



Neuer Fiat 500



Zukunft Wasserstoff

TESTS: Alfa Romeo Giulia • Ford Focus Active • Kia XCeed
Mazda CX-30 • Mercedes CLA • Toyota Yaris GR-S

Neue SUV

Audi Q5 Sportback



FairCarDeal

Neue Gebrauchtwagen-Plattform



Corona

Alles anders?



**FACH-
WERKSTATT**



FORSTINGER

Besser fahren mit Forstinger



Forstinger ist ein österreichisches
TRADITIONS-UNTERNEHMEN

SERVICE PROFIS

bei

REPARATUR & SERVICIERUNG

von

2-RÄDERN

Forstinger bietet die
komplette Leistungspalette
rund um E-Bike, Moped,
Fahrrad, Motorrad etc.

- SERVICE • REPARATUR
- §57A ÜBERPRÜFUNG
- U.V.M.



2-RAD & FREIZEIT – TRENDS 2020
Da ist sicher für jeden Freizeitspaß etwas dabei!



Mit tollen Gutscheinen!

JETZT NEU:
FAHRRAD-
ODER E-BIKE PASS!



Einfach QR Code scannen & online durchblättern: www.forstinger.com/angebote/flugblatt

editorial

Liebe Leserinnen, liebe Leser!

Corona ist überall allgegenwärtig, auch die Autobranche leidet heftig unter den Auswirkungen, welche noch lange nachwehen werden. Die Schätzung des Privatwagens hat in der Krisenbewältigung eine ganze neue Bedeutung erreicht.

Auch die Globalisierung wird nach einigen Monaten anders bewertet werden. Die Energieversorgung verstärkt mit Wasserstoff zu gestalten, könnte im Bezug auf neue Unabhängigkeitswünsche einen weiteren Schub bekommen. Über den Einsatz im PKW haben wir Ihnen 11 Punkte kompakt zusammengestellt. Für unsichere Wege bieten sich unsere getesteten und hochgelegten Kompakten an. Kia XCeed, Mazda CX-30 und Ford Focus Active sind frühe und attraktive Vertreter dieser Art. Reichlich Fahrspaß auf kurvigem Asphalt bezeugen unsere Tests vom neuen Mercedes CLA und der Alfa Romeo Giulia. Die rassige Italienerin wäre als 540 PS starke GTA-Version einer der Stars des Genfer Autosalons gewesen. Zurecht musste dieser leider abgesagt werden, die wichtigsten Neuheiten feiern dennoch in dieser Ausgabe Premiere. Darunter auch Knaller wie der völlig neue Fiat 500 und der Audi A3.

Egal, ob das nächste Auto ein Neu- oder Gebrauchtwagen wird, der alte ist definitiv letzteres. Wir stellen Ihnen die neue Verkaufsplattform FairCarDeal mit wertvollen Beweggründen vor. Über die Kuriositäten und Schwierigkeiten heute einen richtigen Autonamen zu kreieren, lesen Sie im letzten Heft Drittel, wie auch über den Toyota Corona, welcher zum Glück mit diesem Namen nicht mehr beim Händler stehen muss. Über die Ärgernisse mit dem Reißverschlussystem und den veränderten Motorsport der nächsten Monate informieren wie üblich unsere Experten.

Viel Spaß mit den folgenden Seiten wünscht
Ihr Bernhard Reichel

inhalt

Coverstory:	Faktencheck Wasserstoff	4
Corona	Was ist das neue Normal?	14
Neuheiten	Frühjahrsneuheiten	16
Ausblick	Neue Kraxler	22
Tests:	Alfa Romeo Giulia 2.0	24
	Mercedes CLA 250 4 Matic	26
	Mazda CX-30 Skyactiv-X 180	28
	Kia XCeed 1.6	29
	Toyota Yaris GR-S	30
	Ford Focus Active 1.5	31
Verkehr & mehr:	Verkaufsplattform FairCarDeal	32
	Reinigung in der Coronazeit	34
	Das Reißverschlussystem	36
	Kommentar: Moderne Autonamen ..	36
	Buchtipps	38
	E-Bikes by Forstinger	40
Conceptcars:	Ford	42
Klassik	Toyota Corona	44
Freizeit:	Projekt Spielberg	46



Impressum:

Eigentümer und Herausgeber: Speedcompany OG, Klee gasse 5, A-2230 Gänserndorf Süd. Chef vom Dienst: Bernhard Reichel. Redaktion: Beatrix Keckeis-Hiller, Bernhard Reichel, Keijo Keke Platzer, Alexander Trimmel, Michael Schriefl, Tanja Pitzer. Fotos: Robert May, Johann Vogl. Anzeigen: Claudia Auer. Grafik & Produktion: Gerhard Hruza. Druck: Grafički zavod Hrvatske d.o.o. Vertrieb: 86 Forstinger-Standorte, PlusCity und LentiaCity (Linz), Shopping City Seiersberg (Graz), ELI Shopping (Liez), Leoben City Shopping (Leoben), EO (Oberwart), Riverside, Auhofcenter und Q19 (Wien), G3 Shopping Resort (Seyring/Gerasdorf), Rosenarcade (Tulln), City Center Amstetten (Amstetten), bühlercenter (Krems).
Fotonachweise: Cover: Hersteller, Reichel Car Design, Seite 1 & 3: Alfa Romeo

Faktencheck

Brennstoffzelle

Völlig zu Unrecht wird Wasserstoff als Energie und die Brennstoffzelle immer wieder unter Wert geschlagen. Natürlich gibt es noch einige Punkte, die es zu optimieren gilt, aber sobald diese mittelfristig gelöst sind, ist das nutzbare Potenzial von bedeutender Rolle.

Auch wenn die ersten Serienautos bereits auf dem Markt sind, wird der breite Einsatz im Auto allerdings noch einige Zeit brauchen, so wird im großen Stil wohl erst der Schwerverkehr von der Technologie profitieren. Aber auch der Industrie, dem privaten Haushalt, dem Schiff- und auch dem Luftverkehr könnte Wasserstoff dienen. Beachtliche 95 Prozent der CO₂-Emissionen lassen sich

beispielsweise gegenüber der herkömmlichen Betreibung von Hochöfen etwa mit Koks einsparen, eine Zahl, die deutlich macht, dass es ohne Wasserstoff nicht gehen wird. Die diesjährigen Olympischen Spiele in Tokio werden ein Vorzeigeprojekt der Wasserstoffmobilität und Infrastruktur werden. Auch der Wettlauf um die Etablierung im Weltraum wird natürlich ohne Wasserstoff nicht ablaufen.

Wasserstoffautos sind ebenfalls Elektroautos mit dem großen Unterschied, dass sie die erforderliche Energie nicht in Form von festen und schweren Batterien speichern, sondern in Form von verdichtetem Wasserstoff in Tanks. Der benötigte Strom für die Antriebsräder wird durch die Reaktion von Wasserstoff und aufgenommenem Sauerstoff aus der Umgebung erzeugt. Der Wasserstoff wird durch

Umwandlung aus Methan gewonnen oder im zukünftigen Idealfall per Elektrolyse, ein chemischer Prozess, in welchem mittels Strom Wasser in seine zwei Bestandteile Wasserstoff und Sauerstoff aufgespaltet wird. Der große Vorteil im PKW sind schnelles Tanken, große Reichweiten und keine Abhängigkeit von besetzten oder nicht vorhandenen Lademöglichkeiten.

Bernhard Reichel



#1 Wirkungsgrad

Hier muss zuerst der Betrachtungswinkel definiert werden. Nimmt man die Brennstoffzelle an sich her, so kommt man heute auf einen Wirkungsgrad von 83 Prozent. Das fertige Auto schon nur noch auf 50 Prozent. Rechnet man korrekt und vergleichbar auch noch die Produktion des erforderlichen Wasserstoffes mit ein, so stehen am Ende nur noch gut 30 Prozent unter dem Strich. Immerhin ist dieser Wert schon mal deutlich besser als konventionelle Verbrennungsmotoren. Aus aktueller Sicht ist der Wirkungsgrad also sicher nicht jener, den wir uns wünschen, oder jener von akkuelektri-

schen Autos, allerdings kann dieser sehr relativ werden, wenn Batterien als Zwischenspeicher für die erneuerbaren Energien nicht mehr ausreichen und Rohstoffe wie Öl und Gas knapp oder teuer werden. Dass für die Herstellung von Wasserstoff viel Energie benötigt wird, ist klar, jedoch orientieren wir uns teils fragwürdigerweise nicht am Energiebedarf, sondern am CO₂-Ausstoß. Wendet man den bekannten Schmäh an und produziert auch Wasserstoff rein mit Ökostrom, ist er plötzlich klimaneutral. Erfreulicherweise eignet sich Wasserstoff tatsächlich für die Gewinnung aus erneuer-

baren Energien bestens, um als Puffer für überschüssigen Strom zu dienen. Vereinfacht ausgedrückt vertanken wir ihn oder wandeln ihn wieder

in elektrischen Strom um und speisen diesen ins Netz ein. Bekanntlich geht saubere lokale Luft auch vor Wirkungsgraden.



In Zukunft wird es vor allem davon abhängen, ob Wasserstoff mit erneuerbaren Energien hergestellt wird

Foto: Hersteller



Die Zukunft ist schon da. Der Nexo ist voll alltagstauglich, hoch komfortabel und nach einer kurzen Trägheitssekunde auch spritzig

Foto: Hersteller

#2 Rohstoffe

Natürlich werden auch für die Fertigung einer Brennstoffzelle viele Metalle benötigt, vor allem Platin. Schon bald aber nur noch in einer Größenordnung wie ein Katalysator eines gewöhnlichen Autos. Der geringere Ressourceneinsatz ist einer der großen Vorteile. Das Tanksystem eines Brennstoffzellenfahrzeuges wiegt gerade mal etwas über 100 Kilo, während Akkus gleich mal mehrere

hundert Kilos wiegen können. Wasserstoffautos haben übrigens auch einen Akku an Bord, jedoch ist dieser deutlich kleiner und leichter, damit ressourcenschonender als beim bekannten Elektroauto. Dieser dient als Puffer-Akku für unsere spontanen Beschleunigungsmanöver, da die Brennstoffzelle nicht so spontan Strom erzeugen kann. Das moderne Turbo-loch sozusagen.



Der bedeutende Vorteil eines Wasserstoffautos ist, dass große Batteriepakete nicht notwendig sind

Foto: Hersteller

#3 Tanken

Im Betanken liegt der große Vorteil, dieser dauert nur wenige Minuten und ist vergleichbar mit Erdgastanken. Wasserstofftankstellen begleiten einen allerdings mit deftigerer Geräuschkulisse. Nachteile sind die wenigen Tankstellen. Auf Grund der hohen realistischen Praxisreichweiten und dem langsam, aber doch wachsenden Tankstellennetz, sind auch

Reisen in unsere Nachbarländer schon bald kein Hindernis mehr. 432 Wasserstofftankstellen gibt es heute weltweit, 177 in Europa. 6 Tankstellen existieren in Österreich, in Deutschland sind es flächendeckende 82 und bis Ende nächsten Jahres sollen es schon 130 sein. In östlichen und südlichen Ländern sieht es aktuell nicht so gut aus.





WE ARE



retyred
ORIGINAL



www.retyred.com



#4 Modelle

Jetzt schon zu haben ist das SUV Hyundai Nexo, im Sommer bald schon die zweite Generation der im Vergleich zum Vorgänger deutlich gefälliger gewordenen Limousine Toyota Mirai. Beide um gut 78.000 Euro. In beiden Fällen ein wohl vom Hersteller sehr stark subventionierter Preis für so viel Technologie. Eine Lexus-Version ist bereits in Vorbereitung.

Mit dieser Technik verwandt ist auch der BMW X5 i Hydrogen Next. Nach zahlreichen Prototypen steigen 2022 die Bayern mit ins Rennen ein, vorerst als Kleinserie, 2025 im größeren Stil. Das SUV leistet 374 PS und kommt zwischen 400 und 500 Kilometer weit. Nicht weniger hat Mercedes geforscht und angekündigt.

Der GLC F-Cell ist schon zu haben und stellt als Wasserstoff-Plug-in-Hybrid eine interessante Interpretation des Themas dar. Mit 50 jederzeit aufladbaren Batterie-Kilometern kommt man notfalls immerhin etwas weiter. Bei Audi hört die Brennstoffzelle auf den Na-

men h-tron, Träger wie der A7 Sportback oder das SUV h-tron quattro blieben Prototypen. Opel wird den Zafira Life mit Brennstoffzelle anbieten. Ob Renault seine Brennstoffzellenversionen von Master und Kangoo auch bei uns anbieten wird, ist noch unklar. Auch von Ford, Honda und Nissan sollten wir bald mehr zum Thema hören.



