

motor&more

August/September 2020

www.motorandmore.at

Geheimprojekte GESTOPPT



TESTS: Citroën C5 Aircross • DS 3 Crossback • Ford Tourneo Custom • Honda CR-V • Hyundai i10 • Peugeot 208 • Skoda Octavia G-TEC • VW Golf

Frisch aufgebrüht

Opel Mokka



Flotter 4er

BMW M4



Shooting Brake

VW Arteon



BESTSELLER RELOADED



ŠKODA
SIMPLY CLEVER



Live like you – der neue ŠKODA OCTAVIA.

Der neue OCTAVIA zeigt sich noch dynamischer und emotionaler und verkörpert perfekt die aktuelle Entwicklungsstufe der ŠKODA Designsprache. Auch die Technik bietet mehr als nur Alltägliches: die Shift-by-Wire-Technologie des DSG überträgt die gewählte Fahrstufe gleich direkt an das Getriebe. Die auf Wunsch erhältlichen Voll-LED- Matrix-Scheinwerfer und das innovative Head-up-Display ergänzen das Update des Bestsellers. Leben Sie Ihr Leben, so wie Sie es wollen – der neue OCTAVIA ist der ideale Begleiter dafür.

Lassen Sie sich bei einer Probefahrt von den sensationellen Neuheiten überzeugen.
Jetzt bei Ihrem ŠKODA Betrieb.

Symbolfoto. Stand 8.7.2020. Details bei Ihrem ŠKODA Berater.

Verbrauch: 4,3–6,7 l/100 km. CO₂-Emission: 113–153 g/km.

skoda.at

facebook.com/skoda.at

youtube.com/skodaAT

instagram.com/skodaAT

editorial

Liebe Leserinnen, liebe Leser!

Mit Bugatti, Citroën, der jungen Marke DS und Peugeot sind beinahe alle aktiven französischen Hersteller in diesem Heft vertreten. Einzig Alpine und Renault fehlen, was allerdings rein darin liegt, diesen Herstellern in der nächsten Ausgabe ihren eigenen großen Auftritt zu gönnen.

Vieles wird geschrieben, an Gerüchten mangelt es selten und am Ende ist nichts daraus geworden und wird als Zeitungssente abgeschrieben. Die Rede ist von Autoprojekten, welche intern früh gestoppt wurden und nie das Licht der Welt erblicken durften. Ein paar dieser Autos dürfen wir Ihnen an beiden Enden des Heftes exklusiv vorstellen.

Nach einem kurzem Krisenschock ist die Autowelt wieder voll zurück, zahlreiche Modellpremierer lassen das Sommerloch dieses Jahr ausfallen. Besonders BMW gibt richtig Gas und Strom. Aber auch Opel stellt mit dem neuen Mokka ein Auto auf die Räder mit reichlich Potential zum weiteren Imagewandel.

Unsere gewohnten Rubriken wie die Irrtümer im Straßenverkehr oder Pflgetipps sind natürlich an wieder an Bord. Neu im Dauertestfuhrpark dürfen wir den neuen Suzuki Swift Sport begrüßen.

*Viel Spaß mit den folgenden Seiten wünscht
Ihr Bernhard Reichel*

inhalt

Coverstory:	Gestoppte Autoprojekte	4
Neuheiten:	Sommervorstellungen	12
Ausblick:	Kooperationen	14
	BMW	16
Tests:	VW Golf	18
	Honda CR-V	19
	Hyundai i10	20
	Citroën C5	22
	DS 3 Crossback	23
	Ford Tourneo Custom PHEV	24
	Suzuki Swift Sport	26
	Subaru Outback	26
	Peugeot 208 GT	28
	Skoda Octavia & VW Golf	30
Verkehr & mehr:	Irrtümer im Straßenverkehr	32
	Buchtipp	33
	Pflgetipp Lackversiegelung	34
	Kommentar – Grüne	36
	Keramikversiegelung Promotion	38
Coverstory:	Geheime Bugattis	40
	Bugatti Einzelstücke	43
Conceptcars:	Peugeot	44
Motorsport:	WTCR Salzburgring	46



Impressum:

Eigentümer und Herausgeber: Speedcompany OG, Kleegasse 5, A-2230 Gänserndorf Süd. Chefredakteur: Bernhard Reichel. Redaktion: Beatrix Keckeis-Hiller, W.E. Randerer, Bernhard Reichel, Keijo Keke Platzer, Alexander Trimmel, Michael Schriefl, Tanja Pitzer, Ildika Biela. 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 (Liezen), 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: Werk, Reichel Car Design, Seite 1 & 3: Werk, Reichel Car Design



Smart formore

Smart hatte ein Händchen, zur falschen Zeit ein Modell zu etablieren oder zu streichen. Für das Jahr 2006 war der formore gesetzt und damit richtig früh für ein kompaktes SUV. Trotz Widerspruch zur Markenphilosophie hätte der Kraxler der Marke im beginnenden SUV-Boom schwarze Zahlen bescheren können. Technisch sollte das Modell das Geschwisterchen des Mercedes GLK werden, über Allradantrieb verfügen und in Brasilien vom Band rollen. Auch die Plattformen des Mitsubishi Outlander oder Jeep Compass waren in Diskussion. Neben Vierzylinder hätten auch Sechszylindermotoren unter die Haube gepasst, wichtig für eine Markeinführung in den USA.

Sogar der Einkauf von VW-Dieselmotoren war im Gespräch. Das SUV war proportional und mit Vieraugengesicht und Tridion-Sicherheitszelle dem damaligen forfour sehr ähnlich aber im Heckbereich deutlich länger. Die Heckleuchten nahmen bereits jene der zweiten fortwo-Generation vorweg. Ein weiterer Versuch in der Renault-Kooperation auf Capture oder Juke-Basis wurde wieder verworfen. In der künftigen Zusammenarbeit mit Geely soll es nun rein elektrisch mit dem ersten SUV klappen.

Gescheiterte Kooperationsprojekte

Das selbe

Kooperationen in Technologie und gemeinsamer Produktion sind nicht nur bei Familien- und Nutzfahrzeugen gang und gäbe.



