

## Letzter Gruß ans Getriebe



### TESTS:

Ford Fiesta • Maserati Grecale GT • Mazda CX-60  
Toyota Corolla Cross Hybrid • Toyota GR Supra MT

#### Technik

Holzvergaser



#### Klassik

Kleinschnittger



#### Kristallkugel

VW Tiguan & Co



# IN 4 TAGEN UM DIE WELT.

FERIEN-MESSE WIEN

16.-19. MÄRZ 2023

JETZT TICKET  
SICHERN!



**FERIEN**<sup>®</sup>  
MESSE WIEN

Built by



ruefa 

**KROZATIEN**  
Voller Leben

**FERIEN-MESSE.AT**

# Editorial

Liebe Autointeressierte,

Die vergangen drei Jahren haben vor allem eine massive Beschleunigung diverser Prozesse hervorgebracht. Seien es nun gesellschaftliche oder globale Spannungen, Inflation oder technologischer Wandel. Vor allem letzter bedroht eine der letzten symbolisch vielfältigen und emotionell aufgeladene Techniken, das manuelle Schalten. Die Mehrheit bevorzugt heute aus vielfältigen Gründen ohnehin die Automatisierung. Bevor es so weit ist, erscheinen noch spannende Neuheiten, etwa das Koenigsegg-Getriebe, dessen Kupplungspedal jederzeit deaktivierbar ist, und das Schaltgetriebe zur Automatik wandeln lässt.

Auffallend bei der Amerikanisierung Europas ist auch der Wunsch nach immer stärkeren und dickeren Autos, welche wiederum immer langsamer fahren sollen dürfen und immer weniger Eigenverantwortung erlauben. Seit z.B. Ford auf dem Weg zur Klimaneutralität ist, fährt ein SUV nach dem anderen aus Übersee auch auf den alten Kontinent - Ranger, Edge, Explorer und nun der Bronco. Aus automobiltechnischer Sicht eine Bereicherung, vor allem der höchst flexible und geländetaugliche Bronco, aber die Diskrepanz politischer und gesellschaftlicher Ansprüche ist bemerkenswert, wie gefährlich.

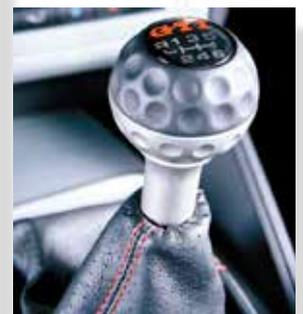
Unser Teststar Ford Fiesta wird Ende des Jahres eingestellt und macht in seiner Produktionsstätte Platz für ein deutlich teureres elektrisches SUV. Damit ist der kleine Alleskönner leider in bester Gesellschaft und die allgemeine Frage nach zukünftiger bezahlbarer Mobilität noch größer. Zumal die Antwort fatalerweise uns noch tiefer in chinesische Abhängigkeit treibt.

Auch ohne die höchst gefährliche Taiwan-Frage gibt es erstes kritisches Umdenken: so denkt man bei Stellantis und Skoda bereits um eine Umorientierung von China, in Richtung Indien an. Hinter vorgehaltener Hand spricht man von einem neuen Selbstbewusstsein von Regierung und Joint-Venture-Partnern, welche zunehmend eigene Interessen durchsetzen. Die einzige Konstante ist bekanntlich die Veränderung.

Viel informativen Spaß mit den folgenden Seiten wünscht,  
Ihr Bernhard Reichel



<b>Titelstory:</b>	Letzter Gruß ans Getriebe..... 4
	Alfa Romeo Giulia SWB Zagato..... 6
	Getriebe-Pflegetipps ..... 8
<b>Neuheiten:</b>	Pagani Utopia..... 10
	Koenigsegg CC850..... 10
	BMW 3.0 CSL..... 12
<b>Fahrschule:</b>	Führerschein und Automatik..... 14
<b>Tests:</b>	Toyota Supra MT ..... 16
	Vergleichstest manueller Getriebe ..... 18
	Ford Fiesta..... 22
	Toyota Corolla Cross ..... 24
	Mazda CX-60 ..... 26
	Maserati Grecale GT ..... 28
<b>Neuheiten:</b>	Neue E-Konzepte..... 30
<b>Ausblick:</b>	Neue SUV ..... 30
<b>Klassik:</b>	Holzvergaser:..... 32
<b>Verkehr &amp; mehr:</b>	Büchertipps ..... 38
	Gattungsscheck: Offroad-Sportwagen ... 38
<b>Klassik:</b>	Tierisch gut V ..... 40
	Kleinschnittger ..... 42
<b>Motorsport:</b>	Rechbergrennen 2023 ..... 46



## Impressum:

Eigentümer und Herausgeber: Speedcompany OG, Kleeegasse 5, A-2230 Gänserndorf Süd, [leser@motorandmore.at](mailto: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 (Liesen), 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, Reichel Car Design, Archiv, Seite 3: Hersteller, Archiv

# Am Ende d

Viele veränderte Kundenbedürfnisse, technologischer Wandel, Kostendruck oder gefährliche Eigenverantwortung: das klassische Schaltgetriebe droht als Spielzeug für die Hautevolee zu enden.

## Kulturgut sieht rot

VW oder etwa Mercedes verkündeten längst, schon bald auch in Volumenmodellen keine manuellen Getriebe mehr zu verkaufen.



Psychologische Studien brachten übrigens ans Licht, dass das Hantieren mit einem manuellen Getriebe die Aufmerksamkeit im Straßenverkehr entscheidend erhöht.



Schon direkt nach Bertha Benz' berühmter Reise fand das erste Getriebe Einzug im Automobil. Per Flachriemen und Ketten wurde die Kraft an die Antriebsräder geschickt. Kupplungs-scheibe und Zahnradgetriebe brachten sehr bald danach entscheidenden Schwung in die Geschichte. Schalthebel im Freien, Doppelkuppeln oder Zwischengas waren bald passé. Synchrongetriebe und Ringsynchronisation setzten in der Neuzeit entscheidende Entwicklungen. Der späte Wunsch nach mehr Geschwindigkeit und Sparsamkeit bescherten uns vor erst gar nicht langer Zeit einen fünften und sechsten Gang. Aston Martin, Porsche oder Corvette setzten gar auf sieben manuelle Gänge. Der Amerikaner mochte die Schaltung schon wegen dem fehlenden dritten Sitzplatz vorne nie. Kuriositäten wie die Halbautomatik in A-Klasse oder Twingo, also Handschaltung ohne Kuppeln boten interessante Kompromisse. Toyota entwickelt eine Schaltung für E-Autos.

Man braucht es nicht zu beschönigen, die besten Tage des manuellen Getriebes sind vorbei. Der Wandel in der Technik und Komfortansprüche hinterlassen Spuren. Die täglichen Fahrten gestalten sich immer mehr zur Nervenprobe im Stau. Ständiges Anfahren und Kuppeln ist für den Großteil mehr Belastung als Entspannung. Wer in dieser für Mensch und Technik unwürdigen Verkehrsstockung auch mal einen Blick durch die Autoscheibe des Nachbarn riskiert, wird entsetzt feststellen, wofür sonst noch alles eine freie Hand verwendet wird. In den letzten zehn Jahren sind die Auslieferungen mit klassischem Getriebe massiv eingebrochen. Das mag auch mit dem Preis zu tun haben, dieser sank in Ländern mit verbrauchsintegrierter Besteuerung für das Automatikgetriebe im Extremfall sogar unterhalb des manuellen Getriebes. Moderne Automatikgetriebe haben mittlerweile bis zu zehn Gänge. Damit lässt sich das Drehmoment des Motors natürlich viel weiter spreizen und in jeder Sekunde elektronisch exakt berechnet den richtigen Gang auswählen oder per Navidaten sogar vorwählen. Grundsätzlich ist es ein weit verbreiteter Irrtum, das Automatikgetriebe, der klassische Wandler oder das Doppelkupplungsgetriebe, sei von Haus aus effizienter. Dies ist immer das kompaktere und leichtere manuelle Getriebe, erst die Umstände und der gemütliche Bediener lassen es heute zurück. Zahlreiche Assistenzsysteme arbeiten etwa

nur noch mit Automatikgetriebe. Echte Hybride arbeiten ohnehin nur mit Automatik, schon mittelfristig, wird es kaum noch reine Verbrenner geben. Die E-Mobilität kommt ohnehin mit einem Gang aus, vorerst.

## Spaltung durch Schaltung

Großes Spannungspotential bietet die Interpretation der Sportlichkeit. Klar, im Motorsport ist es ein Sicherheitsrisiko, die Hände vom Lenkrad zu nehmen, und zugkraftunterbrechungsfreie Getriebe kompensieren ihr Mehrgewicht mit dem Zeitgewinn. Das trifft natürlich mittlerweile auch für Sportwagen zu. Bei den meisten Sportwagenherstellern ist das manuelle Getriebe schon lange aus dem Programm geflogen, schon alleine aus Standfestigkeitsgründen und Gefahr der Fehlbedienung. Trotz hunderten PS sind die meisten Sportler heutzutage praktisch deppensicher zu fahren, mit elektronischem Sicherheitsnetz sowieso. Den rechten Fuß am Gas und zwei Händen immer auf dem Lenkrad, mehr



# es Ganges

braucht man nicht. Den Spaßfaktor wie ein Doppelkupplungsgetriebe heute mit festem Ruck die Gänge blitzartig reinpresst, wie man es mit Hand weder könnte noch der Technik zumuten möchte, wollen wir auch nicht missen. Die Möglichkeiten, dies auf der Straße auszukosten, sind doch mehr als begrenzt, da wünscht man sich doch wieder was zu tun. Es ist doch für viele eine Kunst, schnell, präzise und alles im richtigen Moment perfekt aufeinander abzustimmen, beide Füße und Hände richtig zu koordinieren. Wer sich die ersten Sekunden von Kylie Minogues Musikvideo „Can't Get You Out Of My Head“ nochmals in Erinnerung streamt, wird auch die erotische Sinnlichkeit verstehen, was geschickte Handbewegungen mit Stil ausmachen können.

Noch wortwörtlich selbst die Kontrolle in der Hand zu haben. Mit der Technik direkt verbunden sein, die weitergeleiteten Vibrationen direkt aus den Zahnrädern noch auf der Handfläche spüren. Sich selbst spüren und bewegen. Dem metallischen Klicken einer offenen Schaltkulissee lauschen. Ein leistungsschwaches Auto mit schnal-zender Kupplung doch ausbrechen zu lassen, einfach mal unvernünftig mit quietschenden Rädern starten. Unterschiedliche Menschen, unterschiedliche Bedürfnisse - es könnte so einfach sein.

## Vom Hutfahrer zum Wutfahrer

Auch ist die Sprache im Netz völlig eskaliert. Man sei doch dumm, nicht mit der Technik zu gehen oder peinlich, wenn man nicht jedes Extra bestellt oder es sei gar ein Armutzeugnis, mit der Technik von gestern fahren zu müssen. Das Autoquartettspielen endet scheinbar auch nie, da wertet man sich gegenseitig mit Zahlen auf, die im Alltag nie relevant werden und falls doch, ein Fall für die Justiz sind. Neben Wolkenkratzern sehen manch Zeitgenossen sogar im Schalthebel ein Phallussymbol, welcher die männlichen Aggressionen bedrohlich verstärkt. Da kommt das politisch korrekte Plastikstummel der mechanisch entkoppelten Richtungswähler genau richtig. Ewig schade um die griffigen und stilvollen Kunstwerke aus Stahl, Aluminium, Carbon, Alcantara, Leder und deren Kombinationen oder wie im Mustang die lässige Billardkugel oder im GTI der Golfball als Schaltknäuf.

## Schaltung bewahren

Eine Trendumkehr im leidenschaftlichen Bereich ist bereits spürbar. Für einen Ferrari 360 Modena mit Handschaltung zahlt man gerne das Doppelte, als für Sonderserien des moderneren Evolutionsmodell F430. Pagani und Koenigsegg haben eben ihren millionenteuren Hypersportlern neue Schaltgetriebe spendiert. Bei letzterem lässt sich sogar das Kupplungspedal deaktivieren und auf Vollautomatik wechseln. MAT baut im Stratos ein manuelles Getriebe ein, Ares im neuen Pantera, De Tomaso im P72, GMA im T.50, BMW im 3.0 CSL usw. Mehr Performance ist offenbar doch nicht gleich mehr Begeisterung. Das Fußvolk wird den Bestand pflegen und sich über die leichtere Reparierbarkeit erfreuen.



## Reinheitsgebot

Heckantrieb, Schaltgetriebe und ein Reihensechszylinder-motor von BMW: das Rezept für grandiosen Fahrspaß hält sich bis heute. M3 und M4-Kunden wissen das zu schätzen, jeder zweite Kunde des M2 verzichtet auf die flotte optionale Automatik. Die Bayern wollen, im Gegensatz zur direkten Konkurrenz, solange wie möglich eine Handschaltung anbieten.



## Big in Japan

Die vierte Generation des Supra bei BMW einzukaufen, war eine äquivalente Idee Toyotas GR-Modelle zu erweitern. Dass es den Bruder des Z4 nur bei den Japanern als Coupé oder nun auch als Handschalter gibt (Seite 16), steht parabolisch für den Trend, echten Fahrspaß hauptsächlich im japanischen Angebot zu suchen. Toyota, Honda, Nissan, Subaru und natürlich Mazda bieten nicht nur unverfälschten Fahrspaß, sondern diesen auch noch handgerissen zelebriert. Auch für Elektroautos entwickelt Toyota gerade ein Schaltgetriebe mit simulierten Gängen samt Ruckeln. Technisch interessant und kurios zugleich, im 2017er GR HV Sports Concept verbaute Toyota ein 6-Gang-Getriebe, welches wahlweise per Hand durch die bekannten Schaltgassen dirigiert wurde oder wie gewohnt per Automatik. So oder so, ein Kupplungspedal gab es nicht. Das Wechseln der Modi ließ sich per verstecktem Schalter im Schalthebel bewerkstelligen.





## Offene Kulisse

Seit den 1930er-Jahren gibt es sie. Stilprägend wurde sie letztlich für Ferrari, Lamborghini oder Audi. Wer so etwas heute noch will, legt mindestens eine sechsstellige Summe bei Hypersportwagen-Manufaktoren hin.



## Symbiose

Bei der Zelebrierung der Symbiose von Funktion und Design liegen wohl Pagani (Coverfoto) und De Tomaso ziemlich gleich auf. Über diese wunderbare Skulptur lässt sich bald der neue P72 dirigieren, mit 700 PS aus einem Ford-V8.



## Gediegen

Stilvoller und zugleich dramatisch inszenierte vor allem Spyker robuste und klassische Extravaganz aus Lack, Leder und Metall. Der niederländische Sportwagenbauer wartet bis heute auf zahlreiche Wiederbelebungsversuche.

## Alfa Romeo Giulia SWB Zagato

# Getrieben



Verkürzter Radstand, Zweitürigkeit, mindestens 500 PS, komplett neues Carbonkleid, Handschalter-Rückkehr!

Was Alfa Romeo stets angekündigt, aber dann doch nicht gebaut hat, muss letztlich jemand anderer auf die Räder stellen. In diesem Fall niemand Geringerer als die italienische Edelschmiede Zagato selbst.

## Mehrtüertod

Short Wheel Base - beraubt um zwei Türen wurde die Giulia endlich zum echten Coupé. Alle Blechteile wichen neu designten Carbon-Teilen und würdigen in erster Linie den legendären SZ. Das Double-Bubble-Dach ist heute längst das einprägenste Wiedererkennungsmerkmal von Zagato. Von hinten erinnern sehr vehement die Bumerang-Leuchten an

Aston Martin, zumal auch das Heck in Dunkelgrün gehalten ist. Genaue Details über die Leistung gibt es noch keine, fix ist: unter 510 PS des bekannten 2,9-Liter-V6-Bi-Turbo läuft nichts, wohl eher sind es die 540 Pferdchen aus dem brutalen GTAm. Im Innenraum setzt sich die Außenfarbe weiter fort, große Änderungen findet man hier kaum. Highlight ist bestimmt die Rückkehr des 2018 aus dem Programm geflogenen manuellen 6-Gang-Getriebes. Nur fünf Prozent der Quadrifoglio-Kunden wählten den Handschalter. Der glückliche Besitzer dieses Einzelstückes war anderer Meinung. Den Preis wollen wir wohl besser gar nicht wissen.



## 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 Gunkirchen

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 Gunkirchen

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

#### Gunkirchen (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

#### 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



## Stolz auf Holz

Vor über 20 Jahren war es den Kunden mehrheitlich noch zumutbar, mehrere hundert PS selbst zu verwalten. So auch im Porsche Carrera GT. Die Schaltzüge waren keine Seile, sondern Edelstahlbänder. Der ergonomisch perfekte und weit oben angebrachte Schaltknopf des 6-Gang-Getriebes aus Balsa-Schichtholz war eine Hommage an den 917.



## GMA

4,0-Liter-V12-Sauger mit 663 PS auf nur 986 Kilo, heftige 12.100 Touren und das ganze per Hand geschaltet. Das stabile 6-Gang-Getriebe Xtrac-Getriebe in Gordon Murrays T.50 wiegt 80,5 Kilo. Im letzten echten analogen Supersportler bietet Murray auch kein optionales DSG oder Automatik an.