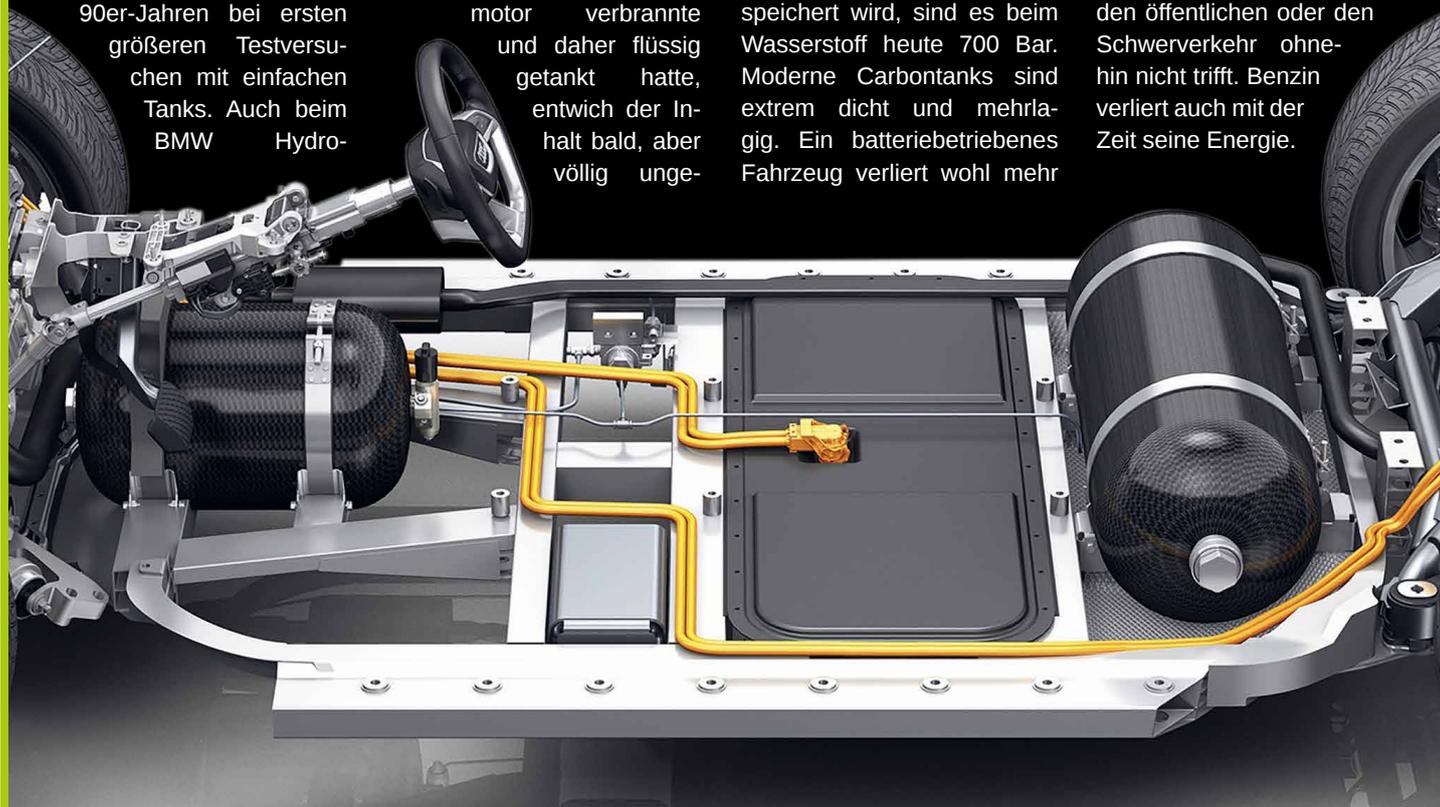
#5 Verflüchtigung

Das Vorurteil fand vermutlich seinen Ursprung in den 90er-Jahren bei ersten größeren Testversuchen mit einfachen Tanks. Auch beim BMW Hydro-

gen 7, welcher den Wasserstoff in einem Verbrennungsmotor verbrannte und daher flüssig getankt hatte, entwich der Inhalt bald, aber völlig unge-

fährlich. Während Erdgas mit rund 200 bar Druck gespeichert wird, sind es beim Wasserstoff heute 700 Bar. Moderne Carbontanks sind extrem dicht und mehrlagig. Ein batteriebetriebenes Fahrzeug verliert wohl mehr

Reichweite im anhaltenden Stillstand, ein Umstand, der den öffentlichen oder den Schwerverkehr ohnehin nicht trifft. Benzin verliert auch mit der Zeit seine Energie.



SONAX[®]

MADE IN GERMANY



Starke
Performance –
Säurefrei!

FelgenBeast

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

www.sonax.at

#6 Glatt- eisgefahr

Was bei Minusgraden passiert, wenn als Abgas nur Wasser unter dem Auto rauskommt, ist weniger spektakulär, als man befürchten würde. Auch bei Verbrennungsmotoren wird Wasser bzw. Wasserdampf frei, aber auch hier nur in so kleinen Mengen, dass keine Glattisgefahr besteht. Brennstoffzellenfahrzeuge werden auch einen Großteil des Wassers zur Zellenbefeuchtung sammeln, ohne dass dieses jemals auf die Straße oder als Wasserdampf in die Atmosphäre gelangt.

#7 Explosi- onsgefahr

Hindenburg und Challenger gingen in die Geschichte ein. Bodenständige Bedenken gibt es spätestens seit der Explosion einer Wasserstofftankstelle in Oslo im Sommer 2019. Die Ursache war mit einem Montagefehler allerdings rein menschlicher Natur. Sorgen um undichte Tanks und Explosionsgefahren werden sich im selben Rahmen wie bei Benzintanks verflüchtigen. Die Reaktion von Sauerstoff und Wasserstoff ist energiereich und naturgemäß nicht ungefährlich, zumal der Zündbereich groß ist. Solange entsprechende Autos weiterhin oberirdisch fahren werden, ist die Gefahr sehr gering, da Wasserstoff 14 mal leichter als Luft ist und sich daher schnell verflüchtigt, bevor es zu einer Bedrohung kommt. 2003 haben Forscher der Universität von Miami entsprechende Versuche durchgeführt.



Der Tankvorgang eines Wasserstoffautos ist vergleichbar und sicher mit jenem eines Erdgasautos

Foto: Hersteller

#8 Kosten

Die Anschaffungskosten sind durch geringe Stückzahl und hohe Komplexität mit derzeit noch viel Handarbeit natürlich noch deutlich höher als bei Autos mit Verbrennungsmotoren. Vergleicht man allerdings den Hyundai Nexa mit seinen gut 78.000 Euro mit dem 82.000 Euro teuren Audi e-tron, so ist man hier nicht weit weg, zumal der Koreaner ausstattungsbeinhaltet sogar günstiger ist. Am Ende eine teure Glaubensfrage, meist kann aber auch gar nicht

gekauft, sondern nur geleast oder gemietet werden.

Wie auch bei den Autoakkus lassen sich mit gesteigerten Stückzahlen die Kosten merklich senken. Entsprechend hat etwa Hyundai den Schritt gewagt, die jahrelange und teure Forschung und Entwicklung mit anderen Herstellern zu teilen. Mit Audi existiert bereits ein Handel. BMW kooperiert mit Toyota.

Auch der Preis einer Wasserstofftankstelle lässt sich



mittels Skaleneffekten halbieren. Aktuell kostet eine Tankstelle rund eine Million Euro. Klingt nach viel Geld, ist aber wenig in Relation zu den Milliardenbeträgen an Strafzahlungen, welche allen Herstellern bei Nichteinhaltung des festgeschriebenen Flottverbrauchswertes ab 2021 jährlich drohen. Ob sich die Autohersteller aber an den Infrastrukturkosten beteiligen ist allerdings Spekulation, die Henne-Ei-Frage geht also vorerst in die nächste Runde. Von kleinen Minitankstellen für die Hauseinfahrt ist auch jedoch schon zu hören. Der Preis an der

Tankstelle für Wasserstoff ist allerdings ein noch subventionierter, um am Niveau eines Benziners zu bleiben. Gut neun Euro kostet das Kilo, mit welchem man problemlos 100 Kilometer weit kommt. In den Hyundai Nexso passen als Beispiel 6,3 Kilo. Im Unterhalt erspart man sich auch die KFZ-Steuer und die NoVA. Mit den aktuellen und wasserstofffreundlichen Plänen der Bundesregierung wird sich hier so schnell auch nicht viel ändern. Die Vorsteuerabzugsberechtigung ist analog zu akkubetriebenen Elektroautos auch hier ein starkes Argument.



#9 Wasserstoff aus Meerwasser

Noch ist der Einsatz von Wasserstoff zu gering und wenig medienpräsent, jedoch könnte auch hier eine Debatte wie einst beim Biosprit von Tank oder Teller entstehen, schließlich erzeugt man aus lebensnotwendigem und seltenem Trinkwasser einen Treibstoff. 97 Prozent des Wassers auf der Erde ist Salzwasser. Da bleibt die Idee nach Wasserstoffgewinnung aus Meerwasser nicht lange ohne Tüftler. Der Katamaran-Prototyp „Energy Observer“ erzeugt mit Strom aus 168 Quadratmetern großen Photovoltaik-Paneelmodulen genug Strom, um per Elektrolyse genug Strom für einen

autarken Energiebedarf für Schiff und Mannschaft zu erzeugen, der Umweg über die Wasserstoffherzeugung dient der kontrollierbaren gleichbleibenden Stromversorgung. Allerdings wird das entsprechende Wasser zuvor entsalzen. Eine direkte Spaltung ist aktuell nicht einfach, da die Elektroden sofort korrodieren würden. Aber auch an diesem Problem wird bereits fleißig gearbeitet. Forschern ist es im Labor bereits gelungen, eine aus mehreren verschiedenen Nickellegierungen bestehende und standfeste Korrosionsbeschichtung zu erzeugen. Man darf gespannt bleiben.





#10 Neue Speichermethoden

Hinter dem Kürzel LOHC etwa verbirgt sich die Technologie, Wasserstoff in flüssiger Form in einer Flüssigkeit zu speichern, womit die Energiedichte ohne Speicherung unter hohem Druck oder niedrigsten Temperaturen erhalten und auch sicher transportierbar bleibt. Der Einsatz wird sich wohl auch hier vor allem auf

Züge und LKW beschränken.

Aktuell sicher nicht für Autos, jedoch sehr spannend, ist das System hinter „rSOC“, dessen Brennstoffzelle nicht nur Strom aus Wasserstoff gewinnt, sondern diesen auch selbst erzeugen kann. Ein Wirkungsgrad von 62 Prozent wurde im Labor schon erreicht. Die For-

schung steht erst am Beginn, für den Einsatz in Fahrzeugen aller Art ist aus aktueller Sicht kein Einsatz denkbar. Ständiges Beschleunigen und Bremsen würde die empfindliche Brennstoffzelle zerstückeln.

Diese Vision, direkt Wasser zu tanken und den benötigten Wasserstoff daraus an Bord zu

erzeugen, will man nicht aufgeben und hat dieses Jahr auch neuen Nährboden zur Hoffnung gefunden. Trifft im Salzwasserbecken eine Aluminium-Platte auf eine neuartige Legierung, reagiert das Wasser zu Aluminiumhydroxid und Wasserstoff. Die Legierung besteht aus den Metallen Gallium, Indium, Zinn und Wismut.

#11 Wie geht es weiter?

2050 soll gut ein Fünftel der erforderlichen Energie durch Wasserstoff gedeckt werden.

Wasserstoff kann praktisch überall erzeugt werden. Überschüssige Energie kann vor

allem bei Windkraftanlagen Wasser per Elektrolyse in Sauerstoff und Wasserstoff aufspalten, so zwischengespeichert werden und später entweder zurück in Strom umgewandelt werden oder zum Beispiel als Erdgas ins

Netz eingespeist werden. Im Winter wollen wir es bekanntlich ja warm haben. Der Erfindungsgeist kennt hier aber wenig Grenzen. Das Schiff Energy Observer erzeugt sich seine benötigte Energie aus via entsalztem Meerwasser erzeugtem Wasserstoff. Auch Flugzeuge mit Brennstoffzellen könnten schon 2030 erstmals abheben. Vom Gabelstapler bis zum Muldenkipper existieren fertige Prototypen. Auf der Straße werden wir zuerst Busse und LKW sehen, denn hier sind die Anforderungen an Reichweite und Zuladung so hoch, dass akkubetriebene Elektromobilität an ihre Grenzen stößt und auch ineffizient ist.



NATUR UND DU



START YOUR ENGINES – DER SPIELBERG RUFT AB 1. MAI

JETZT INFORMIEREN & BUCHEN UNTER: [PROJEKT-SPIELBERG.COM](https://www.projekt-spielberg.com)

Die ultimative Herausforderung auf vier Rädern. Ihre Möglichkeiten sind mindestens so vielfältig wie das Gelände. Buchen Sie jetzt Ihr einmaliges und unvergessliches Adventure am Red Bull Ring!

Red Bull
DRIVING
EXPERIENCE

Corona: alles anders?

Über das Leben danach

Zusammenbruch der EU, Ende der Demokratie, Siegeszug über das Bargeld – an dramatischen Prognosen mangelt es genauso wenig wie an viralen Verschwörungstheorien. Wir werden eher überrascht sein, wie schnell alles wieder beim Alten sein wird. Einige positive Entwicklungen und Denkanstöße sollten wir aber behalten.

Innerpolitisches

Gerade noch rechtzeitig haben wir eine verlässliche und handlungsfähige Regierung bekommen. Grün statt Blau, Kurzarbeit statt Zwölfstundentag, Grenzen dicht, Maskenpflicht statt Verhüllungsverbot. Unsere neue türkis-grüne Koalition hatte vieles anders geplant, hat aber die schwerste Krise seit Jahrzehnten gut bewerkstelligt. Die Bevölkerung hat die Maßnahmen mit Zustimmung bis Ende April entsprechend mitgetragen.

Rund und g'sund

Manch Erscheinung über Massenspaziergänge waren wohl nicht im Sinne der Sache. Die Erkenntnis mit der Bitte zu Hause zu bleiben, die Österreicher zu mehr Bewegung zu animieren, fassen wir mal als Kultur auf. Über das, was wir uns alles tatsächlich erspart haben, kann keine Statistik geführt werden, bietet aber Filmstoff für eine heimische Dramaserie. Erfreulicher Fakt ist, dass Österreich in den Top 20 der meisten Infektionen pro Land gar nicht vorkommt. Wirtschaftliche Konsequenzen, verfassungsrechtliche Fragen und die Aushebelung des Epidemiegesetzes werden das Land allerdings noch Jahre beschäftigen. Fragen über Stellenwert und entsprechend faire Bezahlung von essentiellen Berufen in den Bereichen Soziales, Pflege oder Lebensmitteln dürfen nicht mehr unter den Tisch gekehrt werden. Auch mehr Psychotherapie auf Kasse kann Folgekosten reduzieren. Das Grundeinkommen, wenn auch krisenbedingt nur temporär, wird als Debatte neuen Schwung erhalten. Ebenso gehört Deklassierung selbständiger Arbeit dringend korrigiert.

Text: Bernhard Reichel

Weltpolitisch

Der Ruf nach einer Beerdigung der Globalisierung ist aktuell verständlich, aber wenig zielführend. Diese gehört überdacht und neu gestaltet. Gerade in Krisenzeiten ist schneller länderübergreifender Informationsaustausch entscheidend. Auch der finanzielle Zusammenhalt gilt in guten, wie in schlechten Zeiten. Aussetzen der Demokratie wie etwa in Ungarn oder das still durchgeboxte Abtreibungsverbot in Polen sind nur zwei heftige Beispiele des Krisenmissbrauchs. Leider werden wir eine weitere Umverteilung nach oben erleben, teils mit der eigenen Unterstützung von Onlinegiganten. Überlastete Grenzübergänge und LKW-Rastplätze sollten uns dringend zum Überlegen anregen, ob ein Produkt wirklich in zig verschiedenen Ländern erzeugt werden muss, und welche Rolle die Schiene spielen sollte. Abhängigkeiten bei Schutzausrüstung und Medikamenten haben sich jedenfalls nicht bewährt.