Caterham C120

Das Comeback von Alpine war kein einfaches. Weit mehr als zehn Jahre wurde viel spe-

kuliert. Erfreulicherweise wurde das finale Auto kompakt, auf niedriges Gewicht und bezahlbaren Preis getrimmt. Ei-

genschaften, die auch auf den ursprünglichen Entwicklungspartner Caterham zutreffen. 2012 legte die Koalition los,

leider ging dem britischen Traditionshersteller 2014 finanziell die Luft aus, die Franzosen entwickelten den Sportwagen



in grün

Dass es obendrein richtig sportlich zugehen kann, bezeugen Geschwister à la BMW Z4 und Toyota Supra, sowie Mazda MX-5 und Fiat 124. Besonders in den Bereichen Elektromobilität und autonomes Fahren werden wir immer häufiger konzernübergreifende Kooperationen erleben. VW und Ford werden bald gegenseitig bei Pick-ups und E-Autos profitieren. Selbst von gemeinsamen Projekten von BMW und Mercedes werden bereits Gerüchte gestreut. Oft scheitern jedoch solche Kooperationen, und viele dieser tollen Autos durften nie das Licht der Welt erblicken: Wir stellen nun ein paar dieser Modelle vor.

VW C1 und Phaeton

2002 bis 2006 war die Ära von VW-Chef Bernd Pischetsrieder und den weiteren Bestrebungen, die Marke deutlich höher zu positionieren. Der Phaeton wurde 2002 frisch am Markt eingeführt. Die Lücke zwischen Passat und Phaeton wollte der VW Chef schnell schließen. Das zweite Oberklassenprojekt hörte intern auf „C1“ und sollte ein Crossover mit räumlichen Vorzügen werden und kein klassisches Stufenheck haben.

Der Knaller war jedoch, dieses Auto und den Phaeton-Nachfolger auf die Heckantriebsplattform des Maserati

Quattroporte zu stellen. Die Italiener waren hingegen an der Allrad-Plattform des VW Touareg für den geplanten SUV interessiert, welcher in Genf 2003 als Concept gezeigt wurde. Auf der IAA verkündete man die Zusammenarbeit. Letztlich wurden die Projekten nicht zu Ende verfolgt. Interne Meinungsverschiedenheiten, unter anderem mit Ferdinand Piëch, und Gewerkschaftsproteste stifteten zu viel Unruhe. Der Phaeton wurde schließlich bis 2016 vierzehn Jahre lang gebaut. In dem Jahr erschien letztlich endlich der Maserati SUV Levante auf eigener Plattform.



alleine – rechtzeitig für die Markteinführung 2017 – fertig. An der Caterham-Schürze fallen der große ovale Kühlergrill

und das Fehlen der legendären alpinischen Zusatzscheinwerfer auf. Die Außenbleche waren allesamt eigenständig.

Auch an technischen Unterscheidungsmerkmalen magelte es nicht, so wäre der Brite stärker, direkter und härter

abgestimmt worden. Ein manuelles Getriebe und eine Handbremse mit Hebel waren in Vorbereitung.



VW Taigun & Geschwister

In diesem Deal haben sich beide Partner nicht wohl gefühlt. 2010 beteiligte sich Volkswagen mit 19,9 Prozent an Suzuki. Besonders für außereuropäische Märkte war VW an den SUV- und Geländewagenplattformen Jimny, SX4 oder Vitara der Japaner interessiert. Suzuki hingegen wäre mit Motoren, und noch viel wichtiger, auch mit alternativen Antrieben beliefert worden. Schon 2011 ging die Ehe resultatlos wieder in die Brüche. In Europa vermissen wir die sympathisch kleinen und robusten Ableger des Jimny. Der VW Taigun und seine Ableger von Seat und Skoda waren zwischenzeitlich auch auf up-Basis im Gespräch.



Saab 9-1

Zuletzt wurde das Projekt im Jahr 2010 neu ausgerollt, als Saab von Spyker übernommen wurde. Der Kleinwagen sollte erst mit Komponenten

des Opel Astra entstehen. BMW und Saab verhandelten 2010 offiziell über eine Zusammenarbeit. Schnell interessierten sich die Schweden für die Plattform und Motoren

der zweiten Generation des Mini Cooper. Damit stünden potente Turbo-Vierzylindermotoren zur Wahl. Die Fahrdynamik wäre wohl ebenso kaum vernachlässigt worden,

wie saubere Verarbeitung und spezielles Design. Saab ging Ende 2011 in Insolvenz und konnte auch durch spätere Investoren nicht mehr wiederbelebt werden.





der seriöse
Newcomer

SCHNELL & FAIR

Holen Sie sich **innerhalb weniger Tage** von 100en österreichischen Käufern den **besten Preis** für Ihren Gebrauchtwagen!

- seriöse & wirklich **realistische Preis-Bewertung**
- Fahrzeugcheck nur bei **streng geprüften Premium-Partnern**
- Bestpreis-Ermittlung in einer **Profi-Auktion** (erstmalig kostenloser Zugang für private Autoverkäufer)



Mini Rocketman und Toyota IQ

Mit jeder Generation des New Mini wächst das Modell in alle Richtungen. 2011 zeigte Mini das putzige Concept „Rocketman“ als neues Einstiegsmodell. Eine verkürzte Cooper-Plattform ging sich nicht aus, das Modell sollte ohnehin elektrisch werden. Und hier kam der frische Partner Toyota ins Spiel. Der Rocketman hätte gemeinsam mit dem Toyota IQ-Nachfolger entwickelt werden sollen. Angeblich sollen von Beginn an Philosophiedifferenzen bezüglich Lithium-Ionen-Batterien bestanden haben, so oder so, die Entwicklung kam nicht zustande. Der kleinste Mini kommt aber erst 2022. Gebaut wird der Ministromer beim chinesischen Joint-Venture-Partner Great Wall in China.



Renault City

Die dritte Generation des Smart wurde mit dem dritten Kooperationspartner Renault konstruiert. Die neuen Kleinwagen kamen 2014 smarttypisch mit Heckmotor and Heckantrieb auf den Markt. Bruder des viertürigen Renault Twingo wurde die Neuaufgabe des forfour. Die Partnerschaft brachte für Smart nicht nur Synergieeffekte, sondern verhinderte auch einen direkten Konkurrenten, an welchem Renault bereits in Eigenregie arbeitete. Bereits 2009 sickerten Fotos von Designmodellen durch, auf welchen diese Illustration basiert. Schon damals wurde über einen Elektroantrieb spekuliert, welcher die ultrakompakte Bauform erst kostengünstig ermöglicht hätte.



