

Rallye-Lokalausweis mit Franz Wittmann im Böhmerwald



TESTS:

Alfa Romeo Tonale • Porsche 718 Boxster T
Hyundai Ioniq 6 • Subaru BRZ & Solterra • Toyota Prius

Klassik

Dachrennbahnen: Lingotto & Co



Recht

Unfälle mit Radfahrern



Vorsicht

Onlinebetrug und Identitätsdiebstahl





DIE GARANTIE FÜR MEHR GELASSENHEIT



TOYOTA RELAX

Mit der Toyota Relax Garantie¹ sichern Sie sich bis zu 10 Jahre Gelassenheit. Als Beweis für die Qualität, Zuverlässigkeit und Langlebigkeit unserer Fahrzeuge sind beim jährlichen Service durch uns automatisch 12 bzw. 24 Monate Toyota Relax Garantie² inklusive. So sind Sie stets entspannt unterwegs.

Und zwar auch mit Ihrem gebrauchten Fahrzeug, vorausgesetzt es ist weniger als 10 Jahre alt.

toyota.at/relax

¹ Bis zu 10 Jahre Garantie mit Toyota Relax: 3 Jahre Neuwagen Herstellergarantie + max. 7 Jahre Toyota Relax Anschlussgarantie der Toyota Motors Europe S.A./N.V., Avenue du Bourget, Bourgetlaan 60, 1140 Brüssel, Belgien.

² Je nach vorgesehenem Serviceintervall des Fahrzeugs beträgt die Toyota Relax Laufzeit 12 oder 24 Monate.

Die **Einschränkung der Individuellen Mobilität** erscheint womöglich vielen Bürokraten als der einfachste Weg, selbstaufgestellte-Klimaziele zu erreichen und andere weniger sparsame Branchen nebenbei zu schützen. Der kaum noch rentable, jedoch **sozial und ökologisch essentielle Kleinwagen** stirbt damit wissentlich und mit Anlauf aus, und die **nächste Abgasnorm** wird es besiegeln. Derzeit lässt man vor allem die heimische Bevölkerung finanziell ausbluten, woher das Geld für einen Neuwagen kommen soll, bleibt ungeklärt. Entsprechend sind die Verkäufe gesunken, das böse Erwachen steht nächstes Jahr bevor. Wie sehr diese fragwürdigen Ideen von ideologischen Lenkungseffekten aufgehen, sieht man etwa auch im automobilen Bereich am **Erfolg von Chinas Autoherstellern**. Diese können ohne große Rücksicht auf Umwelt und Arbeitnehmer **billige Autos** liefern, welche absolut auf Augenhöhe fahren. Keine zehn Jahre ist es her, da machten wir uns noch lustig über deren kuriose Nachbauten und Kopien. Um am großen Kuchen mitnaschen zu dürfen, haben wir fleißig Knowhow geliefert und in der E-Mobilität de facto den Anschluss verschenkt. Symbolisch verdeutlicht: In diesem Zeitraum sind nur etwa vier Autotransportschiffe pro Jahr bestellt worden, nun sind es 170! **Auto-Transport-Schiffe!** China ist auf dem besten Weg, größter Exporteur zu werden. Unwahrscheinlich, dass sich die EU zu **Zöllen**, nach US-Vorbild, bewegen lässt. Zu groß offenbar die Angst, dass China das Leben der europäischen Hersteller in China endgültig erschwert. Aber es wäre schon ein großer Schritt, den aktuellen Förderwahn zu überdenken und eventuell auf jene Autos zu beschränken, welche auch in Europa gefertigt werden würden, davon werden es nämlich auch leider immer weniger. Und schon Henry Ford wusste, dass sich seine Mitarbeiter auch seine Produkte leisten können müssen. Was **Technologieoffenheit** angeht, ist das totalitäre China gar toleranter als die EU, welche ihre letzte Industrie weiter selbst torpediert und obendrein uns in fatale **Abhängigkeit** befördert.

*Viel Spaß beim Lesen
Ihr Bernhard Reichel*



Titelstory:	Rallye-Lokalauschein Böhmerwald ... 4
Ratgeber:	Onlinebetrug & Identitätsdiebstahl 16
Psychologie:	Sind unsere Tempolimits zu hoch?..... 18
Ausblick:	Neue elektrische Kombis 18
Recht:	Unfälle mit Radfahrern..... 20
Test:	Porsche 718 Boxster T 22
	Alfa Romeo Tonale 24
	Subaru BRZ..... 26
	Hyundai Ioniq 6 28
	Subaru Solterra..... 30
	Toyota Prius 31
Alternativ:	Zanitzers E-Block..... 32
	Gattungsscheck VII: E-Kombis..... 32
Klassik:	Abarth 500..... 34
	100 Jahre Lingotto..... 38
Kommentar:	Wiens Parkpickerlkuriositäten IV 44
Neuheiten:	Hypersportwagen von Alfa & Porsche... 46



Impressum:

Eigentümer und Herausgeber: Speedcompany OG, Klee gasse 5, A-2230 Gänserndorf Süd, leser@motorandmore.at. Chefredakteur: Bernhard Reichel. Redaktion: Keijo Keke Platzter, 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, Auho center und Q19 (Wien), G3 Shopping Resort (Seyring/Gerasdorf), Rosenarcade (Tulln), City Center Amstetten (Amstetten), bühlercenter (Krems), SCS (Vösendorf) Fotos: Cover: Hersteller, Adobe Stocks, Manfred Wolf Seite 3: Bernhard Reichel

Titelstory: Traumkulisse Ferienregion Böhmerwald

Rally & mehr im Dreilä

Es gibt Gegenden in Österreich, da hat beinahe jeder schon einmal Halt gemacht: Zum Bummeln in der Stadt Wien, Baden am Wörthersee, Weinherbst in der Südsteiermark, Staunen auf der Großglockner Hochalpenstraße in Salzburg, Skifahren in Tirol. Und dann gibt es Regionen, von denen hat man schon gehört, ist aber trotzdem nie dort gewesen. Falls das in Ihrem Fall auf die Ferienregion Böhmerwald zutrifft, haben wir einen Tipp: Fahren Sie schleunigst hin! Und wenn nicht anlässlich des Rallye-Weltmeisterschaftslaufes diesen Oktober, dann einfach ein andermal – es zahlt sich aus!

Die Rallyefans unter unseren geschätzten Lesern werden sich jetzt vielleicht denken: im Mühlviertel, da war ich doch schon ganz oft, bei der Jännerrallye! Nein, nicht dieser Teil des Mühlviertels. Wir sprechen hier vom Mühlviertler Hochland und dem Böhmerwald, der nördlichsten Region Oberösterreichs, eingebettet zwischen dem bayerischen Wald im Westen und dem tschechischen Südböhmen im Osten. Ganz im Norden, sozusagen an der „Spitze“, markiert der Plöckenstein mit 1.379 Metern die höchste Erhebung des Böhmerwaldes und der Region, Richtung Süden dominiert sanftes, flachkuppiges Berg- und Hügelland mit ausgedehnten Wäldern, weitgehend zwischen 500 und 700 Metern Seehöhe.



ndereck



Die Region Böhmerwald bietet ihren Besuchern neben einer Traumkulisse, ein umfangreiches Repertoire an Sehenswürdigkeiten und Ausflugszielen



Hotelier Peter Gruber und Franz Wittmann hatten sich beim gemütlichen Abend im Almesberger einiges zu erzählen



Skifahren im Mühlviertel? Ja, auch das geht in der Region Böhmerwald – der Hochficht macht's möglich

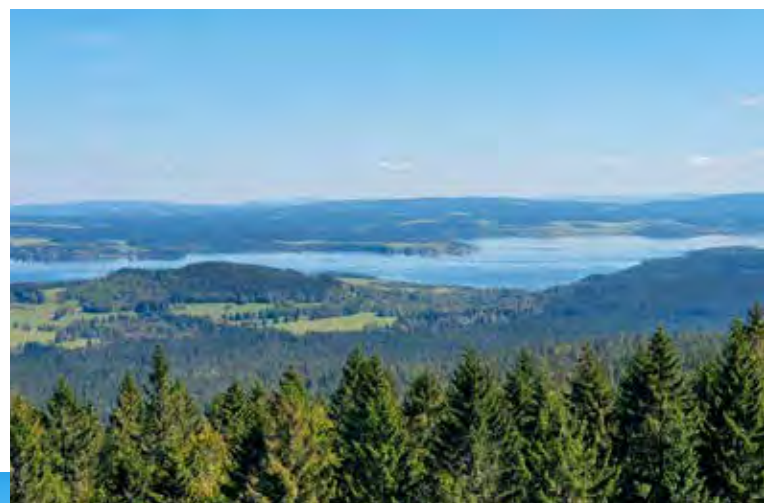
Das „andere“ Mühlviertel, die Aktiv- und Genussregion

Ja, man kann dort im Winter auch die Ski anschnallen, rund um den südöstlich des Plöckensteins gelegenen Hochficht gibt's dafür meist perfekte Bedingungen. Doch die Region ist so vielfältig, vor allem aber zu jeder Jahreszeit so wunderschön, dass ein Abstecher das ganze Jahr über lohnt. Es ist eine der am wenigsten dicht besiedelten Gegenden Österreichs, dementsprechend perfekt geeignet um abzuschalten und die Natur zu genießen. Wandern, Radfahren, sowie unzählige andere sportliche Betätigungen sind hier möglich – oder man lässt es gemütlich angehen und entspannt einfach. Aber natürlich kommt hier, in einer bäuerlich-ursprünglichen

Region, auch der Genuss nicht zu kurz – auf's Essen und ausreichend Zeit dafür wird großer Wert gelegt, Kulinarik wird im Mühlviertler Hochland großgeschrieben. Wir haben das alles im Spätsommer genossen und waren begeistert. Die „Begrüßung“ durch kräftige, abendliche Regenschauer war dabei nur eine kurze Erfrischung, denn schon am darauffolgenden Morgen grüßte ein herrlicher Sonnenaufgang durch halboffene Gardinen. Als Ausgangspunkt für die Erkundungstour diente das Hotel Almesberger in Aigen-Schlägl, direkt am Marktplatz gelegen und mit Blick auf die spektakuläre Pfarrkirche Aigen im Mühlkreis. Hotel-Inha-

ber Peter Gruber hat aus dem im Jahre 1850 als Gasthof und Brauerei eröffneten Haus ein Vierstern-Superior Wellness-Re-

fugium gezaubert, das alle Stückerln spielt und von dem aus das gesamte Mühlviertler Hochland erkundet werden kann.



Vom Moldaublick gibt es einen atemberaubenden Ausblick zu unseren nördlichen Nachbarn



NEUER
Wellness-
bereich

Charmantes Chaletdorf

im Natur- & Vitalhotel**** auf der Waldlichtung

Das **INNs HOLZ Natur- & Vitalhotel****** und **Chaletdorf**, idyllisch auf einer riesigen Waldlichtung im nördlichen Mühlviertel gelegen, ist ein erholsamer Ort, an dem man sich rundum wohlfühlt.

Wer **ruhevolles Naturerlebnis**, **herrliche Wellness** und **jeglichen Komfort** schätzt, ist hier genau richtig. Für den persönlichen Traumurlaub wählt man zwischen einem **Hotelzimmer im modern-alpinen Flair** inklusive erweiterter Halbpension oder dem **Luxus-Chalet samt Private Spa** inklusive täglich serviertem Gourmetfrühstück und vielen weiteren Services. Auf Wunsch gibt es im eigenen Refugium sogar entspannende Massagen.

Allen Gästen des Resorts liegt der **weitläufige Wellness- und Spa-Bereich** zu Füßen, samt Indoorpool mit offenem Kamin und Waldblick-Panoramalounge, Whirlpools im Innen- und Außenbereich, Saunalandschaft mit neuer Bio-Heusauna, Ruheinseln sowie herrlichen Kosmetik- und Körperbehandlungen.

Mit all seinen Vorzügen, zu welchen überdies die **hervorragende Kulinarik** des Hauses sowie ein vielfältiges, ganzjähriges Sportangebot in der unberührten Natur gehören, hat sich das **INNs HOLZ** bis weit über die Landesgrenzen einen Namen gemacht. Das **INNs HOLZ** zu kennen heißt es zu lieben – **und immer wieder gerne in diesem einzigartigen Wohlfühl-Wald-Resort zu urlauben ...**

Wellnesstage im Hotel****

inkl. **INNs HOLZ Verwöhn-Package**

- + Erholung in Naturspa 16+ und Vitaloase mit Indoorpool
- + **Wellnessbehandlungen nach Wahl im Wert von € 50,- p. P.**

3 bis 7 Nächte

ab € 512,- p. P.

Hüttenzauber im Chalet

inkl. **INNs HOLZ Luxus-Package**

- + Erholung in Naturspa 16+ und Vitaloase mit Indoorpool
- + **ein Hutessen im INNs HOLZ Restaurant**

4 bis 7 Nächte

bei 4er-Belegung ab € 994,- p. P.

Fotocredit: INNs HOLZ, Shutterstock | ANZEIGE

Das Triumvirat Toyota GR Yaris & Wittmann

Wir waren dafür mit dem Auto unterwegs, genauer gesagt mit der denkmöglich besten Automobil-Option für ein solches Unterfangen, dem Toyota GR Yaris. Das 261 PS starke, allradangetriebene Kraftpaket ist die – mehr oder weniger – zivile Version des Rallye-Weltmeisters Toyota GR Yaris Rally1, mit dem das Team in der WRC („World Rally Championship“) von Sieg zu Sieg eilt. Und weil wir zwar selbst sehr gerne Auto fahren, für ein solch spezielles Gerät aber gerne die Unterstützung echter Experten haben, hat uns Österreichs Rallye-Legende Franz Wittmann chauffiert. Eine runde Geschichte nicht nur ob dessen Toyota-Vergangenheit, sondern auch angesichts der Tatsache, dass Wittmann der erste Österreicher war, der einen Lauf zur Rallye-WM gewinnen konnte und dass er beim letzten in Österreich ausgetragenen WM-Lauf, der Alpenfahrt 1973, noch selbst am Start war. Um die Sache endgültig zu perfektionieren: exakt 50 Jahre später, genauer gesagt am 28. und 29. Oktober 2023, kehrt die Rallye-Weltmeisterschaft nach Österreich zurück und macht dabei hier, im Mühlviertler Hochland beziehungsweise im Böhmerwald, Station.



Fotos: Michael Jurin/@world & Red Bull

Toyota, Hyundai und Ford engagieren sich werkseitig in der Rallye-WM - rund um den Staatsfeiertag gibt sich die Rallye-WM in Österreich ein Stelldichein



Die heimischen Rallye-Fans dürfen sich nach 50 Jahren wieder über einen WM-Lauf in Österreich freuen



Für unseren Ausflug ins Mühlviertel gab es kein besseres Duo als Franz Wittmann und seinen Toyota GR Yaris

bühl center

www.buehlcenter.at



ENTDECKE DIE
NEUEN TRENDS
IM
Herbst

MORE OF WHAT YOU

LOVE!

Bild: Only

Die Rallye-Weltmeisterschaft im unbekannten Land

„Warst Du schon einmal hier?“, begrüßt mich ein wie eh und je energiegeladener Franz Wittmann beim üppigen Frühstücksbuffet im „Almesberger“. Wir haben uns das letzte Mal im Jänner gesehen, im „anderen“ Mühlviertel, bei der Jännerrallye. Ab und zu schaut er noch bei einer Rallye vorbei, im Grunde konzentriert er sich aber seit vielen Jahren auf den Golfsport. Wittmann war lange Zeit Präsident des österreichischen Golfverbandes, vor allem aber hat er bei sich zu Hause im Adamstal einen der schönsten und spektakulärsten Golfplätze Europas, wenn nicht sogar der Welt erbaut. Doch wer einmal sein Herz an den Rallyesport verloren hat, der kommt davon nie mehr weg. Und so

dreht sich nach wenigen Minuten alles um alte G'schichten und aktuelle Ereignisse in der österreichischen Meisterschaft und der Rallye-WM. Wir sind uns schnell einig: Dass die Weltmeisterschaft nach Österreich zurückkehrt, ist eine echte Sensation, und in der breiten Öffentlichkeit leider viel zu wenig beachtet. Einen Formel-1 Grand Prix ins Land zu holen ist schwierig, einen Lauf zur Rallye-WM zu bekommen fast unmöglich. Umso schöner, dass es auf Initiative des tschechischen Motorsportverbandes (ACR) gemeinsam mit ADAC und AMF (Austrian Motorsport Federation, der Sport-Ableger des ÖAMTC) gelungen ist. Und die Idee, die Rallye im Dreiländereck Tschechien, Deutschland und Österreich auszutragen, beschert dem Mühlviertler Hochland nun höchste internationale Aufmerksamkeit – ein Umstand, den die Menschen in der Region zu nutzen wissen.



