelmte Biene mit bedrohlichem Stachel und vier Endrohren zierte heute als Hommage etwa Modelle wie Charger oder Challenger.

VW Rabbit

In den USA hieß der erste Frontantriebs-Volkswagen nicht Golf, sondern „Rabbit“, und verkörperte damit sinnbildlich den kleinen wendigen Kompaktflietzer. Äußerlich unterschied sich das amerikanische „Haserl“ von seinen europäischen Golfball-Brüdern durch dickere Stoßstangen und breitere Rücklichter.



Leach-Biltwell

Zwischen 1919 und 1923 stellte die in Los Angeles angesiedelte „Leach-Biltwell Motor Company“ exquisite Sechszylinder-Limousinen her, die bis zu 100 PS leisteten. Die kurzlebige Marke mit den Grizzly-Bären im Kühlerlogo erfreute sich bei Hollywood-Kunden und Stummfilmstars besonders großer Beliebtheit.



Panther

Das erste, 1972 von Robert Jankels Firma Panther Westwinds gebaute Modell, hieß J72 und war eine moderne Nachempfindung des SS 100 Jaguars von 1936. 368 Stück mit Jaguar-6-Zylinder- und zwölf mit V12-Motor wurden davon gebaut. Das Panther-Markenemblem glich mit seinen weit ausgebreiteten Flügeln dem von Aston Martin & Bentley. Nach finanziellen Problemen übernahm Jankels 1980 der südkoreanische Geschäftsmann Young C. Kim die Leitung im Unternehmen. Auch der neue Panther Kallista mit robuster Ford-Technik entsprach von der Konzeption und äußeren Anmutung klassischen britischen Roadstervorbildern der 1930er Jahre. Im neuen „The Panther Motor Company“-Logo war bis zum Exitus der Firma, 1990, ein springender Panther implementiert.

American Austin

1929 wollte Sir Herbert Austin, verwöhnt von seinen europäischen Verkaufserfolgen des Modells „Seven“, welches uns auch als BMW-Lizenzprodukt „Dixi“ bekannt ist, den amerikanischen Straßenkreuzer-Markt mit Kleinwagen aufmischen. Amerika war damals jedoch noch nicht reif für einen zu heiß gewaschenen Ford Model A, mit lediglich 191cm Radstand und einem 15 PS schwachen Vierzylinder mit einem Dreiviertel-liter Hubraum. Publicity erlangte das lustige Gefährt im TV jedoch genug! Wenn es von Kindern getragen oder sich vier Personen eng im Austin aneinander gekuschelten. Das Auto wurde zur Persiflage, über welche man sich lustig machte. 1934 wurde die Produktion des „American Austin“ eingestellt. Danach erwarb Roy Evans Fabrik und Werkzeuge, gründete die Marke „Bantam“ und vermarktete ähnliche Kleinwagen bis 1941.



Kimera Evo 37

In den 1980er-Jahren war er der Motorsportheld, der Lancia Rally 037. Der italienische Hersteller Kimera Automobili aus Cuneo baut auf Basis des Lancia Beta Montecarlo 37 Stück ihres Kimera Evo 37. Kompressor und Turbo sorgen für 505 auf nur 1.000 Kilo. Unter einer halben Million spielt sich nichts ab. Als Restomod darf der Sportler ohne moderne elektronische Bevormundungen auskommen. Wie das Auto selbst, ist auch das Markentier eine Evolution. Aus dem Fabeltier der griechischen Mythologie, der Chimäre, ein Löwe mit Flügeln und Horn, entstand der Name Kimera.



Mensch & Auto: Nenad Lezic & Zoran Jordakovic

Smart Guys

Im smarten Netzwerk sind sie längst zur Landesgrenzen überschreitenden Legende geworden.