Audi R5, VW Bluesport und Porsche 551

Die Geschichte des VW Roadsters ist eine lange und ohne Happy End. Schon 2003 zeigten die Wolfsburger mit dem Concept R wie ein MX-Konkurrent mit Mittelmotor aussehen könnte. 2009 folgte die konkrete und angeblich so gut wie vor der Serienreife stehende Studie Bluesport. Gescheitert ist das Projekt wohl an den nötigen Stückzahlen, obwohl auch Ableger von Audi und Porsche gesetzt waren. Sogar Seat und Bugatti hatten ihre Ideen. Der Audi R5 wäre sogar als Coupé auf den Markt gekommen. Porsche hätte nicht nur ein neues Einstiegsmodell erhalten, sondern auch noch die Basis in Form einer verkürzten Boxster-Plattform geliefert.



Ihr Profi für Gastro & Co

halek

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





Abarth Roadster und Alfa Romeo Spider

2008 geisterten Gerüchte über einen eigenständigen Roadster von Abarth durch die Medien. An diversen Illustrationen mangelte es lange Zeit nicht. Sogar von einem eigenen Händlernetz wurde gesprochen. Dann wurde es ruhig. 2011 präsentierte Alfa Romeo jedoch die Studie des 4C. Belege gibt es keine, es machte jedoch den Anschein, dass aus dem Abarth ein Alfa wurde. Pikanterweise wurde aus einem Alfa Romeo-Projekt eines von Fiat. Ursprünglich sollte der nächste Alfa Spider auf Mazda-MX-5-Basis stehen. Leider übersah man, dass es nicht der Tradition entsprechen würde, dass ein Alfa in Italien vom Band laufen zu habe. Aus dem verworfenen Spider-Nachfolger wurde der neue Fiat 124 und dessen Abarth-Topvariante.



Chevrolet Baby-Corvette und Saab Sonett

Der zwischen 2005 und 2009 gebaute Roadster Pontiac Solstice war schon ziemlich steil. Die Opel-Front aus 2007 hielt auch für die zart umetikettierten Schwestermodelle Saturn Sky und Daewoo G2X her. Doch damit noch nicht genug, gab es 2006 wilde Gerüchte über eine Baby-Corvette auf selbiger Basis aber mit deutlich eigenständigerem Design. Wohl würden unter der nach vorne öffnenden Motorhaube auch nur Vierzylindermotoren arbeiten, obwohl V6-Motoren prinzipiell im Regal standen. Sogar für die bis 2010 zu GM gehörende schwedische Marke Saab hatte man einen coolen und image-belebenden Roadster angedacht. Ein neuer Sonett, wäre auch heute noch nett.



MUT

kann

MANN

nicht kaufen.

ICH

steh zu mir.

SHIRTS

schon!



**Denn Du hast
nur ein LEBEN.**

SHIRTS uvm. für Frauen & Männer bei der
GenussHex in **Groß-Enzersdorf** und im

Webshop | www.ich-shirt.at

Kein Sommerloch

Dieser Sommer bringt uns einen richtigen Neuheitenregen. Groß oder Klein, wild oder zahm, sauber oder spaßig, für jeden ist etwas dabei.



Opel Mokka

Nur selten sieht eine Serienversion ähnlich verlockend aus wie die Studie. Ausgerechnet Opel ist es gelungen, trotz aller Vorschriften diesen Reiz mit in die Serie zu transportieren. Aus knuffigen wurden klassische Proportionen mit betonter Motorhaube. Das SUV wird dezent kürzer. Bei gleichem Radstand und Innenraumgröße werden die Überhänge abgeschnitten, was den Wagen knackiger aussehen lässt. Knallige Lackierungen im Zweifarbenlook und eine breite Glasfront betonen das neue Selbstbewusstsein der Marke weiter. Technisch basiert der Mokka auf dem Peugeot 2008, womit auch gleich eine voll elektrische E-Variante zur Verfügung steht.

VW Tiguan

Der beliebteste SUV sieht mit Facelift im Golf Look deutlich frischer aus. Die lange erwartete R-Version leistet 320 PS, natürlich stammt die Leistung aus dem 2.0-Liter Vierzylinderturbo. Allrad ist Serie. Das Kontrastprogramm in Form des ebenso neuen Plug-in-„eHybrid“ leistet 245 PS Systemleistung. Maximal 50 Kilometer soll man reich elektrisch stromern können.



Citroën C4

Hätten Sie ihn erkannt? Der neue C4 hat kaum noch etwas mit seinem Vorgänger gemeinsam und mutiert zur universellen SUV-Limousine. Technisch steht dieser auf der neuen CMP-Plattform. Verbrenner gibt es bis 155 PS. Spannender wird die reine E-Version mit 136 PS und maximalen 350 Kilometern Reichweite. Der Innenraum wird top und modern reduziert.



Skoda Octavia Scout

Nach der begehrten Tiefbauvariante RS legen die Tschechen die nicht weniger beliebte Hochbauversion Scout neu auf. Erstmals ist Allradantrieb nicht serienmäßig. Rund um gibt es wieder robuste unlackierte Anbauteile, sowie ein 15 Millimeter höheres Schlechtwegefahrwerk.

Volkswagen Arteon Shooting Brake

Dieses Auto wird vor allem dem Passat Variant schmerzen. Der eleganteste Wolfsburger wurde nicht nur im Detail geliftet, sondern bekommt auch die ersehnte Shooting Brake-Variante zur Seite gestellt. Neu ist auch die R-Version mit 320 PS, deren Leistung allerdings nicht aus dem erhofften neuen VR6 stammt, sondern aus dem bekannten 2.0-Liter-Turbo.



Mercedes-AMG GT Black Series

Als sechstes Modell kommt jetzt der GT in den Genuss einer Black Series-Krönung. Mit jeder dieser Prozeduren werden die Modifikationen immer radikaler. Abgesehen von der deutlich differenzierten Optik mit Rekord-Kühlgrillgröße, steckt dieser GT voller Trenntechnik. Der nun 730 PS starke 4.0-V8 Biturbo kann sich praktisch als neu konstruiert betrachten.



