motor&more

August/September 2023

www.motorandmore.at

75 Jahre Porsche

Zeitreise, luftgekühlt

TESTS: Ford Puma • Focus • Ranger Raptor • Mustang GT/CS

Offroadtest

INEOS Grenadier am Red Bull Ring

25 Jahre Hybriderfahrung

Toyota Prius Nummer 5

Der rasende Transporter

Pikes Peak Rekordjagd

BYD
BUILD YOUR DREAMS

Aller guten Dinge sind ATTO 3

Lieferbar in 10 Tagen*

1. **Prompt verfügbar**
2. **Sicherste E-Auto-Batterie am Markt**
3. **Luxuriöse Basis-Serienausstattung**

ab **€ 34.980,–**** inkl. E-Förderung

Jetzt Probefahren!

Elektrisch, umweltfreundlich und sicher – ob als Familienauto, Stadtflitzer oder als Firmenwagen – der **ATTO 3** ist immer 3 Dinge auf einmal und dabei 3-mal besser als erwartet.

Reichweite nach WLTP bis zu 420 km; Energieverbrauch kombiniert: 16,0 kWh/100 km; CO_2-Emission: 0 g/100 km.

NEU in Österreich

#maketheworldaBYDbetter
Mit den umweltfreundlichen Modellen der weltweiten Nr. 1 bei elektrifizierten Autos.

bydauto.at

Symbolfoto. Stand: Juli 2023. Druck- und Satzfehler vorbehalten. Verbrauchs- und Emissionswerte wurden gemäß der WLTP ermittelt und sind nur als Richtwerte zu verstehen. * Lieferung bis zu 10 Werktage ab Bezahlung und so lange der Vorrat reicht. ** Unverbindl. empf. Aktionspreis inkl. „Österreich-Paket“ um € 390,– inkl. MwSt. (Unterbodenversiegelung, Velourmatten, Ladekabel, etc.). Preis beinhaltet € 2.400,– E-Mobilitätsbonus inkl. MwSt. und € 3.000,– Förderung seitens Bundesministerium Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie, sämtliche Details dazu unter www.umweltfoerderung.at. Der Preisvorteil bezieht sich auf die Höhe des E-Mobilitätsbonus (Herstelleranteil + staatlicher Anteil). Gültig bis auf Widerruf.

50 Jahre
Autohaus Pfaller
1973-2023

Autohaus Pfaller Ges.m.b.H
Langenlebarner Straße 104
3430 Tulln an der Donau

Tel.: 02272/63650 -23
Mail: geschaeftsleitung@autohaus-pfaller.at
Web: www.autohaus-pfaller.at

Editorial

Liebe Autobegeisterte,

Das Jahr 2023 bietet viele Jubiläen zum Feiern. Fiat Uno, Opel Kadett, Peugeot 205, Renault Twingo, Smart Fortwo und Roadster, VW Golf II und Passat. Unserer Hauptgeschichte ist ein ganz spezieller und nostalgischer Roadtrip zu stolzen 75 Jahren Porsche gewidmet. Nicht weniger Ehrfurcht gebühren 160 Jahre Ottomotor und 120 Jahre Ford. Ohne Henry Fords revolutionärer Umsetzung der Fließbandproduktion sähe die Welt und mit der Massenmotorisierung heute anders aus. Immer wieder erfand sich der Konzern neu und auch heute steht mit Elektrifizierung eine der größten Herausforderungen vor der Türe. Unvermeidlich, dass das Modellprogramm ohne harte Einschnitte auskommt. Ka und Fiesta sind schon Geschichte, der Mondeo ebenso, sein diesjähriger 30-jähriger Geburtstag wird ein einsamer, der Explorer wird durch ein gleichnamiges Elektro-SUV ersetzt. Sogar der Focus steht auf der Kippe. Grund genug den aktuellen Modellen ein eigenes Test-Spezial zu widmen. Vom kleinen Dreizylinder über den V6-Twin-Turbo im wilden Pickup, bis hin zum mächtigen V8-Sauger

Auch unser mystischer Gräf & Stift C12 der Klassikgeschichte von unserem Spezialisten Alexander Trimmel knüpft die Verbindung mit Fordmotoren.

Ebenfalls 25 Jahre feiert Toyota mit seinen Hybridmodellen. Lassen Sie sich auch nicht unsere wiederbelebte Rubrik der Rechtsberatung entgehen.

Viel Spaß beim Lesen und gute Fahrt
Ihre Motor & More Redaktion

Inhalt

Titelstory:	Porsche Roadtrip	4
Gewinnspiel:	„Das Salvator – Iris Porsche Landhotel“	16
Motorsport:	Ford SuperVan Pikes Peak	18
Recht:	Unfall mit einem ausländischen KFZ	20
Tests:	Ford Puma	22
	Ford Focus Traveller Active	24
	Ford Mustang GT/CS	26
	Ford Ranger Raptor	28
Neuheiten:	Neue Elektroflitzer und Ausblick	30
Klassik:	25 Jahre Toyota Hybrid	32
Verkehr & mehr:	Kommentar	38
	Büchertipps	39
Klassik:	Gräf & Stift C12 - der Kanzlerwagen?	40
Psychologie:	Unfallhauptverursacher	44
Freizeit:	4WD-Fahrerlebnisse am Red Bull Ring	46

Impressum:
Eigentümer und Herausgeber: Speedcompany OG, Kleegasse 5, A-2230 Gänserndorf Süd, **leser@motorandmore.at.** Chefredakteur: Bernhard Reichel. Redaktion: Keijo Keke Platzer, Alexander Trimmel, Tanja Pitzer, Ildika Biela, 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 (Liezen), Leoben City Shopping (Leoben), EO (Oberwart), Riverside, Auhofcenter und Q19 (Wien), G3 Shopping Resort (Seyring/Gerasdorf), Rosenarcade (Tulln), City Center Amstetten (Amstetten), bühlcenter (Krems), SCS (Vösendorf) Fotos: Cover: Hersteller, Michael Jurtin, Joel Kernasenko, Seite 3: Hersteller, Bernhard Reichel

75 Jahre Porsche: eine Rundfahrt

Zeitreise, luftgekühlt

Wer sich in der Heimat der Porsches auf Spurensuche begibt, tut eine Zeitreise. Idealerweise, wie bei uns, standesgemäß, mit einem Porsche 911, konkret mit einem vor Patina nur so strotzenden G-Modell Targa. Das hat auf seinen bislang 627.000 Kilometern – nicht zuletzt der Patina nach – schon einiges erleben dürfen. Weitere 1.000 Kilometer später, größtenteils auf den schönsten Landes- und Gebirgsstraßen Österreichs sowie an acht wundervollen Stationen mit Porsche-Bezug, sind der Targa und wir um vielfältige Eindrücke, erhebende Ausblicke, abenteuerliche Tiefblicke, vor allem aber um eine mannigfaltige Geschichte reicher. Lesen Sie von einem Roadtrip, dem 75er der legendären deutschen Sportwagenmarke würdig.

Text: Manfred Wolf, Fotos: Joel Kernasenko

Natürlich hat der Treffpunkt zur Fahrzeugübergabe Porsche-Bezug, aber klar ist auch, dass es nicht Porsche Liebenau sein darf, wo die neuesten Kreationen aus Zuffenhausen nicht lange auf Käufer warten müssen. Wer aktuell Preziosen wie beispielsweise einen GT4 RS erwerben möchte, steht besser auf einer VIP-Liste. Sonst bleibt nur der Graumarkt mit teils abenteuerlichen Preisen. Doch zurück zum Treffpunkt, in der Grazer Lauzilgasse. Dort werkeln die Jungs von Vagabund und Nine Eleven Outlaw Parts an spektakulären Kreationen wie etwa dem Porsche 944 Safari, dem (noch) unterschätzten Transaxle-Porsche für's Grobe, mit dem man stilistisch in jedem Fall auf der richtigen Seite steht beziehungsweise fährt, gerne auch querfeldein. Überhaupt ist das ganze Offroad-Thema ziemlich „lit" in der mittlerweile riesengroßen Restomod- und Backdate-Szene. So groß, dass Porsche mit dem eigens entwickelten „Dakar" ebenfalls einen Offroad-Ableger vom aktuellen 911er auf die Räder gestellt hat. Natürlich alles längst vergriffen, versteht sich.

Bodenständige Ratte, aber gepimpt

Wir greifen für unsere Tour auf Bodenständigeres zurück: Porsche 911 Targa G-Modell, Baujahr 1984, US-Modell. Vor nicht allzu langer Zeit wurde der von Histo-Rallye-Ass Johannes Huber aus den USA nach Österreich gebracht, technisch ein wenig überholt, und fahrwerkstechnisch ein bisserl gröber gepimpt. Er besichtigt damit und erstellt den Schrieb, so eine Schotterrallye ansteht. Bei deutlich über 600.000 Kilometer auf dem Tacho auch schon egal, hat er sich wohl gedacht. Da steht sie jetzt, die „Ratte", um die amerikanische Bezeichnung für solch ein Ding zu bemühen. Immerhin, es hat einen Turbo-Spoiler, All-Terrain-Reifen, Rostflecken, mit Pinsel übermalte Rostflecken, lustige Aufkleber, noch mehr Rostflecken – und das Targa-Dach fest verklebt. Letzteres nicht ganz durchdacht, weil Klima gibt's natürlich auch keine, also wäre etwas Frischluft von oben nicht schlecht gewesen. So sind dann eben beide Seitenscheiben unten, als wir mit sonorem Boxerbrummen bei gut 30 Grad Außen- wie Innentemperatur im Innenhof des Porsche Diesel Traktormuseums in Hitzendorf einlaufen.

Faszinierende, fremde Porsche-Welt

Gerhard Lackner ist der Allvater des Museums, Erschaffer und Hüter von Preziosen, deren Existenz wohl den allermeisten Porsche-Fans nicht einmal ansatzweise bewusst ist. Eigentlich ist er gerade bei der Holzarbeit, fünf Minuten später stehen wir aber in den „heiligen Hallen", welche über die Jahre immer weiter angewachsen sind. Über 50 Exponate sind hier versammelt, jedes einzelne in fahr- beziehungsweise betriebsbereitem Zustand, unglaublich. Jedes einzelne davon wurde von Gerhard Lackner persönlich restauriert, vom Motorbau bis zu den Spenglerarbeiten, alles wurde hier in Hitzendorf von ihm gemacht. Der Lohn für so viel Arbeit: als eines der ganz wenigen privaten Museen darf Lackner offiziell den „Porsche" Namen führen, ein Ritterschlag quasi. Wer durch die Reihen der verschiedensten Traktoren- und Spezialfahrzeugmodelle geht, welche Porsche in Kooperation mit den Unternehmen Allgaier und Hofherr-Schrantz zwischen 1950 und 1963 produzierte, versteht warum.

Von der Steiermark nach Kärnten

So gerne wir noch mit dem Hausherrn geplaudert hätten – wir müssen weiter, knapp über 500 Kilometer auf dieser ersten Etappe fahren sich nicht von allein. Über die herrlich geschwungenen Kurven der Packer Bundesstraße geht es in Richtung Kärnten. Der Packer Stausee wäre gut für eine Erfrischung gewesen, zeitlich bedingt blieben Autor und Fotograf allerdings trocken. In Twimberg erreichen wir das Lavanttal, das wir kurz vor Sankt Leonhard aber schon wieder Richtung Westen verlassen. Über das malerische Klippitzthörl führt unser Weg hinab nach Guttaring und weiter ins Krappfeld, Schauplatz zahlreicher Rallye-Schlachten bei der ehemals legendären Castrol-Rallye. Nach einem kleinen Schlenker gen Norden zieht es uns wieder westwärts ins wunderschöne Metnitztal, wo das nächste Schmankerl auf uns wartet. Genauer gesagt, wo die nächsten Schmankerln auf uns warten, Mehrzahl!

1| (K)ein Widerspruch: Porsche und Diesel

2| Gerhard Lackner, Herr über jede Menge Porsche-Traktoren

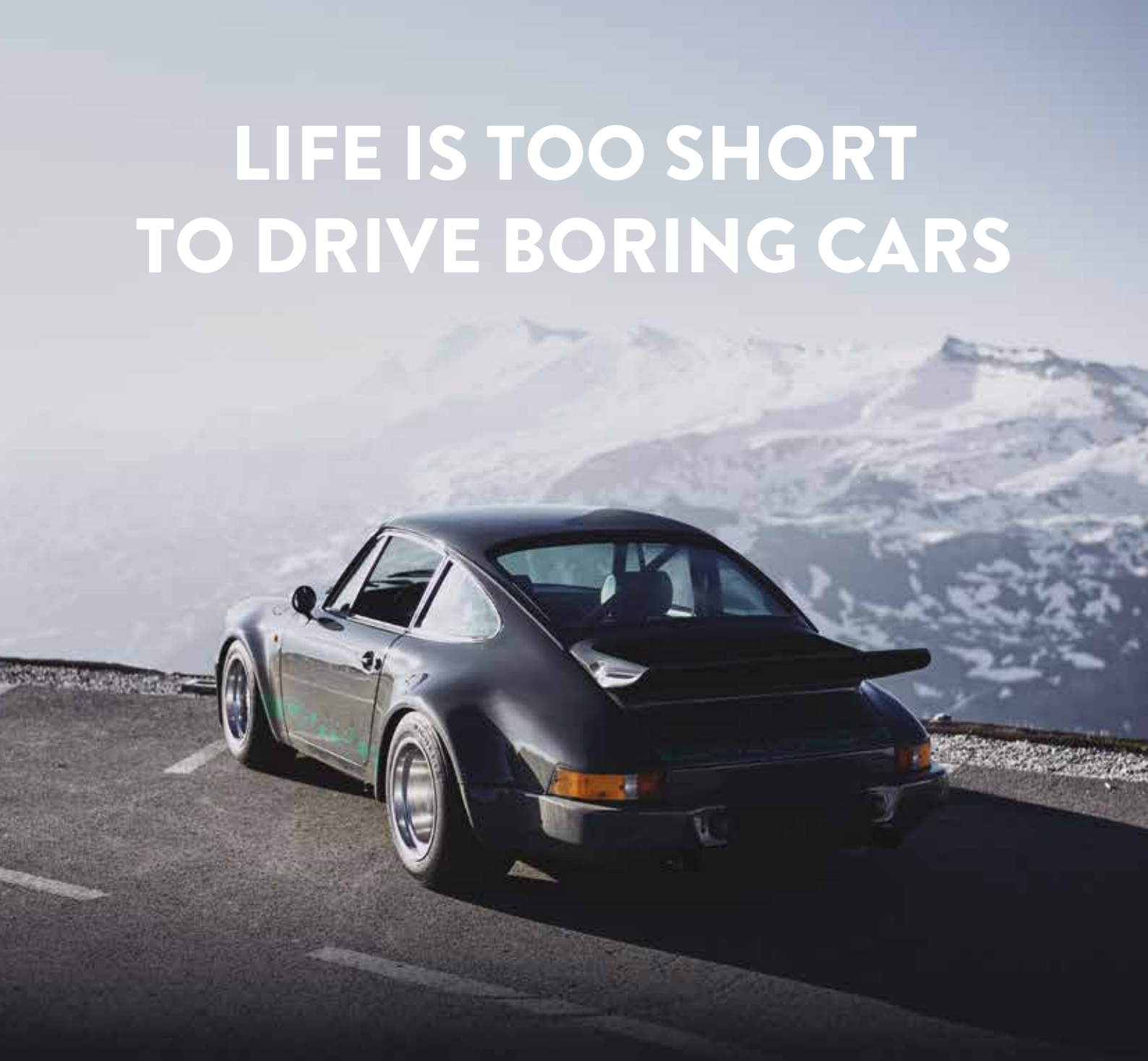
3| Eine Augenweide, das Gerhard Porsche Museum in St. Salvator

4| Raritäten, wohin man schaut, nicht nur für Porsche-Fans!