An die Hamsterkäufer von Toilettenpapier oder Nudeln werden wir uns Jahre später noch erinnern.

Foto: Bernhard Reichel



Metallverlust

Auch im Bereich der Rohstoffversorgung verpasst Europa gerade die Machtausweitung des stark wachsenden chinesischen Marktes und entsprechenden Bedarfs. China wird sehr bald Interesse haben, diese im eigenen Land zu behalten und kauft schon jetzt ordentlich in Afrika ein. Recycling sollte ein europäisches Anliegen sein, der Aufbau der Brennstoffzellentechnologie kann uns einen wertvollen Wettbewerbsvorteil sichern, wie auch eine Unabhängigkeit von machen Rohstoffen. Ein starkes Gegengewicht zu China kann man nur gemeinsam gestalten. Weiters kann es nicht mit unseren Werten übereinstimmen, wenn sich unsere Unternehmen unter hohem Marktdruck an chinesische Vorgaben wie das Sozialkreditsystem oder Zensur orientieren müssen. Die jährlichen tausenden Hinrichtungen sind ein weiteres Kapitel.

Vor der eigenen Türe

Die Wut auf fernöstliche Wildtiermärkte ist aktuell verständlich, aber wir züchten uns mit antibiotikaresistenten Bakterien gerade selbst eine hausgemachte Krise. Bereits jetzt haben wir jedes Jahr weltweit über 700.000 Tote. Billigstes Fleisch aus Massentierzucht für wenige Euro wird uns noch teuer zu stehen kommen. Das Problem der Krankenhauskeime wird schwer zu lösen sein, aber muss es etwa immer noch sein, dass Antibiotika als Wachstumsbeschleuniger eingesetzt werden?

Autopolitisch

Nicht nur eine Pause von der Diffamierung, sondern eine neue Art der Wertschätzung erfährt zur Zeit das Automobil. Als mobile Ergänzung zu den eigenen sicheren vier Wänden fühlten wir uns nicht nur sicher und geborgen, gut vor Viren geschützt, sondern erlebten auch, was Unabhängigkeit in solchen Zeiten tatsächlich bedeutet. Mietwagenbuchungen erlebten einen massiven Einbruch von Firmenkunden, jedoch einen starken Anstieg an Privatbuchungen. Schutz und Transportsicherheit für Vorräte und Verwandte sind ein nicht zu unterschätzendes Bedürfnis. Drive-in-Corona-Abstriche waren ein sicherer Segen, die Antikörpertests finden überhaupt nur per Drive-in statt.

Gott sei Dank

Im Autoland Deutschland war man schon weiter und hielt bereits Gottesdienste in Autos ab. Während bei unseren Nachbarn das Autokino immer noch aufrechterhaltene Kultur ist, könnte diese in Österreich ein endlich nachhaltiges Comeback feiern, die normalen Kinos bleiben bis Herbst zu. Die Betreiber im einzigen Autokino Österreichs in Groß Enzersdorf bereiten sich jedenfalls optimistisch darauf vor. Viele unsere Lieblingsurlaubsländer werden wir nicht besuchen können, das Erreichen eines heimischen Zieles wird wohl mit dem Auto stattfinden.

Fluchtwagen

Unterschätzt wird auch der Stress- und Frustabbau, welchen eine Autofahrt bieten kann. Die Hintergrundunsicherheit einer mobilen Fluchtmöglichkeit, die Bewegung, die befriedigende Handhabung einer schweren Maschine sorgen für Beruhigung und womöglich für manch einen Fall häuslicher Gewalt weniger. Es wird nicht das letzte Virus gewesen sein, wir werden aus der Krise lernen und bei der nächsten schneller reagieren. Auch ohne der Annahme eines aggressiveren Virus ist es wohl realistisch, dass öffentliche Verkehrsmittel früher und konsequenter eingeschränkt werden, wenn es darum geht, breite Ansteckungsherde zu unterbinden.

Umwelt

In deutschen Städten reduzierte sich der Verkehr auch sehr drastisch, eine Verbesserung der Luftqualität blieb aus. Das soll keine Freikarte zum Rückfall in alte Konsummuster bedeuten, aber es zeigt die Unverhältnismäßigkeit von Fahrverboten, welche ohnehin meist die Schlechtverdiener treffen.

Nach vielen hervorragenden Jahren brach der Absatz massiv ein. Fast sieben Millionen Autos wurden weltweit nicht produziert. Autohäuser durften mit großen Flächen unnötig lange nicht mal einen Minimalbetrieb anbieten. Ob sich der Onlinekauf von Autos so schnell etablieren wird, bleibt abzuwarten. Abgesehen von den Emotionen will man vor Verschuldung oder Investition des Erspartem das Objekt der Begierde immer noch real begutachten.

Der Ruf einer Abwrackprämie hat nicht lange gedauert. Abgesehen vom fragwürdigen Umweltnutzen, hat man gerade andere staatliche Finanzierungsnöte, welche bis zu ausländischen Fluglinien reichen. Der Tourismus würde sich wohl äquivalente Urlaubsgutscheine wünschen, eine Prämie für ein neues Auto wäre zudem eine Vorführung tausender Kleinstunternehmer, die gerade übersehen werden. Es bleibt ungewiss, ob der grüne Koalitionspartner zustimmt. In Anbetracht der neu entdeckten Bedeutung des Autos bleibt es auf jeden Fall spannend, ob die Grünen weiter mit der Forderung nach Halbierung des Fahrzeugbestandes in die Wienwahl ziehen werden.

Dass Spaziergehen auch auf langen Strecken nicht weh tut, merken wir uns und werden den ein oder anderen Autokilometer in Zukunft unterlassen. Auch ohne Krise wird Heimarbeit manchen Arbeitsweg überflüssig machen, die Trennung von Berufs- und Schulverkehr wäre eine Überlegung wert.

Klimawandeltest

Mit jeder neuen Technologie soll das Auto immer wieder die Welt retten. Die künftige Massen-E-Mobilität soll gar CO₂-frei ablaufen.

Realistischer ist eher, dass wir im besten Fall den Klimawandel verlangsamen können, aber nicht anhalten oder rückgängig machen. Entsprechend sinnvoll wäre sehr bald mit Anpassung an diese Veränderung zu beginnen. Das wird neue Arten des Lebensmittelbaus betreffen, gesellschaftliche und wirtschaftliche Wandel bis hin zu sicheren baulichen Gestaltungen. In den letzten Wochen haben wir eine Generalprobe erlebt, wie wir künftig mit Extremwetterereignissen umgehen können. Schnee im Juni, Hochwasser oder Tornado im Anmarsch – da werden wir tageweise wohl immer wieder einen Lockdown erleben.

Mund- und Nierenschutz, so schlimm wird es nicht werden, aber die Masken werden uns Menschen noch lange begleiten

Foto: BMW/motor&more





DS 9

Deep Space Nine – Obwohl die Schwestermarken Citroen, Opel und Peugeot schon zuvor absagten, hätte DS anwesend sein dürfen. Das dritte Modell der jungen eigenständigen Marke hört nun auf den Namen DS 9 und stellt mit 4,93 Metern das vorläufige Topmodell. Schon proportional scheint die Basis des Peugeot 508 durch. Im Innenraum dominieren natürlich Luxus und Design, kombiniert mit exquisiten und farbintensiven Materialien.

Neuheiten

See adé

Ausgerechnet am runden Geburtstag vom Virus gebrochen – nur wenige Tage zuvor gaben die Veranstalter noch Entwarnung, ehe kurz vor Beginn das Verbot von Großveranstaltungen mit über 1.000 Besuchern der Schweizer Behörden die 90. Austragung endgültig ausfallen ließ.

Der Schaden für die Hersteller geht wohl in den hohen dreistelligen Millionenbetrag. Viele Marken wollten gut kalkuliert ohnehin schon gar nicht erst teilnehmen. Die Absage könnte ein weiterer tief gehender Sargnagel für Automobilmessen sein. Der Aufwand ist enorm, der kurzfristige Effekt nur noch gering. Das Interesse schwindet, die Premieren finden so oder so online statt.

Gerade Genf war stets besonders sympathisch. Wer mit dem Flugzeug anreist, braucht nur wenige Schritte in die Nachbarhalle zu tätigen. Die Ausstellungsflächen sind überschaubar und im Gegensatz zur IAA an einem Tag ausgiebig zu erforschbar. Vor allem die vielen Einzelstücke und Prototypen von Kleinserienherstellern waren schon einen Besuch wert, bevor diese wieder lautlos verschwanden.

Toyota GR Yaris

Der neue GR Yaris unterscheidet sich vom Vorgänger wie Tag und Nacht. Deutlich breiter, allradgetrieben, stark. Man glaubt es kaum, aber die heftige Leistung von 261 PS schöpft Toyota aus einem Dreizylinder. Sortiert wird die Leistung per Sechsgang-Schalt-Getriebe. Da nur 1.280 Kilo bewegt werden müssen, presst der kleine Kracher in nur 5,5 Sekunden auf Tempo 100. Kultpotential gibt es serienmäßig dazu.



Toyota Yaris Cross

Auf Basis des Yaris bringt Toyota jetzt auch einen Mitbewerber im Segment der kleinen City-SUV im Stile von Hyundai Kona, Renault Capture oder Seat Arona. Mit 4,2 Metern ist er gleich mal 24 Zentimeter länger als die technische Basis. Unter der Haube arbeitet ein Hybrid aus E-Motor und einem 1,5-Liter Dreizylinder, welcher auf 116 PS Systemleistung kommt. Fast konkurrenzlos kommt der Yaris Cross auch mit Allradantrieb.

Cupra Formentor

Die Serienversion unterscheidet sich praktisch nicht von der Studie. Trotz eigenständigem Auftritt finden sich zahlreiche Zitate der zivilen Seat-Modelle, insbesondere des neuen Leon.

Artgerechter Topmotor wird der bekannte 2.0 Turbo-Vierzylinder mit 310 PS. Allrad ist hier serienmäßig. Die bravere Hybrid-Variante bringt es mit einem 1.4-Liter-Vierzylinderturbo und E-Motor auf 245 PS Systemleistung.



BMW i4

Die dritte i-Baureihe zielt besonders auf das Tesla Model 3. Im Gegensatz zu i3 und i8 leisten sich die Bayern keine teureren Experimente, das Auto basiert auf dem künftigen 4er Gran Coupé.

Das provozierende Design wird ziemlich nah in die Serie übergehen. Ob man sich an den 530 PS erfreut oder lieber zurückhaltend auf gut 600 Kilometer Reichweite kommen möchte, obliegt erfreulicherweise immer noch dem Fahrer.

Fiat 500

Die zweite Generation von Retromodellen verliert oft an Reiz, beim neuen 500 hat man sich viel Mühe gegeben, nichts zu überzeichnen und dennoch moderner zu wirken. Die zweite Generation ist eine komplette Neuentwicklung und gibt es nur noch rein elektrisch mit gut 320 Kilometer Reichweite. Auch eine Cabrioversion wird es wieder geben und, keine Sorge, den alten und bekannten 500 mit Verbrennungsmotor baut Fiat parallel weiter.



Cupra Leon

Die Cupra-Interpretation des brandneuen Leon ließ nicht lange auf sich warten. Wie beim Skoda Octavia RS und Golf GTE gibt es diesen nun auch als 245 PS starken Plug-in-Hybrid. Der Basisbenziner leistet 245 PS. Das Topmodell 300 PS. Wie den Octavia gibt es den Leon auch als Kombi, welcher dort mit Allrad kombiniert sogar 310 PS leisten darf.



Skoda Octavia RS

Der alte RS war so beliebt, dass Käufer mit langen Lieferzeiten rechnen mussten. Ein ähnlich attraktives Angebot wird auch der neue RS werden. Der Benziner leistet 245 PS, der Diesel 200 PS. Neu ist eine Plug-in-Hybrid-Variante. Dank elektrischer Unterstützung des 1.4 Liter-Motors erreicht diese 245 PS Systemleistung.



Neuheiten

Kompakte



Audi A3

Bereits die vierte Generation des Edelgolfs rollt in Kürze zu den Händlern. Der neue wirkt wuchtiger, wuchs drei Zentimeter in Länge und Breite. Die Grundform der Scheinwerfer kennen wir vom Vorgänger. Auffällig sind vor allem die neuen Konturen und Flächen in den Blechen, besonders in der Seitelinie. Der Innenraum vermittelt etwas Lambo-Feeling, der Tacho ist nun immer digital, das ausfahrbare Display entfällt und wird durch einen 10,1 Zoll großen Touchmonitor ersetzt. Die Benziner starten vorerst bei 110 PS und 150 PS, der Diesel bei 116 PS. Der S3 leistet 310 PS und der RS 3 mit erneut fünf Zylindern über 400. Dreitürer und Cabrio werden kein Comeback feiern. Die Limousine folgt im Herbst.

Hyundai i30 Facelift

Immer noch frisch und trotzdem schon beim Schönheitschirurgen. Vor allem der Grill wuchs merklich und schwungvoller. Als N-Line tritt der i30 nun noch sportlicher auf. Neben der neuen Front betriebe man überall Feintuning, drei neue Farben und neue Stoffe im Innenraum sorgen für weitere Frische. Die meisten Motoren werden mit 48-Volt-Mildhybrid-Technik ergänzt, ein 1,5-Liter-Vierzylinder mit 110 PS kommt neu ins Programm.



VW Golf

Beim Sport-Golf sind die drei Antriebskonzepte im Konzernvergleich am klarsten zu unterscheiden. GTI bleibt GTI, der Diesel hört immer noch auf GTD und der neue Plug-in-Hybrid auf GTE. Die Front trägt bei allen drei ein breites Leuchtband, beim GTI mit roten Akzenten, beim GTE mit blauen. Auch die Heckansicht verrät die Unterschiede. Der GTI setzt auf je ein Auspuffrohr rechts und links, der GTD links auf ein Doppelrohr, der GTE imitiert diese höchstens.