Pause für Mensch und Maschine beim Moldaublick - ein Muss in Sachen Ausflugsziele



Christoph Wohlmuth zeigt Franz Wittmann bei einem Kaffee die Streckenführung des Rallye-WM-Laufes



Central European Rally – und in Peilstein ist die Hölle los

Zwei Sonderprüfungen werden in der Region befahren: eine am Samstag („Mühltal“), eine am Sonntag („Böhmerwald“), der Rallye-Tross absolviert jede SP zweimal. Wir treffen den Tausendsassa der Region, Christoph Wohlmuth in seinem Betrieb in Peilstein. Der gelernte Fliesenleger hat sich vor Jahren selbstständig gemacht und gemeinsam mit Markus Scharinger „Keramo“ gegründet. Mittlerweile lagern in der Peilsteiner Zentrale Fliesen im Wert von über einer Million Euro, jede Woche laufen hier rund 150 Europaletten durch. Christophs Leidenschaft gehört aber nicht nur hochwertiger Keramik, der Jungunternehmer ist auch ein

begnadeter Netzwerker und verbindet Menschen, Vereine und Unternehmen. Früher tat er das – höchst erfolgreich – beim Fußballverein LASK, der aus der Regionalliga direkt in die Champions League marschierte. Mittlerweile ist er über den Kontakt zum oberösterreichischen Rallye-Shootingstar Martin Rossgatterer im Motorsport angekommen. Und gemeinsam mit seinem guten Freund Rene Gabriel dafür verantwortlich, dass sich die 1.500 Seelengemeinde Peilstein in einen Rallye-Hexenkessel verwandeln wird: die 1,5 Kilometer lange Zuschauerzone im Zielbereich der SP Mühltal, die er hier mit lokalen Vereinen und der Feuerwehr organisiert, ist für unglaubliche 16.000 Fans genehmigt. Das ringt auch einem weitgereisten

Rallye-Profi Respekt ab: „Unglaublich, das sind ja Dimensionen wie in Finnland“ so Wittmann bei einem Lokalaugenschein im Fußballstadion von Peilstein. Hier wird die VIP-Area sein, Hubschrauberlandeplätze inklusive. Und weil man im Mühlviertler Hochland keine halben Sachen macht, gibt's überdimensionale Video-Walls für alle und die erste mobile, wiederverwendbare Sprungrampe im Rallyesport weltweit. Erdacht und gebaut vom befreundeten Unternehmen Dreihans, ebenfalls in Peilstein zuhause. War's das jetzt? Nein, natürlich nicht. Am Freitag gibt's noch ein Live-Konzert der Publikumsmagneten „Folkshilfe“, womit der Region das seit Menschengedenken größte Event bevorsteht.

weiter auf Seite 14



Franz Wittmann bei der Besichtigung der Sonderprüfungen im GR Yaris



Rallye-Newcomer Martin Rossgatterer, Franz Wittmann und Christoph Wohlmuth vor der Keramo-Zentrale



Franz Wittmann lässt sich den eigens für den WM-Lauf angefertigten Sprung zeigen



Jetzt wird hier noch Fussball gespielt, in ein paar Wochen landen hier in der VIP-Area die Helikopter

Unser Begleiter: Toyota GR Yaris

Ein Renntier im Mühlviertel

Der GR Yaris fungiert als Homologationsmodell für Toyotas Rally1-Boliden, mit dem die Japaner die Rallye-WM dominieren. 261 PS, 360 Nm Drehmoment, 38 Kilo weniger als das Standardmodell und 4-Wheel-Drive – Eckdaten einer deutlichen Sprache.

Entwickelt wurde der GR Yaris eigenständig von der Motorsportabteilung und die wissen, was gut ist. 3 Zylinder Turbo mit 1.600 ccm Hubraum, manuelles 6-Gang-Schaltgetriebe, dreifach verstellbarer Allradantrieb (im Sportmodus 70 Prozent der Leistung an der Hinterachse - ist in dieser Fahrzeugklasse ein Alleinstellungsmerkmal!), konsequentem Leichtbau mit Aluminium und karbonfaserverstärktem Kunststoff, dazu sorgen über

4.000 Schweißpunkte für eine extreme Steifigkeit. In der Hochleistungsvariante darf eine Torsen-Sperre natürlich nicht fehlen.

Und was sagt der Experte?

„Ein Auto, mit dem Du unter der Woche ganz normal zur Arbeit fährst, und am Sonntag, so wie er ist, auch Motorsport betreiben kannst.“ Trackdays, Drifttrainings oder Autoslalom, alles machbar – einfach die elektronischen

Helferleins wegschalten (bitte aber nur auf gesperrten Straßen) und dem Spaß steht nichts im Weg. „Der GR Yaris gibt dir immer das Gefühl, dass das Auto das tut, was du gerne hättest. Ein mehr als würdiger Nachfolger für Evo, STI und Co“, erklärte uns Franz Wittmann im Zuge unserer Reise durchs Mühlviertler Hochland. Und der vielfache Rallye-Staatsmeister muss es ja wissen, fährt er doch selbst privat einen GR Yaris...



MOTORTYP Turbo-Benziner
ZYLINDER R3
LEISTUNG 261 PS
DREHMOMENT 360 Nm
0 AUF 100 KM/H 5,5 Sek.
SPITZE 230 km/h
GETRIEBE 6-Gang manuell
ANTRIEB Allrad
LEERGEWICHT 1.280 kg
REIFEN 225/40 R18
REICHWEITE 430 km
VERBRAUCH 8,2 L/100km
VERBRAUCH TEST 11 L/100km
CO₂ 186 g/km
KOFFERRAUM 174 L
PREIS 43.190 €



Zertifikat: Entwickelt für die Rallye-WM - die Handschrift der Motorsport-Abteilung ist nicht zu übersehen



Wie man sieht, lässt sich der Toyota GR Yaris wirklich sportlich bewegen



Wintererlebnis Böhmerwald

Die mächtigen Waldrücken des Böhmerwaldes im Norden und das sanfte Hügelmeer des Mühlviertels im Süden, eingehüllt in den weißen Mantel des Winters, formen eine traumhafte Kulisse für Ihren Winterurlaub.

GEHEIMTIPP. Das nördlichste Wintersportgebiet des Landes bietet ideale Voraussetzungen für einen traumhaften Familienurlaub.

Unter Insidern gilt die Ferienregion Böhmerwald mit ihren hochqualitativen Hotels, Chaletdörfern, Ferienwohnungen und Pensionen längst als eine der besten Adressen für einen besonders abwechslungsreichen Urlaub. Die fairen Preise und das familiäre Angebot sind ausschlaggebend Jahr für Jahr wiederzukommen.

In der Ferienregion Böhmerwald im Dreiländereck Österreich/Deutschland/Tschechien finden Sie nicht nur vielfältige Outdoor-Möglichkeiten, sondern auch ein Panorama, das einem den Atem verschlägt.

SKISPASS. Im Skigebiet Hochficht können sich Skifahrer aller Könnerstufen auf 20 Pistenkilometern austoben. Auf den sanften Hängen

können auch Skianfänger sehr gut ihre Schwünge in den Schnee ziehen, steile Abfahrten warten auf die echten Profis. Die Bergfahrt erleichtern moderne und effektive Aufstiegsanlagen, die lange Wartezeiten bei den Liften vermeiden. Der Fichtl Kids Park, Reischa Junior Park und der Comic Slalom lassen Kinderherzen höherschlagen. Die zahlreichen Skihütten verwöhnen mit kulinarischen Leckerbissen. Wer die traumhafte Landschaft lieber auf Langlaufskiern erkundet, freut sich über ein 210 Kilometer langes Loipennetz.

Information und Buchung

Ferienregion Böhmerwald
Hauptstraße 2 | 4160 Aigen-Schlägl
Tel.: 05 7890 100
info@boehmerwald.at;
www.boehmerwald.at

Weitere Angebote
finden Sie online!



Skigenuss pur

- 4 Nächte inkl. Halbpension
- 3-Tages-Skipass
- gratis Skibus

ab € 499,- pro Person
(Kinder je nach Alter ermäßigt!)



Bilder: Oberösterreich Tourismus GmbH/Stefan Mayrhofer; Moritz Ablinger

Das Gewinnspiel

Wir verlosen gemeinsam mit Toyota und der Ferienregion Böhmerwald 2x 2 Tickets für die Fanzone in „Peilstein“

Welcher Automobilhersteller ist amtierender Rallye-Weltmeister?

- Ford
- Toyota
- Hyundai

Ihre Antwort schicken Sie uns 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 Barabblöse des Gewinns.

Die Links

www.boehmerwald.at
www.centraleuropeanrally.eu
www.wrc.com
www.toyota.at



Bevor wir uns aus der Region Böhmerwald verabschiedeten, wurden wir noch im INN's Holz kulinarisch verwöhnt

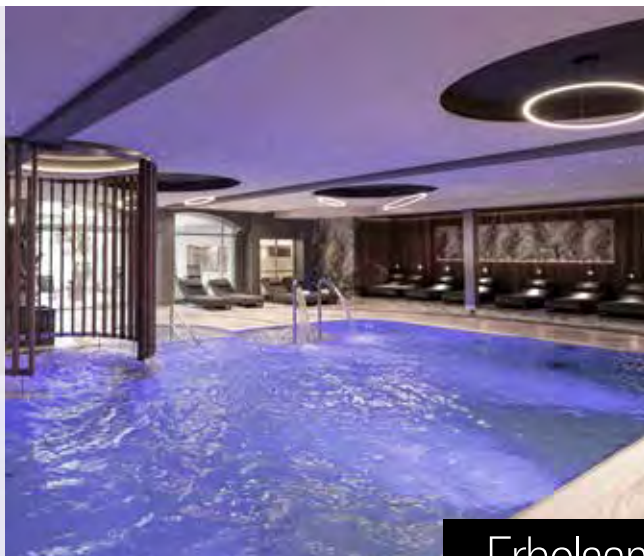
Tolle Ausblicke & ein gemütlicher Ausklang

Nach der Rallye-Dröhnung wenden wir uns noch einmal der sanfteren Seite der Region zu und cruisen mit dem Toyota GR Yaris über die wunderbaren, mäandernden Straßen nordostwärts. Über Ulrichsberg, Heimat des Neuburgers („sagen Sie niemals Leberkäse zu ihm!“), geht es in den Böhmerwald und über das Örtchen Schöneben in Richtung tschechischer Grenze. Dort gibt's einen Fixpunkt für jeden Ausflug in die Region: am Sulzberg, auf 1.041 Metern, steht der Aussichtsturm „Moldaublick“, der – nomen est omen – einen wundervollen Ausblick auf den Moldau-Stausee und damit auf einen der größten Stauseen Europas gewährt. Zudem sieht man von dort auch die Ortschaft Horní Planá (dt. Oberplan), in der das Geburtshaus des wohl größten Sohnes der Region steht: Adalbert Stifter. Von so viel Ausblick, aber auch von den 137 Stufen des Aussichtsturms sind wir müde und hungrig. Auf der Rückfahrt kehren wir nach wenigen Kilometern im Restaurant INN's Holz auf ein gemütliches Abendessen ein. Am liebsten würden wir gleich dableiben, das Hotel und die Luxus-Chalets im Alpin-Stil sehen mehr als verlockend aus. Bevor wir uns von Franz Wittmann und dem Toyota GR Yaris verabschieden, sind wir uns einig: Das Mühlviertler Hochland und der Böhmerwald sind mehr als nur einen Rallye-Ausflug wert. Wir kommen wieder!



Sag niemals Leberkäs zu ihm - gilt für den Neuburger genauso wie für den GR Yaris

WELLNESS



Erholsamer Wellnessherbst 2023

Das Viersterne-Superior-Hotel Almesberger ist mit seinem mehr als 5.000 m² großen Wellnessbereich eine der beliebtesten Erholungsoasen in Oberösterreich.

Zu den zahlreichen Wellness-Erlebnissen zählen unter anderem Indoor- und Outdoorpools- bzw. -whirlpools, Saunen, Infrarotwärmekabine, Dampfbäder, Rasul, Bierbottichbad, Kaiserbadl u. v. m. Dem nicht genug, ist das Angebot an Massagen und Kosmetikbehandlungen beinahe unüberschaubar.

Tradition hat auch die hervorragende Küche des Hauses – der Tag beginnt mit einem umfangreichen Frühstück vom Buffet, am Nachmittag bittet man zur Wellnessjause und abends wird im Rahmen der Genusspension ein 6-gängiges Gourmetdinner serviert oder der Küchenchef überrascht mit einem herrlichen Themenbuffet.

Mühlviertels größtes Paradies für Wellness, Fitness, Beauty & Vitality.

Freundinnentage

TOP-ANGEBOT | Jetzt gemeinsam Quality-Time genießen!

inklusive Genusspension

PLUS

Prosecco-Frühstück ◀

ein Cocktail ◀

tägliches Aktivprogramm ◀

Spa-Behandlungen ◀

nach Wahl

im Wert von € 50,- p. P.

2 – 3 Nächte
ab NUR
€ 328,- p. P.

Wir ersuchen um Reservierung der gewünschten Behandlung(en) bei Ihrer Buchung.

Ratgeber: Onlinebetrug, Daten- & Identitätsdiebstahl

Online abgezockt

CC steht längst nicht mehr für Cabrio-Coupé, vielmehr für Cyber Crime. Betrug verlagert sich immer stärker ins Internet, die Methoden werden immer dreister und rücksichtsloser. Statt dem Traumauto oder gutem Geschäft steht man vor Scherben.

Vor wenigen Wochen schaffte es ein 71-jähriger Kärntner in die Nachrichten: für die Schenkung eines angeblichen Wohnmobils seien nur noch Reparaturrechnungen zu bezahlen. Das Geld war natürlich weg, die gesamte Kommunikation virtuell. Selten vergeht ein Tag ohne Meldung von Betrugsfällen. 100 pro Tag sind es hierzulande. Klassischer Betrug durch falsche Polizisten, Anwaltskanzleien, Enkel, Investments oder Not von Verwandten funktionieren immer noch wunderbar, wie Phishinglinks oder Rufumleitungen. Die Taten verlagern sich ganz klar in den Online-Sektor. 60 Millionen Euro Schaden wurden alleine 2022 verursacht. Aber auch der Autofahrer wird immer mehr zum begehrten Opfer und stark im Aufkommen ist der Trend des Datendiebstahles und der Identitätsfälschung für größere Straftaten.

Maximale Dreistigkeit

Wie kommen die Täter an die Daten? Etwa durch Gebrauchtwarenbörsen. Beispielsweise hat eine Person Fußmatten inseriert. Der Betrüger gibt vor, diese zu kaufen zu wollen und bittet um die Kontonummer. Diese sei angeblich ungültig, und es wird gutgläubig die Paypaladresse nachgereicht, welche womöglich noch mehr Details wie etwas das Geburtsjahr enthält. Schnell ist die Person über soziale Netzwerke herausgefunden, über Gratulationen auf der Pinnwand ist etwa das genaue Geburtsdatum oder der Haustiernamen gefunden, beides nicht zu selten das Kundenkennwert. Mit brutaler Routine und vorgetäuschter menschlicher Glaubwürdigkeit lassen sich nun menschliche Schwächen auf den anderen Seite austricksen, bestimmte Sicherheitsregeln werden ausgelassen. Ein Duplikat der Sim-Karte oder Zugang zu weiteren Daten oder Konten freigegeben. Auch kann ein neues Online-Profil erstellt werden, mit welchem Bekannte und Verwandte aufgefordert werden, dieses als neues zu akzeptieren, da das alte angeblich gehackt wurde. Schon sprudelt es an weiteren Daten, oder es wird eine Notsituation vorge-täuscht und es fließt Geld.

Western-Union-Trick

Die erbeuteten Daten könnten bereits ausreichen, um einen Ausweis über eine unwissende Person zu fälschen. Dieser wird benötigt beim beliebten Western-Union-Trick. Zurück zu den Gebrauchtwarenbörsen, hier stellen Betrüger ein besonders begehrtes oder seltenes Automobil in Bestzustand ein, am besten ziemlich günstig, das schaltet auch noch den Verstand beim Opfer aus. Ein langer Dialog beginnt, alles wirkt perfekt und vertrauenswürdig. Standort von Auto und Besitzer sind allerdings weit auseinander, angeblich durch Auswanderung und man müsse das Auto eben darum schnell loswerden. Der angebliche Verkäufer hat zwar Verständnis für eine persönliche Besichtigung, bittet aber auch um Verständnis, nicht eine Flugreise für diese aufnehmen zu können. Kurz darauf der fatale Vorschlag: der Käufer soll über eine neutrale Bank, wie die Western Union, eine Anzahlung von ein paar Tausend Euro auf eigenen Namen hinterlegen. Das Risiko scheint gleich null, die Angaben aus dem Gespräch oder jene samt Foto aus Onlineprofilen reichen aber für die besagte Ausweissfälschung aus und eine ähnlich aussehende Person hebt das Geld ab.

Paypal-Trick

Zurück zur Ausgangssituation des begehrten zwei- oder vierrädrigen Objekts der Begierde. Allerdings sind Sie nun der Verkäufer und wollen dieses tatsächlich verkaufen. Ein Interessent aus dem Ausland bietet an, dieses unbedingt kaufen zu wollen und sofort die gewünschte Summe per Paypal zu überweisen. Man einigt sich später leider nur telefonisch auf eine Ab-

holung per Spedition. Diese holt das Auto tatsächlich ab, wenig später allerdings wieder schriftlich die Ankündigung des Käufers, nun das Auto selbst abholen zu wollen. Durch den Käuferschutz, welcher nicht vorsieht, dass eine fremde Person das Auto abholt, ist nicht nur das Auto weg, sondern auch das automatisch zurückerstattete Geld.

Sandtrick

Käuferschutz sind beliebt aber auch leicht aushebelbar: Beispielsweise kauft eine Person ein gebrauchtes Autoradio, erhält aber nur eine Schachtel voller Steine oder Sand, welche mit dem Gewicht des Autoradios übereinstimmt. Der Verkäufer weist nun eine Versandrechnung samt Zustellbestätigung mit dem richtigen Gewicht vor und bezichtigt den Käufer der Lüge.