Wer vom Autoenthusiasmus infiziert ist, findet seine Erfüllung immer noch als gelernter Mechaniker. Lange vor dem Aufwind einer jungen Karriere träumt man vom späteren Schrauben an Supersportwagen oder begehrt historisches Gut. Als im Frühjahr 1998 den Mercedes-Händlern und deren Mitarbeitern die ersten Dummies des künftigen Smarts gezeigt wurden, hielt sich die Begeisterung Freiwilliger für die Schulungen in engen Grenzen. Der junge Nenad Lezic verliebte sich in die zweifarbige Knutschkugel allerdings sofort. Die vielen unkonventionellen Lösungen an jeder Stelle, der Platz auf so kurzen Abmessungen, die hohe Sicherheit und auch die Optik überzeugten ihn. Auch der Reiz des Neuen und der Herausforderung verführten, wie das Potential, was in dem Wagen stecken würde, welches damals keiner seiner Kollegen und Branchenkenner sehen wollte.

Nenad sollte Recht behalten, das kleine Motörchen verdoppelte seine Leistung innerhalb der nächsten Jahre, der Unterbau realisierte einen kleinen Spaß bringenden Roadster. 2010 war die Zeit endlich reif für die erste eigene Werkstatt an der Triester Straße namens Smartbox.

Autos verbinden

Gemeinsam mit seinem Jugendfreund und langjährigen Kollegen Zoran Jordakovic erarbeiteten sich die beiden Spezialisten den Ruf der smarten Institution. In Fachwerkstätten wird längst niemand mehr auf die alten Modelle angelernt. Besonders die frühen Modelle beschäftigen mit allesamt kuriosen Symptomen elektronischer Natur. Die beiden kennen alle Geschichten. Auch die kompakte Bauform macht das Leben nicht einfacher, doch mit den Jahren entwickelte sich eine eigene Herangehensweise, welche zeitintensives

Motorablassen oder Abbauen von Karosserieteilen erspart. Kreatives Denken & Improvisieren stehen an der Tagesordnung. Zusammengefasst, jedes Detail, Winkel, Kabel und Schwachstelle ist Nenad und Zoran bekannt. Die Kunden wissen das zu schätzen, längst sind die frühen Modelle Kult und nicht selten Liebhaber- oder Tuningobjekt. Nicht selten haben die beiden bereits Autos vor der Schrottpresse bewahrt, wo andere längst aufgegeben haben - ziemlich smart, die beiden. Heute bilden sie neue Mitarbeiter aus, die mittlerweile auf den Wienerberg umgezogene Werkstatt hat acht Mitarbeiter. Schön zu sehen, dass jedes Auto seine begeisterten Fans findet und verbindet, und ohne Leidenschaft wird jedes Unterfangen scheitern. Nenad und Zoran wollen noch vielen bunten Smarties das Leben verlängern. Und wer mit einem Smart fertig wird, wird mit jedem Auto fertig.



smartbox12.at



Energie sparen als Gesellschaft

An grandiosen Energiespartipps selbsternannter Experten mangelt es zur Zeit wirklich nicht: Während der Urlaubszeit nicht heizen, während man in der Arbeit ist, Geräte wie TV oder Beleuchtung abdrehen, im Winter nicht das Fenster offen lassen oder kochen mit Deckel. Immerhin scheint man Autofahrern schon etwas mehr zuzutrauen und letztlich einschlägige Fachmagazine offenbaren einige kluge Tipps in der Handhabung. Verblüffenderweise fehlt immer der essentielle Faktor der Verkehrsflüssigkeit. Vorherrschende Egozentrik hin oder her, wenn jeder ganzheitlich mitdenkt, dann spart jeder. Einfach mal auf den Vorrang verzichten oder kurz

vom Gas gehen, wenn man etwa einem Auto im Gegenverkehr einen Abbiegewunsch ermöglichen kann und damit zig Nachfolgeautos das Anstellen und Anfahren ersparen kann. Achten Sie darauf Kreuzungen frei zu lassen. Lassen Sie das Auto auf eine rote Ampel hinrollen, statt kurz davor zu bremsen, eventuell wird diese sogar grün, bevor Sie stehen. Auch in Sachen Staukultur können die Hauptstädte noch einiges von unseren Nachbarländern lernen. Lieber kontinuierlich langsam durchgehend rollen als ständiges Anfahren, Bremsen, Anfahren. Das ganze schont auch Technik, Umwelt und Geldbörsel, weil Verschleiß und Reparaturen

Nur der Name blieb

Der E-Antrieb schließt den Kreis zur ursprünglichen Idee, sonst blieb kaum etwas von der frechen Marke übrig, die alles hinterfragte und anders machte.