## Lotus Emira

Die Zukunft von Lotus sind SUV und übergewichtige Elektromobilität. Vor diesem Sakrileg darf der Emira als letzter echter Sportwagen der Marke nochmals zeigen, was geht, und natürlich mit echter Handschaltung. Ein letztes Mal.

# Pflege tipps

Zahnausfall geht richtig ins Geld.

Tipps für mehr Getriebeliebe:

## Gelassen schalten

Zahnräder unterschiedlicher Größen und Drehzahlen von Rad und Motor: stark vereinfacht bringen Synchronringe zusammen, was nicht harmoniert. Je schneller man den Gang wechselt, desto kürzer die Zeit, die beiden Räder zu harmonisieren. Abriebe verschmutzen das Getriebeöl. Das wilde Durchreißen der Gänge ist weder sportlich noch cool. Schalten Sie gelassen und ohne Druck. Der gewünschte Gang sollte fließend und exakt geführt seine Position finden, ein Nachpressen über einen gefühlten Hindernispunkt ist nicht gut, ein wenig richtig dosiertes Zwischengas mag helfen.

## Hände ans Lenkrad

Die Hände gehören ans Lenkrad, aber nie am Schalthebel abgelegt, weder im Stehen, noch im Fahren. Auch leichter Druck wird an die Schaltmuffe weitergereicht, was wiederum deren Verschleiß erhöht.

## Retourgang nur im Stillstand einlegen

Beim Einlegen des Retourgangs kracht und knirscht es erfahrungsmäßig eher. Der Gang fürs Rückwärtsfahren ist nämlich oft nicht synchronisiert. Der Verschleiß potenziert sich, klarerweise, wenn das Partnerzahnrad obendrein in die falsche Richtung läuft.

## Keine Gänge überspringen

Es mag logisch gedacht sein, durch das Überspringen von Gängen insgesamt die Anzahl an belastenden Vorgängen zu minimieren, aber letztlich ist es eher kontraproduktiv, da die zu synchronisierenden Drehzahlunterschiede auch mehr Kräfte verursachen.

## Kupplung vollständig durchtreten

Und wieder die Synchronringe, diese sorgen zwar seit Jahrzehnten für reibungslosere Gangwechsel, aber benötigen ihren Spielraum. Nimmt man ihnen diesen mit einer nicht vollständig oder gar zu schnell getretenen Kupplung, so können diese die unterschiedlichen Drehzahlen nicht synchronisieren, und lassen die Zähne aneinander krachen.

## Verschleiß allgemein gering halten

Eine Autobahnfahrt im sechsten Gang hat andere Auswirkungen als ein Stauverfahren in der Stadt. Bergauffahrten oder Anhängerbetrieb haben auch Einfluss. Je höher die Drehzahl, desto höher die Belastung. Auch die Motorbremse mit zuviel Drehzahl zu belasten ist nicht im Sinne des Erfinders, ausser bei steilen Bergabfahrten.

## Getriebeöl wechseln

Wie das Motoröl, sammelt auch das Getriebeöl alle Arten von Verschleißerscheinungen bis hin zu Metallabrieb, wenn am Sammelmagnet kein Platz mehr ist. Es wird zähflüssiger. Undichte Stellen, an Simmeringe oder Schrauben können Öl austreten lassen, der erforderliche Füllstand stimmt nicht mehr. Getriebspülung und alle möglichen Verschleiß reduzierende Zusätze hält der Zubehörmarkt jedenfalls bereit.

## Frühe Warnzeichen ernst nehmen

Nehmen Sie Veränderungen in Handhabung und Akustik ernst, eine Überholung oder Reparatur ist in der Regel billiger als ein Austausch. Springt der Gang erstmal von selbst raus, oder lässt sich gar nicht mehr einlegen, ist oft schon zu spät. Gerne verstellen sich auch Nebenkomponenten wie Seilzüge.

**EXOTICA**  
Veranstaltungen GmbH  
präsentiert:

# Haustiermesse Wien 2023

Das Original seit 2007!

Gleich zusagen  
auf facebook:



Hunde herzlich  
willkommen!  
Impfpass &  
Tollwutimpfung  
erforderlich!



10-18h

**04.+05. März 2023**  
**MARX HALLE**

  **haustiermesse**

1030 Wien, Karl-Farkas Gasse 19

Gratis Shuttlebus ab U3 Erdberg + P&R Erdberg

**#htmx23**

**www.haustiermesse.info**

Fachmagazin für Hund und Halter  
**your dog**  
www.yourdogmagazin.at

Neuheiten: Pagani Utopia

# Wolke Sieben

Nicht nur optisch geht Horacio Paganis neuester Entwurf auf den legendären Zonda zu, auch ein manuelles Getriebe ist, nach einer Generation und einem Jahrzehnt, wieder an Bord.

Natürlich hätte Pagani einen weiteren fantasielosen Hybrid-Hypersportwagen bauen können, welcher sein Übergewicht mit weit, weit über tausend Pferdestärken wieder kompensiert.

Aber bei Pagani weiß man: dass ist niemals dasselbe und wollen die Kunden auch nicht. Die treuesten davon durften dieses Mal mitreden. Ob wir je die Rückkehr oder den Einzug des neuen V12-Sauger aus dem Huayra R erleben werden, ist unklar, Fakt ist, das Schaltgetriebe ist dank großem Wunsch wieder zurück. Auch im Innenraum scheinen

die Kunden keine billigen Displays gewünscht zu haben. Akkufrei wiegt der Utopia

1.280 Kilo, der V12-Bi-Turbo von AMG leistet 864 PS. Das Getriebe ist völlig neu entwickelt, hat sieben Gänge, der erste befindet sich unten links. Nur 99 Stück werden gebaut, welche schon vor der Präsentation ausverkauft waren.



Neuheiten: Koenigsegg CC850

# Völlig losgelö

Optisch geht der Sportwagenbauer nach dem Jesko wieder einen Schritt auf den frühen CC8S zu. Unter der üppigen Haube arbeitet nun ein 5.0-Liter-V8-Bi-Turbo mit 1.404 PS, sofern man E85 tankt. Die wahre Sensation ist allerdings das Multi-Kupplungsgetriebe namens "TWMPAFMPC". Das Kürzel steht stolz für „The Worlds Most Powerful And Fastest Manual Production Car“ Der solvente Käufer darf sich zwischen einem manuellen 6-Gang-Getriebe samt echter Kupplung und einer 9-Gang-Automatik entscheiden. Allerdings nicht beim Kauf, sondern je nach Lust und Laune. Möglich macht dies eine besonders flexible und einzigartig neue Kombinationsmöglichkeit diverser Zahnräder im Getriebe. Das ganze wird elektronisch gesteuert, wodurch es auch keine mechanische Verbindung von Schalthebel und Getriebe gibt. Je nach gewähltem Fahrmodus sind auch unterschiedlichste Übersetzungsverhältnisse realisierbar. 50 glückliche Käufer werden in den Genuss kommen, dies ausprobieren zu können. Natürlich ist der CC850 längst ausverkauft. Finale Fahrleistungen liegen noch nicht vor, über 400 km/h sind Ehrensache.





# Radford-Lotus Type 62-2

Für Motorenenthusiasten alter Schule gibt es zur Zeit kaum ein spannenderes Projekt als den Type 62-2.

Das Team rund um den legendären Traditionshersteller Radford und Formel 1-Weltmeister Jenson Button legen eine perfekte Hommage an den 1969er Lotus 62 auf. Entsprechend werden auch nur 62 Stück von Hand aufgebaut, frei nach Kundenwunsch. Technisch basiert das Auto auf dem Lotus Exige mit Aluminiumchassis. Trotz Größenwachstum blieb das Gesamtgewicht bei gerade mal 960 Kilo.



Reichlich Carbon sei Dank. Aber auch sonst hat man nicht gespart und fast ein komplett neues Auto auf die Räder aus Carbon gestellt. Die Antriebswellen sind aus Titan, der Querträger ist auch aus Carbon. Der 3.5-V6-Turbo-Motor ist übrigens ein echter Österreicher und wird von Jubu Performance auf Vorderrmann gebracht. Kolben, Pleuel, Zylinderköpfe, Kurbelwelle, Turbolader, Auspuff. Gut 600 PS auf 960 Kilo sprechen für sich. Zahlreiche Teile stammen aus dem 3D-Drucker. Dank Exige-Basis steht auch ein sensationelles manuelles Getriebe parat, inklusive offener Schaltkulisse.

st



# Am Höhepunkt

Zum 50-Jährigen bringt BMW M den stärksten Reihen-sechszylinder

Der 50. Geburtstag der M GmbH bescherte uns ein wahres Modellfeuerwerk: der erste M3 Touring, der XM oder der M4 CSL, welcher auch die Basis für dieses Sahnehäubchen ist. Die Tradition der „Coupé, Sport, Leichtbau“-Modelle geht nun weiter und das noch völlig überraschend, immerhin warten Fans seit sieben Jahren auf die Serienproduktion. Ganz so radikal wie die zwei Concepte aus 2015 geriet die Hommage für die Serie nicht, für ein Auto mit Straßenzulassung allerdings ziemlich eigenständig. Karosseriekleid und Lackierung zitieren den berühmten 3.0 CSL aus den 1970ern. Fehlen dürfen natürlich nicht der Heckspoiler und der Dachspoiler, die runden Lufterlässe an der Front. Die

Felgen sind gold lackiert und siehe da, die Niere ist wieder geschrumpft. Prickelnd sind auch die Sicken und Kanten, etwa auf der Motorhaube.

## Leichter ist leichter

Mit 1.624 Kilogramm ist der 3.0 gerade ein Kilo leichter als seine Basis, darf sich allerdings mit allen möglichen Breitbauteilen aus Carbon schmücken. Der Reihen-sechszylinder-Bi-Turbo leistet nun 560 statt 550 PS. Um das Gespann wieder sicher zum Stillstand zu bringen, beißen Carbon-Keramik-Bremsen kräftig zu. Die Abgasanlage besteht aus leichtem und rostfreiem Titan. Besonderes Schmankerl für 50 glückliche solvente Käufer ist das 6-Gang-Schalt-Getriebe. Markenbeobachter sprechen bereits von einer halben Million Euro.

Fotos: Hersteller, Bernhard Reichel



# VOLLGAS-SHOP.AT

JETZT  
NEU!





# Schönen Gruß vom Getriebe!

Geht der Satz, den fast jeder von seinem Fahrlehrer gehört hat, in Pension? Eher nicht – aber vielleicht gibt es zumindest eine Chance auf die Altersteilzeit.

Sie fahren Kurzstrecken mit niedrigem Tempo und kehren alle zwei, drei Stunden an ihren Ausgangspunkt zurück: Dass in Fahrschulen geradezu Bilderbuch-Einsatzbedingungen für Elektroautos vorherrschen, steht außer Frage. Die Akkugeneration mit 300 bis 400 km Normreichweite deckt den Tagesbedarf ab, im Winter wird man sich

automatische Kraftübertragung können sich Lenkradnovizen nach einem kurzen Kennenlernen der Bedienungseinrichtungen im Schonraum eines Übungsplatzes deutlich früher auf die Herausforderungen des Straßenverkehrs konzentrieren. Energierückgewinnung durch Rekuperation erfordert vorausschauendes Fahren, nachweislich gleichzeitig eine der besten Ideen, das eigene Gefährt kollisionsfrei durchs Gewühl zu pilotieren.

Warum dennoch in Stadt und Land mit Verbrennungsmotoren ausgebildet wird, ist leicht erklärt: Brüssel tut in Verkennerung der wahren Unfallursachen – Ablenkung, Unachtsamkeit, überhöhte Geschwindigkeit und Vorrangverletzungen – beharrlich so, als ob das Schieben von Zahnrädern durch eine ölige Schachtel nicht nur die wichtigste Kernkompetenz des Fahrers, sondern auch der Schlüssel zur Vision Zero (Null Verkehrstote im Jahr 2050) wäre.

Die vom Fahrer zu tretende Kupplung ist folglich auch bei der Fahrprüfung im 21. Jahrhundert ein wichtiges Kriterium. Wer in jenen Ländern, die wir mit „Europa“ meinen, mit automatischer Kraftübertragung zur Fahrprüfung antritt, erhält nur einen eingeschränkten Führerschein: Die Eintragung des Codes 78 sorgt dafür, dass ohne neuerliche Prüfung mit händischem Rührwerk lediglich Automatikfahrzeuge durch den gemeinsamen Wirtschaftsraum gelenkt werden dürfen. Ausgenommen davon ist Deutschland. Eine von der EU-Kommission abgesegnete Sonderregelung sieht vor, dass die erworbene Schaltkompetenz von der Fahrschule überprüft und bestätigt wird. Anschließend können die Lenkradnovizen unseres Nachbarlandes mit Automatikgetriebe zur Fahrprüfung antreten, ohne

dass der einschränkende Code 78 auf der Scheckkarte landet! Somit ist das Fahren von Handschaltern im ganzen EWR und darüber hinaus zulässig, egal ob ein Mietwagen auf Malle pilotiert wird oder ein Ausflug zum GTI-Treffen in Kärnten am Programm steht.

Zugegeben: Ein paar Fahrschulen leisten sich schon jetzt ein Elektroauto – und sei es nur, um der im Büro mitarbeitenden Gattin einen sachbezugsfreien Dienstwagen zu gönnen. Ohne generelle Prüfungsfreigabe wird der Stromer aber nicht über ein Nischendasein hinauskommen. Die Aufhebung der „Kuppungspflicht“ käme keinesfalls zur Unzeit, denn in der automobilen Mittelklasse wird das Angebot an Schaltfahrzeugen immer dünner. In der Oberliga ist das manuelle Zahnrad-Sortieren bereits flächendeckend ausgestorben – wenn wir einzelne Sportwagen für Handarbeits-Enthusiasten ausklammern dürfen: Für technikaffine Autofahrer, die das Kontrollieren jener Maschine, die der Überwindung der dem menschlichen Körper gegebenen Geschwindigkeitsgrenzen dient, als erfüllendes, geradezu erstrebenswertes Erlebnis empfinden, wird das Kuppeln und Schalten unverzichtbarer Teil des Ganzen bleiben. Durch die ständig verschärften Grenzwerte für Schadstoff- und Kohlendioxidemissionen wird selbst in der „Golfklasse“ die billigste Mild-Hybrid-Lösung mit einem Kurbelstartgenerator (ersetzt Starter und Lichtmaschine) nicht ausreichen. Überall dort, wo hinten Hybrid draufsteht, ist vorne die Automatik drinnen; beim Elektroauto sowieso. Im Kalender kommt das nächste Schaltjahr 2024 – wenn die umweltfreundlichste Verkehrsministerin der zweiten Republik will, könnte bei der Fahrprüfung schon 2023 das letzte sein.



auch in der Mittagspause anstöpseln – schon allein, um den Wagen warm zu halten. Zum umweltfreundlichen Aufladen per Sonnenstrom braucht es freilich einen fetten Pufferspeicher: Untertags sind die Autos auf der Straße, geladen werden kann nur in der Nacht.

Neben den geringeren Betriebskosten sprechen auch signifikante Vorteile im Ausbildungsbetrieb für den Umstieg auf Strom als Energieträger: Durch die





Möbel mit verdächtig guter Kurvenlage.  
Möbel aus Altreifen.

---

Rethinking resources.  
[www.retyred.com](http://www.retyred.com)

LASSEN SIE SICH  
UM IHRE REIFEN  
BENEIDEN.

---





Fotos: Bernhard Reichel

## Test: Toyota GR Supra MT

# Fast Samurai

Energische Kundennachfragen, besonders aus den USA, bescherten nun dem Topmodell des Supra wieder eine Variante mit Handschaltung.

Nicht selten ereignen sich erfreuliche Überraschungen, wenn man schon gar nicht mehr damit rechnet. So geht Toyotas Topsportler mit einem Schaltgetriebe in den zweiten Lebensabschnitt. Seinen Technikspender BMW Z4 scheinen die Kunden weiterhin nur mit Automatik haben zu wollen, zumindest beim Reihen-sechszylinder. Mit leichterem und steiferen festem Dach und dem quirligeren Fahrwerk sichert sich der Japaner klar den internen sportlichen Revierkampf.

### Mission Manual Transmission

Der „Supra“ Schriftzug nun in rot auf dem Heckdeckel identifiziert die manuelle Schaltung. Die Kupplung ist neu und größer, um dem Drehmoment des Reihenschers standhalten zu können. Neu abgestimmt wurde auch die Aufhängung, welche steifere Stabilisatorbuchsen und Dämpfer bereit hält. Die Lenkung ist noch kürzer übersetzt. Auch neue, messerscharf aussehende geschmiedete 19-Zöller passen hervorragend.

### Tierisch gut

Die 340 Pferdchen aus drei Litern Hubraum galoppieren praktisch ohne Turboloch los.