#wirstartenwiederdurch

WWW.SALZBURGRING.COM

Alfa Romeo Giulia GTA

Schon die Basis-Giulia macht reichlich Spaß, die megastarke Quadrifoglio war schon ein herrlich politisch unkorrektes Geschenk und dann setzen die Italiener mit dem GTA noch einen Höhepunkt drauf. Vor allem leichter wird die Spitzensportlerin, gute 100 Kilo weniger. Die Giulia GTA baut auf der Giulia Quadrifoglio auf, deren 2,9-V6-Biturbo schon seine Wurzeln in Maranello fand, erstarkt dank einer Akrapovic-Titanabgasanlage von 510 auf 540 PS. Dank Kleinserie von nur 500 Stück dürfen Motorhaube, Stoßfänger, Dach, Spoiler und Diffusor aus Carbon bestehen. Auch Anbauteile, Kardanwelle oder Sitze sind aus dem sechsten Element gefliest. Die Spur wuchs um fünf Zentimeter. Wer es noch radikaler angehen will, findet in der GTAm das perfekte Modell, Rückbank raus macht nochmals 50 Kilo weniger, der üppige Spoiler am Heck verrät das m-Modell.



Neuheiten

Supersportler

Während die einen auf neue kleine E-Autos hoffen, gibt die Liga der Supersportler weiter Vollgas. Die Leistungsdaten werden immer extremer.

Aston Martin V12 Speedster

Die Reaktion auf Ferrari Monza und besonders den McLaren Elva ließ nicht lange auf sich warten. Historische Vorbilder finden sich natürlich mit dem DBR1, dem DB3S und dem jungen CC100 aber auch im eigenen Haus. Der neue Speedster mit klassischem Kühlergrill basiert auf einem Hybriden aus DBS und Vantage. Unter der langen Haube wütet ein 5,2-V12-Biturbo. Fahrer und Beifahrer sind durch Blech getrennt. Nur 88 Exemplare wird es geben.



Porsche Turbo

Wenn sogar das Topmodell des Elektrosportlers Turbo heißen darf, dann wohl auch die vorläufige Krönung der neuen 911er-Reihe, dessen Boxer, bis auf den künftigen GT3, alle bereits aufgeladen sind. Vorgestellt hat Porsche zuerst das S-Modell, dafür gleich auch als Cabrio. 650 PS leistet der Turbo S nun und verteilt seine Pferdchen wie gewohnt auf alle vier Hufe. In abartigen 2,7 Sekunden geht es auf Tempo 100, in 8,9 auf 200. Ausfahrbarer Heckspoiler und Lufteinlässe hinter den Türen sind Pflicht.



Pagani Imola

Das Ritual, aus einer eleganten Basis mit jedem Sondermodell eine Radikalisierung zu betreiben, widerfährt auch dem unaussprechlichen Huayara. Auf Eleganz hat man es gar nicht abgesehen, sondern auf rennsportliche Effizienz. Die Aerodynamiktricks sind also nochmals raffinierter ausgelegt. Der 6.0-V12-Biturbo leistet nun 838 PS und wuchtet heftige 1.100 Nm an die Hinterräder. Die fünf Exemplare kosten je fünf Millionen und sind auch schon ausverkauft, Straßenzulassung inklusive.



Bentley Bacalar Roadster

Auch wenn es die unkonventionell mutige Front und verschwenderische Raumnutzung vermuten lässt, so ist der Bacalar kein Messeeinzelstück, sondern wird in einer Kleinserie gebaut. Das Design ist vom Bentley EXP 100 GT-Concept abgeleitet. Technische Basis ist der Continental GT. Der Zweisitzer ist optisch völlig eigenständig. Unter der Haube werkt der 6.0-W12-Biturbo mit 659 PS. Die zwölf Exemplare sind natürlich schon ausverkauft.

McLaren 765LT

Jahre lang war es still um McLaren Straßenwagen, nun kommt man kaum noch mit, was alles auf die Straße darf. Die jüngste Kreation ist eine radikalere Fortsetzung des McLaren 720S Coupé. Also weniger Gewicht und mehr Leistung. Dank Carbon sank das Gewicht auf um 80 Kilo auf 1.339 Kilo. Der 4.0-V8-Biturbo erstartet auf 765 PS und presst das Leichtgewicht in 2,8 Sekunden auf Tempo 100. Dem Kürzel entsprechend werden nur 765 Exemplare gefertigt. LT steht für Longtail, die deutsche Übersetzung zensurieren wir.





Nach gut drei Jahren steht im Herbst bei **Audi** das **Q5** Facelift an. Optisch ändert sich vor allem die Front, das Experiment mit wuchtigen und dreidimensionalem Rahmen und angedockten Scheinwerfern weicht einer dezenteren Umrahmung im Stile der klassischen Baureihen. Wie beim A4 Facelift wird die Bedienung auf Touchscreen umgestellt. Die Motoren werden alle überarbeitet und auch der Hybrid bleibt im Programm.



Der Kodiaq ist sehr beliebt, für faires Geld gibt es ein dickes SUV mit bis zu sieben Sitzen. Entsprechend zurückhaltend wird das Facelift ausfallen und sich eher auf Details konzentrieren. Der Stil von Front- und Heckschürze wird weiterentwickelt. Vor allem der Kühlergrill wächst nach unten. Die Leuchten erhalten das neue LED-Matrix-Licht mit Lauflicht. Unter die Haube wird wohl der 2.0 TDI „Evo“ einziehen, sowie der Plug-in-Hybrid mit 218 PS.

Ausblick: SUV-Facelifts

Kraxelliebhaber

Reifen so dick wie Klopapierrollen, durch Krisen kommt man sicher mit Allwege-Fahrzeugen. Nach der Krise wird es reichen, wenn die Optik es verspricht.





Der **Peugeot 3008** sieht immer noch frisch aus, ihm wird aber das neue Markengesicht verpasst. Spekulativ auch schon das neue Logo. Die Premiere des Emblems im Retrolook würde sich zwar für eine echte Neuheit, wie den neuen 308, anbieten, allerdings würde das bedeuten, dass der 3008 weitere vier Jahre mit dem bekannten Emblem vom Band rollen würde. Bei den Motoren reichen kleine Updates aus, der Diesel mit 180 PS könnte aber aus dem Programm fallen.



Das im Sommer anstehende Facelift des **VW Tiguan** orientiert sich optisch stark am neuen Golf VIII. Der Kühlergrill wächst nach unten im Stile von T-Cross und Touareg, die Scheinwerfer werden mehreckig und golfiger. Das R-Line-Paket erhält noch wuchtigere Schürzen, die Heckleuchten eine neue Grafik. Auch die 1,5-Liter-Turbobenziner stammen vom Golf, die Diesel setzen weiter auf zwei Liter Hubraum und auch die Plug-in-Hybride kommen vom kompakten Bruder.

Völlig neu ist der **Audi Sportback**, welcher lange Zeit als Q6 geplant war und sich zum Facelift neu ins Programm fügt. Analog zum Q3 Sportback wird der große Bruder kein optisch eigenständiges Modell aber mit einer deutlich flacheren und sportlicheren Linie aufwarten. Am Heck gibt es neue Schürzen, ein neues Leuchten-design und eine verbindende Strebe durch die Wagenbreite, welche in Chrom oder Schwarz glänzt.



Test: Alfa Romeo Giulia 2.0 16V 200 AT8 Q2

Lack und Leder

Design, entwickelt und gebaut in Italien, wunderschönes Blechkleid und gut durchtrainiert – die Giulia stellt eine ziemlich verführerische Vertreterin der gehobenen Mittelklasse dar.

Lange haben die Italiener am Nachfolger des 159 geübelt und nach vier Jahren lockt Romeos Geliebte immer noch mit begehrenswerten Formen. Auch beim Facelift gibt es keinen Grund ans Blech zu gehen. Sitzposition und Innenraum sind klar fahrerorientiert und auf Emotionen ausgelegt. Sogar die Lederstühle lassen sich extravagant in knalligem Rot oder edlem Weiß ordern. Platz gibt es auf allen Plätzen mehr als genug. Der Kofferraum dürfte etwas besser beladbar sein, erfreut aber mit praktischen Haltenetzen.

Fahrerauto

Dank Fahrspaßorientierung und Heckantrieb sind die Rivalen à la Jaguar XE, Lexus IS oder Mercedes C-Klasse schnell gefunden. Zwei Liter

Hubraum, vier Zylinder, Turboaufladung – unser Testmodell ist mit 200 PS zwar reichlich motorisiert, stellt aber erst den Basisbenziner dar. Schon das Anlassen per Startknopf am Lenkrad wirkt stimulierend. Auf den ersten kalten Metern und von außen nagelt das Tierchen unter der Haube merklich. Dem Temperament steht das nicht im Wege, Kraft gibt es von unten ordentlich, kein Wunder bei frühen 330 Nm Drehmoment. Der Sound ist lebhaft. Spätestens im Sportmodus wird das Triebwerk richtig gierig, verlangt regelrecht nach einer härteren Gangart. Apropos Gangart, die Acht-Gang-Automatik arbeitet nicht nur äußerst sauber, sondern auch schnell wie ein DKG. Die Schalt paddel aus echtem Metall hinter dem Lenkrad sind feststehend aber

so groß, dass man sie immer erwischt aber sie manchmal beim Blinken oder Scheibenwischen im Weg stehen. Die Lenkung ist leichtgängig und ziemlich direkt, manchen vielleicht zu direkt, auf jeden Fall frei von Antriebseinflüssen und rückmeldefreudig. Insgesamt wirkt die Giulia ziemlich quirlig, perfekt ausbalanciert sowie leichter und stärker als am Papier.

Ohne Shift kein Drift

Etwas verstörend ist, dass bei all dieser Betonung auf die sportlichen Attribute das ESP nicht deaktivierbar ist. Ansonsten stören nicht einmal Warntöne, welche angenehm im Flugzeugstil gehalten sind. Nur den Verbrauch von gerne mal über neun Litern muss man einkalkulieren.

Bernhard Reichel

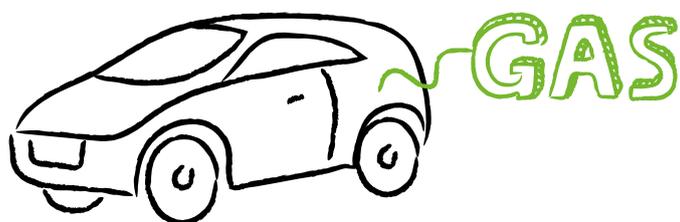
*inkl. Haftpflicht 35,80 €, Kasko 136,98 €, motorbez. Versicherungssteuer 90,06 €, Bonus-/Malus-Stufe 0, Zulassungsbez. Wien; Das Angebot wurde mit mehreren Parametern erstellt. Detailinformationen und die genauen Prämien sind dem jeweiligen Tarif und zugrundeliegenden allgemeinen und besonderen Vertragsbeilagen zu entnehmen.

Jung und frisch wie eh und je,
Korrekturen im Blech sind auch
nach der Modellpflege nicht nötig.
Fotos: Bernhard Reichel





Geben Sie Gas
& sparen Sie
sich die Hälfte
Ihrer Spritkosten –
mit einem
Erdgasauto.



Erdgasautos fahren entweder mit natürlichem Methan (Erdgas) oder mit erneuerbarem Gas (Biogas) aus Abfällen, Gras oder sonstigen regenerativen Quellen. **Dabei sparen Sie rund die halben Spritkosten und vermeiden gleichzeitig fast die ganzen Stickoxide und den gesamten Feinstaub.** Ihre Geldbörse und die Umwelt werden es Ihnen danken beim Tanken.



MOTORTYP Turbobenziner
LEISTUNG 200 PS
DREHMOMENT 330 Nm
0 AUF 100 KM/H
6,6 Sekunden
SPITZE 235 km/h
GETRIEBE 8-Gang Automatik
ANTRIEB Hinterrad
LEERGEWICHT 1.504 kg
REIFEN 245/35 R19 vorne
285/30 R19 hinten
REICHWEITE 879 km
VERBRAUCH 6,6 L/100 km
TESTVERBRAUCH
9,7 L/100 km
CO₂ 157 g/km
KOFFERRAUM 480 Liter
PREIS 40.200 Euro
TESTWAGENPREIS
44.300 Euro

Alfa Romeo Giulia

**Wir geben der
Zukunft eine Zukunft.**
InitiativeGas 

www.erdgasauto.at



Vor allem die Proportionen sind bei Generation II deutlich gefälliger

Fotos: Bernhard Reichel



MOTORTYP Turbobenziner
LEISTUNG 224 PS
DREHMOMENT 350 Nm
0 AUF 100 KM/H 6,3 Sek.
SPITZE 250 km/h
GETRIEBE 7-Gang DKG
ANTRIEB Allrad
LEERGEWICHT 1.550 kg
REIFEN 225/40 R19
REICHWEITE 810 km
VERBRAUCH 6,3 L/100 km
TESTVERBRAUCH
 7,9 L/100 km
CO₂ 145 g/km
KOFFERRAUM 460 Liter
PREIS 45.660 Euro

Mercedes-Benz CLA

Test: Mercedes CLA 250 Coupé 4 Matic

Vier gewinnt

Viele Vertreter an viertürigen Coupés gibt es in der Kompaktklasse nicht, der kleine Bruder des CLS startet nun schon in zweiter Generation.

Der erste CLA tat sich schwer mit seinen Proportionen, dem Fußgängerschutz geschuldet war vor allem die Front zu hoch. Länger und breiter ist er geworden, die Linie richtig elegant, dafür opferte man sogar Kofferraum, welcher mit 460 Litern immer noch groß ist und sogar mehr als die Limousine schluckt. Von den Abmessungen her bewegt man sich bereits im Revier der C-Klasse. Auch das Interieur darf den exquisiten Stil und die Verarbeitung der großen Geschwister weiterführen. Der breite Bildschirm prägt alle modernen Modelle. Die Auflösung der Rückfahrkamera ist beachtlich, auch in der Nacht und bei der mühsamen Übersicht nach hinten auch dringend notwendig. Eng wird es nur in Reihe zwei.

Big Brother

Beindruckend arbeitet die neue Sprachsteuerung, die auch als Auskunft dient. Das System ist nicht abhängig von stur einprogrammierten Sätzen und versteht erschreckend viel. Neben drei Diesel sieht die Benziner-Palette breiter aus. Unter den zwei extrastarken AMG-Versionen 35 und 45 stehen vier zivilere Motoren zur Wahl. Unseren 250er gibt es nur mit DKG und optionalem Allradantrieb.