Sankt Salvator, ein Ort für Leib und Seele

Im „Das Salvator – Iris Porsche Landhotel“ gibt’s nicht nur eine der schönsten Wirtshausstuben weit und breit, sondern auch eine feine, aber bodenständige Küche und herzliche Gastfreundschaft. Draußen liegt der herrlich schattige Gastgarten, ein besserer Ort für eine Verschnaufpause wird sich kaum finden. Dem Autoliebhaber & -fahrer wird hier aber nicht nur leiblich wohl, auch für seine Seele gibt’s Nahrung. Hinter der pittoresken Fassade des Landhotels verbirgt sich nämlich der erste Teil des Gerhard Porsche Automuseums, das mit zahlreichen Preziosen aufwarten kann. Zwei- und Vierräder sind hier prominent in Szene gesetzt, vom Vorkriegsmodell bis in die 1960er-Jahre, alle Exponate sind in beeindruckendem Zustand. Sogar ein Flugzeug des ersten Weltkriegs gibt es zu sehen, einen Prototypen des letzten flugtauglichen D3-Flugzeugs Albatros. Wer hier schon aus dem Staunen nicht herauskommt, kann ein paar Meter weiter noch größere Augen machen. Auf der anderen Straßenseite, in einem seit 2016 eröffneten, hochmodernen Gebäudekomplex wartet eine bunte Mischung aus historisch wertvollen Porsche-Modellen, Traktoren und Sportwage anderer Marken. Die Highlights unter anderem: ein Rennporsche 906 von Jochen Rindt in unglaublichem „besser-als-neu-Zustand“, dazu eine Shelby Cobra 427(!) und sogar Formel-1-Fahrzeuge von BWT Racing Point und der Scuderia Toro Rosso.

LIFE IS TOO SHORT TO DRIVE BORING CARS



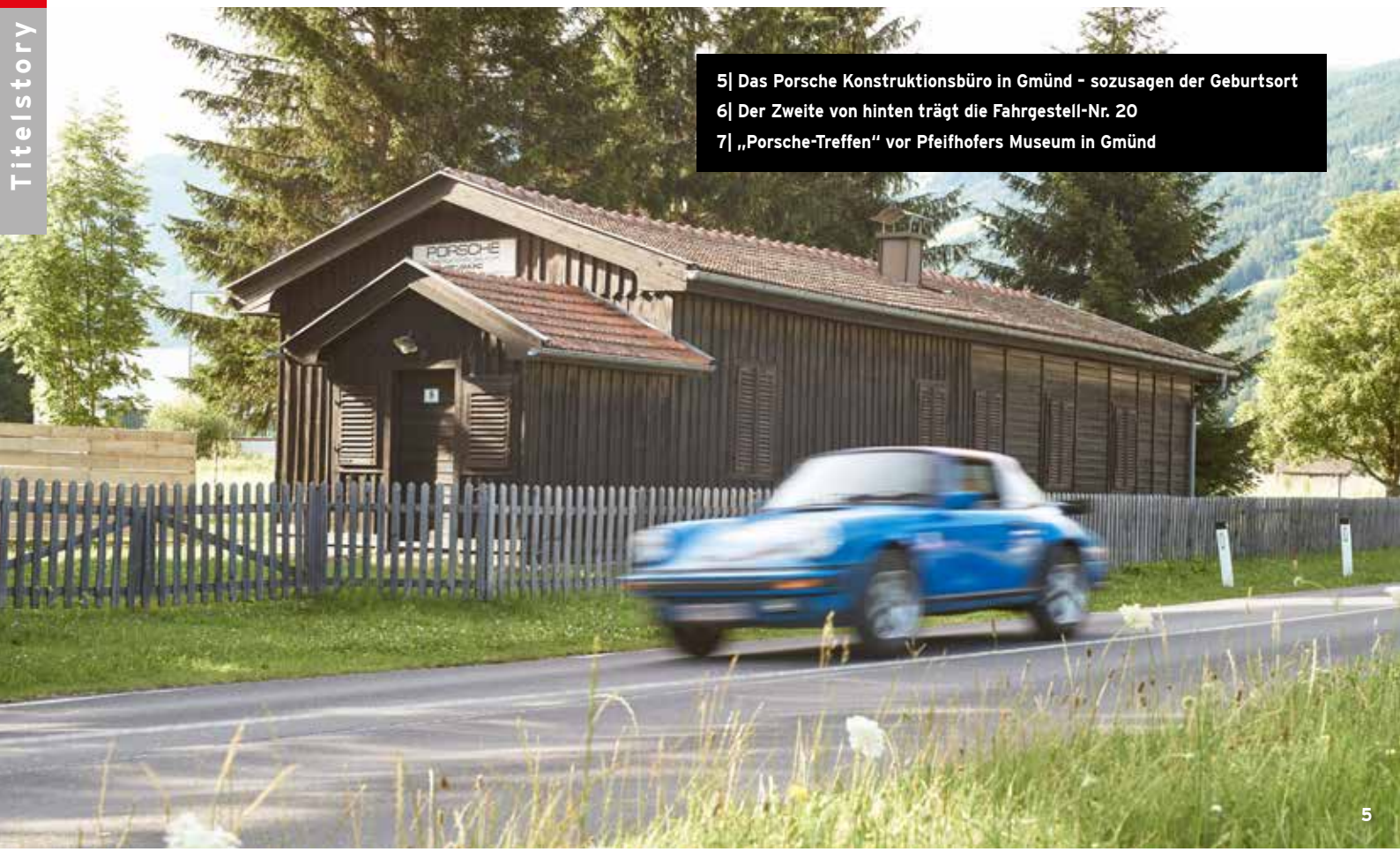
Gemacht für Fahrer! Die Marke NINE ELEVEN Outlaw Parts entstand aus meiner tiefen Leidenschaft für den legendären Porsche 911. Meine Produkte spiegeln meinen persönlichen Stil und meine Leidenschaft für das Fahren wider. Diese Leidenschaft verbindet - lassen Sie uns gemeinsam ins nächste aufregende Abenteuer fahren. Folgen Sie mir auf diesem aufregenden Roadtrip! Oder entwerfen wir gemeinsam Ihren ganz persönlichen, unverwechselbaren Porsche 911.

Joel Kernasenko
Porsche-Enthusiast und Gründer,
NINE ELEVEN - Outlaw Parts

NINE ELEVEN
OUTLAW PARTS

@nineelevenoutlaw auf Intagram

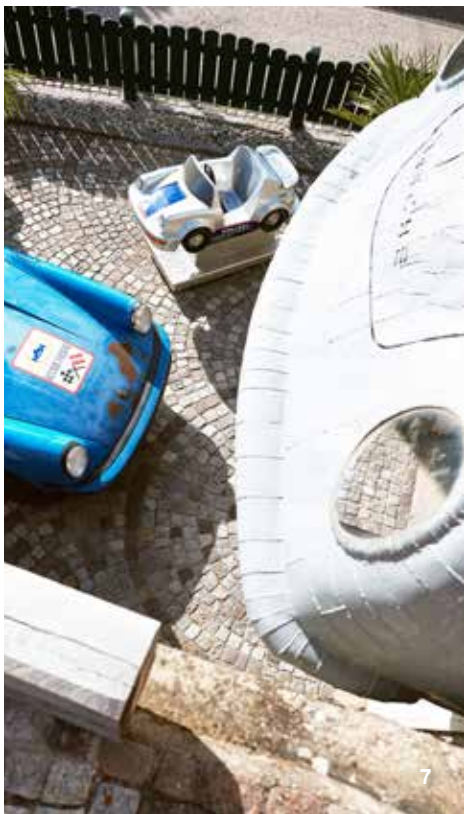
WWW.NINEELEVENOUTLAW.COM



5| Das Porsche Konstruktionsbüro in Gmünd - sozusagen der Geburtsort
6| Der Zweite von hinten trägt die Fahrgestell-Nr. 20
7| „Porsche-Treffen" vor Pfeifhofers Museum in Gmünd

Fahrerlebnis in Reinkultur

Unser 3,2-Liter-Carrera-Motor röhrt, das Metnitztal verengt sich mit jedem Kilometer, den wir Richtung Landesgrenze zurücklegen. Beim Naturschutzgebiet Flattnitz-See biegen wir Richtung Norden ab, zurück in die Steiermark. Der landschaftlich und fahrerisch wohl schönste Abschnitt unseres Roadtrips beginnt, die L511 führt uns im Schatten des Kreischbergs über Kaltwasser hinaus ins Murtal, in das wir bei Stadl-Predlitz einfahren und sofort nach Westen abzweigen. Bei Madling nehmen wir den Abschneider durchs Thomatal, das auch dann eine Reise wert ist, wenn seine zahllosen Eisbahnen Sommerpause haben und Kühe statt Quertreiber die Wiesen neben dem Thomataler Bach bevölkern. Über Innerkems kommen wir auf schnellstem Weg nach Gmünd – und damit zum Ursprung aller Porsches.



Geburtsstätte Gmünd

Während Ferdinand Porsche von der französischen Besatzungsmacht verhaftet war und noch bis 1947 in Haft blieb, übernahm dessen Sohn Ferry das Unternehmen und damit das Konstruktionsbüro sowie die Werkstätten in Karnerau bei Gmünd, welche aufgrund der Alliierten-Angriffe auf Stuttgart dorthin verlagert worden waren. Ferry entwickelte die Porsche-Konstruktion 356 und damit das erste Fahrzeug, das 1948 unter dem später so berühmten Familiennamen auf den Markt kam. Das Konstruktionsbüro, in dem Ferry Porsche diesen allerersten Porsche höchstselbst gezeichnet hat, steht übrigens bis heute, am Beginn des Liesertals, direkt neben der Bundesstraße. Auch wenn dieses nicht öffentlich zugänglich ist, lohnt sich der Besuch in Gmünd: dank Antiquitätenhändler Helmut Pfeifhofer, und mittlerweile auch dessen Sohn Christoph, gibt es dort das Porsche Automuseum zu besuchen, das nicht nur rund 50 Fahrzeuge, sondern auch multimediale Präsentationen, wechselnde Sonderausstellungen direkt in Kooperation mit der Porsche AG und zahlreiche andere Exponate aus mittlerweile 75 Jahren Porsche bietet. Absolutes Highlight der Sammlung ist ein originaler Porsche aus der allerersten Gmündner Serie, mit handgedengelter Alukarosse und Fahrgestellnummer 356 0020 – ein absolutes Must-See!

JETZT BUCHEN UNTER
REDBULLRING.COM

MIT 350 PFERDEN ÜBER DIE BERGE

PORSCHE GENUSS TOUR

Erlebe einen unvergesslichen Roadtrip mit dem Porsche 718 Cayman S durch die Steiermark. Die Reise beginnt am Red Bull Ring, wo der Schlüssel für den edlen Boliden mit 350 Pferdestärken übereicht wird. Vom Spielberg führt die Tour über den Sölkpass bis in die malerische Ortschaft Pürgg, vorbei am Nationalpark Gesäuse bei Admont bis zur alten Römerstraße in Hohentauern und zurück zum Red Bull Ring - und das an einem Tag.

REDBULLRING.COM

Red Bull Ring
DRIVING EXPERIENCE

Erst Hagelschauer, dann Gourmet-Diner

Dass der Weg zum Nachtquartier nahe Saalfelden über Katschbergpass, Scheitelhöhe, Twenger Talpass, Dientner Sattel und Filzensattel ein würdiger Abschluss des ersten Fahrtages sein würde, war schon vorab klar. Dass es aber gleich auf der Scheitelhöhe in Obertauern ungemütlich wird, eher nicht. Ein Gewitter mit Sturm, Schüttregen und Hagel erwartete uns, das war so nicht ausgemacht. Erstaunlich, wie dicht ein Porsche 911 G-Modell selbst mit 627.000 Kilometern am Tacho ist, wir gewinnen den Kampf gegen die Naturgewalten, bleiben trocken und auf der Straße. Es sollte sich bezahlt machen. Im Hotel Gut Brandlhof, am Eingang zum Saalachtal, wartete ein Gourmet-Diner auf erschöpfte Geister und hungrige Mäuler. Das Tagungs- und Golfhotel hat sich unter der Eigentümerfamilie Maier-Strobl über die letzten zwei Jahrzehnte in ein wahres Wunderland für Business, Freizeit und Ferien entwickelt und bietet exquisites Wellness-Erlebnis ebenso wie eine 18-Loch-Golfanlage oder Event- und Meeting-Räumlichkeiten für bis zu 700 Personen.

8| Herrenfahrer: Wir fuhren unseren Begleiter mit Stil und Ehrfurcht

9| Geschafft! Roadtrip-Pause im Brandlhof-Gut – schön war's!

10| Wie serviert man einem Porsche-Fahrer seinen Kaffee? Am „Servierbrett"

11| Das Fahrtechnikzentrum in Saalfelden macht Spaß – uns, dem Porsche ...

ÖAMTC Fahrtechnik einmal anders

Gut, dass wir in den feinen Superior-Zimmern dank klarer Luft und Blick auf die umliegenden Berge gut genächtigt haben. Wer nämlich ins direkt an das Hotel Gut Brandlhof angrenzende ÖAMTC Fahrtechnikzentrum kommt, sollte ausgeschlafen sein. Was Zentrumsleiter Manfred Pfeiffenberger gemeinsam mit Familie Maier-Strobl hier geschaffen hat, ist mit einem klassischen Fahrtechnikzentrum nur sehr weitschichtig verwandt. Klar, es gibt hier auch Fahrtechnikkurse für Führerscheinneulinge. Aber bei 70.000 m² Onroad-Fläche, 40.000 m² Offroad-Areal und seit kurzem zusätzlichen 50.000 m² „Experience Center" inklusive 1,23 Kilometer Handling-Strecke samt Curbs, bietet das Zentrum als eine der größten und modernsten Anlagen Europas alles, was das Sportfahrerherz begehrt. Klar, dass hier spektakulär gedriftet oder das Handling eines Sportwagens gefahrlos ausgereizt wird. Auch in kleineren Gruppen übrigens, die Preisgestaltung ist angesichts des Gebotenen nämlich extrem fair und die Annehmlichkeiten mit dem angeschlossenen Vierstern-Superior-Hotel groß. Und ja, wir waren auch auf dem Offroad-Teil unterwegs. Hätte der Herr Huber auch gemacht, schlussendlich ist ja ein Offroad-Fahrwerk drin, in der Ratte.

Auffi muass i, auf'n Berg!

Was natürlich nicht fehlen darf, auf der To-Do-List: die Großglockner Hochalpenstraße! Wer Aus- und Tiefblicke liebt, muss über die Mautstelle Ferleiten auf Salzburger Seite heranfahren und dann über die zahlreiche Kehren immer weiter hinauf auf die höchstgelegene österreichische Passstraße. Über Fuscher Törl sowie Hochtor geht's auf die Kärntner Seite. Dort angekommen, will natürlich die Kaiser-Franz-Josefs-Höhe befahren werden, die den ungetrübten Blick auf Österreichs höchsten Berg und seinen Gletscher(rest) ermöglicht, den Großglockner samt Pasterze. Vervollständigt wird das Fahrerlebnis durch einen Abstecher auf die 1,5 Kilometer lange Stichstraße zur Edelweißspitze auf der Salzburger Seite: auf 2.571 Meter wartet ein atemberaubender Rundumblick auf nicht weniger als 37 Dreitausender.

12| Majestäten unter sich: unser patinierter Targa am „Dach" unserer Zeitreise

13| Porsche trifft Porsche: der 911er vorm Mankei an der Glocknerstraße
14| Audi statt Porsche? Bis Ende September dreht sich dann aber alles wieder um den Jubilar
15| Kinder und Kindgebliebene werden im bayrischen Traumwerk fündig

13

Frühstücken und Murmerlschauen

Weil Lenkradkurbeln in aller Früh anstrengend ist und auch der Luftgekühlte (der Porsche, nicht der Fotograf) bei Bergabenteuern ab und an eine Ruhepause braucht, empfiehlt sich eine Einkehr in das sensationelle F.A.T. Mankei. Die coole Hütte, ehemals uriges Wirtshaus, welche nach der Pensionierung des alten Wirten vor dem Aus stand, wie auch das lustige Wortspiel aus Gruppe-C-Ära-Sponsor von Porsche und der Dialektbezeichnung für Murmeltier verdanken wir Petrolheads einem der Unsrigen, nämlich Ferdinand Porsche. Der jüngste Spross der Porsche-Familie, Sohn von Wolfgang Porsche (dem Aufsichtsratsvorsitzenden der Porsche Holding SE) hat sich mit der Übernahme und der folgenden Umgestaltung einen Traum erfüllt – und uns auch. Eine kleine, aber feine Speisekarte, guter Kaffee, eine fein sortierte Getränkekarte, nettes Personal, sensationelle Aus- und Tiefblicke. Und überall ein bisschen Porsche. Ganz viel davon im angeschlossenen Ausstellungsraum, wo immer wieder legendäre Fahrzeuge aus dem firmeneigenen Museum zu bestaunen sind. Die fetten „Mankeis“ (Murmeltiere) sind natürlich auch da, für die Begegnung muss man aber schon ein paar Meter gehen, selbst als Petrolhead.