Das Triebwerk dreht hemmungslos, willig und spielerisch hoch, bietet eine Elastizität sondergleichen und stichelt den Fahrer ständig nach mehr Gaspedalfolter an. Soweit sind wir es auch vom klassischen und kultivierten bayrischen Traumtriebwerk gewohnt, welches auch unverändert im Japaner seinen Dienst tut. Gefiltert zwar, nicht so hysterisch hell sägend wie im M3 E46, aber doch ansprechend - der Sportmodus beschert auch nicht mehr Lautstärke. Kraft ist permanent vorhanden, in jedem Gang. Würde das Schalten mit der knackigen und präzisen Schaltbox nicht so viel Spaß machen, könnte man den Alltag sehr schaltfaul absolvieren. Die Kupplung tritt sich mit der richtigen Stärke und ist sehr berechenbar. Das Geschwindigkeitsgefühl ist allerdings klar auf deutsche Autobahnen ausgelegt, wodurch sich hierzulande bei all der Fahrdynamik das ganze Potential leider kaum annähernd ausschöpfen lässt, im Grunde gibt einem das Viech schon früh zu verstehen, dass der Sprint auf 200 gerade mal zum Aufwärmen dient und erst darüber hinaus der Thrill so richtig beginnt. Der Supra demonstriert auf wunderbare Weise, wie sinnbefreit ausufernde Leistungsexzesse auch

bei gehobenen Sportwagen sind. Mehr Leistung macht auch nicht mehr glücklich.

### Fährst du quer, siehst du mehr

Das Fahrwerk ist klar auf Querdynamik ausgelegt, der Z4 auf Komfort. Lässt man den Wagen von der elektronischen Kette, suchen die Hinterräder bis Landstraßentempo nach Grip, das Heck wedelt dabei richtig spaßig dezent in alle Richtungen. Sobald die erste Kurve auftaucht, wird das Hintereil schon richtig schön leicht, rasch aber mit viel Rückmeldung quer und lässt sich gefühlvoll halten, viel zusätzlichen Lenkeinschlag braucht es kaum. Im Nassen sollte man den Wagen allerdings schon gut kennen. Die Bremsen sind jedenfalls von der bissigsten Sorte.

### Full House

Bei der Bedienung hat man den Bayern nicht ins Handwerk gegriffen, was uns auch sanfte Warntöne beschert. Kofferraum ist für einen Zweisitzer ordentlich vorhanden. Sollte es mal nicht anders gehen, so können auch lange Gegenstände durchgereicht werden. Ausstattungsberiegt, ist der MT gut zwei Tausender teurer als die Automatik, was



**MOTORTYP** Turbo-Benziner  
**ZYLINDER** R6  
**LEISTUNG** 340 PS  
**DREHMOMENT** 500 Nm  
**0 AUF 100 KM/H** 4,6 Sek.  
**SPITZE** 250 km/h  
**GETRIEBE** 6-Gang manuell  
**ANTRIEB** Hinterrad  
**LEERGEWICHT** 1.577 kg  
**REIFEN** 255/35 R19 vorne  
 275/R35 R19 hinten  
**REICHWEITE** 550 km  
**VERBRAUCH** 8,8 L/100km  
**VERBRAUCH TEST**  
 9,0 L/100km  
**CO<sub>2</sub>** 198 g/km  
**KOFFERRAUM** 290 L  
**PREIS** 76.890 €  
**PREIS TESTWAGEN** 83.190 €



Fotos: Bernhard Reichel

hauptsächlich an der höheren NoVa liegt, für den 3.0 ist aber sogar eine 16,5 Kilo leichtere Lightweight-Variante verfügbar, welche dank Luxuseinsparung bei 76.890 Euro startet. Viel Geld, dafür voll ausgestattet und nur noch Metalliclack als Extra verbleibend und zehn Jahre Garantie sind eine Ansage! Unsere Moonstone-Edition kombiniert mattes Weiß und beiges Leder. Der Effektlack hat es in sich, in der intensiven Mittagssonne wird dieser grellweiß wie ein Stück Gletscher und abends glüht der Lack flächendeckend in warmer Sonnenuntergangsstimmung.

Bernhard Reichel



**helvetia**  
 Ihre Schweizer Versicherung

Versicherung inkl. Kasko  
 ab **438,69 €** monatlich\*

*\*inkl. Haftpflicht 39,96 €, Kasko 196,41 €, motorbez. Versicherungssteuer 202,32 €, 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.*



1



## Test: Mazda MX-5

Mit der Suche nach dem wohl besten Getriebe brauchen wir nicht lange. Den Spitzenplatz verteidigt klar der MX-5. Keine Schaltwege sind so ultimativ und faszinierend kurz wie beim kleinen offenen Japaner, zugleich sind diese absolut präzise in der Führung, knackig in der Handhabung und die mechanische Rückmeldung und Verbundenheit mit der Technik ist auf höchstem Niveau. Der Mazda kommt immer noch ohne Turbo aus, der Klang

2



## Test: Ford Mustang

Der Autor dieser Zeilen erfreute sich bei der Präsentation jener offiziellen Mustang-Generation in Europa 2016 mit kindlicher Freude, den Testwagen ungestört erfahren zu dürfen. Für die damaligen Redaktions-Kollegen war ein Mustang nur mit Automatik ein richtiger und authentischer Ami. Geschmacksache oder ein fataler Irrtum. Abgesehen von dem erfüllenden Erlebnis, diese Urgewalt von Kraft und Hubraum so ungefiltert per Hand zu verwalten, ist diese 6-Gang-Box richtig gut. Die Schaltwege sind zwar nicht so ultimativ kurz wie beim MX-5 aber ziemlich annähernd.

## Test: Lotus Elise

Streng genommen ist die Elise schon seit einigen Monaten nicht mehr neu zu bekommen. Entsprechend können wir nur noch auf wenige Restexemplare verweisen, welche natürlich auch nicht unbedingt günstig sind. Da ist auch die Wertstabilität kein Trost, dennoch sichert man sich das puristischste Wagerl, das der Markt zu bieten hatte. Empfindlich darf man hier nicht sein. Seit dem letzten Facelift erfreut der herrlich nüchtern und elektronikfreie Innenraum auch noch mit einer offenen Schaltkulisse, da braucht es keinen Pagani, Koenigsegg oder De Tomaso. 220 Kompressor-PS auf nur 900 Kilo, das ist abartiger genialer Wahnsinn. Auf Tempo 100 geht es nicht nur in echten 4,6 Sekunden, sondern es fühlt sich durch tiefe Sitzposition, mangelnde Dämmung, top Schwerpunkt und kaum Gewicht gleich noch brutaler an. Letzter Punkt dramatisiert das Erlebnis besonders, denn jeglicher Trägheitsmoment fällt einfach weg. Der Motor setzt jede kleine Zuckung am Gaspedal einfach unverzüglich in Vortrieb um. Gas - und schon presst es einen unmittelbar in den Sitz, ohne Gedenksekunde! In der Elise fühlen sich 130 km/h schon wie 150 an, bei 150 flattert auch die servofreie Lenkung bereits so, dass man gar nicht mehr Speed braucht.

4



stets echt, kaum leiser, metallisch und kernig, auch wenn sich der Partikelfilter dezent bemerkbar macht. Das Erklimmen der Drehzahlgrenze von 7.000 Touren bereitet extremen Spaß. Dank einem Leichtgewicht von gerade einmal einer Tonne, sehr niedrigem Schwerpunkt, wenig Dämmung, bereitet jede Geschwindigkeit schon so viel Spaß, wie es selbst drei mal so teure und starke Sportwagen nicht

schaffen. In keinem Neuwagen ist man so direkt mit der Straße und Technik verbunden, wie im MX-5. Das ganze unter freiem Himmel, leistungsfähig, mit reichlich Eigenverantwortung und dank japanischer Solidität ein rares Ticket für einen künftigen Young- oder Oldtimer. Einzig mit beschränkten Transportmöglichkeiten muss gerechnet werden, von Passagieren und leichtem Gepäck.

Die Exaktheit und saubere störungsfreie Führung durch die Gassen bietet auch der Mustang, allerdings mit deutlich höherem Kraftaufwand: noch ein Wagen mit Testosteron. Sensationell entsprechend auch der Billard-Kugel-Schaltknopf, welcher in diversen Sondermodellen von Bullitt bis Mach1 verbaut wird, in weiß oder rot. Die kommende neue Generation folgt noch in diesem Jahr. Radikal vereinfacht sind vor allem die Blechteile neu, Technik samt Getriebe somit weiter unverfälscht zu haben.



### 3 Test: Honda Civic Type R

Schon die dritte Platzierung offenbart, wie hart eine Reihenfolge zu treffen ist. Die Schaltbox des Civic Type R gehört zu den absoluten Geheimtipps und ist eine grandiose Mischung aus MX-5 und Mustang. An Exaktheit und Flüssigkeit schwer zu übertreffen, animiert diese Box zum flotten Schalten. Das automatische Zwischengas macht zwar Laune, aber besser man dosiert dieses selbst. Unter der Haube ein Turbomeisterwerk, wie bei einem Sauger gibt es gefühlt oben noch mehr Kraft, man dreht auch hier richtig gerne hoch. Leider stand für den Test die neueste Generation noch nicht zur Verfügung, aber wir sind überzeugt, dass japanische Ingenieure keinen Schritt zurück erlauben würden.



### Test: Toyota GR 86

GRoßartig liegt auch der neue GR 86 in der Hand. Zack-Zack und die Gänge sind ruck-zuck gewechselt. Präzise, sauber, schnell - was will man mehr. Der GR ist wieder ein richtiges Driftauto geworden: Dank mehr Hubraum und Leistung geht dies nun noch leichter. Der per Lautsprechern im Innenraum unterfütterte Sound lässt sich auch deaktivieren, der Boxer-Sauger ist auch so ein Gedicht. Wer sich noch einen letzten echten analogen Sportwagen sicher möchte, muss dies schnell tun, das Auto ist nur kurz im Programm. Sein Zwilling Subaru BRZ schafft den Weg nach Europa übrigens doch noch, ganz im Gegensatz zum Nissan Z, welcher ebenfalls ein Evolutionsmodell seines Vorgängers ist, dessen Getriebe wir leider auch nicht mehr erfahren dürfen.



### Test: Hyundai i30 N

Hyundais Sportabteilung N hat seine Hausaufgaben richtig gut gemacht und nicht von ungefähr fühlt sich vieles nach einem bayrischen Motorenhersteller an, wäre da nicht der Frontantrieb. Schon das Knurren im Kaltlauf verkündet den Verzicht auf glutenfreie und laktosefreie Nahrung. Die Kupplung tritt sich schwer, der linke Fuß am Ende muskulöser, der Schleifpunkt kommt ziemlich unmittelbar ohne große Vorwarnung. Da braucht es Gefühl, dazu das passende Getriebe, welches gerne mit Nachdruck geschaltet werden möchte, ohne hakelig zu sein. Alternativ steht ein Achtgang-Doppelkupplungsgetriebe auf der Optionsliste, welches sich mit dem selben 280 PS starken Vierzylinder-Turbo-Motor kombinieren lässt.



## Test: Ford Puma ST

Fords kleinsten ST gibt es als Fiesta oder Puma, da wollen wir uns gar nicht festlegen. Beide vereint, ein gieriger Dreizylinder-Turbo mit 200 Ponys und eine würzige 6-Gang-Box. Getriebe und Kupplung sind sportlich straff gehalten, wie auch das Fahrwerk. Auch hier ist Zögern keine gute Wahl, den sportlichen dreitürigen Fiesta hat Ford schon aus dem Programm geschmissen und die ganze Baureihe schon sehr bald. Der Puma steht kurz vor der Elektrifizierung, wird aber immerhin länger überleben. Empfehlung: das mehrschichtige Furious-Grün. Geheimtipp für den Gebrauchtmarkt: der Fiesta ST200 der vorigen Generation mit extra kurz übersetztem Getriebe.



9

7



## Test: Hyundai i20 N

Lange haben wir auf das N-Rezept in der Kleinwagenklasse gewartet, aber die Koreaner liefern auch hier entweder richtig oder gar nicht. Und dies sogar zu einem Zeitpunkt, in welchem sich zahlreiche Konkurrenten bereits wieder zurückziehen. An spielkonsolartigem WRC-Feeling mangelt es nicht, der potente Vierzylinder-Turbo hält das Gespann permanent auf Zug und Druck. Im Gegensatz zum Kona N, ist der i20 N auch mit manuellem Getriebe zu haben. Der fescbe Schalthebel liegt griffig in der Hand und lässt sich mit erfreulich größerem Kraftaufwand verwalten, als erwartet. Versüßt werden die Schaltvorgänge mit einem akustischen Abriss der Motorgeräuschkulisse. Das Handling ist messerscharf und scheut sich nicht vor grober Behandlung in Kurven oder Rundkurs. Die Inszenierung von Performance, Akustik und Optik ist top.



## Test: Toyota GR Yaris

Mit dem braven Kleinwagen hat diese Fahrmaschine nicht mehr viel gemeinsam. Der Allrad verteilt die Kraft flexibel, je nach gewähltem Fahrmodus im Extremfall gar zu 100% auf eine Achse. Der GR Yaris pickt auf der Straße wie ein sturer Klimaaktivist. Die Traktion ist gewaltig. Der aktuell beste Dreizylinder-Turbo legt eine willensstarke Dynamik vor, dass man sich hier keinen anderen Motor wünscht. Rutsch, flutsch ist man bei 200 km/h gelandet, ohne dass nur irgend eine Art Mühe vermittelt wird. Das ganze auch noch per großartiger Handschaltung dirigiert. Ein Geschenk in allen Belangen.

8



## Fazit

Sicherlich, eine faire Reihenfolge zu finden, ist praktisch unmöglich und letztlich reine Geschmacksache. Zwischen den Plätzen vier bis neun besteht keine objektive Kritizierbarkeit, so vollendet sind diese Wunderwerke der Technik bereits. Auch fand der GR Supra auf zwei eigenen Seiten seine Würdigung, welche auch exemplarisch für die tollen BMW-Getriebe steht, welche hier keinen eigenen Test fanden. Alle gemein haben, dass ihre Schaltungen nicht einfach aus dem Programm fliegen werden, sondern das ganze Auto. Wer jetzt schläft, zählt in einigen Jahren doppelt.

**SONAX**<sup>®</sup>

MADE IN GERMANY



Starke  
Performance –  
Säurefrei!

# FelgenBeast

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

[www.sonax.at](http://www.sonax.at)

Test: Ford Fiesta 1,0 EcoBoost MHEV Titanium

# Multitalent vollendet



Fotos: Bernhard Reichel



**MOTORTYP** Turbo-Benziner

**ZYLINDER** R3

**LEISTUNG** 125 PS

**DREHMOMENT** 170 Nm

**0 AUF 100 KM/H** 9,4 Sek.

**SPITZE** 200 km/h

**GETRIEBE** 6-Gang manuell

**ANTRIEB** Vorderrad

**LEERGEWICHT** 1.196 kg

**REIFEN** 195/55 R16

**REICHWEITE** 600 km

**VERBRAUCH** 5,0 L/100km

**VERBRAUCH TEST**

6,2 L/100km

**CO<sub>2</sub>** 114 g/km

**KOFFERRAUM** 292–1.093 L

**PREIS** 21.480 €

**PREIS TESTWAGEN** 23.380 €

Ende 2023 wird der Alleskönner eingestellt und macht für einen merklich teureren und dicken E-SUV Platz. Selten geben wir eine Kaufempfehlung ab, beim Fiesta tun wir es!

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

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

Thema mit einem rein elektrischen Nachfolger.

## Lebenskünstler

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



Eine kleine Erfolgsgeschichte

# Siesta eterna

Radikale Lösungen erfordern Opfer, das kleine Erfolgsmodell muss der E-Mobilität weichen.

Der Fiesta feierte noch vor wenigen Wochen Geburtstag eines halbes Jahrhunderts. 1972 war der Startschuss für die Entwicklung unter dem Code „Bobcat“, 1976 lief das erste Exemplar vom Band. Seitdem ist der Fiesta nicht mehr aus der automobilen Weltgeschichte wegzudenken. Mehr als 22 Millionen Exemplare in sieben Modellgenerationen wurden seit Produktionsbeginn in Ford-Fertigungsstätten auf der ganzen Welt produziert und in über 50 Ländern verkauft. Den Namen fixierte noch Henry Ford II selbst, mehr oder weniger nach dem Ausschlussprinzip, Pony, Bambi, Metro, Bravo fanden keinen globalen Anklang. 40 PS auf gerade mal eine halbe Tonne Auto, nackt in der Basis, aber flink ums Eck und zuverlässig zum fairen Preis. Abgesehen von Hüftspeck und obligatorischem Größenwachstum sind das eigentlich bis heute die Inhaltsstoffe für den Fiesta-Erfolg, wobei in puncto Ausstattung heute kaum Wünsche offen bleiben. Der Kleinwagen bietet mit analogen hintergrundbeleuchteten Tasten und Reglern deutlich mehr als die billigen Touchscreen-Monitore mancher Konkurrenten.



Die fesche Coupé-Variante Puma wurde 1997 zum vollen Erfolg. Mit dem Mini-SUV Fusion 2002 oder dem aufgebockten und mit Kampf-Kunststoff beplankten Fiesta Cross 2008 war Ford auch richtig früh dran, zu früh. Die Trendsegmente wurden erst später etabliert. Spätestens seit der sechsten Generation setzten die Fiestas in ihrer Klasse Designleitsterne. Generation sieben verführte vor allem die Damen, aber auch die Herren mit der sportlichen und besten ST-Version. Auch der praktische Van B-Max mit Schiebetüren scheiterte 2017 am SUV-Boom. An Studien zu einer RS-Variante mangelte es nie, in Serie ging keine. 2019 startete die SUV-Version, wieder mit Namen Puma, welche letztlich seinen Plattformspeer überleben wird.



