

motor&more

Dezember/Januar 2024

www.motorandmore.at



25 Jahre Pagani

TESTS: Abarth 500e Citroën C5 X • DS 9 • Ford Tourneo Connect
Puma ST X • Mazda CX-5 & CX-60 & MX-5 & 6 Combi • Volvo XC40

Recht

Beleidigungen im Straßenverkehr



Jubiläum

60 Jahre Porsche 911



Ausblick

VW Golf Facelift



FERIEN[®]

MESSE WIEN

14 - 17 MÄRZ 2024
IN 4 TAGEN UM DIE WELT



FERIEN-MESSE.AT

Built by



In the business of
building businesses

PARTNER:



KURIER

Liebe Autobegeisterter,

Die technisch wenig realistische und radikale Auslegung der **Euro-7-Norm** ist überraschend doch auf Eis gelegt worden. Erstmals finden sogar Reifen- und Bremsemissionen Raum, warum nur für PKW, bleibt vorerst unbeantwortet. Unklar, ob dies weitere Anzeichen für eine Lockerung des „Verbrennerverbotes“ ab 2035 sind. Die Autohersteller müssen jedenfalls an ihren rein elektrisch kommunizierten Zielen festhalten, der Zusatz „in Europa“ hat sich allerdings immer häufiger eingeschlichen. Die Lockerung ermöglicht es jedenfalls, ausgereifte Motoren zu produzieren und die Entwicklungskosten in **Richtung E-Mobilität zu transferieren**. Das Geschäft kommt im wichtigen chinesischen Markt absatztechnisch und politisch stark unter Druck, der anvisierte Ausweichmarkt Indien kaum tauglich für diese Art der Mobilität. China hat es seit den 1990ern verstanden, sich essenzielle **Rohstoffe zu sichern**. Bis wir im eingangs besagten Jahr nur noch Elektrische neu erwerben dürfen, baut China alleine mindestens **150 neue Flughäfen**.

Damit ist nun nicht gemeint, dass alles so bleiben kann, wie es ist, nur weil der Rest der Welt nicht mitspielt, aber es sollten gewisse Schritte in **Relation zu Demokratie und Wohlstand** gebracht werden. Es bringt nichts, wenn die Menschen weder finanziell noch von der inneren Bereitschaft mitgehen können. Ginge es nach aktuellen Klima-Studien von Umweltorganisationen, müssten bereits 2040 alle bestehenden Verbrenner verboten werden. Generell muss sich bis dahin der europäische Fahrzeugbestand halbiert haben. Brandgefährliches Futter für populistische Bewegungen am ganzen Kontinent, denn warum sollten wir nach Raumfahrt, Software, Chemie, oder kleineren, heute essenziellen Gebieten wie Photovoltaikanlagen nicht auch unsere letzte industrielle Kernkompetenz endgültig an die Wand fahren?

Die Chance für systematische Umstrukturierungen, welche uns die Pandemie geboten hat, haben wir abgelehnt, mit mehr Glück als Verstand hat es die Menschheit wieder geschafft, den Kopf aus der Schlinge zu ziehen und wir machen weiter wie vorher: noch mehr Kriege. Die Verknüpfungen sind brisant. Weitere Brennpunkte brodeln. Den letzten Zündfunken für eine weltweite Eskalation bildet **Taiwan**. Ohne die Mikrochips des Inselstaates läuft heute kein Gerät, Auto und eigentlich nichts mehr. Solange China mit sogar gut 70 Prozent von diesen abhängig ist, wäre eine militärische Invasion zu riskant, probieren sie es dennoch, so würde dem Westen kaum etwas anderes übrigbleiben, als sich einzumischen.

Zum Glück kommt es doch meist immer anders – bis dahin lassen Sie sich nochmals von den schönen Seiten des Automobils ablenken und unterhalten!

Viel Spaß beim Lesen und gute Fahrt
Ihr Bernhard Reichel



Inhalt

Jubiläum:	60 Jahre Porsche 911.....	4
Ausblick:	Klassiker & Kracher aus Deutschland.....	6
Recht:	Beleidigungen im Straßenverkehr.....	8
Neuheiten:	Skoda Superb.....	10
	Toyota CH-R.....	12
E-Mobilität:	Zanitzers E-Block.....	14
Faszination:	Maserati MC20 Cielo & Produktion.....	16
Verkehr & mehr:	Bücher- & Modetipps, Fundstücke.....	18
Kommentar:	Worst Case Car.....	20
Tests:	DS 9.....	22
	Citroën C5 X.....	23
	Volvo XC40.....	24
	Ford Puma ST X.....	26
	Ford Tourneo Connect.....	27
	Mazda CX-60.....	28
	Mazda CX-5.....	29
	Mazda MX-5 Kazari.....	30
	Mazda MX-5 Homura.....	31
	Abarth 500e.....	32
	Mazda6 Combi 20th.....	33
Klassik:	Pagani C12 & Utopia Produktion.....	34
	25 Jahre Pagani: Zonda Evolution.....	38
	Pagani Revo Barchetta.....	44
	Pagani Codalunga.....	46



Impressum:

Eigentümer und Herausgeber: Speedcompany OG, Kleegasse 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: Bernhard Reichel, Johann Vogl, Michael Jurtin. Anzeigen & Marketing: Gerald Hruza, Claudia Auer. Gestaltung & Layout: Bernhard Reichel, Produktion: grafik.at - Atelier Hannes Gsell, Druck: Grafički zavod Hrvatske d.o.o. Vertrieb: PlusCity und Lenticity (Linz), Shopping City Seiersberg (Graz), ELI Shopping (Liez), Leoben City Shopping (Leoben), EO (Oberwart), Riverside, Auhofcenter und Q19 (Wien), G3 Shopping Resort (Seyring/Gerasdorf), Rosenarcade (Tulln), City Center Amstetten (Amstetten), bühcenter (Krems), SCS (Vösendorf) Fotos: Cover: Hersteller, Adobe Stocks, Bernhard Reichel, Seite 3: Bernhard Reichel, Hersteller, Archiv

Jubiläum: 60 Jahre Porsche 911

Eine Ikone feiert Ge

Porsche kommt heuer aus dem Feiern nicht heraus! Im Sommer das 75-jährige Bestehen der Marke und jetzt zelebrierte das erfolgreichste Modell, besser gesagt der erfolgreichste Sportwagen überhaupt, seinen Sechziger.



Still gestanden! Acht Generationen 911er standen für uns Spalier, im Vordergrund der legendäre RS

Ende des zweiten Weltkrieges wurde das Porsche-Konstruktionsbüro in das Kärntner Gmünd verlegt, wo dann auch die Fahrzeuge entwickelt wurden - der Grundstein für den 911 war gelegt. Rund 13 Jahre später wurde 1963 auf der Frankfurter IAA (Internationale Automobilausstellung) der erste Porsche 911 präsentiert, damals noch unter dem Namen 901. Wegen Peugeot – die Franzosen hatten sich die Null in der Mitte der Modellbezeichnung schützen lassen – musste die Modellbezeichnung aber geändert werden, womit der 911 geboren war. Eine Zahl, welche bis heute für Magie sorgt! Der erste 911er hatte schon einen 6-Zylinder-Boxermotor und erreichte eine Spitze von 210 km/h. Zudem war er schon damals, wie alle bisherigen Nachfolgemodelle auch, als 2 + 2 Sitzler konzipiert. Der Basispreis lag damals übrigens bei 21.900 Mark. Schon 2 Jahre später präsentierte man den ersten Targa als erstes Sicherheitscabriolet der Welt.



Es wird sportlich

1972 wurde der Carrera RS 2.7 lanciert. Wie man jetzt vielleicht schon vermuten kann, mit dem nun Hubraum stärkeren 2,7 Liter-Boxermotor. Dieses Fahrzeug läutete eine neue Ära im Motorsport ein. Mit 210 PS Leistung, einem Leergewicht von nur 960 kg in der Sportversion und dem legendären Heckspoiler - im Volksmund liebevoll „Entenbürzel“ genannt – legten die Stuttgarter damit den Grundstein für die unzähligen sportlichen Erfolge der Marke Porsche.

Text & Fotos: Henry Gasselich



Heilige Hallen: Das Porsche Konstruktionsbüro von innen und außen im Kärntner Gmünd

geburtstag



Wir sind geladen

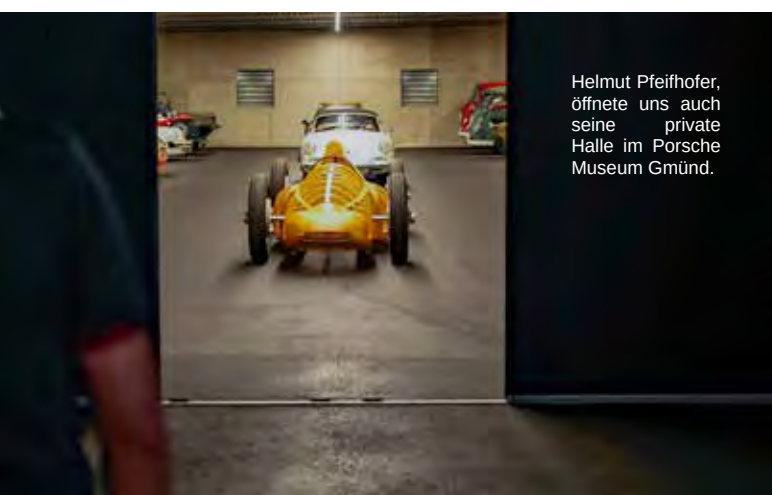
Natürlich muss und will man dann auch kommen. Was uns jedoch zur Party erwartete, übertraf alle unsere Vorstellungen. Das Porsche Museum Stuttgart hat einige seiner besten Exemplare aus den heiligen Hallen geholt und uns für Testfahrten zur Verfügung gestellt. Ganz nach dem Motto: Da habt ihr und habt Spaß – und den hatten wir! Alle 8 Modellgenerationen standen zur Probefahrt bereit, nicht nur um den Häuserblock! Rund 500 km, über die schönsten Straßen der Alpenrepublik, führte die Route. Von Salzburg über Gmünd nach Heiligenblut über die Großglockner Hochalpenstraße wieder zurück nach Salzburg.

Der Champion

Als „Vorausauto“ bei der zweifachen Alpenüberquerung stand uns übrigens auch ein echter Champion als Guide zur Verfügung: Porsche-Werkspilot Richard Lietz, der mit dem 911er unter anderem schon mehrfach die 24 Stunden von Le Mans gewinnen konnte. Und der kann nicht verleugnen, dass er durch und durch Rennfahrer ist, was dem Spaß beim Testdrive nicht abträglich war.



Porsche-Österreich-Boss Dr. Helmut Eggert (re.) und seine „Chauffeure“ Richard Lietz (Mi.)



Helmut Pfeifhofer, öffnete uns auch seine private Halle im Porsche Museum Gmünd.



Ein Stopp beim Mankeiwirt darf bei einer Porsche-Tour über den Glockner nicht fehlen

Der Generationentest

Da uns alle acht Generationen zum Fahren anvertraut wurden, konnte man die Geschichte des Jubilars sprichwörtlich erfahren. Egal ob es der Klassiker schlechthin, der 911er Targa aus den achtziger Jahren (204 PS bei 1160 kg und eine Beschleunigung von 6,8 Sekunden von 0 auf 100 km/h, welche in einer Spitze von 235 km/h gipfelte) war, das Carrera 4S Coupé oder die Cabrios bis zu den neueren Modellen der 991 Serie, allesamt faszinierende Fahrzeuge. Spannend waren, sofern man sich von den Anfängen zum jüngsten Modell durchgefahren hat, die enormen Verbesserungen von einer Modellreihe zur nächsten. Die Autos wurden stetig besser und exakter, ohne jedoch den Charme und die Leichtigkeit des Ur-911ers zu verlieren. Während die älteren Modelle von der Pedalerie etwas gewöhnungsbedürftig sind – man kann nicht wie heutzutage vom Gas auf die Bremse „rutschen“, man muss sprichwörtlich den Fuß vom Gas heben und aufs Bremspedal stellen, überzeugen die neuen Serien unter anderem mit perfekter Ergonomie und einem Fahrverhalten, welches vermutlich nicht nur Otto-Normalverbraucher zum Staunen bringt. Vermutlich auch der Grund, warum Porsche mit den GT3 911er fast alle GT Rennserien weltweit dominiert. Unter anderem hat mit dem Oberösterreicher Thomas Preining erstmals ein Porsche-Pilot die DTM für sich entscheiden können – das wohl schönste Geschenk zum Jubiläum des legendären Sportwagens.

Kunterbunt

VW Golf Facelift

Nächstes Jahr steht das Facelift des Golfs bevor. Erst auf den zweiten Blick fallen die neuen flacheren Scheinwerfer auf, deren Ecken und Kanten im Detail neu angewinkelt werden. Der deutlich größere Hauptlufteinlass und die zwei äußeren vertikalen äußeren „Air Curtains“ erinnern an den neuen Passat. Bei Materialqualität und Anmutung will VW ordentlich nachlegen, und auch die Bedienbarkeit einfacher und schneller machen, dazu wächst auch das zentrale Display. Auf der Motoreseite bleibt alles beim Alten. Um das Modell aber über Jahre fit zu halten und die Förderwürdigkeit einiger Märkte zu erhalten, tippen wir darauf, dass die rein elektrischen Kilometer der Plug-in-Hybrid-Variante 100 betragen werden müssen.

Eine Generation 9 sieht man kaum vor Ende des Jahrzehnts und wenn doch, dann jedenfalls rein elektrisch unterhalb des ID.3 positioniert.

Für Frische im Alltag, äußern wir den Wunsch eines knalligen Orange.



Audi Geländewagen

In Ingolstadt lotet man derzeit das Potential einer echten geländegängigen Alternative zum Mercedes EQG aus. Auf Basis des Leiterrahmens der US-VW-Submarke „Scout“, könnte man ab 2027 ein solches Luxusgefährt auf dicke Räder stellen.



Mercedes Baby G

Die Stuttgarter haben eine kleinere Version ihrer legendären G-Klasse angekündigt. Diese soll an Geländegängigkeit nichts einbüßen, und ab Herbst 2026 rein elektrisch fahren.



BMW X4

Wer X3 sagt, muss auch X4 sagen. Die SUV-Coupé-Variante des künftigen X3, welcher Ende 2024 erscheinen wird, ist gesetzt, wie konventionelle Antriebe. Der Plug-in-Hybrid schafft 100 elektrische Kilometer und bildet die Basis für ein locker 500 PS starkes M-Modell.



Illustrationen: Reichel Car Design

Opel Insignia

2026 gibt es wieder einen großen Opel der Mittelklasse. Vermutlich mit neuem Namen, vom Insignia bleibt nicht viel übrig. Das neue Modell wird rein elektrisch, mutiert zum Crossover und wird in Melfi, Italien gebaut.



Ausgefuchster Tipp #01: **Füchse würden Snowfox kaufen.**

**Bis zu € 5.500
Kundenvorteil¹⁾:
Zubehör-Gutschein
& Snowfox Bonus!**



Die neuen Snowfox Sondermodelle.

Ganz schön ausgefuchst, was die neuen Snowfox Sondermodelle so alles mitbringen. Fans des S-CROSS, ACROSS, VITARA, SWACE, IGNIS oder SWIFT können sich jetzt auf zusätzliche Features wie elegante Snowfox Einstiegsleisten, Snowfox Dekorleisten und viele schlaue Angebote freuen, z. B. den **Zubehör-Gutschein im Wert von € 1.000¹⁾** und einen **Snowfox Bonus im Wert von bis zu € 4.500¹⁾**.



Ach ja, den Snowfox Schlüsselanhänger und einen kuscheligen Plüschfuchs gibt's übrigens gratis dazu. Erhältlich von 16.10.23 bis 31.01.24. Wer hätte das gedacht! Mehr auf **www.suzuki.at**

Verbrauch „kombiniert“: 1-5,9 l/100 km
CO₂-Emission 22-133 g/km²⁾

1) Kundenvorteil am Beispiel ACROSS von € 5.500 besteht aus € 4.500 Snowfox Bonus und € 1.000 Zubehör-Gutschein. Bonus inkl. Händlerbeteiligung. Zubehör-Gutschein einlösbar beim Kauf von Original Suzuki Zubehör. Aktion gültig bei Kaufabschlüssen von Neufahrzeugen von 16.10.2023 bis 31.01.2024 bei allen teilnehmenden Suzuki Händlern. 2) WLTP-geprüft. Druckfehler, Irrtümer und Änderungen vorbehalten. Symbolfotos. Mehr Informationen auf www.suzuki.at oder bei Ihrem Suzuki Händler.