14

15

Ein langer, aber lohnender Weg ins Land der Träume

Ja, das kleine Örtchen Anger im Bayerischen knapp hinter der Salzburger Grenze, direkt an der (zu) viel befahrenen A8 ist vom Fahrerlebnis her jetzt nicht das absolute Wunschziel. Die Straßen rundum sind vor allem im Sommer mit Touristen und/oder Wohnwägen verstopft, die Geschwindigkeitsbegrenzungen auf der deutschen Autobahn vermiesen derselben ihren Ruf. Aber glauben Sie uns, ein Abstecher in das „Traumwerk Hans-Peter Porsche“ lohnt sich, vor allem dann, wenn man mit Kindern unterwegs ist. Oder wenn man so wie wir Kind geblieben ist, zumindest teilweise. In dem architektonisch interessanten Gebäude wollte Hans-Peter Porsche in erster Linie seine einzigartige Sammlung aus Blechspielzeugen aus den Jahren 1860 bis 1930 für die Öffentlichkeit zugänglich machen. Es ist die größte öffentlich zugängliche Sammlung dieser Art und für sich alleine genommen schon einen Besuch wert. Perfekt ergänzt wird diese durch eine 2,7 Kilometer lange und mit aufwendigen Dioramen gestaltete Modelleisenbahnanlage, eine kleine aber feine Porsche-Autoschau, die wechselnden Sonderschauen, den Museums-Shop und die überraschend gute Gastronomie.

durchgehend geöffnet von 9 bis 18 Uhr
jährlich wechselnde Sonderausstellungen

PORSCHE AUTOMUSEUM | Helmut Pfeifhofer
Riesertratte 4a | 9853 Gmünd, Kärnten | Austria
Tel. +43 (0) 4732 2471, info@auto-museum.at
www.auto-musuem.at

PORSCHE AUTOMUSEUM
HELMUT PFEIFHOFER

„Temple of Speed“ der Alpen

Von Anger ist es dann nicht mehr weit bis ins kleine Örtchen Plainfeld westlich von Salzburg. Dort, zwischen Plainfeld und Koppl, im sogenannten Nesslgraben, versteckt sich der Salzburgring. Die 4,255 Kilometer lange Hochgeschwindigkeitsrennstrecke wurde 1968 und 1969 im direkten Wettbewerb mit dem Österreichring errichtet. Während die Hochgeschwindigkeitsrennstrecke in der Steiermark fortan Austragungsort für die Formel 1 wurde, gastierte die Motorrad-Weltmeisterschaft von 1971 bis 1994 im „Temple of Speed“ der Alpen. Mittlerweile sind die großen, internationalen Rennveranstaltungen zur Seltenheit geworden. Das tut unserer Begeisterung für diese spektakuläre Rennstrecke mit der Mutkurve aller Mutkurven namens „Fahrerlager“ aber keinen Abbruch, ganz im Gegenteil. Viele Track-Day-Veranstalter sind mit ihren Fahrtage-Stammgästen hier, und natürlich gibt’s auch passende Programme für Porsche-Besitzer. Wir haben unserer Ratte die Rennstrecke aber nur fürs Foto gezeigt, eine schnelle Runde wollten wir ihr zum Abschluss unserer wunderbaren Zeitreise nicht zumuten. Ist schließlich alles gut gegangen und stellt einmal mehr unter Beweis: Gerade luftgekühlt funktioniert ein Roadtrip immer noch am emotionalsten. Wir zählen schon die Tage bis zum 80er!

16| Der Name ist Programm: Egal ob Eisenbahnanlage, Blechspielzeug, Modelle ...
17| ... oder die echten Porsche - wer hier nicht ins Träumen kommt, ist selber schuld
18| Der Salzburgring als würdiger Schlusspunkt für Mensch und Maschine. Es hat uns gefreut, Porsche mit dieser Reise hochleben zu lassen

Mehr darüber:

Porsche Diesel Traktormuseum
Hitzendorf bei Graz
www.traktormuseum-lackner.at

Das Salvator – Iris Porsche Landhotel & Gerhard Porsche Automuseum
Sankt Salvator
www.das-salvator.at

Porsche Automuseum
Gmünd
http://auto-museum.at

Hotel Gut Brandlhof
Saalfelden
www.brandlhof.com

ÖAMTC Fahrtechnikzentrum Saalfelden
www.oeamtc.at/fahrtechnik/fahrtechnik-zentren/zentrum-saalfelden-brandlhof-11004506

Großglockner Hochalpenstraße
Bruck an der Glocknerstraße
www.grossglockner.at

F.A.T. Mankei
Großglockner Hochalpenstraße
https://fat-international.com/mankei

Traumwerk Hans-Peter Porsche
Anger (Bayern)
www.traumwerk.de

Salzburgring, Plainfeld
www.salzburgring.com

Ecurie Vienne
Johannes Huber GmbH
Wien
www.ecurie-vienne.at

SONAX®
MADE IN GERMANY

Starke Performance – Säurefrei!

FelgenBeast

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

www.sonax.at

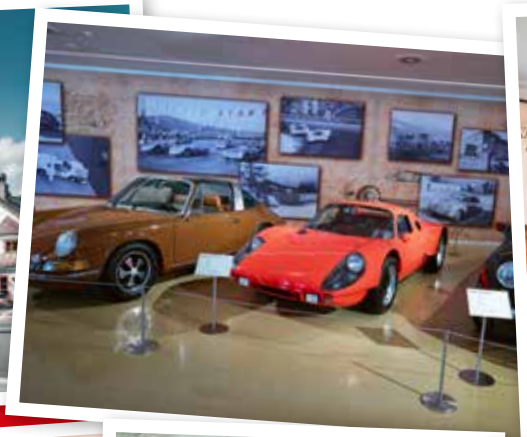
frischblut®

Gewinnspiel - Synergie für Leib und Seele

Gewinnen Sie ein Wochenende im „Das Salvator - Iris Porsche Landhotel“

Eine der genussreichsten und ursprünglichsten Regionen Kärntens ist die Kulisse dieses traditionsreichen Hauses. Hier trifft Geschichte auf Moderne, ein Ort, wo man sich auf seine Wurzeln besinnen kann. Hier lebt man in und mit der Natur, heimische Produkte vom Nachbarn finden Verwendung und man legt große Sorgsamkeit im Umgang mit Ressourcen an den Tag. Überzeugen Sie sich selbst und gewinnen Sie ein Wochenende in diesem traumhaften Ambiente für zwei Personen!

Genuss und Kulinarik sind eine Herzensangelegenheit im „Das Salvator - Iris Porsche Landhotel“. Mit handverlesenen Produkten aus der Alpen-Adria-Region und abwechslungsreichen Gaumenfreuden versteht man es hier, seine Gäste perfekt zu verwöhnen, ja fast zu verzaubern. Das experimentierfreudige Küchenteam ist der Qualität und Nachhaltigkeit verpflichtet, und das schmeckt man vom Morgen bis zum Abend. Man darf dazusagen, dass das hier offenbar auch nicht all zu schwer umzusetzen ist. Wildspezialitäten aus dem Metnitztal, klarerweise Fleisch und Eier vom Bauernmarkt in Maria Saal und ohne Frage Saibling und Forelle aus der Sirnitz ermöglichen der Küche aus dem Vollen zu schöpfen. Ob Sie nur ein Abendessen in der Salvator Stub‘n einnehmen oder mehrere Tage „Das Salvator“ genießen, es begleitet Sie eine vielseitige Kulinarik auf höchster Ebene.



Zu Hause fühlen…

Es gibt viele gute Gründe, sich hier "zu Hause" zu fühlen! Sei es die ursprüngliche Natur und die vielseitigen Sportmöglichkeiten, spannende Sehenswürdigkeiten oder abwechslungsreiche Seminarangebote – hier bekommen Sie das Gefühl des Wohlseins und Heimkommens vermittelt. Insgesamt 36 moderne und großzügige Zimmer bestechen durch eine überaus gemütliche Atmosphäre und edle Einrichtung. Viel Licht und Wärme erwartet die Gäste in diesem Rückzugsort, wo man im wahrsten Sinn des Wortes Kraft tanken und Entspannung pur genießen kann.

Museum, nicht nur für Autoliebhaber

Das Gerhard Porsche Museum bietet eine einzigartige Sammlung, die man hinter der Fassade des „Das Salvator - Iris Porsche Landhotel" vielleicht gar nicht vermuten würde. Direkt im Anschluss an das Hotel kommen Autofans, Motor-Historiker, ja sogar echte Motorsport-Muffel ins Staunen. Im liebevoll restaurierten Stadel befindet sich ein Automobilmuseum mit Exponaten vom Anbeginn der Automobilgeschichte bis in die Gegenwart des Motorsports. Das muss man einfach gesehen und erlebt haben!

Das Gewinnspiel

Unser Roadtrip, auf den Seiten 4 bis 14 dieser Ausgabe, führte uns hauptsächlich durch die Bundesländer Steiermark, Kärnten und Salzburg – natürlich auch in das Gerhard Porsche Museum in St. Salvator. Verraten Sie uns in welchem Bundesland es liegt und gewinnen Sie ein verlängertes Wochenende – drei Übernachtungen mit Frühstück im Doppelzimmer – für zwei Personen im „Das Salvator – Iris Porsche Landhotel".
Ihre Antwort schicken Sie bitte samt Namen und Kontaktdaten – sonst können wir Sie nicht verständigen – an:

office@motorandmore.at

oder per Post an:
Speedcompany OG, 2230 Gänserndorf, Kleegasse 5.

Dieses Gewinnspiel wird von der Speedcompany OG veranstaltet, der Rechtsweg ist ausgeschlossen, ebenso eine Barablöse des Gewinns.

Motorsport: Pikes Peak Bergrennen

Wolken-Bruch

Das legendäre Pikes Peak International Hill Climb in den Rocky Mountains: 156 Kurven und 1.440 Höhenmeter müssen in der kürzestmöglichen Zeit bewältigt werden. Normalerweise nichts für eine Busreise.

Immer wieder nutzen Hersteller das jährliche „Race to the clouds“, um die Werbetrommel zu rühren. Jahrelang war Suzuki mit „Monster“ Tajima angetreten, 2018 kam VW und brach den Streckenrekord mit einem Elektroauto. Noch heute denken viele an die Helmut-Deimel-Videos von Walter Röhrl im Audi Quattro S1 zurück – an die Staubwolken, die Schaltvorgänge, den Allrad, der sich mit voller Kraft nach oben auf den Granit-Gipfel zu arbeiten versucht. Auch wenn der Staub seit 2011 der Vergangenheit angehört, und die Straße bis zur Zielankunft in 4.302 Metern Seehöhe asphaltiert ist, bleibt dieses Bergrennen extrem und eine echte Herausforderung für Mensch und Maschine.

Ein rot-weiß-roter Meilenstein

In diesem Jahr war Ford angetreten, um auf dieser großen Bühne zu zeigen, was man im Stande ist zu leisten. Und zwar mit einem Transit-Bus. Genauer gesagt einem Nachfolger der legendären Super-Vans, die schon früher mit Cosworth-Motoren für Furore sorgten. Heute geschieht das aber vollelektrisch und mit 1.400 PS. Die meisten Gehirnzellen für dieses Extrem-Projekt wurden in Groß-Enzersdorf, östlich von Wien, aktiviert. „Das Ziel von Ford war es, ein Fahrzeug zu entwickeln, welches alle zuvor gebauten Super-Van-Generationen in Bezug auf Fahrleistungen, Design und Funktionen in den Schatten stellt. Darüber hinaus sollte der elektrische Antriebsstrang die leistungsstärksten Systeme der Welt herausfordern“, erzählt uns Michael Sakowicz von STARD, der Firma von Manfred Stohl, die das Fahrzeug gemeinsam mit Ford Performance entwickelt hat.

Neubeginn nach Roll-out

„Wer noch nicht selbst an Hochleistungselektrofahrzeugen gearbeitet hat, kann sich gar nicht vorstellen, wie hochkomplex die Zusammenhänge und Setupmöglichkeiten beim Antriebsstrang sind.“ STARDs Vorteil ist die Entwicklung des Hochvolt-Akkus, der Motoren und der kompletten Software im Haus. Die größte Herausforderung für die Ingenieure war neben dem Antrieb die schiere Größe des Busses, der so gar nicht einem Rennwagen ähnelt. „Die Silhouette des Straßen-Transits wurde nahezu unverändert übernommen“, erklärt Sakowicz, „sogar die Bodenplatte des ersten Exemplars ist direkt vom Serientransit“. Weil das auch viel Gewicht mit sich bringt, hatten auch die Bremsen eine enorme Aufgabe. Nach dem Roll-out beim Goodwood Festival 2022 wurde das komplette Auto noch einmal grundlegend weiterentwickelt. „Es gibt so gut wie kein Element, das seither nicht noch weiter verbessert wurde.“

Text: Keijo Keke Platzer, Fotos: Hersteller

Hardcore-Multitasking

Welchen Stellenwert dieses Projekt bei STARD hat, sieht man auch daran, dass die komplette Crew zusammen mit der Unternehmensschwester Stohl Racing in Colorado mit dabei war. Als Pilot hatte man Rekordhalter und Le Mans-Gewinner Romain Dumas engagiert. Während der Fahrt war der Franzose mit allerhand Aufgaben betraut: „In Abhängigkeit vom Streckenabschnitt, dem aktuellen Ladezustand, der Temperatur, der verfügbaren Energie und dem Grip musste der Fahrer aktiv Fahrmodus und auch Fahrzeugeinstellungen wie zum Beispiel Leistung, Drehmomentverteilung, Topspeed, Regenleistung, Lenkung etc. anpassen."

SuperVan bricht den Rekord

Die Rekordzeit (7:57.14 min) des VW-Prototypen-Renners ID. R war nicht das richtige Ziel. Stattdessen wollte man die „Open Class" mit einer neuen Rekordzeit toppen, die bislang durch unlimitierte GT3-Fahrzeuge dominiert wurde. Mit 8:47 Minuten im Rennlauf war SuperVan-Pilot Romain Dumas dann zur Überraschung aller fast 40 Sekunden schneller als die bisherige Rekordzeit. Ford-Performance-Direktor Mark Rushbrook: „Wir haben unsere Ziele übertroffen, und das mit einem Bus. Wir und Ford sind hochzufrieden." Sakowicz ergänzt: „Ich denke, es gab noch nie ein so großes und insbesondere hohes Fahrzeug, welches auf der Rennstrecke auf Augenhöhe mit aktuellen GT-Rennfahrzeugen unterwegs ist." Wie man hört, soll Pikes Peak auch nur ein Zwischenziel gewesen sein. Allerdings ein sehr hohes, auf 4.302 Metern Seehöhe.

Fahrer Romain Dumas: „Mehr Leistung? Nicht nötig, Der SuperVan fährt sich wie ein Le Mans-Prototyp, das Fahrzeug ist richtig schnell"

STARD-Geschäftsführer Michael Sakowicz: „Die Leistung des Antriebsstrangs stellt die Grenzen des derzeit Machbaren dar. Der Lernfaktor ist schier enorm. Dies kann und wird uneingeschränkt in jegliche Form von elektrischen Hochleistungsantrieben im Motorsport eingebracht werden"

Verkehrsunfall mit einem ausländischen KFZ in Österreich

Mag. Andrea Waldmann
ist als Rechtsanwältin in Wien tätig
www.ra-waldmann.at

Wer ersetzt den Schaden, wenn das Fahrzeug des Unfallverursachers im Ausland zugelassen ist und wie erfolgt die Abwicklung der Entschädigung?