Der erste Fiesta in der finalen Designfindung.



Besonders Generation vier und fünf gefielen und fuhren so sportlich, wie sie aussahen.



RS-Varianten blieben Träume



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

## Basissportlichkeit

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

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

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

*Bernhard Reichel*

**helvetia**  
Ihre Schweizer Versicherung

Versicherung inkl. Kasko  
ab **130,22 €** monatlich\*

\*inkl. Haftpflicht 28,33 €, Kasko 74,52 €, motorbez. Versicherungssteuer 27,36 €, Bonus-/Malus-Stufe 0, Zulassungsbez. Wien; Das Angebot wurde mit mehreren Parametern erstellt. Detailinformationen und die genauen Prämien sind dem jeweiligen Tarif und zugrundeliegenden allgemeinen und besonderen Vertragsbeilagen zu entnehmen.



## Test: Toyota Corolla Cross Active Drive

# Cooler Begleiter

Der Toyota Corolla Cross schließt als praktikables und effizientes SUV die Lücke zwischen C-HR und RAV4.

Toyota selbst spricht von einer großen natürlichen Nachfrage nach dem C-SUV. Damit gibt es nun vom klassischen Schrägheckmodell über die Kombi-Variante bis hin zum Kompakt-SUV „einen Corolla für jeden“. Was dem Corolla Cross, der ausschließlich mit Akku-Unterstützung erhältlich ist, zugutekommt, ist der geringe Elektro-Anteil in dieser Fahrzeugklasse. Das 2,0-Liter-Hybridsystem leistet 197 PS und soll selbst beim Allradantrieb, dem AWD-i, auf 5,3 Liter Verbrauch bei einem CO<sub>2</sub>-Ausstoß von 121 Gramm pro Kilometer kommen. Dies gelingt über einen intelligenten Allradantrieb, den effizienten Benzinmotor und der nun deutlich kleinere Lithium-Ionen-Akku.

Wer nicht unbedingt einen Allrad braucht und noch effizienter unterwegs sein möchte, kann auch zur 1,8-Liter-Variante greifen. Auch einen Einparkassistenten sowie einen Ausstiegsassistenten hat der Corolla Cross zu bieten. Systemsoftware-Updates können nun „over-the-air“ abgerufen werden – es ist dafür also kein Werkstattbesuch mehr notwendig.

### Innere Werte

Starken Fokus hat Toyota auf die Optimierung des UX/UI-Design des Infotainments gelegt. Es ist nun schneller, einfacher und intuitiver zu bedienen und sieht wesentlich ansprechender aus. Die verwendeten Materialien im Innenraum sind keine haptische

Offenbarung, aber zweckmäßig und qualitativ in Ordnung. Vor Fahrtantritt lässt sich via App die Klima-Anlage bedienen und Sitz- sowie Lenkradheizung aktivieren.

### Gleitzeit

Der Corolla Cross ist kein Auto für Heizer, das steht fest. Dennoch lässt er sich dank seiner stabilen Straßenlage und immerhin 197 PS Systemleistung auch eilig von A nach B bewegen. Er ist etwas zögerlich in der Gasannahme, doch die Lenkung ist dafür verhältnismäßig direkt. Die Kernzielgruppe des Corolla Cross sind gemütlichere Fahrer und die werden das komfortable Gleiten des kräftigen Hybriden lieben.



**MOTOR** Hybrid-Saug-Benziner  
**ZYLINDER** R4  
**AKKUKAPAZITÄT** 0,8 kWh  
**LEISTUNG** 197 PS  
**DREHMOMENT** 206 Nm  
**0 AUF 100 KM/H** 7,7 Sek.  
**SPITZE** 180 km/h  
**GETRIEBE** CVT-Getriebe  
**ANTRIEB** Allrad  
**LEERGEWICHT** 2.015 kg  
**REIFEN** 225/50R18  
**REICHWEITE** 700 km  
**VERBRAUCH** 5,3 L/100 km  
**VERBRAUCH TEST**  
 5,9 L/100 km  
**CO<sub>2</sub>** 121 g/km  
**KOFFERRAUM** 436-1.359 L  
**PREIS** 41.090 €  
**PREIS TESTWAGEN** 41.090 €

Der Corolla Cross ist ein praktischer Begleiter, der mit seiner robusten Optik imponiert und schon in der Basis sehr gut ausgestattet ist. Ab 27.990 Euro ist die 1,8-Liter-Variante mit Frontantrieb erhältlich. 10-Jahre Garantie sorgen für ein echtes Sorglos-Paket.

Rafael Auferbauer



Fotos: Hersteller

**helvetia**  
Ihre Schweizer Versicherung

Versicherung inkl. Kasko  
ab **207,78 €** monatlich\*

\*inkl. Haftpflicht 30,54 €, Kasko 106,68 €, motorbez. Versicherungssteuer 70,56 €, Bonus-/Malus-Stufe 0, Zulassungsbez. Wien; Das Angebot wurde mit mehreren Parametern erstellt. Detailinformationen und die genauen Prämien sind dem jeweiligen Tarif und zugrundeliegenden allgemeinen und besonderen Vertragsbeilagen zu entnehmen.

# **MTL** Mauersanierungen GmbH

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

eines der führenden österreichischen Unternehmen am Sektor:

### ➤ **Bauwerksabdichtung**

### ➤ **Mauerwerksabdichtung**

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

### ➤ **Mauertrockenlegung**

- Ausheizen der nassen Mauerbereiche mit Heizstäben oberhalb der Abdichtungsebene.

### ➤ **Heizstabtechnik**

- flächige Mauerwerksentfeuchtung, -ausheizung mit Heizstäben.

### ➤ **Fugen- und Rissverpressung**

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

### ➤ **Mauerwerksverfestigung**

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

#### **Kontakt und Information:**

**Bernhard WILHELM**, Inhaber und GF

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

email: [\*\*office@mtl.at\*\*](mailto:office@mtl.at) Website: [\*\*www.mtl.at\*\*](http://www.mtl.at)

**A-2353 Guntramsdorf, Gumpoldskirchnerstraße 2**

## Test: Mazda CX-60 2.5L e-Skyactiv AWD Takumi

# Palais Tranquillitas

Mazdas neues Topmodell mit erstmaligem Plug-in-Hybrid, Allradantrieb stellt sich mit dem kleinen Motor mit 327 PS unserem Praxis-Test.

Der CX-60 ist nicht, wie die zusätzliche Null vermuten lässt, eine bloße Lifestyle-Variante des CX-5 (diese heißt CX-50 und gibt es nur in den USA), sondern basiert auf einer völlig neuen Plattform für große Modelle mit so genanntem Premium-Anspruch. Das bedeutet grundsätzlich Heckantrieb und großartig der Länge nach montierte Reihensechszylinder. Perfekte Laufruhe, reichlich Kraft und dank elektrischer Unterstützung auch heute noch realisierbar. Optisch zeigt sich dies stolz in der längeren Motorhaube. Komfort- oder auch Prestigemaß bezeichnet den Abstand zwischen Kotflügelkante und Türkante. Je länger dieser ist, bzw. die Fahrgastzelle nach hinten versetzt, desto potenter der Antrieb.

### Sechs sells

In den Genuss der Reihensechszylinder kommen vorerst nur die Selbstzünder. Bald wird das Antriebsangebot des Mazda CX-60 auch noch um einen 3.0-Liter e-Skyactiv-Reihenbenzinmotor

ausgebaut. Vorerst dürfen wir uns den ersten Plug-in-Hybrid unter die Lupe nehmen. 2.5-Liter-Vierzylinder-Sauger, aber längs eingebaut. Je nach Akkuladestand, startet das System still oder brummig, Verbrenner und E-Motor gleichen jeweils ihre Schwächen gegenseitig aus - dass hier über zwei Tonnen schwungvoll in Bewegung versetzt werden, ist kaum zu glauben. Mazda hat hier das seltene Kunstwerk vollbracht, trotz perfekter Dämmung und sonstigen erfolgreichen Abschottungsmaßnahmen zur Außenwelt, ein realistisches Gefühl für die Geschwindigkeit zu schaffen. Da darf sich die anvisierte etablierte Konkurrenz etwas abschneiden. Kraft ist jederzeit vorhanden, wenn es spontan sein muss, braucht der Verbrenner ein kurzes Sekündlein, meldet sich aber dann mit sanften, angenehmem Gebrüll zum Dienst. Auch am Werken der 8-Gang-Automatik gibt es nichts auszusetzen. Neben dem hohen Komfort erfreuen auch das für europäische Verhält-

nisse üppige Platzangebot in alle Richtungen und auf allen Plätzen. Das weiße Nappaleder ist schick, aber der Fahrersitz zeigte schon erste Verfärbungen und leichte Abnutzung. Auch der Kofferraum geht in Ordnung, auch wenn die Ladekante niedriger sein dürfte. Lange Gegenstände mit offener Heckklappe zu transportieren, ist gar nicht mehr vorgesehen, zumal erkennt das Notbremssystem das überragende Transportgut als Hindernis und Warntöne und Beleuchtung irritieren die Fahrt. Abhilfe schafft hier wohl die Langversion CX-80 Ende des Jahres. Die hinteren Türen hingegen öffnen sehr weit und bequem. Beim Einsteigen vorne müssen vor allem Beifahrer auf ihre Knie achten, zwei Kollegen blieben an der herausstehenden Lüftungsdüse hängen.

### Es werde Licht

Die adaptiven Matrix-LED-Leuchten leuchten partiell tatsächlich so lange es geht aus, allerdings ist auch bei minimaler Zusatzbe-

leuchtung immer das Fernlichtsymbol aktiv, was die Kontrolle erschwert. Kleinigkeiten, für den gehobenen Premiumanspruch hätten wir gerne auch Keyless für die hinteren Türen, ein Head-up-Display, welches auch in der Nacht keine Umrandung wirft, oder ein deaktivierbares Start-Stopp-System. Beim Abstellen wäre es eine feine Zusatzprogrammierung, dass ein aktives Telefonat nicht abgewürgt wird und, dass sich der Ganghebel automatisch auf Parken stellt und nicht vor dem nächsten Start erst eingelegt werden muss. Dafür lässt einen das Auto auch ohne Handbremse anfahren, was vor allem für Besitzer eines nicht automatischen Garagentores ein exotisches Kaufargument sein kann. Auch erkennen die Sitzsensoren, ob tatsächlich Passagiere Platz nehmen oder Gepäck. Zahlenverehrer würden sich mehr als die 60 Kilometer elektrische Reichweite wünschen, aber diese reichen im Alltag völlig aus.

Bernhard Reichel



Fotos: Hersteller



Ihr Profi  
für Gastro  
& Co

**halek**



**MOTORTYP** Plug-in-Hybrid-  
Saug-Benziner  
**ZYLINDER** R4  
**AKKUKAPAZITÄT** 17,8 kWh  
**LEISTUNG** 327 PS  
**DREHMOMENT** 500 Nm  
**0 AUF 100 KM/H** 5,8 Sek.  
**SPITZE** 200 km/h  
**GETRIEBE** 8-Gang-Automatik  
**ANTRIEB** Allradantrieb  
**LEERGEWICHT** 2.071 kg  
**REIFEN** 235/50 R20  
**REICHWEITE** 550 km  
**VERBRAUCH** 1,5 L/100km  
**VERBRAUCH TEST**  
8,8 L/100km  
**CO<sub>2</sub>** 33 g/km  
**KOFFERRAUM** 570-1.726 L  
**PREIS** 49.950 €  
**PREIS TESTWAGEN** 58.700 €

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



MOTORTYP Turbo-Benziner  
 ZYLINDER R4  
 LEISTUNG 301 PS  
 DREHMOMENT 450 Nm  
 0 AUF 100 KM/H 5,6 Sek.  
 SPITZE 240 km/h  
 GETRIEBE 8-Gang-Automatik  
 ANTRIEB Allradantrieb  
 LEERGEWICHT 1.870 kg  
 REIFEN 235/50 R20  
 REICHWEITE 530 km  
 VERBRAUCH 8,7 L/100km  
 VERBRAUCH TEST  
 11,5 L/100km  
 CO<sub>2</sub> 198 g/km  
 KOFFERRAUM 535 L  
 PREIS 87.970 €  
 PREIS TESTWAGEN 117.373 €



## Test: Maserati Grecale GT Primaserie

# il fratellino

Unterhalb des Levante bringen die Italiener einen kompakteren Porsche-Macan-Konkurrenten. Der Name eines starken Mittelmeerwindes ist also klug gewählt.

Jünger der italienischen Traditionsmarke müssen nun stark bleiben. Wenig traditionell steht hier nicht nur das bereits zweite SUV vor uns, Stückzahlen weichen der Exklusivität, welche obendrein das Ende der Verbrennungsmotoren finanzieren sollen. Die Basis liefert der Alfa Romeo Stelvio. Optisch ist das SUV mehr als dezent, bei den Ideen diverser Klimaaktivisten bestimmt kein Schaden. Ein Vierzylinder-Turbo soll es richten. Als Trofeo darf das Grecale immerhin noch beim 530 PS starken Sechszylinder-Turbo aus dem MC20 bedienen. Dann steht schon der rein elektrische Folgore bereit. Unser Testwagen ist als komfortable GT-Variante mit 300 PS mehr als ausreichend für heimische Straßen motorisiert, als Modena stehen 330 PS parat. Alle Varianten sind immer als Mildhybrid ausgelegt und mit Allrad angetrieben. Gestartet wird per Knopfdruck auf dem Lenkrad. Knurrig erwacht das Triebwerk zum Leben. Wie

die elektrischen Türöffner kennt man die monitorteilende Kunststoffleiste für die Tasten der Gangwahl aus dem Fiat 500e. Für entscheidende Mechanismen, wie die Richtungswahl, würde man sich in einem Maserati aber gerne etwas Handfesteres erwarten.

### Digital maximal

Generell auch was die Bedienung angeht, im Grecale ist alles zum Touchen, auch Essentielles wie Lichteinstellungen. Sogar für die Warnblinkanlage findet sich keine im Notfall schnell blind ertastbare echte Taste mehr. Den Gegenpol bildet die analoge Uhr. Begeisterung kommt auch nicht auf bei allen möglich datenschutzhebenden Zustimmungen vor Fahrtantritt. Aber einmal in Bewegung gefällt dieser Maserati mit seinem Komfort, mit Ruhe und Gelassenheit, stimmig als GT. Kraft ist erwartungsgemäß reichlich vorhanden. Genüsslich nagelt der Motor manchmal vor

sich hin. Wer im Sportmodus unter Vollast schlagartig das Gas wegnimmt, erntet noch ein standesgemäßes Rumsen aus der vierrohrigen Abgasanlage, ansonsten wird auch hier Understatement groß geschrieben. Die linke Wippe blockiert auf Dauer doch den Blinkerhebel - auch hier gilt, wer schön sein will, muss leiden. Materialwahl und Verarbeitung gehen in Ordnung, der Klavierlack möchte natürlich regelmäßig von Fingerabdrücken befreit werden. Auch an Platz mangelt es wirklich nirgends. Praktisch: in der Sonnenblende programmierbare Tasten fürs Garagentor. Erstaunlich, wie häufig das Markenlogo anzutreffen ist, sogar zweimal im Scheinwerfer. Der Grecale ist ein fesches Designer-Aushängeschild mit reichlich Komfort und überzeugenden Fahrwerten und eine reizvolle Alternative zu Porsche oder Jaguar, das Fahrerlebnis dürfte aber gerne mehr im Vordergrund stehen.

Bernhard Reichel



Fotos: Bernhard Reichel



# 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](http://www.autosocken.at) zu haben.

# Autosocken.at

# E-News

## Nanoflowcell Quantino 25

Die Schweizer Firma NanoFlowCell ist in der Entwicklung von alternativen E-Autos seit 1996 aktiv. Optisch extrem aufgeladenen Prototypen beherbergten die so genannten Redox-Flow-Akkus, welche nicht ewig an der Steckdose nuckeln, sondern mit einem bereits aufgeladenem flüssigen Elektrolyt befüllt werden. Weit über 1.000 Kilometer soll man mit einer Füllung kommen. Im Gegensatz zu Wasserstoff-Tankstellen bestehen so gut wie keine Sicherheitsbedenken. Das Elektrolyt steht weder unter Druck, noch ist es entflammbar. Aus dem „Auspuff“ entweicht nur Wasser, das Salz wird gefiltert. Jetzt zeigten die Schweizer eine offene Version. Investoren finden sich hauptsächlich in den technologieoffeneren USA.



## Hyundai Ioniq 5 mit Krabbenlenkung

Auch die interne Denkfabrik der Koreaner Hyundai Mobis beschäftigt sich mit den Möglichkeiten der „Krabbenlenkung“. Das E-Corner getaufte System kann sich, mit seinen 90° einschlagbaren Rädern, sehen lassen. Seitliches Einparken, Wenden auf der Stelle - generell lässt sich jede bisher unbekannte Richtung direkt ansteuern.



## Zwei neue Toyota E-Concepts

Sechs neue Elektroautos möchte Toyota in den nächsten Jahren auf den Markt bringen. Der kleinere „C-HR Prologue“ ist ein kleines City-SUV, welches schon bald den C-HR in rein elektrischer Form beerben könnte. Auch beim bZ Compact SUV Concept spielt das Design eine führende Rolle und steht sogar auf 21-Zoll-Rädern, innen beeindruckt ein gebogener Touchscreen und ein Lenkrad wie im Flugzeug. Erst ab 2026 soll das SUV-Coupé der Kompaktklasse auf den Markt kommen.