Beleidigungen im Straßenverkehr & ihre Konsequenzen

Mag. Andrea Waldmann

ist als Rechtsanwältin in Wien tätig

www.ra-waldmann.at



Wenn Worte & Gestiken zu Waffen werden und welche rechtlichen Folgen daraus resultieren können.

Die Straßen Österreichs sind täglich Schauplatz zahlreicher Verkehrssituationen. Mitunter kann der Stress des Straßenverkehrs dazu führen, dass hitzige Momente entstehen, in denen Beleidigungen und unbedachte Äußerungen fallen oder wild gestikuliert wird. Wechselseitige Beschimpfungen zwischen Verkehrsteilnehmern oder sogar gegenüber Polizistinnen und Polizisten sind keine Seltenheit. Doch kann ein solches Verhalten tatsächlich rechtliche Konsequenzen nach sich ziehen?



Foto: Adobe Stock/Lightfield Studios

Die Antwort ist eindeutig: Ja! Die Konsequenzen können strafrechtlicher, zivilrechtlicher und verwaltungsrechtlicher Natur sein und sollten keinesfalls unterschätzt werden.

Beleidigungen und Beschimpfungen können strafbar sein, wenn sie in einer Weise erfolgen, in der sie für Dritte wahrnehmbar sind. Wer also aus dem offenen Autofenster heraus eine beleidigende Äußerung tätigt, die von mehreren Personen wahrgenommen werden kann (also nicht nur von Schimpfendem und Beschimpften), begeht eine strafbare Handlung, die mit einer Freiheitsstrafe von bis zu drei Monaten oder einer Geldstrafe bedroht ist – die finale Strafhöhe obliegt dem Richter. Sollte eine Drohung ausgesprochen werden, stellt dies sogar eine Straftat dar,

die mit bis zu einem Jahr Freiheitsstrafe bedroht ist, unabhängig davon, ob die Drohung für Dritte wahrnehmbar ist oder nicht. In der Praxis werden Drohungen regelmäßig angezeigt und auch tatsächlich verfolgt und bestraft. Genauso verhält es sich aber auch mit Gestiken oder Handzeichen. Es kann beispielsweise das Zeigen des Mittelfingers als Beleidigung angesehen und angezeigt werden – in der Praxis wird allein diese Geste von der Staatsanwaltschaft wohl selten verfolgt werden. Beleidigt man

allerdings einen Polizisten mit Gestiken, ist die Wahrscheinlichkeit, dass es zu einer strafrechtlichen Anzeige kommt, höher. Bei Drohgebärden sieht die Situation allerdings schon anders aus und so können solche Gesten schnell dazu führen, dass man vor einem

Strafrichter landet und auch verurteilt wird.

Beleidigungen oder beleidigende/bedrohende Gestiken im Straßenverkehr können auch zivilrechtliche Folgen haben. Der Beleidigte hat die Möglichkeit, Schadensersatz zu fordern, sofern er nachweisen kann, dass er tatsächlich einen Schaden erlitten hat. Praktisch bedeutender ist jedoch, dass der Beleidigte gerichtlich die Unterlassung weiterer Beleidigungen fordern kann. Im Falle einer Verurteilung müsste der Beleidigende die Prozesskosten beider Parteien tragen, die mehrere tausend Euro betragen können, weil man in derartigen Prozessen meist verpflichtend durch einen Anwalt vertreten sein muss. Die zivilrechtlichen Folgen haben bei Beschimpfungen zwischen Privatpersonen die größte Bedeutung.

Nicht zuletzt können Beleidigungen im Straßenverkehr auch verwaltungsrechtliche Folgen haben. Beleidigt man als Verkehrsteilnehmer eine Polizistin oder einen Polizisten, begeht man eine Verwaltungsübertretung, die je nach Bundesland mit Geldstrafen zwischen 200 Euro (Vorarlberg) und 2.000 Euro (Steiermark) geahndet wird (in Wien bis zu 700 Euro in NÖ bis zu 1.000 Euro). Auch hier verhält es sich so, dass die Beleidigung nicht nur durch Worte, sondern auch durch Handzeichen, Gestiken oder Verhaltensweisen erfolgen kann. Die Schwelle zur Beleidigung ist gegenüber Beamten niedrig und schnell erreicht, man sollte sich also insbesondere gegenüber Polizistinnen und Polizisten respektvoll verhalten und Emotionen möglichst außen vorlassen. Beleidigungen – egal ob durch Worte oder Gesten – werden von Beamten in der Regel tatsächlich zur Anzeige gebracht und hier ist mit einer Geldstrafe zu rechnen.

Wird man straf- oder verwaltungsrechtlich aufgrund von Beleidigungen bestraft, werden die einzelnen Verurteilungen von den Behörden vorgemerkt und bei zukünftigen Rechtsverstößen erschwerend bei der Festlegung der Strafhöhe berücksichtigt. Zusammengefasst erstrecken sich die Rechte und Pflichten von Verkehrsteilnehmern also nicht nur auf die Einhaltung der Verkehrsregeln, sondern auch auf einen respektvollen Umgang miteinander. Man sollte sich bewusst sein, dass Worte im Straßenverkehr nicht nur Worte sind und auch Gesten und Handzeichen gravierende Folgen haben können. Sie können tiefgreifende rechtliche Konsequenzen haben, die je nach Schwere mit erheblichen Geldstrafen oder sogar Haftstrafen bestraft sein können, die sich durch entsprechendes Verhalten vermeiden lassen.

auhof center

PREMIUM SHOPPING

Media Markt

KLEIDER
BAUER

ZARA

T.K. maxx

Hämmerle

s.Oliver

ONLY

H&M C&A

HUMANIC

FUSSL
Modestraße

WWW.AUHOFCENTER.AT • FOLLOW US @AUHOFCENTER

ÜBER **150 SHOPS**, DAS **CINEPLEXX**
UND DIE GASTRO ERWARTEN EUCH



**PREMIUM
SHOPPING**

DAS BESONDERE GESCHENK
FÜR JEDEN ANLASS

EINZULÖSEN IN ÜBER **150 SHOPS**

* IM AUHOF CENTER UND RIVERSIDE SHOPPING



ERHÄLTlich
BEIM INFOPOINT
IM 1. OBERGESCHOSS

MIT ZAHLREICHEN NEUERÖFFNUNGEN

engbers

comma,

Levi's®

DOUGLAS

EGLO
LIVING

Justus

yuzu
RUNNING SUSHI

Salon
ALBERT
KULINARIK • AU • HOF

Kaiser's

RIC'S
TEX-MEX

Ströck

BALKAN
Grill House

Neuheiten: Skoda Superb

Vierte Dimension

Was gut ist, soll man nicht neu erfinden. Die 4. Generation des Skoda Superb baut auf den Stärken des Vorgängers auf und bietet ein ruhigeres Design, abermals mehr Platz und Komfort.

Kunden können, im Gegensatz zum Plattformbruder VW Passat, wieder zwischen Combi und Limousine wählen. 100 Designer waren zwei Jahre am Werken. Scheinwerfer und neuer achteckiger Kühlergrill wachsen zusammen. Scharfe Kanten wichen skulpturierten glatten Flächen. Bei einem beleuchteten Kühlergrill legte sich Wolfsburg zur Differenzierung leider quer. Der cW-Wert der Limousine mit 0,23 um zehn Prozent unter der Vorgängerversion. Leichte Zuwächse in Länge und Höhe zahlen auf die großzügigeren Dimensionen des Innenraums ein. Das Gepäckraumvolumen wächst um 20 Liter auf 645 Liter bei der Limousine und um 30 Liter auf 690 Liter beim großzügigen Combi.

Innere Werte

Das komplett neue Interieur umfasst ein freistehendes Infotainmentdisplay, optional bis zu 13 Zoll. Da es keine Handschalter mehr gibt, und somit der Automatik-Gangwahlhebel an die Lenksäule rückte, bietet die Mittelkonsole mehr Ablagefläche als je zuvor. Das Ablagefach unter der Armlehne in der Mittelkonsole fasst nun 5,5 Liter, darin enthalten: ein praktischer breiter Mikrofaserreiniger für das Display und ein herausnehmbares Brillenfach. Erstmals im Superb steht auf Wunsch ein Head-up-Display zur Option.

Weniger Ablenkung

Im Gegensatz zum Passat setzt man weiterhin auf verkehrssicher blind bedienbare

Drehregler (Smart Dials), wenn auch erstmals digitalisiert. Diese haben eine Digitalanzeige. Das mittlere Smart Dial steuert bis zu vier vom Nutzer ausgewählte Funktionen wie Lautstärke, Gebläsestufe, Richtung der Luftausströmer, Smart Air Conditioning, Fahrmodi und Zoom der Kartendarstellung. Es lässt sich über das Menü des Infotainmentsystems konfigurieren, zwischen den Funktionen der Taste wechselt der Benutzer durch längeres Drücken.

Simply Clever

Eine Telefonbox mit induktiver 15-Watt-Schnellladeoption, die das Smartphone zeitgleich kühlt, ist neu an Bord, wie rückenfreundliche Ergositze mit Massagefunktion. Die

Simply Clever-Ideen strecken sich nun auf 28. Unschlagbare Klassiker wie der Regenschirm und Mistkübel in der Türtafel, der Parkscheinhalter, der Wischwasserdeckel in Trichterform, der Eiskratzer im Tankdeckel oder die Fondkopfstützen mit ausklappbaren Seitenteilen für den gemütlichen Langstreckenschlaf. Erstmals im Superb kommen Smartphone-Taschen auf der Rückseite der Vordersitze und eine neue, verschiebbare Mittelarmlehne im Fond. Alle Textilien des neuen Superb bestehen komplett aus recycelten Materialien. Neben jeweils zwei Anschlüssen vorne und hinten, kommt auf der Rückseite des Innenspiegels ein weiterer USB-C-Anschluss



hinzu. Ein Abbiege- und ein Kreuzungsassistent feiern ihr Debüt. Online vernetzt ist der neue Superb rund um die Uhr.

Konventionell

Zur Wahl stehen drei Benziner mit Leistungen von 150 PS bis 265 PS, darunter die neue Mild-Hybridvariante, und zwei Diesel mit 150 und 193 PS. Zusätzlich ergänzt ein neuer

Plug-in-Hybridantrieb „iV“ für den Combi das Angebot. Dieser bietet nun gute 100 Kilometer elektrische Reichweite. Der Topdiesel und Topbenziner verfügen serienmäßig über Allradantrieb. Die Preise orientieren sich am Vorgänger und, wenn wir uns an unseren deutschen Nachbarn orientieren dürften, dann sollten diese sogar dezent sinken.



halek

IHR PROFI FÜR GASTRO & CO.

Nachhaltiger Genuss To-Go!
Mit ECOSTar by Halek sagen wir
auch in der Verpackungsindustrie
der Plastikflut den Kampf an.



HALEK.AT

Erster Kontakt: Toyota C-HR

Next-Level

Unter der Sonne Ibizas präsentierte Toyota die 2. Generation seines SUV-Coupés. Wir durften uns einen ersten Eindruck verschaffen. Das Thema Nachhaltigkeit wurde auf ein neues Level gehoben.

Sitze aus recycelten Plastikflaschen, hochwertiges veganes (Kunst)-„Leder“, unlackiertes Plastik und in Europa produziert – damit verkörpert dieses Fahrzeug mit einigen netten äußeren Symbolen eine neue Ära der Nachhaltigkeit, die Toyota bis 2040 zu einer CO2-neutralen Marke transformieren soll.

Von Vollhybrid bis zum Plug-in-Hybrid

1.8 HEV, 2.0 HEV, 2.0 HEV AWD-i und 2.0 PHEV. Vier Antriebsvarianten, die den Bedarf von 90% des europäischen Markt abdecken sollen. Aktuell kann man zwischen einem 1.8 Liter 4-Zylinder mit einer Systemleistung von 140 PS und einem 2.0 Liter Motor mit 197 PS Systemleistung entscheiden. Optional gibt es die stärkere Variante auch mit einem überarbeiteten Allrad Antrieb. Die Plug-in-Version kommt Mitte 2024 und bringt noch eine Portion an Extraleistung.

Nicht nur optisch auffallend

Bei dem Fahrzeug hat sich sehr viel geändert, jedoch die Designsprache blieb bewusst dieselbe. „Ich bin anders!“ schreit das Fahrzeug, optisch und technisch. Zwei Erneuerungen stechen besonders hervor: Eine innovative Stabilitätskontrolle, die Fahrfehler proaktiv verhindert, anstatt sie

erst auszubessern, wenn eine Gefahrensituation bereits eintritt und die neuartigen hydromechanischen Stoßdämpfer. Diese erhöhen die Dämpfungskraft bei Wank- und Nickbewegungen und sorgen zudem für einen verbesserten Fahrkomfort.

Preisgestaltung

Das Einstiegsmodell des 1.8l Hybrid in der Active Variante ist um 36.390 Euro zu haben. Für all jene, die auf fast 200 PS und Allradantrieb nicht verzichten möchten, beginnt das Vergnügen bei 47.090 Euro. Zu diesem Preis ist der neue C-HR bereits mit einer umfangreichen Ausstattung vollgepackt.

Nicht nur für Taxler

Wie bei seinem Vorgänger, wird für viele Käufer das charakteristische Design ausschlaggebend sein. Kombiniert mit einem geringen Verbrauch von unter 5 Litern und der Ressourcen schonender Herstellung, hat die Neuauflage das Zeug, ein Verkaufsschlager zu werden. Nicht umsonst vertrauen weltweit jede Menge Taxifahrer auf die Zuverlässigkeit aus dem Hause Toyota. Sollten trotzdem noch Zweifel zur Langlebigkeit existieren, werden sie wohl durch eine Garantie von bis zu 10 Jahren bzw. bis zu maximal 160.000 km zerstreut werden.



WENN SCHEIBENWASCHANLAGE UND INNENRAUM GLEICH DUFTEN

SONAX®
MADE IN GERMANY



Zirbe und Ice Fresh, die beliebten Duftnoten von SONAX, gibt es als erfolgreiche Kombination. Einmal als AIR FRESHENER für den Innenraum und als AntiFrost und KlarSicht für die Scheibenwaschanlage.
Das duftet nach Erfolg. Das duftet nach Sicherheit.

30 Millionen Akkuwechsel bei Nio

Nio, ein chinesischer e-Autobauer, der demnächst auch nach Österreich kommen sollte, bietet seinen Kunden die Option, den Akku mit dem Fahrzeug kaufen oder zu mieten. Mit der Miete haben die Fahrzeugbesitzer die Möglichkeit diese, sogenannte „Power Swap Station“ zu nutzen und einen Akkutauch innerhalb weniger Minuten auf einen mindestens zu 90% vollen Akku zu ermöglichen. Bereits während der Routenplanung kann ein Akku reserviert werden, was Wartezeiten reduziert da ein Akku in ca. 5 min vollautomatisch getauscht wird. Der erste Akku-Tausch bei Nio fand im Mai 2018 in Shenzhen statt. Vier Jahre später, im Juni 2022, feierte man seinen ersten 10-Millionen-Akkutauch. Nio brauchte mittlerweile nur noch sechs Monate, um 10 Millionen Akkus zu tauschen. Obwohl Tesla das Konzept des Akkuwechsels zuvor als undurchführbar abgetan hatte, erreichte Nio heute den Meilenstein von 30 Millionen Akkuwechsel allein in China. Nio betreibt in China bereits 1.937 PSS (Power Swap Stations). In Europa gibt es bereits 26 und es werden laufend mehr.