Der geistige Vater von Smart, Nicolas Hayek, vor allem bekannt durch seine Uhrenmarke Swatch, stieg 1998 zum Produktionsbeginn des Smart (Swatch Mercedes Art) aus. Seine Ideen waren für ihn durch Mercedes zu sehr verwaschen, vor allem, weil das Kleinstauto nicht elektrisch an den Start ging. Dabei waren die Entwicklungskosten, einen Verbrennungsmotor in ein mit 2,5 Meter ultra kurzes Auto zu integrieren, enorm. Klein, leicht und damit real tatsächlich ressourcenschonend, schmal, extrem platzsparend in der verstopften Stadt und im Idealfall quergeparkt und kaum die Straße abgenützt. Das Konzept wollte nicht bei den Menschen ankommen, es schien seiner Zeit voraus und sollte eigentlich gerade jetzt von größter Wichtigkeit sein.

Zu sehr voraus

In einer Welt voller Selbstbetrug und Heuchelei ist scheinbar der smarte Geist endgültig tot. Hayek würde im Grabe rotieren, was aus seiner Vision wurde, zumal bei der aktuellen Akkutechnik an der Langlebigkeit Zweifel angesagt sind. Die frühen ersten Modelle erreichen hingegen in Kürze erstmals Youngtimer-Status und werden von ihren Besitzern gepflegt, obwohl die werksseitige Ersatzteilversorgung kritisch ist - ein generelles Problem bei Youngtimern. Das Auto ist trotz seiner unkonventionellen Ingenieursleistungen einfach selbst zu warten und reparieren. Selbst für eine Motorrevision bezahlt man bei manch anderem Auto gerade mal einen Scheinwerfer oder ein Viertel eines Getriebes. Die Diesels laufen gerne mal problemlos 700.000 Kilometer und das bei einem realen Verbrauch von 3,5 Litern. So ging smarte

Nachhaltigkeit und Kompromissfähigkeit. Leider ist dieses Auto in seiner Heimat sogar von Fahrverboten betroffen. Hier wird exemplarisch sichtbar, wie absurd die derzeitige ideologisch motivierte Politik agiert.

Paradoxe Gesellschaft

Ein langlebiger 720 Kilogramm kleiner, leichter, ultraverbrauchsarmer, ressourcenschonender Winzling mit 45 PS aus einem 60 Kilo leichten Triebwerk, soll nun in den Städten nicht mehr fahren dürfen! Wer bei der Marke bleiben möchte, findet nun als Brabus-Version ein 1,9-Tonnen schweres Allrad-City-SUV mit 428 PS aus zwei Motoren beim Händler vor. Das ganze auch noch steuerlich gefördert, anstatt etwa einen ökologischen Reparaturbonus. Die Krönung wird ein noch größeres SUV-Coupé.

Große Familie

Eine vierte Generation des fortwo ist derzeit vom Tisch. Die Marke hat Daimler längst dem chinesischen Hersteller Geely anvertraut. Daimler darf man auch nicht böse sein, der Konzern hat über zwei Jahrzehnte gewaltig viel Geld verbrannt, um die Idee am Leben zu halten. Vergebens. Produkte anzubieten, welche sich nicht rentieren und vom Kunden nicht mehr angenommen werden, kann niemand verlangen. Dass die Marke vollelektrisch wurde, ergibt nicht nur mehrfach Sinn, sondern realisiert spät aber doch die ursprüngliche Idee. Bleibt nur zu hoffen, dass die Politik aufwacht und der neue Markenverwalter doch noch einen neuen fortwo auf den Markt bringt, womöglich mit smarten technologieunabhängigen Wechselakkus? China ist voraus.