Selbst ein inländisches Bankkonto oder eines aus der EU ist leider gar keine Garantie, dass das Geld wieder von den Betrügern zurückgeholt werden kann, denn in der Regel benützen diese nicht ihre eigenen. Hier werden wieder im Netz zusammengetragene Personendaten verwendet, um ein Bankkonto zu eröffnen. Ein Inserat über einen einfachen und top bezahlten Job wird geschaltet, beispiels-

weise um Autos zu transferieren oder Home Office. Auf jeden Fall genügt ein Bewerbungsgespräch ohne persönlichen Kontakt. Mit dem Daten aus dem zugeschickten Lebenslauf (!) wird ein Onlinekonto eröffnet, welches allerdings noch durch die tatsächliche Person authentifiziert werden muss. Dieser Person wird nun gesagt, dass etwa aus steuer- oder sozialversicherungstechnischen Gründen eine entsprechende Authentifizierung mit Ausweis in der Hand per Webcam erfolgen muss. Allerdings meldet sich in der versprochenen Richtzeit nicht der angebliche Arbeitgeber, sondern die Bank. Natürlich klappt das nicht automatisch, aber die Betrüger haben nichts zu verlieren und mit jedem Versuch steigt die Wahrscheinlichkeit, dass es auch mal klappt.

Spitze des Eisberges

51.886 Anzeigen wegen Betruges, davon zwei Drittel online, wurden im Vorjahr gemeldet und hier ist die sehr hohe Dunkelziffer gar nicht berücksichtigt, denn viele schämen sich des Betrogenwerdens und verheimlichen dies. Auch werden Ermittlungen bei kleinen Schadenshöhen meist wegen Geringfügigkeit eingestellt, dennoch sollte man eine Anzeige machen. Auch wenn klar ist, dass die Täter unerreichbar, wie in der Regel, im Ausland sitzen, sollte man den Schritt zur nächsten Polizeiwache auf sich nehmen. Das Jus-



tiz- und Rechtssystem ist auf die enorme Dreistigkeit der Identitätsfälschung dieses Ausmaßes und folgenden Missbrauch noch nicht vorbereitet. Achtung: Wenn jemand anderer Ihre Daten missbraucht oder ein Dokument fälscht, kann auch unsanft gegen das Opfer ermittelt werden. Die Spitze des Eisberges ist noch nicht einmal annähernd erreicht. Werkzeuge wie ChatGPT lassen das Handwerk der Betrüger immer professioneller aussehen.

Aufmerksamkeit

Bleibt Ihnen nichts anderes übrig, als Ihre Identität mit Gesicht und Ausweis vor einer Kamera zu authentifizieren, halten Sie ein Papier mit Zweck, Empfänger und Datum klar und groß erkennbar dahinter oder dazu. Verweigern Sie digitale Kopien Ihrer Ausweise ohne Notwendigkeit. Lassen Sie sich analoge Ausweiskopien nochmals aushändigen und vermerken Sie händisch Zweck und Datum auf dem Ausweis direkt. Beim digitalen Versenden erschwert ein Wasserzeichen eine Zweckentfremdung. Nutzen Sie die Bildersuche einer Suchmaschine, um eventuell gestohlene Inseratbilder ausfindig zu machen. Suchen Sie den Namen eines angeblichen Verkäufers heraus und kontaktieren Sie ihn über eine neue externe Kontaktquelle, ob es sich um die selbe Person handelt. Betrüger verwenden gerne reale Personennamen. Lassen Sie sich nie drängen. Bleiben Sie sachlich und geben Sie keine Informationen bekannt, welche nicht unbedingt nötig sind. Vermeiden Sie am Telefon das Wort „Ja“ um Zusammenschnitte zu vermeiden, verpacken Sie in der Antwort die Frage. Stimmen Sie Gesprächsaufzeichnungen nicht zu und bei unsicheren Anrufen, rufen Sie auf der öffentlichen Firmentelefonnummer an. Klicken Sie niemals auf zugesendete Links. Sehen Sie sich Leitfäden an, wie sich Fakeshops enttarnen lassen. Speichern Sie auch in echten Shops nie Konto- oder Kreditkartennummern. Verraten Sie in Ihrer Mailadresse nicht ihren Lebenslauf. „Passwort“ ist kein sicheres Passwort. Auch die Option eines Paketzuges ist zu überlegen. Entfernen Sie vor der Kartonsentsorgung den Adressaufkleber. Schreddern Sie Briefe und Rechnungen vor der Übersiedelung in die Rundablage. Und die oberste Regel: Niemand hat was zu verschenken.

Mit eigenen Waffen

Die Kapazitäten von Behörden stoßen nicht selten früh an ihre Grenzen. Möchte man sich dennoch nicht mit einem finanziellen Verlust zufriedengeben, so helfen immer mehr private Firmen, wie etwa Foreus Intelligence aus Wien. Im Prinzip stellen derartige Firmen den Kontakt mit Betrügern wieder her und gehen auf Forderungen bewusst ein und versuchen nähere Daten zu ermitteln. Oft gelingt es sogar über einen, etwa zum scheinbaren Zahlungserhalt, versendeten Phishinglink eine Standortbestimmung durchzuführen.

Bernhard Reichel



Mag. Andrea Waldmann

ist als Rechtsanwältin in Wien tätig

www.ra-waldmann.at

In Österreich besteht grundsätzlich keine Verpflichtung eines Konsumenten, bei Online-Einkäufen oder Vertragsabschlüssen Ausweiskopien hochzuladen oder sich mittels Kamera zu identifizieren. Sollte ein Verkäufer oder Vertragspartner darauf bestehen, hat man jedoch auch kein Recht, den Vertrag ohne die gewünschte Identitätsprüfung abzuschließen, weil in Österreich die sogenannte Vertragsfreiheit herrscht. Das heißt, dass jeder Vertragsteil seinen Vertragspartner frei wählen darf und dabei im Rahmen der Gesetze auch bestimmte Anforderungen stellen darf. Nachdem es auch online nicht verboten ist, den Ausweis seines Vertragspartners zu verlangen, dürfen Vertragspartner auch ohne Weiteres Kopien verlangen. Äußert man einem seriösen Verkäufer gegenüber, dass man seine persönlichen Dokumente nicht hochladen möchte, lässt sich sicher ein Weg finden, den Vertrag persönlich abzuschließen.

Die in diesem Artikel angesprochenen betrügerischen Vorgehensweisen im Internet lassen sich allgemein als „Identitätsdiebstahl“ oder „Datenklau“ zusammenfassen. Das Österreichische Strafgesetzbuch kennt dafür jedoch keinen eigenen Paragraphen. Bei dem Western-Union-Trick beispielsweise machen sich die Täter der Urkundenfälschung nach § 224 StGB, sowie des Betruges nach § 146 StGB strafbar und es droht ihnen – je nach Höhe des behobenen Betruges – eine bis zu dreijährige Freiheitsstrafe. Es ist wichtig, im Betrugsfall rasch Anzeige zu erstatten, damit die Polizei möglichst viele Spuren sichern kann und die Wahrscheinlichkeit erhöht wird, den oder die Täter ausfindig zu machen. Es lohnt sich auch dann, eine Anzeige zu erstatten, wenn man den Namen des Täters nicht kennt, weil die Ermittlungsbehörden zahlreiche Möglichkeiten haben, Spuren nachzugehen, um die Täter ausfindig zu machen.



Sind unsere derzeitigen Tempolimits zu hoch?

Je nachdem, wen man fragt, wird man zum Teil sogar komplett diametrale Antworten bekommen. Annähernde Einigkeit besteht lediglich in der Feststellung, dass das Thema maximal emotionalisiert.

Aus wissenschaftlicher Sicht ist die Sachlage klar, je langsamer gefahren wird, desto weniger Unfälle gibt es. Anhand des Power-Modells von Nilsson lässt sich der Sicherheitsgewinn durch jeden einzelnen im Durchschnitt langsamer gefahrenen Kilometer pro Stunde berechnen. Evaluationen aus der Schweiz und Frankreich zeigen deutlich, wie viele Menschen durch eine Senkung des Tempolimits auf Landstraßen gerettet werden konnten. In der Schweiz wurde Tempo 80 auf Landstraßen aus Umweltschutzgründen eingeführt und mit deutlicher Mehrheit bei einer Volksabstimmung aus Verkehrssicherheitsgründen beibehalten. Damit ist aus verkehrspsychologischer Sicht auch schon ein wesentliches Element

der emotionalen Debatte hervorgehoben. Die Akzeptanz von Tempolimits und somit auch die Bereitschaft, sich daran zu halten, hängen sehr stark von der jeweiligen Infrastruktur und den persönlichen Einstellungen und Fahrmotiven ab. Wirft man einen Blick auf die Unfallstatistik, so erkennt man rasch, dass die Autobahnen in Österreich zu den sichereren Infrastrukturabschnitten zählen. Die meisten Menschen sterben auf Landstraßen. Eine Senkung des Tempolimits auf Autobahnen hätte somit in erster Linie einen positiven Effekt auf die Umwelt und einen geringeren auf die Verkehrssicherheit. Würde man die erlaubte Höchstgeschwindigkeit auf Landstraßen senken, hätte das wiederum eine eher geringe Auswirkung auf

die Umwelt, jedoch einen massiv positiven auf die Verkehrsunfallstatistik. Viele Menschenleben könnten gerettet, viel menschliches Leid verhindert werden. Bei niedrigeren Tempolimits in Orts- und Stadtzentren reichen die Effekte von höherer Verkehrssicherheit im Umfeld von Schulen und Kindergärten bis hin zu verbesserter Lebensqualität für Anrainer:innen durch beispielsweise reduzierten Lärm. Ein wesentlicher Grund, warum es so schwierig ist, sachlich über Tempolimits zu diskutieren, ist die Tatsache, dass viele Kfz-Lenker:innen Geschwindigkeit mit Freiheit assoziieren und bei Geschwindigkeits-



Ausblick: neue elektrische Kombis

Spannend kombiniert

VW ID.7 Variant

Der neue Passat ist gerade erst vorgestellt und die elektrische Variante ID.7 auf eigener Plattform genießt nicht nur die technischen Raumvorteile, sie streckt sich auch auf satte 4,94 Meter. Wer auf die Passat-Kundschaft zielt, der kommt um eine entsprechende Kombivariante nicht herum. Der ID.7 Variant erscheint schon Anfang 2024. Locker 600 Liter soll dieser schon ohne umgeklappte Rückbank schlucken. Später soll der 91 kWh-Akku gut 700 Kilometer Reichweite bieten. 286 PS sorgen für Fahrspaß.



begrenzungen gerne mit Widerstand reagieren. Gibt es bereits vorgegebene Limits, tritt das Reaktanzphänomen auch bei geplanten Veränderungen auf, sofern es sich um eine Herabsetzung handelt. Vergessen wird dabei oft, dass Tempolimits lediglich die erlaubte Höchstgeschwindigkeit festsetzen, der Gesetzgeber (und auch die Verkehrssicherheit) aber eine der Situation angepasste und angemessene Geschwindigkeitswahl fordern. So kann die erlaubte Höchstgeschwindigkeit von 100 km/h auf einer Landstraße mit regem Wildwechsel im Morgengrauen viel zu schnell sein, um ein die Fahrbahn queren wollen-des Rotwild noch rechtzeitig erkennen zu können. Vergessen wird dabei auch, dass Verkehrsdichte, Baustellen und Staus ebenfalls sehr oft dazu führen, dass deutlich langsamer gefahren werden muss, als es die erlaubte Höchstgeschwindigkeit ermöglichen würde.

Die Freiheit in Bezug auf (freie) Tempowahl ist somit sehr relativ. Sowohl im Umwelt-, als auch im Verkehrssicherheitsbereich sind wir in Österreich noch nicht im Spitzenfeld angekommen. Egal, welches Motiv einen persönlich mehr anspricht, vielleicht kann es ja ein Anstoß ein, um

liebgewonnene Gewohnheiten im Geschwindigkeitsverhalten zu überdenken.
www.sicherunterwegs.at - Ihr Partner für Nachschulungen, Untersuchungen, Verkehrserziehung und Forschung.



Büchertipps

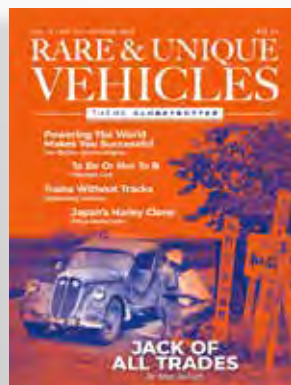
Verschundene Wiener Straßennamen



Dieses Buch erinnert an verschwundene Wiener Straßennamen. Viele Namen sind zu Recht verschwunden, wie ein Adolf-Hitler-Platz, ein Stalinplatz oder ein Kernstockplatz. Einige Namen wurden nicht mehr benötigt und gerieten in Vergessenheit, andere wurden wiederum mehrfach umbenannt.

Peter Autengruber
Edition Winkler-Hermaden

Hardcover, 19,90 Euro
ISBN 978-3-9504475-6-9



Rare & Unique Vehicles

„Rare & Unique Vehicles“ ist ein englischsprachiges Oldtimer-Magazin, welches vierteljährlich erscheint und auf 148 Seiten spannendste Beiträge bietet, welche es in keinem anderen Magazin zu lesen gibt. Selbst die ausgefuchtesten Szeneprofis der begeisterten Leserschaft erklären, mit jeder neuen Ausgabe ein weiteres Puzzleteil der Automobilgeschichte neu erfahren zu haben.

Jahres-Abo: 43,60 Euro, Einzelheft: 12,90 Euro. auch beziehbar über lokale Partner, mehr Infos unter: rareandunique.media

Filmtipp



Manta Manta - zwoter Teil

Bertie hat seine Rennkarriere aufgegeben und betreibt mehr schlecht als recht eine Autowerkstatt. Als die Bank mit einer Zwangsversteigerung droht, schmiedet er einen waghalsigen Plan: Die Siegerprämie beim anstehenden Classic-Cars-Rennen am Bilster Berg könnte seine finanziellen Probleme auf einen Schlag lösen. Dann taucht seine Ex-Frau Uschi auf und bittet Bertie, sich um den gemeinsamen Sohn zu kümmern, das Chaos perfekt.

Constantin Film, DVD-EAN 4011976908586
122 min, 17,99 Euro, 19,99 Euro Blue-ray

Mercedes-EQE Shooting-Brake

Mercedes' Elektrolimousine in der gehobenen Mittelklasse soll Gerüchten zufolge auch als schicke Shooting Brake erscheinen. Auf jeden Fall hätte Tesla kein entsprechendes Modell zu bieten.



Skoda Electric Combi

Neben vielen neuen E-SUV hat Skoda auch einen echten Kombi angekündigt, welcher 2026 auf den Markt kommt. Ob er mit gut 4,70 Metern Länge den konventionellen Octavia Combi ergänzt oder ersetzt, ist noch unklar.



Audi A6 e-tron Avant

Die Ankündigung, dass der nächste A6 nur noch rein elektrisch vorfährt, stimmt zwar, allerdings wird der Nachfolger des aktuellen konventionellen A6 nur auf den Namen A7 hören. Gerade Ziffern stehen bei Audi nun für E-Mobile. Schon nächstes Jahr geht es los. 800-Volt-Architektur, 476 PS und bis zu 700 Kilometer Reichweite.



BMW i5 Touring

Die Antwort aus Bayern lässt nicht lange auf sich warten. Der vollelektrische i5 Touring basiert allerdings nicht auf einer reinen E-Plattform, üppigen Raum sucht der klassische Kunde ohnehin nie. Als i5 M sind bis zu 1.000 PS möglich.



Unfälle mit Radfahrern Haftet immer der Autofahrer?

Mag. Andrea Waldmann

ist als Rechtsanwältin in Wien tätig

www.ra-waldmann.at



Immer wieder hört man, dass Autofahrer „automatisch“ schuld sind, wenn es zu einem Unfall mit einem Radfahrer kommt, und sie für sämtliche Schäden aufkommen müssen. Aber stimmt das wirklich?

In Österreich basiert die Haftung für Verkehrsunfälle grundsätzlich auf dem Prinzip des Verschuldens. Das bedeutet, dass die Person, die den Unfall verschuldet hat, auch für die daraus re-

Schäden im Verhältnis ihres Verschuldens.

Allerdings es gibt neben dieser Verschuldenshaftung noch eine andere Form der Haftung, die so genannte

rer kann gegenüber einem Radfahrer haftbar gemacht werden, selbst wenn er keine Verkehrsregeln verletzt hat. Die einzige Ausnahme ist, wenn der Unfall aus Sicht des Autofahrers auf ein unabwendbares Ereignis zurückzuführen ist (beispielsweise eine defekte Ampelanlage).

Allerdings bedeutet Gefährdungshaftung nicht, dass das Fehlverhalten eines Radfahrers unbeachtet bleibt. Wenn der Radfahrer beispielsweise schwerwiegende Verstöße gegen die Straßenverkehrsordnung begeht, wie eine Vorrangverletzung oder das Ignorieren von Stoppschildern, trifft ihn das überwiegende Verschulden an dem Unfall.

lung der Schuld im Verhältnis 2:1. Das bedeutet, der Radfahrer muss für zwei Drittel des Schadens aufkommen, während der Autofahrer ein Drittel trägt. Bei Verstößen wie dem Überholen ohne ausreichenden Sicherheitsabstand kann es zu einer gleichmäßigen Aufteilung der Schuld im Verhältnis 1:1 kommen, wenn der Radfahrer beispielsweise gegen das Rechtsfahrgebot verstößt.