Visionen neuer Parklademöglichkeiten

Parken und Laden ist nicht neu. Entweder daheim oder an öffentlichen Ladestellen. Aktuell wird an automatischen Parkhäusern gearbeitet, die zugleich das Laden des Elektroautos ermöglichen sollen. Autonome Parkhäuser parken das Auto ohne Zutun des Fahrers in einen Stellplatz. Das gibt es schon seit 1958, aber auch hier wird an Lösungen gearbeitet, die Parkzeit zum Laden zu nutzen. Die technischen Herausforderungen an solche Parkhäuser steigen damit zwar an, aber man könnte die vielen Ladensäulen im öffentlichen sichtbaren Bereich eindämmen. In Amsterdam gibt es die Anwohnergarage Vijzelgracht, die schon für ein Drittel der Parkplätze Lademöglichkeiten anbietet.

Der Twingo kehrt als Elektroauto zurück

Mit einem richtig coolen und seriennahen Retroentwurf eröffnen die Franzosen den Kampf um leistbare kleine Elektroautos. Unterhalb des nicht weniger gelungenen R5, soll man mit gut 20.000 Euro dabei sein. Den Verbrauch hat man auch bekannt gegeben: 10 kWh auf 100 km !



Fotos: Hersteller, www.frank.at

Joachim Zanitzer

e-Mobilität Spezialist.

Zanitzers



Der Frunk zum Nachrüsten

Wohin mit dem Ladekabel? Entweder es liegt frei im Kofferraum oder im Zwischenboden davon. Ärgerlich wird es nur, wenn es benötigt wird und der Kofferraum beladen ist. Der Front-Trunk, auch bekannt als „Frunk“, ist ein zusätzlicher Stauraum im vorderen Bereich eines Elektrofahrzeugs. Jetzt gibt es aber auf www.frank.at für viele Fahrzeuge einen Frunk zum Nachrüsten. Eine wirklich gute Idee.



VW stellt den erfolgreichen e-Up ein

Der e-Up war ein sehr erfolgreicher Elektro-Kleinwagen. Gerade deswegen überrascht es, dass dieser Wagen eingestellt wird, nachdem auch der Zweisitzer-Smart verschwunden ist. Laut Auskunft sind die neuen Vorschriften Schuld, die ein Upgrade dann das Fahrzeug zu teuer werden lassen. Einmal mehr zeigt sich, dass bei europäischen Fahrzeugherstellern die Rendite mehr zählt als der Wunsch der Käufer nach kleinen leistbaren Elektrofahrzeugen. Abhilfe gibt es frühestens 2026, wenn Volkswagen einen kleinen ID.1 nachreichen will.

Radnabenmotoren vor dem Durchbruch?

Mit der Elektromobilität ergeben sich neue Möglichkeiten und da werden auch wieder alte Ideen aus den Schubladen geholt. Schon 1900 haben Ludwig Lohner und Ferdinand Porsche den sogenannten Lohner-Porsche zur Weltausstellung präsentiert. Heute wird an dieser Idee wieder fleißig getüftelt. Neben dem serienreifen Emiliy GT von NEVZ präsentierte nun auch THK aus Japan ein Elektroauto mit Radnabenmotoren. Der Vorteil liegt darin, dass die Motoren im Rad sitzen, sich einzeln ansteuern lassen und damit eine verbesserte Dynamik und Fahrsicherheit bieten. Damit ist die Realisierung eines möglichst niedrigen Fahrzeugfußbodens möglich, was gerade bei den heutigen Elektroautos mit den großen Akkus im Boden von großer Bedeutung ist. Großer Nachteil ist die Rotationsenergie, bzw. das große Gewicht im Reifen, das abgefedert werden muss.



RIVER•SIDE

ART OF SHOPPING

www.riverside.at



ÜBER
60 SHOPS
ERWARTEN
EUCH

**PREMIUM
SHOPPING
AN DER LIESING**

**DAS BESONDERE GESCHENK
FÜR JEDEN ANLASS**

EINZULÖSEN IN ÜBER 150 SHOPS*

* IM AUHOF CENTER UND RIVERSIDE SHOPPING



**ERHÄLTlich
BEIM INFOPOINT
IM 1. OBERGESCHOSS**

MediaMarkt

C&A

H&M

ONLY

**INTERSPORT
WINNER**

HUMANIC

HEINZ

**SCHAUER
WORLD CHAMPION - GRAND PRIX SIEGER**

A

BIPA

dm

**YUZU
RUNNING SUSHI**

**RAU
WOLF**

**STASTIN
AUF GANZER LINIE GENUSS**

**Liesinger
Bräu**

**Tauber
Brotbacken und mehr**

DEPOT

FRESSMAPF

TEDI

Faszination: Maserati MC20 Cielo

Himmlich

Der neue MC20 und der offene Cielo sind aus mehrfacher Sicht etwas besonderes für Maserati. Wir sahen uns die Sportler und Produktion an.

Bora und Merak, die letzten Mittelmotorsportwagen von Maserati sind wahrlich schon eine Zeit lang her, sofern man den homöopathisch produzierten MC12 auf Ferrari Enzo-Unterbau mal ausnimmt. Dank reichlich virtueller Simulationskunst betrug die Entwicklungszeit nur vier Jahre. Er wirkt durch seine niedrige Höhe und klaren Linien kompakt, misst aber 4,7 Meter in der Länge und zwei in der Breite.

Erster eigener Motor nach Ferrari

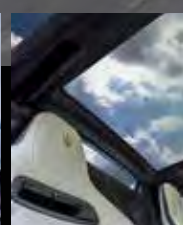
Neu und selbst entwickelt ist auch der Motor. Der 3.0-Sechszylinder-90-Grad-V6-Bi-Turbo liefert aus drei Litern Hubraum 630 PS und hört auf den Namen Nettuno. 210 PS Literleistung sind Oberliga. 730 Nm Drehmoment fallen per 8-Gang-Doppelkupplungsgetriebe sortiert über die Hinterräder her. Jetzt kommt die offene

Variante. Cielo bedeutet übersetzt Himmel. Die Höchstgeschwindigkeit des MC20 Cielo liegt bei über 320 km/h, die Beschleunigung von 0 auf 100 km/h beträgt 3 Sekunden.

Es werde Licht

Sein Glasklappdach verwandelt sich in 12 Sekunden elektrisch so, dass der verfügbare Laderaum nicht beeinträchtigt wird, wer es unbedingt nicht erwarten kann, bis zu 50 km/h. Auf Knopfdruck lässt sich dieses von transparent auf blickdicht abdunkeln. Einzig schade, dass man so nichts mehr vom Motor sehen kann. Dafür dürfen die Schmetterlingsflügeltüren erhalten bleiben. In Österreich darf man mit 32 Prozent Nova allerdings mit locker 300.000 Euro kalkulieren.

Fotos: Hersteller, Text: Bernhard Reichel





Die Produktion des MC20

Auf die Produktion des MC20 ist Maserati aus vielen Gründen besonders stolz. Vor allem, da dies erneut in den historischen Gebäuden der Firmenzentrale in Modena in der Viale Ciro Menotti abläuft. Weiters weil es sich um einen echten Sportwagen handelt, vermutlich der letzte, welcher noch neu mit Verbrennungsmotor entwickelt worden ist. Dieser wird ebenfalls vor Ort produziert und ist die erste stolze Eigenentwicklung seit der Trennung von Ferrari. Gefertigt werden die Motoren noch von Hand, was ungefähr 25 Stunden insgesamt und somit mehrere Tage in Anspruch nimmt. Los geht es in der klinisch sauberen und hellen Produktionshalle allerdings mit dem angelieferten etwa 100 Kilo leichten Carbon Monocoque, welches gemeinsam mit Dallara entwickelt worden ist. Drei Versionen von diesem unterscheiden gleich im ersten Produktionsschritt, ob es ein Coupé, Spyder oder Elektrovariante sein wird. Die offene Version verlangt nach höherer Torsionssteifigkeit, die elektrische ist insgesamt nochmals stabiler, besonders im Bereich des Akkus. Mit dem Alfa Romeo 4C konnte Maserati bereits Erfahrung mit einem Mittelmotorsportler aus Carbon sammeln. Am Carbon-Monocoque wird der Hilfsrahmen aus Alu angeschraubt. Die Produktionslinie ist in sechs große Bereiche unterteilt: Karosserie-

montagelinie mit Messbereich, Lackierung, Motorenmontage (Hochzeit), Fahrzeugmontage, Prüflinie und Endbearbeitungslinie. Insgesamt passiert ein MC20 mehr als 70 Einzelstationen. Man ist überrascht, wie viel Meter an Kabeln sich heute vor der Karosseriebeplankung einnisten. Stolz ist Maserati nicht nur, dass das Auto vollständig in Modena

entwickelt wurde, davon reichlich virtuell, sondern, dass auch die Zulieferer größtenteils aus Italien stammen. Bei den Zutaten wählte man nur das Beste, die Bremsen sind natürlich von Brembo, die Gurte von Sabelt, das Klappdach von Webasto oder die Reifen von Bridgestone. Der MC20 ist der erste Maserati, der in der völlig neuen Lackierstraße in Modena seine Farbgebung erhält. Besonders viel Mühe gibt man sich, dass der Farbton trotz unterschiedlicher Materialien immer einheitlich aussieht. Bis der Supersportler auf eigenen Rädern das Werk verlassen kann, vergehen drei Tage. Dies passiert sieben mal am Tag und 35 mal in der Woche. Derzeit ist die Spydervariante Cielo derart beliebt, dass von sieben MC20, nur ein

Coupé darunter ist. Mit dem klappbaren Glasdach bietet der MC20 auch einen wunderbaren Kompromiss. Und natürlich ist das Werk auch für zahlreiche individuelle Kundenwünsche flexibel. 600 Menschen arbeiten im Werk der „Viale Ciro Menotti“, davon 250 Menschen direkt an den Produktionsanlagen. Die Produktion lässt sich übrigens auch besichtigen, ein empfehlenswertes Erlebnis!



Fundstück: Polnische Chevrolet Werbung aus dem Jahr 1939

Seuchen, Gestank, Tierleid, Umweltzerstörung - das Auto machte dem ein Ende.

Man stelle sich die Welt ohne Autos vor, heute womöglich leichter als zu Beginn der Industrialisierung und Aufkommen der Eisenbahn, wodurch sich im 19. Jahrhundert der Zugzug in die Städte massiv verstärkte. Das überproportional heftig mit gewachsene Mobilitäts- und Transportbedürfnis wurde fast ausschließlich über Pferde abgewickelt. So auch der überweigende Teil des vergleichbaren öffentlichen Verkehrs, Kutschen waren nur einer kleinsten Oberschicht zugänglich. Die Pferde zogen Schiffe vom Ufer aus, oder verbrachten ihr Leben ohne Sonnenlicht im Bergbau. Dampfbetriebene Busse waren mit ihrer Rauchentwicklung eher ungeeignet. Auch Ochsen und sogar Hunde mussten bei Pferdemangel einspringen.

Um 1900 waren in New York etwa 100.000 Pferde im Einsatz (in Wien 40.000), etwa 20.000 davon sollen sich pro Jahr selbst durch ihre mit Typhus infizierte Ausscheidungen ausgelöscht haben. Höchstens zwei bis drei Jahre wurde ein durchschnittliches Pferd alt. Die Tiere wurden geradezu verschlissen, häufig einfach



„Städte ohne Pferde!“ „Es wird Pferde ersetzen.“
Die Erlösung von unwürdigen Zuständen von Mensch und Tier durch die Erfindung Automobil wurde hierbei gesehen, wertgeschätzt und natürlich auch beworben.

liegen gelassen. Man darf den Gestank von Kadavern und 30 Kilo mittelfester und 10 Kilo flüssiger Ausscheidungen pro Tag und Tier hochrechnen. Legendar die Hochrechnung, dass der Pferdemit im Jahr 1930 bis zum dritten Stock der Wolkenkratzer reichen würden. Ebenfalls zur

Jahrhundertwende trabten in London gar 300.000 Pferde, das Problem von Gestank, Mist und Krankheiten wurde erst durch das Auto gelöst, und heute versucht London, das Auto aus der Stadt zu beseitigen.

Vor gewaltigen Flächen für die Endlagerung der Mistmengen wird gewarnt. Parallelen zur Entsorgung von Atom- oder Akkusrott? Bleibt uns wieder zu hoffen, dass man sich auch hier wie Kaiser Wilhelm gewaltig irren wird: „Ich glaube an das Pferd. Das Automobil ist eine vorübergehende Erscheinung.“

Trauriger Höhepunkt des Tierverschleißes war der erste Weltkrieg. Bis zu 20.000.000 Pferde erlebten ein unwürdiges Ende, notfalls verspeist. Mit Ende des Krieges begann die erlösende Transformation von Pferd auf das Automobil. Und noch eine Randnotiz fürs Klima: ein Pferd verursacht im Jahr etwa eine Umweltbelastung vergleichbar mit 21.500 Kilometer eines durchschnittlichen Autos. Die tierischen Besitzer erleben aber nicht mal annähernd so viel Anfeindung, wie jene eines Liebhaberfahrzeuges mit einem Bruchteil der Kilometerleistung.

Kommentar: Eigenverantwortung & Idiotie

Ein paar Wenige machen es den Anderen nachhaltig immer mühsamer.

Erinnern Sie sich noch, als nichts anderes mehr ging, an den verzweifelten Appell vor dem dritten Lockdown an die berühmte Eigenverantwortung? Nur kurz war davon die Rede, ehe man den Kurs der Abgewöhnung von besagter Kunst konsequent weiterging, und hier meinen wir dieses Mal nicht die österreichische Politik, sondern die globale Strömung, stets befeuert vom Irrsinn aus Übersee. Man muss sich also nicht wundern, wenn in Betriebsanleitungen vorm Genuss von Batteriesäure gewarnt wird. Wo kein Verbotsschild, so muss auch alles erlaubt sein. Fällt man hin, sucht man jemanden der, Schuld sein könnte. In Autos lassen sich immer mehr Assistenten immer häufiger nicht mehr deaktivieren und es werden immer mehr. Der adaptive Tempomat fällt aus; warum kann dieser nicht zu einem manuellen Tempomaten degradiert werden? Beim Einsteigen piepst es; die Tür ist ja offen. Beim Aussteigen piepst es;

„bitte nicht die Kinder zurücklassen.“ Dazwischen eine Arie an elektronischer Bevormundungen; die einen stresst die Entmündigung (S.20), die anderen machen noch mehr ablenkenden Unsinn - Die Technik oder die Rechtsschutzversicherung wird es schon richten. Die angekündigte autonome Revolution ist sang und klanglos verschoben worden, und damit auch die elendigliche Debatte, ob wir überhaupt noch selbst lenken dürfen sollten. Bis dahin sollen Autos automatisch rechts ran fahren, wenn wir zu müde sind. Paradox, was alles verboten wird, aber zugemutet wird blind über einen Touchscreen bedienen zu müssen.

Immer weiter

Man traut den Menschen auch nicht mal mehr das Bremsen zu. Kommt eine Baustelle, braucht es diese Beschilderung: 70, 50, 30, umgekehrt nach dem Ende. Hat sich einer mit 150 um den Baum gewickelt, so heißt es ab nun 70 statt 100 km/h auf dieser Strecke für alle zivilisierten Autofahrer. Die Regeln orientieren sich leider am

unfähigsten Glied der Gesellschaft, obwohl besagter Unfallfahrertyp halt mit 80 statt 50 km/h zu schnell verunfallen würde. Junge Leute sollen künftig anfänglich nicht mehr bei Nacht fahren dürfen, Alte am besten gar nicht mehr. Der Teufelskreis wird so nicht enden. Bei schwer erziehbaren Kindern hilft es, ihnen Verantwortung zu übertragen, etwa für ein Haustier. Aber was machen Gemeinden etwa in der Wiener Umgebung? Ampeln für Smartphone-User, welche auf die Straße leuchten, damit man nicht mal beim Überqueren einer Gefahrenzone vom Bildschirm wegschauen muss. Entsprechend entwickelt sich unübersehbar der nächste traurige Trend, das an der Windschutzscheibe festgesaugte Smartphone als TV-Monitor während der Fahrt zu missbrauchen. Mit der der Lieblingsserie durch den Schanigarten? Zahlen zu diesem fragwürdigen Unfug (§ 102 Abs. 3, 5. Satz KFG) hat die Polizei derzeit noch keine, aber spätestens hier wird man sich schwer tun, auch noch dies elektronisch unterbinden zu können und eine Rückkehr zur Eigenverantwortung gesellschaftlich debattieren müssen.