Bernhard Reichel



Wenig kreativ wurde das neue Modell ein SUV. Dieses ist fast drei mal so schwer, wie der erste fortwo und zehn mal so stark. Das Design ist frech aber erstmals ohne markenprägende sichtbare Tridionzelle-Sicherheitszelle.



Statt mit minimalen Abmessungen und maximaler Innenraumausnutzung, geht es nun paradoxerweise mit dem schweren Smart-SUV in die Städte. Eine Coupé-Version dreht letzte Erprobungsstunden.



Mercedes, Mitsubishi, Renault und nun Geely - mit jeder Generation kam ein neuer Partner. Nun soll es der Chinese richten, welcher allerdings wenig Interesse hat, den eigentlichen Kern der Marke weiter zu finanzieren. Ein fortwo 4 ist derzeit nicht in Sicht.



Fast schon vergessen - spaßige Modelle wie der Roadster verliehen der Marke erst den letzten hippen Anstoß. Billige E-Sportler existieren nicht, eine Lücke, die Smart stimmig füllen könnte. Unwahrscheinlich.

eingespart werden. Dabei lieber ruhig in der eigenen Spur bleiben, ohne mit ständigem Wechseln den Verkehr weiter ins Stocken zu treiben. Einmündungsspuren immer bis zum Ende nutzen.

Fotos: Hersteller, Geoffrey Decembry, Bernhard Reichel, Text: Bernhard Reichel

Kommentar: Bernhard Reichel

Politische Korrektheit

Es gibt kaum ein kritischeres Thema, sich die Finger zu verbrennen als die politische Korrektheit.

Teile der Gesellschaft kennen nur noch Extreme, denken in schwarz oder weiß, in gut oder böse. Wenn etwas folglich gut ist, dann kann jede Abweichung nur böse sein. Die Grundidee, dass in Sprache und Handlungen keine Diskriminierung stattfinden soll, ist doch wunderbar. Dennoch scheint es eine Eigenart der Menschheit zu sein, wirklich alles, was sie sich ausdenkt, irgendwann destruktiv einzusetzen oder zumindest so lange extremistisch zu betreiben, bis es nicht mehr geht, und erst dann einen vernünftigen Umgang zu finden.

Polarisierung

Auffallend in diesen global westlichen Bestrebungen ist, dass dieses Thema gravierend im deutschsprachigen Raum polarisiert. Ist es das historische Erbe der Dichter und Denker von Wien bis nach Berlin, welches immer noch mitschwingt? Warum müssen wir immer etwas finden, was uns spaltet, wofür wir uns schuldig fühlen müssen? Wenn per Quotenregelung Geschlecht vor Qualifikation zählt, ist das nicht ein Widerspruch ins sich, im Kampf gegen geschlechtliche Bevorzugung? Ist dies nicht sogar gefährlich in gewissen Verantwortungspositionen? Wem ist geholfen, wenn eine dritte

Toilette für das dritte Geschlecht wieder beseitigt werden muss, wenn dadurch Geschlechtslose diskriminiert werden und letztlich alle auf wohl selten von allen Geschlechtern rein gehaltenen Unisex-Toiletten Platz nehmen müssen oder Übergriffe vorprogrammiert sind?

Geschichtsnegierung

Kann man unserem Nachwuchs nicht einfach erklären, dass ein Begriff zwar früher üblich war, aber im Laufe der Zeit negativ besetzt wurde, und daher bitte nicht mehr zu verwenden ist? Während wir uns noch in der Winnetou-Debatte verirren, ist Übersee wieder einen Schritt weiter. In South Carolina soll in Schulen alles verboten werden, was „Unwohlsein, Schuld oder Kummer“ auslöst. Als Büchse der Pandora, oder Zensur unbeschränkter Ausmaßes könnte man dies hierzulande interpretieren. Es fällt die Diskrepanz ja auch nicht mehr auf, dass man zwar Pensionisten verjagen darf, wenn sie sich erdreisten einen Mohr im Hemd zu bestellen, das noble Europa zeitgleich tausende Hochpigmentierte im Meer ertrinken lässt.