Ein Verkehrsunfall ist eine unangenehme Situation, die jedem Autofahrer widerfahren kann. Ist das gegnerische Fahrzeug in Österreich zugelassen, kann man seine Ansprüche als Geschädigter gegen die Haftpflichtversicherung des Unfallgegners geltend machen, die jeder Fahrzeughalter in Österreich verpflichtend abschließen muss.

Anders stellt sich die Situation dar, wenn man in einem Verkehrsunfall verwickelt ist, der sich zwar in Österreich ereignet, das Fahrzeug des Unfallverursachers jedoch nicht in Österreich zum Verkehr zugelassen ist. Hier kommt es darauf an, in welchem Land das Fahrzeug des Unfallgegners zum Verkehr zugelassen ist.

Zunächst ist es wichtig zu wissen, dass bei einem Verkehrsunfall, der sich in Österreich ereignet, grundsätzlich österreichisches Recht zur Anwendung kommt, unabhängig von der Herkunft der beteiligten Fahrzeuge. Das bedeutet, dass die allgemeinen österreichischen Verkehrsregeln und die Haftungsbestimmungen Österreichs Anwendung finden.

Ist das Fahrzeug des Unfallverursachers nicht in Österreich zum Verkehr zugelassen, können die Ansprüche in Österreich gegen den Verband der Versicherungsunternehmen Österreichs (VVO) geltend gemacht werden, wenn der Unfallgegner eine „Internationale Versicherungskarte“ (ehemals: Grüne Karte) mit sich führt. Ist das Fahrzeug des Unfallverursachers in der EU zugelassen, ist das Kennzeichen des Fahrzeuges ausreichend. Der Geschädigte kann seine Ansprüche also in Österreich und in deutscher Sprache gegen den in Österreich ansässigen VVO geltend machen. Sollte ein Gerichtsverfahren notwendig sein, kann dieses vor dem österreichischen Gericht geführt werden, in dessen Sprengel sich der Unfall ereignete.

Wird der Verband der Versicherungsunternehmen Österreichs mit einem Schadenfall konfrontiert, gibt er den Fall an eine österreichische Versicherungsgesellschaft weiter, die mit der Abwicklung des Schadenfalls betraut wird. Diese Versicherung wird sich dann mit dem Geschädigten in Verbindung setzen, um die weiteren Schritte zu besprechen und den Schaden abzuwickeln (z.B. Einholung eines Sachverständigengutachtens, Reparaturfreigabe, Ablösezahlung, etc).

Die Haftung des Verbandes der Versicherungsunternehmen Österreichs greift jedoch nicht, wenn das Fahrzeug des Unfallverursachers weder in der EU zugelassen ist, noch der Unfallverursacher eine Internationale Versicherungskarte („Grüne Karte“) mit sich führt. In diesen Fällen müssen die Ansprüche direkt gegen den Fahrzeuglenker und dessen Versicherung im Ausland geltend gemacht werden.

Ich empfehle Ihnen daher insbesondere bei Unfällen mit ausländischen Fahrzeugen unmittelbar nach dem Unfall so viele Informationen wie möglich niederzuschreiben und Fotos von den Dokumenten und den verunfallten Fahrzeugen anzufertigen. Führen Sie stets einen europäischen Unfallbericht mit sich, in den Sie im Fall eines Unfalls sämtliche Daten eintragen können. Notieren und/oder fotografieren Sie wenn möglich Kennzeichen, Führerscheine, Versicherungsunterlagen, sowie Zulassungsscheine sämtlicher Beteiligter. Je mehr Informationen Sie sammeln, desto einfacher ist die spätere Durchsetzung der Ansprüche. Sollten Sie Hilfe bei der Durchsetzung der Ansprüche benötigen, stehe ich Ihnen gerne zur Verfügung.

Foto: Bernhard Reichel

GEILE SOCKE!

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

Autosocken.at

Test: Ford Puma 1,0 EcoBoost MHEV 155 PS DC7 Titanium X

Automatikakrobatik

Ka und Fiesta sind Geschichte, der Puma ist jetzt das Einstiegsmodell der Kölner und wird laufend optimiert. So ist das gepolsterte Katzerl nun auch mit 7-Gang-Doppelkupplungsgetriebe zu haben.

Der Fiesta SUV ist beliebt, kein Wunder, so ist dieser charakterstark, sympathisch, charmant, fair bepreist, agil, bequem und geräumig. Eine Fülle an cleveren Ideen, vom Easy-Full-Tankstutzen, abnehmbarer Anhängerkupplung, abziehbaren Stoffbezügen der Sitze oder dank Mega-Box-Wanne mit Stöpsel die Verwandlung zum mobilen Hundwaschsalon.

Aus zwei mach eins

Der verbaute Benziner mit 155 PS ist stets ein Mildhybrid, sprich der ein Liter kleine Turbo-Dreizylinder wird vom 16 PS starken Startergenerator beim Anfahren unterstützt, welcher zugleich die Lichtmaschine ersetzt. Der dezente 0,480 kWh-Akku wird auch kaum für massives Mehrgewicht verurteilt werden. 0,3 Liter Benzin möge dies zwar sparen, vor allem aber kompensiert der Zusatzschub das größere Turboloch im Vergleich zur 125 PS-Maschine. Das Ganze lässt sich nun auch mit einem Doppelkupplungsgetriebe mit sieben Stufen kombinieren. Ein paar Kilometer benötigt man schon, um sich auf das Getriebe einzulassen. Wer die Logik verinnerlicht, erspart sich hektische oder verzögerte Reaktionen. Ab und zu vermisst man dennoch die Möglichkeit, auch manuell eingreifen zu können.

Locker vom Hocker

Das Fahrwerk liegt wie gewohnt sauber und sicher auf der Straße. Die Hinterachse zieht einen bei Bedarf schön ums Eck. Die präzise Lenkung ist mit der richtigen Dosis Direktheit abgestimmt. Mit 155 PS ist man in keiner Situation untermotorisiert und wiegt sich mit reichlich Leistungsreserven in Sicherheit, auch wenn der Handschalter gefühlt mehr Leistung offenbart. Mehrere spürbare Fahrmodi verwandeln bei Bedarf den Charakter. Das Start-Stopp-System lässt sich noch deaktivieren. Auch das Geschwindigkeitsgefühl ist absolut bestens. Unspektakulär verläuft der kurzweilige Betrieb auf nur zwei Zylindern. Zu engagiert arbeitet uns der Einbahnwarner. Der Puma ist sehr wendig, dass spart in der Stadt Stress. Im Vergleich zum Plattformspender fiel uns auf, dass dieser im Leerlauf deutlich höheren Rollwiderstand aufweist.

Entspannt

Auch in der Bedienung hinterlässt der Puma einen soliden und entspannten Eindruck. Echte Drehregler und Tasten und sogar ein Handbremshebel finden sich im übersichtlich und zeitlosen Innenraum. Die Warntöne sind klassentechnisch am dezentesten. Die Materialqualität ist ordentlich. Die Sitze mit gutem Seitenhalt sind richtig bequem und drücken auch nach längeren Strecken nicht. Auf den hinteren Plätzen wird es auf Dauer etwas eng. Der Kofferraum geht für die Klasse in Ordnung, die Ladekante dürfte allerdings gerne niedriger sein, die Megabox bietet mit 81 Litern erstaunlich viel Zusatzstauraum. Zwar bietet der Puma reichlich nette und sichere Ausstattung und erst recht als Titanium X mehr als klassenüblich, gut 37.000 Euro sind aber auch viel Geld.

Bernhard Reichel

Fotos: Bernhard Reichel

helvetia
Ihre Schweizer Versicherung

Versicherung inkl. Kasko
ab ***220,14 €*** monatlich*

**inkl. Haftpflicht 36,92 €, Kasko 130,66 €, motorbez. Versicherungssteuer 52,56 €, Bonus-/Malus-Stufe 0, Zulassungsbez. Wien; Das Angebot wurde mit mehreren Parametern erstellt.*

Neuheiten: Puma & more

Vivid Ruby Edition

Die neueste Ergänzung basiert auf der ST-Line. Die Farbe „Beautiful Berry Red Metallic“ ist so konzipiert, dass sie nachts in einem tieferen Rot erscheint und im Sonnenlicht wie ein Edelstein glänzt. Dach, Rückspiegel, Seitenschweller und Radlaufleisten sind in der Kontrastfarbe Schwarz lackiert. Die 18-Zöller zweifarbig. Die Sitze sind mit der Polsterung Sensico in Anthrazit mit Ziernähten in Berry und Weiß versehen. Die Puma Vivid Ruby Edition wird mit 125 PS und 155 PS ab 36.650 bzw. ab 38.150 Euro angeboten. Für 2.200 Euro Aufpreis ist ein 7-Gang-PowerShift-Automatikgetriebe erhältlich.

ST Powershift

Hier fährt im Prinzip der bekannte ST mit all seinen sportlichen Attributen, allerdings nicht mit 200 PS aus 1.5 Litern, sondern 160 PS aus einem Liter Hubraum. Das ganz kombiniert mit einem 7-Gang-DKG. Kurzfristig stehen 10 Extra-PS an. Neu ist auch die Farbe Azura Blue. In 7,4 Sekunden geht es auf Tempo 100.

MOTORTYP Turbo-Benziner
ZYLINDER R3
LEISTUNG 155 PS
DREHMOMENT 190 Nm
AKKUKAPAZITÄT 0,480 kWh
0 AUF 100 KM/H 8,7 Sek.
SPITZE 200 km/h
GETRIEBE 7-Gang-DKG
ANTRIEB Vorderrad
LEERGEWICHT 1.334 kg
REIFEN 215/50 R18
REICHWEITE 630 km
VERBRAUCH 5,6 L/100km
VERBRAUCH TEST 6,6 L/100km
CO_2 127 g/km
KOFFERRAUM 458-1.216 L
PREIS 32.000 €
PREIS TESTWAGEN 37.350 €

EV

Nach Mustang Mach-E, Explorer wird die elektrische Variante des Pumas das dritte E-Modell von Ford. Ein neuer Capri als SUV-Coupè folgt ebenso und natürlich die elektrischen Nutzfahrzeuge. Zurück zur elektrifizierten Raubkatze, welche auf der bekannten Plattform basiert und ab 2024 parallel im rumänischen Werk Craiova vom Band läuft. Annehmbar, dass die E-Maschine aus dem E-Transit Courier mit 136 PS auch unter die Haube des Pumas passt. Theoretisch wäre auch eine 181 oder 267 PS starke elektrische ST-Variante realisierbar. Schnellladen mit 100-kW soll es auch spielen. Der vermutlich 55 kWh-Akku wird im Heck untergebracht und wohl die „MegaBox“-Wanne besetzen. Gut 370 Kilometer Reichweite dürften möglich sein. Optisch zeigte uns Ford erstmals nur die neue Leuchtengrafik mit betonten Krallen. Der geschlossene Kühlergrill wird sich für die sensiblere E-Käuferschicht klar unterscheiden, wie diese Illustration vermutet.

Detailinformationen und die genauen Prämien sind dem jeweiligen Tarif und zugrundeliegenden allgemeinen und besonderen Vertragsbeilagen zu entnehmen.

Test: Ford Focus Turnier MHEV DC7 Active

Neu focusiert

Die vierte Generation des Focus ist seit 2018 erhältlich, jetzt hat Ford dem Kompakten ein Facelift spendiert.

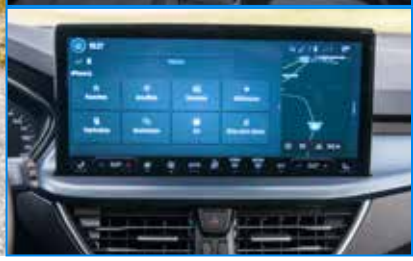
Zu erkennen ist der Focus nun vor allem an der neu gestalteten Front, die mit geschärfter Optik dynamischer wirkt. Aber auch das Heck zeigt sich mit neuem Layout der Rückleuchten moderner. Der Turnier bietet mit seinem Kombiheck mehr Einsatzmöglichkeiten, in Kombination mit der Active-Ausführung bekommt er zudem ein bisschen SUV-Charme spendiert. Sofort sticht einem beim Blick in den Innenraum der 13,2-Zoll-Touchscreen ins Auge. Dieser sitzt gut positioniert oben auf der Mittelkonsole und hat auch alle Klimasteuerungs-Funktionen integriert. Dennoch findet man sich schnell zurecht und kann die im unteren Bereich des Bildschirms angebrachte Klimasteuerung intuitiv und einfach bedienen. Sehr gelungen ist auch die Darstellung von Menüs und Navi-Karten, mit der Sprachsteuerung kann man zudem viele Befehle, bis hin zum Adresswunsch für das Navi, ansagen. Treu geblieben ist man aber den klassischen Tacho-Anzeigen, was kein Fehler ist. Die Armaturen sind klar und gut ablesbar und im Vergleich zu manch anderem Digitaltacho eine Wohltat. Perfekt mitgedacht und nicht mehr selbstverständlich: es gibt für beide gängigen USB-Anschlüsse einen Steckerplatz.

Geboostet

Im Zuge des Facelifts hat man auch die Motoren überarbeitet und auf Effizienz getrimmt. Statt dem 1,5-Liter-EcoBoost kommen nun nur noch 1,0-Liter-Eco-Boost-Triebwerke zum Einsatz, der von uns getestete 1,0-EcoBoost-Hybrid mit 155 PS ist dabei die stärkste Motorisierung. Zur großen Überraschung zeigt sich der neue Mild-Hybrid-Antrieb von einer sehr dynamischen Seite und wir sind im Schnitt, ohne es übertrieben zu haben, auf einen Durchschnittsverbrauch von 6,9 Liter pro 100 Kilometern gekommen. Statt einer 8-Gang-Automatik kommt nun ein 7-Gang-Doppelkupplungsgetriebe zum Einsatz, das mit schnelleren Schaltvorgängen aufwarten kann. Ford ist von dem Schaltprogramm sogar so überzeugt, dass man dem Fahrer erst gar nicht die Möglichkeit bietet, die Gänge selbst zu sortieren. Es stehen verschiedene Fahrmodi bereit, wobei der Normalmodus der beste Kompromiss zwischen Effizienz und Fahrspaß ist. Nach wie vor eine Klasse für sich ist die Fahrwerksabstimmung beim Focus. Schon seit jeher ist diese Disziplin das Highlight beim Focus, so auch beim frisch gelifteten Modell. Es ist beeindruckend, wie gut der Wagen trotz Höherlegung um rund drei Zentimeter liegt, und dabei dennoch viel Komfort auf allen Wegen bietet. Die Einparkhilfe dürfte allerdings etwas mehr Spielraum gewähren. Eine sehr gute Geräuschdämmung und top Gefühl für die Geschwindigkeit machen den Focus zum idealen Langstreckengleiter.

Stefan Gruber/autoguru.at

MOTORTYP Turbo-Benziner
ZYLINDER R3
LEISTUNG 155 PS
DREHMOMENT 190 Nm
AKKUKAPAZITÄT 0,480 kWh
0 AUF 100 KM/H 9,9 Sek.
SPITZE 202 km/h
GETRIEBE 7-Gang-DKG
ANTRIEB Vorderrad
LEERGEWICHT 1.451 kg
REIFEN 215/55 R17
REICHWEITE 800 km
VERBRAUCH 5,4 L/100km
VERBRAUCH TEST 6,9 L/100km
CO_2 121 g/km
KOFFERRAUM 635-1.653 L
PREIS 34.350 €
PREIS TESTWAGEN 41.830 €



Fotos: Bernhard Reichel

helvetia
Ihre Schweizer Versicherung
Versicherung inkl. Kasko ab ***222,03 €*** monatlich*

**inkl. Haftpflicht 36,92 €, Kasko 136,87 €, motorbez. Versicherungssteuer 48,24 €, 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.*

HISTO CUP
MORE INFO
Porsche Classic Cup
SALZBURGRING
15.SEP – 17.SEP 2023

Test: Ford Mustang GT California Special

California Dreaming

Abschiedstour: V8, Automatik, Cabriolet - das Mustang Sondermodell „California Special“ vom Fahr-ma-Konzern Ford ist schnell erklärt.