Büchertipps

Mercedes-Benz C 111

Einige Zentimeter dick und zwei Kilo schwer, mit zahlreichen unveröffentlichten Informationen und mehr als 1100 Abbildungen präsentieren die Autoren auf Basis der umfangreichen Bestände des Mercedes-Benz Konzernarchivs mehr als sehr detailgetreu die faszinierende Geschichte des Versuchsträgers und zugleich attraktiv verpackten Rekordjägers C 111. Die umfangreich erweiterte und aktualisierte Neuauflage ist vor allem im vorderen Teil um die Studie

„Vision One-Eleven“, die die Design-Ikone von 1970 progressiv neu interpretiert, erweitert worden. Das mehrfach preisgekrönte Referenzwerk gehört in den Bücher-schrank jedes Mercedes-Benz Enthusiasten.

MERCEDES-BENZ C 111



Mercedes-Benz Classic (Hrsg.)
Gerhard Heidbrink • Joachim Hack • Wolfgang Kalbhenn

Gerhard Heidbrink, Joachim Hack,
Wolfgang Kalbhenn
Motorbuch Verlag
Hardcover, 92,50 Euro
ISBN 978-3-613-04482-1

Auto Unser - Kult und Krise

Keine Erfindung hat unser Leben so nachhaltig verändert und geprägt wie das Automobil. Doch während der Besitz eines Autos lange als Symbol für Wohlstand und sozialen Fortschritt galt, steht es heute häufig für Krisen und Umweltprobleme. Die Geschichte des Verbrennungsmotors kennt also eine Vielzahl unterschiedlicher Aspekte - die noch nie so gekonnt, kritisch, bewundernd, rational und fair miteinander verknüpft wurden wie in diesem Buch. Es erzählt von Emotion und Faszination, von Anfängen, Übergängen, Krisen und Widersprüchen, von nationalen Befindlichkeiten und globalen Ansprüchen. Der Geschichte der automobilen Frauen ist ein eigenes Kapitel gewidmet. Ein grandioser Parforceritt durch die Automobilgeschichte, illustriert mit herausragenden und seltenen wie nostalgische Fotografien. Auf jeder Seite merkt man die Detailliebe und ganzheitliche Auffassungsgabe, damit hebt sich das Buch erfrischend von anderen Mainstream-Erscheinungen ab und ist zudem mehr als umfangreich. Dass sich viele Beispiele am deutschen Saarland orientieren, wird auch heimische Leser nicht stören. Ein Muss für die heimische Bibliothek oder ein ideales Geschenk.



Hans-Christian Herrmann
Motorbuch Verlag
Hardcover, 42,50 Euro
ISBN 978-3-613-04616-0

Pagani - Hypercars d'autore

Das nun dritte Buch über die junge Automobilmarke bringt die Geschichte auf den letzten Stand. Und hier tat sich einiges, bei den Modellen Zonda und Huayra oder dem Umzug ins neue spektakuläre Anwesen. Alle offiziellen Modelle erhielten eigene Kapitel mit akribischen Detailveröffentlichungen. Auch finden sich eigene Kapitel über die hauseigenen Carbonrezepturen und Verarbeitungen, die Geschichte Horacio Paganis, die Entwicklung und Interviews und Wegbegleiterkommentare. Zusammengefasst, Fans der Marke kommen um dieses Buch nicht herum.

Daniele Buzzonetti
Artioli Editore

Hardcover, 72,99 Euro
EAN 9788877921871



Modetipp

Ledergürtel-Karbonoptik

Wem der Partnerlook mit dem eigenen Wagen gefällt, der kommt um den Ledergürtel von Cartvelli nicht herum. Gürtel in Carbonoptik gibt es zwar einige, uns konnte nur dieser überzeugen. Kein Kunstleder, sondern satte 3,5mm dickes robustes („Hi-Tech“)-Echtleder. Die Oberfläche im Karbonlook wirkt dreidimensional wie kein anderes und hinterlässt einen beruhigenden Eindruck, dass dies auch nach ein paar Jahren Tragedauer noch so bleibt. Produziert wird der selbst und leicht kürzbare Gürtel in Deutschland und ist im klassischen Schwarz aber auch Weiß und Braun zu haben. Ideal vor Weihnachten ist die mitgelieferte Geschenkbox.



Cartvelli Premium Ledergürtel
www.Cartvelli.com oder Amazon
4 cm Breite, Bundweiten 80-130cm
schwarz, weiß, braun - 64,95 Euro

Worst Case Car

ESP, Navi, toter Winkelwarner - viele Assistenten wollen wir nicht mehr missen. Irgendwie hat jedes heutige Auto eine gut gemeinte aber schlecht gemachte Eigenart, die einem den letzten Nerv kostet. Die Zusammenfassung in einem fiktiven Worst-Case-Car dient der Unterhaltung.



Dass ein Haucherl Nebel, Regen, Schmutz oder Licht Sensoren lahmlegt, ist ja neue Normalität, wie abenteuerliche Bremsmanöver durch imaginäre Hindernisse. Winterliche Salzkrusten oder Schotter am Fahrbahnrand nehmen diverse Spurhalteassistenten gerne zum Anlass, uns in den Gegenverkehr zu drücken. Dieser lässt sich leicht durch Blinken aushebeln, auch wenn man rechtens eine Sperrlinie überfährt, fatal, wenn das Auto das Einordnen auf die eigene Spur zurück verweigert. Günstige mit Lenkwinkelsensordaten arbeitende Müdigkeitswarner nötigen mit wenig liebevollen Tönen auf einer schnurgeraden Strecke zu dezenten, aber ständigen Lenkbewegungen.

mag auch einmal nicht vorgesehen zu sein, sich während der Fahrt kurz abzuhängen und sofort wieder anzugurten, erst durch Anhalten und Motorneustart lässt sich dieser Gurtwarner zum Schweigen bringen. Sie lenken mit einer Winterjacke übergreifend ein oder überwachen den toten Winkel selbst, selbst schuld, wenn man dann wie ein Christbaum leuchtend gerügt wird, dass die Kamera den Fahrer nicht permanent überwachen kann.

Widerstand ist zwecklos

Grotesk wird es, wenn neue Warntöne per Over-the-Air-Updates den Wagen infiltrieren, etwa bei einem Plug-in-Hybrid, wenn dieser nicht regelmäßig an der Steckdose nuckelt. Oder durch die 3G-Abschaltung verschwinden gleich ganze Funktionen. Manch chinesisches Automobil erzieht bereits sprechend. Mühsam: Man gibt im Navi ein Ziel ein, nach dem Motorstart ist dieses wieder weg.

bremsen“. Sträucher oder Laub reichen, dass der Wagen sich nicht einparken lassen will.

Eigenverantwortung ade

Sicherlich nett gemeint aber schon dreist, wenn aktive Telefongespräche beim Erkennen eines Einparkmanövers einfach beendet werden. Und weil Sicherheit wichtig ist, schließen sich beim ersten Quersteher alle Fenster, das Lenkrad fährt zurück, der Gurt strafft sich, der Sitz fährt nach hinten – nettes Feature, aber irritierend, wenn man alle Fahrhilfen deaktiviert und auf abgesperrter Fläche, was man auch am Bildschirm bestätigen muss, den Wagen erforschen will. Der Irrsinn der allgemeinen Bildschirmwischerei ist besser eine eigene Geschichte, im Extremfall bleibt nur der Schalter für die Warnblinker analog. Mühsam, wenn diese dann während der Fahrt gesperrt sind und auch der bald radarüberwachte Beifahrer nicht bedienen darf.

Immer bevormundender entwickeln sich Energiesparideen – eine Sekunde das Fenster auf und die Klimaanlage ist aus. Will man selbst steuern, kann plötzlich stehen: „Leider ist die Funktion gerade nicht verfügbar“. Kurz etwas von den Rücksitzen geholt und die Sitzheizung ist aus. Kurz den Hintern angehoben, um ein Ticket aus dem Parkhausautomaten zu ergattern, und die Zündung ist aus. Aber was soll's, immerhin darf man die Fenster noch selbst öffnen. Erholung im Autokino? Blöd, wenn das nötige Autoradio nur mit Zündung läuft, die Innenraumbeleuchtung an bleibt und alle 10 Minuten zur Batterieschonung runterfährt. Frische Luft gibt es nur mit Motorstart, Zündung reicht den Fensterhebern nicht. Trennen sich danach die Wege, sollte man sich vergewissern, wer den Keyless-Schlüssel besitzt, denn einige Autos fahren, einmal gestartet, ohne den geringsten Kommentar bis zum Abstellen einfach ohne Schlüssel weiter. Wo bleibt hier der Warnhinweis, oder etwa wenn man mit Nebelschlussleuchte schneller als 50 km/h fährt oder um Mitternacht immer noch ohne Licht fährt?



Den Vogel dieser Warntöne schießen derzeit ISA-Vorstufen zur Tempoüberwachung ab. 1-4 Stundenkilometer über dem Limit und der Trommelfellterror geht los und hört im Extremfall auch nicht mehr auf, bis das Limit eingehalten wird. Hier geht es nicht darum schneller zu fahren, sondern dass viele Fahrzeuge die tatsächlich erlaubte Geschwindigkeit immer noch nicht erfassen können. Getoppt wird das Ganze, wenn das Fahrzeug diese Geschwindigkeiten selbst umsetzt oder verzögert. Plötzlich versucht es selbstständig auf der Triesterstraße 100, oder auf der Tangente 130 km/h zu fahren. Warntontechnisch kehrte kurioserweise die leichte Pizzaschachtel oder Handtasche als nicht angesgurter Beifahrer zurück. Gar die eigene umgeklappte Rückbank wurde als drei nicht angeschnallte Gäste erkannt. Es

Auch nicht vorgesehen, dass man langes Ladegut mit offener Heckklappe transportieren möchte. Manche Vehikel erkennen das überstehende Ladegut als Hindernis, verweigern die Fahrt, lassen gar nicht starten, belassen es bei der Innenraumbeleuchtung und jammern durchgehend über offene Eintrittsporten. Automatikwägen lassen praktisch alle nicht mehr mit eingelegtem Gang mit offener Türe felgen-schonend einparken. Ärgerlich, aber einmal verlässt man sich bei einem kleinen Crossover auf diesen Umstand und schon rollt der Wagen auf dem Weg zum vermeintlich schnellen Schließen der Heckklappe an einem selbst vorbei. Richtig bitter, wenn dabei die Türe zufliegt und die elektrischen Türgriffe einfahren. Das andere Extrem sind – derzeit noch deaktivierbare – „Rangier-



FORMULA 1[®] DIE AUSSTELLUNG WIEN



AB 02.02.2024
METASTADT

The F1 logo, FORMULA 1, F1, GRAND PRIX and related marks are trademarks of Formula One Licensing BV, a Formula 1 company. All rights reserved.

oeticket[★]

servus^{TV}

F1EXHIBITION.COM

Kronen
Zeitung

SHOW))) FACTORY



Test: DS 9 E-Tense 250 Rivoli+ Plug-in-Hybrid

Le Président

Mit dem DS 9 präsentiert der französische Citroën-Ableger DS seine bisher mächtigste Limousine. Präsident Manuel Macron legte sich das Luxusgefährt als Dienstwagen zu.

Wären Sie gerne der Präsident Frankreichs? Bei dieser Frage gehen die Meinungen wohl weit auseinander. Einigkeit hingegen herrscht bei der Frage: Hätten Sie gerne sein Auto, den DS9? Die Antwort: Oui, oui und nochmals oui!

Exote mit Klasse

Der DS 9 gilt dabei als echter Exot im Segment der Luxuslimousinen. Er bildet die Speerspitze der DS-Modellreihe. Es handelt sich um einen fast fünf Meter langen, über die Vorderräder angetriebenen Stufenheck-Viertürer, der von einer Kombination aus Verbrenner- und Elektromotor befeuert wird. Die Systemmehrleistung setzt sich aus 110 PS Elektromotor und 200 PS 1,6-Liter-Vierzylinder-Motor zusammen: Das ergibt kombiniert 250 PS. Bis zu 67 Kilometer lassen sich mit dem DS 9 E-Tech 250 emissionsfrei zurücklegen. Diesen Wert konnten wir im Testbetrieb

auch annähernd erreichen.

Staatslimousine

Der DS 9 ist ein Auto für Staatsmänner (und natürlich Staatsfrauen). Das merkt man schon am äußerlichen Erscheinungsbild. Danach, beim Erklimmen des Wageninneren, nennen wir es Wohnzimmer, fallen die elektrisch ausfahrenden Türgriffe auf. Auch die wuchtigen, bequemen Sitze passen eher zu einem Wohnzimmer als zu einem Auto. Eine analoge Uhr dient als Blickfang. Im Cockpit regiert viel Chrom. Die Bedienelemente sind nicht nur schön anzuschauen, sie liegen auch gut in der Hand.

Adelige Platzverhältnisse

Die Verarbeitungsqualität des Nobel-Franzosen ist exzellent. Dasselbe gilt für das Raumangebot, sowohl vorne als auch auf den Hintersitzen steht fürstlich – pardon, „präsident-

lich“ viel Platz zur Verfügung. Das gilt vor allem für die Kniefreiheit. Das ist wichtig, denn Monsieur le Président pflegt ja auf der Rückbank zu reisen, während der Chauffeur (ist wohl nicht aus Zufall ein französisches Wort) die Limousine durch den Pariser Stadtverkehr lenkt. Motorrad-Eskorte hatten wir beim Test des DS 9 zwar keine, aber das Gefühl, mit einem edlen Gefährt unterwegs zu sein, begleitete uns immer.

Blickfang

Wem die 250 PS, die unser DS-9-Testauto geleistet hat, nicht reichen, der mag vielleicht auf die 4x4-Variante mit 360 PS ausweichen. Was beide Versionen verbindet: Man steht im Mittelpunkt der öffentlichen Aufmerksamkeit, interessierte Blicke der Mitmenschen sind garantiert. Und damit wären wir wieder bei Monsieur le Président.

Wolfgang Müller



Fotos: Henry Gasselich

Test: Citroën C5 X

X-Faktor



Fotos: Henry Gasselich

Im heutigen Automarkt, wo die meisten Modelle sich in Design und Funktion oft ähneln, gibt es einen Namen, der sich beharrlich weigert, dem Trend zu folgen: Citroën. Das hier getestete Fahrzeug nimmt uns mit auf eine Reise zwischen Tradition und Moderne.

Schon auf den ersten Blick sticht das unverkennbare Design ins Auge: Die Karosserieform fordert uns heraus, ihn in eine bestimmte Kategorie zu stecken. Ist es ein Shooting Brake, eine Limousine oder doch ein SUV? Citroën scheint hier den alten Leitsatz „Warum nicht alle?“ zu befolgen. Trotz seiner vielseitigen Designelemente wirkt das Fahrzeug harmonisch und einzigartig.

Zuhause auf Rädern

Der Innenraum ist ein Paradebeispiel für französischen Komfort und Eleganz. Die Sitze sind nicht nur bequem, sie bieten auch Features wie Heiz-, Kühl- und Massagefunktion. Man spürt in jedem Detail, dass der Fokus auf Fahrer und Passagiere gerichtet wurde. Beispiele dafür wären: 12-Zoll-Touchscreen, Head-up-Display und noch echte Knöpfe und Drehregler.

Komfort ist König

Der C5 X ist zudem erstaunlich geräumig. Selbst für großgewachsene Personen bietet er ausreichend Raum, auch auf der Rückbank. Mit bis zu 1.640 Litern, bei umgeklappten Rücksitzen, bietet er auch ordentlich Stauraum, wenn es einmal mehr als nur das Golfbag sein muss. Auf eine Ekstase an G-Kräften wartet man allerdings vergebens. Kein Wunder, gibt es doch andere Prioritäten. Die Kombination aus 8-Gang-Automatik und der Advanced Comfort-Federung, die dank Öl gelagerten Federn besonders sanft und geschmeidig agiert, lädt der Franzose zu einer ruhigen und gelassenen Fahrweise ein.

Gutes Investment

Die zusätzlichen zwei Tausender zum Einstiegspreis von 42.000 Euro sind gut investiertes Geld. Dafür gibt es zur

ohnein guten Ausstattung unter anderem einen 12 Zoll Touchscreen, ein erweitertes Head-Up Display, 19 Zoll Leichtmetallfelgen, beheizbares Lederlenkrad, 7 Zoll digitales Kombiinstrument und Abstandsregeltempomat als Upgrade.

