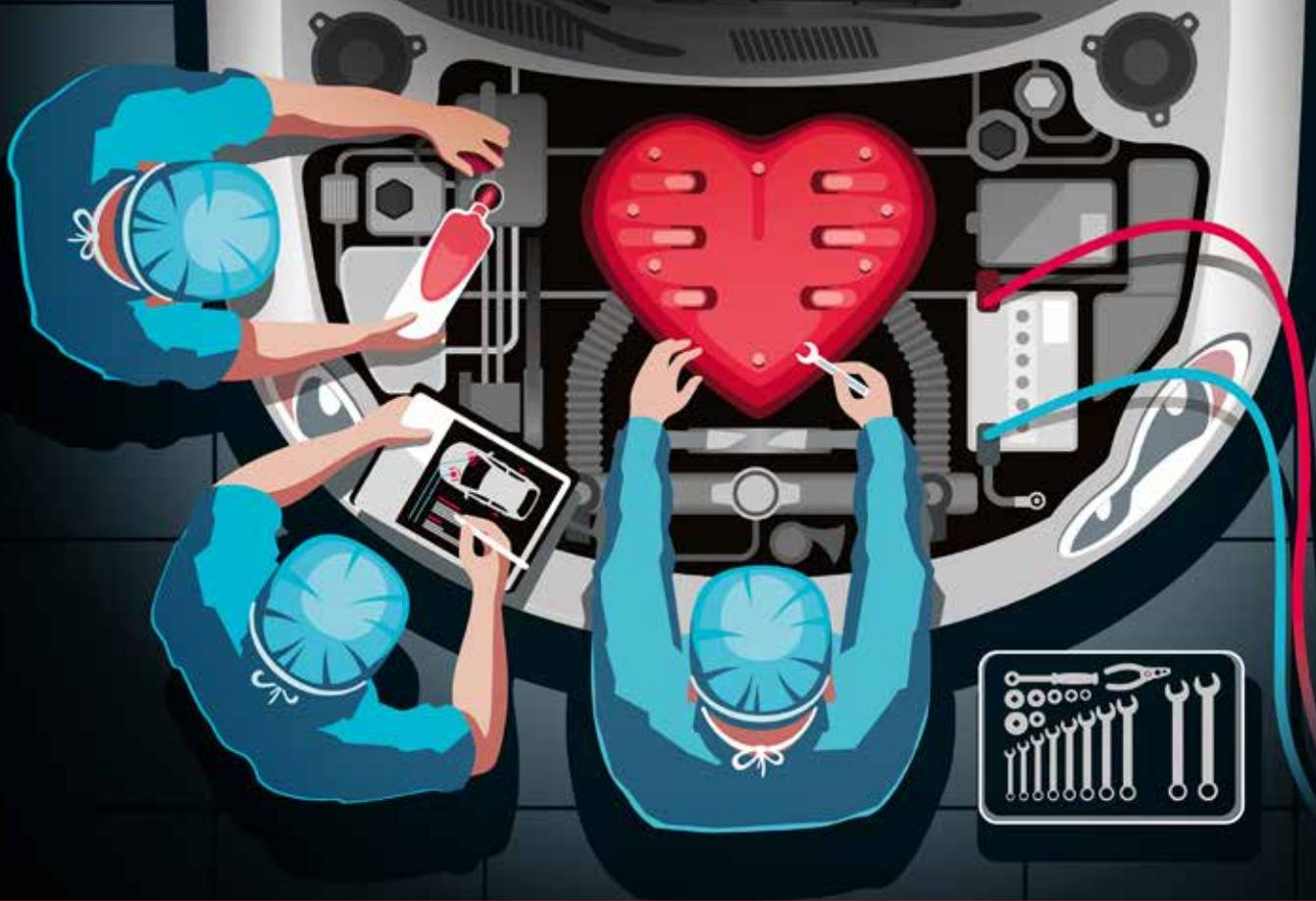


Erhalten statt Verschrotten



TESTS:

Ford E-Transit Trend 350 L2 • Hyundai Staria Luxury Line
Subaru Solterra • Toyota Yaris Active • VW ID. Buzz Pro

Retrocharme

VW T1 & ID. Buzz



Im Interview

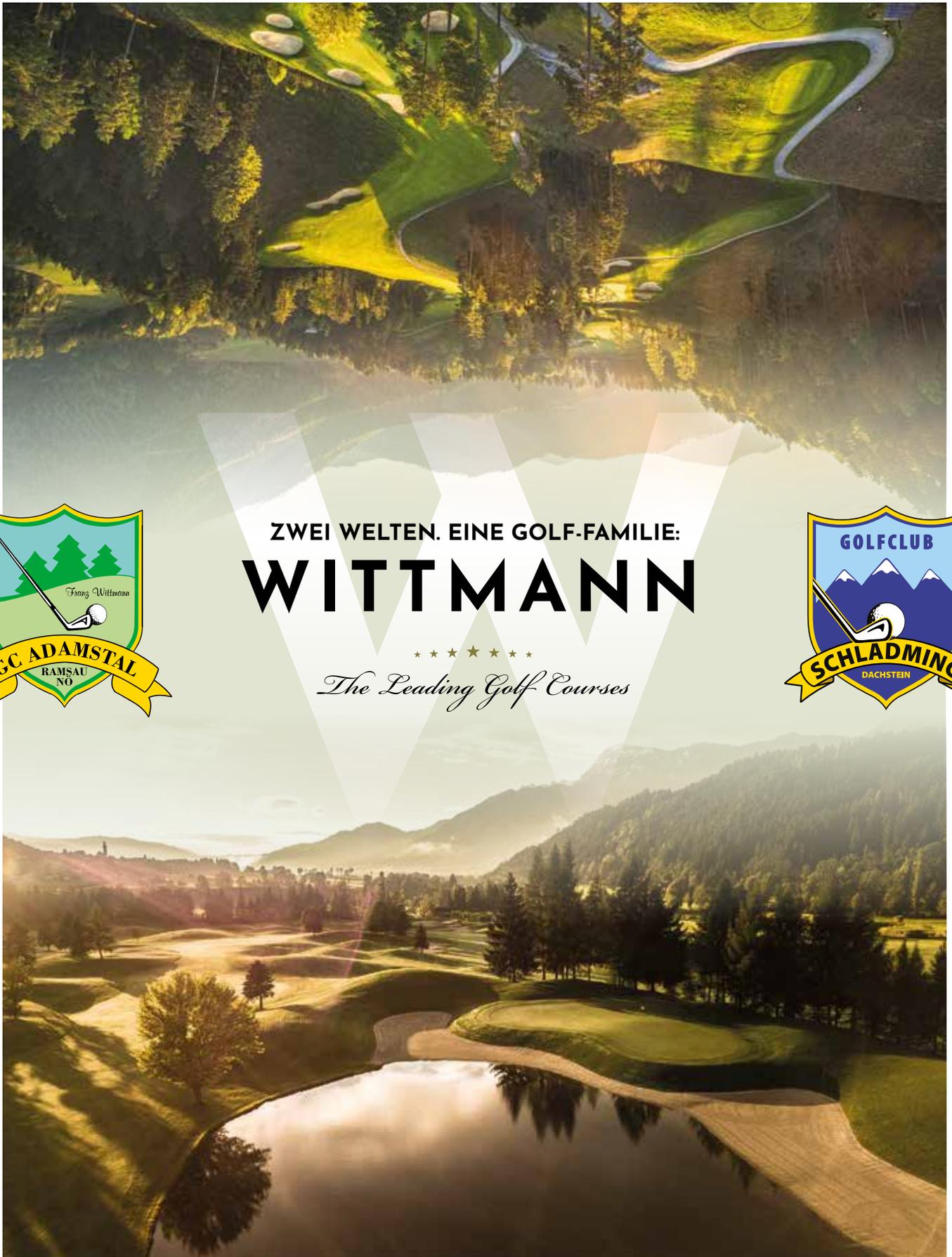
Roland Düringer



Plug & Play

BMW M5 & Mercedes E 63 AMG





ZWEI WELTEN. EINE GOLF-FAMILIE:
WITTMANN

The Leading Golf Courses



Liebe Autobegeisterte,

Ein Krisenherd brandgefährlicher als der andere, die Zündschnur kurz, die Verstrickungen immer enger - Europa abhängig stets in der Mitte. Russen und Amerikaner auf gemeinsamer Friedensmission? Das kann sich zur Zeit keiner vorstellen, seit Jahrzehnten jedoch utopische Star Trek-Fiktion. Fast jede Erfindung der Serienschöpfer fand in unserem Alltag Anwendung, inklusive nerviger Warn- und Tastentöne der abgeschauten Touchscreens. Nostalgie trifft auf Hoffnung auf eine bessere Welt. Retro boomt somit nicht ohne Grund, unser getesteter **VW ID. Buzz** ist ein top Beispiel, trifft aber alle Bereiche. So fand auch besagte Star Trek-Serie zurück auf die Monitore. Genetik und Robotik am Menschen, verselbstständigte künstliche Intelligenz oder vollständige vernetzte digitale Überwachungssysteme in plötzlich falschen Händen: Ob die entscheidende Mehrheit etwas aus dem jüngst aufgefrischten Stoff lernt, bleibt abzuwarten. Einstweilen haben Behörden Kameras chinesischer Produktion im Visier der Spionage. Letzter Kontakt: Montana verbietet TikTok. Ebenso mit einigen Kameras bestückte **chinesische Fahrzeuge** breiten sich unkontrolliert und teils auch mit Steuergeld gefördert in ganz Europa aus. 24 Milliarden Euro Schaden für europäische Autobauer stehen im Raum, sollten chinesische Autobauer 10% Marktanteil erreichen. „Die Wirtschaft der Zukunft funktioniert ein wenig anders. Der Erwerb von Reichtum ist nicht mehr die treibende Kraft in unserem Leben. Wir arbeiten, um uns selbst zu verbessern - und den Rest der Menschheit.“ Berühmte Worte der Figur Capt. Picard. Die Rettung des Planeten obliegt aber nicht dem Kino sondern uns, und das wird nicht gelingen, solange wir uns gegenseitig den Schädel einschlagen, und beim **Overshoot Day** mittlerweile Anfang April angekommen sind.

In besagter Zukunft gibt es keine Autos mehr, ein Traum für Klimaschutzministerin Gewessler, welcher wir einen Kommentar im Heft widmen. Während etwa Schweden **E10** zur Spritpreissenkung aussetzt, führt Österreich diesen still und mit weiteren Mehrkosten für alle ein. Wenig überraschend ist Ministerin Gewessler kein Fan der **E-Fuel-Verbrenner** ab 2035. Dass **Wasserstoff-Verbrenner** hingegen nicht erlaubt werden, ist wohl Machwerk von Lobbyisten. E-Fuel-Verbrenner oder dreist getaufte „**grüne Verbrenner**“ wird es ohnehin kaum als Alltagsfahrzeug geben, aber dürften teuren kulturellen sportlichen Fahrzeugen ein Leben schenken.

Den kostbaren künstlichen Sprit beansprucht die Schiff- und Luftfahrtlobby. **CATL** hat einen neuen **Superakku** vorgestellt, welchen die Hersteller allerdings für **Flugzeuge tauglich** halten. Kommt hier doch Science Fiction-Gefühl auf? Während Experten den wachsenden Weltraumtourismus bizarrerweise als vernachlässigbar einstufen, sehen **Klimakleber** die Klimailösung weiterhin in Tempo 100. Ob in der 2. Mai-Woche durch einen blockierten Rettungswagen nun ein Mensch verstorben ist, wird sich nie feststellen lassen. Meinungen gibt es viele, eines ist sicher, es bringt die Gesellschaft nicht näher zusammen, und damit dem vorgegebenen globalen Ziel. Grund genug für Unterhaltung in diesem Heft.

Viel Spaß beim Lesen und gute Fahrt
Ihr Bernhard Reichel



Inhalt

Titelstory:	Motortemperatur, Partikelfilter, Chiptuning 4
	Turbolader 6
	Getriebe, Kupplung, Bremsen 8
	Öl- & Wasserkreislauf, Reifen, Klima 10
	Elektroautoakku, Elektronik, Parken 12
	Young- & Oldtimerbestrebung 14
Klassik:	Historische Wartungsarbeiten 16
Interview:	Roland Düringer 18
Fahrschule:	Fahrverbot ab 70? 20
E-Mobilität:	Zanitzers E-Block 22
Tests:	Toyota Yaris 24
	Ford E-Transit 26
	Subaru Solterra 27
	Hyundai Staria 28
	VW ID. Buzz 30
Klassik:	VW T1 32
Kommentar:	Gewessler's fatale Fahrt ins Blaue 38
Klassik:	VW e-Bulli & Microbus Conceptcar 39
Psychologie:	Stressfrei in den Autourlaub 40
Ausblick:	BMW M5 & Mercedes E 63 AMG 41
Recht:	Mautnachforderungen aus Italien 41
Verkehr & mehr:	Bücher- & Filmtipps, Gattungsscheck 42
Psychologie:	Steigende Unfallzahlen 44
Freizeit:	Meat & more 46



Impressum:

Eigentümer und Herausgeber: Speedcompany OG, Kleegeasse 5, A-2230 Gänserndorf Süd, leser@motorandmore.at. Chefredakteur: Bernhard Reichel. Redaktion: Keijo Keke Platzer, Alexander Trimmel, Tanja Pitzer, Ildika Biela, W.E. Randerer, Joachim Zanitzer, Georg Hanousek, Fotos: Robert May, Johann Vogl, Michael Jurtin. Anzeigen & Marketing: Gerald Hruza, Claudia Auer. Gestaltung & Layout: Bernhard Reichel, Produktion: grafik.at - Atelier Hannes Gsell, Druck: Grafički zavod Hrvatske d.o.o. Vertrieb: PlusCity und LentiaCity (Linz), Shopping City Seiersberg (Graz), ELI Shopping (Liez), Leoben City Shopping (Leoben), EO (Oberwart), Riverside, Auhofcenter und Q19 (Wien), G3 Shopping Resort (Seyring/Gerasdorf), Rosenarcade (Tulln), City Center Amstetten (Amstetten), bühlercenter (Krems), SCS (Vösendorf) Fotos: Cover: Hersteller, Antonio BanderAS, Bernhard Reichel, Seite 3: Hersteller, Archiv

Titelstory: Pflegen & erhalten - Budget & Umwelt schonen

So hält er länger durch

Keine Sorge, in dieser Ausgabe geht es nicht um Lackpolituren, Verdeckimprägungen oder das Einschmieren der Gummidichtungen, sondern um echte mechanische Technikpflege, den richtigen Umgang und Schadensvermeidung.

von Bernhard Reichel

Ungefähr die letzten 15 Jahre verbauten die Hersteller immer empfindlichere Motoren, welche so ein Ingenieur wohl kaum als ideale Wunschlösung angestrebt hätte. Downsizing, Turboaufladung, Zylinderabschaltung, Partikelfilter, Start-Stopp usw. Die Politik legte stückchenweise ein immer breiteres Anforderungsprofil mit zahlreichen Zielkonflikten vor, welche letztlich auch den Verbrauch wieder erhöhten. Dafür sanken Feinstaub und Stickoxide. Die richtige Handhabung ist umso bedeutender. Die üblichen Wartungen, wie Zahnriemen (auch eine Steuerkette längt sich), Stoßdämpfer, Luftfilter, Betriebsflüssigkeiten usw. würden auch hier den Rahmen sprengen und so verweisen wir hier an Ihren Mechaniker oder Ihre Werkstatt. Kontraproduktiv ist der

Gedanke, bei einem alten Auto weniger in die Wartung investieren zu müssen oder sie zu vernachlässigen. Gerade im älteren Zustand benötigt das treue Gefährt mehr Aufmerksamkeit und Pflege. Das Überziehen der Öl- oder gar Zahnriemenintervalle ist im Alter noch riskanter. Auch das Ignorieren von ersten Symptomen und das Setzen auf falsche Qualität ist nicht zu empfehlen. Derzeit reift eine Fahrzeuggeneration heran, welche in der Masse nicht unbedingt leidenschaftlichen Einsatz finden wird. Alte analoge, Eigenverantwortlichkeit einfordernde, technisch nachvollziehbare, restaurierbare und artgerecht motorisierte Fahrzeuge gewinnen immer mehr an Wertschätzung - sie so lange wie möglich am Leben zu erhalten,

wird zur Lebensaufgabe und dient dem Umweltschutz. Mit gut 18 Jahren Jahren wird ein Auto gerade mal volljährig, die meisten erreichen diesen Wert ohnehin im Ausland. Das EU-Durchschnittsalter liegt bei 12 Jahren, je höher der Wohlstand, desto kürzer. Je länger ein Auto hält, desto besser und je leichter, desto ressourcenschonender: Der Citroën AX etwa, brachte es auf 645 Kilo, mit 2,7 Litern Realverbrauch schaffte er es 1989 Guinness Buch der Rekorde. Keine exotischen Materialien in der Produktion, keine Elektronik, leicht zu reparieren. Solche Autos zu erhalten lohnt sich, nicht nur in Anbracht bei den anvisierten 2,20 Euro/LTreibstoffkosten ab 2030 durch die künftige „CO₂-Verschmutzungsrechte“.



Partikelfilter

Eigentlich sollten Partikelfilter sich ja alle paar hundert Kilometer selbst reinigen. Stimmt die Systemtemperatur, wird der gesammelt Ruß komplett verbrannt. Hier ist allerdings auch das Problem, der häufige Kurzstreckenbetrieb, zu kalte Außentemperaturen oder das Abkühlen in den Start-Stopp-System-Phasen lassen diesen Prozess nicht zu, der Ruß sammelt sich immer mehr, ohne verbrannt zu werden. So oder so, was zurück bleibt, ist nicht weiter verbrennbare Asche, welche irgendwann doch die Kanäle und Waben final verstopft. Der Treibstoffverbrauch steigt, die Leistung sinkt, das Material leidet. Eine extra Runde ist also verschleißreduzierend im Sinne des Umweltschutzes. Im Schnitt darf man mit 6 Gramm Asche pro 1000 Liter Diesel kalkulieren. Je nach Kurzstrecken- oder langem Autobahnbetrieb

heißt das gerade mal 100.000 oder locker doppelt so viele Kilometer bis der Filter teuer ausgetauscht oder deutlich günstiger gereinigt werden muss. Bei letzterem ist von einer chemischen Reinigung abzuraten.



Motortemperatur & Kurzstrecken

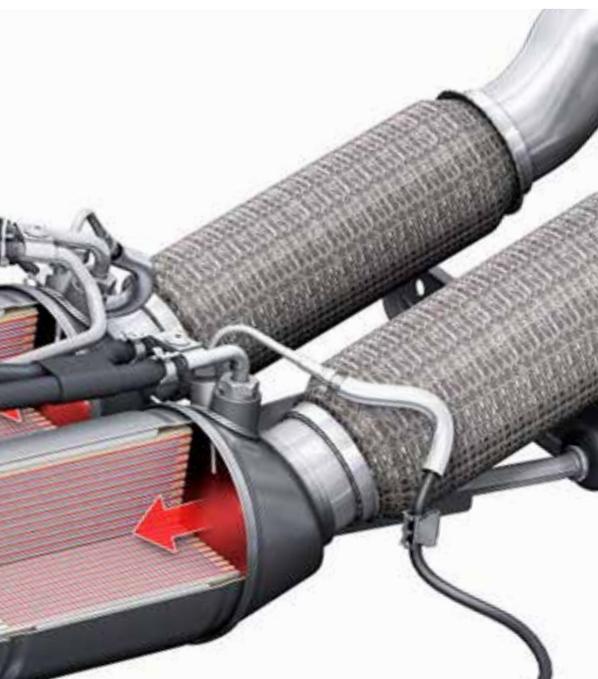
In einem Verbrennungsmotor müssen unterschiedlichste Bauteile und Materialien zusammenarbeiten, was wortwörtlich am reibungslosesten bei Betriebstemperatur passiert. Auf dem Weg dorthin dehnen sich die Metalle unterschiedlich aus und auch das kalte Öl ist noch zähflüssig wie Honig, um ausreichend an alle Stellen zu gelangen. Im Extremfall stößt man in den ersten 30 Sekunden so viele Schadstoffe aus, wie in den weiteren 30 Minuten. In den ersten Kilometern benötigt der Motor, um zündfähig zu sein, ein fetteres Gemisch, also einen höheren Benzinanteil im Verhältnis. Der Verbrauch steigt, die Zündkerzen können verrußen. Kondenswasser verdampft nicht und führt zu Rost an Motorteilen und im Abgassystem (pro Liter Benzin verlässt ca. ein Liter Wasser den Auspuff). Auch unverbrannter Treibstoff sammelt sich im Öl und verdünnt dieses. Partikelfilter können sich

regenerieren und können Folgeschäden verursachen. Auch das Getriebeöl möchte erst warm werden. Die Starterbatterie wird kaum nachgeladen. Diese für Motor und Umwelt überaus belastende Phase gilt es also so kurz wie möglich zu halten. Die eleganteste Lösung ist eine von vielen Standheizungsmöglichkeiten. Carlo Abarth kochte sogar das Motoröl vor. Alles im einstelligen Kilometerbereich ist eine Kurzstrecke, der Verschleiß ist hier am höchsten. Größere Motoren brauchen länger um warm zu werden, ebenso die Langstreckentechnik Dieselmotor. Natürlich im Winter alle Motoren. Aber Achtung, ein Motor ist noch nicht ausreichend warm, wenn das Kühlwasser seine meist 90 Grad erreicht hat, das essentielle Öl braucht noch ein paar Kilometer mehr, um auf diese Temperatur zu kommen und hat allerdings kaum noch eine eigene Anzeige. Eine Überprüfung des Thermostates ist immer eine gute Idee, häufiger als man glaubt liegt

hier ein versteckter Defekt vor. Klar, dass im Stand warmlaufen lassen für alle Belange der tödlichste Unsinn ist. Danach ist es ein Kompromiss, hohe Drehzahlen gilt es hingegen ganz klar zu vermeiden. Als Zwischenlösung empfiehlt es sich, den Motor niedertourig, bzw. bei Turbofahrzeugen beim höchsten Drehmoment, bei Laune zu halten, bzw. bei ca. 2.000 Umdrehungen/min. bei Saugern. Die Heizung noch nicht aufdrehen hilft.