Das Ziel verloren

Einen Menschen nur noch danach zu beurteilen, ob er richtig gendert, um diesen dann blind kategorisiert und wie

Unkraut, pardon Kulturpflanzenbegleiter, aus der Gesellschaft zu ziehen? Als es einem jungen Nachwuchs-Rennfahrer in Euphorie passierte, in einem Online-Spiel ein politisch inkorrektes Wort zu verwenden, wurde vor Rausschmiss und Rufmord nicht hinterfragt, ob es einfach nur naive Dummheit war oder eine tatsächliche Gesinnung dahinter steckt. Echte Intoleranz gegen scheinbare Intoleranz, Auge um Auge? Rechtfertigung, zweite Chance? Unzeitgemäß. Auch der Rauswurf eines F1-Piloten auf Grund seiner russischen Nationalität erinnert uns nicht an altbekannte Vorgänge. Die Thematik verstrickt sich in immer engere Widersprüche und dient nicht selten bestimmten Personen, sich selbst durch Abwertung anderer aufzuwerten. Kurioserweise wird in den Nachrichten, um doch noch beim automobilen Bereich anzukommen, immer nur vor Geisterfahrern, Unfallverursachern oder Rasern gewarnt. Es fällt nicht auf, da der stille Großteil die Sprache als neutral in Erinnerung hat.

Sprache lebt sowieso

Eine geschlechtsneutrale Sprache wird sich über die Jahre von ganz alleine entwickeln. Mit roher Gewalt etwas herbeizu-

führen stößt nur auf Unmut. Vor Kreationen wie KinderInnen und ElterInnen machen selbst die moralisch erhobenen Grünen nicht halt. Da dürften eigentlich keine Fehler passieren. Dennoch werden Autos als Stinker bezeichnet, Autobahnen als Betonschneise oder Autobesitzer gar direkt als Arschlöcher. Wie kann man das demokratische Verständnis einer Partei mit gerade mal zweistelliger Wählergunst bewerten, welche ihre Politik 100% aufdrängt? Möchte man unbedingt gar anderen weniger politisch korrekten Gruppierungen, für welche Rücktritt vom Rücktritt kein Widerspruch ist, den Spielplatz endgültig überlassen?

Drehen und Wenden

Alles spricht für die Rücksicht auf die Bedürfnisse von Minderheiten, aber wer legt fest, was richtig oder falsch ist, wie kann man zugleich die (Mobilitäts-) Bedürfnisse Millionen Europäer überfahren? Die Diskrepanz dieser Scheinwelt, in der wir leben wollen oder sollen, zum Realzustand wird immer größer, der Druck steigt, Ventile verschwinden zunehmend, paradoxerweise auch durch das Titelthema selbst. Selbst Humor, eine intellektuelle Verarbeitungsart, welche viele einst sogar Kriegsverbrechen überwinden ließ, ist nicht mehr gerechtfertigt.

Wiens Parkpickerl Kuriositäten

Vor einigen Jahren kam die Stadt Wien auf die Idee, Postler als Parksherriffs einzusetzen. Der Personalnotstand würde heute eher die umgekehrte Situation erforderlich machen, auch von der sozialen Komponente. Doppelte so viele Pakete und nicht selten bis zu 30 Kilo schwer: Das geht an die Substanz. Das hält Parkraumbewirtschaftler nicht davon ab, Anzeigen zu schreiben, wenn das kurzfristige Halten auf dem Gehsteig mal kurz notwendig ist. Klar verboten, aber wie war das mit leben und leben lassen? Moralisch fragwürdige Vorfälle dieser Art sind gehäuft im Dorf Kalksburg im 23. Bezirk zu beobachten. Das letzte Zipferl im Wiener Wald, an der Grenze zu Niederösterreich - Bedürfnisse wie am Land. Ohne Auto geht kaum etwas. So wenig, dass mehrmals am