Fazit

Der Citroën C5 X ist mehr als nur ein Auto - er ist ein Statement. Sein Design mag polarisieren, aber wer über den Tellerrand hinausblickt und sich auf eine Probefahrt einlässt, wird schnell feststellen: Neben viel Technik und Raum, gibt es auch ein einzigartiges Fahrgefühl. Ein komfortabler, technisch ausgereifter und stilvoller Begleiter für alle, die sich von der Masse abheben wollen.

Daniel Kusnierz



MOTORTYP Turbo-Benziner
ZYLINDER R3
LEISTUNG 131 PS
DREHMOMENT 230 Nm
0 AUF 100 KM/H 11,3 Sek.
SPITZE 213 km/h
GETRIEBE 8-Gang-Automatik
ANTRIEB Vorderrad
LEERGEWICHT 1.493 kg
REIFEN 205/55 R19
REICHWEITE 860 km
VERBRAUCH 6,0 L/100 km
VERBRAUCH TEST 6,6 L/100km
CO₂ 136 g/km
KOFFERRAUM 545-1.640 L
PREIS 42.095 €
PREIS TESTWAGEN 44.195 €

Test: Volvo XC40 Recharge

Next Generation

Mit dem XC40 Recharge betreten die Schweden nun das vollelektrische Territorium und wecken höchste Erwartungen.

Der XC40 Recharge ist dezent und gleicht auf den ersten Blick seinem konventionellen Modellbruder. Einige subtile Unterschiede wie der „Recharge“-Schriftzug und der verkleidete Kühlergrill verraten allerdings seine elektrische Natur. Der Innenraum, komplett lederfrei, wirkt hochwertig - mit synthetischen Materialien und grauem Textil zeigt Volvo, wie moderner Luxus aussehen soll. Übrigens:

Verbundenheit

Volvo bringt mit dem Android-Infotainmentsystem, entwickelt in Zusammenarbeit mit Google, Modernität ins Cockpit. Ob Google Maps, Assistant oder Apps von Drittanbietern - der Zugriff funktioniert nahtlos. Antrieb und Reichweite Drei Antriebsvarianten stehen zur Wahl, wobei bereits die Basisversion mit 238 PS be-

eindruckt: 7,3 Sekunden von null auf 100 km/h und eine WLTP-Reichweite von 473 km konnten im Testbetrieb durchaus überzeugen. Die Extended-Range-Version bietet sogar eine Reichweite von bis zu 570 km laut WLTP. Die Spitze macht übrigens die Twin Motor Variante mit Allradantrieb und 408 PS.

Fahrgefühl

Das Fahrerlebnis ist mit einem Verbrenner nicht zu vergleichen. Mühelose Beschleunigung, leises Dahingleiten und trotz des Mehrgewichts überaus agil in Kurven. Das Ein-Pedal-Fahren ist effizient und praktisch, allerdings gewöhnungsbedürftig. Dadurch, dass es nicht jedermanns Geschmack ist, lässt es sich in den Einstellungen deaktivieren.

Aufladen

Ein 82-kWh-Akkupaket sorgt

für die nötige Energie und dieses bietet für „Eilige“ auch die Möglichkeit des „Schnelltankens“: Mit bis zu 200 kW wird die Batterie des XC40 in gerade einmal 28 Minuten von 10 auf 80 Prozent aufgeladen. Ein ausgeklügeltes Temperaturmanagement sorgt dabei für optimale Ladezeiten.

Fazit

Der XC40 Recharge markiert Volvos Übergang in ein elektrisches Zeitalter. Mit hochwertigem Design, guter Reichweite und einem Infotainment-System, das neue Standards setzt, haben die Schweden ein sehr solides Elektro-SUV geschaffen. Es kombiniert die gewohnte Volvo-Qualität mit den Vorteilen der Elektromobilität und setzt ein starkes Zeichen in der Branche.

Daniel Kusnierz



MOTORTYP Permanent-Magnet-Elektromotor
AKKUKAPAZITÄT 82 kWh
LEISTUNG 238 PS
DREHMOMENT 420 Nm
0 AUF 100 KM/H 7,3 Sek.
SPITZE 180 km/h
GETRIEBE 1-Gang-Automatik
ANTRIEB Hinterrad
LEERGEWICHT 2.090 kg
REIFEN 235/45 R20
REICHWEITE 473 km
VERBRAUCH 16,8 kWh/100 km
VERBRAUCH TEST 17,9 kWh/100 km
CO₂ 0 g/km lokal
KOFFERRAUM 419 L
PREIS 51.990 €
PREIS TESTWAGEN 62.231 €



MTL Mauersanierungen GmbH

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

eines der führenden österreichischen Unternehmen am Sektor:

➤ **Bauwerksabdichtung**

➤ **Mauerwerksabdichtung**

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

➤ **Mauertrockenlegung**

- Ausheizen der nassen Mauerbereiche mit Heizstäben oberhalb der Abdichtungsebene.

➤ **Heizstabtechnik**

- flächige Mauerwerksentfeuchtung, -ausheizung mit Heizstäben.

➤ **Fugen- und Rissverpressung**

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

➤ **Mauerwerksverfestigung**

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

Kontakt und Information:

Bernhard WILHELM, Inhaber und GF

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

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

A-2353 Guntramsdorf, Gumpoldskirchnerstraße 2



Test: Ford Puma ST X

STarke Aktion

Beim Puma ST gibt es derzeit nicht viel zu verbessern, neu sind allerdings hauseigene Sportsitze, welche wir einem genaueren Test unterziehen.

MOTORTYP Turbo-Benziner
ZYLINDER R3
LEISTUNG 200 PS
DREHMOMENT 320 Nm
0 AUF 100 KM/H 6,7 Sek.
SPITZE 220 km/h

GETRIEBE 6-Gang manuell
ANTRIEB Vorderrad

LEERGEWICHT 1.358 kg

REIFEN 225/40 R19

REICHWEITE 550 km

VERBRAUCH 6,6 L/100km

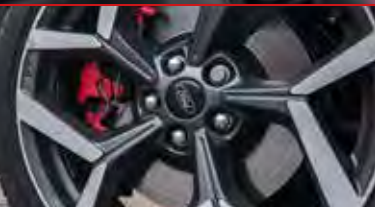
VERBRAUCH TEST
 7,6 L/100km

CO₂ 149 g/km

KOFFERRAUM 456-1.216 L

PREIS 41.750 €

PREIS TESTWAGEN 44.850 €



Anstelle der bekannten Recaro-Sitze gibt es nun 14-fach einstellbare Sportsitze samt Vier-Wege-Lendenwirbelverstellung, welche von der „Aktion Gesunder Rücken“ getestet und mit ihrem Gütesiegel ausgezeichnet wurden. Auch die Sitzfläche lassen sich verlängern und die Neigung der Sitzflächen individuell anpassen. Gelungen ist auch der robust anmutende Kunstlederüberzug. Die Sitze bieten wunderbar Seitenhalt und engen größere Piloten nicht mehr so ein wie die Recaros.

Puma im Tank

Das Puma Herz pustet nach wie vor 200 PS aus seinen drei insgesamt 1,5 Liter fassenden Kammern. Überdies weiß der Motor obendrein mit einer Zylinderabschaltung zu überraschen. Der Dreitöpler geht nicht nur sehr früh richtig druckvoll ans Werk, sondern auch richtig motiviert. Der Motor dreht willig und freudig hoch. Begleitet

wird die überraschend agile schwungvolle Dynamik von sattem Brummen und Knurren, was vor allem im ST-Modus nochmals stärker herauskommt.

Harte Unterlage

Als stimmiges Gesamtpaket brettert man mit den zart gummierten 19-Zöllern und dem extra trockenen Fahrwerk über alle Fahrbahnbeschaffenheiten, was auf dauerhaft schlechten Straßen auch bald zu viel des Guten wird. Läuft alles glatt, gefällt besonders das knackige und vor allem kurz übersetzte Getriebe. Auch wenn es die drehmomentstarke Kraftquelle gar nicht nötig hätte, so schaltet man gerne und oft aus Vergnügen ein paar Gänge zurück. Insgesamt wirkt der nun kleine ST mit seinem dunklen überschaubaren Innenraum, den gut umschließenden Sitzen, der nicht zu leichtgängigen und recht direkten und kurz übersetzten Lenkung äußerst knackig. Kurven raubt die

Wildkatze entsprechend gierig. Schnell glaubt man, wieder im kleineren Fiesta ST zu sitzen. Die echte rein mechanische Differenzialsperre kostet Aufpreis. Die Einflüsse in der Lenkung halten sich zumindest im Trockenen gering. Spätpubertierende finden gar im Gezerre am dick gefütterten Volant ihren Unterhaltungswert, wenn man die Katze von der Kette lässt. Abgesehen davon und dem stets straffen Fahrwerk begleitet einen der Puma auch ganz normal durch den Alltag, die wirbelschonenden Sitze kommen allerdings gerade recht. Das B&O-Soundsystem begeistert mit feiner Klangvielfalt und sattem Bass. Bestens klappt auch alles mit der Bedienung mit echten Drehreglern und Tasten. Auch ein echter Handbremshebel ist an Bord, wenn auch nicht mit extrem bissiger Bremswirkung zur Korrektur des Kurvenradiuses.

Bernhard Reichel



Fotos: Bernhard Reichel

Test: Ford Grand Tourneo Connect Active EcoBlue

Caddy**lack**



Fotos: Bernhard Reichel, Hersteller

Der neue Tourneo zeigt sich so vielseitig wie nie zuvor. Wir haben die Langversion mit Allradantrieb zum Test begrüßt.

Der Tourneo ist das erste Auto der Kooperation von Ford und VW, was man auch optisch sofort merkt. Die Frontpartie ist ganz im Stil von Ford gehalten, bleibt aber neben den Logos am Heck und im Innenraum auch das einzige Merkmal eines Ford-Fahrzeugs. Der lange Grand Tourneo mit 122 PS-Diesel, manueller Schaltung und Allradantrieb bietet bis zu sieben Personen Platz. Mit an Bord ist aber schon eine gute Basisausstattung inklusive Klimaanlage, Scheinwerfer-Assistent, Regensensor, 10"-Touchscreen mit Navi und Leder-Multifunktionslenkrad. Optional empfehlenswert ist die dritte Sitzreihe. Der Innenraum ist fast 1:1 von VW übernommen und bietet einen sehr modernen Look und absolutes Pkw-Feeling. Lediglich die vielen Ablagen erinnern noch daran, dass man eigentlich in einem Nutzfahrzeug sitzen sollte. Vermisst haben wir aber das Ford SYNC-Infotainmentsystem, welches aus unserer Sicht deutlich besser als das mit einigen Macken behaftete VW-System ist. Die langsame Reaktionszeit und die Slider für

die Klimasteuerung haben uns schon bei unserem Test mit dem baugleichen VW Caddy gestört. Auf das Glasdach sollten aber nur absolute Sonnenanbeter setzen, da es über keine Rollläden verfügt und im Sommer das Auto zum reinsten Backofen macht.

Komfortabler Begleiter

Auf ganzer Linie überzeugen kann der Ford Grand Tourneo dafür beim Platzangebot. Auf 4,89 Metern Länge finden bis zu sieben Personen Platz, wobei die letzte Reihe eher für Kinder gedacht ist. Durch die großen Schiebetüren ist auch der Zugang zum Fond sehr leicht möglich. Bequeme Sitze runden den positiven Eindruck weiter ab. Wählt man die Langversion des Tourneo, hat man auch bei sieben Sitzplätzen noch einen Kofferraum von 650 Litern, womit der Hochdachkombi auch so manchem ausgewachsenen Van Paroli bietet. Ist man nur zu fünft unterwegs, stehen bis zu 1.720 Liter Stauraum zur Verfügung. Für den Umzug oder andere größere Transportaufgaben kann man zu zweit beachtliche

3.105 Liter verstauen. Die Zuladung ist mit 591 Kilogramm aber nicht so hoch, wie man es sich für einen Siebensitzer erwarten würde. Als Shuttle für die Teilnehmer der Miss Bikini-Wahl wird es noch reichen, die Teilnehmer für die Schwergewichts-Box-WM müssen aber wohl ein anderes Fahrzeug wählen. Auch der 2,0-Liter-EcoBlue-Dieselmotor mit einer Leistung von 122 PS wird bei voller Beladung nicht mehr ganz so viel Agilität zeigen, wie er noch mit zwei Personen an Bord zeigt. Hat man gleich nach dem Start mal ein kleines Turboloch überwunden, geht es kurz recht zügig voran. Oben hin wird es wieder zäher. Der Fernlichtassistent blendet zwar schnell ab, aber zu verzögert wieder auf. Der Allradantrieb sorgt für eine saubere Kraftverteilung, so hat man nie das Gefühl, die Kontrolle über das Fahrzeug zu verlieren. Durch die großen Fenster ist der Grand Tourneo auch trotz seiner Größe sehr übersichtlich und lässt sich wunderbar in enge Lücken rangieren.

Stefan Gruber/autoguru.at



MOTORTYP Turbo-Diesel
ZYLINDER R4
LEISTUNG 122 PS
DREHMOMENT 320 Nm
0 AUF 100 KM/H 12,5 Sek.
SPITZE 185 km/h
GETRIEBE 6-Gang manuell
ANTRIEB Allrad
LEERGEWICHT 1.797 kg
REIFEN 215/55 R17
REICHWEITE 735 km
VERBRAUCH 5,3 L/100km
VERBRAUCH TEST
6,8 L/100km
CO₂ 140 g/km
KOFFERRAUM 446–3.100 L
PREIS 41.299 €
PREIS TESTWAGEN 46.823 €

Test: Mazda CX-60 3.3L e-Skyactive Homura

Ein bisserl mehr

Mit 3,3 Litern Hubraum stimmen Dimensionierung von Auto und Motor. Wir testen die Basis mit 200 PS und Heckantrieb.

Der CX-60 basiert auf einer völlig neuen Plattform, das bedeutet grundsätzlich Heckantrieb und längs eingebaute Reihensechser. In diesem heben sich die Kräfte der bewegenden Massen gegenseitig auf, perfekte Laufruhe und reichlich Kraft sind dank zarter elektrischer Unterstützung also auch noch realisierbar. So unvernünftig ein SUV sein mag, es macht es nicht vernünftiger einen unterdimensionierten Motor auszuquetschen. Ein standesgemäßer 3,3-Liter-Turbo-Diesel mit 200 PS, (254 PS und AWD optional) sorgen hier für Vortrieb. Beachtlich, wie über zwei Tonnen schwungvoll in Bewegung versetzt werden. Das Triebwerk ist äußerst quirlig, motiviert und klingt richtig kernig. Auch am Werken der 8-Gang-Automatik gibt es nichts auszusetzen, nur ab und zu gibt es einen kräftigeren Ruck. Häufig segelt das Auto ohne nennenswerten Geschwindigkeitsverlust.

Sechs sells

Reale Verbrauchswerte von gerade mal 6 Litern sind beeindruckend. Trotz perfekter Dämmung und sonstigen Außenwelt-Abschottungen, wurde ein realistisches Gefühl für die Geschwindigkeit geschaffen. Sensationell für die Fahrzeuggröße ist der effektive Wendekreis. Neben dem hohen Komfort erfreut das für europäische Verhältnisse gute Platzangebot, auch wenn sich die Relation zur Außengröße nicht völlig schlüssig erklärt. Auch der Kofferraum geht in Ordnung, die Ladekante dürfte niedriger sein. Lange Gegenstände mit offener Heckklappe zu transportieren, wird zum Problem, zumal erkennt das Notbremssystem das überragende Transportgut als Hindernis. Warntöne und Innenraumbelichtung irritieren die Fahrt. Abhilfe schafft hier wohl die Langversion CX-80 Ende des Jahres. Die hinteren Türen hingegen öffnen sehr weit. Beim

Einsteigen vorne sollten überstürmische Beifahrer auf ihr Knie achten. Die Matrix-LED-Leuchten leuchten partiell tatsächlich so lange es geht aus, allerdings ist auch bei minimaler Beleuchtung immer das Fernlichtsymbol aktiv, was die Kontrolle erschwert. Für den gehobenen Premiumanspruch hätten wir gerne auch Keyless für die hinteren Türen. Beim Abstellen wäre es eine feine Zusatzprogrammierung, dass ein aktives Telefonat nicht abgewürgt wird und, dass der Ganghebel automatisch auf P rangiert und nicht vor dem nächsten Start erst eingelegt werden muss. Die grelle „Passenger Airbag“-Überkopfleuchte lenkt nächtens ab. Für Ablenkung, sorgt auch der akustische und optische „Ablenkung erkannt“-Hinweis. Der CX-60 mag es wohl nicht, wenn man seinen Assistenten misstraut und selbst einen Schulterblick wirft.