Es gibt jedoch auch Fälle, in denen der Radfahrer die volle Schuld trägt. In einem Praxisfall, der an den Obersten Gerichtshof herangetragen wurde, war das beispielsweise so, als ein LKW bereits längere Zeit am rechten Fahrbahnrand stand und ein unaufmerksamer Radfahrer auf diesen auffuhr.

Zusammengefasst ist die Haftung eines Autofahrers gegenüber einem Radfahrer aufgrund der Gefährdungshaftung in der Regel höher als bei einem Unfall zwischen zwei Autofahrern. Dennoch wird das Fehlverhalten des Radfahrers nicht ignoriert und kann die Haftungsverteilung beeinflussen. Es ist wichtig, die spezifischen Umstände eines Unfalls zu berücksichtigen, um die Schuldfrage korrekt zu klären.



sultierenden Folgen verantwortlich ist und den Schaden ersetzen muss. Wenn der Geschädigte ebenfalls gegen Verkehrsregeln verstoßen hat, kann ihm eine Mitschuld zugesprochen werden. In solchen Fällen teilen sich beide Parteien die Verantwortung für die Unfallfolgen und damit die entstandenen

Gefährdungshaftung. Diese besagt, dass jeder, der ein Kraftfahrzeug in Betrieb nimmt, nach dem Gesetz haftet, wenn es zu einem Unfall mit jemandem kommt, der kein Fahrzeug in Betrieb genommen hat (also beispielsweise einem Radfahrer oder einem Fußgänger). Anders gesagt: Ein Autofah-

rer kann gegenüber einem Radfahrer haftbar gemacht werden, selbst wenn er keine Verkehrsregeln verletzt hat. Die einzige Ausnahme ist, wenn der Unfall aus Sicht des Autofahrers auf ein unabwendbares Ereignis zurückzuführen ist (beispielsweise eine defekte Ampelanlage).

WHO'S THE Beast?

SONAX®
MADE IN GERMANY

frischblut®



DAS IST ECHTE BEAST POWER FÜR DIE SCHEIBEN

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



NEU.
Winter Beast
AntiFrost
+ KlarSicht
bis -20°

**SKI
AUSTRIA**

OFFIZIELLER
PARTNER

www.sonax.at

Test: Porsche 718 Boxster T

Boxstar

Der Boxster wandelt unnachgiebig auf den Spuren des 911. Längst mit eigener Ziffer vor dem Vornamen und immer mehr Varianten. Jetzt gibt es von ihm auch einen T. Namensgebend ist der 911 T(ouring) von 1968. Legenden zufolge wollte man in Stuttgart einem Basis-Dino aus Maranello zuvorkommen und ein Basismodell unterhalb von 911 S oder L positionieren.

Podersdorf am See ist der einzige Ort rund um den Neusiedler See mit direktem Seezugang. Ein beliebtes Urlaubsziel für Naturliebhaber und Wassersportler. Beim Podersdorfer Wahrzeichen, dem Leuchtturm, erlebt man das ganze Jahr über spektakuläre Sonnenuntergänge.

Heute steht das ungewohnte T nicht vorwiegend für günstiger, sondern Gewichtersparnis und Sportlichkeit. Sprich, der Basismotor ist nur im T mit den Fahrwerksattributen der höheren Modelle kombiniert: 20 Millimeter tieferes Sportfahrwerk samt Torque Vectoring und mechanischer Hinterachsquersperre. Dynamische Getriebelager verringern kritische Bewegungen bei Lastwechsel.

Vier gewinnt

Praktisch unsichtbar verrichtet der zwei Liter kleine Turbo-Vierzylinder-Boxermotor mit sauberen 300 PS seinen Dienst perfekt ausbalanciert zwischen den Achsen. Bei der Wahl des Getriebes wird es knifflig. Investiert man in das Doppelkupplungsgetriebe mit sieben Fahrstufen, erhöht man das Leergewicht ad absurdum gleich wieder um satte 30 Kilo, beschleunigt hingegen 0,4 Sekunden schneller. Auch wenn es um gefühlsechte Fahrkultur und Werterhalt geht, dann sind die manuellen sechs Gänge wohl zu empfehlen.

Nackte Wahrheit

Innen geht es relativ herrlich einfach zu. Die Türöffnerschlaufen sind eine nette haptische Hommage. Die Sportsitze im Nadelstreiflook sind noch teilelektrisch verstellbar, wer will, findet auch Schalensitze auf der Optionsliste. Hätte unser Testwagen nicht das optionale, wenn auch ohne Aufpreis, Infotainment-System verbaut, so wäre hier statt dem Monitor einfach ein Loch bzw. ein großes Ablagefach. Es geht ja doch noch ohne Blaulichtbestrahlung in einem modernen Wagen! Den Schlüssel darf man beim 718 noch selbst links vom Lenkrad einführen und den Wagen zum Starten bewegen. Dann im ersten Moment die Ernüchterung, spätestens mit dem Ottopartikelfilter sind dem Turbo die gewohnt erotischen Töne der Sauger-Sechser nicht mehr zu entlocken. Es dauert aber nicht sehr lange, um die Charaktereigenheiten zu erkennen, verstehen und bald schätzen zu wissen. Hier empfiehlt sich direkt der Sport Plus-Modus, welcher alle Kastrationsstufen aufhebt und das Triebwerk von der Kette lässt. Die Maschine dreht bis 7500 Touren und irgendwie möchte sie das auch. Abgesehen vom kurzen Turboloch ist diese richtig gierig und möchte gefordert werden, obwohl schon bei 2.150/min das maximale Drehmoment von 380 Newtonmeter ansteht. Dann stimmt auch der Klang auf

seine besondere Art und Weise – und irgendwie ganz angenehm, nicht immer angebrüllt zu werden. Oberflächlichen Kritikern von Quartettkartenspielern sei gesagt, wie herrlich es vor allem hierzulande ist, in einem Porsche endlich ein paar Gänge ausdrehen zu können, ohne gleich den Führerschein zu verlieren. Vor allem als T hat der Vierzylinderboxer seinen eigenen Reiz und Berechtigung. Porsche hat es geschafft, Turbo- und Saugercharakteristiker zu verbinden. Den Gedanken zur exotischen, leichteren, günstigeren aber gleich starken Alpine A110 lässt dieser Boxerturbo in letzter Konsequenz als nicht schlüssig weichen. Die Gänge wechselt das PDK natürlich brutal flott, da wandert nicht selten der Ruck durchs ganze Auto und bei manch Knisterton beißt man besorgt schon mal die Zähne zusammen.

Fahrwerk in Form gebracht

Hinter der freundlich lächelnden Front versteckt sich eine weitere Charakterart, welche der Boxster nicht extrovertiert anbietet. Das Sportfahrwerk hat es in sich. Es ist schwer in Worte zu fassen, welche Kurvengeschwindigkeit dieses verträgt – bei einer nahezu unglaublichen Leichtgängigkeit und Unbekümmertheit. Kein Unter- oder Übersteuern. Alles neutral bis zum Schluss. Mit immer intimer werdender Beziehung bleibt man irgendwann nicht nur fester am Gas, sondern reizt noch mehr aus und stellt fest, dass der Grenzbereich noch weit weg ist – konkurrenzlos. Generell fühlt sich der Roadster ausgereizt viel kompakter an, als er ist. Die Verbindung von Mensch und Maschine gelingt hier perfekt. Das Gehirn adaptiert das ganze Auto als Extremität. Perfekt, dass die Sportsitze auch vom Feinsten und zugleich bequem sind, hier fährt man auch viel und lange. Ebenfalls top ist die Lenkung. Absolut präzise, gefühlvoll und vor allem rückmeldefreudig. Sogar Rillen oder Fahrbahnkanten vermittelt diese für ein modernes Auto großartig, das gibt Sicherheit, wie der dick gepolsterte Lederkranz. Grandios selbstverständlich auch die bissigen Bremsen. Im Nassen zeigen sich hingegen bald die zickigen Seiten eines Mittelmotorausos, der Grenzbereich ist deutlich tiefer und selbst die Elektronik hat ihre Mühe gegen Testprovokationen anzukämpfen. Und natürlich gibt es das Ganze auch geschlossen - als 718 Cayman T.

Bernhard Reichel



MOTORTYP Turbo-Benziner
ZYLINDER B4
LEISTUNG 300 PS
DREHMOMENT 380 Nm
0 AUF 100 KM/H 4,9 Sek.
SPITZE 275 km/h
GETRIEBE 7-Gang-DKG
ANTRIEB Hinterrad
LEERGEWICHT 1.455 kg
REIFEN 235/35 R20 vorne
265/35 R20 hinten
REICHWEITE 500 km
VERBRAUCH 8,9 L/100km
VERBRAUCH TEST
9,9 L/100km
CO₂ 202 g/km
LADEVOLUMEN 150+122 L
PREIS 85.015 €
PREIS TESTWAGEN 107.030 €



Fotos: Bernhard Reichel





MOTORTYP Turbo-Benziner
ZYLINDER R4
AKKUKAPAZITÄT 15,5 kWh
SYSTEMLEISTUNG 280 PS
SYSTEMDREHMOMENT 360 Nm
0 AUF 100 KM/H 6,2 Sek.
SPITZE 206 km/h
GETRIEBE 6-Gang-Automatik
ANTRIEB Allrad
LEERGEWICHT 1.910 kg
REIFEN 235/45 R19
REICHWEITE 700 km
VERBRAUCH 1,1 L/100km
VERBRAUCH TEST
 6,1 L/100km
CO₂ 26 g/km
KOFFERRAUM 760-1.775 L
PREIS 35.900 €
PREIS TESTWAGEN 54.900 €



Test: Alfa Romeo Tonale 1.3 PHEV VGT e-AWD Veloce

Herz und Seele?

Das erste Kompakt-SUV & der erste Plug-in-Hybrid - das muss der gereifte Alfisti erst realisieren.

Bei Alfa dauert es oft länger, fast zwei Jahrzehnte sind Rekord. 2003 stellten die Italiener mit dem Kamal ein Concept ihres kompakten SUV vor. 10 Jahre später sollte eigentlich die Serie „Crossover“ anlaufen. 2022 rollt schließlich der erste Tonale als kleiner Bruder des Stelvio auf die Straße. Basis ist noch der Jeep Compass und keine Plattform aus Frankreich, womit der Tonale der letzte seiner Art ist. Fesch ist er aus allen Perspektiven. Das Scheinwerferinnenleben ist eine Hommage an den SZ. Schmerzhaft: das neue E-Logo mit Ladekabel statt Schlange. Der Innenraum ist klassisch Alfa: sportlich, stilvoll, elegant fahrerorientiert. Materialien und Verarbeitung stimmen, allerdings finden sich in unserem Testwagen gleich zwei eingezwickte Kabel hinter der Windschutzscheibe wieder. Die großen Schaltwippen sind aus echtem Metall und immer in Griffweite, allerdings überdecken diese für manche Piloten im Alltag Blinker und Scheibenwischer. Die Sitze sind bequem und sportlich. Angenehm: es gibt USB-Buchsen für A- und C-Typen, und das auch hinten nochmals. Noch besser, diese geben auch Ladestrom ohne Zündung frei. Die Menüführung ist nicht immer intuitiv, Schrift und Symbole sind viel zu klein. Beson-

ders die Smartphone-Funktionen sind verschachtelt. Unter der Haube teamworken ein 180 PS starker 1.3-Liter-Turbo-Vierzylinder und ein 122 PS starker Synchronmotor. Gestartet wird am Lenkrad, von außen röhrt es im Stand gleich knurrig anregend. Innen im Fahrbetrieb allerdings ernüchternd. Eher Folletto intasato als bella Macchina. Generell plagt sich der Motor nicht nur akustisch, sondern auch real. Man spürt trotz üppigen 280 Pferdchen seine zwei Tonnen Lebendgewicht.

Doppelt hält besser

Richtig sauber harmonisiert das Gespann, wenn der 12-kWh-Akku ausreichend geladen ist und sich beide Motoren gegenseitig in ihren Schwächen ausgleichen. Richtig gelungen ist der reine E-Modus, in welchem man ziemlich lange durchgehend und bis zu hohem Tempo verweilen kann. Wir schafften 72 Kilometer, was nur 10 weniger als am Papier sind. Rechnerisch sind das 21,5 kWh auf 100 km, eine elektrische Verbrauchsanzeige vermissen wir. Bleiben etwas über 3 Liter Benzin für den Rest. Im Schnitt darf man mit 6 Litern kalkulieren, sollte nicht immer ein Ladekabel frei sein, völlig leer steht auch eine 7 vor dem Komma. Das SUV fühlt sich kompakt an,

aber irgendwie vermag man die Position der Räder nicht optimal zu spüren. Die direkte, aber leichtgängige Lenkung gefällt vor allem in der Stadt. Die Dämmung ist fein gelungen. Generell überwiegt der positive Gesamteindruck: Design, Innenraum, Platz, Komfort und Antrieb. Nur Kleinigkeiten bleiben. Die Warntöne sind zwar nicht so sanft wie im Stelvio aber tolerierbar, dennoch ist der Tonale ab und zu zickig - der E-Safemodus möchte keine manuellen Schalteinriffe, der A-Modus mag nicht zu stark beschleunigen, das Fahrwerk lässt sich etwa nur in D auf straff stellen. Dessen Taste wird nach längerer Fahrt brennheiß. Der Blinker rastet bei gewissen Lenkradstellungen nicht ein. Die Lichtautomatik schaltet auch bei spätabendlichem Regen erst sehr spät ein. Mühsam, der Druckknopf für die elektrische Heckklappe möchte lange gedrückt werden und zum Entriegeln des Ladekabels muss man zweimal aufsperrn. Praktisch hingegen: der Spurhalteassistent lässt sich direkt über eine Taste am Blinker deaktivieren. Der Akku kostet 115 Liter Kofferraumvolumen. Da nur einphasig geladen werden kann die Ladezeit somit 4 Stunden betragen.

Bernhard Reichel



Fotos: Bernhard Reichel



JETZT BUCHEN UNTER
REDBULLRING.COM



ENTDECKE DEN STEIRISCHEN Dschungel IM **INEOS GRENADIER**

Diesen Herbst erwartet dich ein Abenteuer, das du so noch nie erlebt hast. Unsere Offroad Experience im INEOS Grenadier vermittelt wie kein anderes Erlebnis das Gefühl von Freiheit. Du bist in einem für Österreich einzigartigen Gelände unterwegs und kein Hindernis ist unüberbrückbar. Also einsteigen und los geht das Abenteuer „Offroad im Steirischen Dschungel“.

REDBULLRING.COM


Red Bull
DRIVING
EXPERIENCE



Test: Subaru BRZ Final Edition

Driftige Gründe

Der BRZ ist ein Sportwagen alter Schule, in der heutigen Zeit somit ein wahres Geschenk. Nur wer Glück hat, findet noch ein Exemplar.

Ein Auto mit einer Final Edition einzuführen, welches obendrein vor Auslieferungsbeginn ausverkauft ist, hat Seltenheitswert. Alle 30 für den österreichischen Markt reservierten BRZ im typischen Blue Pearl gingen in Sammlerhand über. Und hier war schon viel Glück dabei, denn eigentlich hatten die Japaner keine Lust auf die EU-Überregulierungen und brachten den Toyota GR 86-Bruder erst zögerlich doch nach Europa. Ungefiltertes Gefühl und saubere Rückmeldungen. Leicht und flach. Heckantrieb und manuelle Schaltung. Der Motor frei saugend. Sauber ausbalanciert, technisch verständlich und miterlebbar. Keine Fahrmodi, sonstige elektronischen Mutationen oder Start-Stopp-System. Reduktion auf das Wesentliche. Eigenverantwortung statt Assistenzsysteme. Bodenständig motorisiert – schnell ist, wer noch fahren kann. Den manuellen Handbremshebel in absoluter Griffweite – aber brauchen aktiv nur Amateure. Hunderte PS fürs Ego und Turboidiotenschub für die mit Elektronik gerade noch beherrschbare Gerade interessieren hier genauso wenig wie edelste Materialwahl oder pathetische

Alltagstauglichkeit. Das ganze für faires Geld. Die Verwindungssteifigkeit hat sich fast verdoppelt. Die Balance ist so gut wie ausgeglichen. Mit 1.295 Kilo blieb der BRZ dank Alueinsatz ein Leichtgewicht. Spannend ist vor allem, was unter der Haube passierte. Der Hubraum des Vierzylinder-Boxermotor durfte um 0,4 Liter auf nun 2,4 Liter anwachsen, was eine Leistung von 234 PS realisiert. Die maximalen 250 Nm Drehmoment stehen jetzt schon bei gut 3.700 Touren an, nicht erst bei 6.000. Da braucht es wahrlich keinen Turbo – und hilft der Haltbarkeit. Leider verlangt auch der BRZ zum Start verschleißfördernd einen Tritt auf das Kupplungspedal.