## Ausblick: Neue City-Kraxler

# Im SUV

Die nächsten Monaten erscheinen etwa 100 neue attraktive SUV, viele in neuer Generation mit konventionellen Motoren, einige völlig neu und mit elektrischem Antrieb. Wir zeigen die Highlights.

### Kia EV4

Wie die recht simple Durchnummerierung schon vermuten lässt, arbeitet Kia an einem kleinen Bruder des EV6. Wie die bekannten E-Modelle basiert auch der EV4 auf der E-GMP-Plattform. Antreten soll der mit 4,6 Meter gerade noch kompakte Stromer gegen Audi Q4 e-tron oder Volvo C40. Der 58-kWh-Akku ist aus dem EV6 bekannt, wie auch die Motoren. Das Basismodell würde über Heckantrieb verfügen, die höheren Modelle mit zwei Motoren über Allradantrieb. Gut 400-500 Kilometer Reichweite dürften realisierbar sein.



### Mini Aceman

Unterhalb des gewachsenen Countryman ist nun wieder Platz für ein weiteres kleines SUV, welches allerdings ein reines E-Auto wird. 2024 wird der gut vier Meter lange Aceman mit Frontantrieb erscheinen, welcher zur Zeit gemeinsam mit Great Wall entwickelt wird. Motoren und Akkus sind wohl aus dem bekannten E-Mini abzuleiten. 184 und 230 PS stehenderzeit zur Wahl, sowie die 40- und 50 kWh-Akkus.



## Audi Q6 e-tron

Der elektrische Porsche Macan und der Audi Q6 stehen auf einer eigenen reinen E-Plattform (PPE). Je ein Motor pro Achse realisiert Allradantrieb, nachgeladen wird per 800-Volt-Schnell-Ladetechnik. Der Q6 e-tron wird schon im Sommer gezeigt. Ein Jahr später wird es auch eine flache Sportbackvariante geben und auch eine bis zu 600 PS starke RS-Variante.



## Skoda Kodiaq

Ende 2023 bringt Skoda bereits die zweite Generation des beliebten Topmodells der Tschechen. Unter der Haube bleibt fast alles beim Alten. Der Plug-in-Hybrid dürfte künftig für 100 elektrische Kilometer reichen. Auch weitere Hybrid-Versionen sind denkbar. Den rein elektrischen Part übernimmt ein Modell über dem Enyaq auf einer eigenen Plattform. Optisch entwickeln die Designer das sich immer gut verkaufende Modell nur behutsam weiter.



## Peugeot 2008 Facelift

Das beliebte französische City SUV erhält 2023 sein Facelift. Das Design wird richtig mutig, angelehnt an die letzten Modelle. Unter der Haube zieht ein 48V-Mild-Hybrid-System ein. Die elektrische Version verfügt dank weniger Verbrauch über mehr Reichweite.



## BMW X3

Nummer vier darf nur bedingt wachsen, obwohl sich bereits der erneut gewachsene X1 merklich aufdrängt, allerdings mit Quermotoren und höchstens vier Zylindern. Die 4,8 Meter-Marke dürfte knapp nicht überboten werden. Der Plug-in-Hybrid soll rein elektrisch auf 100 Kilometer Reichweite kommen.



## VW Tiguan

Der dritte Tiguan wächst etwas. Damit entfällt auch die siebensitzige Langversion Allspace. Ein längerer Radstand kommt den hinteren Gästen zu Gute. Technisch basiert die dritte Auflage auf dem letzten Entwicklungsstand des MQB. Die bekannten Motoren werden zunächst unter der Haube zu finden sein. 48-Volt-Mildhybridisierung heißt auch hier das Zauberwort.



## Klassik: Holzvergaser

# Mobile Gaswerke

Immer wieder gerieten europäische Länder aufgrund von Flüssigtreibstoffmangel während Kriegszeiten in Mobilitätsnotlagen. Der 1884 im lothringischen Niederstinzeln geborene Georges Imbert entwickelte einen mobilen Gaserzeuger, welcher mittels Holz oder Kohle ein brennbares Gemisch für den Betrieb eines Verbrennungsmotors bereitstellen konnte.



## Georges Imbert

Aufgrund seiner hervorragenden Schulleistungen durfte der Sohn eines Bahnhofsvorstehers an der renommierten Chemieschule von Mühlhausen studieren, übersiedelte nach der Ausbildung zum Diplomingenieur für Forschungszwecke nach Manchester, ehe er 1908 wieder nach Deutschland zurückkehrte und in Diermingen in die Seifenfabrik seines Onkels eintrat, die er nach selbst entwickelten Industrieprozessen auf den neuesten Stand brachte. Nach seinem Militärdienst im Ersten Weltkrieg in einer chemischen Fabrik in Hannover forschte der rastlose Tüftler an der Möglichkeit, einen synthetischen flüssigen Kraftstoff

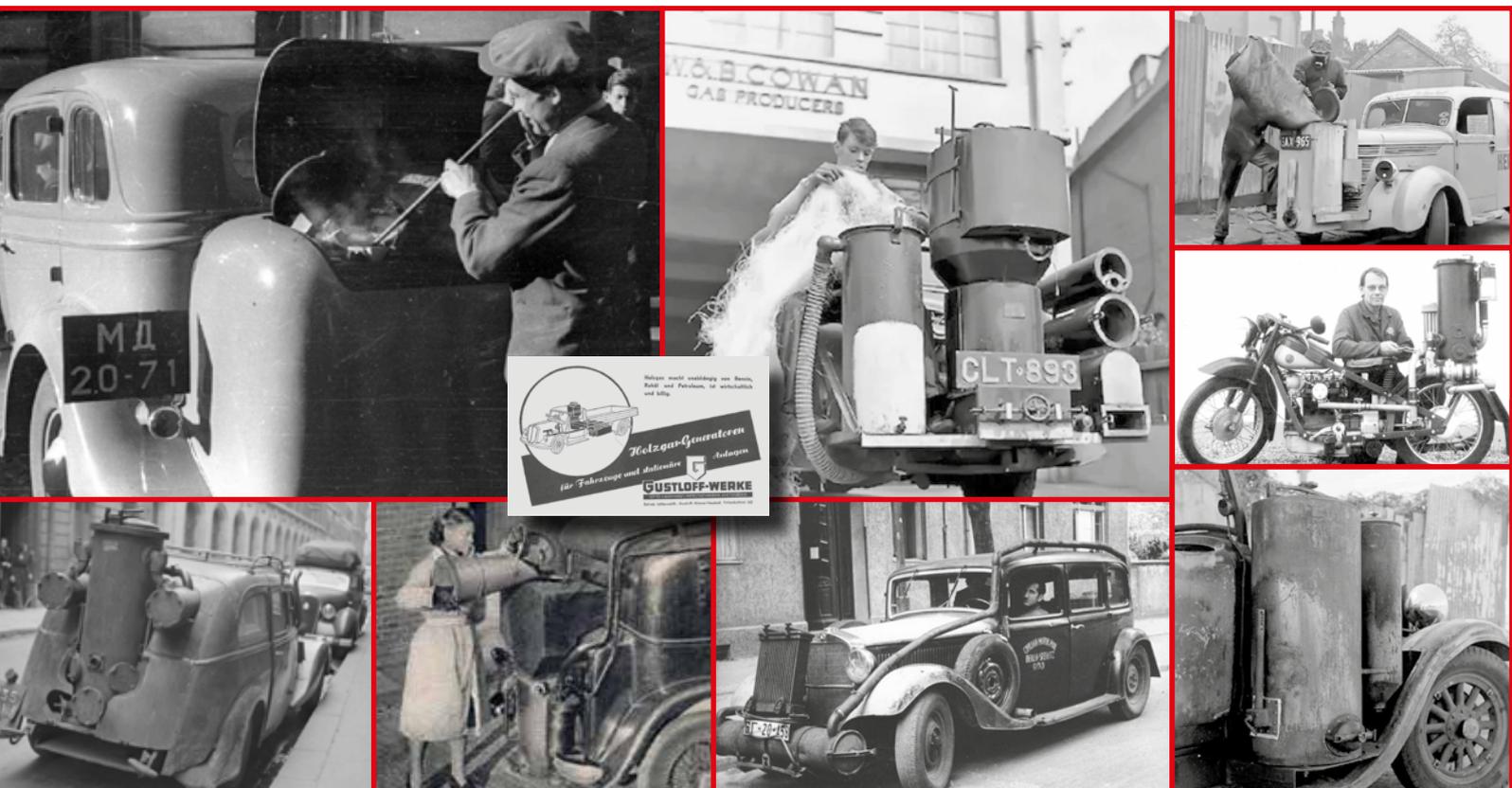
aus Kohle herzustellen, um einer Abhängigkeit von ausländischen Kraftstoffen in weiteren möglichen Kriegszeiten entgegenwirken zu können. Doch die beim Verflüssigungsprozess entstehenden Kosten erwiesen sich als viel zu hoch, um wirtschaftlich produzieren zu können. Imbert wandte sich einer anderen Technologie zu.

## Holzvergasung

Dabei stützte er sich auf ein Prinzip, welches bei der Herstellung von Stadtgas seit Mitte des 19. Jahrhunderts angewandt wurde. Bei dieser Vergasungstechnik wurde ein fester Brennstoff, zumeist Braunkohle, unter Sauerstoffmangel vergast, wobei brennbare Gase entstanden, die zur

Beleuchtung von Straßen und Wohnungen sowie zum Betrieb von Gasherden dienten. 1923 erteilte die französische Regierung Imbert den Auftrag einen mobilen Holzgasgenerator zu entwickeln, um zukünftig den Betrieb von Armeefahrzeugen unabhängig von importierten Kraftstoffen jederzeit bewerkstelligen zu können. Die Industriellen-Dynastie De Dietrich richtete ihm hierfür ein eigenes Forschungslabor in Reichshofen ein. Zwischen 1924 und 1926 patentierte Imbert verschiedene Technologien zur Gassynthese von Holz und seinen unterschiedlichen fossilen Phasen, wie Torf, Braunkohle, Steinkohle und Anthrazit. Als „De Dietrich“

Imberts Patente als eigene Patente einreichte, ging die Zusammenarbeit in Brüche. 1930 gründete Imbert die eigene „Compagnie Générale des Gazogènes Imbert“ zur Fertigung von Holzgasgeneratoren. Aus wirtschaftlichen Gründen musste Imbert 1931 Lizenzen zum Bau von Vergasern an seinen deutschen Vertreter, den westfälischen Kaufmann und Ingenieur Hanns Linneborn, verkaufen, welcher mit einer Kleinserienfertigung in Deutschland startete. 1938 waren lediglich 88 Holzvergaser betriebene Traktoren im gesamten Deutschen Reich zugelassen. Dies sollte sich jedoch mit dem Ausbruch des Zweiten Weltkriegs sehr rasch ändern.



## Hochkonjunktur im zweiten Weltkrieg

Deutschland und viele weitere Staaten setzten wegen der vorherrschenden Knappheit an Erdölressourcen sehr bald die Holzvergaserentechnik bei Militär- und Zivilfahrzeugen in großem Umfang ein. So machte es Albert Speer allen Haltern von Nutzfahrzeugen sogar zur Pflicht, von flüssigen Brennstoffen auf den Betrieb mit Generatorgas umzustellen. Im ganzen Land wurden 2.000 Holztankstellen eingerichtet, an denen trockenes Buchenholz in Streichholzschachtelgröße

formatiert, verkauft wurde. Über eine Million Fahrzeuge wurden zu dieser Zeit mit Holzgasgeneratoren weltweit betrieben. Bis 1945 produzierte allein Imbert in Köln 500.000 Stück davon. Während in der Schweiz hauptsächlich Holz und Torf als Betriebsstoff verwendet wurde, war in Frankreich Holzkohle sehr weit verbreitet, die in Deutschland hingegen als sehr wertvoll und selten galt. Deswegen wurde dort in der Landwirtschaft Holz vorgeschrieben, ansonsten hauptsächlich Braunkohle in Form von Briketts verwendet.

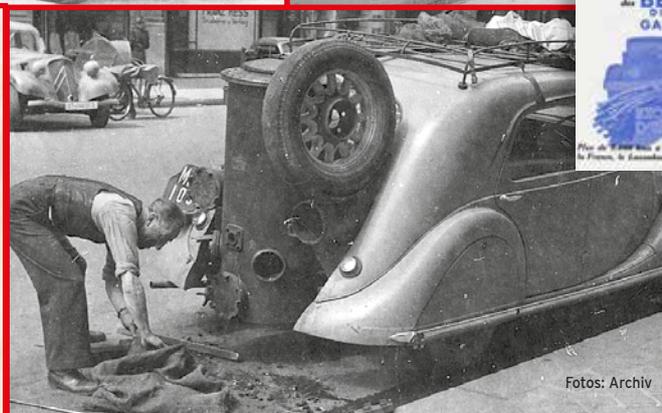
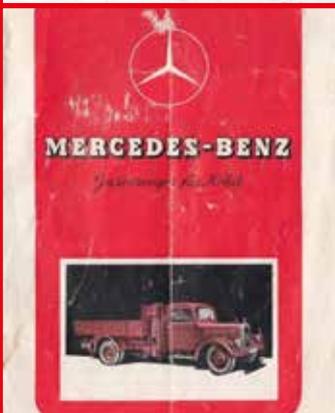
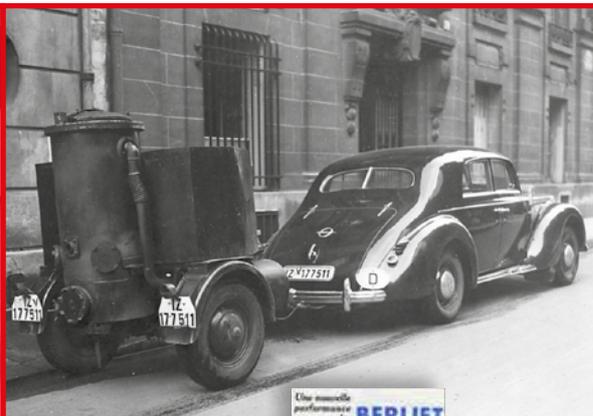
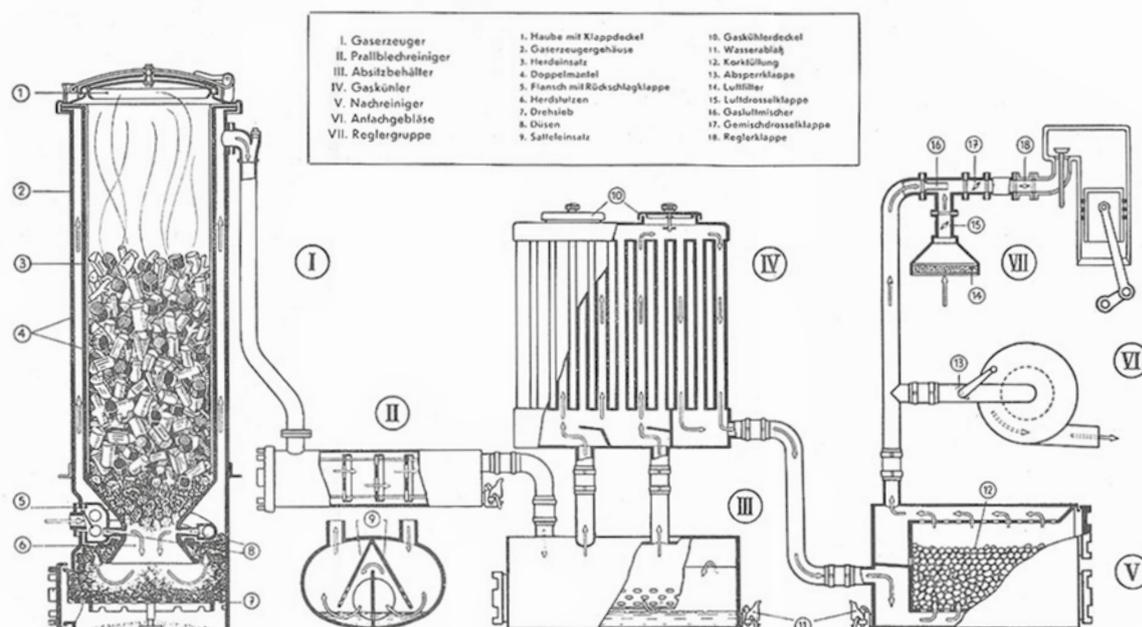
## Form follows function

Mit einem Holzvergaserfahrzeug einen Schönheitspreis zu gewinnen, konnte wohl nur vor einer heftig illuminierten Weinverkostungsjury gelingen. Der mächtige, tonnenförmige Gaserzeuger unterbrach jede Art von fließender Linienführung, egal ob am Heck, neben oder hinter der Kabine montiert. Rohrgewürm, Absatzbehälter, Gaskühler und Nachreiniger trugen maßgeblich zu einem außerordentlich hohen Luftwiderstandsbeiwert und einem technoid dominierten Formenspiel bei. Erst bei späten Konstruktionen zeigte sich ein krampf-

haftes Bemühen, die Holzvergaseranlage harmonisch in die Karosserieform zu integrieren. Wer eine längere Wegstrecke vor sich hatte, musste entweder mit einem holzgefüllten Anhänger auf die Reise gehen, oder eine nicht eben ästhetisch wirkende Dachkiste mit Brennmaterial mitführen.