Bernhard Reichel



MOTORTYP Turbo-Diesel
ZYLINDER R6
AKKUKAPAZITÄT 0,33 kWh
LEISTUNG 200 PS
DREHMOMENT 450 Nm
0 AUF 100 KM/H 8,4 Sek.
SPITZE 212 km/h
GETRIEBE 8-Gang-Automatik
ANTRIEB Hinterrad
LEERGEWICHT 1.960 kg
REIFEN 235/50 R20
REICHWEITE 700 km
VERBRAUCH 5,0 L/100 km
VERBRAUCH TEST
 6,2 L/100 km
CO₂ 128 g/km lokal
KOFFERRAUM 570-1.726 L
PREIS 64.550 €
PREIS TESTWAGEN 65.700 €



Fotos: Bernhard Reichel

Test: Mazda CX-5 AWD Takumi Sunrise

Milde Sorte



MOTORTYP Saug-Benziner
ZYLINDER R4
AKKUKAPAZITÄT 0,216 kWh
SYSTEMLEISTUNG 194 PS
SYSTEMDREHMOMENT 263 Nm
0 AUF 100 KM/H 9,5 Sek.
SPITZE 195 km/h
GETRIEBE 6-Gang-Automatik
ANTRIEB Allrad
LEERGEWICHT 1.797 kg
REIFEN 225/55 R19
REICHWEITE 420 km
VERBRAUCH 7,6 L/100km
VERBRAUCH TEST
7,3 L/100km
CO₂ 171 g/km
KOFFERRAUM 522 L
PREIS 52.890 €
PREIS TESTWAGEN 53.880 €

Fotos: Bernhard Reichel

Nach dem Facelift 2022 folgt der Mildhybrid mit Hubraum statt Turbo und Starterboost und hoher Verdichtung.

Gleich vorweg, die Technologie-änderung bzw. Einsatz der 24-Volt-Mild-Hybrid-Technik bringt tatsächlich, im Vergleich zum Modell ohne diese Technik, Einsparung. Laut Herstellerangaben können bis zu 0,6 Liter je 100 km nach WLTP eingespart werden. Der Testwagen im Drittmix zeigte bei angepasster, moderater und vorausschauender Fahrweise sogar einen Verbrauch von 7,3 Liter je 100 km, was für einen knapp 1,8 Tonnen Benziner mit AWD durchaus herausragend ist. Die Technik des 194 PS starken Mild-Hybrid-Benziners ist fein. 2,5 Liter Hubraum und Verzicht auf einen Turbo, Mazdas Wege, Sparsamkeit in der Praxis statt auf dem Papier zu generieren, zeugen von Mut, zumal es auch die Haltbarkeit danken wird. Der Starter-Generator liefert 7 PS. Die Abstimmung der e-Unterstützung beim Anfahren, die Zylinderabschaltung und die Start-Stopp-Automatik i-stop arbeiten meist unmerklich, aber effektiv. Die Wirkungsweise der Systeme wird, wenn die Fahrerin oder der Fahrer möchte, über das 10,25 Zoll-Farbdisplay

in der Mittelkonsole optisch dargestellt. Die Anfahrunterstützung ist in der Wahrnehmung im normalen Fahrmodus sanft, im Sportmodus kurz und deutlich merkbar, wobei dann natürlich auch der Verbrenner gefordert wird.

Teilzeitarbeiter

Die Zylinderabschaltung erkennt man am ehesten im Lastwechsel auf den Schubetrieb, wobei ein „Segelerlebnis“ wie bei Konkurrenzprodukten deutscher Herkunft sich eher nicht einstellt und der Wagen dann leicht über das Gaspedal und damit Zylinderzuschaltung im „Rollen“ gehalten bzw. je nach Situation sogar beschleunigt werden muss. Die Start-Stopp-Automatik startet den Motor leise, sanft und nahezu vibrationslos bei Betätigung des Gaspedals wieder. Die Leistung steht unmittelbar an. Allerdings schaltet i-stop nur dann den Motor beim Stehen ab, wenn man dem System deutlich über Druck auf das Bremspedal mitteilt, dass man stehen will. Auch vermerkt die Statusmeldung am

Info-Display, dass i-stop nicht abschaltet, wenn die Räder eingeschlagen sind.

Solide Leistung

Der CX-5 ist auch und besonders mit der Mild Hybrid Technologie ein solider SUV mit hoher Qualitätsanmutung und je nach Ausstattung bestem Komfort und technisch, feinen Features, wie beispielsweise das Head Up Display mit Geschwindigkeits-, Verkehrszeichen- und Navigationsinformationen. Detailarbeit wie die weit öffnenden Türen oder die Armlehne im Fond, welche Becherhalter, Sitzheizungstasten und USB-Anschluss aufnimmt, gefallen. Nebenbei darf der SUV zwei Tonnen ziehen. Der Fahrspaß stellt sich beim CX-5 jedenfalls ein, vor allem bei jenen, die einen entspannten, genussvollen Fahrstil ihr Eigen nennen und damit umweltschonend und mit Freude am Fahren unterwegs sein möchten. Darüber hinaus ist womöglich der Selbstzünder nicht viel weniger spaßig und durchzugskräftiger.

Eduard Unger



*inkl. Haftpflicht 41,47 €, Kasko 192,85 €, motorbez. Versicherungssteuer 105,12 €, Bonus-/Malus-Stufe 0, Zulassungsbez. Wien

Versicherung inkl. Kasko
ab **339,44 €** monatlich*

helvetia
Ihre Schweizer Versicherung

Test: Mazda MX-5 Kazari

Letzter seiner Art

Seit 2015 ist der Mazda MX-5 in vierter Generation ND unterwegs. Seit bald 35 Jahren wird dieser konsequent verbessert, Kritik im Sinne des Erfinders findet sich kaum, so sorgen feine Farbspiele von Haut und Kleid jährlich für willkommene Frische.

Nun hält er alleine tapfer die Stellung, im Segment bezahlbarer echter Sportwagen. Autos fürs ungefilterte Gefühl und saubere Rückmeldungen. Leicht und unelektrifiziert. Heckantrieb und die wohl beste, knackigste, präzise und kürzeste manuelle Schaltung. Der der Länge nach eingebaute Motor: noch frei saugend. Ausbalanciert, technisch verständlich und miterlebbar. Keine Fahrmodi oder sonstigen elektronischen Mutationen. Reduktion auf das Wesentliche: Fahrspaß. Eigenverantwortung statt Assistenzsysteme. Bodenständig motorisiert - schnell ist, wer noch fahren kann. Die manuellen Handbremshebel in absoluter Griffweite. Das manuelle Verdeck ist in drei Sekunden ohne Kraftanstrengung geöffnet.

Gefühlsecht

Hunderte PS fürs Ego und Turboidiotenschub für die mit Elektronik gerade noch beherrschbare Gerade interessieren hier

genauso wenig, wie edelste Materialwahl oder pathetische Alltagstauglichkeit. Auch die Rückfahrkamera ist irgendwie überflüssig.

Dekorativ

Letztes Jahr durften wir genau an dieser Stelle den MX-5 Vintage testen. Terrakotta Nappaleder und ein Kleid in goldener oder champagnerartiger Metallicoberfläche, dazu polierte Felgen mit tollem Tiefeneffekt. Das Ganze war stets gebunden an den RF, der nun vor uns steht - die Kazari - japanisch stimmig für die Kunst des Dekorierens - ist wiederum mit als Softtop bestellbar, welches exklusiv in braun gehalten ist.

Alte Schule

Im Bereich von 4.000 Touren entfaltet der 1.5-Liter-Sauger seine anregendste Stimmlage. Eine richtig kernige und kehlige Klangwolke schraubt sich turbinenartig voran, ehe das Triebwerk stetiger heiser und lauter

wird und mit einem kurzen gefühlsechten Schaltvorgang beginnt das Schauspiel von vorne. Das Erklimmen der Drehzahlgrenze von 7.000 Touren macht extremen Spaß.

Querverkehr

132 PS reichen absolut aus, diese treffen auf gerade mal eine Tonne. Tiefer Schwerpunkt und Sitzposition vermitteln obendrein ein stimmiges Geschwindigkeitsgefühl. Das Fahrwerk ist dezent weich und lenkt irgendwie immer mit, was man im Alltag oder bei hohen Geschwindigkeit mögen muss. Rein auf den Fahrspaßbetrieb fokussiert ist die Abstimmung natürlich mehr als Spaß, der Grenzbereich ist lange erforschbar.

Offen für alles

Egal wohin Sie fahren, die Sonne wird immer scheinen. Sofern es rein um den Personentransport geht, der MX-5 ist im Alltag nicht nur unkompliziert, er er-

möglicht einen sofortigen Ausstieg aus diesem. Und wer hier schon wieder den Zeigefinger hebt - der leichte analoge MX-5 spart Ressourcen wie kaum ein anderes modernes Auto und ist langlebig konstruiert und sparsam zugleich. Allerdings sollte man nicht viel größer als 1,8 Meter sein und in eine Hohlraumversiegelung investieren.

2024er Facelifter!

Nach vielen Modellpflegen erhält der Roadster nach acht Jahren nächstes Jahr sein erstes Facelift, wobei es auch hier eher ein Augenlifting ist. Das Tagfahrlicht wandert in die Hauptscheinwerfer, welche eine dezent schärfere Grafik erhalten, wie auch die Heckleuchten. Die Grundform bleibt dabei unverändert. Neu wird die Außenfarbe Aero Grey Metallic sein, sowie ein beiges Verdeck. Auch die Konnektivität wird auf den letzten Stand bebracht.

Bernhard Reichel





Fotos: Bernhard Reichel



Bei 130 Liter Kofferraum ist noch nicht Schluss, das Verdeck bleibt allerdings zu



MOTORTYP Saug-Benziner
ZYLINDER R4
LEISTUNG 132 PS
DREHMOMENT 152 Nm
0 AUF 100 KM/H 8,3 Sek.
SPITZE 204 km/h
GETRIEBE 6-Gang manuell
ANTRIEB Hinterrad
LEERGEWICHT 1.074 kg
REIFEN 205/45 R17
REICHWEITE 600 km
VERBRAUCH 6,3 L/100km
VERBRAUCH TEST
 6,8 L/100km
CO₂ 142 g/km
KOFFERRAUM 130 L
PREIS 37.490 €
PREIS TESTWAGEN 38.090 €

Test: Mazda MX-5 Homura

Das neue Topmodell ist mit den besten Zutaten aus erlesener Herkunft abgeschmeckt.

Das neue Topmodell hört auf den Namen Homura. Übersetzt bedeutet das: Flamme. Passend für einen thermischen Kulturmotor. Mazda geht stets einen anderen Weg und häufig den der rationalen Vernunft. Das Shitstorm-Risiko, wie einst bei einer BMW Werbung („Gebaut, um den Atem zu rauben“) tangiert also nicht. Recaro-Sportsitze und schwarze Außenspiegel und Windschutzscheibenrahmen, Brembo-Bremsen samt knallrot lackierter Bremssättel, Bilstein-Stoßdämpfern, Sperrdifferenzial und geschmiedeten schwarzen 17-Zoll-BBS-Alus kennzeichnen den Sportwagen. Zu haben ist der Homura als Softtop oder Hardtop RF und mit beiden Motorisierungen. „Echt“ sind natürlich Stoffverdeck und 184 PS-Maschine aus zwei Litern Hubraum. Das Fahrwerk liegt spürbar straffer und vermittelt mehr Sicherheit. Der mehr als nahe Handbremshebel ist hilfsbereit gemeint, aber nie nötig: Kraft ist immer vorhanden, ein Lastwechsel und eine gesunde Dosis Drosselklappenwinkel und der MX-5 geht wunderbar und lange quer. Das Ganze geschieht in einer selbstverständlichen Leichtigkeit, dass es eine wahre Freude ist. Wir schätzen die vielen analogen Tasten und Drehregler. Toll ist die Musikanlage mit sattem Bass. Die Lautsprecher in der Kopfstütze sind unerlässlich. Für große Piloten wird der Winkel zum Drehrad zur Bedienung etwas ungemütlich, immer wieder kann man auch mit dem Unterarm unabsichtlich ankommen. Der Beifahrer jammert auf langen Strecken über die Ausbuchtung für den Katalysator und über das fehlende Handschuhfach. Immerhin schlucken die drei Fächer hinter und zwischen den Sitzen Kleinkram und geschlossen passt noch etwas in die Verdeckmulde. Wer sparsam gleitet und segelt, unterbietet die Werksangabe, wer artgerecht unterwegs ist, darf mit sieben Litern ebenfalls noch jubeln. Kaufen, das Leben ist kurz!





Test: Abarth 500e Turismo

Grünfieber

Auch Abarth bietet jetzt einen rein elektrischen City-Flitzer an. Wir verraten in unserem Test, wie viel „Abarth“ noch in ihm steckt.

MOTORTYP Permanentmagnet-Synchronmotor
AKKUKAPAZITÄT 42 kWh
LEISTUNG 155 PS
DREHMOMENT 235 Nm
0 AUF 100 KM/h 7 Sek.
SPITZE 155 km/h
GETRIEBE 1-Gang-Automatik
ANTRIEB Vorderrad
LEERGEWICHT 1.410 kg
REIFEN 205/40 R18
REICHWEITE 252 km
VERBRAUCH 18,1 kWh/100 km
VERBRAUCH TEST 18,7 kWh/100 km
CO₂ 0 g/km
KOFFERRAUM 185-550 L
PREIS 42.200€
PREIS TESTWAGEN 42.800 €



Fotos: Stefan Gruber/autoguru.at



Optisch unterscheidet sich der Abarth vor allem durch den extrem sportlichen Look von den Fiat-Versionen. Die modifizierte Frontpartie wirkt deutlich bulliger, und auch das Heck zeigt sich mit leichten Änderungen von einer dynamischeren Seite. Die feinen Sportsitze bieten perfekten Halt und sehen sehr gut aus, ebenso stehen ihm die Armaturenbretteinlage mit Alcantara-Bezug und das griffige Sportlenkrad mit Skorpion in Acid-Grün in der Mitte. Der Sound hört sich an wie ein verstopfter Staubsauger, der kurz vor der Explosion steht und hat mit dem bislang bekannten Abarth-Sound so gar nichts gemeinsam. Wer sich dennoch beim Start des Fahrzeugs an dem Sound erfreut, wird ihn aber wohl meistens dennoch bei kontinuierlicher Fahrt auf der Landstraße oder Autobahn deaktivieren. Das einzige Gute an dem Soundgenerator ist nämlich, dass man ihn mit nur wenigen Klicks am Lenkrad

auch deaktivieren kann. Schon hat man einen flüsterleisen Elektrozweig in Betrieb.

Scorpion Street

Mit einer Leistung von 155 PS ist er deutlich stärker als der Fiat 500e, der über maximal 118 PS verfügt. Im „Scorpion Street“-Modus wird das Auto aber nochmals deutlich agiler, und der „Scorpion Track“-Modus ist für den Einsatz auf der Rundstrecke abgestimmt. Gleich ist, dass man in allen drei Modi perfekt auf der Straße klebt und den kleinen Elektrofliker wieselflink um enge Kurven zirkeln kann. Das Fahrwerk ist entsprechend straff ausgelegt, und kurze Bodenwellen schütteln die Passagiere schon ordentlich durch. Aber auch dies ist typisch Abarth und sollte den Fans der Marke nichts machen. Eine sehr direkte Lenkung vermittelt ebenfalls einen guten Kontakt zur Straße. Wer den Abarth gerne auch außerhalb der Stadt

bewegt, wird ebenfalls seine Freude haben, da er auch beim Zwischensprint mit viel Elan überzeugt. Jedoch muss man sich bei der Reichweite leider doch etwas einschränken, wenn man außerhalb der Stadt unterwegs ist.