Kenner wissen: CS steht hier nicht für Carol Shelby, sondern für „California Special“. Die GT/CS-Sonderserien haben seit 1968 Tradition und befeuerten stets die populärsten Generationen. Auch die erste offizielle und aktuelle Generation gab es bereits 2016 als „California Special“. Diese letzte Interpretation gibt es nur als Cabrio und stets mit dem 10-Gang-Automatikgetriebe kombiniert, was das Cruisen betonen soll. Zwei Farben standen zur Wahl: „Grabber-Blue“ und „Cyber-Orange“. Standen, weil alle 10 Stück für Österreich bereits ausverkauft und nur noch durch Glück beim Händler anzutreffen sind. Optisch ist der schwarze engmaschige Kühlergrill vom Ponyemblem gecleant und die Karosserie samt Innenraum mit roten GT/CS-Etiketten verziert. Im richtigen Lichtwinkel- und der Stärke erscheint im Türstreifen „California Special“ in Endlosschleife ausgeschrieben. Das mechanische Sperrdifferenzial, zweifarbige Fünf-Speichen-19-Zöller oder der weiter herausragende Frontspoiler, wie man beide Designmerkmale schon vom „Bullit“ kennt, sind Serie, wie im Innenraum kühl- und beheizbare Komfortsitze mit roten Ziernähten. Das Abteil zwischen den Sitzen wird mit der Zentralverriegelung abgesperrt; ideal, wenn man das Auto offen stehen lässt.

Offenbarung

Vor dem Losfahren gilt es im Grunde nur eines zu beachten: Erst das Verdeck öffnen, dann starten. Dies geschieht schnell in 10 Sekunden und geräuschlos, wie kein anderes Cabriolet. Kontrastreich nun das Anlassen per Knopfdruck.

Kalt erwischt

Herrlich wummernd, blubbernd und brabbelnd meldet sich das Tierchen zu Wort. Benzingeruch rundet das erste Kapitel ab. Die Klappenanlage lässt vier Eskalationsstufen zu. Der Klang bietet Gänsehautgarantie. Besonders machtvoll und voluminös entfalten sich der Klang gurgelnd zwischen 2.000 und 3.000 Touren. Mit feinem Gasfuss oder händischen Eingriffen per Wippe hinter dem Lenkrad lässt sich dieses Klangniveau stets halten. Richtig rotzig sondert der Mustang alle Arten von drastischen Tönen im mittleren Drehzahlbereich ab und wer vollends die Sporen gibt, erntet aggressives bis hysterisch lebhaftes Gebrüll.

Hobel California

Hier wird zügig klar, warum auch es krafttechnisch keinen Turbo braucht. Lineare Kraftentfaltung aus fünf Litern Hubraum lässt einen teils gänzlich spüren, welch Temperament, Kraft, und Wucht sich bis über 7.000 Touren entfaltet. Hier erwacht dann eine völlig andere Seite, welche den Mustang schon mit dem Messer zwischen den Zähnen fahren lässt. Dieses Tier möchte sicherstellen, dass es sich dem richtigen Reiter anvertraut. Stimmt die Symbiose erst einmal, dann bekommt man hier ein Sportgerät, wo man noch richtig arbeiten und spüren darf, auch

sich selbst. Streng, straff sind Lenkung, Kupplung und Bremsen ausgelegt. Selbst auf der Geraden ordentlich beschleunigt, pendelt das Heck noch dezent in alle Richtungen; leicht vom Gas und das Gespann stabilisiert sich. Auch beim Driften ist der Mustang eine Diva, zickig manchmal bis zum Schluss versucht das Tier, einen mit nachdrücklichen aber noch kalkulierbaren Gegenpendlern vom Sattel zu werfen. Die Rennbahn sollte dann aber möglichst breit genug sein. Auch in Kurven, mit festem Bremspedal provozierten Lastwechseln, erntet man Umschwünge vom Untersteuern und Übersteuern, stetiges Nachjustieren und Talent belohnen das Gehirn mit reichlich Fahrspaß, sodass auch die letzten Sorgen egalisiert werden. Insgesamt möge man auf hohem Niveau jammernd, sich schnellere Schaltzeiten wünschen. Auch das Anfahren erfordert viel Gefühl. Manuelles Runterschalten, besonders auf der Bremse stehend, lässt die Wechsel ziemlich ruppig ausfallen. Aber ja; hier spürt man eben alles intensiver. Das Faszinierende ist die Vielfalt dieser Therapiemaschine. Sanfte, wummernde Töne beruhigen und auf der anderen Seite braucht sich ein dressierter Mustang nicht vor Konkurrenten (welche sich simpel wie auf Schiene fahren) verstecken. Wer Ersteres vorzieht, hat kaum Probleme den Normverbrauch zu erreichen. Man kann ihn auch mit 14 Litern füttern.

Bernhard Reichel

MOTORTYP Saug-Benziner
ZYLINDER V8
LEISTUNG 449 PS
DREHMOMENT 529 Nm
0 AUF 100 KM/H 4,5 Sek.
SPITZE 250 km/h
GETRIEBE 10-Gang-Automatik
ANTRIEB Hinterrad
LEERGEWICHT 1.893 kg
REIFEN 255/40 R19 vorne
275/40 R19 hinten
REICHWEITE 450 km
VERBRAUCH 11,5 L/100km
VERBRAUCH TEST
9,6 L/100km
CO_2 263 g/km
KOFFERRAUM 331 L
PREIS 86.951 €
PREIS TESTWAGEN 96.401 €

helvetia
Ihre Schweizer Versicherung

Versicherung inkl. Kasko
ab ***603,66 €*** monatlich*

**inkl. Haftpflicht 43 €, Kasko 253,94 €, motorbez. Versicherungssteuer 306,72 €, Bonus-/Malus-Stufe 0, Zulassungsbez. Wien; Das Angebot wurde mit mehreren Parametern erstellt. Detailinformationen und die genauen Prämien sind dem jeweiligen Tarif und zugrundeliegenden allgemeinen und besonderen Vertragsbeilagen zu entnehmen.*

Fotos: Bernhard Reichel

ATTINGO DATA RESCUE
Dank Attingo Datenrettung können Sie diese Fotos hier auf diesen Seiten bewundern

Test: Ford Ranger Raptor 3,0 EcoBoost V6

Power Ranger

Die neue Generation des Ranger Raptor stellt alles Bisherige in den Schatten. Wir verraten aber auch, wie sich der Power-Pickup im Alltag bewährt.

Beim neuen Ford Ranger ist wieder der Raptor die Krönung der Baureihe. Das Design zeigt sich nochmals deutlich bulliger, aber auch moderner als bisher. Sehr gut gelungen ist die markante Frontpartie mit serienmäßigen Matrix-LED-Scheinwerfern. Neben dem Dieselmotor kommt im neuen Raptor erstmals ein 3.0-Liter-EcoBoost-V6-Benziner zum Einsatz, zudem hat man ihm verschiedene Offroad-Fahrmodi und einen verbesserten Allradantrieb spendiert.

Robust

Der Innenraum wirkt sehr modern, sportlich und robust, ganz wie man es sich von einem solchen Fahrzeug erwartet. Der 12-Zoll-Touchscreen ist sehr intuitiv zu bedienen, viele Fahrzeugeinstellungen und alle Assistenzsysteme lassen sich hier optimieren. Auf der breiten Konsole zwischen Fahrer und Beifahrer befinden sich ein wunderschön gestalteter Schaltknauf, Getränkehalter und ein Drehregler für die Wahl des Allradantriebs und der Fahrmodi. Das Lenkrad beheimatet zusätzlich viele Tasten, neben den üblichen Gimmicks wie Tempomat und Audiosystem kann man beim Raptor aber auch den Soundmodus der Auspuffanlage steuern, die Fahrwerksabstimmung wählen und mit einem Knopfdruck den Individualmodus wählen.

Platz da

Die bequemen Sportsitze bieten perfekten Halt und Fahrer und Beifahrer können sich auch über viel Platz freuen. Im Fond geht es etwas enger zu, immerhin sollte ja auch noch eine ordentliche Ladefläche übrig bleiben.

Die Fox-Live Valve-Stoßdämpfer bieten zudem für jeden Fahrmodus die perfekte Dämpfung.

Formal normal

Im empfehlenswertesten Normalmodus fühlt sich der Ranger Raptor sehr komfortabel an, während man im Sport-Modus sofort merkt, wie alle Systeme inklusive der Federung nochmals geschärft werden. Es ist dabei beachtlich, wie satt der 5,36 Meter lange Pickup trotz der grobstolligen Offroad-Reifen auf der Straße liegt. Selbst kurvige Landstraßen lassen sich mit viel Fahrspaß nehmen. Aber nicht nur auf der Straße kann der Raptor überzeugen, auch abseits befestigter Wege zeigt der bullige Begleiter seine Talente. Der Fahrer kann aus verschiedenen Offroad-Modi wählen, die je nach Untergrund die jeweils passende Traktion und Übersetzung bieten. Es gibt auch ein 100 % Sperrdifferential vorne und hinten, um selbst größte Herausforderungen meistern zu können. Auch durchs Wasser kommt man noch recht gemütlich, sofern man die 850 mm Watttiefe nicht überschreitet. Die Schaltung erfolgt über eine 10-Gang-Automatik, die stets den perfekten Gang parat hat. Je nach Fahrmodus reagiert der Ranger aber ganz unterschiedlich.

Klangspiel

Der Motor- bzw. Auspuffsound variiert ebenfalls je nach Fahrmodus, ein kerniger Sound untermalt die grandiose Leistung eindrucksvoll! Der Listenpreis liegt inklusive 20 % Mehrwertsteuer und weiteren 32 % Super-Nova bei 96.666 Euro.

Stefan Gruber/autoguru.at

helvetia
Ihre Schweizer Versicherung
Versicherung inkl. Kasko
ab **585,95 €** monatlich*
*inkl. Haftpflicht 43 €, Kasko 282,31 €, motorbez. Versicherungssteuer 260,64 €, Bonus-/Malus-Stufe 0, Zulassungsbez. Wien; Das Angebot wurde mit mehreren Parametern erstellt.

MOTORTYP Turbo-Benziner
ZYLINDER V6
LEISTUNG 292 PS
DREHMOMENT 491 Nm
0 AUF 100 KM/H 7,9 Sek.
SPITZE 180 km/h
GETRIEBE 10-Gang-Automatik
ANTRIEB Allrad
LEERGEWICHT 2.454 kg
REIFEN 285/70 R17
REICHWEITE 630 km
VERBRAUCH 13,8 L/100km
VERBRAUCH TEST 14,6 L/100km
CO_2 315 g/km
LADEVOLUMEN 1.679 L
PREIS 96.666 €
PREIS TESTWAGEN 100.599 €

Fotos: Bernhard Reichel

Detailinformationen und die genauen Prämien sind dem jeweiligen Tarif und zugrundeliegenden allgemeinen und besonderen Vertragsbeilagen zu entnehmen.

halek.at
+43 (0)2246 / 3125

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

NSU Prinz EP4

Restomods: hier zucken eingefleischte Oldtimerfans kräftig zusammen. Radikal unterschiedliche Wertvorstellungen lösen nicht selten einen Generationenkonflikt aus. Fachlich kann man der jüngsten Generation allerdings wenig vorwerfen, wie dieser Umbau eines NSU Prinz 4L von 1971 von zwölf Audi-Lehrlingen zum 150-jährigen Jubiläum offenbart. Der historische Zweizylinder wich einem 240 PS starken E-Motor aus dem SUV e-tron, dazu ein 17 kWh-Akku. Achsen und Bremsen stammen vom A1. Auch optisch blieb nicht viel beim Alten, aber immerhin mit Feingefühl.

Caterham Project V

Zwar haben die Briten ihren Caterham Seven auch schon elektrifiziert, aber ein völlig neuer Caterham kommt wirklich nicht allzu oft vor. Der gescheiterte C120 als Bruder der modernen Alpine A110 lässt grüßen. Auch das Design des gezeigten Project V nimmt einige Akzente des gescheiterten Kooperationsprojektes auf. Während Lotus seine wesentlichen Markenwerte aufgegeben hat, bleibt sich Caterham treu. Somit steht vor uns ein richtiger Sportwagen mit echten zwei Türen und hinreißenden modellierten Proportionen. Beim Antrieb muss man natürlich mit der Zeit gehen. Ein Permanentmagnet-Synchronmotor schickt seine 272 PS an die Hinterachse. Damit geht es in 4,5 Sekunden auf Tempo 100 km/h. Sogar 230 km/h lässt man die Flunder laufen. Wie viel von den ungefähr 400 Kilometern Reichweite des 55 kWh-Akkus übrig bleiben, steht auf der anderen Seiten. Mit 1.190 Kilo ist der Project V zwar gut doppelt so schwer, wie gewohnt, für ein Elektroauto aber mehr als sensationell leicht. Unterbau und Karosserie bestehen aus einem Mix aus Carbon und Aluminium. Wohl erst 2026 dürfte dieses wunderschöne Gefährt in Serie gehen, wer gut 100.000 Euro auf die Seite legt, wird sich wohl nicht verspekulieren, zumal sich schon heute ein gut ausgestatteter elektrischer Mittelklasse-SUV an diesen Wert annähert.

Ausblick: neuer BMW i3 & E-SUV

REvolution

BMW i3

Die aktuellen E-Modelle stehen auf einer Verbrenner-Plattform. Die Plattform des iX ist nicht flexibel und skalierbar, und in China mag es nicht so richtig laufen. 2026 wird das erste Modell auf einer neuen E-Plattform Tesla als Model 3-Konkurrent auf die Straße rollen. Eine Studie hat BMW bereits mit dem extravaganten „iVision Dee“ gezeigt, welche erstmals die Verschmelzung von Scheinwerfer und Nieren andeutet. Bei den Türleisten spielt BMW mit weiter auslaufenden Flächen. Synchronmotoren sitzen auf der hinteren oder auf beiden Achsen: Heck- oder Allradantrieb optional. Weit in der Zukunft ließe die Plattform sogar einen E-Motor je Rad zu. Gut 500 Kilometer Reichweite sind zu erwarten, später sollen sogar 800 Kilometer möglich sein. 800-Volt-Schnellladetechnik versteht sich von selbst. Ob man schon zum Marktstart wie bei der Studie „iVision Dee“ Monitore durch Spracherkennung ersetzt, bleibt spekulativ. Das Head-up-Display in Rekordgröße wird jedenfalls viele Darstellungen übernehmen.

Text: Bernhard Reichel, Illustrationen: Reichel Car Design

Mercedes-Benz Vision One-Eleven

Der Mercedes-Benz Vision One-Eleven knüpft an die Tradition der legendären C 111 Experimentalfahrzeuge aus den 1960er und 1970er Jahren an. Die Fahrzeuge der C 111-Serie wurden für die Erprobung von damals neuartigen Wankel- und Turbodieselmotoren sowie als Versuchsträger für Kunststoffkarosserien eingesetzt. Gleichzeitig gelten die sehr aerodynamisch gezeichneten Mittelmotor-Sportwagen als Design-Ikonen ihrer Zeit. Zu den technischen Highlights zählt heute der extrem leistungsstarke und hocheffiziente Axialfluss-Motor. „Axialfluss"-Motoren sind erheblich kompakter und leichter, aber dennoch leistungsfähiger als übliche Radialmotoren. Der Axialflussmotor wiegt im Vergleich zu aktuellen Elektromotoren mit gleicher Leistung nur ein Drittel. Gleichzeitig nimmt er nur ein Drittel des Platzes einer Radialfluss-Maschine ein.

Skoda Elroq

E-Mobilität heißt praktisch auch E-SUV. Davon hat Skoda in allen Klassen neue Modelle angekündigt. Unterhalb des Enyaq erscheint in zwei Jahren dieses fesche Modell.