## Gaserzeugungskunst

Den wohl größten und auffälligsten Bauteil der Vergaseranlage stellte der Doppelmantel-Gaserzeuger dar, welcher aufgrund seiner Bauform und Höhe zumeist am Heck des Fahrzeugs montiert war. Über einen Haubendeckel konnte dieser mit dem Betriebsstoff befüllt werden. Mittels eines elektrisch betriebenen Anfachventilators musste Luft in den Gaserzeuger geblasen werden. Über ein Zündloch versuchte man nun mit einer brennenden Lunte in diesem eine Glut zu entfachen. Nach 6 bis 10 Minuten sollte sich ein ungesund riechendes Kohlenmonoxid-Gas am Ventilatorausblasrohr mittels Streichholz anzünden lassen. Wenn eine rötlichblaue Flamme am Ausblasrohr ruhig und gleichmäßig brannte, konnte vom Armaturenbrett aus das Gebläse abgeschaltet und die Absperrklappe am Ventilator geschlossen werden.





Durch Betätigung des Anlassers ließ man dann den Motor bei langsam geöffneter Luftdrosselklappe so lange Luft ansaugen bis ein zündfähiges Gasgemisch entstand und der Motor startete. Bis das zündfähige Gas jedoch in den Verbrennungsraum des Motors gelangen durfte, musste es einen Absitzbehälter zur Reinigung, einen Gaskühler zur Abkühlung sowie einen Nachreiniger, der allfällig noch immer vorhandene Schmutzpartikel herausfilterte, durchlaufen.



Fotos: Archiv

### Betrieb

Günstig für den Holzverbrauch erwiesen sich Langstreckenfahrten mit geringen Geschwindigkeitsunterschieden ohne Zwischenhalte. Lastkraftwagen vergasten dabei äquivalent zu einem Liter Benzin etwa 2 1/2 bis 3 Kilo Buchenholz. Der Holzkohlenverbrauch eines Personenkraftwagens lag zwischen 11 und 19 Kilogramm pro 100 Kilometer, was 1,1 bis 1,4 Kilogramm Holzkohle pro Liter Benzin entsprach. Neben dem Gaspedal, hatte der Holzgaspilot noch einen Zusatzlufthebel im Cockpit, mit welchem er über eine zweite Drosselklappe das Gasgemisch fetter oder magerer regeln und somit auch den Verbrauch beeinflussen konnte. Bei langen Talfahrten kam es vor, dass mangels Gasverbrauch die Glut im Generator nahezu erlosch. Um dies zu verhindern, musste man den Anfachventilator wieder in Betrieb setzen, oder mit niederem Gang, etwas Gas und voll geöffneter Zusatzluft im Generator Wind erzeugen. Die Zusatzluft durfte allgemein auch deshalb nicht zu sehr gedrosselt werden, da ansonsten das Gemisch zu fett wurde. Wodurch dessen Zündwilligkeit rapide abnahm, der Verbrauch vehement anstieg und die Gasaustrittstemperatur am Generator mit etwa 450°C zur Brandursache für Fahrzeug und Ladung werden konnte. Auch der Zündzeitpunkt konnte vom Fahrer mit einem Verstellhebel verändert werden. Dem Fahrer wurde viel technisches Verständnis vor, während, aber auch nach dem Fahrbetrieb abverlangt wurde.

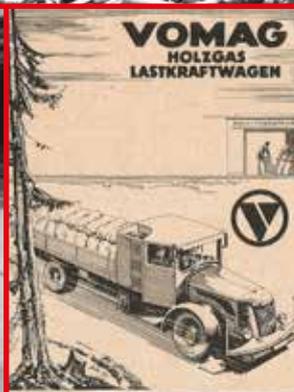
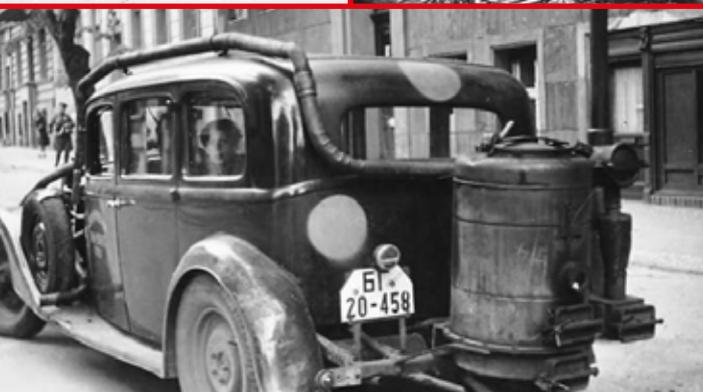


HOLZGASGENERATOREN



### Reinigung

Nach jeder Fahrt war eine Wartung der Anlage am völlig abgekühlten und mittels Ventilator entgasten Generator erforderlich. Mit einer Stocherstange musste verschlacktes Brennmaterial vom Generatorinnenmantel gelöst, Asche entleert, Kondenswasser abgelassen, Filter ausgespült und alle Öffnungen und Deckel auf Dichtheit geprüft werden. Viele Fahrer waren mit der Wartung der Anlage überfordert, sodass es oft Pannen gab und viele Anlagen nicht einmal die ohnehin schwache, theoretische Leistung lieferten. Entnernte Fahrzeugbetreiber reagierten mit zunehmender Unzufriedenheit: „Wer nie sein Brot mit Tränen aß, der fahre Generatorgas.“



Alexander Trimmel



# RALLYLEGEND

## [AUSNAHMEZUSTAND IN] SAN MARINO

**13.10.-16.10.2023**  
(FR-MO)

**FRÜHBUCHER-PREIS:**

**P.P. IM DZ: € 435,-**

*gültig bei Buchung bis 31.03.2023*

Ihr Profi in Sachen RallyLegend:  
Erfolgreiche Durchführung  
seit mehr als 10 Jahren!

**OFTMALS  
KOPIERT –  
NIEMALS  
ERREICHT!**

**GARANTIERTE  
DURCHFÜHRUNG!  
JETZT BUCHEN  
UND SPAREN!**



### REISEVERLAUF:

1. Tag: Anreise nach Riccione (Abfahrtsrichtzeit St. Pölten/Schwertberg ca. 03.00 Uhr). Ankunft gegen 16.30 Uhr. Zimmerbezug und Abendessen oder Transfer zur Nacht-Sonderprüfung.
- 2.-3. Tag: Besuch Rally-Legend San Marino (Service-Zone & mind. 2 Sonderprüfungen)
4. Tag: Heimreise nach Österreich

### IHRE INKLUSIVLEISTUNGEN

- Busfahrt im modernen Reisebus
- 3 x Übernachtung inkl. Frühstück im bewährten 3\*-Hotel in Riccione
- 1 x Abendessen im Hotel am Anreisetag
- Transferfahrten zur Rally Legend nach San Marino (Service-Zone & Sonderprüfungen)
- 1 x Rallye-Heft pro Buchung
- Organisation vor Ort durch erfahrenen Rallylegend Busfahrer

### ZUSTIEGSMÖGLICHKEITEN:

**ROUTE WEST:** St. Valentin/Landzeit - Linz/Hauptbahnhof - Ansfelden/Autobahnrasthaus Landzeit - Sattledt Voralpenkreuz/Autobahnrasthaus Landzeit - Salzburg Airport/Schwarzenbergkaserne - Arnoldstein/Südrast 3Ländereck

**ROUTE OST:** (mind. 30 Pers./Bus) St. Pölten/Autobahnrasthaus Rosenberger - Alland/Autobahnrasthaus Autogrill - Guntramsdorf/Autobahnrasthaus Oldtimer - Gleisdorf/Ludersdorf/Unimarkt - Preitenegg/Rasthaus auf der Pack



## Sonax **Pflegetipp**

# Weg mit den „Wimmerln“



Wer kennt ihn nicht, den Flugrost? Definition laut DIN 50 900: „beginnende Korrosion von Eisen oder Stahl“ - Definition laut Autobesitzern: „Wimmerln am Lack“ – und die braucht keiner!

Jedes Frühjahr stellen wir sie fest, diese unschönen gelb-braunen Flecken auf dem Lack unserer Fahrzeuge. Es schaut aus, als hätte das neue Auto bereits zu rosten begonnen. Besonders auffällig ist dieser Effekt an weißen oder silbernen Farbtönen. Was passiert da? Nicht das eigene teure Blech ist da angegriffen, der Rost kommt von außen. Beim Flugrost sammelt sich der Metallabrieb von der Straßenoberfläche, der beim Bremsen der Autos entsteht. Vor allem im Winter, wenn die Fahrzeuge in klebriger Salzlauge gebadet sind, haften diese Partikel am Lack; und durch dieses Salz korrodieren sie auch extrem schnell.

### Metall-Niederschlag

Im Grunde genommen ist Flugrost also verrosteter Metallstaub, der sich auf dem Lack niedergeschlagen hat. Dennoch darf man ihn nicht ignorieren. Denn er ist eine „Keimzelle“ für Korrosion, die auf das Auto selbst übergreifen kann, wenn man nicht mit den geeigneten Reinigungsmitteln eingreift. Die weit verbreitete Meinung ist

immer noch, dass Polieren das Problem schon lösen wird. Das ist leider falsch! Diese „Wimmerln“ haften derart fest, dass man mit Politur quasi nur um sie herum arbeitet. Viel effektiver und auch gründlicher geht es mit einem speziellen Flugrostentferner, die die Verschmutzung löst und damit abträgt. Am besten sind Flugrostentferner, die ohne scharfe Säure auskommen. Nach der gründlichen Flugrostentfernung macht es natürlich Sinn, mit einem Hartwachs die Lackoberfläche wieder gut zu versiegeln. Damit hat man die Oberfläche vorbeugend schon für den erneuten Angriff des Metallstaubes präpariert. Denn eines ist sicher: der nächste Winter kommt bestimmt...!

### Wo zu haben?

Sonax-Produkte sind im gut sortierten Fachhandel erhältlich, unter anderem in allen Forstinger-Filialen aber auch im Shop an der Tankstelle Ihres Vertrauens. Mehr über das umfangreiche Autopflegeangebot von Sonax finden Sie in Internet unter [www.sonax.at](http://www.sonax.at)



### **ALTBAUSANIERUNG**

Sanierung von Kastenfenstern und Eingangsportalen,  
inkl. Abdichtungen und Malerarbeiten

### **BAUTISCHLEREI**

Kunststoff-Alu-Fenster, Holz-Alu-Fenster,  
Brandschutzfenster und -portale, Türen, Parkettböden

### **INNENAUSBAU & MÖBEL**

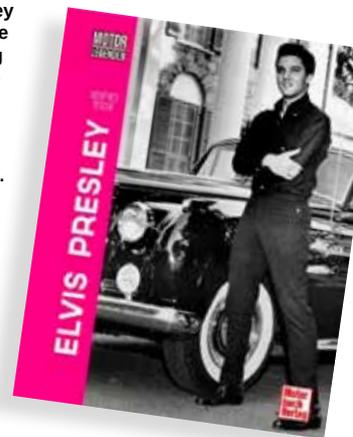
Neue Einrichtungsideen - jung, modern und trendig



# Büchertipps

## Motorlegenden - Elvis Presley

Motorlegenden - Elvis Presley  
Siegfried Tesche  
Motorbuch Verlag  
Hardcover, 30,80 Euro  
ISBN 978-3-613-04437-1

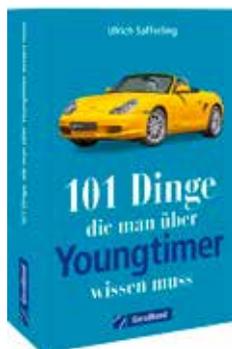


Vor allem seinen pinken Cadillac oder den BMW 507 verbindet man mit dem viel zu früh gegangenen Star. Doch zu Autos pflegte Elvis Presley ein besonderes Verhältnis, das man tatsächlich nur in einem dicken Buch festhalten kann. Mal kaufte der „King“ gleich mehrere Dutzend Cadillacs auf einmal, mal verschenkte er einen Cadillac an eine ahnungslose Passantin. Im Laufe der Jahre besaß Elvis zwischen 100 und 400 Fahrzeuge, die mit teils opulenten Sonderausstattungen oder exorbitanten Sonderanfertigungen und vor allem Lackierungen einen Wert von mehreren Millionen Dollar hatten. Aber auch Motorräder fanden sich im Fuhrpark des Musikers. Filmjournalist Siegfried Tesche widmet sich dem Phänomen Elvis Presley und seiner Leidenschaft für Fahrzeuge, ohne dabei in altbekannte Biografien abzurutschen. Der Leser ist erstaunt, welche detailreiche Fülle über Elvis' Autos, bzw. über Einblicke über dessen Beziehung inklusive Unfällen sich ans Tageslicht recherchieren ließ. Spannend auch, wie sich sein Leben rein aus dieser Perspektive erleben lässt.

## 101 Dinge, die man über Youngtimer wissen muss

Ein unterhaltsames Büchlein der 101-Dinge-Reihe von Gera Mond. Die Kapitel sind entsprechend kurz, ideal für die Sitzung zwischendurch. Insgesamt schwingt der positive und fröhliche Stil mit samt der Ausstrahlung, dass nicht alles so todernst wie in der Oldtimerszene sein muss. Der Autor versteht es, den Leser zu begeistern und für das Thema zu erwärmen, und sogar Ängste zu nehmen. Warum versteht ein Engländer nur Bahnhof, wenn Sie von Youngtimern reden? Warum kann es keine Youngtimer-Ente mehr geben? Warum ist ein Mazda RX-7 von 2002 mit Vorsicht zu genießen? Amüsant, kurios und informativ, dazu noch reich bebildert.

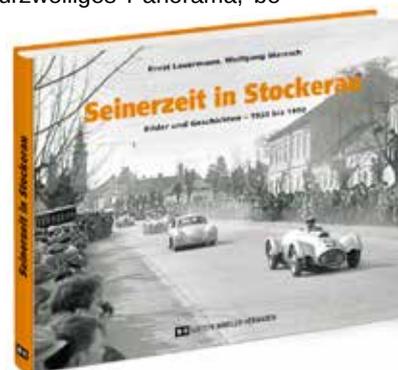
101 Dinge - Youngtimer  
Ulrich Safferling  
GeraMond Verlag  
Softcover, 17,50 Euro  
ISBN 9783956131202



## Seinerzeit in Stockerau

In den sozialen Medien ist die Gruppe „Seinerzeit in Stockerau“ ein Renner. Sie ist Schauplatz eines regen Austausches über die Stadt, wie sie einmal war und wie sie zu dem geworden ist, wie sie sich heute zeigt, mit all ihren Schönheiten und der einen oder anderen Hässlichkeit. Dieses große Interesse veranlasste Ernst Lauerermann, in einem Buch über die jüngere Vergangenheit seiner Heimatstadt in Bild und Text zu berichten. Unter Mitarbeit des passionierten Fotosammlers Wolfgang Maresch entstand ein kurzweiliges Panorama, beginnend in den 1930er-Jahren und bis 1990 reichend. In dem reich bebilderten Buch werden wichtige Gebäude, Geschäfte, Veranstaltungen, Menschen und Institutionen wieder zum Leben erweckt. Ein toller nostalgischer Trip.

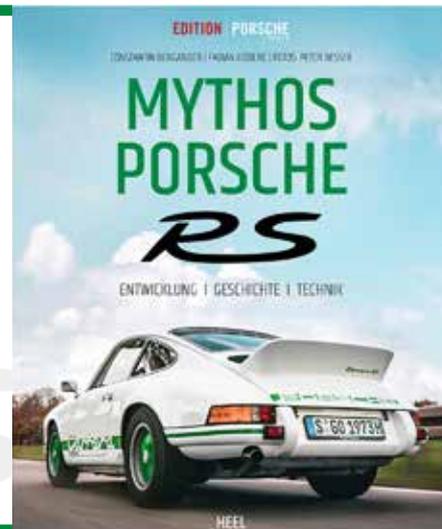
Seinerzeit in Stockerau  
Ernst Lauerermann, Wolfgang Maresch  
Edition Winkler-Hermaden  
Hardcover, 24,90 Euro  
ISBN 978-3-9504937-7-1



## Mythos Porsche RS

50 Jahre 911 Carrera RS: Aus diesem schönen Anlass beleuchten die Automobil-Journalisten Constantin Bergander und Fabian Hoberg in ihrem neuen Werk die faszinierende Geschichte der RS-Modelle von Porsche. Beginnend mit dem 550 RS und 1500 RS über den inzwischen legendären ersten 911 RS mit dem bekannten „Entenbürzel“ bis hin zum zukünftigen 992 GT3 RS, der als Prototyp einen Ausblick auf die nächste Generation an High-Performance-911er bietet, präsentiert dieser Prachtband vollständig alle Vertreter mit einem RS-Logo am Heck. Hochinformativer Text zusammen mit ausführlichen technischen Daten. Spannend auch die internen Einblicke in die Abläufe einer Fahrzeugentwicklung und die Twists mit Kostenrechner, Vorstand und Deals mit den unterschiedlichen Abteilungen, welche die Autoren den interviewten Verantwortlichen entlocken konnten. Altes Originalmaterial und das leidenschaftliche vielfältig neue Bildmaterial von Fotograf Peter Besser dokumentieren dieses besonderes legendäre Stück Porsche-Geschichte.