Überschaubare Reichweite

Die Reichweite liegt so bei realistischen knappen 200 Kilometern, wenn das Wetter noch in deutlichen Plus-Graden ist. Sinken die Temperaturen, fällt auch die Reichweite weiter ab. Damit ist im Winter gerade mal ein Ausflug von Wien an den Neusiedlersee und retour eine Option, wenn man dazwischen nicht laden möchte. Nicht ganz dem sportlichen Charakter des Autos entsprechend ist auch die Auswahlmöglichkeit bei der Rekuperation, hier wären Schaltwippen am Lenkrad durchaus wünschenswert.

Stefan Gruber/autoguru.at



Test: Mazda6 Combi G194 20th Anniversary

Artisan



Fotos: Stefan Gruber/autoguru.at

Zum 20. Geburtstag der Baureihe hat Mazda den Mazda6 20th Anniversary auf den Markt gebracht.

Zur Feier gibt es mit der 20th Anniversary-Edition ein Sondermodell mit viel Stil und Eleganz. Wie ein guter Wein ist auch der Mazda6 über die Jahre gereift, auch wenn er sich optisch kaum verändert hat. Das Jubiläumsmodell ist dabei nur mit der Topmotorisierung als 2,5-Liter Skyactiv G194 in Kombination mit einer 6-Gang-Automatik erhältlich. Das hellbraune Interieur verleiht dem Mazda ein wirklich grandios nobles Ambiente, sogar der untere Teil des Cockpits und die Türverkleidung sind mit feinstem Alcantaraleder bezogen. In den Kopfstützen weisen „20th Anniversary“-Logos auf das besondere Sondermodell hin. Selbst Luxusmarken verfügen über kein nobleres Ambiente im Innenraum. So gar nicht dazu passt das antiquierte Infotainmentsystem. Dass Mazda nicht auf übergroße Touchscreens setzt, ist zwar sehr löblich, die Darstellung von Menüs und Karten auf dem 7-Zoll-Monitor wirkt aber doch eher wie aus dem letzten Jahrtausend. Die Bedienung erfolgt über ein Dreh-/Drück-Rad zwischen Fahrer und Beifahrer, was nach

einer kurzen Eingewöhnungszeit aber durchaus in Ordnung ist. Deutlich moderner wirken die Steuereinheit für die Klimatisierung und die praktischen Lenkradtasten, die alle intuitiv zu bedienen sind. Angenehm ablesbar sind auch die Armaturen, die einen Mix aus Analog und Digital bieten. Das Head-up-Display ist ebenfalls ein Feature, das zeigt, dass Mazda den Mazda6 im Laufe der Jahre immer mehr verfeinert hat.

Klassischer Antrieb

Klassisch ausgefallen ist auch der Antrieb, der 2,5-Liter-4-Zylinder schöpft die Kraft noch aus einem ordentlichen Hubraum. Schon im normalen Fahrmodus bietet der Mazda6 genug Kraft in jeder Situation, wer es sportiver möchte, kann einen Sport-Modus wählen. Hier fühlt sich der Mazda noch einen Tick agiler an, der Unterschied ist aber nicht sehr groß. Für den Sprint von 0 auf 100 km/h benötigt man 8,1 Sekunden, die Höchstgeschwindigkeit liegt bei 223 km/h. Nicht mehr ganz up to date ist auch die 6-Gang-Automatik, die jedoch mit sehr

sanften Schaltvorgängen überzeugen kann.

Auch die Lenkung bietet einen perfekten Kompromiss zwischen Sportlichkeit und Komfort und ist sowohl leichtgängig als auch direkt. Wer es gemütlich angeht, kann sicher auch den vom Werk genannten Verbrauch von 7,6 Litern pro 100 Kilometern realisieren, wir sind bei durchaus zügiger Fahrweise im Schnitt auf 8,3 Liter gekommen. Ganz am Puls der Zeit ist der Mazda6 bei der Sicherheitsausstattung, auch wenn viele Systeme zum Zeitpunkt seiner Markteinführung noch gar nicht erhältlich waren. Mazda hat aber auch hier von Jahr zu Jahr mehr Assistenzsysteme verbaut, und so verfügt der Mazda6 jetzt über alles, was derzeit auch in deutlich neueren Autos zu finden ist. Unter anderem gibt es einen Spurwechselassistent, eine Ausparkhilfe, einen intelligenten Speed Assist, einen adaptiven Tempomat oder auch adaptive Matrix-LED-Scheinwerfer mit automatischer Fernlichtsteuerung.

Stefan Gruber/autoguru.at



MOTORTYP Turbo-Diesel
ZYLINDER R4
LEISTUNG 194 PS
DREHMOMENT 258 Nm
0 AUF 100 KM/H 8,1 Sek.
SPITZE 223 km/h
GETRIEBE 6-Gang-Automatik
ANTRIEB Vorderrad
LEERGEWICHT 1.551 kg
REICHWEITE 750 km
VERBRAUCH 7,6 L/100km
VERBRAUCH TEST
8,3 L/100km
CO₂ 172 g/km
KOFFERRAUM 522-1.648 L
PREIS 52.890 €
PREIS TESTWAGEN 53.040 €

Faszination: Pagani Zonda C12 Nummer 1**Erster seiner Art**

ZA9C820C100F76001, besonders die letzten drei Ziffern interessieren bei diesem Fahrgestell

Jeder Zonda ist etwas besonderes, der allererste macht hier erst recht keine Ausnahme. Es ist entsprechend Chassis-Nummer 001 aus 1998 und macht die Entwicklung, Homologationen, gar den ersten Crashtests mit und war das erste Modell, welches Pagani 1999 in Genf vorstellte. Auto Numero Uno ist ehrend als Silberpfeil lackiert. Das große Glasdach lässt den Innenraum mit braunem und beigem Leder erhellen. Das Auto hatte auch noch keine hauseigenen Felgen. 394 PS aus sechs Litern Hubraum mobilisierte der AMG-V12-Saug-Motor.

1.250 Kilo wog der Zonda, 4,2 Sekunden auf Tempo 100 waren damals eine Ansage. Nur fünf C12 wurden produziert, drei wurden an Kunden ausgeliefert. Nummer vier: bereits ein Roadster für die Crashtests aus 1998! Und der letzte gebaute C12 war der erste mit sichtbarer Carbonkarosserie. 2017 wurde dieser erste C12 (C8 der Entwicklungscode) vollständig von der neuen Spezialabteilung „Rinascimento“ am neuen Stammsitz restauriert. „Eine spezielle Spezialeinheit der Spezial...“, wie es einst in einem Kultfilm hieß, trifft es auf den Punkt und

bringt vor allem die Zonda-Modelle wieder in Schuss. Viele Modelle werden im Alltag bewegt und weisen sechsstelligen Kilometerzahlen auf. Bei Pagani werden die Autos wieder in den Ursprungszustand zurück versetzt. Nur in San Cesario sul Panaro existieren die originalen Schablonen und Negativformen. Alles lässt sich neu anfertigen, dokumentieren, untersuchen, röntgen oder reparieren. Stammgast ist der mittlerweile auf der auf „760 Fantasma EVO“ hörende Zonda, welcher bereits zweimal wieder aufgebaut und reichlich modifiziert wurde.

**Faszination: Pagani Utopia Produktion**

Die dritte Baureihe Utopia ist bereits in Produktion, welche vier bis sechs Monate in Handarbeit in Anspruch nimmt. Das völlig neu entwickelte 7-Gang-Schaltgetriebe ist dank großem Wunsch wieder zurück. Über die Hälfte der Kunden entscheidet sich für dieses. Auch der Innenraum ist wieder analog. Der Gut 50 Autos kann Pagani pro Jahr fertigen. Der Utopia bringt 1.280 Kilo auf die Waage. Seine Carbonteile werden bei 140 Grad und 6 bar Druck zwischen 1,5 bis 4 Stunden gebacken. Der V12-Bi-Turbo von AMG leistet nun 864 PS. Nur 99 Coupés werden gebaut.





Möbel mit verdächtig guter Kurvenlage.
Möbel aus Altreifen.

Rethinking ressources.
www.retyred.com

LASSEN SIE SICH
UM IHRE REIFEN
BENEIDEN.



Pflegetipp - Sonax

Für ein brillantes Ergebnis

Wer kennt das nicht? Auto frisch gewaschen, einen Tag später wieder angestaubt und der Lack ermattet. Die Autopflegespezialisten von Sonax haben hier das passende Gegenmittel im Regal.

Wir haben es ausprobiert und waren einmal mehr begeistert. Der Sonax Xtreme Brilliant Shine Detailer leistet Ganze Arbeit und das bei der schnellen Lackpflege für zwischendurch. Die Trockenwäsche reinigt schonend aber gründlich leicht verstaubte Oberflächen ohne diese zu zerkratzen. Das Ergebnis kann sich sehen lassen: Der Tiefenglanz wirkt intensiviert, die Oberfläche geschmeidig und der erreichte Wasserabperl-Effekt zeigt, dass man hier ins richtige Regal gegriffen hat – Nachahmung empfohlen, auch bei einer schon vorhandenen Wachsbehandlung, welche mit dem Brilliant Shine Detailer deutlich aufgefrischt werden kann.

Wachsfrei versiegeln

Wer sich eine in der Regel aufwändige Wachsversiegelung sparen will, sollte einmal einen Versuch mit Sonax Xtreme Protect+Shine Hybrid NPT wagen. Die wachsfreie Hochglanz-Versiegelung ist auch für neue und neuwertige Lacke geeignet und überzieht diese mit einer extrem stabilen und

glänzenden Schicht. Damit ist für einen dauerhaften Schutz und eine intensive Farbauffrischung gesorgt, zudem wird die Anhaftung von Staub und Schmutz reduziert, der Glanz kehrt automatisch nach jeder Wäsche zurück. Aber nicht nur das Ergebnis überzeugt, auch die schnelle und kinderleichte Anwendung – ohne Vorbehandlung und Trocknungszeit. Auto waschen und abledern, die Versiegelung auf den Applikationsschwamm sprühen und auf zusammenhängende Teilflächen auftragen. Ein, zwei Minuten einwirken lassen und dann mit einem Mikrofasertuch streifenfrei nachwischen, fertig! Der Xtreme Protect+Shine reicht für drei bis vier Anwendungen, das Set inkludiert einen Applikationsschwamm und ein Mikrofasertuch.



Produktvorstellung

Heavy Metal

Off Road darf auch stylisch sein, zumindest wenn es nach dem Felgenreissteller Dezent geht. Damit lässt sich auch abseits der Straße ein optisches Statement setzen

Die neue Dezent KC verfügt über eine Traglast von bis zu 1350 kg und ist seit Herbst für Fahrzeuge wie den Toyota Landcruiser, Toyota Hilux, Mercedes Sprinter, Mitsubishi L200 in den Größen von 16 bis 18 Zoll als genehmigungsfreie ECE-Anbindung verfügbar. Damit legt der Felgenreissteller für die Offroader, Pick-ups und geschlossenen Lastenträger noch einen drauf. In den Farbvarianten schwarz glänzend und schwarz glänzend frontpoliert, bietet das neue DEZENT KC allen Lasteseln eine einfache Möglichkeit, um auch in diesem Segment einen Blickfang zu setzen.

Wetterfest durch Topqualitäts-Lackierung

Die besonders strapazierfähige und harte 3-Schicht-Lackierung schützt die Räder speziell im Winter vor den Einflüssen von Streusalz und Rollsplit. Erhältlich beim Reifenpartner Ihres Vertrauens.





• GTI •

GEILE SOCKE!

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

Autosocken.at

25 Jahre Pagani: Zonda HP Barchetta & Roadster S

Evolution

Vom eleganten verführerischen Kleid bis zur gerade noch zulassbaren technischen wie optischen Ekstase. Zwischen diesen beiden Autos liegen gut zwei Jahrzehnte einmalige kontinuierliche Entwicklung.

von Bernhard Reichel





Betrachtet man den Zonda als nie abgeschlossenes Projekt, so darf man neben mehreren Jahrzehnten Entwicklung und dessen Ursprung schon mit dem Formel 2-Rennwagen sehen, welche das Ausnahmestalent Horacio Pagani bereits mit 20 Jahren in Argentinien entwickelt hat. Dessen Achs- und Radaufhängungskonstruktion sich vom Grundprinzip her, auch später beim Zonda, wieder fanden. Praktisch Jahrzehnte musste er warten, um

seine Konstruktion und Verständnis von Massenträgheitsmomenten und Gewichtsverteilungen auf die Straße zu bringen. Neben dem technischen Verständnis ist auch das künstlerische bei Pagani stark ausgeprägt. Eine Kombination, die in dieser Form nur selten vorkommt. „Ich werde in Modena das schönste Auto der Welt bauen.“ Dieses Ziel stets vor Augen, soll die treibende Kraft sein, aus allen Steinen im Weg etwas Besonderes zu bauen.



Modernste Carbonkunst trifft auf die ehrwürdigen Mauern des Castello di Formigine aus dem 13. Jahrhundert in Formigine, nahe Maranello, ein Kulturtipp für Besucher der wunderschönen Emilia-Romagna.

Als Pagani 2011 den Huayra präsentierte, durfte man nicht direkt von einem Nachfolger des Zondas ausgehen. Das Erstlingswerk darf als permanentes Projekt im Fluss der Verbesserung und Perfektion gesehen werden. So bekam der Zonda Roadster S erstmals ein eigenes Felgendesign, später die 7.3 Liter-Ausbaustufe, der Cinque als erstes Straßenmodell das Carbon-Titan-Monocoque und sequentielle Getriebe. Motorisch setzte man immer auf den M120-AMG-Motor, welcher allerdings auch permanent weiterentwickelt wurde. Der erste Zonda C12 begann 1999 mit 394 PS, die letzte Endstufe jüngst in 2021 als Zonda HP Barchetta Revo leistet mit 800 PS doppelt so viel.

2003 wurde traditionell in Genf der erste Roadster S präsentiert, in diesem satten Gelbton. Das Design war noch absolut asketisch, reduziert und zeitlos. Mit dem F wanderten die Rückspiegel von der A-Säule auf die Kotflügel und die Blinker zwischen die zwei markenprägenden spitzen Doppelscheinwerfer. Mit dem Cinque, welcher die Rennversion R so extrem wie möglich auf die Straße brachte, radikalisierte sich das Design weiter, die gewaltige nach Luft girrende Finne hinter den Sitzen



Der Zonda Roadster S trug erstmals ein haus eigenes Felgendesign, der Barchetta leiht sich ein Paar seines Nachfolgers.

wirkt bei den offenen Versionen besonders extrem, wie die vertikal herausgewachsenen Lufteinlässe auf den hinteren Kotflügeln. Spätestens mit der 760er-Reihe, welche allerdings auf bereits bestehenden Kundenfahrzeugen basierte, wuchsen auch alle Arten von Spoiler, Diffusoren, Splitter, Luftein- und Auslässe oder Kiemen aus den Panels. Der Heckspoiler war beim C12 einteilig, beim S zweiteilig, beim F wieder einteilig und näherte sich seitdem immer stärker dem Himmel an. Beim Barchetta sehr schön zu sehen: die Zelebrierung des Sichtcarbon anstelle einer deckenden Lackierung. Die hinteren, vom Huayra Tricolore geliehenen, Räder sind teilweise verdeckt. Links sind diese mit goldenem und rechts mit blauem Innenleben lackiert.

Absoluter Wahnsinn ist natürlich die rahmenlose



und straßenzugelassene Scheibe, ganz im Stile eines Spykers C8 Spyder oder des VW W12 Roadster Conceptcars. Diese nimmt nun auch die Rückspiegel auf, was wiederum an den S erinnert. Bei der Präsentation waren diese noch auf den Kotflügeln montiert. Auch die Seitenscheiben sind neu. Der Innenraum und die hauseigenen Sitze aus dem Huayra BC sind mit hellem Leder und blauem Tartan-Stoff bezogen, welche Fangios 1955er-300 SLR-Rennwagen würdigen sollen. Fehlen durfte auch das Holzlenkrad nicht, welches seit dem F den Rennwagen aus den 1950ern gewidmet ist.