Soundgenerator

Der Motor geht gleich von unten raus kräftig, drehfreudig und knurrig ans Werk. Im Sportmodus wird das Triebwerk giftiger und imitiert gelungen bulligen V8-Sound. Das Getriebe waltet und verwaltet sauber. Früh und

bissig beißen die Bremsen zu. Mit 350 Nm Drehmoment ist stets für ordentlich Vortrieb gesorgt. Das Geschwindigkeitsgefühl ist jedoch spürbar auf deutsche Autobahnen ausgelegt. Das sportliche Talent wird dank Allradantrieb vor allen in Kurven zum Spaßfaktor, hier machen auch manuelle Schaltmanöver per Lenkradwippen Freude. Höchst angenehm empfinden wir die Richtungs-wahl per Lenkrad-Wählhebel. Stressend sind die Kollisions-fehlalarme und die etwas groben Spurhaltekorrekturen mittels Bremseingriff.

Der 250er sorgt für reichlich Fahrdynamik, welche im Alltag wenig Raum findet und teuer im Kauf und Unterhalt ist.

Bernhard Reichel

helvetia 

Ihre Schweizer Versicherung

Versicherung inkl. Kasko
ab 264,07 € monatlich*



**FACH-
WERKSTATT**



SERVICE PROFIS

bei

**BERATUNG
& MONTAGE**

von

**ANHÄNGER-
KUPPLUNGEN**

**„WIR HABEN
FÜR JEDEN EINE!“**

Egal welche Anhängerkupplung Sie benötigen: Forstinger bietet für jeden Wagen eine Passende, und das bei kurzer Lieferzeit auf Bestellung!



FORSTINGER

Besser fahren mit Forstinger



JETZT NEU!

Besuchen Sie unsere
Anhänger-Kompetenz-Zentren:

Mistelbach, Wieselburg,
Wr. Neustadt, Oberwart,
Schärding/St. Florian am Inn,
Knittelfeld und Vomp!



**100% österreichische
Qualitäts-Produkte!**

ANHÄNGER 2020

Forstinger hat für Jeden die optimale Lösung!

750 kg höchstzulässiges
Gesamtgewicht

inkl. 35 cm Aufsatzwand,
Flachplane & Stützrad

Lademaße: 210 x 109 x 70 cm

9 mm Siebdruckboden

JETZT NUR

829,-



Wiener Neustadt

**Einachsanhänger
FO 210 U-AP**

• Leichtbauweise • ungebremst • 168 kg Eigengewicht • 582 kg Nutzlast • Stahl-Bordwände Alu-Zink beschichtet Art. Nr. 12280094 Preis gültig bis 31.12.202



Einfach QR Code scannen & online durchblättern: www.forstinger.com/angebote/flugblatt

helvetia



Ihre Schweizer Versicherung

Versicherung inkl. Kasko
ab **175,26 €** monatlich*

*inkl. Haftpflicht 24,87 €, Kasko 72,71 €, motorbez. Versicherungssteuer 77,68 €, Bonus-/Malus-Stufe 0, Zulassungsbez. Wien; Das Angebot wurde mit mehreren Parametern erstellt. Detailinformationen und die genauen Prämien sind dem jeweiligen Tarif und zugrundeliegenden allgemeinen und besonderen Vertragsbeilagen zu entnehmen.



Test: Mazda CX-30 Skyactiv-X 180 GT+

Diesotto lebt

Trotz SUV-Rüstung wirkt der CX-30
freundlicher als die Basis des 3

Fotos: Bernhard Reichel

Mit Mazdas neuem Kompakt Crossover fährt nicht nur die neueste Designsprache vor, sondern auch der neue Selbstzünder-Benziner.



MOTORTYP Mild-Hybrid-Saugbenziner

LEISTUNG 180 PS

DREHMOMENT 224 Nm

0 AUF 100 KM/H
8,5 Sekunden

SPITZE 204 km/h

GETRIEBE 6-Gang manuell

ANTRIEB Allrad

LEERGEWICHT 1.443 kg

REIFEN 215/55 R18

REICHWEITE 797 km

VERBRAUCH 4,6 L/100 km

TESTVERBRAUCH
6,8 L/100 km

CO₂ 105 g/km

KOFFERRAUM 430 Liter

PREIS 30.790 Euro

Mazda CX-30

In Europa hat Mazda ein kleineres SUV-Portfolio, dennoch gingen die Namen aus. Der CX-4 basiert auf dem CX-5 und wird leider nur in China verkauft. Der Elektro-SUV wird auf MX-30 hören. Der CX-30 basiert auf dem neuen 3 und ist zwischen CX-3 und CX-5 positioniert.

Der Süvchen stellt auch einen früher Vertreter einer neuen Crossover-Spielart dar: nur etwas höher aber mit modisch differenziertem Karosseriekleid. Kia XCeed, BMW X2 oder VW Golf SUV T-Roc lassen grüßen.

Reduziertes aber funktionelles Design mit exzellenter Verarbeitungsqualität finden wir auch im Innenraum. Ein nun echtes Head-up-Display ist serienmäßig.

I hea di ned klopfn

Schritt für Schritt hat der Benziner die Technologievorzüge des Diesel übernommen, zuletzt etwa Direkteinspritzung und Turboaufladung. Mit Turboverzicht behält sich Mazda eine Ausnahmestellung vor, mit der Selbstzündung soll technologisch aber die letzte Grenze fallen. Zündkerzen gibt es dennoch, alleine schon zum Starten.

Der Motor arbeitet mit einer noch mageren Benzin-Luftmischung als bislang und vor allem im Verhältnis zu Benzinern der Konkurrenz. Kurz bevor die magere Mischung vor der Selbstzündung steht, wird direkt vor der Zündkerze eine kleinere Wolke mit fetter Mischung eingespritzt, welche gezündet wird und die magere Mischung endgültig aber im Zeitpunkt

kontrolliert mitreißt. In wenigen Situationen wird weiterhin per Zündkerze fremd gezündelt. Im Fahrbetrieb ist davon wenig wahrzunehmen, der Motor verhält sich unspektakulär und auffallend laufruhig. Trotz Saugerdasein fehlen gefühlt immer noch 50 PS. Um im hektischen Verkehr nicht unterzugehen, fallen Drehzahlen an und am Ende ein Verbrauch von gut 6,8 Litern.

Hausaufgaben gemacht

Das straffe Fahrwerk und die extra knackige Schaltung gefallen. Die Geräuschdämmung ist exquisit. Grobe Schnitzer suchen wir vergebens, sogar der Navi-Bug, welcher die Zielführung nur mit laufendem Motor erlaubte, wurde behoben.

Bernhard Reichel





Test: Kia XCeed 1,6 TGD i Platin

Ein X für ein U?

Der XCeed ist ein Wagen für die Nische. Warum wir ihn trotzdem öfter auf der Straße sehen werden, klären wir im Test.

Das Gemenge aus Coupé und SUV mit dem Namen XCeed (ausgesprochen: Ex-Ceed) ist Kias neuester Zuwachs innerhalb der Ceed-Kompaktreihe. Mit 440 Zentimetern ist er länger als ein Golf, mit 149 cm aber kaum höher als ein Octavia und das trotz leicht erhöhter Bodenfreiheit. Das bullige Auftreten bei gleichzeitig flachem Kanzelbau bezahlt man mit einer nach hinten gedrängten Sitzposition, dafür schaut man etwas übersichtlicher auf den Verkehr. Auch nach hinten ist die Sicht trotz des kleineren Heckfensters ausreichend.

Raum für Wunder

Unzureichend ist dafür die Lenkradverstellung, bei der wir uns etwas mehr Möglichkeiten wünschen. Die bereits bekann-

te Kia-Ordnung mit viel weichen Materialien im Cockpit gefällt uns auch dieses Mal. Überall wurde versucht, noch ein paar Kubikzentimeter Stauraum rauszuquetschen, zum Beispiel vorne unter dem Schaltknäuf, wo der Ladeplatz fürs Smartphone verstecken spielt. Vom Design, insbesondere am Heck, kuppert der XCeed eher bei der Shooting-Break-Variante Pro-Ceed ab als beim konservativeren Standard-Ceed. Der Kofferraum ist größer als man rein äußerlich erwartet. Die teuerste Ausstattungsvariante Platin (gut 10.000 Euro mehr als der Einstieg) bietet mit Riesendisplay, Ledersitzen, Sitzheizung hinten und Notbremssystem viel. Steht man auf Bass und braucht man ein eingebautes Navi, tut's auch schon die nächstniedrige Stufe

(auch mit großem Display) um einen Fünfer weniger.

Gold steigt im Wert

Mit diesem aufregenderen Zugang fischen die Südkoreaner im selben Teich wie VW mit dem T-Roc – den's übrigens auch in goldähnlicher Lackierung gibt. Drei verschiedene Motoren mit fünf verschiedenen Leistungsdaten sind für den XCeed zu haben – von 116-Diesel-PS bis zu 204-Benzin-PS. Allrad gibt's keinen.

Lassen Sie sich also kein X für ein U vormachen: Wer mehr Platz braucht, nimmt den Sportswagon. Wer nach Höherem strebt einen echten SUV. Doch unser aller Leben ist meistens auch ein Kompromiss, und damit fährt man im XCeed gut!

KP



- MOTORTYP Turbobenziner
- LEISTUNG 204 PS
- DREHMOMENT 265 Nm
- 0 AUF 100 KM/H 7,5 Sek.
- SPITZE 210 km/h
- GETRIEBE 7-Gang Automatik
- ANTRIEB Vorderrad
- LEERGEWICHT 1.452 kg
- REIFEN 235/45 R18 (Pirelli Sottozero Winter)
- REICHWEITE ca. 580 km
- VERBRAUCH 7,1 L/100 km
- TESTVERBRAUCH 9,1 L/100 km
- CO₂ 160 g/km
- KOFFERRAUM 426 Liter
- PREIS 36.890 Euro

Kia XCeed



Ihre Schweizer Versicherung

Versicherung inkl. Kasko ab **248,57 €** monatlich*

*inkl. Haftpflicht 34,95 €, Kasko 116,96 €, motorbez. Versicherungssteuer 96,66 €, Bonus-/Malus-Stufe 0, Zulassungsbez. Wien; Das Angebot wurde mit mehreren Parametern erstellt. Detailinformationen und die genauen Prämien sind dem jeweiligen Tarif und zugrundeliegenden allgemeinen und besonderen Vertragsbeilagen zu entnehmen.

Kias Cross-over ist das Quantum-Gelbe vom Ei
Fotos: Michael Jurtin





Wir versichern, die Fotos des Yaris in der GR-S-Variante wurden ohne Filter gemacht
Fotos: Bernhard Reichel

helvetia 

Ihre Schweizer Versicherung

Versicherung inkl. Kasko

ab **112,87 €** monatlich*

Test: Toyota Yaris GR-S Hybrid

Mit Filter

Toyota legt für den langsam ausdienenden Yaris noch einmal eine neue Ausstattungslinie nach. Doch stimmt das sportliche Aussehen auch mit seiner Leistung überein?

Die Welt ist voller schöner und sportlich-durchtrainierter Menschen. So scheint es zumindest, wenn man durch Social Media surft. Wie wir nach einer investigativen Recherche in einer nahegelegenen Sauna bestätigen können, ist die Realität eine ganz andere. Und auch bei dieser aufgepimpten Version des Yaris trügt der Schein. Fürs Auge haben die Japaner zumindest noch einmal alles aus dem Erfolgs-Flitzer rausgeholt: Spoiler vorn und hinten, abgedunkelte Scheiben, Hai-fisch-Dachantenne, 17-Zoll-Felgen, einfach überall wohin man schaut schwarze Umrandungen und Abdeckungen. Der Aufputz von der hauseigenen Motorsport-Abteilung macht schon was her und ist vor allem in Grau (auch zu haben in Rot, Blau und Weiß) ein echter Hingucker.

Aber

Zu haben ist das GR-S-Paket ausschließlich mit Hybrid und damit auch nur mit CVT-Automatik (inkl. Oldschool-Wahlhebel). Ab Landstraßentempo geht dem Benzin-Elektro-Duo ganz schön die Puste aus, während Drehzahl und Lärmpegel hoch bleiben. Das Fahrwerk ist bei durchschnittlichen österreichischen Straßenverhältnissen am Land zu hart abgestimmt. Gegen die solide Straßenlage mit unmittelbaren Reaktionen auf Lenk- und Pedalbewegungen ist nichts auszusetzen, gegen Kreuzweh schon. Punkteabzug gibt's zudem für den schlechten Wendekreis.

Doch

Hoch anzurechnen ist Toyota, dass sie den Yaris über die

Jahre klein gelassen haben – nicht jeder will mit der Titanic den Donaukanal befahren. So kommt man jedenfalls spritzig durch den Stadtverkehr. Hybrid und Toyota – das funktioniert zumindest im urbanen Raum gut und mit immer rund fünf Litern Verbrauch. Mit Tempomat, Sitzheizung vorne, Navi im 7-Zoll-Display usw. ist man gut bis sehr gut ausgestattet – wenngleich nicht mehr alles am neuesten Stand ist. All jenen, die vornehmer reisen wollen, sei der neue Yaris empfohlen, der noch 2020 zu den Händlern rollen soll. **Der Yaris GR-S ist kein Sprinter, aber ein solider Mittelstreckenläufer, der (wenn er gefällt) eine Alternative für (ähnlich bepreiste) Ausstattungsvarianten des Yaris ist.**

Keijo Keke Platzer



MOTORTYP Hybrid-Saugbenziner

LEISTUNG 100 PS

DREHMOMENT 111 Nm

0 AUF 100 KM/H 12 Sek.

SPITZE 165 km/h

GETRIEBE stufenlos

ANTRIEB Vorderrad

LEERGEWICHT 1.135 kg

REIFEN 205/45 R17
(Yokohama BluEarth Winter)

REICHWEITE ca. 500 km

VERBRAUCH 4,9 L/100 km

TESTVERBRAUCH
5,4 L/100 km

CO₂ 113 g/km

KOFFERRAUM 286 Liter

PREIS 22.650 Euro

Toyota Yaris GR-S



helvetia 

*inkl. Haftpflicht 20,73 €, Kasko 58,04 €, motorbez. Versicherungssteuer 34,10 €, Bonus-/Malus-Stufe 0, Zulassungsbez. Wien; Das Angebot wurde mit mehreren Parametern erstellt. Detailinformationen und die genauen Prämien sind dem jeweiligen Tarif und zugrundeliegenden allgemeinen und besonderen Vertragsbeilagen zu entnehmen.