Tag die Kontrollorgane selbst mit dem Auto anreisen, in einer Zeit, wo alle zum Energiesparen aufgerufen sind. Interessant, dass den Bewohnern zugemutet werden soll, ohne Auto auszukommen, die Kontrollen jedoch mit dem Auto durchgeführt werden. Denn längst hat nicht jeder die Möglichkeit, ein Parkpickerl zu ergattern, das beginnt mit Zweitwohnsitzen, Firmenwagen ohne Möglichkeit auf Privatnutzung, Mietwagen, etc. Wie bei einem Cobraeinsatz verteilen sich oft zwei Kontrolleure aus dem Auto springend, dass ja niemand entwischt. Dass sich Nachbarn über deren Anwesenheit austauschen, hat sich rum gesprochen. Erwischt man dennoch niemanden, so steckt man dem laufenden Betonmischer ein weißes Zetterl in die Scheibe oder den staatlichen Kollegen.

DIE DTM

in Blech

offiziell, lizenziert, limitiert & exklusiv!



Unter allen 2022 verkauften
DTM-Blechschildern
verlosen wir ...

**BLECHSCHILD
KAUFEN UND
GEWINNEN!**

1 x Fan-Package
1 DTM-Rennen 2023 in Österreich

Der Preis beinhaltet:
Eintrittstickets samt Fahrerlager
Hotel
Anreise
für zwei Personen

www.deco50.at

www.vollgas-shop.at

Jännerrallye 2023

Es geht wieder los!



Foto: Benjamin Butschell

Rechbergrennen

Alle, für eines!

Das Rechbergrennen gilt als der Klassiker in Sachen Bergrennsport in Österreich – seit dem Beginn der Pandemie wurde es um ihn still, das Aus drohte.

2019 ging Österreichs einziger Berg-EM-Lauf das letzte Mal über die Bühne, dann kam die Pandemie. Im Vorjahr sollte die Fortsetzung folgen. Statt dröhnende Motoren am steirischen folgte die neuerliche Absage, der EM-Status wurde entzogen und es drohte das komplette Aus.

Die Rettung

Dank dreier steirischer Rennfahrer, allesamt auch Unternehmer, naht die Rettung! Mario Klammer (er zeichnet auch für die Weiz-Rallye verantwortlich), Peter Eibisberger und Christian Ferstl gründeten die Rechbergrennen GmbH und kümmern sich seit ein paar Monaten um die Fortführung des

legendären Bergrennens – eine Mammutaufgabe, welche sie da in Angriff nehmen.

Alles neu

Fix ist, dass die 49. Auflage vom 29. bis 30. April 2023 über die Bühne gehen und aller Voraussicht nach neuerlich zur Europameisterschaft zählen wird. Und weil neue Besen ja bekanntlich gut kehren, wird kein Stein auf dem anderen bleiben. „Sowohl Teilnehmer als auch Fans dürfen sich auf etwas Großes freuen. Tradition in die Neuzeit zu bringen – das ist das Ziel“, erklären die Veranstalter unisono.



Nachdem die Pandemie dem Rallye-Klassiker im Mühlviertel 2021 und 2022 einen Strich durch die Rechnung gemacht hat, steigt das Spektakel 2023 endlich wieder – und das mit einer Fülle an Neuerungen.

Das motorsportbegeisterte Mühlviertel wird vom 5. bis 7. Jänner 2023 zum Hotspot der heimischen Rallye-Szene. Gefahren wird in der ganzen Region rund um die Bezirkshauptstadt Freistadt, 17 Sonderprüfungen über 170 km stehen auf dem Programm. Darunter auch eine neue Superstage, generell sind 50% der Wertungsprüfungen neu. Eine Herausforderung für die Aktiven, ein zusätzliches Spannungselement für die zigtausenden Fans.