Wenn nicht anders möglich

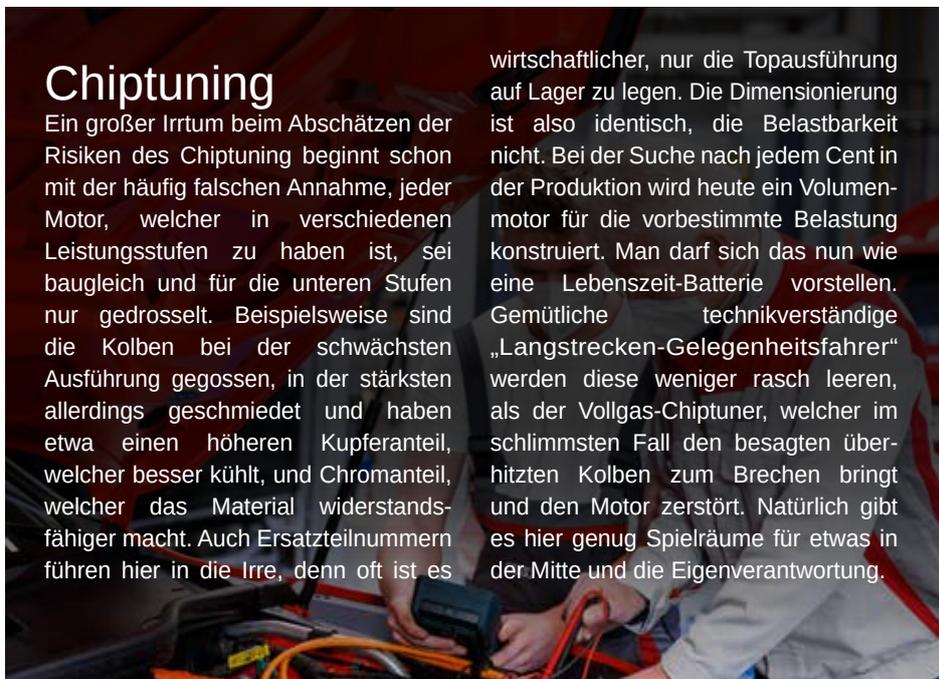
Wenn sich Kurzstrecken in einer Regelmäßigkeit wirklich nicht vermeiden lassen, kann man über eine größere Batterie und dünnflüssigeres Öl nachdenken und dieses öfter als üblich wechseln. Wer sein Auto über Wochen und Monate abstellt, sollte niemals im Sinne der Vermeidung des Festrostens nur kurz mal den Motor laufen lassen. Wer sein Auto kennt, kann per Eigenverantwortung auf dem ersten Kilometer den Kühlergrill abkleben.



Chiptuning

Ein großer Irrtum beim Abschätzen der Risiken des Chiptuning beginnt schon mit der häufig falschen Annahme, jeder Motor, welcher in verschiedenen Leistungsstufen zu haben ist, sei baugleich und für die unteren Stufen nur gedrosselt. Beispielsweise sind die Kolben bei der schwächsten Ausführung gegossen, in der stärksten allerdings geschmiedet und haben etwa einen höheren Kupferanteil, welcher besser kühlt, und Chromanteil, welcher das Material widerstandsfähiger macht. Auch Ersatzteilnummern führen hier in die Irre, denn oft ist es

wirtschaftlicher, nur die Topausführung auf Lager zu legen. Die Dimensionierung ist also identisch, die Belastbarkeit nicht. Bei der Suche nach jedem Cent in der Produktion wird heute ein Volumenmotor für die vorbestimmte Belastung konstruiert. Man darf sich das nun wie eine Lebenszeit-Batterie vorstellen. Gemütliche technikverständige „Langstrecken-Gelegenheitsfahrer“ werden diese weniger rasch leeren, als der Vollgas-Chiptuner, welcher im schlimmsten Fall den besagten überhitzten Kolben zum Brechen bringt und den Motor zerstört. Natürlich gibt es hier genug Spielräume für etwas in der Mitte und die Eigenverantwortung.



Turbolader

Hubraum ist bekanntlich durch nichts zu ersetzen. Eine Möglichkeit ist die Simulation mittels Aufladung per Turbolader, welcher vereinfacht mit der Gewalt des Abgasstromes das Luftvolumen eines großvolumigen Motors in einen kleinen reinpresst. Entsprechend wird auch mehr Treibstoff eingespritzt. Dass hier Belastung und Temperaturen im Allgemeinen schon höher sind, liegt auf der Hand, aber noch viele weitere Faktoren können die Haltbarkeit des Motors oder des Turbos an sich schneller verschleißen als notwendig. Bis zu 300.000 Umdrehungen in der Minute dreht sich die Turbine. Praktisch jeder Diesel und so gut wie jeder neue Benziner sind mittlerweile Turbomotoren.

Letzte Ölung

Für den zu frühen Turbotod steht meist ein Problem der Ölversorgung im Hintergrund, bzw. überzogene Wechselintervalle oder Verlust. Stark verunreinigtes, zähes, altes Öl, im Extremfall sogar mit Fremdkörpern, und volle Ölfilter lassen die Schmierung irgendwann abreißen. Auch das fehlende Nachlaufen lassen ist tödlich, vor allem bei schwerem Gasfuß. Im Extremfall wird die Abgasseite gerne mal 1.000 Grad heiß, ein schlagartig ausgesetzter Ölkreislauf und Kühlung lassen das Material viel zu schnell abkühlen und verformen. Das Öl zirkuliert nicht nur nicht mehr kühlend, es steht und kann an den heißesten Stellen zu Ölkohle verbrennen, was die Ölverschmutzung und somit Schmierung und Kühlung weiter verschlechtert. Im Falle von mit Ölkohle verstopften Kanälen kann alles dann auch schnell gehen.

Verstopfter Rußfilter

Dieselfahrer kennen das Problem, nach etwa 200.000 Km ist der Filter meist so voll, dass nur ein Tausch oder Reinigung hilft, aber der verstopfte Filter kann auch den Turbolader indirekt schädigen. Druckschwankungen sind schon nicht gut, ein dichter Filter erzeugt letztlich einen Gegendruck, bis sich das Verdichterrad ins Gehäuse frisst. Weiters können Metallabrieb oder Öl heftige Folgeschäden im Brennraum anrichten. Chiptuning, also digitale Erhöhung des Ladedrucks im Steuergerät, lässt die Reserven der Standfestigkeit ebenfalls rapide sinken, vor allem bei Dauervollgas.

Nachlaufen

Warnzeichen wie offensichtlicher Ölverlust (Dämpfe können auch das Abgasrückführventil beschädigen), Pfeifen, blauer Rauch aus dem Auspuff, Leistungsverlust oder sogar ungewollter Leistungsüberschuss unbedingt früh ernst nehmen, um größere Schäden zu verhindern. Oft können eine Ölkreislaufreinigung und spezielle Sprays einen sehr frühen Schaden abwenden. Das A und O und einfachste Aufgabe zur richtigen Handhabung ist das entspannte Kaltfahren und Nachlaufen lassen. Kündigt sich das Ende einer Fahrt an, einige Minuten vorher vom Gas gehen und den (eventuell angezeigten) Ladedruck deutlich reduzieren und Öl und Material abkühlen lassen, zur Sicherheit den Motor 30 Sekunden bis zwei Minuten im Leerlauf bei geringster Drehzahl nachlaufen lassen. Beim rechtzeitigen Ölwechsel eine Motorspülung (gut investierte 20 Euro) mit durchführen und bei Dieselmotoren eventuell auf Low-Ash-Öle oder Low-Saps-Öle setzen. Keine Eigenexperimente mit ungeeigneten Long-Life-Ölen riskieren.

Start-Stopp

Inwieweit Sie mit diesen Erkenntnissen das Start-Stopp-System einsetzen wollen, bleibt letztlich in ihrer Eigenverantwortung. Viele neue Autos lassen dieses ohnehin nicht mehr deaktivieren, was besonders ärgerlich ist, wenn die Betriebstemperatur noch nicht erreicht ist oder der Turbo kurz zuvor an seine Grenzen gebracht wurde.



SONAX[®]
MADE IN GERMANY

GLASKLARE SCHEIBEN, FRISCHER DUFT!

*Sweet
Flamingo*



Der Sommer kann kommen. Ocean Fresh, Havana Love, Alm Sommer und unseren jüngsten Spross Sweet Flamingo gibt es jetzt auch als Lufterfrischer.

Getriebe

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 bisschen richtig dosiertes Zwischengas mag helfen.

Hand drauf

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.

Nur im Stillstand retournieren

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.

Gute Führung

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

Völlig durchgetreten

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 zu schnell getretenen Kupplung, so können diese die unterschiedlichen Drehzahlen nicht synchronisieren, und lassen die Schaltmuffen aneinander krachen.

Im Allgemeinen

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

Getriebeöl wechseln

Auch wenn es kein Wartungsplan vorsieht, nach spätestens achten Jahren sollte man das Getriebeöl wechseln. Wie das Motoröl, sammelt auch das Getriebeöl alle Arten von Verschleißerscheinungen bis hin zu Metallabrieb, wenn am Sammel-magnet kein Platz mehr ist. Es wird zähflüssiger. Undichte Stellen, an Simmerringen oder Schrauben, können Öl austreten lassen, der erforderliche Füllstand stimmt nicht mehr. Getriebe-spülung und alle möglichen Verschleiß reduzierenden Zusätze hält der Zubehörmarkt jedenfalls bereit.

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 es oft schon zu spät. Gerne verstellen sich auch Nebenkompenten wie Seilzüge.

Kupplung

Dass man eine Kupplung nicht schleifen lässt, weich kommen lässt anstatt harte einschlagen lassen, und auch beim Gangwechsel nicht sinnlos am Gas steht, setzen wir bei Führerschei-besitzern mal voraus. Es liegt am Fahrer, ob die Kupplung nach 20.000 Kilometern verbraucht oder problemlos 200.000 Kilometer fährt. Wie beim Kapitel der Getriebeschonung: Gangwechsel und Anfahren durch vorausschauendes Fahren vermeiden. Starten im Leerlauf schon die Kupplung. Die Axialkräfte der Federn muss das Kupplungsdrucklager ausbaden, was es auf Dauer nicht tun wird, und ohne laufenden Motor stimmt auch die Schmierung noch nicht. Leider verlangen immer mehr Hersteller, dass Bremse und Kupplung zum Starten zwangsweise gedrückt sein müssen.

Generell ist es essentiell, die Zeit auf der Kupplung so kurz wie möglich zu halten. Das lange Stehen auf dem Kupplungspedal, sei es auf der Ampel oder sogar um das Auto an einer leichten Steigung zu halten, ist der schnellste Weg viel Geld zu verbrennen. Wer es wirklich schafft, mehrere Minuten auf der Kupplung zu stehen, reißt auch noch den Motor mit in den Tod. Irgendwann wird Druck an die Anlauf-scheiben der Kurbelwelle weitergereicht, der Ölfilm reißt und deformiert alle Lager der Kurbelwelle. Auch das zarte Verweilen auf dem Pedal ist hier zu vermeiden, der linke Fuß wartet ganz links neben dem Pedal auf seinen Einsatz. Ebenso kalte Temperaturen erhöhen mangels idealer Schmierung den Verschleiß, sowie natürlich sinnloses Mehr-gewicht bis hin zum Anhängerbetrieb.

Bremsen

Sind die Bremsen einmal heiß geworden, nicht auf der Bremse stehen bleiben oder die Handbremse anziehen, durch die Hitze können die Bremsbeläge verglasen, Scheiben und/oder Trommeln sich verziehen. Wer sich völlig sinnbefreit oder technikbe-geistert per ESP durch Kehren treiben lässt, erzeugt durch die elektronischen Eingriffe ebenfalls reichlich Hitze. Muss man dennoch auf einer Steigung halten, das Auto motorlos mit einem eingelegten Gang oder Parkgang bei Automatik kurz sichern. Keinesfalls auf die Idee kommen, die Bremsscheiben mit Wasser abzukühlen, hier riskiert man Spannungsrisse oder Verziehen. Den notwendigen Bremsflüssig-keitstausch nicht unterschätzen, kocht diese erstmal, besteht Lebensgefahr.



RIVER-SIDE
ART OF SHOPPING

PREMIUM SHOPPING CARD

EINLÖSBAR IN ÜBER

200

STORES & RESTAURANTS

**DAS
INTELLIGENTE
GESCHENK
FÜR JEDEN
ANLASS**

BEIM **INFOPOINT**
IM OBERGESCHOSS



AUHOFCENTER.AT

powered by

PayLife



Ölkreislauf

Schwarzes Gold - wie der Blutkreislauf, ist beim Verbrennungsmotor der Ölkreislauf essentiell, der Filter: die Nieren. Das Öl kühlt und reinigt den Motor wesentlich und ermöglicht die Zusammenarbeit aller beweglichen Metalloberflächen und schützt diese vor Rost. Klar, dass Abweichungen hier die Motorgesundheit bald gefährden.

Blutabnahme

Manch Anbieter mögen sogar über eine eingeschickte Ölprobe alle möglichen Motorzustände analysieren können. Moderne Motoren sind deutlich empfindlicher. Daher nur die freigegebenen Spezifikationen einfüllen und nicht mit Billiganbietern oder mit zu lang gelagertem Öl probieren zu sparen. Kurzstrecken- und Sportfahrer sollten die Intervalle besonders einhalten.

Goldene Mitte

Essentiell ist der richtige Ölstand. Achtung hier: stets waagrecht geparkt messen und dem Öl einige Minuten zum Absenken in die Ölwanne Zeit geben. Zu niedriger Ölstand lässt klarerweise den Schmierfilm leiden, einfaches Nachfüllen ist angesagt. Fast noch schlimmer: Ist dieser so hoch, dass er die Kurbelwelle erreicht, schlägt diese das Öl schaumig, die Schmierung ist durch die Bläschen stark gestört, der gestiegene Öldruck kann Dichtungen



zerdrücken. Der Katalysator und weitere Teile des Abgassystems können Schaden nehmen und weitere Hitze im Motor verursachen. Nicht weiterfahren, überschüssiges Öl ablassen oder absaugen lassen.

Ölkrise

Unverbranntes Benzin durch zu viele Kurzstrecken, Kondenswasser, Metallabrieb, Staub, Verbrennungsrückstände verschmutzen und verdünnen bzw. verdicken das Öl. Kühlungs- und Schmierungsdefizite verursachen Folgeeffekte, wie die Verdickung beim Dieselmotor mit Ruß. Der Verbrauch steigt, der Motor startet zäher. Letzteres vor allem bei Kälte, was wiederum die Batterie mehr belastet. Ein Grund, warum im Grunde kurz vor dem Winter der beste Zeitpunkt für den Ölwechsel ist. Auch zwangsweise regelmäßiges Nachfüllen ersetzt keinesfalls einen richtigen Ölwechsel. Ölkreislaufreiniger, welche kurz vor dem Ablassen festgesetzte Verunreinigungen auswaschen, haben sich bewährt.

Ölziehen

Verbrennt der Dieselmotor zwangsweise überschüssiges Öl droht gar der Kollaps. Gegen Konstruktionsfehler wie verkokende Ölabstreifringe kann man sich kaum schützen, die Pflege gewinnt jedoch noch mehr an Bedeutung.

Reifen

Achtsamkeit und die richtige Pflege der Reifen sparen nicht nur Geld und Stress, sondern können auch über Leben und Tod entscheiden. Immer noch gut drei Millionen Reifenschäden im Jahr registriert unser Nachbarland. Wer einen Fremdkörper erwischt, kann vorbeugend nicht viel machen, der Rest der Schäden ist jedoch meist selbstverschuldet und kann das Projekt des langen Autolebens schnell beenden.

Wegen Platzgründen

Der größte Irrtum ist immer noch, dass Reifen praktisch nur aus Gummi sind und immer in ihren Ursprungszustand zurückkehren. Entsprechend gedankenlos donnert mancher über Schlaglöcher und Randsteine oder parkt sogar vorsätzlich über die Gehsteigkanten ein. Formgebend sind allerdings die innere Karkasse und ein Gürtel aus Stahlgewebe. Wird diese durch eine scharfe Unebenheit verformt, kann dies zu heftigen Reifenplatzern führen, vor allem bei hohen Geschwindigkeiten, wenn sich an der

Verformung die Stelle übermäßig erhitzt. Auch Risse und gefährliche Schnittverletzungen kann man sich hier zuziehen. Klar, dass Burnouts das Profil in Sekunden dezimieren können. Aber auch ständige Kavalerstarts, schnalzende Kupplungen oder ausgereizte Kurvengeschwindigkeiten erhöhen den Verschleiß natürlich.

Reifendruck

Auf die goldene Mitte kommt es an. Wer mit zu wenig Druck fährt, belastet überproportional die Seitenwände. Die Wärmeentwicklung nimmt im Inneren stark zu und kann im Extremfall bis zum Reißen führen. Wer mit zu viel Druck fährt, reduziert die Kontaktfläche mit der Straße. Die Mitte der Reifenfläche nützt sich deutlich stärker ab. Passen Sie den Druck auch der Beladung an.

Fahrwerk

Auch ein falsch eingestelltes Fahrwerk kann zur einseitigen oder unregelmäßigen Abnutzung führen. Regelmäßiges Kontrollieren der Spureinstellung ist wichtig, wie: nicht im Stand lenken! Das schadet

Fahrwerk und Reifen. Üppigen Schlaglöchern ausweichen, im Winter können sich diese unter Schneeverstecken. Tieferlegung erhöht den Verschleiß.

Reinigung

Vorsicht ist bei der Reinigung geboten. Der Kontakt mit Chemikalien oder scharfen Reinigungsmitteln ist zu vermeiden. Bei der Wäsche in einer Waschbox sollte man mit der Hochdruckdüse mindestens 20 Zentimeter Abstand zu den Reifen wahren, da die Wärmeentwicklung Verbrennungen verursachen kann. Kleine Steine und Schmutz mögen entfernt werden und alle Flächen auf Beschädigungen oder feststeckende Fremdkörper abgesehen werden.

Lagerung

Gelagert werden sollten die Reifen bzw. Räder gestapelt oder an der Wand hängend aber niemals mit der Lauffläche stehend am Boden. Anderenfalls könnte es zu dauerhaften Verformungen kommen. Auch eingewinterte Fahrzeuge sollten aus diesem Grund alle paar Wochen etwas umgestellt

werden. Trocken und dunkel sollten die Reifen auf ihren nächsten Einsatz warten. Pflegesprays können vor UV-Strahlung schützen.



Wasserkreislauf

Das Wasser wird durch den Fahrtwind an der Fahrzeugfront im Kühler gekühlt. Jede Bewegung ist somit dem Stillstand vorzuziehen. Im hochsommerlichen Stau kann auch der Ventilator nicht ewig kompensieren. Langsame durchgehende Gleitkultur (außerhalb Wiens möglich) ist im Stau dem ständigen Anfahren, Abbremsen, Anfahren klar vorzuziehen. Notfalls hilft es, das Heizungsgebläse einzuschalten und die Abwärme über den Innenraum zusätzlich abzuführen. Bei länger erwartbaren Standzeiten ist es besser, den Motor ohnehin zwischendurch abzustellen. Einige Wassertemperaturanzeigen glätten Schwankungen nach unten und oben und bleiben meist artig bei 90 Grad. Echtzeit-Apps können hier genauer sein. Hilft alles nichts, bleibt nur das Abstellen und Auskühlen lassen.



Tanken

Der „neue“ Treibstoff E10 kann bei nicht freigegebenen Motoren erhebliche Schäden anrichten. Motoren, bzw. vor allem deren Anbauteile der neuesten Generation sind bereits angepasst. Auch viele ältere Modelle haben eine Freigabe erhalten. Allerdings ist klar anzunehmen, dass nicht jeder alte Motor nochmals zig-tausende Kilometer auf dem Prüfstand überprüft wurde. Abwägung und Risiko liegen auch hier in der Eigenverantwortung. Kraftstoffsystemreiniger, welche Leitungen und Ventile durchputzen, können beim Tanken gelegentlich beigemischt werden. In südlichen Ländern empfiehlt sich der Besuch von Markentankstellen, um jegliches Restrisiko von gestrecktem Treibstoff auszuschließen - für den Fall, dass die erforderliche Oktanzahl gar nicht angeboten wird, finden sich spezielle Oktan-Booster-Zusätze.

Rostschutz

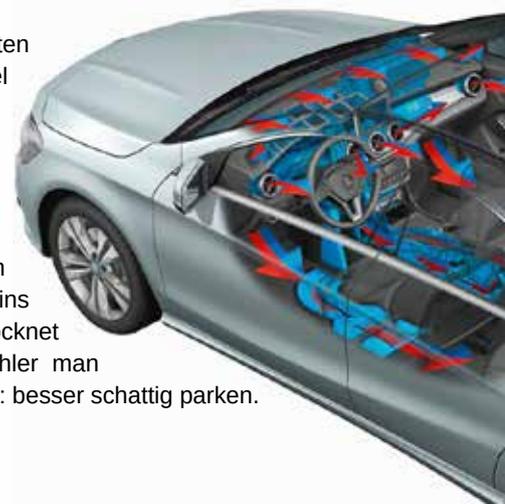
Rost ist zum Glück kein entscheidendes Thema mehr. Ein sorgenfreier Freibrief ist das nicht für alle, die ihr Auto über die durchschnittlichen 18 Betriebsjahre hinaustragen möchten. Die effizienteste Lösung ist der Hohlraumschutz mit Wachs oder Fett. Je früher, desto besser. Es empfiehlt sich heute, auch auf die Umweltverträglichkeit der Wachse zu achten (bspw. Schafsfett), da der Gesetzgeber auch hier Vorschriften einführen könnte. Liebhaberfahrzeuge sollten den salzigen Winter vermeiden, Alltagsfahrzeuge so oft wie möglich abgeduscht werden, vor allem unten. Achtsam darf man auch an reparierten Unfallstellen sein und diese korrekt versiegeln. Typische Rostnester sind heute jene Stellen, welche durch Plastikabdeckungen verdeckt sind. Wenn möglich diese ab und zu abschrauben und von Schmutz und Laub befreien. Mit einem ummantelten Draht kann man die Wasserabläufe in den Gummidichtungen freihalten.

Klimaanlage

Gute zwei Kilometer vor Fahrtende sollte man die Klimaanlage ausschalten und das Gebläse anlassen, was Feuchtigkeit rauszieht und Schimmel vorbeugt. Außerdem kann das Kondenswasser abtrocknen. Kühlrippen im Motorraum von Laub und Schmutz befreien. Regelmäßige Pflege, Filtertausch und Desinfektion zahlen sich aus.