Das erste Kind aus der **Toyota** und **Suzuki**-Partnerschaft wird der Suzuki Across, ein Ableger des Toyota RAV4. Hauptsächlich die deutlich freundlichere Frontschürze differenziert den Suzuki ab Ende 2020. Motorisch bedient man sich beim neuen RAV4 PHEV, dessen Markteinführung auch noch aussteht. Über beachtliche 300 PS Systemleistung stehen am Datenblatt, wie 4,3 Liter Normverbrauch und 95 Kilometer rein elektrische Reichweite.



Ausblick

Neue Allianzen

Kooperationen der Hersteller gedeihen rasant. Auf diese baldigen Modelle dürfen Sie sich jetzt schon freuen.



Im großen Stile haben **Ford** und **Volkswagen** ihre Kooperation beschlossen, welche nicht nur schon bald diverse Plattformspenden umfasst, sondern auch Zusammenarbeit beim autonomen Fahren.

Der einstige Caddy-Konkurrent Transit Connect basiert in seiner nächsten Generation künftig auf der Wolfsburger Neuaufgabe. Diese soll schon 2021 starten. Etwa ein Jahr später leitet VW seinen Amarok-Nachfolger auf Basis des neuen Ford Ranger ab. Die etwas verschlafene Elektrosparte wird mit einem kompakten E-Auto auf Basis der VW ID-Plattform aufgeholt, was dank der hohen Stückzahl endlich die Kosten senkt.



Die nächste geplante Megafusion oder Allianz könnte schon bald zwischen **FCA** und **PSA** zustande kommen. Alfa Romeo muss dringend auf Stückzahlen kommen, Volumenmodelle wie Mito und Giulietta laufen in Kürze aus, bei der Elektromobilität waren die Italiener zu wenig entschlossen. Eines der ersten Modelle wäre das dritte SUV von Alfa Romeo. Der kleine Bruder des künftigen Tonale dürfte 2022 Bruder des DS3 Crossback werden und auf der CMP-Plattform basieren, welche Benzin-, Diesel- und Elektroantrieb bereit hält. Auch einen in dieser Größe passenden Peugeot 1008 sowie einen Opel-SUV unterhalb des neuen und technisch baugleichen Mokka könnte diese flexible Plattform tragen.





WE ARE



retyred
ORIGINAL



www.retyred.com



Ausblick: **BMW**

Weiß-blaue Offensive

Schlag auf Schlag erneuert BMW seine komplette Modellpalette, was keine Neuerscheinung ist, wird geliftet und elektrifiziert.

4er Coupé

Die bisher größten Nieren prangen tatsächlich am Serienmodell und nehmen sogar das komplette Kennzeichen auf. Um fast 6cm ist das Coupé flacher als die Basis des 3er. Die Motoren sind alle mit 48-Volttechnik elektrifiziert und an die bekannt souveräne Acht-Stufen-Automatik gekoppelt. 2021 auch wieder als viertüriges Gran Coupé.



4er Cabrio

Ohne das dreiteilig faltbaren Blechdach gibt es deutlich mehr Kofferraum und Platz im Innenraum. Mit neuen Verdeckdämmstoffen wird das Dach vermutlich sogar noch leiser sein. Klassischen Sound gibt es hauptsächlich von feinen Sechszylindermotoren, welche allerdings nur noch den oberen drei Motorisierungen und dem M4 zur Verfügung stehen.

M4

M4 Coupé und Cabrio unterscheiden sich noch mehr von der Basis. Die Nieren sind wieder zweigeteilt, breiter und eckiger. Unter der Haube wütet der neue 3,0-Biturbo mit Ausbaustufen von 480 PS bis 510 PS. Für Puristen bleibt es beim Heckantrieb und manueller 6-Gang-Schaltung. Optional sind Allradantrieb und Achtstufen-Automatik verfügbar.



2er Active Tourer

Auch wenn sich vom Grundkonzept her wenig ändert, ist der neue Active Tourer ein komplett neues Auto. Die Grundproportionen und Abmessungen unterscheiden sich deutlich von der ersten Generation und sind ein Mittelweg aus bisherigem Active- und Grand Tourer.



M5

Natürlich wird auch der M5 geliftet und erhält neue Schürzen, Scheinwerfer und Nierendesign. Fünf neue knallige Farben sorgen für Frische. Der 4,4-Liter-V8-Biturbo bleibt bei 600 PS, der M5 Competition bei 625 PS und der CS-Version vermutlich auf 650 PS.



5er Facelift

Flachere und kantigere Scheinwerfer mit neuem Innenleben prägen die Front. Bei den Heckleuchten ging man nicht ans Blech, das Design wirkt mit schwarzen Innenrahmen aber filigraner. Die Motoren werden alle mit 48-Volt-Mildhybrid-Technik versehen.



i5

Die Akkupakete im Unterboden reichen für gut 550 Kilometer oder gegen Aufpreis 750 Kilometer. Allradantrieb, volle Vernetzung und autonomes Fahren bis Level 4 gehören zum guten Ton. An Leistung wird ebenfalls nicht mangeln.



iX3

Im Gegensatz zum i5 ist der 286 PS starke und heckgetriebene iX3 kein eigenständiges Elektroauto, kommt dafür aber zuerst auf den Markt. Der 74 kWh-Akku wiegt eine halbe Tonne und reicht für 460 Kilometer Reichweite. Schnellladen klappt mit 150 kW.



X1

Der X1 verkauft sich bestens, wenig Grund Experimente zu wagen. Der neue wächst insgesamt kaum und bleibt bei etwa 4,5 Metern. Auch ein rein elektrischer iX1 mit über 500 Kilometer Reichweite sowie ein 400 PS starker X1 M sind in der Vorbereitung.

helvetia 

Ihre Schweizer Versicherung

Versicherung inkl. Kasko
ab **178,22 €** monatlich*

*inkl. Haftpflicht 29,82 €, Kasko 99,03 €, motorbez. Versicherungssteuer 49,37 €, 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.



Populistisch: Der Golf kann wieder einmal das, was das Volk will

Fotos: Michael Jurtin

**MOTORTYP**

R4-Turbobenziner

LEISTUNG 130 PS**DREHMOMENT** 200 Nm**0 AUF 100 KM/H** 9,2 Sek.**SPITZE** 214 km/h**GETRIEBE** 6-Gang manuell**ANTRIEB** Vorderrad**LEERGEWICHT** 1.315 kg**REIFEN** 225/45 R17**REICHWEITE** ca. 800 km**VERBRAUCH** 6,3 L/100 km**TESTVERBRAUCH**

6,2 L/100 km

CO₂ 142 g/km**KOFFERRAUM** 381 Liter**PREIS** 30.445 Euro**VW Golf****Test: VW Golf**

Jeder kennt ihn, jeder liebt ihn?