Take the long way home

Richtig druckvoll stürmt der Samurai voran. Kraft gibt es für einen Sauger früh, aber natürlich verlangt das gierige Triebwerk nach Drehzahlen. Das Erklimmen der Drehzahlgrenze von 7.000 macht extremen Spaß. Beim Klang tat sich einiges. Während wir mit dem Vorgänger bevorzugt gerne nachts ohne Alltagslärm fahren, um alle Feinheiten des Motors genau erleben zu können, so

ist der neue BRZ deutlich lauter, um nicht zu sagen, richtig laut. Das Geräusch ist etwas dumpfer, boxeruntypischer und leider, wenn auch gut gemacht, von Lautsprechern untermalt, aber es fördert den Fahrspaß und das Gesamterlebnis, sowie das Geschwindigkeitsgefühl, welches ohnehin toll ist. Von den zwei Endrohren entweicht endlich auch etwas dezentes Klangspiel.

Smooth Operator

Ein wahrer Traum ist das Fahrwerk, es kommuniziert sensationell mit dem Piloten und filtert großartig alles Unwesentliche heraus. Es ist recht straff abgestimmt, ohne aber irgendwie übertrieben hart zu sein. Die direkte Lenkung setzt jede Bewegung sauber und wahrlich präzise und messerscharf mit einer zugleich faszinierenden mühelosen Eleganz um. Führt man sauber die Linie, haftet der BRZ am Asphalt wie ein Klimakleber, absolut gutmütig provozierbare Lastwechsel lassen ihn freudig in alle Richtungen tanzen. Feinste und geringe Lenkeingriffe lassen einen Drift lange am Leben halten, den Großteil dirigiert der Fuß. Das Popometer wird mit reichlich Eindrücken gefüttert.



MOTORTYP Saug-Benziner
ZYLINDER B4
LEISTUNG 234 PS
DREHMOMENT 250 Nm
0 AUF 100 KM/H 6,3 Sek.
SPITZE 226 km/h
GETRIEBE 6-Gang manuell
ANTRIEB Hinterrad
LEERGEWICHT 1.295 kg
REIFEN 215/40 R18 vorne
REICHWEITE 500 km
VERBRAUCH 8,8 L/100km
VERBRAUCH TEST
9,8 L/100km
CO₂ 200 g/km
LADEVOLUMEN 201 L
PREIS 43.790 €
PREIS TESTWAGEN 44.990 €



Dieser Wagen vermittelt einem ein tolles Gefühl der Sicherheit und Kontrolle. Er ist einfach ehrlich und begeistert mit seiner Leichtigkeit, Seele und Präzision. Das Wesentliche ist ideal, das Zusammenspiel von Kupplung und Getriebe könnte nicht besser sein. Auch die Alltagstauglichkeit gefällt. Tadellos ist die Motorbremswirkung. Großartig, wie lange der Wagen auch ausgekuppelt reibungslos rollt, was schon mal beim Sparen hilft. Zwar liegt der Verbrauch auf Niveau der Werksangabe, allerdings göhnt sich der BRZ Super Plus.

Born To Be Wild

Die Bremsen sind bissig, mit tollem konstanten Druckpunkt, Dosierbarkeit und Rückmeldung. Die Sitzposition ist nahezu perfekt und sportlich zugleich, schließlich sind BRZ und Bruder GR 86 Eigenkonstruktionen ohne Kompromisse mit einer übernommenen Großserienplattform. Hinten finden hauptsächlich begeisterte Kinder Platz für ihre Beine. Zu zweit reisend dient der Fond auch noch für eventuelles Reisegepäck. Nervend ist nur, dass die Vordersitze beim Rückklappen nie in ihre zuvor eingestellte Position zurückkehren.

Bernhard Reichel



Fotos: Bernhard Reichel

Test: Hyundai Ioniq 6 Top Line Long Range 77,4 kWh 4WD

Ionisierendes Erlebnis

Dass Hyundai gute Elektroautos bauen kann, ist bereits allseits bekannt. Gut 1,5 Jahre nach dem Ioniq 5 rollt der 6 auf die heimischen Straßen.

Nachdem Hyundai Ioniq Electric und Kona Electric noch auf der Verbrenner-Plattform entwickelt wurden und dabei zeigten, wie effizient sie dennoch sind, gelang mit dem Ioniq 5 ein 800V-Fahrzeug auf der hauseigenen „Electric Global Modular Platform“, welches gerade bei der Ladeleistung punkten kann. Die neue 4,85 Meter lange Limousine, ist mit ihrem Design erfrischend anders und mag gerade am Heck so manchen Passanten gar an einen Porsche oder einen Saab erinnern. Dass dieses Design zudem zu einem sensationellen cW-Wert von 0,21 führt, zeigt, dass die Entwickler dabei nichts dem Zufall überließen: aktive Luftklappen sowie Radluftschleier vorne, Radabweiser und Heckspoiler hinten, kombiniert mit Aero-Felgen und Seitenspiegelkameras

bringen einen deutlichen Zuwachs bei der Reichweite im Vergleich zum Bruder Ioniq 5 und zudem reduzierte Windgeräusche beim Fahren. So blieb der Verbrauch im Mix von über 1.000 km mit den optionalen 20 Zoll-Rädern bei unter 18 kWh/100km, was bei der Fahrzeuggröße und Allradantrieb solide ist.

Teilzeitarbeit

Im Eco Modus wird der Frontmotor nur beim Anfahren und Rekuperieren zugeschaltet, sonst bleibt dieser aus Effizienzgründen ausgekoppelt, was bei alltäglichen Fahrbedingungen keinerlei Einschränkungen mit sich bringt. Im Normalmodus packt der Frontmotor auch beim Beschleunigen zu und im Sportmodus zeigt die Limousine, wie effektiv die 325 PS auf die Straße gebracht werden. Eine

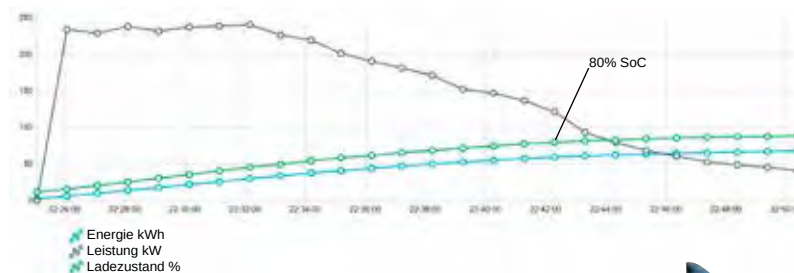
Beschleunigung von unter 6 Sekunden auf 100 und auch darüber noch viel Schub machen gepaart mit dem im Vergleich zum Ioniq 5 sportlicher ausgelegten Fahrwerk reichlich Spaß. Was wirklich begeistert ist der Autobahn-Verbrauch bei stetigen 140 km/h: 22-24 kWh. Sollte man bereits über 300 km auf der Autobahn mit dem 77-kWh-Akku des Testmodells unterwegs gewesen sein, klappt das Laden Dank dem Vorkonditionieren des Akkus beeindruckend schnell: Mit einer maximalen Ladeleistung von 242 kW konnte der Akku von 10 auf 80 % in nur 18min geladen werden!

Innere Werte

Im hellen Innenraum gefallen die sehr bequemen Sitze und die üppigen Platzverhältnisse. Gerade auf der Rückbank hat man fürstliche Beinfreiheit und auch die Kopffreiheit kommt weder vorne noch hinten zu kurz. Die hochauflösenden Tacho- und Entertainment-Displays sind vom Ioniq 5 bereits bekannt und werden mit einem Headup Display

vervollständigt. Die Auswahl der Materialien und die Verarbeitung wissen zu gefallen und befinden sich auf hohem Niveau. Zu der 360°-Grad-Kamera kommen gegen Aufpreis auch Kameras statt der Seitenspiegel hinzu. Zu Beginn ist es noch ungewohnt, im Innenraum innerhalb der A-Säule auf die Displays zu schauen, doch weiß man nach einigen gefahrenen Kilometern die im Display eingeblendeten Linien für das Fahrzeugende beim Spurwechseln oder beim Einparken zu schätzen. Wo der Ioniq 6 im Vergleich zu seinem Bruder dann doch Abstriche hinnehmen muss, ist der Kofferraum: Hier stehen über eine kleine Ladeluke maximal 401 Liter zur Verfügung. Beim Umklappen der Rückbank hat man eine große Stufe und auch der Gurt vom Mittelsitz bleibt stets gespannt. Ein so genannter Frunk ist auch vorhanden – mit 14 Liter beim AWD Modell (40 beim RWD) fällt dieser nicht einmal groß genug aus, um ein Ladekabel unterzubringen, dafür ist dieser beleuchtet.

Georg Hanousek



Fotos: Bernhard Reichel



MOTORTYP 2 Synchronmotoren
AKKUKAPAZITÄT 77,4 kWh
LEISTUNG 325 PS
DREHMOMENT 605 Nm
0 AUF 100 KM/H 5,1 Sek.
SPITZE 185 km/h
GETRIEBE 1-Gang-Automatik
ANTRIEB Allrad
LEERGEWICHT 2.020 kg
REIFEN 245/40 R20
REICHWEITE 519 km
REICHWEITE TEST 420 km
VERBRAUCH 16,9 kWh/100 km
VERBRAUCH TEST
 17,6 kWh/100 km
CO₂ 0 g/km lokal
KOFFERRAUM 401 + 14 L
PREIS 67.090 €
PREIS TESTWAGEN 72.410 €



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

Test: Subaru Solterra E-xperience+

Allrad & Komfort

Subarus Solterra ist der Zwillingbruder des Toyota bZ4X. Aber wie es sich gehört mit Allrad und Offroad-Qualitäten.

Mit Subaru verbindet man sofort Allrad und Offroad. Beides hat und kann dieser Solterra. Dazu gibt es einen eigenen X-MODE Offroad-Assistent mit 2 Modi und Grip Control für das Bergabfahren. Zusätzlich macht die 360 Grad Kamera das Fahrzeug durchsichtig und zeigt den Untergrund. Ideal für die Fahrt im Gelände.

Komfort

Überzeugen konnte auch der Komfort. Eine Eigenschaft, die in Zeiten wie diesen eine Seltenheit geworden ist. Der Solterra überzeugt als Reiselimousine mit sehr guter Geräuschdämmung und Handling. Das Kofferraumvolumen mit 410 Litern wäre ohne das hervorragenden Soundsystem von Harman/Kardon um 11 Liter größer. Dafür hat man aber keine 10 Lautsprecher mit einem 8 Kanal-Verstärker an Bord.

Wireless Apple Carplay und Android Auto ist selbstverständlich, kann zudem hinter einer Klappe in der Mittelkonsole induktiv geladen werden. Dazu kommt ein Panoramaglasdach, das im Gegensatz zum Mitbewerber mit einem elektrischen Rollo vollständig abgedunkelt werden kann.

Komfort Plus

Sitzheizung und Komfortfensterheber auf allen 4 Plätzen sind keine Selbstverständlichkeit. Nettes Feature: der Subaru erkannte während der Fahrt das die hinteren Fenster noch offen sind, und hat via Display gefragt, ob diese geschlossen werden sollten. Allein ein „OK“ am Lenkrad genügt und die Fenster schlossen sich automatisch. Ungewöhnlich auch die Armaturen, die nicht unmittelbar vor dem Lenkrad, sondern vor der Scheibe positioniert

sind. Somit sehr gut positioniert und man erspart sich ein Head-Up-Display. Die Verkehrszeichenerkennung ist sehr gut, und der Spurhalteassistent hält den Wagen perfekt in der Spur.

Komfort für die Reise

Der durchschnittliche Verbrauch im Drittmix lag nach einer 70 km Strecke bei 16,4 kWh/100 km. Ein sehr guter Wert. Damit erreichte man ohne Probleme 350-360 km pro Akkuladung. Bei 120 km/h benötigte der Subaru rund 22 kWh/100 km. Der Testwagen besaß noch den AC Einphasenlader, der aber den Akku über Nacht ohne Probleme volladen konnte. Die 2024er Modelle haben dann schon den 11 kWh-Lader. DC laden ist mittels CCS mit bis zu 150 kWh möglich. Auch hier bestätigt sich der Solterra als Reiseauto.

Joachim Zanitzer



MOTORTYP 2 Synchronmotoren
AKKUKAPAZITÄT 71,4 kWh
LEISTUNG 218 PS
DREHMOMENT 337 Nm
0 AUF 100 KM/H 6,9 Sek.
SPITZE 160 km/h
GETRIEBE 1-Gang-Automatik
ANTRIEB Allrad
LEERGEWICHT 2.040 kg
REIFEN 235/50 R20
REICHWEITE 467 km
REICHWEITE TEST 360 km
VERBRAUCH 30 kWh/100 km
VERBRAUCH TEST
 15,8 kWh/100 km
CO₂ 0 g/km lokal
KOFFERRAUM 440 L
PREIS 68.900 €
PREIS TESTWAGEN 68.900 €



Fotos: Joachim Zanitzer

Test: Toyota Prius Plug-in Hybrid Advanced

Volts Hochschule



MOTORTYP Saug-Benziner,
Synchronmotor
ZYLINDER R4
AKKUKAPAZITÄT 13,3 kWh
SYSTEMLEISTUNG 223 PS
SYSTEMDREHMOMENT 208 Nm
0 AUF 100 KM/H 6,8 Sek.
SPITZE 177 km/h
GETRIEBE E-CVT-Automatik
ANTRIEB Vorderrad
LEERGEWICHT 1.620 kg
REIFEN 195/50 R19
REICHWEITE 930 km
VERBRAUCH 0,7 L/100km
VERBRAUCH TEST
3,5 L/100km
CO₂ 11 g/km
KOFFERRAUM 284 L
PREIS 50.790 €
PREIS TESTWAGEN 51.450 €



Fotos: Henry Gasselich

Mit der neuen Generation des Prius zeigt Toyota die hohe Schule der automobilen Hybridtechnik. Man sieht: Der Prius - nur als Plug-In-Hybrid - ist bereits in der Oberstufe.

Der Toyota Prius - ein Auto, das seit dem Jahr 1997 für seinen Pioniergeist im Bereich der Hybridtechnologie bekannt ist. Er hat die japanische Marke zum Trendsetter in diesem Bereich gemacht. Mit der neuesten Version des Prius Plug-In verspricht Toyota eine noch umweltfreundlichere und effizientere Fahrt.

Versprochen und gehalten

Der Prius hat sich im Laufe der Jahre stark verändert, und die aktuelle Version ist keine Ausnahme. Das Design des Japaners wirkt jetzt viel futuristischer, mit scharfen Linien und einer aerodynamischen Silhouette. Die LED-Scheinwerfer und Rücklichter verleihen ihm einen modernen Touch, der, wie unser Test gezeigt hat, in der Straßenlandschaft auffällt.

Solardach

Die Besonderheit ist aber der Antrieb. Denn der neue Pri-

us Plug-In-Hybrid vereint die Vorzüge eines reinen Elektrofahrzeugs mit dem Komfort der neuesten Toyota Hybridtechnologie. Der 13,6-kWh-Akku ermöglicht eine elektrische Reichweite von bis zu 86 Kilometern. Das bedeutet in der Praxis, dass die meisten Alltagsfahrten rein elektrisch zurückgelegt werden können. In diesem Fall ist auch der vom Hersteller angegebene Verbrauchswert von weniger als ein Liter Benzin realistisch. Daher heißt die Devise: möglichst immer vollladen. Denn sobald der Akku leer ist, übernimmt der Benzinmotor das Ruder und der Verbrauch steigt merklich an. Durchschnittswerte von sieben Litern oder sogar mehr sind dann je nach Fahrweise zu erwarten. Die auf dem Dach platzierten Solarzellen können die tägliche Reichweite um etwa neun Kilometer pro Tag vergrößern. Originell und praktisch.

Mehr Power

An Dynamik hat der neue

Prius Plug-in jedenfalls zugelegt: Der 2,0-Liter-Motor leistet 152 PS und arbeitet mit einem neuen Elektromotor vorne mit 163 PS zusammen. Daraus ergibt sich eine Systemleistung von 223 PS. Im Vergleich zu den 122 PS des Vorgängers ergibt das eine merkbar kraftvollere Beschleunigung: 6,8 Sekunden auf 100 sind nicht von schlechten Eltern. Das stufenlose e-CVT-Getriebe, das bei voller Beanspruchung die Drehzahl hoch hält, muss man allerdings mögen.

Außen hui, innen hui

Innen präsentiert sich der Asiate aufgeräumt und übersichtlich. Auch die Qualität der Verarbeitung passt. Erfreulich: Vorne und auf der Rückbank gibt es auch für „Großkopferte“ ausreichend Platz. Man sitzt gerne freiwillig im neuen Toyota Prius Plug-In. Klar, Oberstufe ist ja auch keine Pflichtschule mehr!

Gerald Hruza



*inkl. Haftpflicht 38,38 €, Kasko 159,84 €, motorbez. Versicherungssteuer 77,76 €, Bonus-/Malus-Stufe 0, Zulassungsbez. Wien

Versicherung inkl. Kasko
ab **275,98 €** monatlich*

helvetia
Ihre Schweizer Versicherung

Solar e-Auto Pioniere

Sono Motors und Lightyear haben beide unabhängig voneinander ein e-Auto entwickelt, das vollständig mit Solarpanelen überzogen ist. Es sollten dadurch mit Hilfe der Sonne viele km gewonnen werden. Während Sono Motors mit dem Sion ein bezahlbares Solarauto entwickelte, dem nun endgültig die Sonne ausging, konnte Lightyear vor kurzem einen neuen Investor aus Südkorea finden. Bis dato hat man den Lightyear One entwickelt, der rund 300.000 Euro kosten sollte. Nun soll der Wagen als „Lightyear 0“ auf den Markt kommen. Allerdings plant man schon ein massentaugliches Modell, den „Lightyear two“ der Anfang 2025 auf den Markt kommen soll.