Prima Klima

Auch im Winter sollte die Klimaanlage ein paar Minuten laufen, um Kompressor und Dichtungen ausreichend zu schmieren, das Öl ist ins Kältemittel gemischt und damit einem Defekt vorzubeugen, zugleich trocknet sie die Luft, was wiederum Feuchtigkeitsschäden vermeidet. Je kühler man runterklimatisieren lässt, desto höher der Verschleiß und Mehrverbrauch: besser schattig parken.



Elektroauto Akkus

Trotz gesunkener Ersatzteilepreise und längerer Haltbarkeit als befürchtet, kann ein vorzeitig defekter Akku schon ein wirtschaftliches Ende bedeuten. Auch Kapazitätsverlust kann nerven.

Wohlfühlatmosphäre

Zwischen vier und elf Grad liegt die Idealtemperatur eines modernen Akkus, bis 25 Grad ist alles noch im grünen Bereich. Im Sommer geht es also schon heißer zur Sache. Naheliegender, dass schon ein kühler Parkplatz im Schatten oder unter Dach die einfachste Abhilfe schafft. Bei hohen Temperaturen sollte der Akku nicht voll geladen werden. Ab 40 Grad altert der Akku verstärkt, sprich die Kapazität und letztlich die Reichweite reduzieren sich. Allgemein sollte bei längeren Standzeiten

der Stromspeicher nicht vollständig aufgeladen abgestellt werden. Lässt man das Auto angestöpselt, läuft immerhin die Kühlung weiter, was die Zellen schont. Im Winter ist es von Vorteil, das Auto an wärmeren Orten abzustellen. Lange Standzeiten sind gar nicht vorgesehen.

Extrem ist selten gut

Auch das vollständige Entladen schadet dem Stromspeicher. Im Idealfall bewegt man sich immer über 20 Prozent und auch in die andere Richtung genügen eher 80, als 100 Prozent. Besonders Schnellladen mit Starkstrom kostet dem Akku dauerhaft wertvolle Kapazität, bis zu 17 Prozent altert der Energiespeicher dann im Schnitt schneller. Das Laden mit bis zu 40 Kilowatt Wechselstrom schont die Zellen. Im Zweifel immer langsamer als schnelles Laden. Aber nicht nur falsches

oder zu schnelles Laden schwächt den Akku, auch das Entladen im Betrieb will gekonnt sein. Den rechten Fuß ordentlich und anhaltend durchgedrückt erhöht auch beim E-Auto entsprechend den Verschleiß. Auch ein Akku hat eine Warmlaufphase: Extremes Entladen durch intensive Beschleunigung auf den ersten Metern schadet. Keine Starthilfe geben: Neben den großen Lithium-Akkus verfügen auch E-Autos über eine normale 12V-Starterbatterie für kleinere und überwachende Bordsysteme. Mit dieser könnte man zwar auch anderen Autos Starthilfe geben, zur Sicherheit sollte man aber hier vorsichtig sein, um Defekte in der Elektronik zu verhindern. Die eigene Starterbatterie dürfte immerhin kaum leer werden, da diese ständig über den Hauptakku nachgeladen wird.



Elektronik

Nervenaufreibende Symptome oder Schäden durch falsches Einstellen des Vergasers oder Ventilspiels sind bei modernen Autos zum Glück kein Thema mehr. Elektronik hat nicht nur diese Arbeiten abgelöst, sondern auch die Probleme durch andere ersetzt, und macht die Fehlersuche selten nachvollziehbarer, einfacher oder billiger. Eine defekte Lötstelle, Kondensator, Relais, Kabel oder Sensor und die kuriossten Fehler lassen Motor und Co straucheln. Zum Glück sind Steuergeräte robuster als man annehmen würde und die Fehler passieren eher im zuvor genannten Umkreis. Ist das Steuergerät defekt, kann man hoffentlich noch auf werkseitiges Ersatzteil hoffen, allerdings ist die Lagerung ebenfalls ein Problem, und nicht selten sind diese auch gar nicht mehr lieferbar. Oft reicht es, eine

unterbrochene Lötstelle zu reparieren. Betriebe dieser Art werden immer mehr, die Hoffnung, dass Elektronikdefekte bei Youngtimern nicht der neue Rost werden, ist also am Leben. Dennoch ist man praktisch von der Produktionsqualität abhängig und kann wenig Einfluss auf die Haltbarkeit nehmen. Wer mit Versiegelungssprays experimentiert, sollte wissen, was er tut.

Park in the dark

Sonst ist es kein Fehler, wenn man etwa beim Parken extreme Hitze, Kälte oder Feuchtigkeit vermeiden kann. Lösungsmitteldämpfe sind auch kaum förderlich, etwa beim Abstellen oder Überwintern in einer Werkstatt oder ungeeigneten Halle. Auch Stöße und Schwingungen durch den Fahrstil könnten Haarrisse begünstigen. Falsche Starthilfe kann ins Auge gehen, wie auch ein Blitzschlag, etwa wenn die eingebaute Batterie gerade geladen wird.

Parken

Im Sommer empfiehlt es sich, immer im Schatten zu parken. Kunststoffteile bleichen oder spröden weniger schnell aus oder schmelzen nicht. Elektronische Komponenten werden geschont und vor allem ist die Brandgefahr geringer. Schon die Auspuffhitze, bis zu 500°, kann auf einer vertrockneten Wiese Grashalme entzünden. Auch die Unterbodenteile können bis zu 300° erreichen. Grillunfälle oder eine einfache ignorant geworfene Zigarette tun schon öfter, als man vermuten würde, ihr übriges. 80% der Waldbrände verursacht die Rücksichtslosigkeit der Menschen, der Risikofaktor sind Zigarettenstummeln.

Je weiter man vom Geschehen, etwa auf einem Supermarktparkplatz, parkt, desto geringer das Risiko von Schäden durch zurückgelassene Einkaufswagenln oder eingeschlagene Türkanten. Wer bei Platzmangel zwei Plätze nützt, riskiert Schlüsselgravierungen. Ein Garagenplatz reduziert die Wahrscheinlichkeit von Attacken durch Mensch und Tier. Als Wegrollschutz auf Steigungen immer den in die Gegenrichtung gerichteten Gang einlegen.

“CHARITY ON WHEELS“
EIN HERZ FÜR KINDER - BENZIN IM BLUT

ÖSTERREICHS GRÖSSTES FESTIVAL-WEEKEND FÜR BIKES, VESPAS UND US-CARS

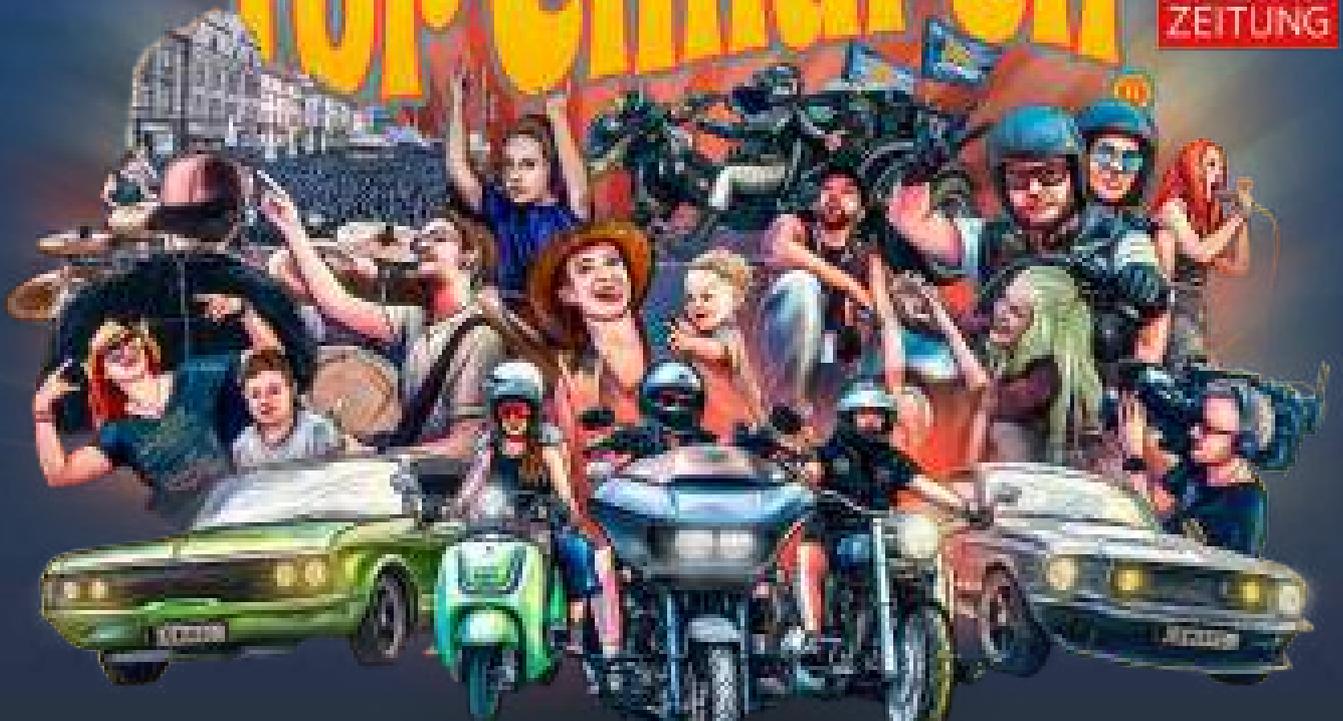
SAVE
THE
DATE
MORE INFOS SOON

WIR
SAMMELN FÜR
ERKRANKTE
KINDER AUS
ÖSTERREICH

Iron Road for Children

PRÄSENTIERT VON

**KLEINE
ZEITUNG**



ROCK. RIDE. HELP. #IRFC2023

DREI KONZERTBÜHNEN | STREET FOOD-, TATTOO- UND AUSSTELLER-AREA
AUSFAHRTEN NACH TROFAIACH, EISENERZ UND KAMMERN | GROSSE VERLOSUNG
CUSTOMBIKE SHOW | SHOWPROGRAMM | KINDERUNTERHALTUNG
WWW.IRFC.AT

FR. 28.07. - SO. 30.07.2023
HAUPTPLATZ LEOBEN / FREIER EINTRITT

 www.facebook.com/irfc2023

 www.instagram.com/irfc_festival_2023

**KLEINE
ZEITUNG**

STEIRER



HELFEN STEIRERN

Young- & Oldtimer Bestrebung

Moderne Fahrzeuge sind bestimmt nicht mehr zum Zerlegen gedacht, tragende Karosserieteile verklebt, viele Verbindungen nur in einmalige Klickverbindungen gesteckt. Die Erfahrung anderer spart Zeit und Nerven. Treten Sie einer Community bei. Nicht selten verbessern Mitglieder ihr Verständnis durch empirische Selbsterfahrung ziemlich intensiv und teilen ihre

Erfahrungen, geben Tipps und erstellen Reparaturanleitungen oder finden clevere Lösungen für Konstruktionsfehler oder wiederkehrende Probleme. Sichern Sie sich diese Literatur und verlassen Sie sich nicht, dass diese ewig online verfügbar ist. Wer auf Nummer sicher gehen will, druckt diese auch. Legen Sie sich wesentliche Ersatzteile auf Vorrat. Wer die Eigenheiten seines Autos kennt, der kann seine Schwächen ausbügeln. Etwa wenn sich die Wasserpumpe bei Leerlaufdrehzahl

nicht dreht, reicht bei steigender Wassertemperatur bei längerem Stillstand etwas Drehzahl, um die Wasserkreisläufe durchzumischen. Soll ein Auto heute noch 30 Jahre halten, so ist der Alltagsbetrieb nicht die beste Idee, der Winterbetrieb bestimmt nicht. Man sollte es auch eher niemandem borgen, der nicht dasselbe Verständnis von Technik hat. Die Werkstatt ist Vertrauenssache, die menschliche Komponente muss stimmen. Massenabfertigung oder doch der ruhige Kleinbetrieb? Wenn Sie Änderungen am Fahrzeug vornehmen, heben Sie die Originalteile für eventuelle Typisierungen als erhaltenswürdige Fahrzeuge auf, welche wohl immer mehr auf Originalität pochen werden. Wesentlich auch die Unfallvermeidung: Zu welchen verkehrsintensiven Zeiten fährt man und wohin. Die Parksituation sollte sicher sein. Diebstahlschutz ist zu überlegen. Auch das körperliche Befinden muss passen, wie auch die spezifische Fahrzeugbeherrschung. Fahrtrainings haben ihren Sinn. Des Weiteren ist es hilfreich, sich über das richtige Handeln in Extremsituationen vorab zu informieren - Stichwort Hochwasserdurchfahrten oder Brandfall. Für letzteres ist eine entsprechende Ausrüstung einzuplanen. Auch das Einwintern will gelernt sein. Ein Auto muss regelmäßig bewegt werden, teure Standschäden drohen.



Werden moderne Autos Oldtimer?

Häufig wird in Kommentaren und Leserbriefen auch das Thema Sollbruchstellen und geplante Obsoleszenz debattiert. Ersteres muss es schon alleine aus crachsicherheitstechnischen Gründen geben und Zweiteres ist gar nicht notwendig, da es von alleine entsteht. Hersteller haben bei der Bestellung bei ihren Zulieferern eine gewisse finanzielle Obergrenze. Die Dimensionierung von Teilen hat somit ein materielles Ende. Die zurückgezogene lebenslange Garantie von Opel war letztlich doch auf 160.000 Kilometer begrenzt. Legt man gut 40.000 Kilometer drauf, dürfte man sich einer durchschnittlichen Lebenserwartung annähern, beim Diesel mehr. Misshandelt man ein Auto, schafft man nicht mal die Hälfte. Fahrer von unter anderem japanischen Herstellern prahlen herausstehend mit Kilometerständen von einer halben Million. Porsche 911-Fahrer freuen sich bei der jährlichen Überprüfung über erstaunlich wenige Beanstandungen. Das darf man der guten Produktion und adäquaten Materialdimensionierung zuschreiben, aber auch das technische Verständnis und entsprechende Rücksichtnahme des Eigners auf das Material spielen bei dieser Gruppe eine entscheidende Rolle, wie auch das Budget, welches an Wartung und frühem Abstellen von Verschleißerscheinungen nicht unbedingt den limitierenden Faktor stellt. Zusammenfassend darf wohl festgehalten werden: Wer gut auf die Technik achtet, der spart sich bares Geld und reichlich Ärger, unabhängig ob hier Autoleidenschaft motiviert oder nicht. Ein weiterer häufig genannter Punkt ist die Elektronik. Von dieser wird derzeit immer exzessiver Gebrauch gemacht. 2-8 Kilometer Kabellänge mit bis zu 70 Kilo Gewicht oder eine dreistellige Anzahl an Steuergeräten mit bis 13 undurchschaubaren Millionen Programmzeilen verstreuen sich über all die versteckten Winkel eines heutigen Autos. Dadurch lässt sich mittlerweile tatsächlich

sagen, dass heutige Autos bis auf wenige Ausnahmen wie Mazda MX-5 oder Subaru BRZ wohl keine relevanten Oldtimer mehr werden. Wir schätzen das realistische machbare Ende Anfang bis Mitte der 2000er-Jahre. Zu komplex sind die Systeme geworden. Es ist nicht eine Frage, ob etwas kaputt geht, sondern wann. Nach vielen Jahren kann schon die Fehlersuche massiv Arbeitszeit verschlingen und Ersatzteile können gar nicht mehr lieferbar sein. Ein Problem, das bereits häufiger nur wenige Jahre alte, moderne Fahrzeuge betrifft. Die Systeme müssen auch bei der jährlichen Überprüfung funktionieren, also einfach stilllegen, was man gar nicht essentiell benötigt, wird es nicht spielen. Ein unverschuldeter Parkschaaden kann schnell in einem Totalschaaden enden. Ein LED-Scheinwerfer kann heute bis zu 4.800 Euro kosten. Jedes Bauteil frisst häufig einen schmerzhaften vierstelligen Betrag. Ein Airbag- oder Lenkwinkelsensor-Defekt macht je ein neues Lenkrad fällig. Das ein paar Euro teure Blinker-Relais ist defekt, aber nur im 1.300 Euro Steuergerät des Nachbargerätes als Einheit zu haben? Ein teurer Spaß auf Dauer.

Politische Willkür größter bedrohlicher Faktor

Beim rein ideologischen Kampf gegen den Verbrennungsmotor im PKW wird kein Versuch ungenutzt gelassen: Umweltzonen, Fahrverbote oder immer hinterfragungswürdigere Methoden bei der jährlichen Pickerlüberprüfung. Auch bei letzterem Punkt sehen radikalere Gedanken noch Potential, den Bestand auszusieben: So braucht nur leichter Ölverlust als schwerer Mangel gelten. Kippt die gesellschaftliche Akzeptanz für Halter von Oldtimern, welche in Österreich zum Glück noch erstaunlich hoch ist, dann ist auch hier Feuer am Dach. Geht es nach einem Leitantrag der Wiener Grünen aus 2021, so soll es dem Bestand an Verbrennungsmotoren in Wien schon 2030 an den Kragen gehen.



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 13 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 Voralpe-nkreuz/Autobahnrasthaus Landzeit - Salzburg Airport/Schwarzenbergkaserne - Arnoldstein/Südrast 3-Ländereck

ROUTE OST: St. Pölten/Autobahnrasthaus Rosenberger - Alland/Autobahnrasthaus Autogrill - Guntramsdorf/Auto-bahnrasthaus Oldtimer - Gleisdorf/Ludersdorf/Unimarkt - Preitenegg/Rasthaus auf der Pack

Mindestteilnehmer pro Route: 30 Personen



Klassik: Historische Wartungsarbeiten

Schraubenzieher & F

Eine etwa 80 Seiten umfassende Betriebsanleitung mit ausführlichen Wartungshinweisen eines Autos der 1960er Jahre, liest sich heutzutage wie ein Schulbuch für angehende Mechanikerlehrlinge. Gespickt mit Begriffen wie Unterbrecherkontakte, Verteilerfinger, Fliehkewichte, Vergaser und viele mehr, die manchem Berufsschulabsolventen Rätsel ins Gesicht schreiben.

Selbst war der Autoschrauber
Im Gegensatz zur Gegenwart war früher der Wartungsaufwand am Automobil wesentlich höher, die Lebensdauer der überschaubar wenigen Einzelkomponenten hingegen kürzer, das Werkstättenetz deutlich dünner, die Ersatzteilbeschaffung ungleich schwieriger. Die Automobilhersteller boten aber einst technisch leicht

beherrschbare Fahrzeuge an, welche mit handwerklichem Geschick, Improvisationsgeist und unter Zuhilfenahme von Gebrauchtteilen vom Autoverwerter leicht in Schuss zu halten waren.

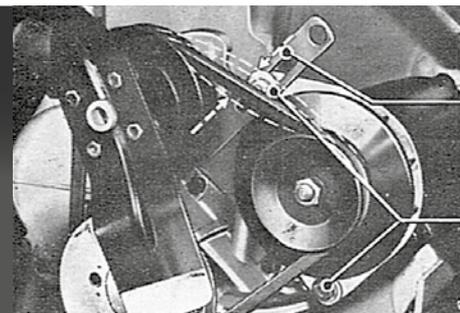
Motor-Seizierung

Unter Zuhilfenahme von "Wie helfe ich mir selbst-Büchern" und eines Drehmoment-schlüssels trauten sich viele stolze Fahr-

zeugbesitzer zu, eine komplette Motor-reparatur am Laterndlparkplatz selbst durchzuführen. Ein Albtraum für heutige Bildschirm-Philosophen, die in der 600 Seiten umfassenden Betriebsanleitungs-Online-Version zwar den Tastendruck für jedes unnötige Infotainment ohne Finger-verstauchungsgefahr erklärt bekommen. Aber haben sie darin jemals irgendeinen Hinweis über Zündfunken gefunden?

Quietschabhilfe

Im Fahrschul-Technikunterricht der 1960er erklärten die Vortragenden dem jugendlichen Publikum, dass man gerissene Keilriemen - trieben Wasserpumpe und Lichtmaschine an - im Notfall durch zusammengeknotete Nylon-Damenstrümpfe ersetzen konnte. Jedenfalls war es immer empfehlenswert, die Keilriemenspannung regelmäßig mit der Daumendruckprüfung zu kontrollieren. Lockere und rutschende Keilriemen sorgten beim Hochdrehen des Motors für nervenaufreibende Quietschgeräusche, verschlissen sehr schnell, flogen im schlimmsten Fall sogar ab. Ein Nachspannen und anschließende Fixierung mittels einer Klemmschraube war jedem Fahrzeugbesitzer zumutbar.



Strom

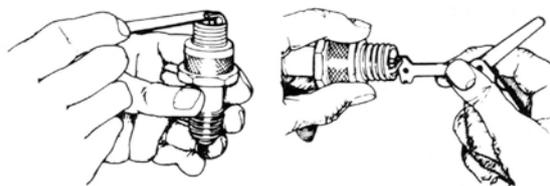
Für Stromversorgung und Zündfunke war damals wie heute eine Fahrzeugbatterie vonnöten. Gegenwärtig sind diese wartungsfrei, damals mussten die Zellen des Bleiakkus regelmäßig mit destilliertem Wasser versorgt werden. Der Batterietausch war auch mit zwei linken Händen und wenig Werkzeug leicht zu bewerkstelligen, heute müssen sogar die teils mit Pin-Code geschützten Stromversorger teuer von Fachwerkstätten angelernt werden.



Zündung

In den 1970er Jahren feierte erstmals die Zünd-Elektronik ihren Einstand im Kraftfahrzeug. Davor fummelte man mit einer Fühlerlehre und Schraubenzieher im Zündverteiler so lange herum, bis man den richtigen Unterbrecherkontaktabstand eingestellt hatte. Nach Lösen einer Klemme oder Schraube drehte man am Verteilergehäuse so lange, bis das Aufleuchten einer Prüflampe den korrekten Zündzeitpunkt anzeigte. Ablesbar meist an einer Gradeinteilung am Steuergehäuse und einer Totpunktmarkierung auf der Riemenscheibe. Im Zuge dieser Arbeiten erwies es sich als sinn-

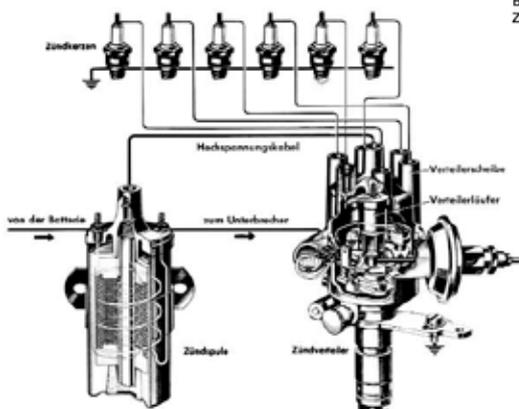
voll, auch gleich die Zündkerzen zu wechseln. Deren Farbbild an der Elektrode gab Auskunft über den Verbrennungsgrad des Treibstoffgemischs. Eine helle Farbe zeugte von einem zu mager eingestellten Motor. Schwarze, verölte Kerzen von zu fettem Gemisch.