Der achte Golf ist da und wer glaubt, die Konkurrenz hat den Klassenbesten bald überholt, wird sich wundern.

Was noch vor kurzem ab der Mittelklasse verbaut war, ist nun auch in der Kompaktklasse serienmäßig angekommen. Das Cockpit des neuen Golfs ist digitalisierter als je zuvor. Nur mehr wenige Knöpfe haben den Generationswechsel überstanden. Wer jetzt Angst bekommt, hat keinen Grund dazu. VW hat die Bedienung äußerst logisch und haptisch ansprechend inszeniert. Assistenten wird serienmäßig bei Spur, Umfelderkennung, Notbremsung und beim Linksabbiegen. Das voll in die Windschutzscheibe projizierte Head-up ist optional. Kleiner Tipp: Beim

Kauf sollte man drauf achten, die für die eigenen Geräte (z.B. Smartphone) richtigen (USB-) Anschlüsse anzukreuzen.

Kampf dem Hobbyschrauber

Das Design ist innen wie außen klar, LEDs serienmäßig, die Aerodynamik des kantigen Kompakten verbessert. Freilich wird der Golf auch weiterhin als Golf erkannt werden. Der Golf ist aber auch komplizierter geworden und Hobbyschrauber verbrennen sich schnell die Finger daran. Jetzt sind halt auch im Golf jede Menge Sensoren und ande-

rer Elektronikschnickschnack verbaut, so dass sogar das Wechseln der Batterie einem Profi überlassen werden sollte. Volks-Wagen ist der Golf also nur mehr bedingt, spielt man größen- und preismäßig ja mittlerweile auch in einer anderen Liga. Die Golf-Rolle hat ja schon vor einiger Zeit intern der Polo übernommen, auch hinsichtlich Verkaufszahlen.

Hat und will man rund 25.000 Euro für ein Auto ausgeben, dann kommt man am Golf bei seinen Überlegungen auch weiterhin nicht vorbei.

Keijo Keke Platzer

Test: Honda CR-V 2.0 Hybrid Executive

Umgekehrte Vorzeichen

Der CR-V ist ein kraftvolles SUV, das überrascht. Kann die Hybrid-Variante Leistung und Wirtschaftlichkeit vereinen?

Anstatt eines Elektromotorschens als Begleitwerk dient der mit 145 PS durchaus starke 2,0-Liter-Benziner im von Honda i-MMD (Intelligent Multi-Mode Drive) genannten Hybridsystem in erster Linie der Stromerzeugung und nur selten dem tatsächlichen Antrieb der Räder. Diese Kernaufgabe übernimmt der 184-PS-Elektromotor mit seinen 315 Newtonmetern. Wirklich lautlos unterwegs ist man aufgrund der kleinen Akkus aber nur beim Anfahren und Rangieren am Parkplatz. Am Start spielt der E-Motor in fast jeder Lebens- und Straßenlage seine Stärken aus, um den 1,7-Tonner nach

vor, nach oben oder einfach nur weg zu bringen. Das stufenlose Getriebe ist selbstverständlich und geht bis zur Maximal-Geschwindigkeit von 180 in einem durch. Ausgewählt werden die Fahrstufen nur mehr mittels Knopfdruck anstatt eines Hebels. Allrad kostet faire 3.000 Euro extra.

Ja, aber logisch!

Der Honda-typische Innenraum mit viel schwarz, viel Leder und sehr japanischem Logikverständnis ist obligat. Fein sind die Sitze und das ergonomisch ausgeglichene Sitzverhältnis in Reihe eins und zwei. Die Höhe ist dabei gar nicht so wichtig,

die Aufteilung würde auch in einem Kombi funktionieren. Wenngleich das Hybridmodul auch ein bisschen Platz im Fond und Kofferraum (497 statt 561 Liter) frisst. Die optionale dritte Sitzreihe gibt's nur im Benzin. Zweizonenklima sorgt für angenehme Temperaturen je nach Bedarf und japanisches Sicherheitsverständnis (5 NCAP-Sterne) für ein gutes Gefühl.

Der doch große CR-V erreicht mit dem ausgeklügelten Hybridsystem gute Verbrauchswerte bei gleichzeitig guter Kraftentfaltung. Der Einstieg geht ab gut 36.000 Euro.

W. E. Randerer



Der CR-V ist ein Angebot: bullige Front, knackiges Heck
Fotos: W. E. Randerer



- MOTORTYP**
R4-Hybrid-Saugbenziner
- AKKUKAPAZITÄT** 1,3 kWh
- LEISTUNG** 184 PS
- DREHMOMENT** 175 Nm
- 0 AUF 100 KM/H** 9,2 Sek.
- SPITZE** 180 km/h
- GETRIEBE** stufenlos
- ANTRIEB** Allrad
- LEERGEWICHT** 1.722 kg
- REIFEN** 235/60 R18
- REICHWEITE** 750 km
- VERBRAUCH** 5,5 L/100 km
- TESTVERBRAUCH**
7,5 L/100 km
- CO₂** 126 g/km
- KOFFERRAUM** 497 Liter
- PREIS** 43.890 Euro

Honda CR-V



helvetia

Ihre Schweizer Versicherung

Versicherung inkl. Kasko
ab **243,07 €** monatlich*

*inkl. Haftpflicht 35,80 €, Kasko 126,29 €, motorbez. Versicherungssteuer 80,98 €, 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.



Der König des Parkhauses oder wenn Kleine ganz groß werden

Fotos: W. E. Randerer



MOTORTYP R4-Saugbenziner
LEISTUNG 84 PS
DREHMOMENT 118 Nm
0 AUF 100 KM/H 12,6 Sek.
SPITZE 171 km/h
GETRIEBE 5-Gang manuell
ANTRIEB Vorderrad
LEERGEWICHT 1.430 kg
REIFEN 195/45 R16
REICHWEITE ca. 530 km
VERBRAUCH 5,8 L/100 km
TESTVERBRAUCH
 6,7 L/100 km
CO₂ 132 g/km
KOFFERRAUM 252 Liter
PREIS 17.390 Euro

Hyundai i10

Test: Hyundai i10 1.25 MT Level 4

Der Schein stimmt

Seit Ende letzten Jahres gibt's den neuen i10 der Südkoreaner: Mit überarbeiteten Motoren, mehr Sicherheit und rundherum erfrishtem Aussehen – aber macht das den Kleinsten auch besser?