Kleiner Ford auf VW-Basis

In einem Interview mit der Zeitschrift Automotive News Europe hat Ford Europa-Chef Martin Sander angedeutet, dass die Zusammenarbeit mit VW in Punkto Elektroautos auch ausgebaut werden könnte, womit ein kleiner E-SUV auf Basis des kleinen VW ID.2 wahrscheinlicher wird. Allerdings nicht sehr zeitnah, Ford bringt nächstes Jahr erstmals den elektrischen Puma auf bestehender Plattform.



Neuartiger Elektromotor

Nicht nur am Sektor der Akkus wird entwickelt, sondern auch im Bereich der e-Motoren. Ein Unternehmen namens Deep-Drive hat einen Doppelrotor-Radialfluss-Motor entwickelt. Erkenntnis: Sparsamer, leichter, günstiger weil beim Deep-Drive-Motor zwei Rotoren um einen dazwischen liegenden Stator drehen, Gewicht sparen und damit sehr effizient mit einem Wirkungsgrad von rund 98% und sparsam sind. Weitere positive Nebenaspekte sind der reduzierte Einsatz von Eisen um 80 und den von Magnetmaterial um 50 Prozent gegenüber vergleichbaren aktuellen E-Antrieben. Das Leistungsspektrum des Motors soll zwischen 313 und 476 PS sein.



Gattungs-Prüfstand VII: Elektrokombis

Abseits des weltweiten E-SUV-Booms gibt es sie, die Kombis. Aktuell jedoch nur den MG 5 mit bis zu 1.367 Liter Kofferraumvolumen und bis zu 400 km Reichweite oder den super teuren Porsche Taycan Sport Turismo. Bald erhältlich sind die Geschwister Opel Astra e Sports Tourer & Peugeot E-308 SW mit gut 1.550 Litern und bis zu 450 km Reichweite. BMW stellt bald den i5 Touring vor (Seite 18): Bis zu 1.700 Litern Gepäckraum und Leistungsstufen zwischen 340 oder 601 PS. Die Chinesen kommen mit einem weiteren Touring, dem Nio ET 5. Das Volumen soll bis zu 1.300 Liter betragen, die Reichweite bis zu 700 km. Großer Pluspunkt bei Nio, wenn der Akku gemietet wird, kann innerhalb von ein paar Minuten der Akku getauscht und die Reise fortgesetzt werden.

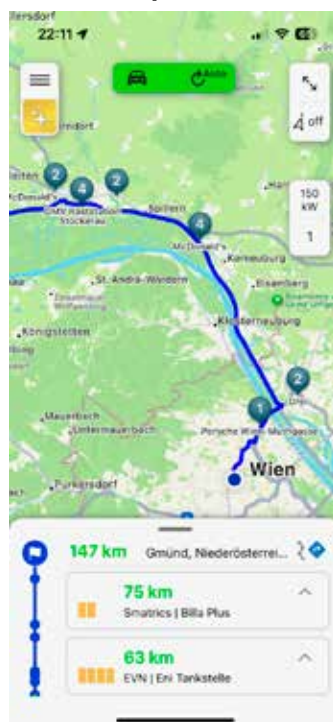
Joachim Zanitzer

e-Mobilität Spezialist.

Zanitzers



Der ultimative Ladesäulen-Routenplaner „ChargingTime“



Es gibt zwei Arten von Routenplanern. Die integrierten e-Auto-Routenplaner kalkulieren, wie weit sie mit ihrem aktuellen Akkustand bei Reiseantritt kommen und schreiben Ihnen dann während der Fahrt vor, wie schnell sie noch fahren dürfen, um die geplante Ladestation zu erreichen. Oder jene, die einen App-Routenplaner verwenden, der Ihnen sagt, wie weit sie mit Ihrem in der App hinterlegten e-Auto, laut Verbrauchsnorm, kommen sollten. Warum nicht eine Laderouten-App, mit der Sie so weit und/oder schnell fahren, wie sie wollen? Die App „ChargingTime“ zeigt eine Übersicht aller geeigneten Ladesäulen für Ihr e-Auto entlang Ihrer Route an. Wie auf einer Perlenkette werden nun alle Ladeorte mit Anzahl Ladepunkte und aktueller Distanz angezeigt. Eine sehr empfehlenswerte App.

Akkutest

Was früher bei fossilen Autos die km-Angabe als ein gewisser Grattmesser für den Gebrauchtwagenzustand war, ist das bei Elektroautos der SOH (State of Health). Der SOH ist der Gesundheitszustand des Akkus. Da die Akkus bei e-Autos den Großteils des Fahrzeugwertes ausmachen, ist es umso wichtiger, über den SOH des Akkus Bescheid zu wissen. Die Autofahrerclubs in Österreich und Deutschland bieten hierzu spezielle Diagnosetests an. Ein Anbieter ist AVILOO, der mittels eines speziellen Diagnosegerätes den Zustand des Akkus auslesen und auswerten kann. Dazu muss der Akku vollständig geladen und eine Messfahrt gemacht werden. AVILOO liest das Diagnosegerät dann aus und liefert ein detailliertes Akkuzertifikat. Die Kosten belaufen sich beim ÖAMTC auf überschaubare 99 Euro.



Fisker Modellerweiterung

Der aktuell in Österreich gebaute Fisker Ocean könnte um weitere Modelle erweitert werden. Neben einem Elektro-GT, ein Kompakt SUV und ein Pick-up bis 2026. Der Elektro-GT Ronin soll der erste viertürige, offene, elektrische Sport-GT für 5 Personen mit über 1.000 PS werden. Das Kompakt SUV Pear soll um unter EUR 30.000 zu haben sein inkl. versenkbare Heckklappe, Frunk und Platz für bis zu sechs Personen. Der Pick-up Alaska soll der „nachhaltigste“ und leichteste E-Pick-up der Welt werden mit Reichweiten zwischen 368 und 544 Kilometern und einer maximal 2,80 Meter langen Ladefläche.



Ronin



Pear

e-Gebrauchtwagenkauf ohne Akku

Am Beginn der Elektro-Automobilzeit wurden meist e-Autos mit Mietakku angeboten. Was damals als Sicherheit für die Kunden verkauft wurde, kann sich nun bei einem Gebrauchtwagenkauf als mögliche Falle herausstellen. Oft werden in Gebrauchtwagenbörsen Elektroautos „ohne Akku“ günstig beworben. Hier sollten Sie genauer nachfragen. Ohne Akku könnte bedeuten, dass es sich um einen Mietakku handelt, den sie gegen eine monatliche Gebühr mieten müssen oder um ein e-Auto gänzlich ohne Akku. Das ist oft bei Unfallfahrzeugen der Fall, denen der Akku entnommen wurde. Diese Fahrzeuge werden dann oft als reparierte Fahrzeuge billig angeboten, nur leider ohne Akku. Und bei den Fahrzeugherstellern kann nie ein Akku alleine erworben oder angemietet werden. Und Hersteller mögen es nicht, wenn privat erworbene Akkus in ihre Fahrzeugen eingebaut werden. Daher sollten Sie vorsichtig sein, wenn sie ein günstiges gebrauchtes e-Auto mit dem Hinweis „ohne Akku“ vorfinden.

Zusatzakku am Dach

Früher gab es die Reservekanister mit 5 oder 10 Liter Zusatzsprit. Warum also nicht heutzutage einen Zusatzakku für Elektroautos? Ford hat sich am US-Patent- und Markenamt ein Patent sichern lassen, wonach man einfach einen Zusatzakku auf das Dach montiert und somit die Zusatzreichweite erhöhen kann. Einige Fragen stellen sich aber doch noch. So ein aktueller Akku wiegt einige hundert kg und in der Regel dürfen nur bis zu 100 kg auf das Dach. Somit dürfte aktuell auch der Akku nur eine geringe Größe aufweisen. Interessant auch im Patent, dass der Zusatzakku am vorhandenen Ladeport angeschlossen wird. Aktuell kann aber kein Auto mit eingestecktem Ladekabel bewegt werden. Interessante Idee, spannend, ob diese es in die Serienreife schafft.

Nio ET 5



MG 5



Porsche Taycan Sport Turismo



Klassik: Abarth 500

Sag gar nicht leise Servus

Beinahe hätte Fiat den 500 gar nicht bauen wollen, als dieser letztlich doch 2007 auf den Markt kam, war klar: Das Comeback von Abarth wird jetzt richtig glaubhaft gelingen.

Mit heute fast bescheidenen 135 PS ging das 500-Topmodell Abarth schon 2008 an den Start. Krawalloptik, zwei dicke Endrohre, Diffusor und natürlich das volle Fitnessprogramm von direkter Lenkung, Sportfahrwerk, bissige Bremsen, das Gesamtpaket begeistert Mann und Frau gleichermaßen. Bei den Zutaten kaufte man treffsicher bei Brembo oder Garrett ein. Im Grunde uferen die Modifikationen derart aus, dass der Abarth nicht mehr viel mit der zivilen Basis gemein hatte. Das Ganze wird seitdem permanent weiterentwickelt und mit mehr als zahlreichen liebevollen Sondermodellen und Editionen zelebriert. Auch der 1,4-Liter-Vierzylinderturbomotor blieb nie unangetastet und leistete bis zu 190 PS. Eine irre Krawallbüchse auf gerade mal etwas über einer Tonne. Letzt genannte Leistung kitzelten die Turiner gemeinsam mit Maranello raus. Die Rennversion Assetto Corse

kam gar auf 200 PS und wurde auf 930 Kilo ausgeräumt. Aus der Szene hört man von Tuningmaßnahmen bis zu 400 PS.

Immer wilder

An Frontschürzen und Lackierungen in allen Eskalationsstufen mangelte es in der langen Karriere nie. Höchst limitierte Abarth 695 Turismo, Tributo Ferrari oder Edizione Maserati fielen besonders edel aus. Wer zu spät kam, fand einige Teile bei den mittlerweile ebenso legendären 160 PS, später 180 PS starken 595 Competizione-Modelle wieder. Vom 695 folgten Sondermodelle wie der Biposto, Rivale oder XSR Yamaha.

Offenbarung

Die Köpfe drehen sich, da muss wohl ein Ferrari in wenigen Sekunden um die Ecke wildern. Nicht selten ist es nun der kleine freche Abarth. Ein Kaufgrund an sich ist dieser rotzige und lau-

te Klang. Besonders begehrt sind natürlich Modelle mit Akrapovic-Klappenanlage. Das ganze Ambiente lässt sich als Cabrio-Rolldach-Version weiter versüßen.

Elektrische Wende

Punto und 124 sind längst tot, der 500 ist der derzeit einzige Abarth. Hiervon gleich zwei von der Sorte. Die vollelektrische Variante mit vorerst 155 PS auf moderner Plattform gesellt sich hinzu und wird den legendären Verbrenner-Bruder langfristig ablösen. Wann genau dies sein wird, ist noch nicht entschieden. Nächstes Jahr soll es sein. Dank sofortigem Drehmoment wird der elektrische Abarth kein Langweiler, ein Sound-generator soll den bekannten Klang simulieren. Wem das alles zu künstlich ist, der hat jetzt die letzte Möglichkeit, sich diesen kleinen Klassiker der Zukunft noch im Neuzustand zu sichern.

Bernhard Reichel



Fotos: Bernhard Reichel



EINTAUCHEN & WOHLFÜHLEN



Es plätschert und dampft. Umhüllt von warmem Wasser ist die kühle Luft ein willkommener Kontrast. Jetzt heißt es zurücklehnen und die Gedanken schweifen lassen. Beim Blick auf das märchenhafte Schloss Gabelhofen, das direkt vor dem Außenbecken thront, ist das ein leichtes Spiel.

Nicht nur der Außenbereich der AQUALUX Therme in Fohnsdorf ist ein Genuss. Das 34 Grad warme Heilwasser lädt hier, wie auch in den Innenbecken mit dem Strömungskanal oder dem Massagebecken zum Abtauchen in eine erholsame Auszeit und zum Wohlfühlen ein. Allein, zu zweit oder mit der ganzen Familie.



Vollkommene Entspannung findet man im Ruhebereich des VitaDome und in der großzügigen Saunawelt: Vier verschiedene Saunen, unter anderem mit Aussicht auf den markanten Zirbitzkogel, sowie drei Infrarotkabinen bieten tiefgehende Wärme.



Sonax Wintertipps

Damit Ihr Auto nicht verschnupft ist

Wenn der Winter einmal da ist, dann aber meist richtig! Und wenn es ordentlich frisch wird, sollte unser fahrbarer Untersatz bereits fit für die kalte Jahreszeit sein. Hier ein paar Tipps, worauf man rechtzeitig achten sollte.



Sonax bietet heuer erstmals zu seinem Scheibenreinigerfrostschutz „Anti-Frost&KlarSicht“ den dazu passenden Air Freshener für den Innenraum an

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

REIFEN: „Schwarz, breit, stark“ stimmt auf Schnee und Matsch nur bedingt. Kleinere Dimensionen fahren da nämlich sicherer. Bei tiefen Temperaturen verändert sich auch der Luftdruck in den Reifen. Daher sollte er angepasst werden!

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

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

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

SCHEIBENWASCHANLAGE: Möglichst voll soll sie sein, und das Mischverhältnis Wasser-Frostschutz muss passen. Fertige Mischungen bieten sich hier an, wie z.B. „AntiFrost&KlarSicht“ von Sonax – gibt es in den Duftnoten Ice Fresh und Zirbe. Dazu passend gibt es heuer auch für den Winter speziell kreierte Air Freshener für den Innenraum!

DIESEL: Von Anfang Oktober bis Ende März müssen die Tankstellen Winterdiesel ausschenken; bei zweistelligen Minusgraden lohnt sich trotzdem der Griff zum Premium-Treibstoff, dem Extrem-Winterdiesel.

MOTOR-KÜHLFLÜSSIGKEIT: Auch sie kann bei zu wenig Kühlmittel einfrieren. Kontrolliert werden sollte sie nur in der Fachwerkstätte oder im Prüfzentrum eines Autofahrer-Clubs.

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

MTL Mauersanierungen GmbH

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

eines der führenden österreichischen Unternehmen am Sektor:

➤ **Bauwerksabdichtung**

➤ **Mauerwerksabdichtung**

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

➤ **Mauertrockenlegung**

- Ausheizen der nassen Mauerbereiche mit Heizstäben oberhalb der Abdichtungsebene.

➤ **Heizstabtechnik**

- flächige Mauerwerksentfeuchtung, -ausheizung mit Heizstäben.