Prüfen des Elektrodenabstandes mit einer Fühlerlehre

Einstellen des Elektrodenabstandes mit einem Spezialwerkzeug

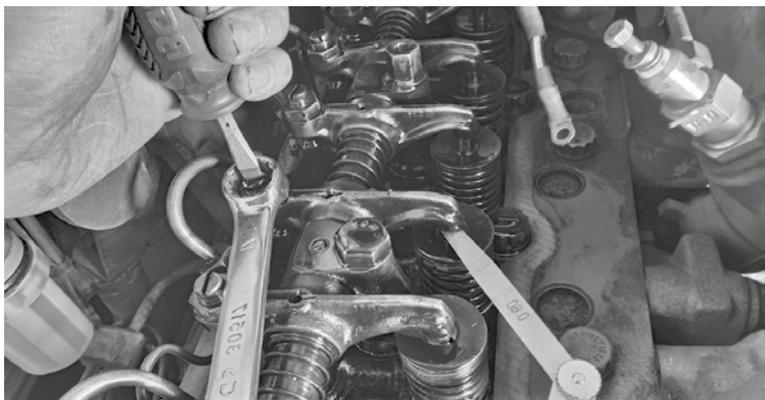
Bild 245
Zündkerzenwartung



Fühlerlehre

Ventilspiel

Nach Abnahme des meist zuoberst am Motor angebrachten Ventildeckels, kam bei unten gesteuerten Motoren eine „Ventilklaviatur“ zum Vorschein. Über Kipphebel und Stößelstangen wurden von der Nockenwelle die Ventile geöffnet und geschlossen. An den Kipphebeln gab es Einstellschrauben, um das korrekte Ventilspiel einzustellen. Je nach Wartungsbuch musste dieses bei kaltem oder warmem Motor mit einer Fühlerlehre gemessen werden. War dieses zu eng eingestellt, blieben die Ventile beim Zündungsvorgang geöffnet und brannten ab. Bei zu großem Ventilspiel rasselte der Motor unschön und litt unter Leistungsmangel.



Vergaser

Den Treibstoff- und Luftanteil des Gemischs bereiten ein oder mehrere Vergaser auf. Bevor es Abgastester gab, begnügten sich Hobby-Schrauber mit der Aussagekraft des Abgasfarbenspiels

im Auspuffrohr, der lochfreien Drehfreudigkeit und dem Motorrundlauf. Mittels Schlitzschraubenzieher drehte man vorsichtig an Gemischregulier- und Leerlaufeinstellschraube, nachdem man schon davor vorsorglich den verunreinigten Luftfiltereinsatz über dem Vergaser ersetzte. Lief der Motor nach dieser Peripheriekur noch immer nicht nach Wunsch, wagte man sich bis zu dessen Eingeweiden vor.

Kompressionstest

War man anschließend mit der Leistung und dem Lauf des Motors weiterhin unzufrieden, erwies sich ein Kompressionstest jedes einzelnen Zylinders als zielführend. Alle Kerzen raus, Kompressionstester in den Kerzensitz drücken und mit durchgetretenem Gaspedal den Motor per Anlasser drehen lassen. Per Kompressions-Druckschreiber konnte man feststellen, ob einer der gemessenen Zylinder Undichtheiten zeigte. Verursacht von defekten Ventilen, abgearbeiteten Kolbenringen oder einer durchgebrannten Zylinderkopfdichtung.



Text: Alexander Trimmel, Foto: Archiv Trimmel, ChopyWorks/Pixabay



Ihr Profi
für Gastro
& Co

halek



Halek GmbH

Gewerbestraße 4

A-2201 Hagenbrunn-Industriegebiet

T +43 (0) 2246/31 25

F +43 (0) 2246/34 93

E office@halek.at

www.halek.at



Privatperson

herum. Sie werden immer größer und es geht wieder darum, eigentlich mehr zu produzieren. Es ändert nichts an der Grundeinstellung zum Lebendigen.

Die Abkehr vom Benzinbruder mag für viele in die Zeit zu passen, muss man die Dinge bis

zum Schluss auskosten, um loslassen zu können?

Düringer: Benzinbruder war ein Titel eines meiner Programme, ich wäre nie auf die Idee gekommen zu sagen, ich wäre ein Benzinbruder. Und wie es dann so ist, auf einmal schreibt irgendeiner „der Benzinbruder“, was auch immer das heißt. Daher gibt's keine Abkehr von einem Benzinbruder. Wenn es eine Leidenschaft für Technik gibt, dann war es das Motorrad, mit dem bin ich aufgewachsen. Das Schöne an meinen alten Autos früher war nicht das Fahren, sondern das Bauen und Umbauen gemeinsam mit Freunden. Aus einer Idee etwas gestalten und mit alten Amis hat man sich hier austoben können.

Welche Motorräder und Autos durften der Sammlung erhalten bleiben?

Düringer: Eine Sammlung hat es so direkt nie gegeben, es war immer alles in Bewegung. Heute habe ich einen Dacia Logan. Nicht mal der Fensterheber kann irgendwas machen, was er nicht darf, denn es wird gekurbelt. Zum Führen habe ich einen Scudo, damit ist das Thema Auto durch. Ein paar alte Motorräder hab ich mir behalten. Eine alte XD gehört in jeden Haushalt, eine XR600, African Twin und Alltagsmotorräder, wie heute eine Guzzi.

Wenn ich den Platz noch hätte, wäre ich schon noch gefährdet etwas zuzulegen. Besitz besitzt.

Viele haben das Projekt GILT!, die Sichtbarmachung der Nichtwähler, nicht verstanden oder hätten Sie gerne in der Politik gesehen. Ist es derzeit überhaupt möglich oder attraktiv einzusteigen ohne verbrannt zu werden?

Düringer: Mein Projekt war wirklich ein Kunstprojekt, mir ist es nie darum gegangen, bei einer Nationalratswahl etwas zu bewegen oder zu erreichen. Man kann nichts erreichen, das ist vollkommen sinnlos, in so einem System ist es eh wurscht. Dieser weggerechnete Balken der ungültigen Stimmen ist mir immer aufgefallen. Nichtwähler, aber auch die, die sich die Mühe machen ungültig zu wählen, kommen nicht mehr vor, dabei hinterlassen die auch eine Botschaft und das war mein Projekt.

Hört man heute den Grünen zu, so ist nicht mehr viel Unterschied zu Lobbyisten zu erkennen, können wir wirklich nur noch aus Industrieangeboten auswählen, damit das Rad immer schön am Laufen bleibt?

Düringer: Scheinbar ist es so. Es ist ein derartiges Dilemma, in welchem die ganze Welt steckt. Man weiß, so kann es nicht weiter gehen, zugleich gibt es kein Ausstiegsszenario, weil es muss so weitergehen. Wurscht wie man es anlegt, es endet im Chaos oder mit Zerstörung oder großer Unsicherheit. So weiter-tun wie bisher, wird sich nicht ausgehen und umgekehrt, radikal alles anders machen, geht sich auch nicht aus, weil es die Leute nicht mittragen wollen, sie können es auch gar nicht. Das Mantra war immer Arbeitsplätze, Wirtschaftswachstum,

Konsum, Freizeit, es ging nur um das, seitdem ich auf der Welt bin. 1963er Jahrgang, da waren das die Spielregeln - und warum soll es plötzlich anders sein? Es bleibt beim Konsum, es bleibt beim Produzieren, wir produzieren jetzt nur andere Dinge, die angeblich besser sind. Was produziert wird, erzeugt irgendwann Müll. Und es wird immer mehr. Das macht das Leben auch unspannender.

Schauspieler, Kabarettist, Aktivist, Körperkult, Benzinbruder, Wutbürger, Ökorebell, die verschiedenen Entwicklungsstadien könnten facettenreicher nicht sein, welchen Roland Düringer sehen wir heute?

Düringer: Jetzt bin ich wirklich privat und immer mehr ein Mensch, der zwischen den Stühlen sitzt. Es ist schwer, heute noch über etwas zu sprechen, weil alles immer sofort missverstanden und alles ideologisch aufgeladen wird. Seit vielen Jahren zieht es mich immer mehr zur Natur hin. Es ist sehr menschengerecht in der Natur draußen, seinen eigenen Garten haben, was aber nicht heißt, dass mir deswegen keine Autos mehr gefallen dürfen oder ich Motorrad fahren darf. Heute gibt es nur entweder oder. Die ganze Entwicklung mit CO2 und Klima retten find ich insofern deppert, weil es im Prinzip ums Richtige ginge, aber auf einem ganz falschen Weg. Es wird wieder das Problem vereinfacht über ein Symptom, wie sie es in der Medizin auch machen, „CO2“ und „Klima“ und damit ist alles erklärt und es rechtfertigt alles, aber bringt uns in Wirklichkeit nicht weiter. Klar werden jetzt andere Autos gebaut, aber die stehen wieder nur in der Stadt



Treibt man die mit ihren Sorgen zurückgelassenen Menschen durch die derzeitigen Energiekosten nicht noch weiter zu den Rechtspopulisten?

Düringer: Im Prinzip ja, aber schon seit längerer Zeit. Es liegt auch an den alten Strukturen von schwarz und rot, welche sich aufgelöst haben. Ein Konzept der offenen Demokratie wäre heute technisch machbar. Bürgerparlamente wären möglich, aber dann wäre das heutige sich selbst erhaltende System weg. Mittlerweile kommt der Egoist in mir hervor, welcher mir sagt: Es ist gut, wie es ist. Dadurch habe ich meine Nischen. In bin froh, dass die Mitmenschen alle am Wochenende im Shopping-center sind, weil dann ist im Wald eine Ruhe. Es wäre

ganz furchtbar, wenn sie auf die Idee kommen, eigentlich wäre es im Wald ruhiger. Ich habe mir früher den Europa-Atlas für Motorradfahrer zugelegt, die für Motorradfahrer empfohlenen Strecken waren grün markiert. Und wenn ich gefahren bin, hab ich gewusst, wo ich fahren soll: dort, wo kein grüner Stich war. Durch die Kalkulierbarkeit, was andere tun werden und wie sie agieren, kann man sein eigenes Leben angepasst gestalten.

Jeder redet vom Ressourcenschonen, hapert's nicht am Bildungssystem, wenn wir glauben, ein 2,5 Tonnen E-SUV würde die Welt retten?

Düringer: Ob man wirklich nur



das Bildungssystem in die Pflicht nehmen muss? In meiner Schulzeit wurde ich nicht emotionalisiert oder ideologisch auf eine Seite gelenkt, heute könnte das durchaus so sein. Dass man einfache physikalische Gesetzmäßigkeiten nicht mehr verstehen kann und auch nicht mehr hinterfragt, ob das alles ein Blödsinn sein könnte, geht nur, wenn man emotional so aufgeladen ist, dass sich die Frage gar nicht mehr stellt. Bedürfnisse zu schaffen für Dinge, welche man eigentlich gar nicht braucht, geht nur über Emotionen, das geht nicht über Sachverhalte. Früher etwa wurden in Autowerbung schon Vorteile beworben, wie viele Bierkisten passen in einen Golf oder wie ein Citroen GS mit seiner Hydropneumatik unbemerkt über Eisenbahnschienen schwebt, aber irgendwann

waren dann Autowerbungen, wo man nicht mehr wusste worum es geht. Man sieht eine Wüste, die sich dann in eine Großstadt verwandelt, dann hüpfen wir aus dem Sand, ein Raumschiff landet, dann sind alle Menschen happy und irgendwann steht da: Opel. Die Gesellschaft ist darauf konditioniert, nicht mehr auf Sachverhalte, Logik, Inhalte oder technische Daten zu achten sondern nur auf Emotionen. Dagegen anzukämpfen ist sinnlos. Mein Argument gegen so ein neues Auto wäre, es muss gebaut werden. Es ist ganz einfach, es produziert im Bau so viel Dreck. Was wollen wir mit einem Auto? In der Stadt elektrisch, geht nicht mehr anders, dann aber konsequent. Kastenwägen für Lasten und Kabinenroller, um trocken von A nach B zu kommen. Wie der Robin Reliant. Den hab ich auch gehabt den Dreiradler. Das geht gar nicht so schlecht, hat nur 400 Kilo. Aber man hat das Auto ja, um sich zu präsentieren.

Ein Leben für Instagram und Außenwirkung führen, wie lange macht das glücklich?

Düringer: Das Ego ist total glücklich, wenn es gehört wird. Der Sportler sammelt Medaillen, der Schauspieler Applaus, andere Likes. Solange das wächst, funktioniert es gut. Aber was passiert, wenn das stagniert?

Die politische Korrektheit ist gut gemeint aber spaltet kontraproduktiv. Wie sinnvoll ist es, den Weg noch konsequenter weiter zu gehen?

Düringer: Ich habe ein massives Problem mit Leuten, die irgendwem, aus irgendeinem Grund erklären wollen, was sie zu tun haben oder was richtig oder falsch ist. Das geht nicht, das geht auch in einer Beziehung nicht. Überall hat man das Gefühl, dass erzogen wird, auf irgendeine Art und Weise. Es macht keine gute Stimmung. In einem gewissen Kontext mag einiges stimmen, nur leben Menschen unter bestimmten

Umständen in einer anderen Welt und da hat manches keine Bedeutung in ihrem Leben, das für jemanden anderen vielleicht eine enorme Bedeutung hat.

Gehen emphatischen Nachdenkern eher die Haare aus?

Düringer: Ein vergifteter Körper wirft die Haare ab. Irgendwas ist nicht in Balance. Es dürfte schon so sein, wenn sich jemand nicht viele Gedanken macht, warum was wie ist und nur ein paar Sachen haben will: Gutes Essen, Bier, passendes Fernsehprogramm, schöner Urlaub und alles passt, haben die ein schönes Leben! Wenn man aber anfangt über etwas nachzudenken, Mitleid für andere Lebewesen fühlt, dann hat man mitunter ein Problem, wenn man es so in sich reinlässt, dass es einen selbst auffrisst.

Regenerationsabend 2.0, Mundi, Kottan, Breitfuss und Weber, stößt die Sehnsucht nach bewährtem Alten auf sehnsüchtigen Anklang?

Düringer: Was ich bemerke, eine Sehnsucht, so absurd das ist, an die gute alte Zeit, wo diese noch besser oder leichter zu verstehen war. Und dass die Menschen dankbar sind, wenn ich darüber rede, über Puch Monza oder Schnurlostelefon. Eine Reise in die Vergangenheit, die offenbar gut belegt ist.

Was würde die Figur Joschi Täubler heute tun?

Düringer: Irgendwas sicher mit Internet, einen Youtubekanal, Finanzberater, Aktien besprechen. Sicher etwas verkaufen wollen.



Regenerations-Abend 2.0

Kann es denn sein, dass sich ein völlig unvorbereiteter Schauspieler, ohne Stück und eingelesenen Text und ohne Probe auf die Bühne stellt, zwei Stunden lang das ausverkaufte Theater unterhält und das Publikum bis zum Schluss davon überzeugt ist, dass hier alles nach Plan läuft?

Kann es sein, dass sich der Schauspieler dreißig Jahre danach noch an den ungeschriebenen Text von damals erinnert und die G'schicht'In vom Heiligen Abend in Favoriten, Motorradrennen im Wienerwald, vom am Glatteis tanzenden Jeep



und den ersten langweiligen Stunden am Burgtheater zu neuem Leben erweckt?

Kann es denn auch sein, dass es neue G'schicht'In aus Düringers Lebensgeschichte zu erzählen gibt?

Genauso ist es! Jetzt auf einer Kleinkunsthöhne in Ihrer Nähe! Denn in spannenden Zeiten tut es gut, dem Hirn und der Seele einen Regenerationsabend zu gönnen.

Alle Auftrittstermine auf: www.dueringer.at



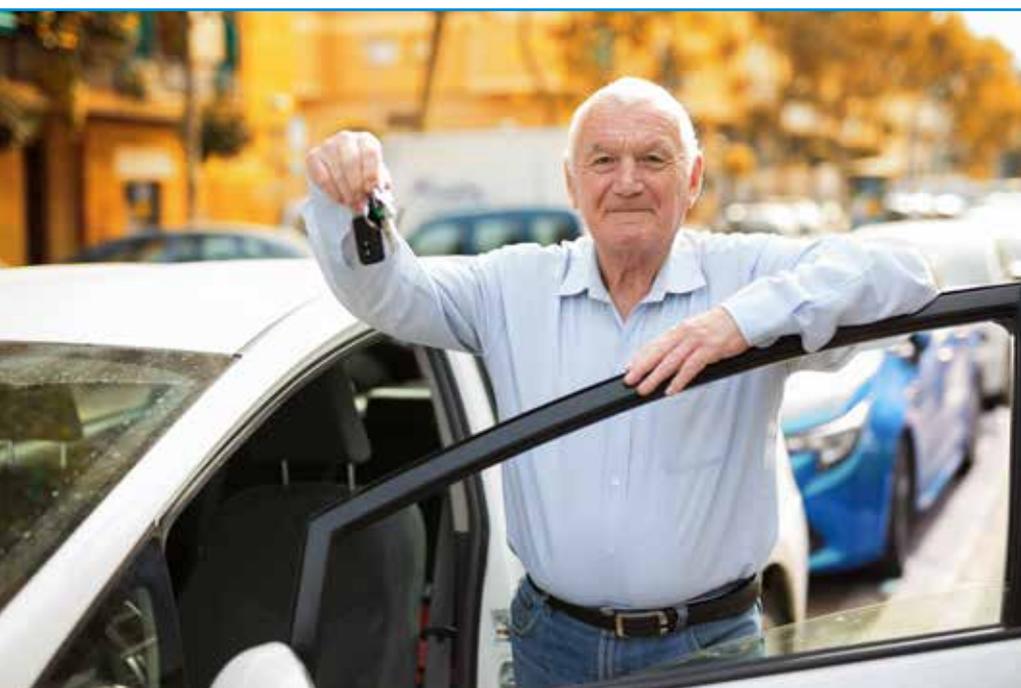
Fahrverbot ab 70?

Für die vierte Führerschein-Richtlinie der EU liegen die ersten Vorschläge auf dem Tisch. Als Aufreger-Thema geistert eine Altersbeschränkung durch diverse Medien.

Auch wenn die pflegende und erhaltende Kosmetik sowie diverse Foto-Filter versuchen, der kaufkräftigen Öffentlichkeit das Gegenteil vorzugaukeln: Wir werden alle nicht jünger. In Europa ist das Konzept, nach einem wenigen Minuten dauernden medizinischen Grobscreening im Alter von 17 Jahren eine lebenslange Lizenz zu erhalten, mit der man über dreitausend Kilo Stahl, Glas und Plastik mit beachtlichen Geschwindigkeiten über öffentliche

Durch die (aus heutiger Sicht nicht kritikfreie, weil autozentrierte) Siedlungs- und Verkehrsplanung der letzten 60 Jahre sind das Auto und der Führerschein für viele Menschen die unverzichtbare Basis für ein selbstbestimmtes Leben. Jede auch nur angedeutete Änderung des Ist-Zustandes wird sofort als Bedrohung der persönlichen Lebensqualität empfunden – ein Umstand, der natürlich auch dazu verleitet, mit geschürten Ängsten Stimmung zu machen und wütende Klicks

gesundheitlichen Ereignissen wie z.B. einem Schlaganfall oder bei chronisch fortschreitenden Krankheiten des Nervensystems muss man jeden Tag aufs Neue selbst entscheiden, ob man für den Straßenverkehr fit genug ist – darf sich aber natürlich mit der behandelnden Ärztin bzw. Arzt darüber unterhalten. Eine neutrale, objektive Beurteilung durch dritte Personen, wie sie etwa der Club Mobil (www.clubmobil.at) anbietet, ist grundsätzlich freiwillig – kann aber bei verkehrsauffälligen Personen auch vom Amtsarzt angeordnet werden. Ganz nach dem Motto „Es muss zuerst etwas passieren, bevor etwas passiert.“



Flächen pilotieren darf, nur mehr in wenigen Ländern Realität – unter anderem in Deutschland und Österreich. Ebendort ist zu lesen, dass „die EU“ regelmäßige ärztliche Kontrollen für ältere LenkerInnen vorschreiben will. Die EU-Kommission bestimmt das freilich nicht diktatorisch, denn die Union besteht aus Mitgliedsländern, die bei der kommenden Führerscheinrichtlinie durchaus mitreden und anschließend über das Ergebnis abstimmen dürfen.

in asozialen Netzwerken zu produzieren.

Die regelmäßige Überprüfung der Fahrtauglichkeit von FührerscheinsbesitzerInnen basiert derzeit auf der subjektiven Einschätzung der Sehschärfe, der Reaktionsschnelligkeit, der körperlichen Beweglichkeit. Gemeinweise sind aber z.B. Einschränkungen des Gesichtsfeldes dadurch gekennzeichnet, dass man selbst nicht sieht, dass man nichts sieht. Auch nach akuten

Führerscheine der Klassen A und B sind derzeit 15 Jahre gültig. (Ganz alte Führerscheine ohne aufgedrucktes Ablaufdatum werden übrigens im Jänner 2033 ungültig.) In Zukunft soll der Führerschein ab dem 70. Lebensjahr nur mehr für fünf Jahre verlängert werden. Zur Unterstützung der eigenen Beurteilung der Fahrtauglichkeit soll ein Fragebogen erstellt werden, mit dessen Hilfe eine Selbsteinschätzung der körperlichen und geistigen Fitness stattfindet. Das heißt: Es gibt eine Checkliste für die weiterhin eigenverantwortliche Entscheidung, ob man sich für die Verlängerung des Führerscheins gesund genug fühlt. Stellen sich anhand dieser Selbsteinschätzung mögliche gesundheitliche Probleme heraus, wird eine ärztliche Untersuchung notwendig. Die einzelnen Mitgliedsländer können, wenn sie wollen, allerdings auch strengere Maßnahmen beschließen. Zum Vergleich: Führerscheine der Klassen C und D sind immer nur 5 Jahre gültig, ab dem 60. Geburtstag sogar nur mehr 2 (!) Jahre. Für LKW- und Buslenker ist außerdem bei jeder Verlängerung der Lenkberechtigung eine ärztliche Untersuchung vorgeschrieben.