Vor einigen Jahren wusste man noch ganz genau, welche Autos billig sind und/oder nicht so toll. Man sah es doch meist schon auf den ersten Blick. Heute, so sind sich Autojournalisten einig, gibt's gar keine schlechten Autos mehr, und wenn, muss man schon ganz genau hinschauen. Auch Hyundais i10 (der Vorgänger hieß Atos) hat über die Jahr einiges durchgemacht. Der Höhepunkt dieser Transformation könnte aber die jetzt erhältliche dritte Generation sein.

Mehr vom selben

Den i10 gibt's wieder ausschließlich – ganz en vogue – als Fünftürer und mit fast denselben Abmessungen wie den Vorgänger. Das andersfarbige

Dach, der breite Kühlermund und eben die vier Türen lassen ihn jetzt aber weit größer wirken. Auch wenn man sich nicht täuschen lässt, das Platzangebot bleibt für die Klasse gut. Treu bleibt Hyundai nicht nur den Maßen, sondern auch den Benzinmotoren, per se nicht schlecht. Allerdings schwächelt der von uns getestete 1200er-Sauger trotz wenig Gewicht und Belastung außerstädtisch. Zumindest ist auch Automatik (um 1.000 Euro) zu haben, was für den urbanen Raum kein Nachteil ist. Fahren tut sich's außerdem ordentlich und lärmarm im Inneren.

Drin ist, was in ist

Mit Level 4 haben wir die beste Ausstattungslinie ausgefasst.

Zwischen dieser und der Einstiegsstufe liegen gut 6.000 Euro und: 8-Zoll-Touch mit Rückfahrkamera, Smartphone-Kopplung und Hyundai-typisch logischem und gutem Entertainment-System. Navi kostet als eines der wenigen Features extra (990 Euro). Ebenfalls zeitgemäß und Serie: Notbremsassistent mit Fußgängererkennung (!), Fernlicht- und Spurhalteassistent und Müdigkeitswarner. In welchem Auto sitzen wir noch gleich?

Der i10 beweist: Auch in der kleinsten Autoklasse muss niemand mehr auf nützliche Assistenten und Entertainment verzichten. Wer nicht zu viel Power braucht, kann damit leben.

W. E. Randerer

helvetia

Ihre Schweizer Versicherung

Versicherung inkl. Kasko
ab **110,06 €** monatlich*

*inkl. Haftpflicht 24,65 €, Kasko 59,49 €, motorbez. Versicherungssteuer 25,92 €, 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.





PORSCHE GENUSSTOUR FAHRSPASS UND GAUMENFREUDE

Erleben Sie einen unvergesslichen Roadtrip durch die Steiermark – eine Ausfahrt mit Ihrem Traumauto, dem Porsche Cayman S, zu den schönsten Plätzen und regionalen Köstlichkeiten.

Vom Spielberg auf den Sölkpass, vorbei am Nationalpark Gesäuse bei Admont bis zur alten Römerstraße in Hohentauern und zurück zum Red Bull Ring. Bei der Porsche Genussstour erfahren Sie die schönsten Plätze der Steiermark an einem Tag.



**TERMINE UND ANMELDUNG UNTER:
PROJEKT-SPIELBERG.COM**



helvetia 

Ihre Schweizer Versicherung

Versicherung inkl. Kasko
ab **228,11 €** monatlich*

*inkl. Haftpflicht 32,11 €, Kasko 119,14 €, motorbez. Versicherungssteuer 76,86 €, 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: Citroën C5 AIRCROSS SHINE BlueHDi 180 EAT8

L'interprétation de Air France

Mal ernst, mal seriös
und auch erfrischend
verspielt lässt sich das
Äußere kombinieren
Fotos: Bernhard Reichel

Wir nehmen den komfortablen Mittelklasse-SUV C5 Aircross mit Topdiesel und serienmäßiger 8-Acht-Automatik genauer unter die Lupe.



MOTORTYP R4-Turbodiesel

LEISTUNG 177 PS

DREHMOMENT 400 Nm

0 AUF 100 KM/H 9,4 Sek.

SPITZE 211 km/h

GETRIEBE 8-Gang Automatik

ANTRIEB Vorderrad

LEERGEWICHT 1.540 kg

REIFEN 205/55 R 19

REICHWEITE 1128 km

VERBRAUCH 4,7 L/100 km

TESTVERBRAUCH

7,1 L/100 km

CO₂ 123 g/km

KOFFERRAUM 580 Liter

PREIS 39.890 Euro

Citroën C5 Aircross

Nicht nur optisch ist der C5 Aircross eine interessante Alternative, auch das Kapitel Komfort wird noch groß geschrieben. Das beginnt schon bei den Sitzen, welche sehr bequem sind, aber nicht über den besten Seitenhalt verfügen. Der Innenraum ist chic und gleichzeitig intuitiv gemacht. Ablagen gibt es einige, vor allem unter dem Fach der Armlehne verbirgt sich ein richtiger Keller. Platz gibt es reichlich und zwar auf allen Plätzen und Richtungen. Auch der erweiterbare Kofferraum kann sich sehen lassen, die etwas höhere Ladekante ist nicht ideal.

Comfort effort

Nach trotzig gefühlten Sekunden auf dem Startknopf erwacht der

Selbstzünder sanft und unauffällig aus dem Schlaf. Kraft gibt es dann ordentlich, kein Wunder bei 400 Nm Drehmoment auf der Vorderachse. Zügig geht es auf Tempo 100 und auch auf der Autobahn hat der Motor leichtes Spiel. Mit hervorragender Geräuschdämmung und eher bequemer Abstimmung ergeben sich allerdings selten Gelegenheiten, den Sportsgeist aus der Flasche lassen zu wollen. Hinzukommt, dass schon der kleine und mit 131 PS auch nicht gerade schwach motorisierte Diesel im Alltag auch bereits mehr als ausreichend überzeugen konnte. Das Start-Stop-System arbeitet richtig schnell und auch an der Automatik gibt es keine Kritik, ein Renngetriebe ist sie freilich nicht.