Mini Countryman

Nein, der neue Countryman wird nicht in China gebaut werden, sondern in Leipzig, und wird neben der wichtigen Elektrovariante auch mit konventionellen Motoren zu haben sein. Bei den Eckdaten darf man sich beim Bruder BMW X1 orientieren.

VW ID.4 Facelift

Für das kommende Modelljahr darf man sich nur dezente Designoptimierungen im Stile des kleinen Bruders ID.3 erwarten. Auch technisch gibt es derzeit keinen Grund für Änderungen, hingegen dürfte der Innenraum aufgewertet werden.

Opel Manta

Ford bringt den Capri zurück, Opel den Manta: jeweils als sportliches E-SUV mit coupéhaften Dachverlauf. Ende 2024 geht der Rüsselsheimer auf STLA-Plattform mit wohl 200 bis 400 PS an den Start.

Klassik: 25 Jahre Hybrid-Technologie

Toyota Prius – eine Er
findet ihre Fortsetzu

Dank des japanischen Autobauer wurde die Hybridtechnologie Ende des 20sten
Prius feierte seine Premiere und läutete eine Erfolgsgeschichte ein, welche
gonnen hat alles aber schon viel früher.

Schon 1896 fertigte die Armstrong Manufacturing Company aus den USA Fahrzeuge mit Hybrid-Technologie, wobei eines davon erhalten geblieben ist. In Europa waren es die Spanier die 1899 in Barcelona den „La Cuadra“ gebaut haben – neben einem Elektromotor kam ein 5 PS-Verbrenner zum Einsatz, der einen Generator für die Akkus antrieb. Auch Ferdinand Porsche entwickelte 1902 einen Mixte-Hybridantrieb, welcher im grundsätzlich elektrisch betriebenen Lohner-Porsche zum Einsatz kam. Eine Technologie, welche auch von Kommunen und Busbetreibern gerne genutzt wurde und sich über die Jahre stets weiterentwickelt hat.

Zurück zu Toyota

Bei Toyota war es das Jahr 1977, in dem man einen „Sports 800“ auf Gasturbinen- und Elektrohybridantrieb umbaute. 20 Jahre später nahm dann die Toyota-Hybrid-Erfolgsgeschichte mit dem Prius ihren Anfang, der seit seiner Premiere im Jahr 1977 in jeder Hinsicht einen langen Weg zurückgelegt hat. Das weltweit erste in Serie produzierte Hybridfahrzeug läutete den Siegeszug der Elektrifizierung ein. Übrigens pünktlich zum Kyoto-Protokoll des Weltklimagipfels im Dezember 1997.

Eigenwilliges Design

Das ungewöhnliche Design sorgte genauso für Aufsehen wie die Technologie selbst. Ein speziell entwickelter 1,5-Liter-Benziner und ein kompakter, drehmomentstarker Elektromotor boten ähnliche Fahrleistungen wie andere Modellen dieser Größe. Allerdings bei doppelt so hoher Kraftstoffeffizienz und nur halb so hohen CO2-Emissionen. Zum Millennium rollte „Japans Auto des Jahres 1997/98“ dann nach Europa und in die USA.

Prius, die Zweite

Drei Jahre später wurde bereits die zweite Modell-

Fotos: Hersteller

folgsstory
ng

Jahrhunderts salonfähig. Der erste
mittlerweile 25 Jahre andauert. Be-

generation eingeführt. Mit ihrer ikonischen Keilform, die durch die Umstellung auf ein fünftüriges Fließheckformat erreicht wurde, setzte die Neuauflage neue aerodynamische Standards und erreichte einen extrem niedrigen Luftwiderstandsbeiwert von 0,26. Im Jahr 2005 wurde der Prius II zu Europas Auto des Jahres gewählt. Die Hybridtechnologie entwickelte sich schnell weiter: Die zweite Generation des Antriebssystems bot eine um 15 Prozent höhere Effizienz bei 50 Prozent mehr elektrischer Leistung. Ein verbessertes Batteriepaket mit geringerem Gewicht, aber höherer Leistung ermöglichte es dem Prius dabei erstmals, allein mit elektrischer Energie zu fahren. Mit der zweiten Modellgeneration knackte der Toyota Hybridabsatz die Millionen-Marke und leistete einen wichtigen Beitrag zur Emissionsreduzierung.

1. Generation

2. Generation

3. Generation

4. Generation

5. Generation

Plug-in als neuer Maßstab

Mit dem dritten Prius konnte Toyota seine hybride Leaderposition weiter ausbauen. Dank eines noch niedrigeren Luftwiderstands, eines größeren 1,8-Liter-Triebwerks und eines neuen Elektromotors verbesserte sich die Kraftstoffeffizienz um weitere zehn Prozent, während die CO2-Emissionen um 14 Prozent sanken. Der leistungsfähigere Lithium-Ionen-Akku ermöglichte ein sanftes, stressfreies Hybridfahren. Der Prius Plug-in, der 2012 als eines der ersten Plug-in-Hybridmodelle in Europa eingeführt wurde, ließ sich auch extern aufladen. Mit einer elektrischen Reichweite von 25 Kilometern und einer klassenweit besten Effizienz als Hybrid setzte der Neuling Maßstäbe.

Mehr Auto

Mit der vierten, erstmals auf der Toyota New Global Architecture (TNGA) aufbauenden Modellgeneration untermauerte der Prius seine Vorreiterrolle. Die Plattform senkte den Schwerpunkt und reduzierte die Wankneigung. Ein Umstand, der mehr Komfort und Fahrspaß sowie ein reaktionsschnelles Handling zur Folge hatte. Mehr hochfester Stahl verbesserte zudem die Karosseriesteifigkeit gegenüber dem Vorgänger um 60 Prozent. Mit einem maximalen thermischen Wirkungsgrad von 40 Prozent - der höchste Wert eines Serien-Benziners - setzte der Hybridantrieb einmal mehr den Standard. Zudem wurde eine neue Plug-in-Hybridversion mit einer Reichweite von 50 Kilometern und einem CO2- Wert von nur 22 g/km nach dem bisherigen NEFZ-Fahrzyklus eingeführt.

Für eine bessere Zukunft

Nach einem Vierteljahrhundert und mehr als 5 Millionen verkauften Prius Hybrid- und Plug-in-Hybridmodellen schlägt der Pionier nun das nächste Kapitel der Elektrifizierung auf, um so weiter einen Beitrag in die Klimaneutralität zu leisten. Segment- und modellübergreifend sind bereits mehr als 21 Millionen elektrifizierte Toyota Fahrzeuge unterwegs. Rechtzeitig zum Jubiläum erfolgte in Österreich der Verkaufsstart des fünften Prius, welche wir Ihnen in der nächsten Ausgabe in Form eines Fahrberichts vorstellen werden.

1. Generation

2. Generation

3. Generation

4. Generation

Ein Viertel Jahrhundert im Zeichen des Fortschritts: von der biederen Erstausgabe zur stylischen fünften Prius-Generation

NEU: GESCHENKBOXEN VON

TOP GESCHENK.AT

ÜBER 50 EINZIGARTIGE GESCHENKBOXEN

Wir haben für jeden die richtige Box!

ZAHLREICHE THEMEN - LAUFEND ERWEITERTES SORTIMENT!

BESUCHEN SIE UNS AUCH AUF

DECO 50's — WWW.DECO50.AT

Retro Möbel — WWW.RETRO-MOEBEL.AT

WWW.TOP-GESCHENK.AT

Sonax Pflegetipp

Kampf dem Schmutz

Ein schmutziges Auto ist kein schöner Anblick, zudem kann der Staub sogar kleine Lackschäden verursachen. Damit die feinen Staubkörner beim Entfernen keine Kratzer auf dem Lack hinterlässt, gilt es, einige Tipps zu beachten.

Praktisches Quartett: die Pflegetücher von Sonax - nicht nur für die Zwischendurchreinigung

Keinesfalls darf man mit einem trockenen Tuch dem Staub entfernen – das sorgt für einen Schmirgelpapier-Effekt mit ungewünschten Folgen! Daher vor dem Fahrzeugwäsche einmal den gröbsten Schmutz mit einem kräftigen Wasserstrahl entfernen. Danach gilt es wie gewohnt durch die Waschstraße und die erledigt den Rest – fertig! Wer auf Handwäsche setzt, soll unbedingt auf einen hochwirksamen Waschzusatz und auf einen Microfaserschwamm setzen.

Strahlende Autos

Nach der Autowäsche geht´s an die Feinarbeit per Hand. Meist reicht ein Schnellpflegeprodukt wie etwas den Sonax Xtreme Ceramic Auick Detailer. Dank „Si-Carbon-Formel“ präsentiert sich das Auto schnwll wieder von seiner besten Seite. Ein hochfloriges Microfasertuch eignet sich hier perfekt für die Anwendung.

Außen hui, innen hui

Was nützt der glänzendste Lack, wenn im Innenraum noch Staub-Alarm herrscht? Daher Auto gründlich aussaugen und anschließend Kunststoffflächen und Sitze mit den passenden Produkten wie etwas den Sonax Xtreme Kunststoffdetailer aufpeppen.

Laufende Innenraumpflege

Für die Innenraumreinigung zwischendurch hat Sonax auch vier Helferlein in Form von Pflegetücherboxen – Scheiben, Kunststoff, Innenraum und Leder - im Programm. Damit lässt ich schnell und einfach stets einen top gepflegten Innenraum zaubern und die zeitraubenden Putzaktionen deutlich verkürzen. Wie immer zu haben im gut sortierten Fachhandel und vielen Tankstellen.

CENTRAL EUROPEAN RALLY
GERMANY / CZECH REPUBLIC / AUSTRIA

ADAC · AUTOKLUB ČESKÉ REPUBLIKY · ÖAMTC · DEKRA · KnausTabbert Wir bewegen · Tips total. regional. · Life Radio · LT1 OBERÖSTERREICH

BEYOND BORDERS

CENTRAL EUROPEAN RALLY

DAS MOTORSPORT-EVENT FÜR DIE GANZE FAMILIE

JETZT TICKETS

sichern unter: centraleuropeanrally.eu

26.-29.10.2023

WRC FIA WORLD RALLY CHAMPIONSHIP

PIRELLI · AsahiKASEI · wolf LUBRICANTS · FORUM8 フォーラムエイト · FANATEC · CLEAN FUELS FOR ALL · TW STEEL · IMPEX · EA SPORTS · PRO GRADE DIGITAL · TATA COMMUNICATIONS

Kommentar: Bernhard Reichel

Alles nur Marketing?

In der Hochphase des Wohlstandes, scheinen die Menschen so unglücklich wie nie zuvor zu sein und kein Ende ist in Sicht. Immer mehr wird man entmenschlicht und erzogen, moralisiert, vorgegeben was richtig oder falsch ist, einem Erlebnis- und Konsumdrang untergeordnet und von der Eigenverantwortung und Nachdenken befreit.

Die Welt steht vor einem Wandel unbekannten Ausgangs, auch klimatechnisch sollte sich irgendetwas ändern, wenn es aber darum geht, sich selbst bei der Nase zu nehmen, ist schnell Schluss mit lustig. Am besten soll ja dann doch alles so bleiben wie es ist, und ohne Plan B beim Wirtschaften, muss es dass ja auch. Real grün ist, was nicht produziert werden muss. Immer groteskere und paradoxere Auswüchse in der Erwartungshaltung und Kommunikation sind die Folge. Beim Fleischhauer gibt es die „vegane Blutwurst“, die Pizza kommt aus dem „elektrischen Holzofen“, der Streamingdienst offenbart eine „neue Originalserie“, die Bank ein „bienenfreundliches Bankkonto“. Mit Thunfischkäufen soll man nun die Ozeane retten, und der vegane Senf bewirbt sich auf der Tube für Fleischgerichte. 90% weniger CO2 sollen die Nudeln ausmachen, erst im Kleingedruckten offenbart sich, dass sich die Zahl eher doch nur auf die Verpackung bezieht. Alles muss Bio, Wellness, detox, dynamisch, regional, vernetzt, smart, recycelt, smooth, blue, Motion, Premium, sprachgemixt sein und natürlich nachhaltig, grün und CO2-neutral. Auch letzteres macht nicht mal Halt bei Rindfleisch oder Zement. Wie die letzten Krisen bewiesen; schon die geringsten Zuckungen stürzen Europa in rechtspopulistische Betreuung.

Greenwashing

Dem politischen Auftrag untergeordnet, reizt auch die Autoindustrie aus was geht. „Bedürfnisse schaffen“: was für eine neutrale Formulierung für die Erfindung des profitablen SUV in der Zeit des billigen Öls. Vom Komfort und vermittelten Prestige möchte der Kunde wenig überraschend nicht mehr weg. Das Thema mit der E-Mobilität zu verknüpfen: ein Drahtseilakt. Zumal schon die ersten Physikstunden zum kritischen Hinterfragen ausreichen müssten. Das lässt sich im Gehirn allerdings schnell aushebeln: Moralischer Druck bis hin zum modernen Ablasshandel. Allgemein fallen dann in der Werbung Sprüche, wie „Raus aus der Steinzeit“ oder „für ein gutes Karma“. „Schau, der fährt elektrisch“: Fatal hilfreich ist es immer auch die Jüngsten zu beeinflussen, schließlich will man ja braves Vorbild sein.

Reklame statt Reclam

Hier noch halbwegs verschont, aber in vielen Ländern nicht ungewöhnlich, etwa im deutschen Nachbarland, ist von der Industrie zur Verfügung gestellte Schulliteratur. Natürlich fällt das ganze korrekt ausgedrückt unter Lernmittelfreiheit. Man braucht sich nicht wundern, wenn Kühe später in der Assoziation lila gezeichnet werden oder Fische knusprig rechteckig. Vorbei die unterhaltsamen Zeiten, als man schlicht versuchte, Kunstleder als veganes Leder, Basis-Unilacke als schicke Pastelltöne, den Tempomat als Autopilot, viertürige Coupés, einen günstigeren Touchscreen statt Tasten als Innovation zu verkaufen. Heute baut man Autos sinnfrei so breit, dass man später von der automatischen Längs(!)ausparktechnik per App einfach begeistert sein muss. Morgen muss man schon um ein ganzes Lenkrad streiten. So schlecht kann der Luftwiderstand gar nicht sein, dass man dennoch aerodynamischere Kameras statt Rückspiegel oder elektrisch versenkbare Türgriffe predigt.

Immer grotesker

„Das Auto für Menschen, die lieber mit dem Rad fahren“: ein beliebter schwedischer Hersteller schießt unlängst den Vogel ab. Dessen E-Auto Submarke, ehemals und vergessen: eine Performanceschmiede von bösen Verbrennern war, liefert jetzt ein Fahrzeug gänzlich ohne Heckscheibe und Erläuterungen, wie hilfreich doch nun eigentlich die Kamera sei. Diese mehrere hundert PS starken und schweren E-SUV werden in eigenen Showrooms aus Eis zur Weltrettung eingestimmt. Wer hier aber Energieverschwendung ahnt, nein, nein. Das Eis ist natürlich „regional“ und wird mit dem „CO2-neutralen“ „E-LKW“ angeliefert und nach Gebrauch als Skipiste „recycelt“. Wer kritisch denkt wird meist schnell beruhigt. Ja, viele Fahrzeuge sind zu schwer, aber im Innenraum ist kein Holz mehr verbaut, sondern Blätter und nur welche, die von alleine vom Baum gefallen sind oder die Sitzbezüge sind nun aus alten Fischernetzen, die vorher unschuldige Delphine getötet haben. Falls das Ganze irgendwie doch nicht so funktioniert, darf man heute schon vorbeugend wieder vom „grünen Verbrenner“ sprechen. Die grüne Atomkraft haben wir ja auch akzeptiert.