JETZT TICKETS SICHERN
REDBULLRING.COM



CRYPTODATA MOTORRAD GRAND PRIX VON ÖSTERREICH 2023

 18.–20. AUGUST | RED BULL RING

#AUSTRIANGP



Wäre der elektrische Emily GT von Nevs ein würdiger Saab-Nachfolger geworden?

Die Produktion von Saab wurde im Jahr 2011 eingestellt und die Konkursmasse wurde damals durch das neu gegründete Unternehmen NEVS (National Electric Vehicle Sweden) aufgekauft und gehörte eine Zeitlang der chinesischen Evergrande Group an. Was bis dato aber geheim war, es gab ein Projekt, welches 2019 startete. Nevs war von Evergrande beauftragt worden, in zehn Monaten ein Auto zu bauen, welches auch entwickelt worden war. Von der Belüftung unter dem Auto bis zu den Schweißnähten, alles ist in Serienqualität. Aber als Evergrande finanziell zusammenbrach, wurde alles gestoppt und das Auto wurde geheim. Nun konnte zum ersten Mal das voll ausgereifte und fahrbare Auto Nevs Emily GT mit einzigartiger Technologie gezeigt und gefahren werden. Das Auto hat unter anderem vier Radmotoren, die Reichweite soll nach WLTP 948 km betragen haben! Da nun das geistige Eigentum an dem Projekt sowie alle sechs Prototypen zum Verkauf stehen, gibt es Hoffnung für dieses interessante schwedische Projekt von Nevs. In den richtigen Händen könnte es ein Comeback als stilvolles und sportliches Elektrofahrzeug unter einer anderen Marke feiern. Oder auch wieder als Saab? Totgesagte leben bekanntlich länger.



Ladestellen-Etikett

Seit neuesten sind die Ladesäulen mit einem Sechseck und einem Buchstaben gezeichnet. In der Regel ist das ein C, oder auch ein K, L, M oder N. Damit möchte man die historisch bzw. technologisch bedingt unterschiedlichen Ladekonzepte für E-Fahrzeuge eindeutig kennzeichnen. Ein europaweit einheitliches Kennzeichnungssystem für Fahrzeugladestationen soll daher alle e-AutofahrerInnen bei der einfachen Identifizierung von geeigneten Ladestellen unterstützen. Seit Okt. 2014 gibt es eine EU-Verordnung, die eine eindeutige Kennzeichnungspflicht für öffentlich zugänglichen Ladepunkte vorschreibt. Österreich hat sich bei der Umsetzung dieser Verordnung allerdings wieder einmal Zeit gelassen - es hätte schon Anfang 2022 der Fall sein sollen. Offensichtlich ersichtlich sind die Buchstaben aber erst seit kurzem. Schon vorher waren diese Buchstaben in den Ladebuchsen der e-Autos sichtbar.

Fotos: Hersteller, Bernhard Reichel, Magnus Fröderberg

Joachim Zanitzer

E-Mobilität Spezialist.

Zanitzers



Gebrauchte Teslas sind Ladenhüter

Tesla hat Anfang des Jahres 2023 die Preise für alle Modelle massiv gesenkt. Teilweise wurden die Modelle um bis zu 20% billiger. Aufgrund der nun voll laufenden neuen Gigafactories (Teslas Autofabriken) können sie nun mehr Fahrzeuge produzieren. Aufgrund der guten Marge, die doppelt so hoch ist wie bei Volkswagen, heizt Tesla den Preiskampf im Bereich der e-Autos an. Sie verzichten auf einen Teil der Marge und setzen damit auf MasseGut für diejenigen, die sich einen neuen Tesla zulegen wollen. Schlecht für den Gebrauchtwagenmarkt. Gebrauchte Teslas sind derzeit nur schwer an den Mann zu bringen. Der Verkauf von Gebrauchtwagen dieser Marke ist daher bei den betroffenen Modellen fast zum Erliegen gekommen.

Fabriksneue Tesla Roadster zu kaufen

Kuriosität - 2008 startete Tesla mit dem Tesla Roadster, dessen Karosserie er sich mit dem Lotus Elise und Opel Speedster teilte, auf den Markt und begründete den Elektro-Hype. Nun aber wurden in einem chinesischen Hafen 3 fabriksneue originale Tesla Roadster aus 2010 in einem Container gefunden, die nie abgeholt wurden. Aufgrund der hohen Lagergebühren in sechsstelliger Höhe werden diese drei Roadster nun verkauft. Jeder mit 0 Miles am Tacho. Bei Interesse: <https://grubermotors.com/>

Ja zu A. Fisker Ocean made in Austria

Der neue „Made in Austria“ bei Magna Steyr in Graz produzierte Fisker Ocean ist mittlerweile käuflich erhältlich, obwohl die Produktion schon im vergangenen November gestartet ist. Das konzipierte Auto des Dänen Henrik Fisker gibt es bereits ab 41.500 Euro vor Förderungen mit rund 440 km Reichweite nach WLTP. Er ist in vier Ausstattungsvarianten mit u.a. SolarSky-Dach und Hyper Range Akku für eine Reichweite von bis zu 707 km bestellbar. Er soll sogar eine maximale Anhängelast von beeindruckenden 1,8 Tonnen möglich sein. Ab 2024 soll es sogar die Möglichkeit geben, ihn mit Wechselakkus zu bestellen. Wenn das Interesse geweckt ist, können Sie sich bereits den Ocean ansehen. In der Simmeringer Hauptstraße Nr. 1 in Wien haben Sie bereits die Möglichkeit, zwei Fisker Oceans zu besichtigen. So- gar ein Fisker Karma, aus der ehemaligen Fisker Automotive, ist dabei zu begutachten.



Wiens Parkpickerl Kuriositäten III

Wenn Sie ein Elektroauto fahren und in Wien eine Ladesäule benutzen, seien Sie auf der Hut!

Wenn Sie ein Elektroauto fahren und in Wien eine Straßen-Ladesäule der Wien Energie benutzen wollen, seien Sie auf der Hut. Denn es besteht die Gefahr, dass Sie vom Magistrat der Stadt Wien bestraft werden, weil Sie das Elektroauto an einer Ladestation abgestellt hatten und nach Beendigung des Ladevorgangs nicht rechtzeitig weggefahren sind. Wie das?

Der Alltag: Die Anzeige des Autos zeigt 3 Stunden Ladezeit an. Während der Ladezeit hat das zweite e-Auto die Ladesäule verlassen, verkürzte damit die tatsächliche Ladezeit des eigenen Autos auf nur 2 Stunden. Das heißt nun, dass Ihr Fahrzeug 1 Stunde, ohne aktiv zu laden an einer Ladesäule stand, was nicht gestattet ist. Sollten Sie dann nicht innerhalb von 15 Minuten wegfahren, wird es teuer.

beiden Strafzettel/Anzeigen einzeln beeinträchtigt werden, werden einzeln abgehandelt und die Chancen sind gleich Null damit Erfolg zu haben. Ein anderer Autofahrer hat allerdings die Strafen beeinträchtigt und schlussendlich hat das OLG die Strafen bestätigt aufgrund der mangelnden Überprüfung der tatsächlichen Beendigung des Energiebezuges in der App.

eines anderen Ladeanbieters ihr Auto an einer Wien Energie Ladestation laden? Sie erhalten in dem Fall keine Nachrichten. Darauf wurde im Urteil aber nicht eingegangen.

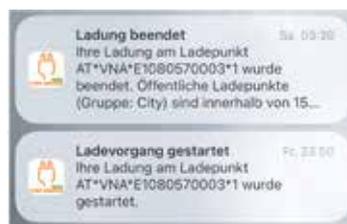
Zeit ist Geld

Elektroautofahrer in Wien wissen mittlerweile: Wenn sie eine Ladesäule für sich allein nutzen, steht ihnen in der Regel die volle Leistung der Ladesäule zur Verfügung. Laden 2 Elektroautos gleichzeitig kann sich die Ladezeit verlängern. Und genau das kann zum Problem werden, wenn Sie sich als Fahrzeugbesitzer dann auf die angezeigte Ladedauer ihres e-Autos verlassen.

Doppelt casht besser

Dafür gibt es zwei Strafen. 1. Weil keine Parkometerabgabe (vulgo Parkschein) entrichtet worden ist, und 2. Verstoß gegen das Halte- und Parkverbot, das für die Zeit des Ladens aufgehoben ist. Nach Auskunft der Juristen des ÖAMTCs, die ich als betroffener Autor bekam, ist die doppelte Strafe rechtmäßig. Selbst bei einem Einspruch müssten

Nun, die App der Wien Energie liefert mittels Push-Nachrichten wann eine Ladung gestartet bzw. wann diese, abgeschlossen ist: Was aber, wenn Sie mittels



Man hätte mit einer Strafe auch das Auslangen finden können, aber das ist scheinbar nicht im Sinne der Stadt Wien. Warum? Weil der Unterschied zwischen Tag und Nachtarif der Wien Energie Ladesäulen quasi der Preis eines Parkscheines pro Stunde ist. Was aber nun, wenn man eine Ladesäule in einem Wiener Stadtbezirk benützt, in dem man ein gültiges Parkpickerl besitzt? Dann zahlen sie auch wieder doppelt. Ganz im Sinne der Stadt Wien.

Das Urteil über die doppelte Strafe ist nachzulesen unter: **VwGH 16. 2. 2023, Ra 2022/02/0112**

Alpine A290_β

Obwohl Renault noch mit dem Zoé im elektrischen Kleinwagensegment bestens aufgestellt ist, rühren die Franzosen schon lange vor der Markteinführung des Nachfolgers die Werbetrommel. Jüngstes Produkt ist die Alpine-Version des künftigen vier Meter kurzen R5. Ein bisschen Showcar-Make-up muss man sich noch wegdenken, jedenfalls soll für reichlich Fahrspaß gesorgt werden. Bei der frechen Studie sitzt der Fahrer noch mittig. Bei den technischen Daten der Serie lässt man uns noch nicht in die Karten blicken. Wahrscheinlich bietet sich der 218 PS starke E-Motor aus dem Megane E-Tech samt seinen 300 Nm Drehmoment an. 2025 wissen wir sicher mehr.



Der Super-Akku aus China

Der weltgrößte Akkuhersteller der Welt CATL hat auf der diesjährigen Auto Messe Shanghai angekündigt, noch in diesem Jahr mit der Produktion eines Superakkus zu starten. Dieser soll eine enorme Leistungsdichte von 500 Wh/kg besitzen. Heutige Spitzenzellen kommen etwa auf die Hälfte. Ein nur 100 Kilogramm schwerer Akku dieses neuen Typs könnte also 50 kWh Strom aufnehmen und wäre damit um ein Vielfaches leichter als herkömmliche Lithium-Ionen-Akkus, wie sie beispielsweise in Elektroautos zum Einsatz kommen. Leichtere Akku-Packs sind nicht nur für E-Autos wichtig, sondern auch unbedingte Voraussetzung für andere Anwendungen im Schiffs- oder Flugverkehr. Die Akkuzellen sollen durch ein neues Anodenmaterial und ein Elektrolyt mit einer Netzstruktur im Mikrometermaßstab und besonders hoher Ionenleitfähigkeit möglich werden. Die Nutzung eines Polymers garantiert eine höhere Sicherheit als in herkömmlichen Lithium-Ionen-Akkus mit Graphit in der Anode, deren flüssige Elektrolyte leicht entzündlich sind.

凝聚态航空电池

CONDENSED BATTERY FOR ELECTRIC AIRCRAFTS



Test: Toyota Yaris 1.0 Active

Ohne alles

Ein ganz normales, einfaches Auto - das gibt es noch und ausgerechnet vom Hybrid-Pionier Toyota.

Dreizylinder ohne Turbo mit steuerschonenden 72 PS, fünf manuellen Gängen, 15-Zöllern und hinten sogar nur Fensterkurbeln, Handbremshebel, analogem Tacho, echten Tasten und Drehregler - alles, was kaputt gehen könnte, müsste man gegen Aufpreis ordern und dann noch ein Kleinwagen, eine vom Aussterben bedrohte Gattung! Das Ganze klar unter einer Tonne, so geht Nachhaltigkeit wirklich, vor allem in Kombination mit verlässlicher japanischer Solidität. Zugeben, der Yaris Hybrid ist ein ruhiger, sanfter Gleiter, der brav eingesetzt schon sehr sparsam ist. Und sein E-Motor kaschiert die Leistungslöcher des Verbrenners perfekt. Dennoch: die Technik ist ein paar Tausender teurer und schwerer.

Zur Genüge

Knurrig erwacht der Kleine zum Leben und ist schon akustisch etwas präsenter.

Beim Anfahren merkt man, der Kleine braucht Drehzahl. Ab 2.000 Touren ist man dann ausreichend motorisiert. Hält man den Yaris über diese Drehzahl, schwimmt man überall stets mit und ist erstaunt, wie ausreichend 72 PS heute sind, auch wenn der Kühlergrill mehr androht.

Weniger ist mehr

Ein Start-Stopp ist nicht nötig, unter den fünf Gängen ist stets die ideal Abstufung für die meisten Situationen dabei. Sicherlich, wer gerne flott auf der Autobahn unterwegs ist, wird wohl den sechsten vermissen. Was auch absolut passt, ist das Gefühl für die tatsächliche Geschwindigkeit. Über zehn Sekunden auf Tempo 100, das ist heute schon selten, hier fühlt es sich nicht so an. Fehlbremssungen des Bremsassistenten erleben wir keine, die Rückfahrkamera mag mehr Tageslicht.

Klein, aber fein

Kurzes Auto - agiles Handling, auch hier ist der Yaris derzeit eine gute Adresse, der Ford Fiesta wurde ohnehin eingestellt. Die Winterreifen passten, trübten jedoch weitere Eindrücke bei den warmen Temperaturen. Lenkung, Bremsen, Getriebe, alles lässt sich leichtgängig aber mit Rückmeldung bedienen.

Was will man mehr

Die Materialien sind langlebig und robust. Der Kofferraum ist ausreichend und für ein kurzes Auto top. Die Stadt wird dichter, die Parkplätze weniger, das passt schon. Hinten wird es schon mal eng, die Ladekante könnte niedriger sein, dafür ist die Optik mehr als sportlich. Alleine die breiten Kotflügel sind konkurrenzlos. Generell hat man bei den Presswerken bei so vielen Sicken und Kanten nicht gespart. Fad ist die Basis nicht. 10 Jahre Garantie gibt es obendrauf.

Bernhard Reichel



MOTORTYP Saug-Benziner

ZYLINDER R3

LEISTUNG 72 PS

DREHMOMENT 95 Nm

0 AUF 100 KM/H 14,6 Sek.

SPITZE 160 km/h

GETRIEBE 5-Gang manuell

ANTRIEB Vorderrad

LEERGEWICHT 960 kg

REIFEN 185/65 R15

REICHWEITE 640 km

VERBRAUCH 5,6 L/100km

VERBRAUCH TEST

6,6 L/100km

CO₂ 127 g/km

KOFFERRAUM 286-768 L

PREIS 17.290 €

PREIS TESTWAGEN 20.230 €



Fotos: Bernhard Reichel

MTL Mauersanierungen GmbH

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

eines der führenden österreichischen Unternehmen am Sektor:

➤ **Bauwerksabdichtung**

➤ **Mauerwerksabdichtung**

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

➤ **Mauertrockenlegung**

- Ausheizen der nassen Mauerbereiche mit Heizstäben oberhalb der Abdichtungsebene.

➤ **Heizstabtechnik**

- flächige Mauerwerksentfeuchtung, -ausheizung mit Heizstäben.

➤ **Fugen- und Rissverpressung**

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

➤ **Mauerwerksverfestigung**

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

Kontakt und Information:

Bernhard WILHELM, Inhaber und GF

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

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

A-2353 Guntramsdorf, Gumpoldskirchnerstraße 2

Test: Ford E-Transit Trend 350 L2

Packt was weg

Mit einem dem Urvater aller Transporter kann man jetzt auch das Handwerksgeschäft elektrisch erledigen.

Wer hat nicht schon mal Möbel transportiert und dabei sogar einen dieselbetriebenen Transit dabei benutzt? Im Stadtverkehr laufend im Getriebe herumgerührt aufgrund der kurzen Übersetzung und auf der Autobahn den Beifahrer angeschrien damit Sie sich unterhalten konnten?

Lieferheld unter Strom

All das ist mit dem E-Transit Geschichte. Ruckfreies Anfahren und geräuschloses Fahren, dass sogar die Soundanlage Genuss bereitet. Generell ist das Fahren mit dem e-Transit sehr komfortabel geworden, Dank dem Gewicht der Akkus, inkl. des Rückspiegels der das Bild hinter dem Transit volligital eingeblendet wird. Einzig Traktionsprobleme im leeren Zustand, wenn ein Rad auf nassem und losem Untergrund Stand erforderte kreative Lösungen. Der Laderaum der hier getesteten L2 Variante bietet 9,5 m³ und erlaubt ein höchst

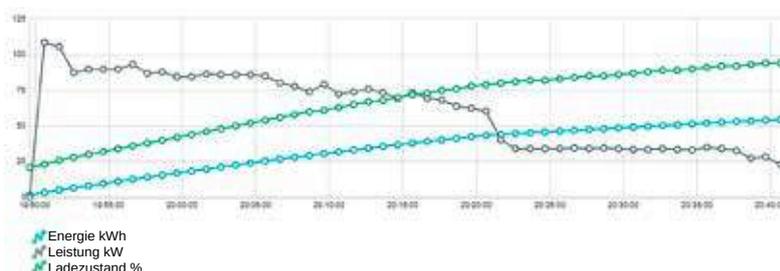
zulässiges Gesamtgewicht von 3,5t, womit dieser noch mit der Führerscheinklasse B gelenkt werden darf. Die Reichweite werden mit 317 km angegeben. Im Stadtverkehr sind 18 kWh ohne Probleme zu erreichen, was rechnerisch über 350 Kilometer bedeutet. Auf der Autobahn ist der Verbrauch aufgrund des hohen Aufbaues bei 30 kWh. Wir kamen bei Tempo 100 auf der Autobahn ohne Probleme von Wien nach Linz und hatten noch immer 50 km Restreichweite. Dank eines raschen 115-kW-DC-Lader (CCS oder auch K oder L) soll der Akku in einer guten halben Stunde auf 80 Prozent geladen werden

können. Wir haben im Test von 21 auf 80 Prozent 32 Minuten benötigt.

Verlässliche Anzeige

Für das Vertrauen der Gewerbetreibenden sorgt eine Achtjahres-Garantie bis 160.000 Kilometer und das Versprechen von 40 Prozent niedrigeren Betriebskosten. Ob das aber bei einem Grundpreis von über 67.000 EUR ein Kaufkriterium ist, bleibt offen. Für Vertrauen im Test sorgten allerdings die sehr genaue Anzeige der Km-Restreichweite und der benötigten Ladezeit an der Ladesäule.

Joachim Zanitzer



MOTORTYP Synchronmotor
AKKUKAPAZITÄT 77 kWh
LEISTUNG 184 PS
DREHMOMENT 430 Nm
0 AUF 100 KM/H 11,2 Sek.
SPITZE 120 km/h
GETRIEBE 1-Gang-Automatik
ANTRIEB Hinterrad
LEERGEWICHT 2.559 kg
REIFEN 235/65 R16
REICHWEITE 317 km
REICHWEITE TEST 235 km
VERBRAUCH 30,0-35,5 kWh/100 km
VERBRAUCH TEST 18,0 – 30,0 kWh/100 km
CO₂ 0 g/km
KOFFERRAUM 9.500 L
PREIS 67.296 €
PREIS TESTWAGEN 79.152 €



Fotos: Bernhard Reichel

Test: Subaru Solterra

Watt ihr Solt



MOTORTYP 2 Synchronmotoren
AKKUKAPAZITÄT 71,4 kWh
LEISTUNG 218 PS
DREHMOMENT 338 Nm
0 AUF 100 KM/H 6,9 Sek.
SPITZE 160 km/h
GETRIEBE 1-Gang-Automatik
ANTRIEB Allrad
LEERGEWICHT 2.057 kg
REIFEN 235/50 R20
REICHWEITE 467 km
REICHWEITE TEST 260 km
VERBRAUCH 15,9 kWh/100 km
VERBRAUCH TEST
24 kWh/100 km
CO₂ 0 g/km
KOFFERRAUM 441 L
PREIS 65.400 €
PREIS TESTWAGEN 68.900 €

Subarus erstes Elektroauto wurde natürlich ein Allradler und gemeinsam mit Toyota entwickelt. Aber nicht nur die charakteristischere Front unterscheidet die Brüder, sondern auch wesentliche Details. Der Solterra im Gatschtest.

Subaru steht seit vielen Jahrzehnten für allradgetriebene fahrdynamische Fahrzeuge, die sowohl auf als auch abseits der Straße eine gute Figur machen. Um als kleiner Hersteller im Bereich der E-Mobilität mitmischen zu können, entschied man sich, das erste Fahrzeug in einer Kooperation mit Toyota zu entwickeln. Subarus Fokus lag dabei klar beim Allradantrieb und dem Fahrwerk. Davon konnten wir uns beim ersten Test ein klares Bild machen. Unser Augenmerk lag demnach auch klar bei der Geländegängigkeit, als beim bekannten Gespann von E-Motor und Akku.

Terraformer

Beim Thema Bodenfreiheit, Böschungswinkel und Wattiefe steht der Solterra markenintern dem Forrester um fast nichts nach. Aber Dank der beiden jeweils 109 PS starken Elektromotoren vorne und hinten und des durch Stahlplatten geschützten

liegenden Akkus kann der Solterra klar seinen Vorteil rausholen: Volles Drehmoment von feinen 338 Nm beim Anfahren und der niedrige Schwerpunkt lassen das Fahrzeug mit einer Leichtigkeit durch das Gelände bewegen, welche man einem SUV und erst recht einem E-Auto gar nicht zutrauen würde.

Hilfsbereit

Weniger geübte Fahrer unterstützt im Gelände der X-Mode, welcher als intelligenter Tempomat im Bereich von 0-30 km/h stets den besten Grip findet und so das Fahrzeug sicher voran treibt. Doch auch auf der Straße macht das Allradsystem eine gute Figur. Selbst bei rutschiger Oberfläche bleibt der Solterra stabil und neutral in der Spur.