➤ **Fugen- und Rissverpressung**

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

➤ **Mauerwerksverfestigung**

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

Kontakt und Information:

Bernhard WILHELM, Inhaber und GF

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

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

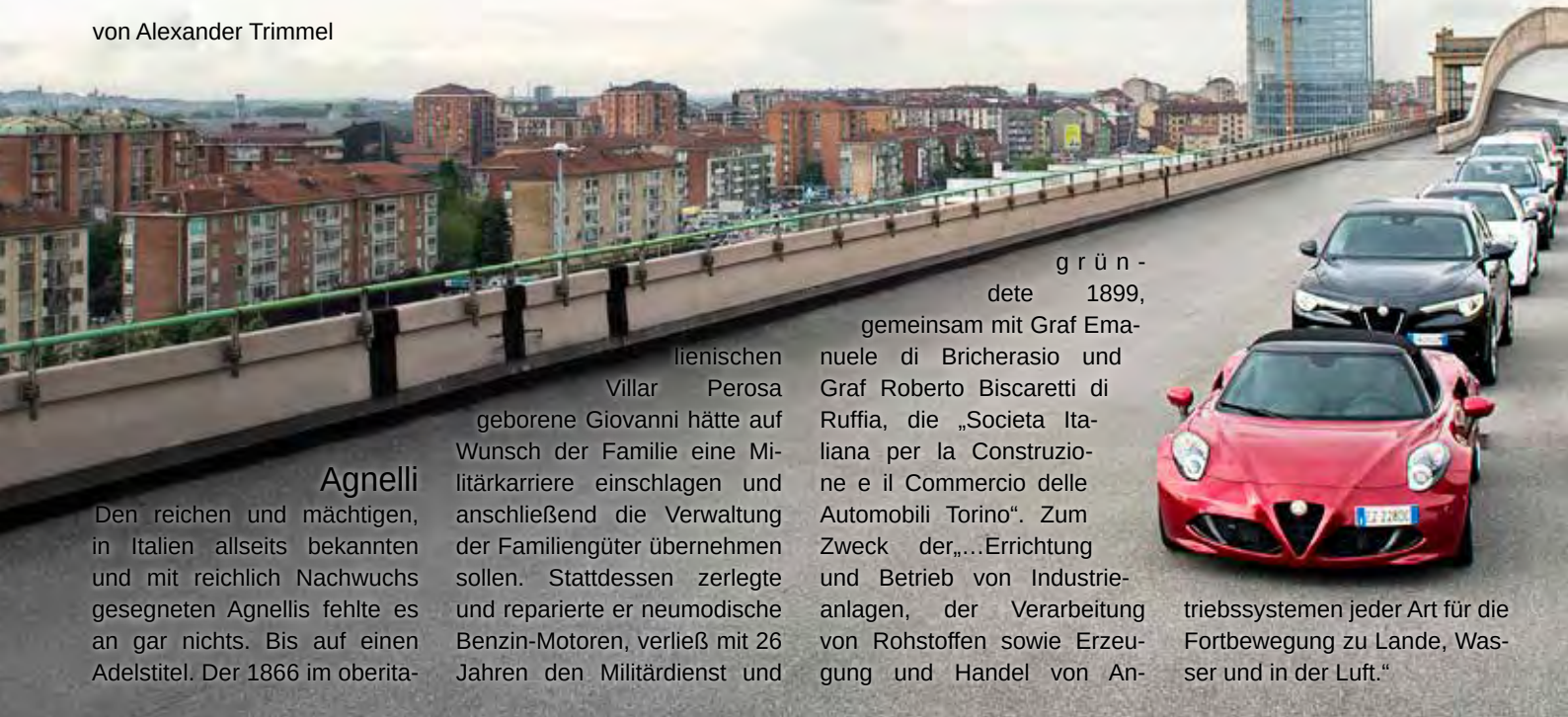
A-2353 Guntramsdorf, Gumpoldskirchnerstraße 2

Klassik: 100 Jahre Lingotto

Über den Dächern von

Es gehört wohl in die heutige Zeit, dass Kulturgut vor Ideologien und Symbolpolitik keinen Halt macht. So wird heute längst kein Auto mehr auf dem ovalförmigen und mittlerweile begrünten Dach der Fiat Fabrik namens Lingotto auf Herz und Nieren geprüft.

von Alexander Trimmel



Agnelli
Den reichen und mächtigen, in Italien allseits bekannten und mit reichlich Nachwuchs gesegneten Agnellis fehlte es an gar nichts. Bis auf einen Adelstitel. Der 1866 im oberita-

lienischen Villar Perosa geborene Giovanni hätte auf Wunsch der Familie eine Militärkarriere einschlagen und anschließend die Verwaltung der Familiengüter übernehmen sollen. Stattdessen zerlegte und reparierte er neumodische Benzin-Motoren, verließ mit 26 Jahren den Militärdienst und

grün -
dete 1899,
gemeinsam mit Graf Emanuele di Bricherasio und Graf Roberto Biscaretti di Ruffia, die „Società Italiana per la Costruzione e il Commercio delle Automobili Torino“. Zum Zweck der, ...Errichtung und Betrieb von Industrieanlagen, der Verarbeitung von Rohstoffen sowie Erzeugung und Handel von An-

triebssystemen jeder Art für die Fortbewegung zu Lande, Wasser und in der Luft.“

F.I.A.T.

Noch im November des Gründungsjahrs begannen 50 Mitarbeiter mit der Produktion der ersten F.I.A.T. (Fabbrica Italiana Automobili Torino)-3½ PS-Automobile in den ehemaligen Turiner Ceirano-Werken. Lediglich 24 Stück wurden davon hergestellt. 1903 startete Agnelli mit der Lastkraftwagen- und Schiffsmotorenproduktion. Ein Jahr später beauftragte er Architekt Alfredo Premoli mit dem Bau eines neuen Fiat-Werks an der Via Dante Alighieri. Das elegante Jugendstil-Backsteingebäude bestach mit zurückhaltend dekoriertter Fassade und streng linear gezeichnetem Fiat-Schriftzug. In den neuen erweiterten Werksanlagen fertigten 776 Beschäftigte PKW- und LKW-Fahrgestelle in Handarbeit, welche anschließend bei den Karosseriewerkstätten Locati & Torretta und Alessio in Turin, sowie Castagna und Sala in Mailand eingekleidet wurden. 1908 gründete Agnelli eine eigene Kugellagerfabrik, 1909 ein wohlhabender amerikanischer Diamantenhändler ein Fiat-Montagewerk in Poughkeepsie am Ostufer des Hudson River, welches 1917 von Fiat übernommen wurde.

Agnelli-Ford

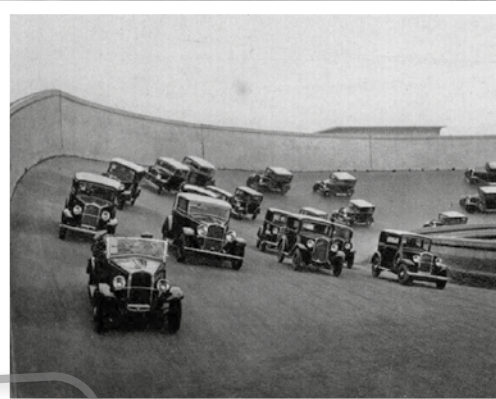
Im Zuge einer Amerika-Reise besuchte Agnelli nicht nur das US-Fiat-Werk, sondern auch Henry Fords 1910 eröffnete Fabrikanlage Highland Park, nahe Detroit. Einen von Albert Kahn minimalistisch gestalteten, viergeschossigen Stahlbeton-Skelettbau, dessen unzählige Fenster vom Boden bis zur Decke reichten, weshalb er den Kosenamen „Kristallpalast“ erhielt. In diesem 264 Meter langen und 23 Meter breiten Gebäude startete Ford 1913 mit der Fließband-Produktion des Ford Model-T. Diesen Fertigungsprozess wendete Ransome Eli Olds bereits 1901 bei der Herstellung seines Oldsmobile Curved Dash an. Durch Arbeitsteilung und Prozessoptimierung konnte nun ein T-Model in lediglich 93 Minuten, anstatt wie bisher 728 Minuten fertiggestellt werden. Sein ursprünglicher Verkaufspreis von \$ 700,- halbierte sich auf \$ 350,-, wodurch das Automobil für den Großteil der Amerikaner leistbar wurde. Die Arbeitszeit am Fließband betrug acht Stunden pro Tag. Ford zahlte ungelernten Mitarbeitern einen Tageslohn von 5,- US-Dollar. Das Dreifache gegenüber anderen Produktionsbetrieben. Zum Zeitpunkt der Eröffnung war die „Highland

Park Plant“ der Ford Motor Company der größte Industriekomplex der Welt. Mit Büros, Fabriken, Gießerei und einem Kraftwerk. Auf 102 Hektar verteilt.

Lingotto

Noch während des Ersten Weltkriegs erteilte Giovanni Agnelli Ingegnere Giacomo Mattè-Trucco den Auftrag, eine Industrieanlage ganz nach amerikanischem Vorbild zu entwerfen. Nur noch ausgeklügelter. Um dieses Großprojekt umsetzen zu können, wurde eine 378.000 Quadratmeter große Fläche am südlichen Stadtrand von Turin von 55 verschiedenen Eigentümern angekauft und, nach dem Namen eines der ehemals dort ansässigen Bauernhöfe, „Lingotto“ benannt. Trucco waren die Produktionsabläufe der Automobilherstellung bestens bekannt. Schon 1905 war er als Industriedirektor bei Fiat tätig, leitete 1913 die Fiat-Grandi-Motori-Gießerei, ehe er 1914 ein eigenes Ingenieurbüro eröffnete. Das Hauptgebäude der von 1917 bis 1921 errichteten Lingotto-Anlage bildet ein fünfstöckiges Stahlbetonbauwerk, bestehend aus zwei 507 Meter langen und 24,5 Meter breiten Längskörpern, verbunden mit fünf Querkörpern, die vier 97 x 30 Meter große

Turin



Innenhöfe einschließen. Wollte man einem italienischen Pressebericht Glauben schenken, könnte in einem der vier „leicht der schiefe Turm von Pisa Platz finden“. Das Grundmodul des Gebäudes bildet ein 6 x 6 Meter-Stützenraster. Nicht weniger als 6.155 Stahlbetonpfeiler mit 6,8 Metern Höhe tragen vier Geschoßdecken und den Dachaufbau. Mächtige Fensteröffnungen zwischen den Pfeilern gestatten dem Tageslicht freien Eintritt und sorgen für ausgezeichnete Belichtung der Innenräume. Dieser „Riese“ aus Stahlbeton - übrigens der erste in Italien - war nicht nur Ausdruck überragender Ingenieursleistungen, sondern auch Symbol für den Modernitätsanspruch des Turiner Multi-Unternehmens, welches nicht lediglich Autos und Großmotoren für Industrie, Eisenbahn, Schiffe und Flugzeuge fertigte. Die Piemonteser Eisenhüttenwerke, Stahl- und Walzwerke liefen ebenso unter Fiat-Regie, wie auch die Eisenbahnmaterialwerkstätten, welche Waggons und Auto-Karosserien herstellten. In hauseigenen Schmiedeabteilungen und Gießereien entstanden Chassis-Rahmen, Achsen, Räder und Kurbelwellen. Um genügend Energie für all diese Betriebe bereitzustellen, betrieb Fiat gar ein eigenes Wasserkraftwerk am Mont Cenis-See, welches ganze Teile des Piemonts mit Strom versorgen konnte.

Dachrennbahn

Bevor in den 1910er Jahren ein Automobil an den Kunden ausgeliefert werden konnte, musste es einen Funktionstest bestehen und eingefahren werden.

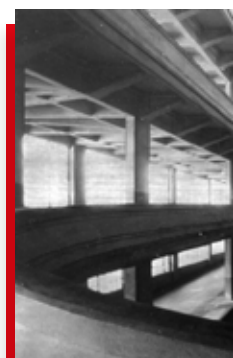
Dies war auf herkömmlichen Straßen kaum möglich, vor allem Hochgeschwindigkeitstestfahrten gestalteten sich besonders schwierig bis unmöglich und äußerst gefährlich.

Um diese Widrigkeiten auszuschließen, bauten Trucco und Agnelli eine Oval-Rennbahn auf das Dach des neuen Fiat-Produktionsgebäudes, um unter Aufsicht einer technischen Leitung die Fahrzeuge auf Herz und Nieren testen zu können. Mit zwei 443 Meter langen, leicht nach innen geneigten Geraden - Regenwasser kann somit abfließen - und zwei sechs Meter überhöhten 180-Grad-Steilwandkurven an den beiden Enden des Gebäudes. Im Winter spendeten unter Dach liegende Dampfrohre genügend Wärme, um die Asphaltbahn schneefrei zu halten. Eine 150 Zentimeter hohe Stahlbetonmauer entlang der Geraden verhindert ungewollte Abstürze aus 26 Metern Höhe. In den Kurven ist die Bahnbegrenzungsmauer gar drei Meter hoch.

Testfahrt

In den obersten Quertrakten des Gebäudes befanden sich die Revisionswerk-

stätten, wo man die Fahrwerke, der von der Montageabteilung für eine Testfahrt angelieferten Wagen abschmierte. Erst an der Strecke wurde von einer außerhalb des Gebäudes gelegenen Verteilungszentrale über ein Druckluftpumpensystem Treibstoff in den Tank gefüllt und nach der Testfahrt wieder auf gleichem Wege entleert, um jeglicher Brandgefahr vorzubeugen. In gleicher Art wurde mit Ölen verfahren, die man in unterirdischen Behältern durch Dampfrohrleitungen auf Betriebstemperatur brachte. Kühlwasser wurde elektrisch vorgewärmt, die Reifen mittels Druckluftnetz aufgepumpt. Um Verwechslungen auszuschließen, waren die mehr als hundert Kilometer langen Rohrleitungen unterschiedlich lackiert: Gasrohre gelb, Brennstoffzuführungsrohre grün, Druckluftrohre blau und Warmwasserleitungen rot eingefärbt. Nach Inbetriebnahme des Motors absolvierten zwei Einfahrer je zehn Bahnrunden und präsentierten anschließend dem Leiter der Fahrabteilung ihr schriftlich ausgearbeitetes Protokoll. Bei festgestellten Fehlern schickte dieser das Auto in die Revisionswerkstätten zurück. Falls das Fahrzeug den Anforderungen entsprach, wurden Wasser, Öl und Treibstoff abgelassen, sämtliche Filter gereinigt und das Fahrzeug mit einer Fahrbereitschaftsbescheinigung der Karosserieabteilung übergeben, wo man es nach Fertigstellung einer weiteren Prüfung auf Unversehrtheit der mechanischen Teile unterzog, ehe es endgültig bei der Speditionsabteilung landete.



Fiat-Fließband

Giovanni Agnelli war seit 1920 Fiat-Präsident, „Ritter des Ordens der Arbeit“ und 1923 zum „Senator“ aufgestiegen. Am 22. Mai 1923 weihte er im Beisein von König Vittorio Emanuele III. das neue Fiat-Automobil-Werk Lingotto ein. Mit einem Autorennen auf der Versuchsrennbahn, welches der König samt Gefolge mit Interesse verfolgte, während Flugzeuge aus den Fiat-Werken ihre Kreise über dem neuen, revolutionären Industriekomplex zogen. In dem nicht mehr die Fachkräfte den Schlüssel zum Erfolges darstellten, sondern unzählige ungelernte Hilfskräfte tagaus tagein immer dieselben Tätigkeiten ausführen mussten. „La Stampa“ beschrieb den Lingotto-Arbeiter als „...Zelle, der bestimmte Handgriffe zugewiesen sind und die immer am gleichen Ort verharrt...“ Zahlreiche Bauarbeiter, die einst das Werk errichteten, wechselten zur Autoproduktion ans Fließband. Fiat hatte aus Amerika das sogenannte Taylorsystem

importiert, dessen Ziel es war, Produktivität menschlicher Arbeit zu steigern. Durch Teilung der Arbeit in kleinste Einheiten, zu deren Bewältigung keine oder nur sehr geringe Denkvorgänge zu leisten waren.

Der Aufstieg

Unmittelbar nach dem Ende des Ersten Weltkriegs präsentierte Fiat den 501er, der ab Werk in vielen verschiedenen Karosserievarianten erhältlich war. Aufgrund vereinheitlichter technischer Basiskomponenten, konnte er zwar einigermaßen günstig angeboten werden, das Zeug zur Massenmotorisierung nach Ford Model T-Vorbild hatte er noch nicht. Ganz anders verhielt es sich mit dem 1936 vorgestellten Topolino. Während man in Deutschland mühsam Wertmarken für einen versprochenen, aber nie ausgelieferten KdF-Wagen in eine Sparkarte klebte, liefen in Lingotto monatlich 2.000 leistungsfähige Mauserln vom Band. Doch der vertikale Produktionsablauf stieß langsam an seine Grenzen. Die Autos wurden

zunehmend komplexer. Mit dem Übergang zur selbsttragenden Bauweise waren wesentlich mehr Produktionsschritte einzukalkulieren. Die Länge des Lingotto-Fließbands war jedoch begrenzt, weshalb Fiat im benachbarten Turiner Stadtteil Mirafiori eine ebenerdige Fabrik baute, die am 15. Mai 1937 den Betrieb aufnahm. Als in Lingotto bis zu 16.000 Mitarbeiter über 50.000 Fahrzeuge jährlich herstellten. Heute ist das Industriedenkmal ein restaurierter Begegnungsort mit zahlreichen Restaurants, Kinos, Hotels und Einkaufszentrum. Über der einstigen Teststrecke etablierte Star-Architekt Renzo Piano das Kunstmuseum „Scigno“, welches die Gemäldesammlung der Agnellis beherbergt, und jegliche Gedanken an einstige Arbeiterrevolten, Streiks, Akkordarbeit und unerträglichen Lärm vergessen lässt.



Das Ende

Unzählige Luftangriffe und Bombardements im Zweiten Weltkrieg verwandelten das einstige „Denkmal der Zivilisation in Bewegung“ in einen Trümmerhaufen. Obwohl das Lingotto-Werk wiederauferstand, der Hauptteil der Automobilproduktion ging in den neu errichteten Mirafiori-Werk über die Bühne. Bis Mitte der 1950er Jahre produzierte Fiat in Lingotto hauptsächlich Kühlschränke und Waschmaschinen, vereinzelt auch Autoteile. Später noch den Campagnolo-Geländewagen und das Fiat 850 Bertone-Coupé. Bis 1979 den Delta der Schwesterfirma Lancia, ehe 1982 jegliche Produktion in diesem Industriekomplex, der so viel veränderte, endgültig endete.



Noch mehr Dachrennbahnen



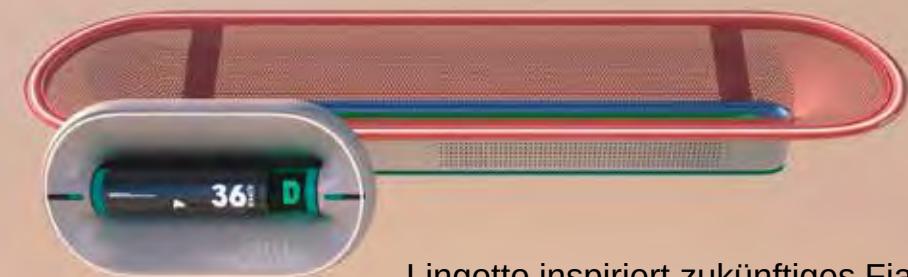
Imperia, Nessonvaux

1906 präsentierte Adrien Gustave Piedboeuf seine Imperia-Automobile erstmals der Öffentlichkeit. Gefertigt wurden diese in einer sehr kleinen Garage in Lüttichs Rue Fragnée. Um der steigenden Nachfrage gerecht zu werden, kaufte der Spross eines Stahlherstellers die Fabrik des belgischen Waffenproduzenten Henri Pieper in Nessonvaux, deren Fassade einer mittelalterlichen Burg gleicht. Ab 1928 verfügte diese - in Ermangelung ausreichender Grundfläche - über eine teilweise auf den Dächern der Montagehallen errichtete Teststrecke. Mit überhöhten Kurven und von einem Kilometer Länge. Diese entstand als Reaktion auf heftige Proteste der Anwohner. Die sich über den Lärm und die Gefahren von Fahrzeugerprobungen auf öffentlichen Straßen beschwerten.