Vegane Blutwurst trifft auf den grünen Verbrenner

Ersatzreligionen

Vorher darf man sich über Medien aller Art unterhalten lassen. Etwa von der „Extreme E“. Eine Motorsportserie gegen den Klimawandel. Fossil durch den Globus transportierte 500 PS starke SUV, rein elektrisch, kämpfen um den Sieg, an besonders brenzligen Orten der Natur. Die mediale Breitenwirkung soll auf den Klimawandel aufmerksam machen. Das ganze nimmt religiöse Züge und Eigendynamik an und spätestens hier wird es auch gefährlich. Wie sich Menschen verhalten oder entwickeln sollen, lässt sich steuern. Man will es nur nicht wahrhaben, dass es intelligentere Menschen gibt, die das hauptberuflich machen. „Glauben“ heißt „nicht wissen“, dennoch spielt man mit und meint jeden mit überlegener Moral anderen etwas aufzwingen zu wollen, wie er sich zu verhalten habe. Der Umwelt zu Liebe, der Sicherheit, oder den Urenkerl, oder... Vor nicht allzu langer Zeit waren Autowerbungen unterhaltsam, heute wird man zum rücksichtslosen Idioten erzogen. Man sieht Menschen, welche alles Mögliche machen, außer der Konzentration auf den Verkehr aber zum Glück vom verlässlichen Bremsassistenten gerettet werden. Oder die arge Gefahr des Bergabfahrens im Parkhaus, wo nur der Bergabfahrassistent die Panik nehmen kann. Ein Auto wird in der sonnigen Wiese stehend per Kabel direkt von einem Baum geladen. Oder: ein Kleinwagen parkt sich ein, steht perfekt in der Lücke. Der Fahrer jedoch steigt wieder ein, verparkt zwei Parkplätze und steht mit der Vorderachse am Gehsteig und geht stolz davon. Man darf sich wundern, oder auch nicht. Positiv betrachtet: alles besser als die Alternative der realen Ökodiktatur.

Büchertipps

Österreich fährt Rad

Das Fahrrad schlicht komplementär zum Automobil zu denken, greift zu kurz. Beide sind Vehikel der individuellen Mobilität und scheinbare Kontrahenten im öffentlichen Verkehr. Wobei der Autoverkehr durch das höhere Tempo, das Versprechen von Fortschritt, Status und Bequemlichkeit rasch die Vorherrschaft eroberte. Matthias Marschik, Edgar Schütz und Wolfgang Wehap widmen sich in diesem Buch der 150-jährigen Geschichte des Fahrrads in Österreich. In acht Kapiteln wartet auf die Leserin und den Leser eine Fülle an Bildern. Die Autoren zeigen das Fahrrad in der Stadt und am Land, als Vehikel der Freiheit und der Emanzipation, das Fahrrad und die Prominenz, das Fahrrad und die Politik sowie den Fahrradsport. Anhand der 290 Abbildungen und der informativen Texte wird die Geschichte und Alltagsgeschichte des Fahrrads in Österreich eindrucksvoll dokumentiert.

Österreich fährt Rad
Matthias Marschik, Edgar Schütz, Wolfgang Wehap
Edition Winkler-Hermaden
Hardcover, 39,90 Euro
ISBN 978-3-9505166-5-4

Chevrolet Corvette

Die Chevrolet Corvette ist mehr als nur eine amerikanische Ikone, sie zählt zu den bekanntesten Sportwagen der Welt. 2023 feiert sie ihren 70. Geburtstag, den dieser Band in 70 Storys zelebriert: 70 Geschichten, die von Fans und ihren Zweisitzern handeln. Dabei ist es egal, ob sie bekannt sind wie »Corvette-Papst« Karl Geiger, ob sie eine seltene 1953er Vette besitzen oder eine brandneue C8, alle gehören zur globalen Corvette-Familie. Auch Mario Brunner ist Corvette-Enthusiast und -besitzer und dadurch ausgezeichnet vernetzt. Mit seinem Buch setzt er dem legendären US-Sportler ein unterhaltsames und opulent bebildertes Denkmal.

Chevrolet Corvette
Mario Brunner
Motor Buch Verlag

Hardcover, 72 Euro
ISBN 978-3-613-04586-6

Opel Manta Story
Alexander F. Storz
Motor Buch Verlag
Hardcover, 42,50 Euro
ISBN 978-3-613-04543-9

Opel Manta Story

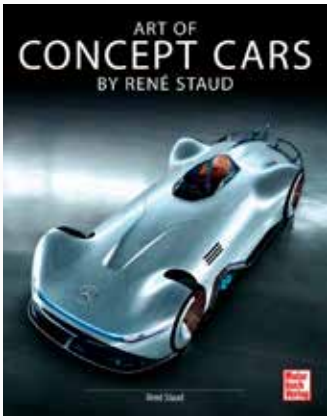
Opel hatte es ernst gemeint, als man den braven Ascona in ein schmuckes Coupékleid steckte und damit gegen den Capri von Ford antrat. Das klappte so gut, dass 1976 die nächste Auflage folgte. Die blieb dann 12 Jahre in unzähligen Varianten im Programm und wurde erst durch den Calibra abgelöst. Heute ist der Manta längst zum seriösen Klassiker gereift, dem Alexander F. Storz in diesem, mit einer Vielzahl historischer Fotos, Dokumente und Prospekte angereicherten Band, ein würdiges Denkmal setzt.

Jungs, Eure Kinderträume

Spielzeugautos von Siku, Matchbox, Hot Wheels, Corgi & Co. fanden sich einst in jedem Kinderzimmer. Jörg Trüdinger weckt die Kinderzimmerträume von früher aus ihrem Dornröschenschlaf und erinnert mit viel zeitgenössischem Kolorit an automobile Klassiker im Mini-Format, die heute auf Flohmärkten heiß gehandelt werden. Ein Bilder- und Erinnerungsbuch, das auch gestandene Damen und Herren in Erinnerungen schwelgen lässt.

Art of Concept Cars

René Staud gehört zu den Meistern seines Fachs: Seit über vier Jahrzehnten zählen seine perfekt inszenierten und ausgeleuchteten Bilder zu den besten der Branche und setzen immer noch Maßstäbe in der Automobilfotografie. Sein neustes Werk gilt seltenen Prototypen, Studien und Einzelstücken, die er in gewohnt kunstvoller Manier in Szene setzt. Dabei ermöglicht er dem Betrachtern die Raritäten genau zu bewundern. Zu den abgelichteten Exemplaren gehören u.a. das Vision Mercedes-Maybach 6 Cabriolet und der legendäre „Schwarze Witwe“ genannte Opel Rekord C. Fans vor allem von den moderneren Fahrzeugen werden allerdings einige Fotos schon über die Pressestelle kennen.



Art of Concept Cars
René Staud
Motor Buch Verlag
Hardcover, 72 Euro
ISBN 978-3-613-04542-2

Jungs, Eure Kinderträume
Jörg Trüdinger
Motor Buch Verlag
Hardcover, 18 Euro
ISBN 978-3-613-04547-7

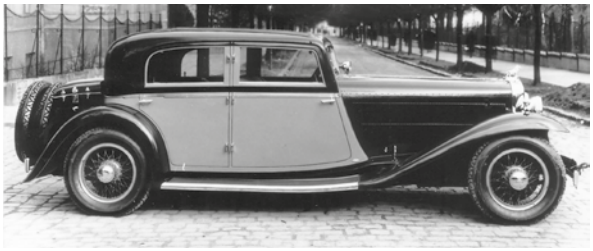
Klassik: Gräf & Stift C12

Der Kanzlerwagen?

Nachdem Gräf & Stift bereits die Entwicklung von Personenwagen aus Kostengründen eingestellt hatte, wurde der C12 ein einziges Mal gebaut. Die 1938 fertiggestellte Luxuslimousine verließ jedoch nie das Werk! Wer war ihr vermeintlicher Auftraggeber? Weshalb hat man sie überhaupt gebaut?

Vorgeschichte

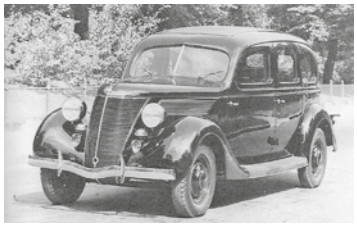
Die Wirtschaftskrise der 1930er Jahre traf Wiens Automobil-Paradeunternehmen Gräf & Stift besonders schwer. 1929 waren in der Döblinger Weinberggasse noch etwa 1000 Mitarbeiter tätig. Aufgrund halbierter Auftragslage sank der Beschäftigtenstand nur ein Jahr später auf lediglich 400 Angestellte. Just als der 1929 von Chefkonstrukteur Ingenieur Paul Netzker neu entwickelte SP8 vorgestellt wurde. Mit Leichtmetall-Reihen-Achtzylindermotor, dessen Motorblock erstmals in einem Stück gegossen werden konnte. Diese äußerst repräsentative und 120 PS starke Limousine eignete sich sowohl zum Flanieren über die Wiener Ringstraße, wie auch als Reichen-Schnellzug für die Landstraße. Wer sich jedoch einen dieser Luxus-Gräfs leisten wollte, musste sehr tief ins Portemonnaie greifen. Schon der „kleine“ 80 PS starke 6-Zylinder-S3 kostete 1926 in Deutschland beachtliche 28.000 Reichsmark. War damit kaum günstiger als ein 7-Liter-Maybach und gleich teuer wie ein 24/100/140 PS Kompressor-Benz. Der SP8 war die letzte bei Gräf in herkömmlicher Art hergestellte Personenwagentype, welche man als fahrfertiges Fahrgestell kaufen konnte, um es bei Karosseriebauern eigener Wahl geschmackvoll und individuell einkleiden lassen zu können. Folgende Eigenentwicklungen im Personenwagenbereich kamen aufgrund der viel zu geringen Stückzahlen schlichtweg viel zu teuer. Doch Gräf & Stift wollte diesen Fahrzeugbereich, der den Ruhm der Firma begründete, nicht komplett aufgeben und sich lediglich im kommerziell lukrativeren Nutzfahrzeugsegment positionieren.



MF6 und GräfFord

1933 präsentierte Gräf & Stift den MF6 auf der Wiener Frühjahresmesse. Ein Lizenzprodukt des Citroën Rosalie. Während man den an der Seine entwickelten Sechszylinder in Döbling selbst fertigte, wurden die Teile der Ganzstahlkarosserie zugekauft und auf das in Wien gebaute Citroën-Chassis montiert. In Kooperation mit Ford-Köln startete Gräf & Stift 1937 mit der Montagefertigung einer Ford V8-Limousine, die als GräfFord vertrieben wurde,

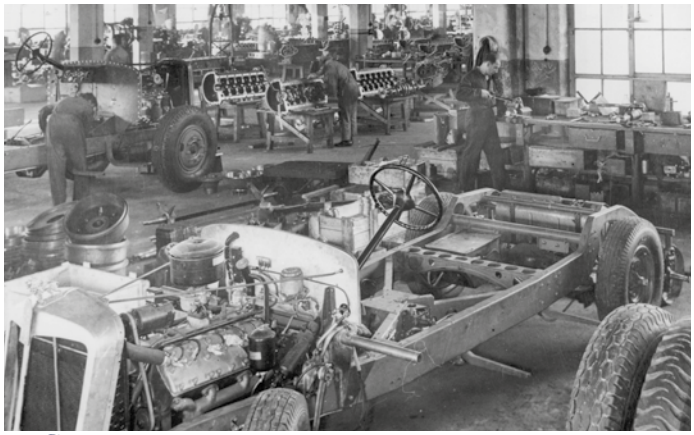
Fotos: Bernhard Reichel, Archiv (SW)



und auch in verlängerter Version mit verbesserter Innenausstattung zu haben war. Im selben Jahr fertigte die wieder auf etwa 800 Mitarbeiter angewachsene Belegschaft gerade einmal 106 Lastkraftwagen und 83 Personenwagen. 69 Stück davon waren GräfFords, die mit einem Verkaufspreis von 16.700,- österreichischen Schilling etwa je ein Drittel eines einzigen SP 8 kosteten.

Gräf & Stift C12 1938

Umso erstaunlicher erscheint es, dass Gräf genau zu jener Zeit, als man die eigene Personenwagen-Entwicklung eingestellt hatte und auf Assembling-Produktion umstellte, den Prototypen einer als C12 bezeichneten Luxuslimousine baute. Für deren Vortrieb sorgte einen mächtiger Vierliter-Zwölfzylinder, der aus dem Ersatzteilregal von Ford Motor Companys Edelmarke, der Lincoln Division, stammte. Im Gegensatz zu Fords 90°-Flathead-V8, der 1932 vorgestellt wurde, wies der 1936 präsentierte Lincoln-Zephyr H Series V-12 einen Zylinderwinkel von nur 75 Grad auf. Mit flachen Leichtmetall-Zylinderköpfen und Stahl-Kolben bestückt, leistete der seitengesteuerte Motor 110 PS bei stattlichen 3.900 Umdrehungen pro Minute. Das Viergang-Getriebe des C12 lieferte die Zahnradfabrik Friedrichshafen, Vorder- und Hinterachse entsprachen jenen des Gräf & Stift SP8-Modells. Beim Bau des Chassis setzte man wie gewohnt auf höchste Qualität und Solidität, wodurch das Gesamtgewicht des Autos auf stattliche 2500 Kilogramm anwuchs. Die Karosserie, in altehrwürdiger Handarbeitskunst aus Eschenholzrahmen mit Blechbeplankung in der Döblinger Fabrik gefertigt, erhielt eine besonders hochwertige Innenausstattung. Mit Schiebefenstern zum Fahrerabteil und Handschuhablagen, eingearbeitet in eine Edelholzleiste an der Trennwand zum großzügig dimensionierten Fond, der zusätzlich zwei Klappstühle beherbergte. Für wenig Spannung sorgte die Elektrik des C12. Seine Stromabnehmer durften nicht von einer bei Gräf-Wagen üblichen 12-Volt-Anlage profitieren, mussten mit der 6-Volt-Technik, vorgegeben von der Zündanlage des amerikanischen Motors, Vorlieb nehmen.



Warum gebaut?

Im Firmenarchiv waren keinerlei Hinweise ersichtlich, warum 1937 mit dem Bau dieses einzigartigen Autos begonnen wurde. Selbst die Mitglieder der Familie Gräf konnten dazu keine gesicherten Angaben tätigen. Stefan Reitgruber, ein junger Lehrling der Reparaturabteilung, versuchte schon zu Beginn der 1960er Jahre, dank Gesprächen mit älteren Firmenangehörigen dem Geheimnis des C12 auf die Spur zu kommen. Welcher zur damaligen Zeit in einem breiten Verbindungsgang des dritten Stockwerks, in Gesellschaft eines grünen SP8 mit Holzvergaseranlage und Gepäckträger seinem Dornröschenschlaf frönte. Schon mit Firmeneintritt war es Reitgruber ein großes Anliegen, so viele Informationen als möglich über die Geschichte seines berühmten Arbeitgebers und dessen vorzügliche Produkte erfahren zu dürfen. Heute widmet sich der Obmann des „Verein zur Förderung der historischen Fahrzeuge der österreichischen Automobilfabriken“ vor allem der Erhaltung österreichischen automobilen Kulturguts sowie der Aufarbeitung eines sehr umfangreichen Gräf & Stift-Archivs.

Mosaik

Ohne gesicherte Aufzeichnungen lässt sich die Geschichte dieses Fahrzeugs wohl kaum wissenschaftlich fundiert nachvollziehen. Eine Indizienkette, gespickt mit viel Plausibilität und Logik, könnte jedoch einer möglichen Wahrheit zur Entstehung dieses Autos erheblich nahe kommen.

Am 13. Juli 1935 prallte der Dienstwagen des österreichischen Bundeskanzlers Kurt Schuschnigg, ein Gräf & Stift SP 8, auf der Reichsstraße zwischen Asten und Ebelsberg gegen einen Birnbaum. Familie Schuschnigg war von Wien Richtung Salzkammergut unterwegs, um in Sankt Gilgen zu urlauben. Der Kanzler, Sohn Kurti, das Kindermädchen, ein Sicherheitsbeamter und der Chauffeur kamen mit mehr oder minder schweren Verletzungen davon. Schuschniggs Ehefrau Herma wurde beim Aufprall gegen das Dach des Autos geschleudert und erlag auf der Stelle einem Wirbelsäulenbruch. Gerüchteweise war von einem Attentat auf den Bundeskanzler die Rede, der sich vehement der Machtergreifung der Nationalsozialisten in Österreich entgegenstellte. Doch dem Unglück lag laut Polizeibericht ein technisches Gebrechen zugrunde. Ein Stein sollte das Differential des Autos derart beschädigt haben, dass dieses manövrierunfähig und ungebremst mit 80 km/h gegen den Baum schleuderte.