Rekuperativ

Als Alleinstellungsmerkmale zum Toyota verfügt der Solterra über den Fahrmodus „Power“, mit angepassten Kenn-

linien bei Beschleunigung und Lenkung, Schaltwippen beim Lenkrad, um die Rekuperation in vier Stufen einzustellen, um den sog. S-Pedal Modus, der das Bremspedal beinahe arbeitslos macht. Die restlichen technischen Eckdaten sind bereits vom Toyota bz4x bekannt: 71,4 kWh Akku, ein zeitgemäßes Entertainmentssystem, zahlreiche Fahr- und Sicherheitsassistenten, Wärmepumpe für die Klimatisierung, AC laden mit 11 kW, DC laden mit bis zu 150 kW und ein Verbrauch von rund 24 kWh/100km, welcher nicht ganz unsere, zugegeben hohen, Erwartungen zufrieden stellt.

Eine neue Era

Die Preise für den immer mit Allrad ausgestatteten Solterra starten bei rund 65.000 Euro - merklich über dem Toyota. Das Modell kann ab sofort bestellt werden, die Auslieferung erfolgt im vierten Quartal.

Georg Hanousek

Fotos: Simon Rainer



*inkl. Haltpflicht 30,58 €, Kasko 141,67 €, motorbez. Versicherungssteuer 23,04 €, Bonus-/Malus-Stufe 0, Zulassungsbez. Wien

Versicherung inkl. Kasko ab **172,55 €** monatlich*



Test: Hyundai Staria 2.2 CRDi 4WD AT Luxury Line

Space Shuttle

Vom Kleinwagen bis zum 9-sitzigen Bus bietet Hyundai ein Portfolio, welches mit unterseines gleichen sucht. Wir durften den Staria als 7-Sitzer in der Bestausstattung probieren und wurden vielfach von staunenden Blicken beäugt.

MOTORTYP Turbo-Diesel
 ZYLINDER R4
 LEISTUNG 130 PS
 DREHMOMENT 430 Nm
 0 AUF 100 KM/H 13,5 Sek.
 SPITZE 185 km/h
 GETRIEBE 8-Gang-Automatik
 ANTRIEB Allrad
 LEERGEWICHT 2.368 kg
 REIFEN 235/55 R18
 REICHWEITE 765 km
 VERBRAUCH 8,9 L/100km
 VERBRAUCH TEST
 9,8 L/100km
 CO₂ 232 g/km
 KOFFERRAUM 117-431 L
 PREIS 74.990 €
 PREIS TESTWAGEN 76.410 €

Diese zogen wir vielerorts auf uns - der gut fünf Meter lange und knapp zwei Meter breite Staria versteht es aufzufallen - mitunter erinnert sein Design an ein Science-Fiction-Fahrzeug aus den 80igern, das es in die Jetztzeit geschafft hat.

Klassisch motorisiert

Umso überraschender ist die Tatsache, dass der Staria weder über Raketenantrieb noch von Wasserstoff oder Elektrizität angetrieben wird - nein, er ist auch nicht als Benzinzer zu haben! Für den Antrieb zeichnet - vorerst - ein 2,2 Liter CRDi Triebwerk verantwortlich! Aus unserer Sicht eine weise Entscheidung, sorgt das Diesel-Triebwerk für ein durchaus passendes Vorankommen bei angemessenem Verbrauch.

Keine Rakete

Den erwirtschaftete man mit passiver Fahrweise - eher Lob

als Tadel, denn der 2,2 Liter-Diesel lädt in Verbindung mit der 8-Gang-Automatik den Piloten eindeutig zum Cruisen ein. Vernünftig, denn Lichtgeschwindigkeit lässt sich mit dem Staria so oder so nicht erreichen. Passend dazu präsentiert sich auch das Fahrwerk, welches im Alltag einerseits für komfortables Vorankommen sorgt, zum anderen davor auch nicht zurückschreckt eine höhere Zuladung problemlos von A nach B zu transportieren.

(Un)flexibel

Der Siebensitzer verspricht jede Menge Komfort. Während man vorne auch als Großgewachsener schnell die perfekte Sitzposition findet, wird es in der zweiten Reihe bei den Solo-Relax-Sitzen schon deutlich schwieriger - Durchschnittseuropäer, was die Größe anbelangt, ausgenommen! Dafür ist der Zugang über die beiden elektrischen Seiten-

schiebetüren ein einfacher. Gilt auch für die dritte Reihe, wo drei weitere Personen problemlos untergebracht werden können. Wie sieht es mit dem Gepäck aus? Fährt man vollbesetzt, bleibt für die Koffer relativ wenig Raum, zu viert reicht es hingegen bei weitem, wenn man die dritte Reihe einfach um- oder die Sitzfläche aufklappt.

Ausstattung und Fazit

Die Luxury Line wird ihrem Namen natürlich gerecht, von A wie eine Vielzahl von Assistenzsystemen bis Z wie Zentralverriegelung mit Smart Key bleiben in unserem Test-Staria keine Wünsche offen - Details verrät der Hyundai-Prospekt.

Wer viel Platz braucht und auf Luxus nicht verzichten möchte, sollte den Staria in seine Kaufentscheidung einfließen lassen - nötiges Kleingeld vorausgesetzt.

Gerald Hruza



Fotos: Thorsten Weigl, Henry Gasselich



• GTI •

GEILE SOCKE!

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

Autosocken.at



Fotos: Bernhard Reichel



motormore

Test: VW ID. Buzz Pro

Lademeister



MOTORTYP Synchronmotor
AKKUKAPAZITÄT 82 kWh
LEISTUNG 204 PS
DREHMOMENT 310 Nm
0 AUF 100 KM/H 10,2 Sek.
SPITZE 145 km/h
GETRIEBE 1-Gang-Automatik
ANTRIEB Hinterrad
LEERGEWICHT 2.525 kg
REIFEN 245/45 R21 vorne
 265/40 R21 hinten
REICHWEITE 423 km
REICHWEITE TEST 290 km
VERBRAUCH 21,3 kWh/100 km
VERBRAUCH TEST
 25 kWh/100 km
CO₂ 0 g/km
KOFFERRAUM 1.121-2.123 L
PREIS 70.863 €
PREIS TESTWAGEN 86.145 €

Gut 20 Jahre nachdem VW die Studie „Microbus“ vorstellte, kommt nun die Neuinterpretation des Bulli auf die Straße.

Die technischen Eckdaten des Antriebs: Der erprobte 204 PS starke Heckmotor gepaart mit 77 kWh netto Akkukapazität bilden die Basis für einen neuen Charaktertyp. Los geht es in der Stadt: Dort fällt neben dem gewohnt starken Antritt beim Losfahren sofort das außergewöhnlich gute Handling auf. Mit einer Außenlänge von 4,71 Meter übertrifft der ID.Buzz zwar alle bisherigen MEB Modelle, bleibt aber 27 Zentimeter kürzer als der aktuelle VW T7 mit kurzem Radstand. Dank des niedrigen Schwerpunktes, des großen Lenkeinschlages aufgrund des Heckantriebs und des sehr gut abgestimmten Fahrwerks, würde man meinen, eher in einem kompakten ID.3 zu sitzen.

nen A-Säulen sind optimal. Parksensoren und Kameras rundum tragen noch weiter zu der guten Übersichtlichkeit bei und der aufpreispflichtige Einparkassistent nimmt schlussendlich die Angst jeder Parklücke. Er funktioniert auch in der Praxis! Bereift mit 21-Zoll-Winterreifen wurde in der Stadt ein Durchschnittsverbrauch von rund 20 kWh/100km erreicht. Auf der Landstraße laden die vorhin erwähnten Qualitäten von Antrieb und Fahrwerk zum dynamischen Fahren ein, was sich im Verbrauch entsprechend niederschlägt: rund 4 bis 5 kWh mehr als in der Stadt ermittelten wir.

Sein eigener Tempomat

Auf der Autobahn kommt dann die große Stirnfläche zum Tragen: unter 26 kWh/100km kommt man selbst bei 120 kmh bei unter 10 Grad nicht. Somit muss man bei der Langstrecke zumindest alle 250 Kilometer

Majestätisch

Die hohe Sitzposition verschafft eine gute Übersicht und lässt einen sogar auf vorbeifahrende SUVs herabschauen. Die dün-

helvetia
Ihre Schweizer Versicherung

Versicherung inkl. Kasko
ab **165,77 €** monatlich*

*inkl. Haftpflicht 29,67 €, Kasko 136,10 €, motorbez. Versicherungssteuer 0 €, Bonus-/Malus-Stufe 0, Zulassungsbez. Wien; Das Angebot wurde mit mehreren Parametern erstellt. Detailinformationen und die genauen Prämien sind dem jeweiligen Tarif und zugrundeliegenden allgemeinen und besonderen Vertragsbeilagen zu entnehmen.

Variantenreich

Freizeit

Schon vor der Präsentation der Serienversion bestätigte VW auch den Bau der Camper-Edition California. Vor 2025 ist mit dem rollenden Wohnzimmer samt Ausstelldach und Markise allerdings nicht zu rechnen. Immerhin wird zu diesem Zeitpunkt schon die Langversion verfügbar sein. Wer es besonders eilig hat, der kann sich heute schon bei „Alpincamper“ umsehen.



Nutztier

VW-Designer Klaus Zyciora offenbart uns über soziale Kanäle direkt, wie lässig eigentlich auch eine Doppelkabinenversion aussehen dürfte. Als rückfensterloser Nutzlastler ist der Buzz Cargo schon im Einsatz und bietet üppigen Laderaum für gut 60.000 Euro. Die Vielfältigkeit untermauern auch die Einsätze als Kundendienstmobil, Rettungs- oder Kühlwagen.



Familie

Für einen vollwertigen elektrischen Ersatz eines T7 ist ein Siebensitzer unabdingbar. Die Langversion streckt sich ab 2024 um 25 Zentimeter im Radstand, gut an der längeren hinteren Tür erkennbar. Die Sitze lassen sich nicht nur drehen, sondern auch alle ausbauen. Gut möglich, dass hier auch Platz für einen größeren Akku entsteht. 111 kWh bietet die Gerücheküche.

Sportlich

Auch eine Sportversion GTX mit 340 PS aus zwei Motoren, welche auch in Allrad resultieren, ist in Vorbereitung. Besonders der US-Markt dürfte nach Leistung verlangen. Eine zivile Allradversion soll es auch hier mit weniger Leistung geben. Der starke GTX wäre auch eine top Basis für Porsche. Bis dahin erfreut uns Porsche mit etwas Retrocharme an den neuen „Rennendienst“-Flitzern für die Rennwochenenden.

Fotos: Reichel Car Design, Hersteller, Klaus Zyciora



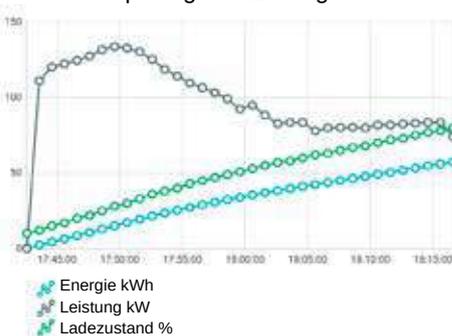
einen Stopp am Hypercharger einplanen. Dort gelang die Paradedisziplin 10-80% in knapp 35 Minuten – bei den niedrigen Temperaturen kein schlechter Wert – für das volle Potenzial sorgen sicher höhere Außentemperaturen und das eine oder andere Softwareupdate. An der AC Ladesäule wird klassenüblich 3-phasig mit 11 kW geladen.

bare und auch komplett entfernbar Mittelkonsole. Die Rückbank, in der Länge verschiebbar und in der Neigung verstellbar, besteht aus zwei Teilen in einer 2/3 zu 1/3 Aufteilung. Nettes Retro-Detail: die Gummischlaufe an der B-Säule, welche den Einstieg erleichtert.

Alles elektrisch

Dieser erfolgt hinten serienmäßig auf beiden Seiten per Schiebetüren, gegen Aufpreis auch elektrisch und dann sogar mittels Autoschlüssel bedienbar. Ebenso die elektrische Heckklappe, deren Kofferraumleuchten Tageslichthelligkeit im und vor dem Kofferraum schaffen. Der robuste doppelte Ladeboden im Gepäcksabteil sorgt für einen leichten Zugang zu Ladekabel und Kleinteilen und führt bei umgeklappter Rücksitzbank zu einer ebenen Ladefläche. Je nach Position der Rückbank ergeben sich so bis zu 1.121 Liter als 5-Sitzer oder bis zu 2.123 Liter als 2-Sitzer. Die Preise starten bei knapp 71.000 Euro, die ersten Fahrzeuge stehen bereits bei den Händlern. Wünschen würden wir uns auch eine Version in kompakter Ausführung, sozusagen im lässigen Touran-Format.

Georg Hanousek



Dank neuestem Softwarestand wird der Verbrauch nicht nur im 12-Zoll großen Entertainment-Display, sondern erstmals auch im kleinen Tacho-Display vor dem Lenkrad, welches noch mit den bekannten Touch- und Wischtasten auskommen muss, angezeigt. Die restliche Bedienung gleicht jener von den bekannten ID-Brüdern, lediglich der Ganghebel ist nun als Lenkstockhebel ausgeführt. Zwischen den Vordersitzen gibt es eine verschieb-

Klassik: VW T1

Dauer(b)renner

Der Krieg war zu Ende, die Wirtschaftswunderjahre standen vor der Türe, die Menschen blickten nach vorne. Heute ist es umgekehrt.

von Alexander Trimmel

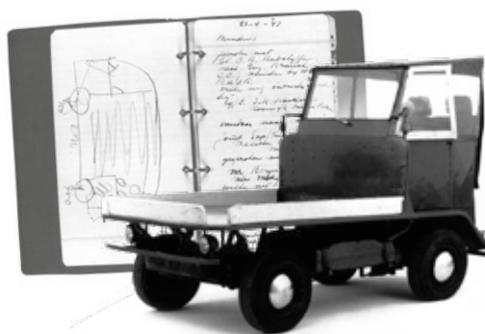
KdF-Vergangenheit

„Fünf Mark die Woche mußt Du sparen – willst Du im eignen Wagen fahren!“ Schenkte man dieser NS-Propaganda Glauben, so hätten 1938 in der neu gegründeten „Stadt des KdF-Wagens bei Fallersleben“ Professor Porsches „Kraft durch Freude“-Wagen wie Kaisersemeln vom Band rollen müssen. Doch die 340.000 ehrlichen „KdF-Sparer“ gingen leer aus. Die ersten 630 gebauten Autos wurden zu Beginn des Zweiten Weltkriegs ausschließlich an die „Deutsche Wehrmacht“ geliefert. Während des Krieges diente das Werk vor allem der Rüstungsindustrie. Tausende Zwangsarbeiter und Kriegsgefangene stellten dort Kübelwagen, Allradkommandeurswagen und Schwimmwagen her. Am 11. April 1945 legten Fliegerbomben der alliierten Luftstreitkräfte das Werk zu zwei Drittel in Schutt und Asche. Nach dem Ende des Zweiten Weltkrieges wurde die „Stadt des KdF-Wagens bei Fallersleben“ in „Wolfsburg“ umbenannt, die Produktion des Volkswagen Typ1 unter britischer Werksleitung aufgenommen.

Vom Plattenwagen zum Transporter

Um den innerbetrieblichen Teiletransport zu bewerkstelligen, behalf man sich der einfach konstruierten und selbst gebauten „Plattenwagen“, die auf einem verkürzten

Kübelwagen-Chassis basierten. Mit dem Fahrersitz über dem 1100er-Heckmotor und davorliegender Pritsche. Als der holländische Volkswagen-Generalimporteur Ben Pon bei einem Werksbesuch diese Fahrzeuge herumwieseln sah, kritzelte er am 23.4.1947 eine Transporter-Idee auf Volkswagen-Basis in sein Notizbuch. Mit dem Fahrer vor der Vorderachse sitzend, 690 Kilogramm Nutzlast und gleicher Achslast vorne und hinten. Volkswagenwerk-Geschäftsführer Heinrich Nordhoff nahm Pons Idee auf und ließ Prototypen auf Basis des Käfer-Zentralrohr-Plattformrahmens fertigen, welcher sich jedoch für diesen Zweck als viel zu schwach erwies.

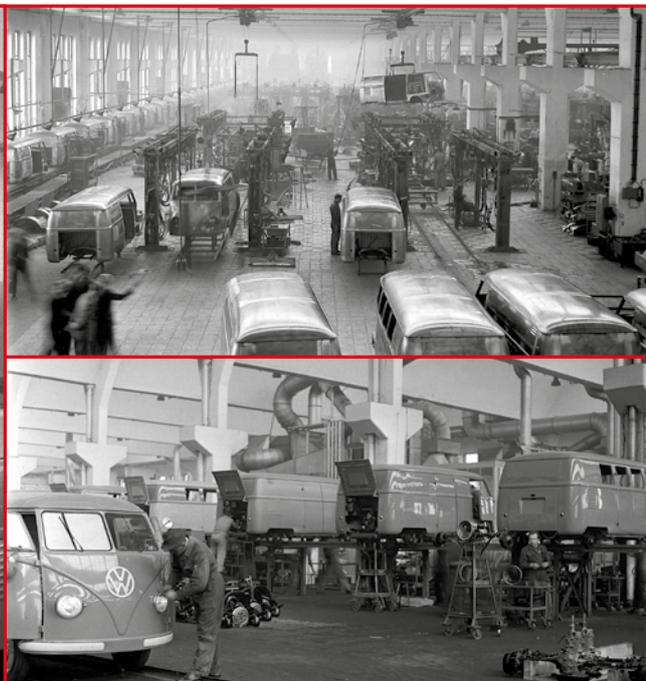


Haesner-Werk

Unter Regie von Entwicklungsleiter Alfred Haesner entwarfen die Volkswagen-Konstrukteure einen robusten Leiterraum aus zwei Längs- und fünf Querträgern, der mit einer selbsttragenden Karosserie

verschweißt, eine sehr steife Grundstruktur bildete. Der Radstand des neuen Transporters entsprach dem des Typ 1-Käfers. Wie auch der 1131ccm-Vierzylinder-Boxermotor mit 24 PS Leistung, das unsynchronisierte Vierganggetriebe, sowie Kurbellenker-Vorder- und Pendel-Hinterachse. Sein Leergewicht lag bei lediglich 1050 kg. Die Nutzlast betrug stolze 750 kg. Nach aerodynamischer Überarbeitung an der Technischen Universität Braunschweig, gab Nordhoff am 19. Mai 1949 grünes Licht für die Serienproduktion des Transporters vom Typ 2, die offiziell am 8. März 1950 in Wolfsburg startete. Der durchschlagende Erfolg des neuen Wagens begründete sich auf dessen Robustheit, Anspruchsllosigkeit und Zuverlässigkeit, sowie der exzellenten Verarbeitung und einem weltweit unvergleichlichen Kundendienst. Wenngleich der Heckmotor die Beladung von hinten deutlich behinderte und sich so mancher Fahrer durch die neuartige Frontlenker-Bauweise im Straßenverkehr ein wenig verunsichert fühlte. Haesner war von seiner Kreation mehr als überzeugt und der Verkaufserfolg gab ihm zu 100 Prozent recht: „Dieser Nutz-Lieferwagen-Typ ist für alle Geschäftszweige, Eiltransporte und Speditionszwecke, zum Beispiel als Kleinomnibus, als Sonderfahrzeug, als Postwagen, als Krankenwagen und als fliegender Bankschalter verwendbar.“

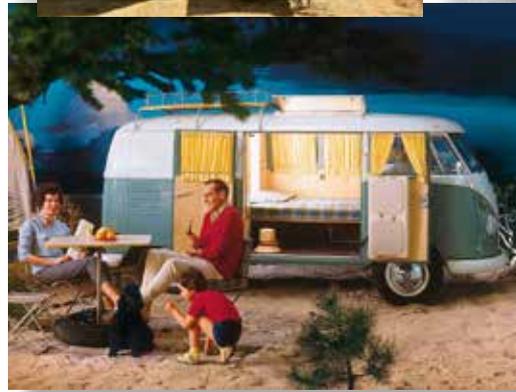
Produktion in Wolfsburg



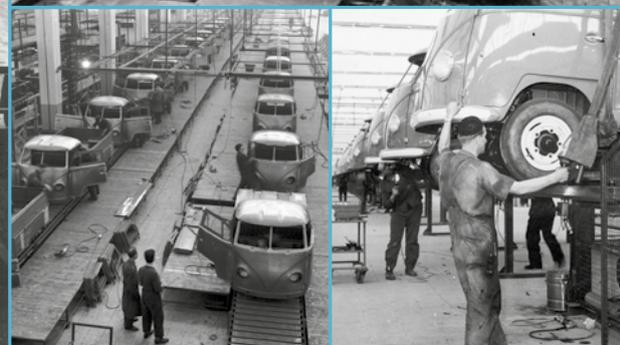


Wolfsburg-T1

Die Barndoor-Modelle - so benannt wegen der scheunentorhohen hinteren Motorklappe - wurden von 1950 bis 1952 als Kastenwagen, Kombi und Bus gebaut. In der „Bus-Sonderausführung“, später im Volksmund als „Samba“ bezeichnet, genoss man komfortablere Sitze, verkleidete Innenwände, einen Dachhimmel, Rundum- und Dachrandverglasung, sowie ein Golde-Faltschiebedach. 1951 wurde zusätzlich ein Krankenwagen-Werksmodell angeboten und ab Oktober 1952 ergänzte eine vom Kastenwagen abgeleitete Pritschenwagen-Version die Transporter-Palette. Das Reserverad wanderte hinter den Fahrersitz, der Tank rechts vor die Hinterachse. Diese Änderungen ermöglichten eine nicht zu hohe, durchgehend ebene Ladefläche. Ferner schaltete der Fahrer von nun an ein neues, vom zweiten bis zum vierten Gang synchronisiertes Getriebe. 1954 wuchs die Motorleistung auf 30 PS bei 1192 Kubik, wodurch die Höchstgeschwindigkeit des Arbeitstiers auf 90 Stundenkilometer anstieg. Die Tagesproduktion im von der Käferproduktion ausgelasteten Werk lag mittlerweile bei 80 Fahrzeugen. Nach nur vier Produktionsjahren lief in Wolfsburg der 100.000ste Volkswagen-Transporter vom Band, für dessen Produktion 1955 ein neues Werk in Hannover-Stöcken errichtet wurde. Wohin auch die gesamte VW-Motorenproduktion übersiedelte.



Produktion in Hannover



VOLLGAS!