Test: Ford Focus Traveller Active 1,5 L

Mehr Platz da!

Mit 4,7 Metern Länge passt der Focus Kombi nicht mehr in jede Garage. Das hat aber auch seine Vorteile.

Weil's beim neuen Focus die Schrägheck-Limousine ausschließlich als 5-Türer gibt, muss man beim Kombi schon zweimal hinschauen, ob er's denn auch wirklich ist. Doch auch die Kombivariante von Fords Erfolgs-Kompaktem ist längenmäßig um elf Zentimeter gewachsen und hat beim Ladevolumen um rund 100 Liter zugenommen. 608–1653 Liter (bei umgelegter Rückbank) sind nicht nur mehr als im Vorgänger, sondern auch mehr als im beim Ford nächsthöher angesiedelten Mondeo. Merkllich mehr Platz haben auch die bis zu drei Mitfahrer im Fond.

Kurvenliebhaber

Schon bei den ersten Testfahrten vor eineinhalb Jahren haben wir dem Focus in der vierten Generation eine gesunde Portion Sportlichkeit attestiert: Knackige Schaltung, tiefe Sitzposition, direkte Lenkung und etwas kleine Pedale. Damit ist auch der schwerpunktmäßig hecklastigere Kombi mit der Mehrlenker-Hinterachse zügig durchs Kurvengeschlängel zu bewegen. Die Kupplung im von uns geliehenen Handschalter ist streng. Weil uns das auch schon bei anderen Modellen von Ford aufgefallen ist, zählt das wohl zum Charakter – eine

Eigenschaft, an die man sich allerdings schnell gewöhnt. Für alle Motoren mit mehr als 100 PS ist die 8-Gang-Automatik erhältlich.

Elektronischer Beifahrer

Den Angriff auf Golf & Co. versucht Ford mit seinem Assistenzsystem Co-Pilot360. Die angebotene Lichtautomatik mit blendfreiem Fernlicht-Assistenten und dem kamerabasierten Kurvenlichtfunktionierte im Test fehlerfrei. Angeboten wird auch ein in der Klasse noch selten erhältliches Head-up-Display – hier eine ausfahrbare Plasticscheibe, die die wichtigsten Infos ins Blickfeld des Fahrers spiegelt. Umfassend überarbeitet wurde die serienmäßige Notbremse mit Verkehrserkennung. Unser Testwagen ist mit 30 mm mehr Bodenfreiheit (macht 163 mm) und schwarz ausgeführten Radkästen- und Schwellerverkleidungen etwas härter im Nehmen.

Wie man den Focus-Kombi auch nennt (Traveller oder Turnier), die Fakten stimmen: Fords EcoBoost-Motoren sind ausgereift, innen wie außen wurde überdurchschnittlich gearbeitet und fahrerisch gibt er was her.

Keijo Keke Platzer

helvetia

Ihre Schweizer Versicherung

Versicherung inkl. Kasko ab **183,88 €** monatlich*

*inkl. Haftpflicht 32,53 €, Kasko 91,82 €, motorbez. Versicherungssteuer 59,53 €, Bonus-/Malus-Stufe 0, Zulassungsbez. Wien; Das Angebot wurde mit mehreren Parametern erstellt. Detailinformationen und die genauen Prämien sind dem jeweiligen Tarif und zugrundeliegenden allgemeinen und besonderen Vertragsbeilagen zu entnehmen.



MOTORTYP Turbobenziner
LEISTUNG 150 PS
DREHMOMENT 240 Nm
0 AUF 100 KM/H 9,0 Sek.
SPITZE 208 km/h
GETRIEBE 6-Gang manuell
ANTRIEB Vorderrad
LEERGEWICHT 1.408 kg
REIFEN 215/50 R18
 (Continental Winter Contact TS 850P)
REICHWEITE ca. 690 km
VERBRAUCH 6,0 L/100 km
TESTVERBRAUCH 7,9 L/100 km
CO₂ 127 g/km
KOFFERRAUM 608 Liter
PREIS ab 26.600 Euro

Ford Focus Active



Nicht nur preislich kann der Focus-Kombi mit Golf, Astra, Octavia und dergleichen mithalten

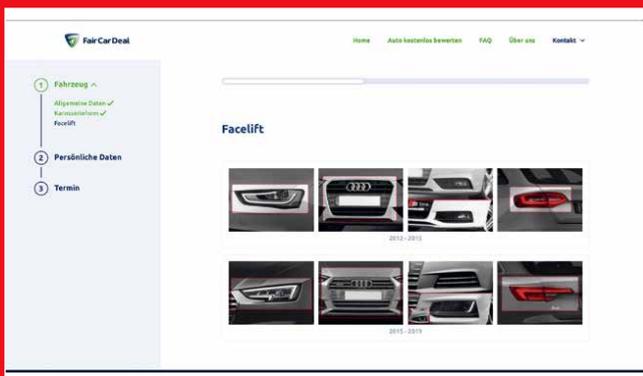
Fotos: Johann Vogl



Geschäftsführer Mag. Markus Auferbauer und Hansjörg Mayr, Beiratsvorsitzender und CDO Denzel AG



Der Verkauf über FairCarDeal lässt sich sowohl über das Standgerät wie auch über die mobile Version abwickeln



Die exakte Definition des Autos ist dank der umfangreichen Datenbank kein Problem

Fotos: Fair Car Deal, pixabay

FairCarDeal

win-win für alle

Die neue Plattform verfolgt gleich mehrere Ziele. Neben der Vereinfachung des Autoverkaufes für den Kunden, sollen vor allem wertvolle Gebrauchtwagen im eigenen Land bleiben.

Faire Wertermittlung

Plattformen, um seinen Gebrauchtwagen zu verkaufen, gibt es bereits einige. Aber das Angebot an weniger seriösen schadet dem Ruf aller. Nicht selten wird man mit einem hohen Lockangebot angelockt und würde vor Ort nicht mal einen Bruchteil erhalten. Genervt will man es dann nur hinter sich bringen und verkauft den Wagen für zu wenig Geld. Gleiches gilt für diverse Einzelanbieter die uns gerne und oft mit ihren Kärtchen in der Türdichtung belästigen. Gewinn im niedrigeren Auslandspreisniveau lässt sich schließlich effektiv machen, wenn man dem Autoverkäufer schon im Inland zu wenig bezahlt.

Gebrauchte im Land halten

Hier verliert der Verkäufer und der österreichische Gebrauchtwagenmarkt, welcher mit über 872.000 Verkäufen immer noch doppelt so hoch ist wie jener der Neuwagen. Gut die Hälfte gehen direkt von Privat an Private. Gute

Gebrauchte sind für die Händler also rar. Der Vorteil der Plattform für den privaten Inserenten ist, schnell einem großen Kreis teilnehmender Händler sein Fuhrwerk anbieten zu können.

Einfacher Ablauf

Wie meist gewohnt wählt man online auf www.faircardeal.at mit wenigen Klicks aus einer breiten Datenbank seine Fahrzeugdaten aus und ermittelt einen marktnahen Preis. Nach einem Wunschtermin gibt es bei einem frei wählbaren Händler eine genauere Begutachtung. Auf dieses Gutachten und Fotos haben alle Händler Zugriff und geben ein Gebot ab, sofern es über dem festgelegten Wunschpreis liegt. Der Verkäufer kann sich dann aussuchen, ob und an welchen Händler er gerne verkaufen möchte. Nach zwei Tagen ist alles erledigt und das Geld am Konto. Das ganze läuft bis zum Schluss kostenlos ab, eine Pauschalgebühr an FairCarDeal bezahlt nur der Händler.

Bernhard Reichel



Mehr als 80 Standorte mit über 220 Marken-Vertretungen sind bei FairCar-Deal aktuell vertreten. Alle Teilnehmenden verdefinierten sich, nach klar definierten Vorgaben zu arbeiten.

Pappas, Denzel, Keusch, Birngruber, Ebner oder Unterberger sind ein paar Beispiele bekannter teilnehmender Händler. Hinter FairCarDeal stehen einige namhafte Protagonisten wie Geschäftsführer Mag. Markus Auferbauer, Hansjörg Mayr / CDO Denzel AG, KR Josef Schirak / WKO, der österreichischen Auto-Branche, die mit Unterstützung der WKO FairCarDeal ins Leben gerufen haben.

Sonax: **Pflegetipp**

Autoreinigung, aber richtig!

In Zeiten von Corona sollte man auch im Auto mehr Sauberkeit sicherstellen. Also jetzt reinigen, aber richtig. Die Spezialisten von Sonax raten dabei aber dringend ab, auf Desinfektionsmitteln zurückzugreifen.

Der Grund dafür ist einfach, der enthaltene Alkohol könnte die empfindlichen Materialien im Auto beschädigen – Vermattungen, Flecken oder Versprödungen könnten unliebsame Folgen sein.

Viele Autobesitzer fragen sich ja derzeit, ob sich Covid-19-Viren im Autoinnenraum und am Auto entfernen lassen. Dazu ist zu sagen, dass die gefährlichen Viren mit Autopflegeprodukten nicht unschädlich gemacht werden können. Die Produkte sind so konzipiert, dass sie eine schonende Reinigung des Autoinnenraums und Sauberkeit bewirken – jedoch keine Desinfektion.

Sonax folgt grundsätzlich den Haushalts-Empfehlungen der Bundeszentrale für gesundheitliche Aufklärung (BZgA), die davon ausgeht, dass handelsübliche Reiniger mehr als 90% der Oberflächenkeime* entfernen können. Die Neuburger Experten empfehlen beispielsweise den „Sonax Xtreme Autoinnenreiniger“, der gründlich, aber so materialschonend reinigt, dass emp-

findliche Oberflächen im Auto nicht angegriffen und eventuell beschädigt werden. Die Formel wurde speziell für die hygienische Sauberkeit im Auto und Haushalt entwickelt, sorgt für Tiefenhygiene und neutralisiert unangenehme Gerüche. Gleichzeitig beseitigt der enthaltene Geruchsvernichter schnell und langanhaltend Zigarettenrauch, Tier- und andere störende Gerüche.

Gründlich reinigen

Zu beachten ist, dass alle Oberflächen sorgfältig gereinigt werden, die man mit den Händen berührt. Das sind nicht nur die Sitzflächen, Armlehnen, das Lenkrad und der Schaltknopf. Am besten reinigt man das gesamte Armaturenbrett, alle Griffe, den Innenspiegel, den Kofferraumöffner, den Hebel zum Entriegeln der Fronthaube sowie den Tankdeckel und -verschluss.

Ganz gleich mit welchem Mittel Autobesitzer ihr Fahrzeug reinigen: Nach dem Auftragen auf die zu reinigenden Oberflächen sollten Reiniger lange

genug einwirken können. So ist für den „Sonax Xtreme Autoinnenreiniger“ eine Einwirkzeit von zirka einer Minute zu empfehlen. Man sollte dabei vermeiden, dass die reinigenden Wirkstoffe dauerhaft auf den Oberflächen verbleiben, damit die Oberflächen nicht angegriffen werden.

Im Anschluss sollten die gelösten Verschmutzungen und Rückstände des Reinigers daher mit einem sauberen – am besten leicht feuchten – Reinigungstuch abgewischt werden. Mit dem besonders saugfähigen „Sonax Microfasertuch Plus Innen & Scheibe“ oder dem „Microfasertuch für Polster & Leder“ lassen sich diese sehr gründlich entfernen. Zur Reinigungsunterstützung kann ein Nass- und Trockensauger verwendet werden, um die gelösten Verschmutzungen noch gründlicher abzusaugen. Abschließend ist es ratsam, die verwendeten Tücher zunächst gründlich auszuspülen und dann bei 60 Grad zu waschen.





Ihr Profi für Gastro & Co

halek

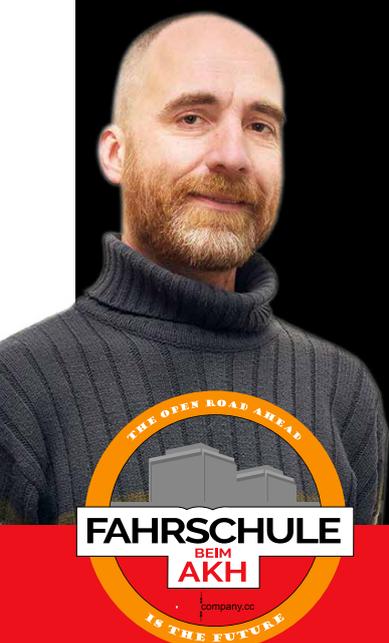
Halek GmbH
Gewerbestraße 4
A-2201 Hagenbrunn-Industriegebiet
T +43 (0) 2246/31 25
F +43 (0) 2246/34 93
E office@halek.at
www.halek.at



Serie: Irrtümer im Straßenverkehr

Das Reißverschluss- system ganz genau

StVO § 11 (5): Wenn auf Straßen mit mehr als einem Fahrstreifen für die betreffende Fahrtrichtung das durchgehende Befahren eines Fahrstreifens nicht möglich oder nicht zulässig ist oder ein Fahrstreifen endet, ist den am Weiterfahren gehinderten Fahrzeugen der Wechsel auf den zunächst gelegen verbleibenden Fahrstreifen in der Weise zu ermöglichen, dass diese Fahrzeuge jeweils im Wechsel einem auf dem durchgehenden Fahrstreifen fahrenden Fahrzeug nachfolgen können (Reißverschlussystem). Das Reißverschlussystem ist auch anzuwenden, wenn die beschriebenen Umstände in Bezug auf einen Radfahrstreifen auftreten.