Kämpfer-Dämpfer

Zwar federt uns kein Luftfahrwerk mehr die schlechten Straßen weg, aber auch das aktuell noch einzigartige System mit weiten Dämpfern an beiden Enden des Hauptdämpfers macht seinen Job mehr als gründlich.

Echte Faux Pas leistet sich der C5 Aircross keine, der Rest ist bekanntlich reine Geschmacksache. Der Verbrauch geht zwar in Relation zur Leistung und Gewicht in Ordnung aber weicht doch merklich von der Werksangabe ab. Wer nicht regelmäßig voll beladen ist oder Anhänger zieht, dem könnte auch die 131 PS-Variante reichen.

Bernhard Reichel





Test: DS 3 Crossback – So Chic BlueHDi 130 EAT8

Schlüsselerlebnis

Wir testen den Topdiesel des zweiten Modells von Citroëns noch junger Edelmarke DS. Das kleine City-SUV spielt in der Liga von Hyundai Kona, Mazda CX-3, Renault Capture oder etwa auch Seat Arona.

Technisch steht der DS 3 Crossback auf der neuen CMP-Plattform, welche etwa schon Peugeot 208 und den größeren 2008 trägt. Knackige Proportionen und extravagantes Design prägen den kleinen Bruder des DS 7. An den alten DS 3 erinnert nur in Wagenfarbe gehaltene B-Säulenbetonung. Auch im Innenraum geht es exsquisit zu, vor allem wenn man sich für die helle Lederausstattung entscheidet. Scharfe Kanten treffen auf stilvolle Ziernähte. Bei der Bedienung setzt sich klar Design vor Funktion durch. Immerhin gibt es für fast jede Funktion noch eine Taste, sobald man sich deren Position einmal einprägt.

Türwächter

In unserem Testwagen arbeitet

ein 1,5 Liter kleiner Turbodiesel, unterstützt von vier Elektromotoren für die Türgriffe. Letztere fahren zwar verlässlich beim Aufsperrern auf, aber sonst nicht in jeder Situation, was bald nervt. Am Antrieb gibt es hingegen keinen Grund zur Klage. Kein Wunder, so haben üppige 300 Newtonmeter leichtes Spiel mit dem 1.250 Kilo wiegenden DS 3. Akustisch zurückhaltend, vibrationsarm, stets ordentlich kraftvoll und motiviert geht der Selbstzünder ans Werk.

Schlüsselkind

Dazu passt auch das hervorragend realistische Geschwindigkeitsgefühl, oft fühlt man sich sogar leicht spaßig schneller an. Das Fahrwerk ist angenehm straff, die Lenkung nicht

zu direkt. Das Blinkgeräusch im Stile eines tropfenden Wasserhahns muss man mögen. Praktisch ist das lange und wilde Blinken beim nochmaligen Betätigen der Verriegelungstaste, was das Suchen am vollen Parkplatz vereinfacht. Sofern einmal per Keyless gestartet, fährt der DS 3 auch ohne Schlüssel und entsprechende Warnung weiter.

Diese französische Interpretation eines City-SUV macht vieles richtig und gefällt mit ungewöhnlichem Design und Fahrfreude, was man sich aber auch gut bezahlen lässt. Alternativ stehen auch noch drei Benziner und eine rein elektrische Version zur Wahl.

Bernhard Reichel



MOTORTYP R4-Turbodiesel
LEISTUNG 131 PS
DREHMOMENT 300 Nm
0 AUF 100 KM/H 10,5 Sek.
SPITZE 195 km/h
GETRIEBE 8-Gang Automatik
ANTRIEB Vorderrad
LEERGEWICHT 1.250 kg
REIFEN 215/55 R18
REICHWEITE 1079 km
VERBRAUCH 3,8 L/100 km
TESTVERBRAUCH
 5,9 L/100 km
CO₂ 101 g/km
KOFFERRAUM 350 Liter
PREIS 33.600 Euro

DS 3 Crossback

helvetia

Ihre Schweizer Versicherung

Versicherung inkl. Kasko
 ab **165,33 €** monatlich*

*inkl. Haftpflicht 26,93 €, Kasko 88,31 €, motorbez. Versicherungssteuer 50,09 €, 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.

Solch saubere Proportionen bei einem kleinen SUV sind nicht selbstverständlich, wie sein charakteristisches Design

Fotos: Bernhard Reichel





helvetia 

Ihre Schweizer Versicherung

Versicherung inkl. Kasko

ab **229,72 €** monatlich*

Test: Ford Tourneo Custom PHEV Titanium

Kastenwagen

Mit dem Tourneo Custom PHEV geht Ford einen Sonderweg beim alternativen Antrieb. Der Verbrenner dient lediglich als Generator, der Elektromotor gibt die Kraft an die Antriebsachse weiter

Citroën ë-Jumpy, Mercedes E-Sprinter, Fiat E-Ducato, Opel Vivaro-e, Renault Master ZE, VW e-Crafter - große Nutzfahrzeuge mit rein elektrischem Antrieb preschen zahlreich auf den Markt vor. Darunter rangieren rare Modelle wie Opel Zafira-e Life, Peugeot e-Expert oder VW Abt T6.1. Sie alle haben aber eines gemeinsam, ist die Batterie einmal leer, steht die ganze Fuhre für ein paar Stunden. Wer also auf Nummer sicher gehen will, keine verlässliche Lademöglichkeit hat oder einfach in der Anschaffung sparen will, dem bietet Ford nun eine interessante Alternative.

Bis zum Schluss

Ähnlich wie beim seligen Opel Ampera treibt der 120 PS starke 1,0-Liter-Dreizylinderturbo nicht die Antriebsräder an,

produziert für den kleinen 13,6 kWh-Akku Strom, welcher wiederum die 126 PS starke E-Maschine versorgt. Ist der Akku voll, so lässt sich die gesamte Strecke rein elektrisch zurücklegen, auch bei spontanen Überholmanövern schaltet sich der Benziner nicht hinzu. Per Fahrmodi kann man dies aber erlauben oder gar geplant nachladen.