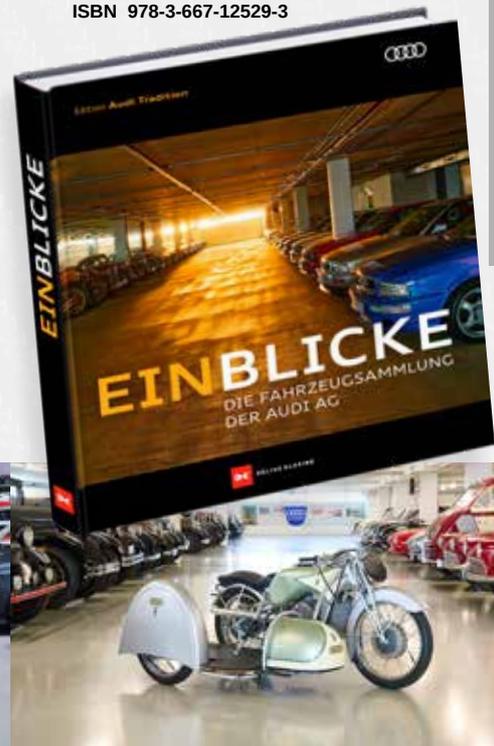
Mythos Porsche RS  
Constantin Bergander, Fabian Hoberg  
Heel Verlag  
Hardcover, 70,60 Euro  
ISBN 978-3-96664-543-0



# Einblicke Die Fahrzeugsammlung der Audi AG

Einblicke  
Ralf Frieze, Stefan Warter  
Delius Klasing  
Hardcover, 60,70 Euro  
ISBN 978-3-667-12529-3

Dieses Buch ist für Audifans eine schlichte Sensation. Schätze aus der Unternehmensgeschichte werden erstmals auf 256 Seiten gebündelt: Neben Serienmodellen sind vor allem die Einzelstücke, Prototypen, Showcars, Autos aus prominentem Vorbesitz, Film-Autos, Rennwagen, Versuchsfahrzeuge, nie realisierte Studien der Reiz. Alle paar Jahre ein Star am opulenten Messestand und dann Tür an Tür verstaubt - auch das schlichte aneinander gereiht geparkte Gesamtbild hat einen faszinierenden mystischen Eindruck. Quer durch alle Epochen, kommen im vorderen Teil natürlich auch Auto Union, DKW, Horch, Wanderer und NSU vor. Das im Delius Klasing Verlag erschienene Buch lädt zu einer beeindruckenden Zeitreise durch mehr als ein Jahrhundert Automobilgeschichte ein. Der Berliner Fotograf Stefan Warter hat für die Publikation mehrere Tage in den Audi Depots verbracht. Exklusive Enthüllungen von völlig unbekanntem Fahrzeugen bleiben allerdings aus, schon aus Platzgründen kann nur ein Bruchteil der historischen Fahrzeugsammlung Audi AG gezeigt werden, dennoch werden einige Modelle noch nicht jedem bekannt gewesen sein.



Der originalgetreue Nachbau des Sechszylinder-Vorkriegszeit Rennwagen Typ C vor den erfolgreichen Le-Mans-Prototypen.



Ging nie in Serie: der TT mit dem Antriebsstrang des Audi RS 4! Dahinter: zahlreiche Conceptcars der letzten Jahre.

Das wohl einzige noch existierende 1937er-DKW-Rennspann wurde wieder in einsatzfähigen Zustand versetzt.

## Die Triester Straße

Das sehenswerte handliche Buch schildert in Bild und Text die Geschichte dieses Verkehrsweges von Wien nach Triest. Eine Vielzahl von Fotografien aus privaten und öffentlichen Archiven dokumentiert den Alltag und das Leben auf und abseits der Triester Straße. Die Straßenverbindung von Triest nach Wien wurde nach der Anerkennung der Stadt Triest als Freihafen im Jahre 1719 und dem Ausbau unter Kaiser Karl VI. die wichtigste Verkehrsachse der Monarchie. Ab den 1950er-Jahren galt die Triester Straße als die gängige Urlaubsrouten für jene, die „ab in den Süden“ wollten. Die Verkehrsstaus über den Semmering aus dieser Zeit sind Legende. Für Nostalgiker und Geschichtssinteressante sehr zu empfehlen.



Die Triester Straße  
Beppo Beyerl  
Edition Winkler-Hermaden  
Hardcover, 19,90 Euro  
ISBN 978-39503739-9-8

## Motoren-Anatomie

Die genaue Betrachtung der Einzelteile eines zerlegten Motors verrät so manches über die Ziele und Ansprüche seiner Konstrukteure. Die Redaktion des Schraubemagazins Oldtimer Praxis präsentiert einzigartige Einblicke in die Welt des Motorenbaus mit mehr als aufwändig produzierten Fotos von mehr als 30 seziierten und aufgefächerten Motoren von den Lichtbildnern Andreas Beyer und Siegfried Traub. Darunter absolute Traummotoren wie z.B.: GM Small Block V8, Jaguar V12, Porsche 911 2.0, Ferrari 250 Colombo V12, Lamborghini V12, Mercedes-Benz 300 SL. Jede Motorenart kommt vor: Wankel, Turbo, usw. Allerdings nicht all zu modern. Nicht nur das Bewundern der reinen Ästhetik der Motoren-Anatomie lässt einem das Wasser im Mund zusammenlaufen, sondern auch der Informationsgehalt ist stark verdichtet, exakt und vor allem leicht verständlich aufbereitet. Eine Freude für jeden Autofreund.



Motoren-Anatomie  
Lars Rosenbrock, Daniel Bartezyko,  
Alexander Polaschek  
Heel Verlag  
Hardcover, 41,10 Euro  
ISBN 978-3-95843-769-2

## Gattungs-Prüfstand IV: Offroad-Sportwagen Schlamm-schlacht

Lange hat es gedauert, schwächelnde Sportwagen mit dem SUV-Rezept zu puschen, zumal viele Serienboliden von Lamborghini bis Bugatti sich durch den Schlamm wühlend längst zu Internetstars entwickelten. Eine erstaunliche Anzahl an privat aufgebockten Bentley Continental fährt bereits durch den Globus. Mit dem Lamborghini Huracan Sterrato und Porsche 911 Dakar wagt VW in der Neuzeit diesen offiziellen Schritt. Offiziell sind diese limitierte Sondermodelle. Sobald die Nachfragen und Geldbörsen passen, folgen natürlich Nachschub und weitere Hersteller. Wie wäre es mit der Realisierung des Audi „R8 Allroad“? Andere Hersteller, wie Alpine, haben ähnliche Visionen.



**Klassik:** Wie das Tier im Emblem einzog

# Tierisch gut V

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

## Stingray oder Sting Ray?

Als Bill Mitchell 1958 Harley Earl bei General Motors als Chef-Designer ablöste, bedeutete dies den Abschied von überladenen Chrombarock und Riesenschwanzflossen. 1959 finanzierte er den Bau der XP-87-Flunder aus seiner eigenen Privatschatulle, die er als „Corvette“ bei internationalen Rennen selbst einsetzen wollte. Die GM-Bosse verweigerten ihm diese Namensgebung. Daraufhin schwenkte der begeisterte Tiefseefischer Mitchell auf die Bezeichnung „Stingray“ um, da er den stromlinienförmigen Körper und die eleganten wellenförmigen Bewegungen des Stachelrochens so sehr bewunderte. Als General Motors 1961 Mitchell den „Stingray“ abkaufte, wurde der Schriftzug auf „Sting Ray“ abgeändert. Wie GM auch die C2 Corvette zwei Jahre später überraschenderweise bezeichnete.



## Spatz

Der Stuttgarter Rennfahrer und Erfinder Egon Brütsch wandte sich 1954 der Produktion von Kleinstwagen aus glasfaserverstärktem Kunststoff zu. Harald Friedrich erwarb von Brütsch die Lizenz zum Bau des Modells „Spatz“ und gründete 1956 als dessen Produktionsstätte die „Bayerischen Autowerke GmbH“ in Nürnberg. Auf den Auslegern des von Hans Ledwinka entworfenen Zentralrohrchassis mit hinterer Pendelachse ruhte die untere Karosserieschale, auf die man eine offene und türlose obere Schale setzte. Die rundum laufende Nahtstelle wurde von einer Alu-Gummileiste kaschiert. 857 „Spatzen“ mit 200er-Fichtel & Sachs-Motor hinter der Dreiersitzbank bereicherten das skurrile Straßenbild der 1950er-Jahre.



# TORINO

Das argentinische Nationalauto wurde von 1966 bis 1975 bei „Industrias Kaiser Argentina“ (IKA) auf Basis des AMC Rambler American hergestellt. Pininfarina verlieh der Front, dem Heck und Innenraum des waschechten Compact-Amis einen europäisierten Touch, während die Linien der Fahrgastzelle unberührt übernommen wurden. Die Torino-Sechszylinder-Reihenmotoren stammten aus argentinischer Produktion. Im Zuge einer Marketingoffensive standen 1969 drei in Europa nahezu unbekannte, von Oreste Berta getunte, 250-PS-Torinos beim 84-Stunden-Nürburgring-Marathon am Start. Unter kundiger Leitung des dreifachen Formel 1-Champions Juan Manuel Fangio, dessen Neffe Oscar eines der drei W380 Coupés, mit dem schnaubenden Kampfstier im Emblem, lenkte.

## Bambi

Die deutsche „Elektromaschinenbau Fulda GmbH“ startete 1950 mit der Herstellung eines dreirädrigen Kleinwagens mit kunstlederüberzogener Sperrholzkarosserie. 1960 erwarb die „Fábrica de Automotores Utilitarios SAICF“ die Lizenz zum Bau des Fuldamobil S-7 in Argentinien. Unter dem Markennamen „Bambi“ war eine Jahresproduktion von 800 Limousinen mit Kunststoffkarosserie geplant. Ende 1961 stellte man dem geschlossenen Viersitzer mit 10,2 PS starkem 191ccm-Fichtel & Sachs-Einzylindermotor zusätzlich einen Pick-Up ohne Türen und Dach mit nur zwei Vordersitzen und Frachtraum dahinter zur Seite. Doch das „Bambi“ verhielt sich in jeder Form sehr scheu. Nur 480 Limousinen und 20 Pick-Ups fanden ihre Käufer.



## Kleinschnittger

Als eines Tages ein Besucher bei Paul Kleinschnittger eine Skizze für sein künftiges Automobil-Erstlingswerk am Küchentisch in dessen Schleswig-Holsteiner Domizil betrachtete, meinte dieser: „Mensch, das ist ja eine Biene!“ Spontan griff er zum Zeichenstift, verpasste der Seitenansicht des Fahrzeugkörpers Flügel und einen kleinen Kopf an der Front. Was Herrn Kleinschnittger weder störte noch erzürnte, sondern so gut gefiel, dass er diesen Schnell-Entwurf als Emblem für seine späteren Kleinwagen beibehielt. Die nicht wie fleißige Bienen surrten, sondern lautstark und hochfrequent knatterten.

## Scuderia Coloni

1982 gewann der 36-jährige Perugianer Enzo Coloni den italienischen Formel 3-Meistertitel und hängte anschließend seinen Sturzhelm an den Nagel. Als Teamchef der von ihm gegründeten „Scuderia Coloni“ konnte der „Wolf“, wie er in Motorsportkreisen genannt wurde, mit Ivan Capelli, Alessandro Santin und Nicola Larini drei weitere Titel auf das Konto seines Teams gutschreiben. Weniger erfolgreich verlief Colonis Formel 1-Engagement. Nur 14 Mal konnte sich „Enzo Coloni Racing Car Systems“ von 1987 bis 1991 für die Renn-Teilnahme qualifizieren. Blieb jedoch punktelos und brauchte hierfür 82 Anläufe, was dem Team den Titel „König der Nichtqualifizierten“ bescherte.



## Buffalo Electric Carriage Company

Francis A. Babcocks „Buffalo Electric Carriage Company“ erzeugte von 1900 bis 1906 elegante Elektroautos für das vornehme New Yorker Publikum, welchem Gestank, Lärm und jeglicher Wartungsaufwand der damals sehr unzuverlässigen Verbrennungsmotoren zuwider war. Das Modell Stanhope, ein 816 Kilogramm leichter und 2 ½ PS starker Zweisitzer-Phaeton mit Klappverdeck im altbewährten Pferdekutschenstil, fand vor allem bei der mondänen Damenwelt großen Anklang, die benzinbetriebene Fahrzeuge ohnehin meist verabscheute. Eine Akkuladung reichte für achtzig Kilometer Fahrstrecke. Bei guten Straßenverhältnissen war eine Höchstgeschwindigkeit von 27 km/h erzielbar.



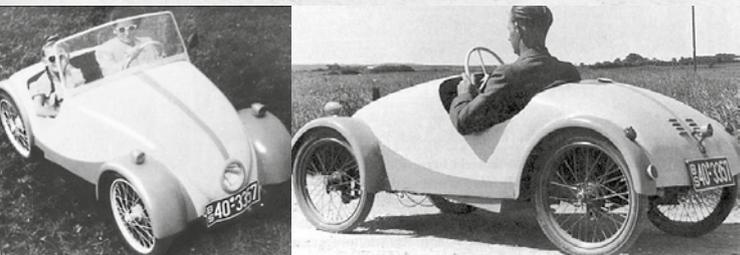
## Steiger

1914 gründete der Schweizer Ingenieur Walther Steiger eine Werkstätte in Burgrieden bei Laupheim. Gemeinsam mit seinem Konstrukteur Paul Henze stellte er von 1919 bis 1926 Autos her, die zu den besten und fortschrittlichsten Deutschlands zählten. Der Steiger 11/55 PS Sport verfügte über einen Vierzylindermotor mit obenliegender Nockenwelle, die von einer Königswelle angetrieben wurde. Vier Vorwärtsgänge und eine 12-Volt-Stromanlage wiesen ebenfalls auf die Fortschrittlichkeit des Autos mit dem Spitzkühler als Erkennungszeichens hin. Zahlreiche Rennsiege unterstrichen die Qualitäten der leistungsstarken Steiger-Wagen, die gerne als „schwäbische Bugattis“ bezeichnet wurden.

## Amphicat

Ronald James „Ron“ Beehoo bastelte zu Beginn der 1960er an einem Kettenfahrzeug für seinen Vater, der im kanadischen Cornwall mit der Überwindung eines Torfmoors zu kämpfen hatte. Nachdem der Kettenprototyp nicht nach Wunsch funktionierte, kam Ron die Idee, ein sechsrädriges, geländegängiges Nutzfahrzeug für betriebliche Nutzung in unwirtlichem Gelände zu konzipieren, welches sich im hohen Sumpfgas genauso wohl fühlte, wie auf Sand, Asphalt, Wasser, Schnee oder Eis. Der Amphicat bewies mit seinen sechs schlauchlosen, pannensicheren Flex-a-Wall-Reifen von Goodrich, 16-PS-Zweitakter und Automatikgetriebe auf jedem Untergrund seine Vielseitigkeit, weshalb auch nichts gegen einen Verkaufserfolg als Freizeitfahrzeug sprach. Prinz Rainier III. Grimaldi von Monaco interessierte sich sehr früh für den witzigen Alleskönner. Ob in Absprache mit Grace Kelly, bleibt hier unbeantwortet. John Lennon und Yoko Ono düsten damit durch Kanadas Wälder. In der britischen Science-Fiction-Serie „Space: 1999“ bewältigte das witzige All-Terrain-Vehicle samtpfötig die zerklüftete Mond-Kraterlandschaft.





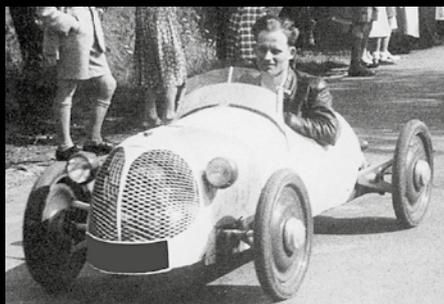
Klein und schnittig: Paul Kleinschnittgers Typ 98-Prototyp mit DKW-Motor im Heck und Zyklopaugie wurde liebevoll „Kuchenblech“ genannt.

Der erste im Arnberger Werk gebaute F 125 I hatte noch eine geteilte Windschutzscheibe und Zweifarbenlackierung, aber keine Blinker.



Mit abgeschraubter Windschutzscheibe konnte der Kleinschnittger als Notfahrzeug im Werkzeugraum unter der LKW-Pritsche mitgeführt werden.

Motorsportlich: Der Monoposto mit den „Augen“, wie man die beiden Kühleinlässe bezeichnete, hatte für Versuchszwecke einen 175ccm-Motor.



Wie beim Kleinwagen übernahmen Gummibänder von Continental die Federung am seltenen 50ccm-Kleinschnittger-Roller.

Fotos: Archiv BlueBreezeWiki

# Slimfit-Ro

1950 konnte man noch mit einer aus Schrottteilen zusammengebastelten Militär-Matchless die Damenwelt vorm Tanzlokal beeindrucken. Richtige Autos, wie ein 170er-Mercedes, blieben Direktoren und ihren Chauffeuren vorbehalten. Sie waren damals schlichtweg unleistbar. Der Ruf nach Volks-Kleinwagen mit Wetterschutz, die in Anschaffung und Unterhalt nicht teurer als Zweiräder kamen, unüberhörbar.