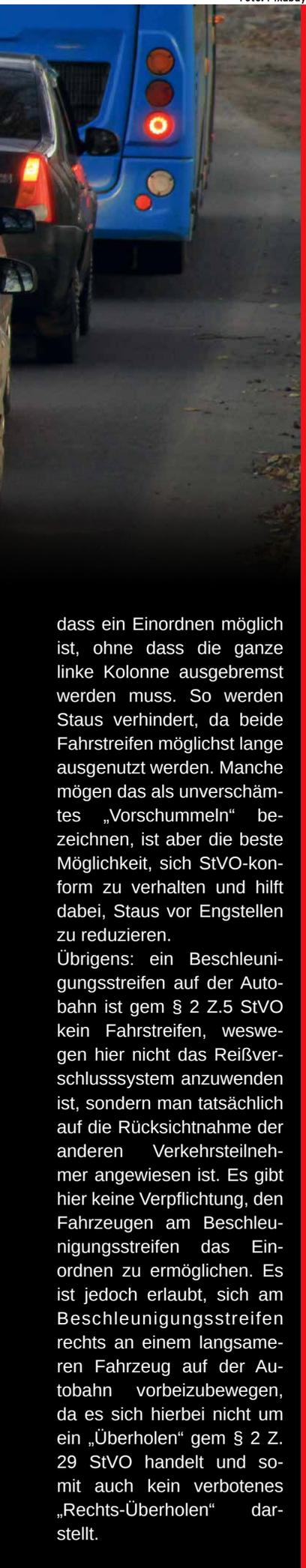
Ulrich Flatnitzer
Fahrschule beim AKH
<https://akh.drivecompany.cc>

Welche Voraussetzungen für das Reißverschlussystem sind notwendig? Mehrere Fahrstreifen in dieselbe Fahrtrichtung, eine Verengung auf einen Fahrstreifen (entweder eine gleichmäßige Verengung zweier Fahrstreifen auf einen oder ein Hindernis, wie Baustelle, Pannen, Planquadrat in einem der beiden Fahrstreifen) und eine Fahrzeugreihe von mind. 2 Fahrzeugen pro Fahrstreifen. Bei den beiden führenden Fahrzeugen in beiden Fahrstreifen gilt folgendes: das Fahrzeug im rechten Fahrstreifen fährt zuerst – und zwar egal, ob es sich um eine linksseitige, eine rechtsseitige oder beidseitige Fahrbahnverengung handelt. Für die Fahrzeuge danach gilt das Reißverschlussystem. Das be-

deutet: das Fahrzeug im rechten Fahrstreifen, muss demjenigen im linken Fahrstreifen das Einordnen ermöglichen, obwohl der Fahrstreifen eigentlich dem rechten Fahrzeug „gehört“. Das Fahrzeug im linken Fahrstreifen darf das Recht auf das Reißverschlussystem jedoch nicht erzwingen, sondern muss die Regeln eines Fahrstreifenwechsels einhalten (darf also nur den Fahrstreifen wechseln, ohne andere dabei zu gefährden). Bei einem Verkehrsunfall besteht bei Fahrbahnverengungen daher regelmäßig eine Teilschuld, da das Fahrzeug im rechten dem linken Fahrzeug, das Einordnen ermöglichen muss, während der im linken sich dieses Recht nicht erzwingen darf.

Das gleiche gilt in jenen Fällen, in denen der rechte Fahrstreifen endet nur umgekehrt. Das bedeutet: das erste linke Fahrzeug fährt zuerst, danach sind alle Fahrzeuge im linken Fahrstreifen verpflichtet, den Fahrzeugen, die sich im rechten Fahrstreifen befinden, das Einordnen zu ermöglichen. Verhalten in der Praxis: ist z.B. der rechte Fahrstreifen blockiert, so ordnet man sich nicht schon 200 m vor dem Hindernis ein, sondern nützt den Fahrstreifen möglichst lange aus und gegen Ende des Fahrstreifens ordnet man sich – dem Reißverschlussystem entsprechend – in den linken Fahrstreifen ein, während die Fahrzeuge im linken Fahrstreifen so viel Abstand halten, so-

Foto: Pixabay



dass ein Einordnen möglich ist, ohne dass die ganze linke Kolonne ausgebremst werden muss. So werden Staus verhindert, da beide Fahrstreifen möglichst lange ausgenutzt werden. Manche mögen das als unverschämtes „Vorschummeln“ bezeichnen, ist aber die beste Möglichkeit, sich StVO-konform zu verhalten und hilft dabei, Staus vor Engstellen zu reduzieren.

Übrigens: ein Beschleunigungsstreifen auf der Autobahn ist gem § 2 Z.5 StVO kein Fahrstreifen, weswegen hier nicht das Reißverschlussystem anzuwenden ist, sondern man tatsächlich auf die Rücksichtnahme der anderen Verkehrsteilnehmer angewiesen ist. Es gibt hier keine Verpflichtung, den Fahrzeugen am Beschleunigungsstreifen das Einordnen zu ermöglichen. Es ist jedoch erlaubt, sich am Beschleunigungsstreifen rechts an einem langsameren Fahrzeug auf der Autobahn vorbeizubewegen, da es sich hierbei nicht um ein „Überholen“ gem § 2 Z. 29 StVO handelt und somit auch kein verbotenes „Rechts-Überholen“ darstellt.

Bernhard Reichel

Der in Wien geborene Motorjournalist und Buchautor arbeitet seit Jahren für Automagazine, im Automobildesign und in der Autofotografie.



Kommentar

Moderne Autonamen

Einem Auto den richtigen Namen zu verpassen, ist schwieriger als beim eigenen Nachwuchs. Charakteristisch, mitreißend, im Idealfall einmalig und am besten noch in allen Sprachen ohne Missverständnisse.

Dass dies nicht immer klappte oder sogar böse endete, bereicherte uns schon mit so mancher Geschichte. Hunderte Automarken gab es bereits, da ist nicht verwunderlich, dass manche Bezeichnungen schon Marken- und Segmentübergreifend mehrfach vorkamen. Auch werden aus Typenbezeichnungen Marken, wie DS oder Cupra. Die Anzahl an verschiedenen Modellen wächst lebhaft. Mercedes hat seine Typenlogik entsprechend vereinfacht. Ein Coupé, wenn auch mit vier Türen, heißt einfach Coupé ohne kryptischen Bezug zum nächst höheren Modell. So müsste der CLS nun aber CLE heißen, die zweite Verwirrung betraf den Roadster SLK. Drei Generationen lang prägte sich dieses Kürzel in unsere Köpfe ein, bevor der leider eingestellte Sportwagen noch kurz SLC heißen musste. Benzinbrüder trifft es hart, Fords neues Elektroauto mit vier Türen und SUV-Aufbau hört auf den Namen Mustang. Das neue City-SUV Puma ist

ein cooles Auto, aber eher Wombat als Raubkatze. Dass Bezeichnungen von Sportwagen für SUV erhalten müssen, ist nicht neu, aber vielleicht eine vergebene Chance, so hätte Mazdas erstes Elektroauto auch EX-30 statt MX-30 gut gestanden. Immerhin trotz der Lexus IS allen politischen und religiösen Debatten. Glück hatte Toyota bei der Entscheidung, welchen der Traditionsnamen Corolla oder Corona man wiederbelebte. Richtig cool ist der Schlagabtausch der Musclecarmarken aus Übersee, wenn Chevrolets Antwort auf den Dodge Challenger SRT „Demon“, lässig Camaro ZL1 „Exorcist“ lautet. Auch bloße Ziffern wirken immer noch: 911, GTR, R8, M3. X und Qs dürfen auch in keiner Namenscreation mehr fehlen. Der Typenzusatz „2.0 16V 200 AT8 Q2“ unseres traumhaft rassig klingenden Testwagens in Form der Alfa Romeo Giulia fühlt sich aber eher wie ein mittelsicheres Passwort an.

Zwiespältig, der Puma ist ein richtig gutes Auto aber kein Sportcoupé mehr, den Namen verstauben zu lassen, wäre aber auch schade

Foto: Reichel Car Design, Ford



Buchtipp: Trabi Love

Nicht von Pappe



Er wurde entweder gehasst oder geliebt, das hat sich bis heute nicht geändert.

Im Gegensatz zu zahlreichen detailintensiven Fach oder Reparaturbüchern ist dieses Buch eine groß-artige und formatige Liebeserklärung an das DDR-Kultmobil.

So sind schon das Kapitel und die Fotoserie des laubfroschgrünen Trabis in New York eine besonders triumphale Inszenierung. Und natürlich der Trabi in Ostdeutschland, der Trabi in Ostwestfalen oder in Hamburg, wo der allerletzte Trabi-Käufer wohnt, immer noch in Erstbesitz von Udo Lindenberg. Dem Altrocker und seinem Trabi-traum ist das erste Kapitel gewidmet. Das ganze Buch ist prall und liebevoll gefüllt mit erstaunlichen Geschichten vieler Trabi-Enthusiasten und deren Geschichten. Unerwartet taucht VW-Chef Carl H. Hahn auf, Besitzer eines Trabant Tramp 1.1. Auch über die engen Verstrickungen zu Wolfsburg und einen möglichen Nachfolger für den Trabi ist ein Kapitel gesetzt. Die Bilder des britischen Fotografen Andrew Yeadon, der noch die Trabi-Fertigung in Zwickau besuchte, setzen weitere nostalgische Momente. Insgesamt gefällt die Mischung aus Geschichte und Übergang in die Neuzeit, die vielen Geschichten und Liebeserklärungen, das angenehme Layout, das Format und die Papierqualität. Für Trabi-Fans ein Muss.

Thorsten Elbrigmann – „Trabi Love“

208 Seiten, 166 Fotos und Abbildungen, Format 30,0 x 29,6 cm gebunden, 50,10 Euro (ISBN 978-3-667-11696-3)

Delius Klasing Verlag, Bielefeld

Autokino: Jetzt oder nie

Flimmernde Autokultur

Auch aus Steinen, die einem in den Weg gelegt werden, kann man Schönes bauen. Die Beschränkungen der Corona-Krise laden praktisch dazu ein, dass der erneute Neustart des Autokinos in Groß Enzersdorf ein Erfolg wird. Mehr als genug Abstand und als Grenzschutz eine Blechburg um sich, treffen auf dringenden Unterhaltungswunsch und geschlossene Kinosäle. Traditionelle weitere Behördensteine untersagten allerdings den Betrieb während des Lockdowns. Die riesige Betonfläche wurde als Kundenbereich und öffentlicher Raum betrachtet und durfte daher nicht betreten werden.

Der einzige Unterschied zu einem Parkplatz ist, dass zusätzlich eine Leinwand beleuchtet wird. Mit derzeitigem Stand bis zum Redaktionsschluss Ende April dürfte der Betrieb nun genehmigt sein. Wenn alles glatt über die Leinwand geht, sollen jedes Wochenende unterschiedliche Filme aus allen Genres und Epochen gespielt werden, bei sehr hoher Nachfrage auch mal unter der Woche. Die Tickets werden online bestellt. Die Ticketpreise werden bei etwa 10 Euro liegen. Dem romantischen Abenteuer klassischer Autokultur steht also hoffentlich nichts mehr im Weg.



Autokinostraße,
2301 Groß-Enzersdorf
autokino.at
facebook.com/sichereskino
instagram.com/sichereskino.at

Das neue werace Motorsport Jahrbuch 2019 ab sofort online auf werace.at/Shop bestellen

Die österreichische Motorsport-Szene auf 288 Seiten mit knapp 800 Bildern zusammengefasst - inkl. Statistikeil aller Meisterschaften aus 2 Rad, 4 Rad und Kart



Jetzt um Euro 39,90 im werace.at/Shop bestellen oder senden Sie uns eine E-mail an: jahrbuch@werace.at



#finisparatosesse - Ziel ist es bereit zu sein!

werace Motor & Sport Club e.V.
www.werace.at, www.werace.TV

ZVR Nr. 394575316
office@werace.at

A-3352 St.Peter/AU, St.Michael 88/1
IBAN. AT13 3202 5000 6572 0784

Tipp – **FORSTINGER** 

Mit Leichtigkeit ans Ziel

E-Mobilität ist schon lange kein reines Autothema mehr. Auch auf dem 2-Rad Sektor ist der Antrieb mittels Motor und Akku bereits jetzt nicht mehr wegzudenken.



War ein E-Bike früher leicht an dem unübersehbaren Akku zu identifizieren, muss man heutzutage schon manchmal zweimal hinschauen. Teilweise sind die Akkus bereits schlank oder ganz in den Rahmen integriert und somit quasi „unsichtbar“ geworden.

Für jeden Bedarf das richtige Bike

Im urbanen Raum, wo auch der Transport in öffentlichen

Verkehrsmitteln mit einhergeht, ist mit E-Bikes mit geringerer Reichweite – dafür aber auch viel leichterem Gewicht – vorgesorgt. Dem Erkunden von mit dem Auto nicht erreichbaren Plätzen auf 2 Rädern – ob mit Moped oder E-Bike – sind also keine Grenzen mehr gesetzt. Wohin man auch fahren will, Forstinger hat das optimale 2-Rad im Angebot und geschulte Mitarbeiter für kompetente Information.

Ein Ausflug mit Bike und Co.?

Viele von uns wollen ihre Freiheit genießen und auch neue Gegenden erkunden. Auch dafür ist Forstinger der richtige Ansprechpartner. Mit praktischen Fahrradträgern, Anhängern oder Kombi-Systemen klappt es spielerisch leicht, zusätzlichen Stauraum zu schaffen, sowie den sicheren Transport der Räder zu gewährleisten.

Los geht's – aber nicht unsicher!

Bei all der Vorfreude bitte nicht auf das Service für Bike oder Moped vergessen! Forstinger bietet nicht nur die §57A Überprüfungen für Mopeds, auch das Service für Fahrräder & E-Bikes wird hier erledigt.

Gleich Wunschtermin vereinbaren unter **0800/700745** oder www.forstinger.com



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 Mauerwerkstrocknung, -ausheizung mit Heizstäben.

➤ **Fugen- und Rissverpressung**

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

➤ **Mauerwerksverfestigung**

- Verfestigen von loseem 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

Shelby GR-1

Am Concours d'Elegance 2004 in Pebble Beach konnte man sich im diesem gewaltigen Sportwagen spiegeln. Am GR-1 war Carroll Shelby noch selbst beteiligt, Zitate an das Daytona Cobra Coupé sind also keine Überraschung. Mit einem 613 PS starken 6,4 Liter-V10-Shelby-Motor war der Sportwagen standesgemäß übermotorisiert. Letztlich entschied man, sich in Detroit auf das Comeback des GT zu konzentrieren. Aber auch 16 Jahre später besteht Hoffnung. Replica-Hersteller Superformance hofft immer noch auf eine Kleinserie aber mit V8.



Conceptcars by Ford

Ford am Wort

Das zweite Heft des Jahres widmen wir einer lässigen Auswahl der coolsten und sportlichsten Einzelstücke von Ford.