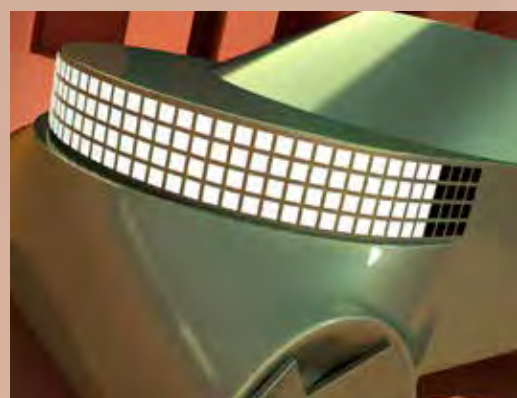
Palacio Alcorta, Buenos Aires

1928 wurde der vom italienischen Architekten Mario Palanti entworfene „Palacio Alcorta“ für die örtliche Chrysler-Vertretung „Resta“ im argentinischen Buenos Aires errichtet. Im mondänen Viertel Recoleta. Ein extravagantes dreigeschossiges Stahlbetongebäude mit einer säulenfreien Ausstellungshalle von imposanten 82 Metern Länge und 15 Metern Breite. Umgeben von zahlreichen angeschlossenen Montagehallen, Werkstatt-, Lager- und Büroräumen. Das Prunkstück des Baukomplexes bildete das „Estadio Olimpo“. Eine oval-förmige, 1,73 Kilometer lange Teststrecke auf dem Dach, deren Ziegelboden eine Neigung von maximal 45 Grad aufwies. Dieses diente auch sportlichen und gesellschaftlichen Zwecken. Die Tribünen entlang der Strecke fassten bis zu 3000 Zuschauer. Dank intensiver Beleuchtung konnten sogar Nachtveranstaltungen durchgeführt werden.



Lingotto inspiriert zukünftiges Fiat-Design

Für Fiat vereint das ehemalige Werk Lingotto Herkunft mit Zukunft. Die ovale Form von La Pista 500, der modernen Interpretation der früheren Teststrecke auf dem Lingotto-Dach, steht Pate für Designmerkmale im Fahrzeuginnenraum. „Die lichte Fensterfassade liefert weitere unverwechselbare Details für zukünftige Fahrzeuge unserer Marke“. Fiat CEO Olivier François weiter: „Von der einzigartigen Teststrecke auf dem Dach bis zur schneckenförmigen Auffahrt über fünf Stockwerke – das gesamte Gebäude war in den 1920er Jahren eine industriearchitektonische Revolution, die heute die Designer von Fiat inspiriert. In Lingotto manifestiert sich die traditionelle Leichtigkeit der Fahrzeuge von Fiat: weniger Material, mehr Raum. Das ist auch unsere Vision für das Interieur der Zukunft. Die ovale Form von La Pista 500, der modernen Interpretation der früheren Teststrecke auf dem Lingotto-Dach, steht Pate für Designmerkmale im Fahrzeuginnenraum. Die lichte Fensterfassade liefert weitere unverwechselbare Details für zukünftige Fahrzeuge unserer Marke. Ich freue mich schon jetzt darauf, die von Lingotto inspirierten Fiat Modelle in etwa einem Jahr vorzustellen.“





• RSR •

GEILE SOCKE!

Inspiziert von der größten Leidenschaft des Mannes, dem Automobil, gibt es jetzt auch im deutschsprachigen Raum einzigartige Sockenmodelle. Die erste Kollektion des portugiesischen Sockenherstellers verneigt sich dabei vor einigen der größten Ikonen des Automobil-designs 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

Wiens Parkpickerl Kuriositäten IV

Des einen Freund, des andern Leid. Nachwie vor gibt unter den neuen Regeln viele Ungerechtigkeiten, was allerdings nervt, ist die Grundhaltung zum Thema.

Obwohl anders versprochen, die fantasielose Ausweitung der Kurzparkzone auf ganz Wien im März 2022 manifestierte weiter den Kurs, das Autofahren weiter zu verleiden. Die Stadt Wien sieht dies als einfacher, als Alternativen auszubauen. Ausweitung der Parkverbotszeiten, Kürzung der maximalen Kurzparkzeit, ständige Teuerung, Ungültig-erklärungen von bereits bezahlten Parkscheinen oder der Wegfall von Ausnahmen als neuer Angriff. Schon ein Blick auf den „Klimafahrplan“ der Stadt offenbart die Grundhaltung als klar autofeindlich. Schon bis 2030 sollen merklich weniger Autos rollen. Wie gut dies wirkt, zeigen die Zahlen aus dem letzten Jahr, der Verkehr stieg trotz hoher Treibstoffkosten gar um fast vier Prozent. Man kann es aber dennoch auch als „Meilenstein für den Klimaschutz“ bezeichnen. Nebenbei, mit gut 168 Millionen Euro Einnahmen, hat man in gut zwölf Jahren 100 Millionen zusätzlich eingenommen. Praktisch auch, wenn bereits gekaufte analoge Parkscheine plötzlich ungültig werden.

Ärger als Strategie

Gelingen kann die Trendumkehr in Richtung Autoreduktion vor allem, wenn man die Menschen weiter unter Dauerstress und Druck bringt. Dringend benötigte Parkplätze oder ganze Fahrspuren verwandeln sich in sinnfreie Fahrradabstellplätze oder immerhin Bäume. Die Parkplatzsuche erzeugt Stau, wie auch teils das Verkehrskonzept an sich. Bei all

dieser Radikalität überrascht es auch nicht, dass man das Wesentliche aus den Augen verliert. So lässt man lieber dringend benötigtes Lehrpersonal in die restlichen Bundesländer abwandern und das Schulsystem weiter verwahrlosen, als eine Ausnahme zu vergeben. Von einer solchen erhofften sich auch Ärzte Erfolg. Einem Informanten zufolge mussten 2022 sogar Operationen verschoben werden; für einen entscheidenden Anteil des OP-Personals waren die Mehrkosten einer Garage der letzte fehlende Tropfen, lieber im Heimatbundesland einen Job anzunehmen.

Grenzfälle

Auch schaffen es gerne besondere Grenzfälle in die Medien, wenn Privatgründe als öffentlicher Raum betrachtet werden und auf der eigenen Wiese gestraft wird, wie unlängst in Favoriten. Besonders die infrastrukturell vernachlässigten Stadtgrenzen offenbaren nicht nur die Grenzen der Zumutbarkeit des öffentlichen Verkehrsnetzes, sondern auch die zwischenmenschlichen Entwicklungen. Zwar gendert die Stadt Wien vorbildlich, es soll sich ja niemand ausgeschlossen fühlen, aber ein Parkpickerl bekommt wiederum nicht jeder. Vor allem Firmenwägen ohne Privatnutzung, Mietwagenfahrer etc. Das Problem ließe sich mit personenbezogenen aber bezirksgebundenen Ausweisen, analog zu Behindertenausweisen sofort beheben, aber davon wollen die Verantwortlichen nichts wissen.

Waldspiele

Auskunftsstellen verweisen auf mietbare Tiefgaragen, mitten im Wiener Wald allerdings: ein weltfremder wie ignoranter Vorschlag, stimmig zum Gesamtkonzept. Übrig bleibt ein Katz und Mausspiel. Kontrollorgane lassen es sich nicht nehmen, auch in der letzten zu überwachenden und im Wald endenden Sackgasse pünktlich um 9:00 vorzufahren und die paar wenigen, denen nichts anders übrig bleibt, als bis 22:00 unterzutauchen, doch noch zu erwischen. Stets zu zweit und natürlich alles rein elektrisch, schließlich ist es ja mühsam und die abgelegene Stadtgrenze ist zu Fuß oder öffentlich doch nicht so einfach erreichbar. Eine frappierende Vorführung von Ignoranz, Steuergeldverschwendung und Umweltschutzverhöhung. Rechnen Sie es Ihren Enkeln irgendwann mal vor, wie dringend notwendig dieser Energieverbrauch doch war, täglich mehrmals im Kreis fahrend Kennzeichen zu scannen, während andere einen existenziellen Energiekostenzuschuss nur erhielten, wenn Schaufenster dunkel blieben. Auch wenn viele freundliche Kontrolleure unterwegs sind, so sind es jene mit der Körperhaltung á la „Wir machen euch Probleme, wo keine sind“, die einem das Leben schwer machen. Selbst im Auto sitzend wird einem ein Strafmandat bereits angedroht, wieviel Zeit man für die Parkzeitbuchung haben dürfe, beantwortete der allmächtige Herr in Sonnenbrille dann doch nicht. Auch wer nicht sofort den Motor abstellt erhält harsche Kritik.

Ausgrenzungspolitik

Ein Wiener Zulassungsbesitzer hatte sein Fahrzeug vorschriftsgemäß am Wiener Stadtrand in Niederösterreich geparkt. Zwei Tage danach fehlte das hintere Kennzeichen. Der hintere Scheibenwischer lag abgebrochen am Boden. Nach Anzeige des Vandalenakts bei der nächstliegenden Polizeidienststelle wurde lapidar erwähnt, dass man mit einem solchen Vorfall rechnen müsste, wenn man auf niederösterreichischen Boden mit Wiener Kennzeichen länger parkt und dies ein bereits öfter registrierter Vorfall von „Wutbürgern“ gewesen sei.

Kreative Ideen

Der Druck erzeugt auch Kreativität, wie Leserkontakte belegen. So versuchte ein Herr aus Transdanubien, sein Fahrzeug auf einem Anhänger samt zuvor eingespanntem Dauerparkfahrzeug, welches ein Parkpickerl erhielt, zu parken. Ein weiterer Fall erzählt von der Anschaffung eines Günstigstautos und erfolgreicher Parkpickerlgergatterung, welches nur dem Weg zur nächsten Park and Ride-Anlage dient, wo der Dienstwagen parkt, welcher keine Ausnahme erhielt. Einzelfälle, neben Zweitwohnsitzenden, Besuchern, oder Frischverliebten,... Man darf sich langsam im Allgemeinen fragen, warum sind hierzulande eigentlich so viele Menschen ausgelaugt oder auffallend pflegebedürftig? Das System wird jedenfalls weiter enger und teuer werden, dann wird es allerdings schwierig, für Autofahrer und Amtsinhaber.

BR/AT





Möbel mit verdächtig guter Kurvenlage.
Möbel aus Altreifen.

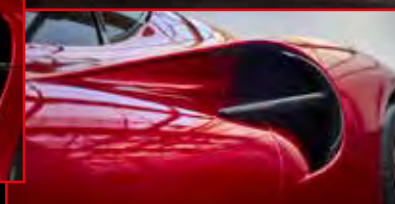
Rethinking ressources.
www.retyred.com

LASSEN SIE SICH
UM IHRE REIFEN
BENEIDEN.



Neuheiten: neue Supersportler von Alfa Romeo & Porsche

Elektrifizierendes Duell



Der neue Alfa Romeo 33 Stradale ist die gleichnamige Hommage an das legendäre Coupé aus 1967, ein straßenzugelassener Zweisitzer mit der Technologie des Rennwagens Tipo 33, designt von Franco Scaglione. 11 oder doch 12 Stück wurden damals produziert, 33 Exemplare werden es heute sein. Der 4,64 lange und fast

zwei Meter breite Supersportler tritt in die Fußspuren des letzten 8C Competizione.

Elektrisch oder thermisch

Für den neuen Alfa Romeo 33 Stradale stehen zwei technologisch komplett unterschiedliche Antriebsvarianten zur Wahl. Der V8 ist in mehrfacher Hinsicht Geschichte, aber es gibt ihn noch, einen echten Verbrenner. Der V6-Bi-Turbo-Benziner mit 3.0 Litern Hubraum leistet 630 PS und ist mit einem

8-Gang-Doppelkupplungsgetriebe kombiniert und treibt die Hinterräder an. Ein elektronisch geregeltes Sperrdifferential gewährleistet optimale Traktion. Mit dem neu entwickelten rein elektrischen Antrieb beträgt die Systemleistung 750 PS, die auf alle vier Räder übertragen wird. 800-Volt-Technologie, 90-kWh-Akku mit 450 eher wenig artgerechten Kilometern und satten 600 Kilo extra Ballast - die weiteren Eckdaten. Die Höchstgeschwindigkeit beträgt bei beiden Versionen 333 km/h. Für die Beschleunigung aus dem Stand auf 100 km/h benötigt der neue Alfa Romeo 33 Stradale weniger als drei Sekunden. Die Doppelquerlenker-Aufhängung



Porsche Mission X

Weniger konkret aber nicht weniger spektakulär fällt die Antwort aus Zuffenhausen aus. Der Erbe von 959, Carrera GT und 918 Spyder fährt erstmals rein elektrisch vor. Der Radstand liegt bei 2,73 Metern und entspricht damit dem Maß von Carrera GT und 918 Spyder. Mit einer Länge von gut 4,5 Metern, zwei Metern Breite und 1,20 Meter Höhe ist der Mission X vergleichsweise kompakt. Die Außenhülle besteht aus Kohlefaser. Die Le-Mans-Türen sind an der A-Säule und am Dach angeschlagen. Das Türkonzept kam bereits beim 917 zum Einsatz. Fix ist eine 900-Volt-Systemarchitektur mit verbesserter Lade-Performance, welche etwa doppelt so schnell wie der Taycan Turbo S laden lassen soll. Der Akku ist zentral hinter den Sitzen im Fahrzeug verbaut. Dieses sogenannte E-Core-Layout zentriert die Masse im Fahrzeug. Das Leistungsgewicht soll ungefähr einem Kilogramm pro PS entsprechen. Auch zu den Fahrleistungen

hält Porsche sich sehr bedeckt, deutet aber an:

„Wenn der Mission X in Serie ginge, dann soll er das schnellste straßenzugelassene Fahrzeug auf der Nürburgring-Nordschleife sein.“



mit aktiven Stoßdämpfern und die Möglichkeit, die vordere Karosserie zum Überfahren von Hindernissen anzuheben, sorgen für eine gute Handhabung und Komfort im Alltag. Das Bremssystem des neuen Alfa Romeo 33 Stradale arbeitet nach dem Prinzip Brake-by-Wire: Die Übertragung der Bewegungen des Bremspedals auf die Bremse erfolgt elektronisch. Dies ist die Voraussetzung dafür, dass sich das Bremsverhalten nach Wunsch der Person am Lenkrad mit Hilfe der Wahlmöglichkeiten des Fahrdynamiksystems konfigurieren lässt. Das Chassis des neuen Alfa Romeo 33 Stradale basiert auf einem Aluminium-

um-Rahmen, das Monocoque ist aus Kohlefaser und teils mit dem Maserati MC20 verwandt. Auch die Dachstruktur kombiniert Kohlefaser mit Aluminium.

Nur für die Sammlergarage

Man spricht von 2,5 bis sogar drei Millionen Euro Kaufpreis, je nach Extrawünschen. Natürlich sind die 33 Exemplare längst ausverkauft und werden höchst individuell manufakturiert werden. Sogar die Fahrgestellnummer darf individuell sein. Ein gutes Geschäft, was bestimmt noch weitere spezielle Autos aus dem Boden zaubern wird lassen.

75 Jahre Porsche

Seit 75 Jahren ist Porsche ein Synonym für Sportwagenbau auf höchstem Niveau. Kaum ein anderer Sportwagenhersteller erreichte solch einen Erfolg wie Porsche - und zwar sowohl im Showroom als auch auf den Rennstrecken dieser Welt. Automobilhistoriker, Fotograf und Porsche-Experte Randy Leffingwell richtet seine Aufmerksamkeit auf die Schlüsselmomente und Modelle, die die Porsche-Legende begründeten. Angefangen beim ursprünglichen Gmund-Coupé über den Porsche 911 bis hin zu den heutigen Cayenne, Panamera und den vollelektrischen Taycan. Ein wahrer Schatz an automobilgeschichtlichen Fakten und Bildern im opulenten Format.



Rüdiger Mayer
Motorbuch Verlag
Hardcover, 62 Euro
ISBN 978-3-613-04590-3

Back on Track

Das natürliche Habitat vieler Porsche ist nicht die Straße, sondern die Rennstrecke. Doch während Straßenfahrzeuge gehegt und gepflegt werden, dienen Wettbewerbsfahrzeuge nur dazu, Erfolge zu erzielen. Sind sie nicht mehr konkurrenzfähig, werden sie meist ausgemustert. Autor und Fotograf Rüdiger Mayer widmet sein Buch den wieder auferstandenen, restaurierten Rennwagen aus dem Hause Porsche, lässt aber auch jüngere Autos vom Schlage eines Porsche 919 nicht außer Acht.



Randy Leffingwell
Motorbuch Verlag
Hardcover, 52,20 Euro
ISBN 978-3-613-04577-4

BEYOND BORDERS

CENTRAL EUROPEAN RALLY

DAS MOTORSPORT-EVENT FÜR DIE GANZE FAMILIE

JETZT TICKETS

sichern unter: centraleuropeanrally.eu



26.-29.10.2023