## Paul Kleinschnittger

Der Modellbautischler aus dem Sauerland bastelte schon Ende der 1930er-Jahre an einem Kleinwagen für den eigenen Gebrauch, den er unter Zuhilfenahme von gebrauchten Flugzeugteilen zusammensammeln wollte. Doch der Beginn des Weltkriegs verhinderte dessen Fertigstellung. In den letzten Kriegstagen war Kleinschnittger, der mittlerweile zum Spezialisten des Gießereiwesens avancierte, in Wien mit Entwicklungsfragen an einem kraftfahrtechnischen Institut beschäftigt. Danach verschlug es ihn nach Ladelund, ins Schleswiger Land nahe der dänischen Grenze, wohin er seine Werkstätte übersiedelte

und mit viel Improvisationsgeist aus Metalltrümmern Landmaschinen im Tausch gegen Speck und anderer lebensnotwendiger Nahrung instand setzte.

## Kuchenblech

Bei jeder sich bietenden Gelegenheit arbeitete der passionierte Motorradfahrer am seinem Kleinwagenchassis weiter. Für dessen Antrieb stand ihm inzwischen ein 3 PS starker DKW RT100-Motorrad-Motor zur Verfügung, den er im Heck verbaut. Um auf ein Zahnrad-Differential zwischen den Halbachsen verzichten zu können, entwickelte der 40-jährige Konstrukteur einen Freilauf, welchen er sich patentieren ließ. Vier Motorrad-Speichenräder komplet-



# adster



tierten den Unterbau des Gefährts. Die Karosserie erstellte Kleinschnittger aus vier Motorradkotflügeln und Blechen von nicht vollständig zerstörten Bussen, die er auf Bezugsschein erwerben konnte. Um so viel Gewicht wie irgend möglich zu sparen, verzichtete er sogar auf Frontscheibe, Verdeck und zweiten Scheinwerfer, bekam trotzdem eine Zulassung seines „98ers“, den er auch liebevoll „Kuchenblech“ nannte, und sorgte damit für großes Aufsehen bei der mobilitätshungrigen Bevölkerung, Fach- und Lokalpresse.

## Vom 98er zum Serienstart

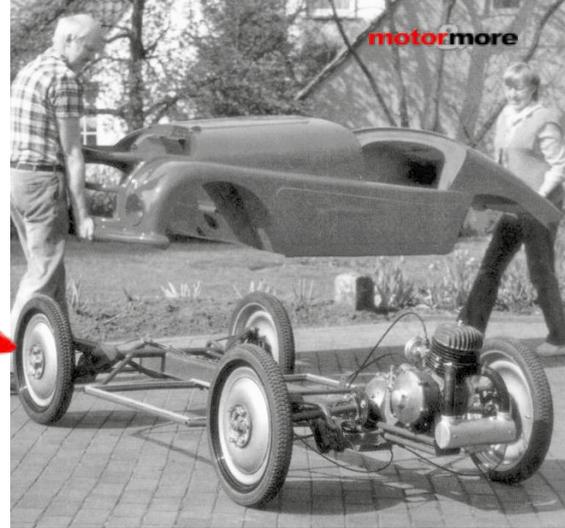
Angespornt von medialem Rückenwind, fassten Paul Kleinschnittger und sein Technischer Zeichner Helmut Pater die mögliche Serienfertigung eines selbst entwickelten Kleinstauto ins Auge. Als Geldgeber konnte der Hamburger „Schrottherr“ Paul Friedrich Walter Lembke gewonnen werden, welcher lauthals verkündete: „Ich finanziere alles! Sollte es nötig sein, kann ich auch bis DM 200.000,- und mehr hineinstecken!“ Nun fehlte lediglich noch ein geeignetes Gelände mit Gebäuden, die eine Auto-Fabrikation ermöglichten. Diese fand man in Kleinschnittgers ehe-

maliger Heimat im Sauerland auf einem zerbombten Militärareal in Arnsberg. Einem Standort, der für Kleinschnittger den großen Vorzug besaß, nahe bei den vielen Automobilindustrie-Zulieferbetrieben im Rhein-Ruhrgebiet zu liegen.



## Kleinschnittger F125 I

Bei der Konstruktion seines Kleinst-Roadsters verfolgte der allgemein als Sturkopf bekannte Paul Kleinschnittger konsequent seine klar vorgegebenen Ziele, ein vierrädriges Fahrzeug mit Wetterschutz herzustellen zu wollen, das für große Bevölkerungsgruppen leistbar und im Unterhalt äußerst günstig ist. Zudem sollte es weit komfortabler als ein Roller sein und den Charme eines schnittigen Roadsters ausstrahlen. Das Chassis des F125 bestand aus einem Zentralrohrrahmen mit vier einzeln, auf gleichen Dreieckslenkern aufgehängten Rädern mit Gummibandfederung, welche



aufgrund Eigendämpfung den Einbau von Stoßdämpfern entbehrlich machte. Die Vierradbremse verzögerte mechanisch über Seilzüge. Auf die selbst hergestellten Leichtmetall-Scheibenfelgen wurden Reifen der Dimension 20x2,25 aufgezogen, die üblicherweise bei Lastenfahrern Verwendung fanden und besonders günstig an jeder Ecke erhältlich waren. Das luftgekühlte Zweitakt-Einzylinder-Triebwerk mit 125 Kubikzentimetern Hubraum und 4,5 PS - später 5,5 und 6 PS-Leistung, bezog man vom Pinneberger Motorenhersteller ILO, weshalb der Typenbezeichnung das „I“ für „ILO“ zugefügt wurde. Der Motor lag vor der Vorderachse, hinter dem Kühlergitter im direkten Luftstrom, wodurch kein Kühlgebläse nötig war. Er gab seine Kraft an ein Dreiganggetriebe ab und trieb, im Gegensatz zum 98er-Prototypen, nun die Vorderräder an. Statt eines üblichen Differentials glied Kleinschnittgers patentierter Freilauf unterschiedliche Vorderraddrehzahlen aus.



Die Inlandsauslieferung von vier Fahrzeugen erfolgte mit einem selbst gebauten VW-Bus-Gespann.

Wenn 15 Autos fertiggestellt waren, holte Paul Kleinschnittger seinen Fiat 1400 aus der Garage und zog alle am Seil durch Arnsberg zum Verladebahnhof



## Aluhaut

Während sich andere Rollermobil-Hersteller mit besonders publikumsfremder Genialität bei der Außenhautgestaltung ihrer Kleinkraftwerke gegenseitig an Skurrilität zu übertreffen versuchten, entwarf Kleinschnittger einen schmucken, nur 2895 Millimeter langen, offenen Zweisitzer, der wie ein echtes, sportliches Miniatur-Auto aussah und bei der Bevölkerung auch sehr gut ankam. Aufgrund seiner vernieteten Vollaluminium-Karosserie betrug das Gesamtgewicht des „F 125 I“ lediglich 150 Kilogramm. Was nicht nur dem Kraftstoffverbrauch, der bei 3,5 Liter Gemisch pro hundert Kilometer lag, entgegenkam, sondern auch eine Höchstgeschwindigkeit von 70 Stundenkilometern ermöglichte. Geringes Gewicht, wenig Seitenneigung, ein tiefer Schwerpunkt sowie eine geniale Gewichtsverteilung zeichneten für die hervorragende Straßenlage des Kleinst-Roadsters verantwortlich, der es als durchdachter Publikums-liebhaber trotzdem nicht schaffte, zum Verkaufsschlager aufzusteigen.

## Flop

Am Kaufpreis von DM 1.995,- sollte es nicht gelegen haben. Dieser entsprach dem halben Jahresgehalt eines Durchschnittsverdieners. Und jenem einer 18 PS starken Horex Regina. Eines Motorrads der oberen Mittelklasse, mit Teleskopgabel und geschlossenem Kettenkasten. Ein 1200er VW-Käfer kostete 1950 2 ½ Mal so viel. Da möge wohl eher das aus Kosten- und Gewichtsgründen bewusste Weglassen von einigen wichtigen Bequemlichkeiten dazu beigetragen haben, warum so mancher von der Anschaffung eines Kleinschnittgers zurückschreckte. Da das Fahrzeug ohne Retourgang ausgeliefert wurde, musste man, wenn man wenden wollte, laut Bedienungsanleitung mit Schwung eine Erhöhung oder Böschung anfahren und sich dann rückwärts abgleiten lassen. Beim Einparkvorgang war Muskelkraft vonnöten, wenn das Heck des Winzlings durch Anheben an den Fahrbahnrand gehievt werden sollte. Auch der Reifenwechsel kostete Muskelkraft. Einen Wagenheber gab es nicht. Auch keinen Kofferraum. Hinter den Sitzen fand lediglich das Verdeck Platz. Und eventuell ein kleiner Kanister, da der Inhalt des serienmäßigen 5-Liter-Tanks im Motorraum für nur 150 Kilometer Fahrstrecke reichte. Da man von Beginn an auf den Einbau eines elektrischen Anlassers verzichtete, geriet jede Startprozedur für den Kleinschnittger-Kutscher zur Herausforderung: Zuerst musste die Motorhaube aufgeschraubt und der darunterliegende Benzinhahn, sowie die Startblende am Vergaser geöffnet werden. Danach galt es das Cockpit zu entern, die Zündung einzuschalten und energisch an einem handbremsartigen Hebel zu reißen, der per Seilzug den Kickstarter-Mechanismus des Motorradmotors betätigte. Folgte nun den schweißtreibenden Bemühungen ein ohrenbetäubendes Zweitakt-Knattern, begleitet von einer sonnenverhüllenden Auspuffwolke, war ein weiteres Aussteigen und Öffnen der Motorhaube vonnöten, um die Startblende wieder zu schließen.

## Weg in den Konkurs

Als der Messerschmitt Kabinenroller erstaunliche Reife erlangte, die Hans Glas GmbH 1954 das Goggomobil präsentierte und 1955 BMW's Isetta auf den Markt kam, ging der anfänglich euphorische F 125-Verkauf drastisch zurück. Kleinschnittger-Piloten wurden im Straßenverkehr zunehmend belächelt und verspottet. Der 120-Mann-Betrieb versuchte den Weg aus der selbstgewählten Spielzeugautoklasse zu finden und baute verzweifelt Prototypen von merkwürdig anmutenden Limousinen, Coupés und Cabriolets mit 250ccm-Motoren, um eventuell wieder Anschluss an die übermächtige Konkurrenz zu finden, die längst vom innovativen Bastlerterrain in die nächsthöhere Fahrzeugs-Konstruktionsebene aufstieg. Nach sieben Produktionsjahren eines einst akklamierten Hoffnungsträgers musste Kleinschnittger nach knapp 2000 ausgelieferten Fahrzeugen die Produktion einstellen und 1957 Konkurs anmelden.

Alexander Trimmel

## Kleinschnittger 250ccm-Prototypen



Für Aufsehen sorgte der nur einmal gebaute 250ccm-„Mini-Fairlane“ beim Internationalen Schönheitswettbewerb der Stadt Fulda



Günstige Produktion: Die skurrile Karosserie des 250 S-Dreisitzers mit Lenkrad in der Mitte, bestand aus zwei identischen 0,75mm-Blechschaalen



Vom viersitzigen 250 Super in Schalenbauweise konnten leider nur noch sieben Vorserienmodelle produziert werden



Der 250 F mit Stahlblechkarosserie war zu schwer und viel zu teuer für eine geplante Serienfertigung

# VOLLGAS!

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



\*Bestellungen unter [abo@rally-more.at](mailto:abo@rally-more.at) - Jahresabo 36 Euro

\*\*unter [www.motorandmore.at](http://www.motorandmore.at) finden Sie die Liste unserer Vertriebspartner Einzelheft 6,90 Euro



Die Vorfreude bei Rennfahrern und Fans ist groß, das Rechbergrennen gibt Ende April endlich sein Comeback



Foto: Archiv VOLLGASI, Almenland



Still ist es geworden um Österreichs legendärstes Bergrennen, welches bis 2019 ganze 48-mal ausgetragen wurde. Nach der Pandemie und einem Wechsel in der Organisation dürfen sich die Fans heuer endlich auf die 49. Auflage freuen!



Drei steirische „Renntiere“ sorgen für den frischen Wind: Mario Klammer, Peter Eibisberger und Christian Ferstl (v.l.)

Rechbergrennern 2023

# Der Berg ruft wieder!

Schon allein der Austragungsort macht den Berg-Europameisterschaftslauf zu etwas Einzigartigem: Das Almenland liegt gerade einmal 40 km nördlich von Graz und ist das größte zusammenhängende Niedrigalm-Weidegebiet Europas, umfasst 135 Almen und 13 Gemeinden, die auf 428 km<sup>2</sup> von rund 13.000 Menschen bewohnt werden – ein Naherholungsgebiet für viele Grazer und ein Urlaubstipp weit über Österreichs Grenzen hinaus ([www.almenland.at](http://www.almenland.at)). Erreichbar von Weiz aus über die B64, welche zwischen Fladnitz-Tulwitz und der Passhöhe einmal jährlich zur Rennstrecke wird – auch heuer wieder, und zwar vom 28.-30. April.

## Steirern san very good

Der allseits bekannte Songtitel des Stoakogler Trios könnte für das neu formierte OK-Team geschrieben worden sein, die weder Kosten noch Mühen scheuen, um den Bergklassiker am Leben zu erhalten. Mario Klammer, Peter Ebisberger und Christian Ferstl heißen die neuen Protagonisten und wissen zu 100%, was sie tun. Alle drei sind Unternehmer und fixe Größen in der heimischen Motorsport-Szene. Klammer fuhr früher Rallyes und vergnügt sich ab und an auf der Rundstrecke, ist zudem der Kopf der Weiz-Rallye. Ebisberger fährt Rallyes und Ferstl gilt als Förderer in Sachen Motorsport und treibt seinen Boliden selbst bei Bergrennen gipfelwärts.

## Die Latte liegt hoch

Das Organisations-Team legt sich die Latte selbst recht hoch, will man doch Aktive, Fans aber auch die Region, welche erfreulicherweise nach wie vor hinter diesem Rennen steht, begeistern. Die Idee dahinter ist, für das Rennwochenende aus der Bundesstraße eine richtige Rennstrecke á la Red Bull Ring zu machen. Dafür werden aktuell auf ganzer Strecke ein neues Leitschienen-System montiert, Betonleitwände positioniert, es wird ein neu gestaltetes Fahrerlager mit deutlich mehr Infrastruktur als bisher geben, ein eigenes Starthaus und natürlich auch einen Livestream, Video-Walls und modernste Beschallungstechnik.

## Investition in die Zukunft

Für die neuen Rechberg-Macher bedeutet das natürlich hohe Investitionskosten, für die Fans wiederum fast eine Garantie, dass es den Klassier noch länger geben wird. Die Anlaufkosten für das Projekt-Rechberg neu lassen sich mit einer Veranstaltung keinesfalls ausgleichen, das Engagement daher als langfristiges Investment ausgelegt. Tickets und weiterführende Informationen unter:

[www.rechbergrennen.co.at](http://www.rechbergrennen.co.at)



# RECHBERGRENNEN



GROSSER BERGPREIS VON ÖSTERREICH

# 2023

# GO WOW



**ŠKODA**  
SIMPLY CLEVER



## ŠKODA KAMIQ: EGAL, WOHIN SIE IHR LEBEN FÜHRT.

Sichern Sie sich bis zu 1.500,- Euro Simply Clever-Prämie und sparen Sie bis zu 1.500,- Euro mit den attraktiven Vorteilspaketen des KAMIQ.

Ob Outdoor-Erlebnis oder City-Trip: Ausstattungshighlights wie LED-Scheinwerfer, elektrische Heckklappe und Rückfahrkamera sowie die sensationelle Simply Clever-Prämie und die attraktiven Vorteilspakete machen den KAMIQ zu Ihrem perfekten Begleiter – egal, wohin Sie Ihr Leben führt.

Jetzt bei Ihrem ŠKODA Betrieb.

**Inkl. Alu-Winterkomplettäder kostenlos!**

Symbolfoto. Stand: 10.01.2023. Alle angegebenen Preise sind unverb. nicht kart. Richtpreise inkl. NoVA und 20% MwSt. Gültig ab Kaufvertrags-/Antragsdatum 2.1. bis 31.3.2023 bzw. solange der Vorrat reicht. Die Simply Clever-Prämie wird vom Listenpreis des Neuwagens abgezogen und kann pro Kauf nur einmal in Anspruch genommen werden. Ausgenommen KAMIQ Active. 1.500,- Euro Simply Clever-Prämie für Ambition, Style und Monte Carlo. Kostenlose Alu-Winterkomplettäder (ŠKODA NANUQ 16") pro Fahrzeug einmal gültig und nur für Privatkunden einlösbar, solange der Vorrat reicht. Keine Barablässe möglich. Ausstattungen sind zum Teil serienmäßig oder optional erhältlich. Details bei Ihrem ŠKODA Berater oder unter [www.skoda.at](http://www.skoda.at).

Verbrauch: 5,5–6,7 l/100 km. CO<sub>2</sub>-Emission: 125–153 g/km.

[skoda.at](http://skoda.at)

[facebook.com/skoda.at](https://facebook.com/skoda.at)

[youtube.com/skodaAT](https://youtube.com/skodaAT)

[instagram.com/skodaAT](https://instagram.com/skodaAT)