Ungezeitetes Memorial

Die 36. Auflage der Jännerrallye widmet einen Teil der Veranstaltung dem im Vorjahr verstorbenen Christof Klausner. Der Kremstaler galt in der Szene als Draufgänger, zelebrierte mit seinem Audi quattro einen spektakulären Fahrstil, und erfreute damit eine Hundertschaft an Fans. Als Erinnerung an den Ausnahme-Drifter findet heuer erstmals das „Christof Klausner Memorial“ statt, ein ungezeiteter Bewerb, der gleich im Anschluss hinter dem regulären Rallyefeld über die Bühne geht.

Rallye-Reisen zu gewinnen

Nach 2020 und 2022 gibt es auch heuer gleich zwei Blechschilder als Erinnerung für die Jännerrallye- & Klausner-Fans - beide Schilder werden als limitierte Auflage mit je 500 Stück aufgelegt. Für 29 Euro erwirbt man nicht nur eine tolle Erinnerung, man nimmt auch an der Verlosung zweier Rallye-Reisen für je zwei Personen (inkl. Anreise, Aufenthalt, geführtes Programm) teil. Mit dem Klausner-Schilder nimmt man an der Verlosung zur Rallyelegend '23 in San Marino teil, mit dem für die Jännerrallye geht es für den Gewinner zu einem Rallye-Weltmeisterschaftslauf!

Die Schilder sind ab sofort unter office@motorandmore.at zu bestellen (5 Euro Portokosten) bzw. direkt bei der Jännerrallye im Rallyezentrum im Messegelände Freistadt zu haben.



Motorsport Blechschilder

Die DTM in Blech

Früher sammelte man von seinen Idolen oder von Veranstaltungen Poster – heute sind es Schilder, vorzugsweise aus Blech. Unter anderem von der DTM. Als Probegalopp für 2023 – da wird es erstmals das komplette Fahrerfeld in Blech geben – wurden für das

Heimrennen in Spielberg die ersten sechs Blechschilder angefertigt. Neben einem großen Schild im Format 30x40 cm, welches das komplette Starterfeld samt Fahrern zeigt, gibt es auch die Piloten mit Österreich-Bezug als eigene Edition.

Wer sich eines der limitierten Schilder noch als Erinnerung an die Saison 2022 sichern möchte, kann das seine mit einem Mail an: office@motorandmore.at bestellen.

Rene Rast, Lucas Auer, Mirko Bortolotti, Philipp Eng und Thomas Preining sind im Format 20x30 cm zum Preis von je 24 Euro (zuzüglich 5 Euro Versandpauschale) zu haben, das gesamte Starterfeld um 39 Euro.



RECHARGE FAST FORWARD



ŠKODA
SIMPLY CLEVER



Das neue ŠKODA ENYAQ COUPÉ RS iV

Das vollelektrische ENYAQ COUPÉ RS iV katapultiert sich in nur 6,5 Sekunden nahezu lautlos auf 100 km/h. Leistung zeigt sich nicht nur in Zahlen: mit den zahlreichen Details im RS-Design, smarterer Konnektivität und modernsten Assistenzsystemen genießen Sie absoluten Komfort.

Die geballte Kraft wirkt auf alle vier Räder, die in Kombination mit einer beeindruckenden Reichweite von rund 500 Kilometern keine Wünsche offen lässt. So meistern Sie jedes Terrain und kommen entspannt ans Ziel.

Jetzt bei Ihrem ŠKODA Betrieb!

iV

skoda.at

facebook.com/skoda.at

youtube.com/skodaAT

instagram.com/skodaAT

Symbolfoto. Stand 23.08.2022.
Die beschriebenen Ausstattungen sind zum Teil serienmäßig oder optional erhältlich.
Details bei Ihrem ŠKODA Berater oder unter www.skoda.at.

Stromverbrauch: 16,7–21,7 kWh/100 km. CO₂-Emissionen: 0 g/km.