Wie die Initialen schon verraten ist der HP Barchetta dieses Mal ein Geschenk an Horacio Pagani selbst. Seine lebensbegleitenden Personen fanden immer Raum in den Typenbezeichnungen, das C steht etwa für seine Frau Christina, BC für den ersten Kunden, Benny Caiola, F für Mentor Juan Manuel Fangio. Eigentlich sollte der Zonda Fangio F1 heißen, Pagani wollte aber auch nicht nur den Eindruck riskieren, er würde den Namen des fünffachen F1-Champions nach seinem Tod für Marketingzwecke missbrauchen. Benannt wurde der Supersportler schließlich nach einer Rennstrecke und einem Starkwind in Argentinien.





Zurück zum Barchetta: Dieser wurde stimmig zur Zelebrierung des 20. Geburtstages des Zondas auf dem Pebble Beach Concours d'Elegance 2017 gezeigt. Das Geschenk zum 60. Geburtstag Horacios dürfte somit 2015 fertig gestellt worden sein. Nach intensiver Kundenintervention wurden noch zwei weitere Exemplare gefertigt. Mindestens 15 Millionen Euro dürften die Nachfrage gut selbst reguliert haben. In Österreich müssten allerdings nochmals gut 10 Millionen NoVA und 3 Millionen MwSt nachgezahlt werden und eine überdachte Unterkunft, denn Dach gibt's für den Preis keines. Das schwarze Exemplar machte mit einem Crash auf sich aufmerksam, wurde aber wieder aufgebaut.

Manuelles Getriebe und der brachiale 7.3 Liter-V12-Sauger dürfen natürlich zur Vollendung nicht fehlen. Leistung und Drehmoment sind mit 780 PS sowie Nm ausgeglichen. Mit 6 Litern Hubraum und 394 PS ging es 1999 los, beim S wuchs der Hubraum auf sieben Liter an, die Leistung auf 550 PS, ehe nochmals 0,3 Liter und 5 Pferdchen dazu kamen. Der F legte mit 602 PS bzw. 650 in der Clubsportversion kräftig nach, ehe der Cinque mit 678 PS übertrumpfte. Die Motorleistung der 760-Modelle erklärt sich von selbst. Jene 750 PS des Zonda R und später 800 im Evolutionsmodell Revolution stammen aus der 6.0 Liter V12-Sauger-Version. Besagte Rennversion etablierte auch die hauseigene Carbon-Titan-Rezeptur des Carbonpioniers, der Barchetta ist aus der Entwicklungsstufe „Carbo-Triax HP52“ gefertigt und bringt 1.250 Kilo auf die Waage, wie der erste Zonda.



razoon - more than racing

Action - das ganze Jahr über!

Du suchst Spaß und Action abseits vom Alltag? Bei razoon – more than racing findest Du all das! Egal ob im Winter, Sommer, auf der Rennstrecke oder als Firmenevent. Lass Dich überraschen!

www.toyota-experience.com


Winter-Experience

Driften auf Eis und Schnee

Ein exklusives Erlebnis für alle, die schon immer die hohe Kunst des Querfahrens erleben und perfektionieren wollten. Atemberaubende Drifts, coole Brems- und Ausweichmanöver sowie perfekte Eis- & Schneepisten bilden die ideale Kombination aus Fahrspaß, Fahrtechnik und Adrenalinkick. Gefahren wird mit der Basisversion des vielfachen Rallyeweltmeisters Toyota, mit dem Yaris GR und dem Sportboliden KTM X-Bow. Natürlich alles mit professioneller Betreuung – motorsportlerfahrene und top geschulte InstruktorInnen begleiten Dich durch das Drifttraining. Übrigens ein Erlebnis für Alt und Jung, Anfänger oder ambitionierte Fahrer. Buchbar für Einzelpersonen oder Gruppen – ab 119,- Euro ist man hier schon mit dabei!

Actionreiche Geschenke

Schenke Fahrspaß, Action und Racefeeling

Du suchst noch nach einem außergewöhnlichen Geschenk für Deine Liebsten? Schon gefunden! Egal ob du eine gemütliche Ausfahrt auf öffentlichen Straßen, atemberaubende Runden auf der Rennstrecke oder Dein Fahrkönnen bei einem Winter- oder Schottertraining perfektionieren willst – das razoon – more than racing Team sorgt für das perfekte Erlebnis. Klick Dich auf www.razoon.at durch die Angebote und finde das passende Event für Deine Freunde und Verwandten. Egal für welches Adrenalin geladene Geschenk Du Dich auch entscheidest, Du wirst das richtige gewählt haben und kannst sicher sein, dass Du für ein unvergessliches Erlebnis gesorgt hast.


www.winter-cup.at


Team- & Kundenbindung

Exklusive Firmenevents

Mit razoon – more than racing bringen Sie den Herzschlag Ihrer Mitarbeiter und Kunden ans Drehzahllimit! Ganz gleich ob im Simulator, oder an der Rennstrecke, auch Taxifahrten rund ums eigene Firmengelände sind möglich. Sprechen Sie mit uns, wir setzen europaweit und ganzjährig, ganz nach Ihren individuellen Bedürfnissen Ihren maßgeschneiderten Event um. Egal ob Sportwagen, Rallyeauto, Formel-Boliden, Kart, Elektroauto oder Off-Road, ganz nach dem Motto „alles ist möglich“ erstellen wir für das verfügbare Budget, abgestimmt auf Ihre Wünsche, Ihr Exklusivangebot. Wir zaubern jährlich über 4000 Kunden ein Lächeln ins Gesicht – gerne auch den Ihren!

Anfragen bitte direkt an
gernot.tengg@razoon.at

0664 882 144 55

Windstärke 12

Um den Zonda Revo Barchetta zu verstehen, muss man mehrfach kräftig ausholen und es beginnt schon mit einer Devise Paganis, dass Grenzen zum Überwinden da sind und es immer etwas zu verbessern gibt. Eines dieser Limits sind Zulassungsregularien. Entsprechend stellte Pagani 2007 mit dem Zonda R ein ultimatives Rennstreckengerät auf die Räder, welche, völlig losgelöst von Restriktionen, das technisch Machbare in Harmonie mit dem Fahrerlebnis und des konsequenten Leichtbaues darstellt. Letztere beiden Punkte sind für Pagani untrennbar. Dank Karbon-Titan und dem Rauswurf alles Komfortablen sank das Gewicht auf 1070 Kilo. Der V12 stammt aus dem Mercedes CLK GTR mit nur sechs Litern Hubraum und 750 frei saugenden

Pferdestärken.

2,7 Sekunden vergingen auf Tempo 100 km/h, bei 350 km/h endete der Spaß der slicksbereiften Kanone. Von den 1.460.000 Euro kann man heute nur träumen, die 15 Stück sind heute unbezahlbar. Und weil bekanntlich immer noch mehr geht, erschien 2013 der „Revolucion“, kurz „Revo“ als konsequentes auf 5 Stück limitiertes Evolutionsmodell des R, nun mit 800 PS, zahlreichen aerodynamischen Optimierungen und

manuell verstellbarem Heckflügel nach dem F1-DRS-Prinzip. Die meisten R-Kunden ließen ihre Autos auf die Revo-Spezifikationen umrüsten. Die Fahrleistungen sind abermals heftiger, der Klang des Motors praktisch unerträglich laut. Manche Rennstrecken darf man gar nicht mehr befahren, so laut ist dieser irre Wagen, welcher nun die technische Grundlage für eine offene Version bildet mit abermals Verbesserungen im Detail. Ergänzend zur rahmenlosen Windschutzscheibe sind die dicken Überrollbügel. Die Farbgestaltung hat Horacio bereits als Kind festgelegt, das selbst gebaute Modellauto steht heute in der Vitrine des Museums, wie das ganze Auto.



Der Revo Barchetta stellt die Vollendung der Zonda-Baureihe dar, und die Erkenntnis, dass jedes Modell, auch ohne Dach existieren muss. Die jüngsten Zondas der letzten Jahre, welche immer wieder die heiligen Hallen verließen, basierten auf bestehenden Fahrgestellen. Eine Straßenzulassung wird der offene Revo kaum bekommen müssen. Die Lackierung hat Horacio als Kind bereits festgelegt, damit schließt sich der Kreis der jahrzehntelangen Entwicklung seines Zonda.



37.

JÄNNERRALLYE

05. - 07. JÄNNER 2024



WIMBERGER



KONSTANT.at
workwear



Raiffeisen
Oberösterreich



usp
AUSSEN WERBUNG
AN ERSTER STELLE

Sport



SPORT
UNION



LTO
OBERÖSTERREICH



jaennerrallye.at

Erster Kontakt: Pagani Codalunga

Cocktail Dress

Auf Basis der Huayra zelebrieren 5 Longtail-Ableger den Geist der 1960er-Rennwagen.

von Bernhard Reichel



Eigentlich würden ja die Extremversionen wie Imola, BC oder R den erwartbaren Abschluss der zweiten Baureihe Huayra bilden. Nun aber werden mit dem Codalunga konträrer Verzicht und Vereinfachung zelebriert. Was Codalunga frei übersetzt heißt, dürfen Sie selbst erkunden. Die wie vom Wind geformte Karosserie samt lang auslaufendem Heck prägt die Sonderstücke. Stimmig bilden diese eine Hommage an die legendären Longtail-Le-Mans-Renner aus den 1960ern, darunter auch Würdenträger wie Porsche 935 und 917/20, Ferrari 512 Longtail, McLaren F1 GTR oder Jaguar XKD.

Auf Kundenwunsch hin

An Design und Aerodynamik wurde zwei ganze Jahre gefeilt, zwei weitere Jahre dauerte die Entwicklung. Den Radstand übernahm man vom Huayra, das Heck wuchs um satte 36 Zentimeter. Der Längenzuwachs ermöglichte ein komplett neues Aerodynamikkonzept, ganz im Sinne seiner historischen Vorbilder. Der Unterboden geriet noch strömungsgünstiger. Die Masse des Autos verteilt sich ausgeglichener, der Luftwiderstand sank. Optisch setzt man, außen wie innen, bewusst auf Farben der 1960er. Sichtcarbon sucht man hier

vergebens, einheitliches „Blue Sardegna“ bringt die extravaganten Formen richtig zur Geltung. Beibehalten, aber natürlich ganz neu abgestimmt, wurden die automatisch verstellbaren Aeroflaps, je zwei an Front und Heck, welche bei Bedarf Anpressdruck generieren oder einzeln beim Einlenken oder Verzögern unterstützen. Extrem fällt der geschwungene Heckabschluss mit drei einzelnen Heckleuchtelementen und mittig frei liegender keramikbeschichteter Auspuffanlage auf. Diese ist markentypisch mit zwei Doppelrohren übereinander gestaltet und wiegt gerade mal 4,4 Kilo. Der Verzicht resultiert nicht nur in gestiegener Effizienz, unverhüllt schöner Technik, sondern auch in Gewichtsreduktion. Ganz im Sinne des stets leitenden Dogmas Leonardo da Vincis, dass Kunst und Wissenschaft in perfekter Harmonie existieren können. Das Heckstück ist aus einem ganzen Stück gefertigt. 68 Kilo ist der Codalunga leichter und bringt nun 1.280 Kilo auf die Waage.

Das Beste oder nichts

Unter der gewaltigen 3,7 Quadratmeter üppigen Haube arbeitet der permanent verbesserte 6,0-Liter-Zwölfzylinder, welcher wie im Tricolore gewaltige 840 PS und irre 1.100 Nm Drehmoment an die Hinterräder wuchtet. Ganz zu Ehren von Mentor und fünffachem F1-Champion Juan Manuel Fangio stammt dieser natürlich weiterhin von Mercedes bzw. AMG stammt. Sobald aus dem Schlaf gerissen, erntet man zwar nicht die fauchenden, brüllenden und einfach unverwechselbaren Klänge der V12-Sauger aus Zonda, das dumpfe Brabbeln und Grollen sind eine mächtige Ansage. Die engen Gassen rund um den industriellen Firmensitz in San Cesario Sul Panaro erforscht dieser ohne irgendeine Art von Mühe. Im luftigen Innenraum geht es deutlich lauter und markanter zu. Die ganze Klangkulisse ist eine einzige anregende Inszenierung. Kurz vom Gas und hinter einem brabbelt es mit kräftigen

Fehlzündungen. Sobald sich eine gerade Stelle für artgerechten Auslauf findet, erntet man doch noch wohlwollenden Stimmbruch in Richtung des legendären Zonda-Gebrülls, aber hier sollte man schon frische Unterwäsche in eine der beiden etwa 50 Liter fassenden Gepäckboxen gepackt haben. Gewaltige Leistung trifft hier auf wenig Gewicht, 1,5 Kilo pro PS; Lebensfreude pur ist die permanente Rückmeldung und die sichere und gelassene Straßenlage. Alles, was sich betätigen lässt, greift und spürt sich wie eine Erweiterung des eigenen Körpers an. Alles ist auf eine gewisse Art und Weise angemessen schwergängig ausgelegt.



Die Heckschürze ist aus einem Stück. Das Heck lebt vom Verzicht und offenbart einmalige technische Einblicke.





Fotos: Bernhard Reichel

Back to the roots

Wie die Kippschalter herrlich metallisch klacken, ist nicht dem Zufall überlassen, wie auch der schwere Hebel des sequenziellen 7-Gang-Xtrac-Getriebes, dessen Schichtholzknopf den von Horacio Pagani bewunderten Porsche 917 würdigt. Generell könnte man stundenlang aus allen Perspektiven diese offene Kulisse bewundern,

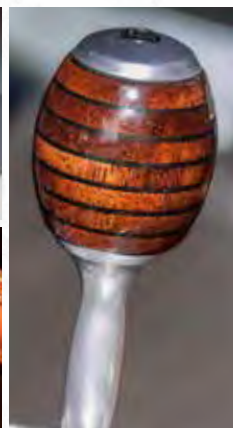
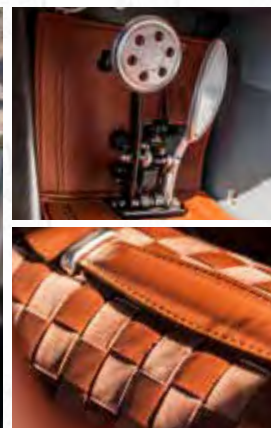
welche nur vom wieder manuellen Getriebe mit sieben Gängen des künftigen Utopia übertroffen wird. Jedes Teil ist aus einem vollen Alublock gefräst. Der edle Stil von matten und halbmatten Oberflächen und sanften Pastelltönen setzt sich im ganzen Innenraum fort. Die hauseigenen Sitze sind mit geflochtenem Nubuk-Leichtleder bezogen. Bald Geschichte ist

der zentrale Bildschirm - die Kunden wünschten sich für den Utopia analoge Anzeigen zurück.

Sesto Elemento

Das schwarze Gold expandierte im Wert, erst recht mit dem letzten hauseigenen Rezept „Carbo-Titanium HP62 G2“ und dem Monocoque aus „Carbo-Triax HP62“. Von Horacio Pagani entwickelt -

dessen Alter zum Kompositionszeitpunkt und Initialen kennzeichnen die exotische Mixtur aus Kohlefaser und Titan. Die Teile fallen abermals leichter und zugleich noch steifer aus, treiben die Materialkosten aber um satte 450 Prozent. Am Ende bleibt ein Preisschild von 7.000.000 Euro netto, natürlich sind alle fünf Supersportler längst vergeben.





FAHRSPASS TRIFFT ABENTEUER.

ENTDECKEN SIE DEN NEUEN SUBARU CROSSTREK.

Von der Spritztour durch die Stadt bis hin zu Outdoor-Abenteuern – der neue Subaru Crosstrek sorgt für mehr Fahrspaß als je zuvor. Das markante und dynamische Design mit charakteristischer Frontpartie macht schon beim bloßen Anblick mächtig Eindruck. Ausgestattet mit den neuesten Sicherheitstechnologien bietet der Crosstrek mit seiner verbesserten Fahrdynamik kompromisslosen Komfort, egal ob Alltag oder Abenteuer.



**8 JAHRE GARANTIE
& UNBEGRENZTE
KILOMETERLEISTUNG**