Start

Der erste Ford Ka mag nicht den Massengeschmack getroffen haben, einen eigenständigen Charakter hatte er. Die zweite Generation auf Fiat 500-Plattform war deutlich glatter, und die aktuelle dritte und sogar nur noch fünftürige Version mag ausgereift und praktisch sein, aber wurde wortwörtlich zum Allerweltsauto. Vor zehn Jahren präsentierte Ford in Peking diesen schwungvoll gezeichneten Kleinwagen mit dem Zeug zum Kultauto. Unter der kugeligen Haube arbeitete ein Dreizylinderturbo mit zeitgemäßen 100 PS.



Reflex

Mit kleinen Sportwagen tat sich jeder Großserienhersteller schwer. Fünf Jahre nach der Einstellung des Puma zeigte Ford 2006 diese wohlproportionierte kleine Studie mit Hybridantrieb. Ein 1,4 Liter kleiner Selbstzünder trieb die Hinterräder an, ein Elektromotor die Vorderachse. 3,6 Liter Verbrauch waren versprochen. Das Dach war mit Solarzellen überzogen. Die Flügeltüren öffneten nach hinten. Der flexible Rücksitz bot einem Erwachsenen oder zwei Kindern Platz.



Evos

In Europa war der Wunsch nach einem neuen Ford Coupé lange groß. 2001 zeigte man in Kooperation mit Pininfarina ein Concept, welches auch den Namen Start trug. Zwei Jahre später flossen in einem kompakten Shooting Brake-Concept namens Visos zahlreiche Capri-Zitate ein. Auf der IAA 2011 stand dieser sportlich proportionierte Evos mit knackigen 4,5 Metern. 2015 schaffte es letztlich die sechste Generation des legendären Coupés Mustang endlich nach Europa. Eine sehr sympathische Lösung.

Mustang Giugiaro

Ford und Italien, eine stets prickelnde Kombination. 2006 auf der Los Angeles International Auto Show zeigte man die von Giorgetto Giugiaro gezeichnete Interpretation eines Mustangs. Kürzer und breiter ließ das Auto mächtiger wirken. Scheinwerfer und Grill wurden flacher und glatter. Ablenkenden Firlefanz fand in der Karosserie keinen Platz. Spitz zulaufende Leuchten im eingezogenen Heck zeichneten eine erotische Linie, wie auch die Kiemen hinter den Seitenscheiben. Höhepunkt war jedoch die bis zum Heck durchgehende Windschutzscheibe.





Unausgereifter Erstlings-Corona von 1957: T10 mit erstmals selbsttragender Toyota-Karosserie



Sportlich elegant mit charakteristischer Barch-Lippe: Corona-Hardtop-Coupe von 1967



Nicht eingeleisig unterwegs: Vom Corona Mk II gab es elf Modelle in üppigen 52 Varianten! (1968-1972)



War ab 1971 auch in Österreich als Toyota 1500 erhältlich: Familienkutsche Corona T80

Klassik: Toyota Corona

Wie der Corona d

Das Corona-Virus hält die Welt hoffentlich nicht mehr lange in Atem, die elf Toyota-Corona-Bau-reihen von 1957 bis 2001 überdauerten jedoch mehr als vier Jahrzehnte.

Im schwer gezeichneten Japan der Nachkriegszeit fristete die PKW-Herstellung einen Dornröschenschlaf. Die Autofabriken konzentrierten sich auf die dringend notwendige Laster-Produktion, um die Versorgung der Bevölkerung sicherzustellen. Die „Toyota Motor Company Ltd“, 1937 als Zweigbetrieb des weltweit erfolgreichen Webstuhlproduzenten „Toyoda“ gegründet, wollte am heiß umkämpften heimischen Taximarkt mitmischen, den der Konkurrent Datsun nahezu monopolistisch beherrschte. Sowie einen günstigen Kleinwagen für den Durchschnittsjapaner anbieten, der lediglich vom elektrischen Kühlschrank, der Waschmaschine und dem Staubsauger träumte.

Corona-Bastelstunde

Hastig entwickelte man 1957 einen erstmals selbsttragenden Viertürer. Zusammengebastelt aus dem vorhandenen Teilefundus. „Corona“ wurde der Neue genannt. Nach dem perlmuttfarbenen Lichtring, der die Sonne umschließt.

Als „Lichtgestalt“ erwies sich das Modell T10 aber nicht. Die verwindungsfreudige Karosserie krächzte und ächzte an jedem Eck und End, bei Regen war man Badewannenkapitän. Das Fahrwerk schluckte keine, noch so sanfte, Bodenunebenheit, der kernige Motorsound des 1000er Vierzylinders aus einem Kleinlaster, spielte „Heavy Metal“ zu jeder Tageszeit. So konnte man Datsuns Bluebird nicht Paroli bieten. Und schon gar nicht auf den ver-wöhnten Exportmärkten punkten.

Der „Million-Seller“

Dieser Durchbruch gelang Toyota erst mit der dritten Corona-Generation T40, die im September 1964 im neuen Motomachi-Werk vom Band lief. In der westlichen Welt war der neue Corona wegen seiner schrägen Schnauze unter der Bezeichnung „shovel nose“ (Schaufelnase) besser bekannt. Er zeigte sich nun rundum vergrößert, sodass auch normalwüchsige Europäer bequem Platz finden konnten.



ie Welt eroberte

War preislich günstig und komplett ausgestattet. Bei der Technik riskierte Toyota keine Experimente. Als erstes japanisches „Million-Seller-Modell“ seit seiner Markteinführung im Jahre 1957. 1970 waren es schon 2,5, Mitte 1973 über 4 Millionen Coronas.

Corona in Österreich

Nach Mazda im Jahre 1969, gab es, dank Ex-NSU-Importeur Ernst Frey, ab 1971 auch die Marke Toyota in Österreich zu kaufen. Neben dem kleinen Corolla und dem großen Crown, auch den Corona Mark II, der bei seiner Markteinführung banal auf „Toyota 1700“ umgetauft wurde. Der komplett ausgestattete Viertürer mit 95 PS kostete 67.900 österreichische Schilling. Etwa gleich viel wie ein 1600er Knudsen-Taunus, Opel Ascona oder VW 1600.

Prolongierte Erfolgsstory

Dank des erfolgreichen Mittelklassemodells war Toyota 1973 mit 2,3 Millionen produzierten Wagen hinter General Motor und Ford zum drittgrößten Hersteller der Welt aufgestiegen. Die Coronas kamen bei sparsamen Jungpensionisten und konservativen Familienvätern äußerst gut an. Die einfache Technik und langweilige Lini-

enführung geriet zum Markenzeichen dieser Toyota-Baureihe mit seiner sehr treuen Käufergruppe. Wie sehr man sich um diese bemühte, zeigt allein der Modellwechsel von 1982 (7. und 8. Generation). Während alle anderen Hersteller schon längst dem Frontantrieb vertrauten, brachte Toyota zusätzlich zum neuen Vorderradler die Opa-mit-Hut-Version mit dem anachronistischen Hinterradantrieb auf den Markt. Dass das Konzept stimmte, zeigten die Verkaufszahlen. Im Mai 1990 feierte man das Jubiläum des 10.000.000sten verkauften Toyota Corona!

Unscheinbares Ende

Ab 1992 wurde die mittlerweile zehnte Generation des Corona auch im neu errichteten britischen Werk in Bumaston, nahe Derby, gebaut. In Europa hieß er Carina E, war in allen Dimensionen gewachsen, und prahlte mit dem größten Kofferraum seiner Klasse. Vier Jahre später präsentierte Toyota die letzte Corona-Baureihe, die bis 2001 am Markt blieb. Dann verschwand der Name „Corona“ nach 44 erfolgreichen Jahren aus den Produktionsbüchern. Ein unscheinbares Modell, das Toyota vom kleinen nationalen Player zur automobilen Weltmacht emporsteigen ließ.

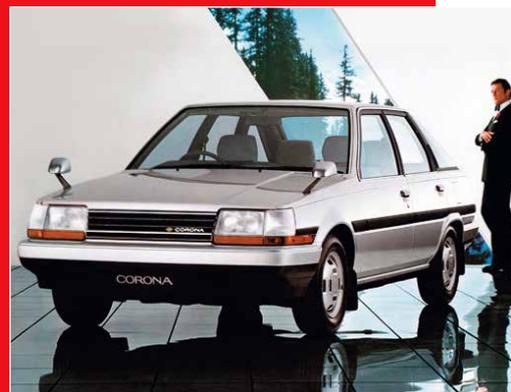
Alexander Trimmel



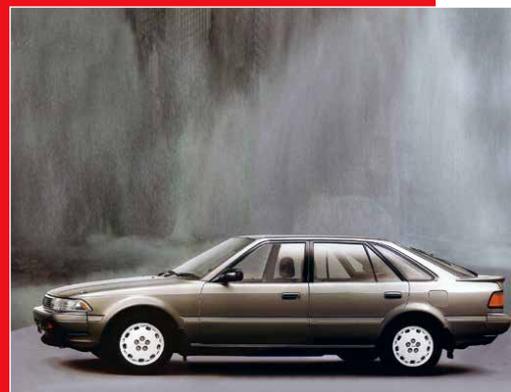
Der Corona T40 bildete 1964 die Speerspitze für Toyotas weltweiten Export-Erfolg
Fotos: Toyota



Sein konservatives Äußeres fand auch in der Zeit der Ölkrise viele Anhänger: Corona T100 (1973-1979)



Auch Roger Moore liebäugelte mit dem Corona, der von 1983 bis 1987 als Front- als und Hecktriebler angeboten wurde



1990 feierte man den 10.000.000sten verkauften Toyota Corona



Mit der elften Generation fand 2001 die für Toyota so bedeutende Corona-Baureihe ihr Ende

News: Projekt Spielberg

Neues Jahr, neue Off

Durchatmen bei allen PS Fans! Die Fahrerlebnisse am Red Bull Ring starten wieder durch! Ab sofort auch mit einem neuen Offroad-Gefährt.

Seit diesem Jahr erweitern sechs Mitsubishi L200 Gelände-Pick-ups die Offroadflotte am „Spielberg“. Der Bezwinger schwierigster Passagen abseits befestigter Strecken ist am 4WD Test Track und auf dem Offroad Car Track im Einsatz. Der 2,2-Liter-Vierzylinder-Turbodieselmotor leistet 150 PS und bringt es auf ordentliche 400 Nm maximales Drehmoment. Ausgestattet mit einem ausgereiften Allradsystem bereitet der Mitsubishi L200 Offroad-Fans am „Spielberg“ jede Menge Freude!

Allrad im Härtestest

Auf einer Fläche von rund 8.000 Quadratmetern bietet der 4WD-Test-Track Schrägfahrten, Wellenbahn, Holzweg, Kiesbett und

verschiedenste Auffahrten über Felsen und Stufen. Gefragt sind: Präzision und Fahrtechnik – Fahrspaß trifft dabei auf Adrenalin-kick. Auf dem anspruchsvollen Gelände können Offroad-Fans ihre Grenzen testen und in die Rolle eines echten Offroaders schlüpfen. Sie lernen mehr über die Technik der Fahrzeuge und erfahren die Grenzen der Physik.

Fachmännisch instruiert

Doch keine Angst: In der Offroad-Erlebnisswelt tasten sich die Teilnehmer bei Bergabfahrten und in Schräglagen an die Offroad-Eigenschaften des Autos in ihrem eigenen Tempo heran. Routinierte Instruktoren geben Tipps und Tricks, um den Offroader sicher auf



road-Abenteuer!

unbefestigtem Gelände zu bewegen. Denn abseits des befestigten Untergrunds fängt der Spaß erst richtig an!

Aufi aufn Berg!

Eingesetzt werden die Offroad Spezialisten auch im Offroad Car Track, am Fuße des Seckauer-Zinkens. Mit den geländeerprobten Fahrzeugen folgen Teilnehmer bei geführten Touren erfahrenen Instruktoressen durch den 550 Hektar großen Offroad-Spielplatz.

Facettenreiche Abschnitte bieten unterschiedliche Schwierigkeitsstufen, die es im Konvoi fernab von asphaltiertem Untergrund zu meistern gilt. Die Tour startet auf einer Seehöhe von 800 Meter, durch unwegsames Gelände mit traumhafter Natur geht es – je nach Wetterlage – bis auf 1.600 Meter hoch.

Alle Schwierigkeitsstufen

Das anspruchsvolle Gelände im Offroad Car Track garantiert pu-

ren Fahrspaß und jede Menge Allrad-Adrenalin: Bei steilen Auf-fahrten gilt es, selbst die ideale Spur zu finden, bergab müssen die Teilnehmer Spur und auch Nerven behalten. Steine, Wurzeln und Bäume pflastern den Weg und müssen überwunden werden. Die Routen werden dabei individuell an das Fahrkönnen der Teilnehmer angepasst – vom Einsteiger bis zum Profi bieten die Offroad-Strecken alle Schwierigkeitsstufen. Übrigens: Die geführte Tour im Offroad Car Track ist auch mit dem eigenen Fahrzeug möglich, Voraussetzung ist ein Geländewagen mit Allradantrieb und Geländebereifung. Weitere Informationen unter www.projekt-spielberg.com

Die komplette Flotte des Red Bull Ring und alle Fahrerlebnisse auf einen Blick gibt's unter www.projekt-spielberg.com/erlebnisse-mit-motor/fahrerlebnisse

W. E. Randerer





SUBARU

Confidence in Motion

UNWIDER- STEHLICH SICHER

HYBRID, THE SUBARU WAY

Genießen Sie höchste Sicherheitsstandards im neuen Forester e-BOXER. Assistenzsysteme wie EyeSight oder der neue Rückfahr-Kollisions-Assistent vermitteln ein beruhigendes Gefühl der Sicherheit und schützen Sie und Ihre Insassen bei jeder Fahrt.

ENTDECKEN SIEDEN NEUEN FORESTER **e-BOXER**

**JETZT
MEHR
ERFAHREN**



Kraftstoffverbrauch: 8,1 l/100 km (WLTP),
CO₂-Emission: 158 g/km (WLTP)

Folgen Sie uns:



www.facebook.com/SubaruAustria



www.instagram.com/subaru_austria

MEHR INFOS UNTER
[WWW.SUBARU.AT/E-BOXER](https://www.subaru.at/e-boxer)