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



*Bestellungen unter abo@rally-more.at - Jahresabo 36 Euro

**unter www.motorandmore.at finden Sie die Liste unserer Vertriebspartner Einzelheft 6,90 Euro

Sonax **Pflegetipp**

Lieblingsduft für unterwegs

Wer mag es nicht, wenn es im Auto gut riecht? Noch besser, wenn der Scheibenreiniger und der Lufterfrischer für den Innenraum auch noch aufeinander abgestimmt sind! Sonax macht es möglich und das gleich in vier unterschiedlichen Duftnoten.

Die Fans der Sonax Duftwelten genießen sie bereits bei Scheibenreinigern, Cockpitpflegern und dem „Klima Power Cleaner“: Düfte nach „Alm Sommer“-Bergkräutern, „Ocean Fresh“-Seeluft, „Sweet Flamingo“ oder karibischem „Havana Love“-Aroma sorgen bereits für das besondere Etwas bei der Autopflege. Seit heuer bringt der Autopflegespezialist diese Duftwelten auch zur dauerhaften Lufterfrischung im Auto zum Einsatz. Die „Sonax Air Freshener“ sorgen in Form eines schicken Kunststoffclips für das Lüftungsgitter langanhaltend für eine angenehme Beduftung im Autoinnenraum.



4 Wochen lang gut duften

Für den neuen „Air Freshener“ haben sich die Sonax Entwickler intensiv damit beschäftigt, auf Basis der langjährigen Erfahrungen eine flüssigkeitslose Alternative zu herkömmlichen Lufterfrischern anzubieten. Die Wirkung erzeugen hochwertige Parfümöle, mit denen der Kunststoff in einem speziellen Herstellungsverfahren beduftet wird. So sorgen die Lufterfrischer mehr als 30 Tage für ein intensives und langanhaltendes Dufterlebnis.

Fahrtenbücher **ade**

Es geht auch einfacher

Mit dem Ortungssystem von Böhm GPS kann man den genauen Standort von Fahrzeugen in Echtzeit verfolgen. Ob eine einzelne Limousine oder eine ganze LKW-Flotte, dieses GPS-Fahrtenbuch ist die perfekte Lösung für jeden Unternehmer. Egal ob Fahrgeschwindigkeit, Route oder Standzeit – wertvolle Infos für eine effektive Routenplanung, zudem lassen sich Fahrzeugkosten optimieren. Darüber hinaus ermöglicht das GPS-Fahrtenbuch eine präzise Abrechnung von Kilometergeldern und anderen fahrzeugbezogenen Ausgaben.

Das Böhm GPS-Fahrtenbuch mit Echtzeit-Ortung ist einfach zu installieren und zu bedienen. Es ist robust und zuverlässig, selbst unter schwierigen Bedingungen. Darüber hinaus bietet es eine Vielzahl von Funktionen, einschließlich Benachrichtigungen bei Fahrzeugverlassen, Standortalarmen und vielem mehr. Mehr Infos unter www.boehm-transport.at





Möbel mit verdächtig guter Kurvenlage.
Möbel aus Altreifen.

Rethinking resources.
www.retyred.com

LASSEN SIE SICH
UM IHRE REIFEN
BENEIDEN.



Kommentar: Bernhard Reichel

Gewesslers fatale Fahrt ins Blaue

Die letzten Landtagswahlen sind geprägt von Protest und Unzufriedenheit, dabei müsste das alles nicht sein, wenn Augenmaß und Kompromissbereitschaft möglich wäre.



Lassen wir mal die vielen abgesagten Straßenbauprojekte, da gibt es schon Argumente, die dem Autofahrer aber nicht schmecken, lassen wir auch die unverhältnismäßigen und mehr als unkreative NoVa-Erhöhen. Auch bei der 33. StVO-Novelle haben wir nicht erwartet, dass es nur um gefährliche Raser gehen wird.

Wenn aber das Demokratieverständnis von Ministerin Gewessler mit einem gerade mal zweistelligen Wählerzuspruches bedeutet über fast 90 Prozent der Bevölkerung weiterhin drüber zu fahren, dann wird die nächste Wahl wohl ins Blaue treffen. Dann heißt es eben Tempo 150 nach Vorbild Italiens.

Womöglich bekommt die Ministerin ihren Job bei Global 2000 zurück, sofern sie eine Erklärung findet, wie sich der Sinneswandel bei der Einführung des Treibstoffes E10 vereinbaren lässt. Die potentiell erwartbare Meinung der Bevölkerung interessierte auch hier nicht. So hat man sich ausreichend Mühe gegeben, die Einführung so still und heimlich wie möglich abzuwickeln und die Autofahrer nun vor vollendete Tatsachen gestellt. Es entsteht der Anschein als wollte man dieses mal keine öffentliche Debatte mehr führen, wie vor 11 Jahren, was letztlich die Einführung verhinderte. Minister Johannes Rauch, damals noch Grünen-Klubobmann im Jahr 2012: „Die Bezeichnung Bio“-Treibstoff ist falsch: Das sei ein Etikettenschwindel und diene nur dazu, die Agroindustrie zu subventionieren und einen Verleihungswettbewerb zu machen.“

Der Zeitpunkt der Einführung ist ohnehin mehr als pikant. Schließlich bringt E10 für alle erneut Mehrkosten, in der Zeit der höchsten Steigerung von Inflation und Energiepreisen seit Jahrzehnten. Die Beimischung an sich bringt eine Teuerung und durch die geringe Energiedichte steigt zusätzlich der Verbrauch. Als Draufgabe müssen jene Menschen, welche moralische oder technische Bedenken haben, und viele Besitzer älterer Fahrzeuge sowieso auf das teurere Super Plus ausweichen. Schweden geht gerade den umgekehrten Weg und setzt den Bioanteil aus, um die Autofahrer zu entlasten.

Autofahrer zu entlasten, das geht ohnehin nicht, schon während der explodierenden Energie- und Treibstoffkosten 2021 (eine CO₂-Steuer gab es obendrauf) nicht, warum? Ministerin Gewessler wollte keine *Zweit-SUV für die Stadt fördern und auch kein unnötiges Autofahren belohnen*. Diese kaum faktenbasierten populistischen Begründungen wären schon als Oppositionspartei mehr als fragwürdig, aber immerhin erfuhren wir, was denn unnötiges Autofahren ist: alles außer dem Arbeitsweg. Das Dienen der Wirtschaft ist also erlaubt. Kein Wort von Freizeit, soziale Hilfe, etc.

Anliegen der Wirtschaftsinteressen scheinen bei der Ministerin mittlerweile oben zu stehen. April 2023: „*Es sind sich beim Thema Zukunft des Pkw(!) einfach alle einig: Die Zukunft auf der Straße ist für das Auto die E-Mobilität.*“ Auch hier bleibt es beim Drüberfahren. Es sind sich definitiv nicht alle

einig. „*Unsere Aufgabe ist es, diese Transformation zu begleiten und sicherzustellen, dass die betroffenen Unternehmen fit genug dafür sind.*“ Sie haben richtig gelesen, es geht um die Unternehmen, nicht mehr um die Bevölkerung, welche kaum Kapazitäten für die derzeitigen Nachteile hat aber besonders nicht für die massiven Mehrkosten. Auch das Argument der Arbeitsplätze ist etwas fragwürdig, da Österreich doch als Zulieferer vorne mitspielt und E-Mobilität eher Arbeitsplätze kosten wird.

Auch die Umwelt bleibt auf der Strecke. Von einer grünen Ministerin erwartet man sich eigentlich Forderungen, welche Umweltkriterien auch eines E-Autos festlegen. Es ist ein Unterschied, ob ein E-Auto eine halbe oder vier Tonnen wiegt. Eigentlich müssten hier sofort klare Vorgaben her: Stromverbrauch, Gewicht, Haltbarkeit, Gewährleistung. Warum gibt es die Förderung nicht für eine Umrüstung alter Autos? Warum gilt der Reparaturbonus für Autos nicht? Dabei wären es essentielle Faktoren, welche gravierend mehr bringen würden als das Lieblingsprojekt der Ministerin, Tempo 100. Bei diesem Reizthema sollte man den Scharfsinn der Wähler nicht weiter unterschätzen, wenn man LNG-Gas aus dem „Menschenrechtsparadies“ Abu Dhabi importieren möchte und tausende Tonnen CO₂ durch das Verbrennen von Schiffschweröl alleine für den Transport in Kauf nimmt. Die Geduld für die Doppelmoral ist am Limit. Es entlädt sich leider am Wahltag. Bitte nicht falsch verstehen, es geht hier nicht darum, dass

alles so bleiben soll, wie es ist, ganz im Gegenteil: was im Straßenverkehr derzeit passiert, geht über jedes gesunde Maß hinaus, genau deshalb wären echte mutige grünen Themen wieder gefragt, anstatt mit dem Geld Fremder nur das Antriebskonzept austauschen. Es wäre schade, wenn man sich nur an Reizthemen festhielte und dadurch an politischer Relevanz einbüßen würde. Es braucht Anreize statt Verbote, diese stoßen automatisch auf Widerstand.

Das E-Auto wird irgendwann in der Zukunft führend sein, allerdings nicht in der massiven kurzen geforderten Zeit. Heute und mittelfristig ist es am effizientesten ist, für jeden Einsatzzweck die adäquateste Lösung zu nutzen. Wer Angst um seine Existenz haben muss, und das sind sehr viele Menschen hier, der stellt den Umweltschutz nicht an erste Stelle, wer sich durch Zwangsinvestitionen bedroht fühlt, wird eher beim anderen Extrem ein Kreuzer machen, egal ob es um vier Räder, Heizungen oder Dämmungen geht. Zwei Millionen Österreicher könnten sich zur Zeit nicht mal eine neue Waschmaschine leisten. Jahrzehnte lang wuchs unsere Infrastruktur um das Auto herum, die Abhängigkeit wurde massiv geschürt, das lässt sich nicht von einem auf dem anderen Tag rückgängig machen, schon gar nicht unter Ausschluss der Betroffenen. Wir brauchen einen Weg zurück zur aktiven Mitgestaltung, zu neuen Steuersystemen, Anreizen und Kompromissfähigkeit. Ideen gibt es viele, man muss sie nur hören wollen.



Klassik: VW E-Bulli

Ausgebrannt

Ein klassisches Auto mit einem Elektromotor zu versehen ist, aus autokultureller Sicht, als würde man einen Picasso über-tapezieren. Praktikabilität oder künftige Fahrverbote lassen Umrüster wie Schwammerln aus dem Boden sprießen und auch immer mehr Autohersteller, wie Renault oder VW, bieten für ihre Klassiker entsprechende Umbauten an. Auch dieser restaurierte orange Bulli soll kein Einzelstück bleiben. Im Falle dieses T1 sollen gut 65.000 Euro den Besitzer wechseln, exklusive Spenderauto. Für T2 und T3 sollen später auch elektrische Umrüstungen von „E-Classics“ verfügbar sein. An der originalen Position im Heck werkt ein 83 PS starker E-Motor mit 212 Nm Drehmoment.

Damit ist der Antrieb fast doppelt so stark wie der alte Vierzylinder-Boxer-Motor. Bei 130 km/h wird elektronisch abgeregelt. Der 45 kWh-Lithium-Ionen-Akku soll für gut 200 Kilometer Reichweite sorgen. Mit maximal 50 kW Ladeleistung lässt sich in 40 Minuten auf 80 Prozent aufladen. Für mehr Sicht sorgen LED-Scheinwerfer. Auch das Fahrwerk hat VW auf moderneren Stand gebracht. Der Innenraum blieb bis auf gut integrierte Anzeigen, etwa für den Akkustand, unberührt. Der moderne Wählhebel passt allerdings wie die Faust aufs Auge. VW USA hat mit dem „Type 20“ eben einen weiteren, umfassenderen und stärkeren Umbau vorgestellt.



Conceptcars: VW Microbus

Bitte warten

Den Wechsel ins neue Jahrtausend absolvierte VW im Höhenflug. Conceptcars für Phaeton und Touareg oder der W12 Supersportler illustrierten diesen eindrucksvoll. Aber auch die Wurzeln wollte man nicht vergessen, der New Beetle stand in den Startlöchern und der Familie bot man den Microbus als Reinkarnation des legendären T1. Das Concept mit Surfbrettern auf dem Dach wurde 2001 auf der NAIAS präsentiert. Variantenreich wie das Original, stellte man auch gleich Modelle mit Ausstelldach, Offroadbeplankung oder eine Pickup-Version vor. Mit gut 4,7 Metern Länge und 1,9 Metern Breite hätte der freundlich lächelnde und glatt gebürstete Kultbus über dem Sharan und als stimmiger Luxusabieger des T5 agiert. Das Projekt war weit fortgeschritten und bereits die Studie war mit dem 3.2 Liter-VR6-Motor aus dem Teileregale und seinen 231 PS ideal für den anvisierten

US-Markt kompatibel ausgerüstet. Letztlich waren es wohl die Machtkämpfe, und wirtschaftliche Probleme, welche die Markteinführung 2004 doch und unerwartet verhinderten. Ewig schade, die Resonanz war großartig, Modellautos in mehreren Maßstäben und sogar Farben gingen unter die Fans. Es folgten das deutlich kompaktere, kantigere aber nicht attraktivere Bulli Concept 2011, der eT, der BUDD-e und letztlich 2017 der ID. Buzz als letzte Vorstudie, welche das Retrothema wieder ernst nahm. Leider dürften Marketing oder Designer darauf bestanden haben, das durchgehende Leuchtband als ID.-Familienmerkmal noch unterbringen zu müssen. Dieser markanteste Unterschied zur Serie zerschneidet die Front doch etwas zu stark, der Charme des Originals kommt nicht mehr perfekt rüber. Egal, nach 22 Jahren hat es der neue Bulli auf die Straße geschafft.



Text: Bernhard Reichel, Foto: Hersteller, Bernhard Reichel



Tanja Pitzer

Dipl. Lebens- und Sozialberaterin

www.tanja-pitzer.at



Stressfrei in den Urlaub?

Stau, Hitze und unruhige Kinder können bei einer langen Autofahrt in den Urlaub zur Herausforderung werden. Doch das muss nicht sein.

Sophie und ihre Familie freuen sich schon seit Wochen auf ihren Sommerurlaub am Meer. Die Unterkunft ist gebucht, die Route geplant und die Vorfreude ist bei allen groß.

Doch dann werden die Koffer wieder einmal auf den letzten Drücker gepackt, der Reisepass ist verschwunden, die Blumen wollen noch gegossen und die Wohnung noch schnell auf Vordermann gebracht werden. Stress macht sich breit und auch die Fahrt läuft alles andere als harmonisch.

Gänzlich vermeiden lässt sich Stress bei einer längeren Reise zwar nicht, doch je besser wir vorbereitet sind und je weniger Zeitdruck wir haben, desto weniger verfallen wir in unseren „Kampf-oder-Flucht“-Modus.

Vorbereitung ist (fast) alles

Bereits bei der Urlaubsbuchung kann man sich schon überlegen, welche Dokumente benötigt

werden. Dinge wie Reisepass, grüne Versicherungskarte, besondere Verkehrsbestimmungen und Alternativrouten lassen sich schon vorab an einem Ort sammeln. Neben einer To-do-Liste, mit der wir nichts vergessen, kann eine Not-to-do-Liste auch sehr erleichtern. Auf diese kommt all jenes, was gut bis nach dem Urlaub warten kann. Wenn wir ehrlich sind, ist das oft mehr als wir glauben und nimmt uns so einiges an Druck.

„Du bist nicht du, wenn du hungrig bist“ hieß es schon in der Werbung, also lieber etwas mehr Essen und Trinken einpacken, damit die Gemüter auf so engem Raum nicht unnötig hochkochen. Mit der passenden Playlist, Büchern und Spielen im Gepäck lässt sich die Fahrt noch besser verbringen.

Slow down

Ausreichend Pausen sind wichtig, denn Sauerstoff und Bewegung kurbeln einerseits unseren Kreislauf an – wichtig für den Fahrer – und hilft außerdem der ganzen Familie, das Stresshormon Cortisol abzubauen und so gelassener zu bleiben.

Im Urlaub kommen außerdem gerne unausgesprochene Probleme ans Tageslicht, weil nun endlich Raum dafür da ist. Je früher man darüber spricht, desto sachlicher kann man bleiben und gemeinsam eine Lösung finden. Im besten Fall wurde also bereits vor dem Urlaub darüber gesprochen, was sich jeder einzelne für die Reise wünscht, so dass die Bedürfnisse aller berücksichtigt werden können.

Einen schönen Urlaub & gute Fahrt!



Ausblick: BMW M5 & Mercedes E 63 AMG 4Matic+

Plug & Play

Die neue E-Klasse hat Mercedes jüngst vorgestellt, der ewige bayrische Konkurrent folgte soeben. Klar auch, dass das Duell erneut und womöglich ein letztes Mal bis an die Spitze getrieben wird. Beide Topmodelle von AMG und M müssen auf Plug-Hybrid-Technik setzen. Der E-Motor und ein paar Einspritzer vom Verbrenner erledigen den genormten Zyklus und dann puscht sich das Gespann von Strom und Feuer gegenseitig. Unterschiedliche Wege gehen die Hersteller beim Verbrenner. Es bleibt beim M5 beim V8, damit stechen die bayrischen Motorenwerke in der Klasse RS 7 und E 63 endgültig aus. Bereits der aktuelle 4,4-Liter-Achtender leistet im M5 CS 635 PS, ein...



...wenig wird BMW schon noch in den Verbrenner investieren, die Systemleistung dürfte schon die 748 PS des XM ankratzen, spätestens als CS. Optisch setzt er auf brachialen Krawall. Die Nieren bleiben beim M5 nah am 5er, sind halb geschlossen, die Seitenschweller und Kotflügelverbreiterungen zeigen Muskeln. Justierbarer Allradantrieb und 8-Gang-Automatik sind natürlich fester Bestandteil. Beim AMG steht auf jeden Fall der Verlust der legendären V8-4.4-Liter-Bi-Turbos ins Haus. So könnte das Modell nun auch nur noch auf E 53 AMG hören, andererseits behielt auch die C-Klasse den Titel 63 mit nur vier Zylindern. Dieser immerhin längs eingebaute 2.0-Reihen-Vierzylinder mit kräftiger E-Unterstützung sollte es auch bei der E-Klasse richten. Wahrscheinlicher ist eher der Einsatz des 3.0 Liter großen Reihen-Sechszylinders, zur Abgrenzung von C- und S-AMG. 680 PS stehen im Raum. Dann folgt natürlich eine Performance-Variante. Das ewige Wettrüsten eben. Wer allerdings eine Kombiversion wünscht, muss nach den Sternen greifen.

Recht: Vorsicht beim Italien-Urlaub Strada del Sole

alleine aufgeht. Dies passiert zur Stauvermeidung automatisch öfter als man glaubt, wenn sich der Bezahlvorgang zu lange verzögert. Die Maut wird über ein Inkassobüro nachgesendet. Fehlt der Auffahrtspunkt, wird dieser scheinbar willkürlich kalkuliert. Auch bereits bezahlte Maut dürfte Beschwerden zufolge nochmals eingefordert werden. Argumente werden meist nicht mal beantwortet und die ursprüngliche Forderung mit einem weiteren Bearbeitungsgebühraufschlag nochmals zugesendet. In dem Fall hilft nur der Rechtsweg, stressfreier ist es, kleine Beträge einfach zu bezahlen. Nicht selten flattern Jahre später noch Forderungen ins Haus. Erst nach satten zehn Jahren verjähren Mautforderungen. Diese Zeit sollte man Rechnungen und Hotelnachweise archivieren, nur so hat man eine Chance auf faire Behandlung. Wer auf Nummer sicher gehen will, filmt wie das Ticket an der Auffahrt gezogen wird und um welche es sich handelt.

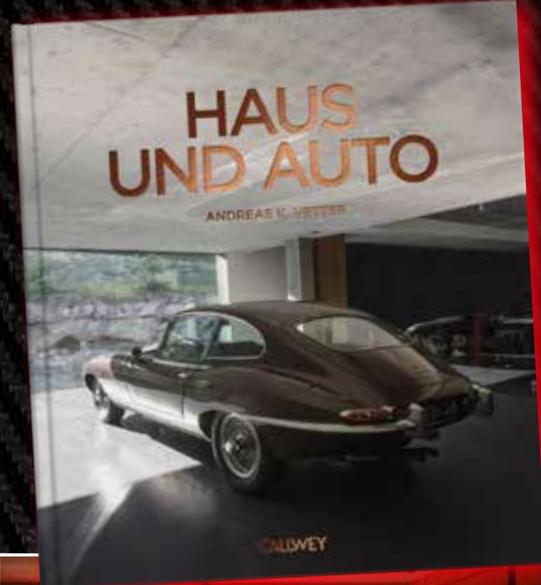
Juristen vernehmen derzeit wieder erhöhte Beschwerden über womöglich ungerechtfertigte Autobahnmaut-Nachzahlungen aus Italien. In manchen Fällen geht es nur um niedrige zweistellige Beträge, manche aber auch gut 130 Euro. Einige Fälle haben ihre Berechtigung, wenn beispielsweise der Schranken von

Büchertipps Haus und Auto

Wer träumt nicht auch davon, sein Auto so sicher und nah wie möglich bei sich zu parken? Auf zwei Kilo schweren 304 Seiten und an 45 sensationellen Beispielen zeigt dieses dicke Buch, wie man es seinem vierrädrigen Freund, oder gar seiner ganzen Sammlung, zu Hause exorbitant gemütlich macht und ihm die gebührende Aufmerksamkeit einräumt. In diesem Buch wird nicht einfach geparkt, vielmehr wird für das Auto eine architektonisch herausragende zentra-

le Räumlichkeit geschaffen, in der es seinen ganz eigenen Platz hat und Teil des Lebens ist. Alle Projekte werden mit atemberaubenden Fotos und übersichtlichen Plänen vorgestellt. Interviews mit Autoenthusiasten und spannende Detailinfos runden das Werk ab. Auch die teils bizarre Offenbarung, was mit Geld alles möglich ist, hinterlässt Eindruck. Man kommt aus dem Staunen nicht heraus, ein absolutes Muss für alle Liebhaber und Fans spektakulärer Architektur und Autos!