Dem Kanzler wurde folglich vom Ministerium ein Steyr 530 als vorübergehender Dienstwagen zur Verfügung gestellt. Bis zur Anschaffung eines neuen repräsentativen Wagens. Der, wäre Schuschnigg dem vorauseilenden Gehorsam und Willen seiner Beamten gefolgt, ein Mercedes hätte sein sollen. Ganz nach dem Geschmack der diktatorischen Machthaber im Nachbarlande. Schuschnigg widersetzte sich dieser offensichtlichen Anbiederung. Traf mit seiner heimatlichen Edelschmiede Gräf & Stift eine Vereinbarung, dass diese für ihn ein exklusives Kanzlerauto herstellen sollte. Diesem schmeichelnden Wunsch konnte sich der ehemalige Hoflieferant wohl kaum entziehen. Auch, wenn die dafür nötigen Voraussetzungen vorerst fehlten und eine komplette Neukonstruktion viel zu teuer gekommen wäre. So versuchte man, einen repräsentativen Kanzlerwagen zu großen Teilen aus Ersatzteillagern zusammenzufügen. Motor und Getriebe wurden zugekauft, vorhandene Achsen und andere disponible Technikteile verbaut. Das Chassis des vermeintlich „ungeliebten Kindes“, welches aus Gründen der Pflichterfüllung gebaut werden musste, entstand inmitten der Nutzfahrzeugproduktion. Daran Hand angelegt wurde zwischenzeitlich immer nur dann, wenn Mitarbeiter im kommerziellen Bereich gerade einmal ein wenig Zeit entbehren konnten. Man verzichtete gar auf einen kräftigen Zündfunken und erhellende Scheinwerfer. Beließ es bei der amerikanischen 6-Volt-Glimmtechnik anstatt auf die hausbewährte 12-Voltanlage umzurüsten. Als das Prachtstück 1938 endlich fertiggestellt war - mit Standarten an den vorderen Kotflügeln und Mittelscheinwerfer, wie bei Regierungsfahrzeugen üblich - hatten die Nationalsozialisten bereits Österreich zur Ostmark verwandelt und an das Deutsche Reich angeschlossen. Schuschnigg war längst mit den Worten, „Gott schütze Österreich“, zurückgetreten. Bei Gräf stand ein Fahrzeug, dem plötzlich Kunde und Auftraggeber fehlte.

Zurück in die Realität

Um den C12 vor einer möglichen Beschlagnahme durch die neuen Machthaber in Österreich zu bewahren, wurde er als Firmen-Direktionsfahrzeug zugelassen. Der bisherige SP 8-Direktionswagen in seine Einzelteile zerlegt, und diese gut verteilt und vor Zugriffen geschützt, in der Firma versteckt. Die Döblinger Gräf & Stift-Fabrik überstand den Zweiten Weltkrieg fast unbeschädigt. Im Sommer 1945 ließen die sowjetischen Besatzer Ostösterreichs zahlreiche Maschinen aus der Fabrik in ihr Heimatland abtransportieren. Der vermeintliche C12-Kanzlerwagen jedoch verblieb unangetastet in Wien. Genauso wie die Teile des einst zerlegten SP8, den man wieder zusammenbaute. Meister Kargl war von nun an dafür auserkoren, die beiden im dritten Stock gelagerten Fahrzeuge für etwaige Verwendungszwecke fahrbereit zu machen. Den C12 nützte die Familie Gräf häufig anlässlich von Hochzeiten im Familienkreis. In Otto Premingers Film „Der Kardinal“, mit Josef Meinrad in der Hauptrolle, wurde er zum automobilen Filmstar. Als Gräf & Stift 1971 mit ÖAF fusionierte, verbrachte man die beiden doch schon von Patina gezeichneten Fahrzeuge in einen Keller der Floridsdorfer Automobilfabrik. Der grüne SP8 bekam einen schwarzen Anstrich und wurde auf Benzinbetrieb umgebaut, der C12 leicht überarbeitet. Seitdem die fusionierte Firma in das neue Werk nach Wien-Liesing übersiedelte, wurde Besitz und Obhut der historischen Fahrzeuge dem „Verein zur Förderung der historischen Fahrzeuge der österreichischen Automobilfabriken“ übertragen. Fahrzeug-Paten übernahmen die Verantwortung für die Wartung der Autos zu sorgen und diese als mobiles Kulturgut für die Nachwelt zu erhalten. Eine Garantie dafür, dass der Mythos des vermeintlichen Schuschnigg-Kanzlerwagens noch viele Jahre weiterleben wird.

Alexander Trimmel

retyred ORIGINAL

Möbel mit verdächtig guter Kurvenlage.
Möbel aus Altreifen.

Rethinking ressources.
www.retyred.com

LASSEN SIE SICH UM IHRE REIFEN BENEIDEN.

sicher unterwegs

www.sicherunterwegs.at

Mag. Dr. Bettina Schützhofer
ist Verkehrspsychologin & Geschäftsführerin des verkehrspsychologischen Instituts „sicher unterwegs“

aus verkehrspsychologischer Sicht

Alt, jung, männlich: Wer die meisten Verkehrsunfälle verursacht

So lautete die Überschrift eines Artikels einer österreichischen Tageszeitung Anfang Juli. Berichtet wurde von einer aktuellen Unfalldatenauswertung der Statistik Austria.

Der Schwerpunkt der Analyse, für welche die Zahlen von 2018 bis 2022 untersucht wurden, lag auf den UnfallverursacherInnen. Anteilsmäßig am stärksten vertreten waren dabei PKW-Lenker und Lenkerinnen unter 20 und ab 75 Jahren, männliche Fahrer verursachten mehr Unfälle als weibliche Fahrerinnen. Aus verkehrspsychologischer Sicht ist dieser Befund wenig überraschend. FahranfängerInnen sind in der Unfallstatistik seit vielen Jahren bezogen auf ihren Bevölkerungsanteil überrepräsentiert. Die Ursachen dafür sind vielfältig. Neben noch mangelnder Fahr- und Verkehrserfahrung spielt hier auch die noch nicht voll entwickelte Verkehrsreife eine Rolle. Unser Gehirn, insbesondere der Präfrontallappen, braucht bis ca. Mitte Zwanzig, bis er vollständig ausgereift ist. Aus Verkehrssicherheitsperspektive ungünstig ist in diesem Zusammenhang, dass das Belohnungszentrum (welches im limbischen System angesiedelt ist) vor dem Kontrollzentrum (welches seinen Sitz im Präfrontallappen hat) fertig entwickelt ist. Dies bedeutet, dass das Kontrollzentrum, welches unter anderem für Impulskontrolle, Selbstkontrolle und Handlungsplanung zuständig ist, dem Belohnungszentrum bis zum ca. 25. Lebensjahr unterlegen ist. Handlungen, die Belohnung, Spaß und (Adrenalin-) Kick versprechen, können dadurch schlechter gestoppt oder unterbunden werden, negative Verhaltensfolgen werden ausgeblendet, riskante Fahrmanöver durchgeführt. Interessant ist in diesem Zusammenhang, dass sich der psychologische Entwicklungsstand eins zu eins in der Unfallstatistik widerspiegelt. Mit dem durchschnittlichen Erreichen der vollen Hirnreife mit rund 25 Jahren und damit voll entwickelter Impuls- und Handlungskontrolle sinken auch die Unfallzahlen sehr deutlich. Dass sie im höheren Alter wieder ansteigen, hat ebenfalls mit entwicklungspsychologischen Prozessen zu tun. Alle für sicheres Verkehrs- und Fahrverhalten notwendigen Fähigkeiten und Fertigkeiten entwickeln sich über das Kindes- und Jugendalter bis ins junge Erwachsenenalter hinein und nehmen dann mit höherem Alter langsam wieder ab. Erhöhte Risikobereitschaft spielt im Alter keine wesentliche Rolle, mit zunehmenden Lebensjahren sinkt im Regelfall die Bereitschaft, Risiken in Kauf zu nehmen, die Zuverlässigkeit steigt. Die erhöhten Unfallzahlen sind hier oft auf eine Kombination von abnehmenden Fähigkeiten, sinkender Fahrpraxis und gesundheitlichen Einschränkungen zurückzuführen. Das Tückische daran ist, dass dieser schleichende Prozess der sich verringernden Fähigkeiten den meisten gar nicht bewusst ist, sodass lange auf sinnvolle und auch gut funktionierende Kompensationsstrategien verzichtet wird. Wenn man beispielsweise erkennt, dass die Blendempfindlichkeit steigt, kann man auf Nachtfahrten – wo möglich – verzichten und Alternativen finden wie etwa: Taxi, Mitfahrgelegenheit, Umstieg auf öffentlichen Verkehr, dort übernachten, Besuch zu anderer Tageszeit, Unterstützung durch Fahrerassistenzsysteme wie intelligent light systems etc. Verlangsamte Reaktionsgeschwindigkeiten können durch bewusste Anpassung des Fahrstils mit größeren Abständen und geringerem Tempo ausgeglichen werden. Es gibt diesbezüglich viele Beratungsangebote, die allerdings nur sehr schlecht angenommen werden. Warum fällt es uns so schwer, uns einzugestehen, dass wir etwas noch nicht hinreichend gut können oder dieses Können langsam wieder verlieren? Braucht es doch die derzeit in der EU diskutierten regelmäßigen Gesundheits- und/oder Fahrtauglichkeitschecks? **www.sicherunterwegs.at - Ihr Partner für Nachschulungen, Untersuchungen, Verkehrserziehung und Forschung.**

Foto: Adobe Stocks

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 mir 2-komponentigem PU-Injektionsharz.
- ## Mauerwerksverfestigung
  - Verfestigen von losem und unstabilem Mauerwerk durch Verpressen von Epoxidharzen.

Kontakt und Information:

Bernhard WILHELM, Inhaber und GF

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

email: **office@mtl.at** Website: **www.mtl.at**

A-2353 Guntramsdorf, Gumpoldskirchnerstraße 2

Offroad-Test: 4WD-Fahrerlebnisse am Red Bull Ring

Unumstritten wild

Die 4-Rad-Offroadtrainings am „Spielberg“ mit INEOS Grenadier & Co. sind nicht nur für Städter ein Erlebnis. motor&more hat es ausprobiert.

Ausgangspunkt jedes Fahrerlebnisses am Red Bull Ring ist das Driving Center inmitten der Formel-1- und MotoGP-Strecke. Thomas, unser Instruktor an diesem Vormittag erwartet uns bereits: „Hallo, grüß‘ euch!“ Bevor es in die „Wildnis“ nach Gaal geht, dürfen wir uns am 4WD Test Track neben dem Schönberghof ans Auto gewöhnen. Denn „das Gelände in der Gaal verzeiht weniger Fehler als hier.“ Ans Auto gewöhnen? Wem Untersetzung, Differenzialsperre und Offroadmodus so viel sagen wie einem Hundertjährigen die neuen Funktionen eines iPhones, sei das ans Herz gelegt.

Fahrzeug made in Austria

Wir steigen in einen der brandneuen Ineos Grenadier mit Panzerausmaßen und Flugzeugschaltern an der Decke. Unserer hat gerade einmal 400 Kilometer hinter sich. Die in Graz entwickelten Grenadier (ein ausführlicher Auto-Test folgt in einer der nächsten Ausgaben) ergänzen am Red Bull Ring die Land Rover Defender, die mittlerweile schon über zehn – harte – im Einsatz sind. „Ein lässiges Auto, das ähnlich viel kann und dabei komfortabler ist“, gibt uns Thomas seine Erfahrungen mit dem noch frischen Gefährt weiter. Wir sitzen in einem der Diesel, die wie der Benziner auch mit BMW-Technik aus Steyr ausgerüstet ist, was Kenner spätestens am Schaltknauf erkennen können. Nahezu vollausgestattet ist der Geländewagen über 120.000 Euro wert. „Die Autos sind Vollkasko versichert, der Selbstbehalt mit 2.000 Euro gedeckelt“, beruhigt Thomas.

Wir folgen der Spur

Erster Hinweis: „Fenster geschlossen halten“, weil man sonst bei einem Unfall womöglich nach draußen greift. Zweiter Hinweis: „Nicht zu viel Abstand halten“ – was mich sofort in meiner Theorie bestätigt: „Wenn’s das Auto vor mir schafft, muss es ja für uns auch gehen.“ Schon früh fällt auf, dass die Lenkung auch wegen der großen Reifen sehr indirekt ist und man den Einlenkpunkt richtig setzen muss. Nur zwei Pedale – weil Automatikschaltung – erleichtern einem das Gewöhnen ans Gefährt. Neben dem Offroadmodus schalten wir vor dem ersten steileren Anstieg in die Untersetzung: „Das ist wie beim Mountainbiken. Da schaltet man auch vor dem Bergauf-Stück in den Geländegang, um mit weniger Aufwand mehr Kraft zu haben“, erklärt Thomas den Nutzen.

Runter geht’s immer

Die ersten Hindernisse – einige Auffahrten, kleinere Kamelbuckel und enge Kurven – schaffen wir problemlos. Wir versuchen auf größere Steine zu achten, keinen Baum zu treffen und der Spur des Instruktors so gut als möglich zu folgen. Per Walkie-Talkie sind wir mit ihm verbunden und lauschen seinen Tipps: „Du kannst rechts an der Mittelkonsole das Knie anlehnen, dann hält man besser die Drehzahl.“ Je konstanter wir diese Beibehalten, desto besser arbeiten wir uns durch Löcher und über Wurzeln. Letztere erweisen sich als rutschige Hürden. Aufregend wird’s im Auto bei der ersten steileren Bergabfahrt, denn hier vertrauen wir voll und ganz der „Magie“ der Bergabfahrhilfe: „1. Gang einlegen und ohne Bremsen rollen lassen.“ Motor-

Text: Keijo Keke Platzer, Fotos: Michael Jurtin

bremse und Elektronik lassen uns ohne blockierende Räder und ohne Abzurutschen sicher unten ankommen, so dass die Beifahrer ihre Dachgriffe wieder loslassen können.

In der Ruhe liegt die Kraft

Wir sind bereit, um den Weg ins offene Gelände anzutreten. Ab dem Training „Silber“ bzw. der Experience „Gold“ zahlt es sich zeitlich aus, raus ins Offroadgelände zu fahren. Die Anreise dauert vom Ring über den Hammergraben nach Seckau zur Steinmühle ca. 15 Minuten. Dort erwartet uns ein in Österreich einmaliges Gelände mit 550 Hektar Größe und weit mehr als schlichte Forstwege. In Begleitung eines Instruktors darf das Gelände bei Trainings auch mit dem eigenen Fahrzeug (ab 150 Euro) befahren werden. „Hier haben wir so viele Möglichkeiten, dass man auch mehrmals kommen kann und Neues entdecken wird.“ Damit wir gar nicht erst auf blöde Ideen kommen, ist Instruktor Thomas fast durchgängig am Funk und führt uns von Hindernis zu Hindernis. Nach und nach trauen wir uns immer mehr zu … und haben eine Gaudi … bis wir schließlich ganz oben bei den Wasserdurchfahrten ankommen. Höchste Zeit für die letzte Frage an unseren Instruktor: Gibt’s denn auch Momente, wo du nicht mehr weiterkommst? „Ja, weil sich das Gelände vor allem bei Unwettern ständig ändert und auch ich nicht immer weiß, was mich erwartet. Aber auch dann bleibe ich ruhig und führe die Gruppe Schritt für Schritt durchs Gelände.“ Noch sind alle heil angekommen.

Fazit des Geländegangs

Gute Instruktoren wie Thomas können das Tempo an die Gruppe anpassen und dementsprechend auch ängstlichere Teilnehmer überzeugen, es zu probieren. Mit ein wenig Gefühl und der nötigen Umsicht kann hier jeder etwas entdecken!

Kompetenz & Leidenschaft

RBO STÖCKL

www.puch-ersatzteile.at
www.rbo.at