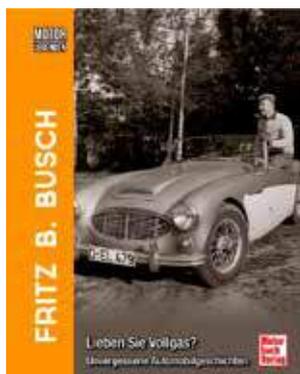
Haus und Auto
Andreas K. Vetter
Callwey Verlag
Hardcover, 62,50 Euro
ISBN 978-3-7667-2584-4



Fritz B. Busch

Lieben Sie Vollgas? Ehrliche Geschichten und direkte Meinung, das gibt es heute kaum noch. Fritz B. Busch gehört zu den bekanntesten deutschen Automobilschriftstellern der 70er und 80er Jahre. 2022 wäre er 100 Jahre alt geworden. Seine umfangreichen Erzählungen und Geschichten passen gerade mal in zwei prachtvollausgestattete Bände. Beide Bücher enthalten die besten Geschichten, humorvollsten Plaudereien und unsterblichen Glossen des Meisters, die zu Klassikern der Motor-Literatur wurden - in moderner Aufmachung und mit neuem Bildmaterial. Im zweiten Band sind mit Titeln wie „Lieben Sie Vollgas?“ weitere

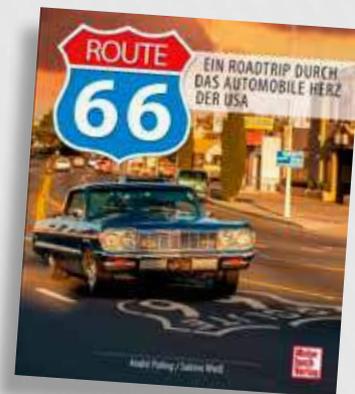
Meisterwerke des Grand-seigneurs des Automobiljournalismus enthalten. Ein Vergnügen, nicht nur für Leser, die Fritz B. Busch neu entdecken wollen, sondern ihn hierzulande noch nie gehört haben.



Lieben Sie Vollgas?
Fritz B. Busch
Motorbuch Verlag
Hardcover, 31,50 Euro
ISBN 978-3-613-04485-2

Route 66 - Ein Roadtrip durch das automobiler Herz der USA

Chrom und Asphalt - die Route 66 und ihre Fahrzeuge gehören zusammen. An kaum einem anderen Ort ist das automobiler Erbe der USA so präsent wie auf der weltberühmten Ost-West-Route. Der Fotograf André Poling setzt dem „amerikanischen Traum“ ein Denkmal. 300 eindrucksvolle Fotografien auf 208 dicken Seiten werden durch lebendige Texte der bekannten Schriftstellerin Sabine Weiß begleitet. Neben der Route 66 und deren Sehenswürdigkeiten in der Nähe stehen auch Automobile aller Art im Fokus. Angereichert mit Texten von Sönke Priebe entsteht ein opulentes Roadmovie, das Autofans mit dem American Way of Life begeistert. Das Buch begeistert durch tolles neues Fotomaterial und kompakte aber detailreiche Informationen, welche auch für Neueinsteiger in das Thema absolut stimmig aufgebaut sind.



Route 66
Sabine Weiß / André Poling
Motorbuch Verlag
Hardcover, 31,50 Euro
ISBN 978-3-613-04436-4

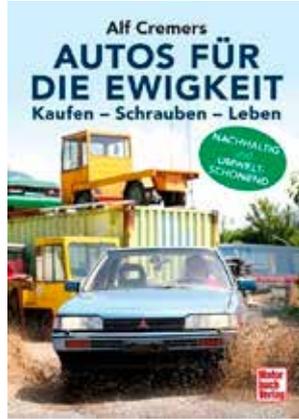


Gattungs-Prüfstand VI: Männerautos

Früh erkannte eine wohlhabende Oberschicht, das Automobil als laute unübersehbare Abenteuermaschine zu verwenden, anstelle des komfortableren Transport mit Chauffeurs, und um sich selbst lebensgefährlichen sportlichen Prüfungen zu stellen. Das mag zwar gut 100 Jahre her sein, aber auch heute ist das Auto für einen Großteil der Männer immer noch mehr als ein Gefährt, um sicher und effizient wie möglich von A nach B zu kommen. Radikale Vehikel wie der Rezvani Beast, Bac Mono oder Geräte wie Zarooq Motors Sand-Racer zur Geländeroberung sind allerdings kaum noch leistbar. Mustang & Co richten es. Meist erledigt es die eierlegende Wollmilchsau, alles in einem Gefährt vereint, à la RS 6 Avant oder M3 Touring, oder das Ergebnis links, wie es das Magazin GQ mit Citroën herausfinden wollte.

Autos für die Ewigkeit Kaufen - Schrauben - Leben

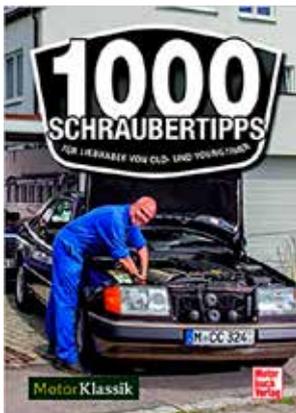
Passend zum Leitthema dieser Ausgabe: Der Leitfaden für alle, die nicht bei Erreichen der 100.000 Kilometer-Marke ihr Auto gegen ein neues eintauschen wollen! Alf Cremers, Lesern der Young- und Oldtimerlektüren der Motor Presse Stuttgart ein verlässlicher Begriff, gibt auf 240 Seiten Tipps zum Kauf und der Erhaltung robuster, reparaturfreundlicher Youngtimer mit langer Lebensdauer, egal welcher Couleur. Neben Kombis und Limousinen finden sich hier auch Kleinwagen, Cabrios und Transporter aus aller Herren Länder, angefangen vom Audi Coupé, über den Skoda Octavia bis hin zum VW Transporter T4. Echte Ressourcenschonung und Nachhaltigkeit stehen bei diesem Werk im Vordergrund, ohne dabei den Spaß am Autofahren und die Funktionalität im Alltag aus den Augen zu verlieren.



Autos für die Ewigkeit
Alf Cremers
Motorbuch Verlag
Hardcover, 31,50 Euro
ISBN 978-3-613-04541-5
Erscheint: ca. 08/2023

1000 Schrauber - Tipps für Einsteiger - Für Liebhaber von Old- und Youngtimer

Dieses Handbuch wendet sich an alle Oldtimer- und Youngtimer-Fahrer, die endlich die wichtigsten Arbeiten an ihren Autos selbst erledigen möchten. Zunächst wird das Grundlagenwissen vermittelt: Welches Werkzeug brauche ich, woran erkenne ich gutes Werkzeug, wie richte ich eine Werkstatt ein, wie funktionieren Mechanik, Fahrzeugelektrik und Karosseriearbeiten? Anschließend geht es an die Praxis: Wie mache ich eine komplette Inspektion, wie gehe ich eine Restaurierung an, was mache ich im Pannfall? Tipps zur Ersatzteilbeschaffung, zu Schrauber-Literatur und zu unentbehrlichen Kleinteilen runden das Schrauber-Kompendum ab.

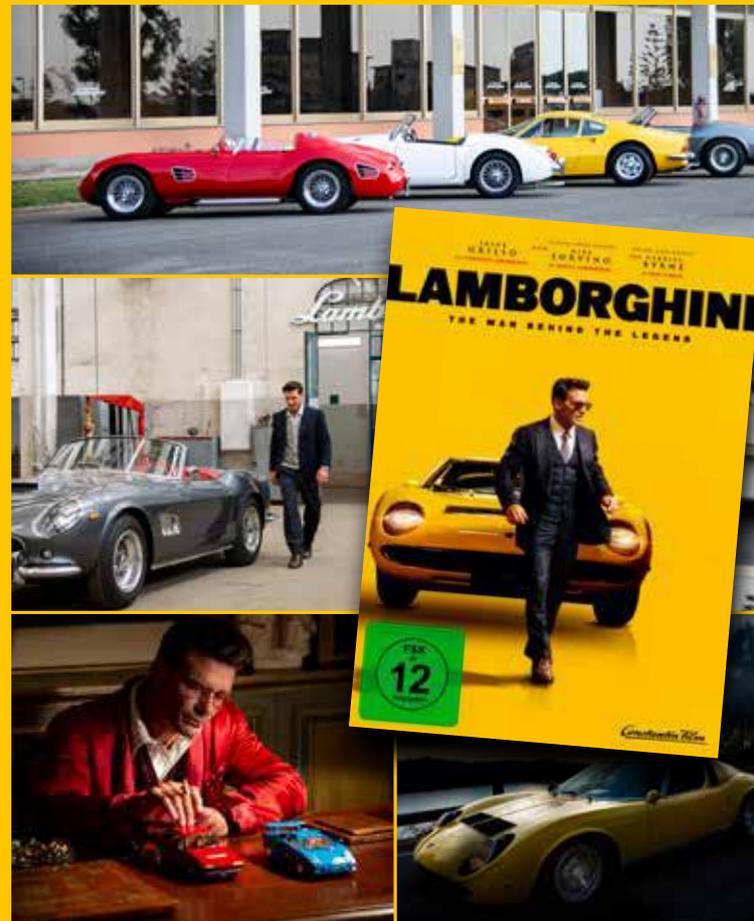


1000 Schrauber Tipps
Hans-Jörg Götzl
Motorbuch Verlag
Hardcover, 26,50 Euro
ISBN 978-3-613-04600-9
Erscheint: ca. 07/2023

Filmtipp LAMBORGHINI The Man Behind the Legend

Basierend auf den Büchern seines Sohnes wird von Ferruccio Lamborghinis bescheidenen Anfängen mit dem Bau von Traktoren bis hin zu seiner legendären Rivalität mit Enzo Ferrari sein Leben erzählt. Seine Leidenschaften entfachten auch emotionale Turbulenzen in seinem Privatleben, das sowohl von Romantik als auch von Tragödien geprägt war und hier ausdrucksstark thematisiert wird. Generell hat man viele schöne Details beachtet, und einen wunderbaren Film geschaffen, so manch Historiker wird schwitzen, etwa wenn Rennen gegen Fahrzeuge gefahren werden, die erst Jahre später auf den Markt kamen. Traumsequenzen, in welchen ein beinahe doppelt so starker Countach V12 einem Ferrari Mondial V8 nicht überlegen davoneilen kann, sind nicht völlig realistisch. Der besagte Hypersportler ist auch ein seltener Gast, schließlich geht in der Geschichte um die Menschen hinter den Autos, und endet mit dem Verkauf der Firma, ein Jahr nach dem Countach. Für die Kriegsjahre, in welchen er sein technisches Wissen erlangte, war leider keine Zeit mehr. Eine melancholisch-dramatische Geschichte ohne Verheimlichung menschlicher Abgründe aus dem wunderschönen Italien mit tollen Schauspielern!

Lamborghini - The Man Behind the Legend
Constantin Film, DVD-EAN 4011976908883
93 min, 17,99 Euro, 19,99 Euro Blue-ray





aus verkehrspsychologischer Sicht

Was braucht es, damit wir im Straßenverkehr sicherer unterwegs sind?

Die Statistik Austria veröffentlichte jüngst die Jahresergebnisse zur Unfallstatistik 2022. Der sich vor der Pandemie zeigende positive Trend, welcher sich beispielsweise in kontinuierlich sinkenden Unfallzahlen mit Personenschaden von 2017 bis 2019 widerspiegelte, ist leider gestoppt.

Die Zahl der Unfälle mit Verletzten oder Getöteten stieg von 2021 auf 2022 zum zweiten Mal in Folge um mehr als 6% an. Zwei Entwicklungen möchte ich dabei aus verkehrspsychologischer Sicht als besonders negativ hervorheben. Bei 8% aller Straßenverkehrsunfälle mit Verunglückten war 2022 Alkohol im Spiel; die Zahl der Alkoholfälle war damit so hoch wie noch seit Beginn der digitalen Aufzeichnungen im Jahr 1992. Eine weitere sehr schlechte Entwicklung gab es bei den Kinderunfällen. 2022 starben

Polizeiorgane sieht für das Ortsgebiet und die Freilandstraßen, wo sich die meisten Unfälle ereigneten, Fehlverhalten beteiligter Personen mit fast 90% an erster Stelle. Die Rangreihe verschiedener Arten von Fehlverhalten führt wiederum Unachtsamkeit/Ablenkung gefolgt von Vorrangverletzung und nicht angepasster Geschwindigkeit an. Warum handeln so viele VerkehrsteilnehmerInnen wider besseren Wissens? Warum ist uns unsere Sicherheit im Straßenverkehr so wenig wert,

ten. Sie verlernen diese einerseits durch Kompetenzerwerb und Übung, andererseits aber auch dadurch, dass sie von anderen VerkehrsteilnehmerInnen belohnt werden, indem sie etwa nicht angeblinkt werden, wenn sie für den anderen zu langsam unterwegs sind, sondern im Verkehrsfluss mitschwimmen. Zu viel Angst kann auch lähmen und handlungsunfähig machen. Ein bisschen Angst ist aber aus Verkehrssicherheitsperspektive durchaus positiv. Sie führt zu Vorsicht und bewusster Aufmerksamkeit, was in weiterer Folge den Verkehrsüberblick verbessert und damit die Verkehrssicherheit. Was brauchen Sie, um sich immer wieder bewusst zu machen, dass unser (Verkehrs-)Alltagsverhalten Risikoverhalten ist? Damit das Risiko nicht so groß wird und zu einem Unfall führt, ist ein bewusster Umgang damit notwendig. In der verkehrspsychologischen Nachschulung arbeiten wir mit Stolpersteinen, die immer wieder an das gewünschte Verhalten (z.B. aufmerksam und nicht abgelenkt sein) erinnern sollen. Ein Stolperstein kann zum Beispiel die Ampel sein oder ein bestimmter Autoschlüsselanhänger, ein Strafzettel, den man nicht mehr erhalten möchte oder ein kleiner persönlicher Gegenstand. Je öfter man diesen Stolperstein anblickt und dabei an das gewünschte Verhalten erinnert wird, desto besser und nachhaltiger funktioniert er. Was ist Ihr Stolperstein für sicheres Ankommen? **www.sicherunterwegs.at - Ihr Partner für Nachschulungen, Untersuchungen, Verkehrserziehung und Forschung.**



auf Österreichs Straßen 13 Kinder. Das ist der zweithöchste Wert seit über zehn Jahren. Auch die Anzahl der Verkehrsunfälle, bei welchen Kinder verletzt wurden, stieg im Vorjahr um mehr als 12%. Die Auswertung der vermutlichen Hauptunfallursachen nach Einschätzung der

dass wir regelmäßig unachtsam sind und uns ablenken lassen? Oder sind wir uns des Risikos nicht bewusst? Angst spielt im Straßenverkehr eine untergeordnete Rolle. Viele FahranfängerInnen haben bei den ersten Fahrstunden Angst vor höheren Geschwindigkei-

GRILL



& GENUSS

FESTIVAL DER BERGE

DAS EVENT RUND UM KULINARIK, BARBECUE, GRILLEN UND OUTDOOR COOKING.
KCBS MASTER & ONE MEAT + SCA DOUBLE STEAK & BURGER CONTEST,
FAMOUS FOOD TRUCKS, GENUSSMARKT, GRILLSHOWS, VERKOSTUNGEN...

28. - 30. JULI 2023

SCHLOSS REICHENAU/RAX

AUSTRIA, 2651 REICHENAU AN DER RAX, SCHLOSSPLATZ 9 TEAM CONTACT: ALEX@EXOTICA.AT

WWW.GRILLMESSE.INFO

EINTRITT FREI

VIENNABBQ



25. AUSTRIAN GRILL OPEN

Freitag 23. Juni ab 14 Uhr

- 10 Uhr: Entlass der Besucher
- 14 Uhr: Feuertische-Eröffnung im "St. Antonius Grill Open" am Grill
- 16 Uhr: Köpfele 3. Austrian Feuerplatten Competition
- 18 Uhr: Köpfele 5. Austrian Burger Competition
- 17 Uhr: Köpfele 10. Austrian Mead Competition
- 18 Uhr: 6. Austrian Bäckerei Competition
- 19-21 Uhr: Essensverteilung im Grillhaus für alle Teilnehmer gibt es kostenloses Getränk für den Tag
- 19-22 Uhr: 4 Bars im gesamten Festgelände versorgen auch die eigenen Familien
- 20 Uhr: Begrüßung der Gäste des Tages
- Auswahlband Musik und persönliche Anleitung im Grillhaus 22 in der Festhalle

Samstag 24. Juni, ab 10 Uhr

- 10 Uhr: Entlass der Besucher
- 11 Uhr: Feuertische-Veröffnung im Grillhaus im Grill
- 12 Uhr: 26. Österreichische Brauereimeisterschaft im Grillhaus, Österreichische Landesmeister, 1. bis 4. Österreichische Landesmeister, 1. bis 4. Österreichische Landesmeister, 1. bis 4. Österreichische Landesmeister
- 12 Uhr: 5. Gang Köchelnwettbewerb
- 13 Uhr: 2. Gang Schmelzwurstwettbewerb
- 14 Uhr: 3. Gang Schmelzwurstwettbewerb
- 15 Uhr: 4. Gang Dessert mit süßem und saurem Geschmack
- 16 Uhr: 5. Gang Dessert mit süßem und saurem Geschmack
- 17 Uhr: Köpfele 1. Austrian Pizza Competition
- 18 Uhr: Köpfele 9. Austrian Burger Competition
- 19-21 Uhr: Essensverteilung im Grillhaus für alle Teilnehmer gibt es kostenloses Getränk für den Tag
- 19-22 Uhr: 4 Bars im gesamten Festgelände versorgen auch die eigenen Familien
- 20 Uhr: Begrüßung der Gäste des Tages
- Auswahlband Musik und persönliche Anleitung im Grillhaus 22 in der Festhalle

Große Grillgeräte-Ausstellung
Unterhaltungsprogramm für die ganze Familie
Wir unterstützen mit einer Spendenaktion die steirische Kinderkrebshilfe!

4. PUNTI GAMER GRILL & BBQ FESTIVAL

Powered by **NAPOLEON**

23. + 24. Juni 2023 | 8224 Kaindorf, Mehrzweckhalle

www.grillstaatsmeisterschaft.at

Eintritt frei!!



Fotos: stba-barbecue.at

Übung macht den Meister - viele davon gibt es bei den Grillmeisterschaften in Kaindorf zu bewundern.

Meat & more

Glaubensfrage!

Ein Stück Fleisch und Feuer – nicht nur ein Genuss, auch eine Glaubensfrage! Männersache? Holzkohle oder Gas? Fragen, welche man im Idealfall für sich selbst klärt!

Über die allerbeste Grilltechnik können die Herren der Schöpfung, und nicht nur die, leidenschaftlich diskutieren - die Möglichkeiten scheinen ja tatsächlich grenzenlos. Das beginnt ja schon in der Regel bei der Wahl der Feuerstelle, der Garzeit und vielem mehr.

Gas, Holzkohle, oder...

Der klassische Holzkohlegrill scheint nach wie vor am beliebtesten zu sein – sozusagen der Geruch des Sommers! Hat natürlich seine Nachteile, man hat vom Anzünden bis zur fertigen Speise eine gewisse Anlaufzeit. Als Faustregel gilt, wenn die Holzkohle mit Asche überzogen ist, dann sollte man erst mit der eigentlichen Grillerei beginnen.

Ganz anders die Herangehensweise beim immer beliebter werdenden Gasgrill. Anzünden und los geht's – zusätzlicher Vorteil: die einzelnen Flammen sind regulierbar – sozusagen wie im echten Leben, zwischen Anbraten und Warmhalten ist stets alles möglich....

In Zeiten von grünem Strom und Photovoltaik dürfen wir natürlich auch den elektrischen Grill nicht vergessen. Günstig, schnell einsatzbereit, effizient und auch Indoor zu verwenden. Selbst am Balkon ist die „Sommerküche“ willkommen und im Fall des Falles vermeiden Sie Zwistigkeiten mit dem Nachbarn, wenn Sie sie rechtzeitig informieren – auch auf das Risiko hin, dass sie sich vielleicht selbst einladen....

Was dazu gehört

Handwerker wie Chirurgen wissen: Auf's richtige Werkzeug kommt es

an! So auch beim Grillen, angefangen mit einem langen Stiel zum Anzünden (natürlich nicht beim E-Griller). Ganz wichtig ist die Grillzange, eventuell auch eine Spachtel aber auch eine Grillpresse. Wer ein großes Stück Fleisch, ein ganzes Henderl oder Spanferkel grillen möchte, braucht einen Grillspieß und, zum rundum gleichmäßigen Garen, einen Grillmotor. Immer öfter sind Grillkörbe mit Griff im Einsatz – vor allem für die Zubereitung von Fisch, der leicht zerfällt, und Gemüse.

Am Holzkohlegrill sind Alutassen praktisch, denn wenn der Fleischsaft in die Glut tropft, entstehen gesundheitsbedenkliche Substanzen. Und nicht vergessen, das Auge isst mit! Die schönen Grillstreifen macht man mit der Presse, für besonderen Geschmack sorgen Räucherboxen gefüllt mit Kräutern.

Gustieren bei den Profis

Aus Spaß an der Freud' ist in der Zwischenzeit natürlich auch schon ein Sport geworden und wo Sport auch eine Meisterschaft.

Die österreichischen finden heuer am 23. & 24. Juni im Rahmen der international ausgeschriebenen Austrian Grill-Open in Kaindorf (www.grillstaatsmeisterschaft.at) statt.

Unter anderem kann man dort und beim Grill & Genussfestival der Berge im Schloss Reichenau an der Rax (28.-30. Juli) und den Vienna BBQ Days im Schloss Neugebäude (20.-22. Oktober – www.viennabbq.at) den „Grill-Göttern“ zuschauen und sich vielleicht den einen oder anderen nützlichen Tipp für seine eigenen Gaumenfreuden abschauen – gut grill!



Männersache? Von wegen, immer mehr Damen entdecken das Grillen für sich.



Grillgenuss vereint nicht nur im eigenen Garten Familie und Freunde, auch Grillfestivals werden immer beliebter.



TOYOTA HYBRID ELEKTRISIERT SEIT 25 JAHREN

BIS 25.6. JUBILÄUMS-
ANGEBOTE SICHERN



25 YEARS
HYBRID PIONEER SINCE 1997

Feiere mit uns 25 Jahre elektrisierendes Fahrgefühl und profitiere von attraktiven Jubiläumsangeboten!

Seit 25 Jahren verbindet Toyota unvergesslichen Fahrspaß und effiziente Antriebe miteinander. Passend zum Jubiläum bringen wir deshalb unschlagbare Preisvorteile auf die Straße - bei Finanzierung und im Leasing unserer sparsamen Hybrid-Modelle wie dem Toyota Yaris Hybrid oder Toyota Yaris Cross Hybrid.

Jetzt mehr
entdecken