Dauerläufer

Zur Überraschung vieler flutscht der Bus von der Ampel weg ziemlich zügig auf Tempo 50. Danach verlässt ihn aber die Kondition, finales Landstraßentempo benötigt dann seine Zeit, Autobahn sowieso. Hier purzeln ziemlich rasch die verfügbaren Kilometer, vorbeugend regelt Ford den PHEV bei 120 km/h ab, real sind es im-

merhin 125 km/h. Ist der Akku leer, lässt sich per Rekuperation kaum nennenswert nachladen. Der Benziner läuft dann permanent, wer auch noch Überland unterwegs ist, landet schnell bei über neun Litern. Zahn gefahren sind die abgegeben elektrischen 41 Kilometer durchaus realistisch. Laden an der Steckdose dauert etwa vier Stunden.

Preisdrücker

Als Familienfahrzeug bietet die bekannte Karosserie üppigste Platzverhältnisse, komfortables Fahrverhalten, zahlreiche Ablagen, sowie viel Kofferraum, welcher auch durch die Akkus nicht reduziert wird. Firmen können mit allen Abzügen und Förderungen den Preis heftig drücken.

Bernhard Reichel



MOTORTYP Plug-in-Hybrid-R3-Turbobenziner

AKKUKAPAZITÄT 13,6 kWh

LEISTUNG 126 PS

DREHMOMENT 355 Nm

SPITZE 120 km/h

GETRIEBE 1-Gang Automatik

ANTRIEB Vorderrad

LEERGEWICHT 2.599

REIFEN 205/45 R17

REICHWEITE 500 km

VERBRAUCH 3,1 L/100 km

TESTVERBRAUCH

5,5–9,1 L/100 km

CO₂ 70 g/km

KOFFERRAUM 6.000 Liter

PREIS 63.690 Euro

Ford Tourneo Custom PHEV



Wer wirklich Platz will, kommt um einen Transporter nicht herum: Fährt wie ein PKW und stresst nicht
Fotos: Bernhard Reichel

helvetia 

*inkl. Haftpflicht 27,18 €, Kasko 155,35 €, motorbez. Versicherungssteuer 47,19 €, 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.

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

Dauertest: Suzuki Swift Sport Hybrid

Let's swift aga

Der sympathisch freche, sowie leichte und agile Swift Sport kommt um eine zarte Elektrisierung nicht herum.

Dass Suzuki kleine und leichte Autos baut, hat der japanische Hersteller ausreichend bewiesen, so sehr, dass sogar Toyota in der gemeinsamen Kooperation noch etwas lernen möchte. Durch weiteren Sparschwang und politischen Druck läuft ohne Hybrid künftig nichts mehr.

Spannend

Das schöne am Mildhybriden ist allerdings, dass das System nicht noch komplexer, sondern einfacher wird. Der unterstützende 14 PS-E-Motor ersetzt gleichzeitig Anlasser und Lichtmaschine, womit Platz und Gewicht gespart wird.

Somit lässt sich weiterhin ein klassisches manuelles Getriebe verbauen, ein echter Pluspunkt. Die gewonnene Energie wird in einer kleinen 48V-Lithium-Ionen-Batterie mit 0,38 kWh-Kapazität unter dem Fahrersitz gespeichert. Da im Gegensatz zu den zivilen Hybrid-Swiften nur der Sport mit einem 48-Volt-System arbeitet, das Bordsystem aber weiterhin mit 12V, besitzt das Sport-System noch einen Spannungswandler.



Neben einer eigenständigen Frontschürze gönnt man im Innenraum exklusiv dem Sport reichlich rotes Dekor

Fotos: Bernhard Reichel



helvetia

Ihre Schweizer Versicherung

Versicherung inkl. Kasko
ab **225,87 €** monatlich*

*inkl. Haftpflicht 32,11 €, Kasko 118,55 €, motorbez. Versicherungssteuer 75,21 €, 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.

Dauertest: Subaru Outback 2.5i

Einladend

Ein halbes Jahr im hochnäsigen Kombi: In unserem Zwischenbericht widmen wir uns dieses Mal dem Hinterteil des Outback.



Auch eine Segelfunktion ist nun an Bord, allerdings läuft der Motor beim Bremsen oder noch eingelegtem Gang weiter, Benzin wird allerdings keines eingespritzt. Insgesamt soll der Aufwand 21 Prozent Sprit sparen. Am Papier sinkt die Leistung von 140 auf 129 PS. Das spart Unterhalt, dank Drehmomentzuwachs aber nicht am Spaß.

Orange is new

Dank unter anderem steiferem Unterboden konnte das Gewicht des stets etwas schweren Sports auf 1.021 kg reduziert werden. Neu an Bord sind ein Toter-Winkel-Assistent, ein Querverkehrwarner, eine Verkehrszeichenerkennung und eine ergänzende digitale Geschwindigkeitsanzeige. Optisch blieb der Sport ganz der Alte, das folier-

te Karbondach entfällt. Optional lässt sich unser Speedy Blue und der tolle neue Farbton „Flame Orange“ mit schwarzem Dach versehen. Neben Metalliclackierung übrigens das einzige Extra. Noch ist unser frischer Dauertester nicht eingefahren aber schon auf den ersten Metern können wir Entwarnung geben, der Fahrspaß hat nichts eingebüßt, ganz im Gegenteil. Wie allerdings manch Redakteur auf elektronische Eigenheiten reagieren wird, bleibt spannend.

Bernhard Reichel



Warum kaufen Menschen Kombis? Platz und Leistung gehen bei dieser Karosserieform den optimalen Kompromiss ein. Auch der Outback genügt bei 2+3 Reisenden und einem Kofferraumvolumen von 559 Litern diesem Anspruch. Klappt man beide Lehnen um, stehen 1.848 Liter Raumvolumen auf gut zwei Metern Länge zur freien Verfügung.

Eben!

Wichtig beim Ladungstransport und hier tadellos gelöst: Der Boden ist auch bei umgeklappten Sitzen eben. Die Rücksitzlehnen sind geteilt (60:40) umklappbar. Der dunkle Stoff im Laderaum verzeiht viel, ist

aber auch recht widerspenstig beim Absaugen. Legt man die Rückbank um, sollte man unbedingt aufs schicke Leder vorne aufpassen. Was Ösen und Haken für z.B. Spanngurte angeht, muss man leider mit u.a. Haltegriffen improvisieren.

Stopp!

Aktiviert wird der serienmäßig automatische Öffnungsmechanismus für die Kofferraumtür über den üblichen Griff. Will man sich die Hände nicht schmutzig machen, kann auch per Knopfdruck am Funkschlüssel oder vom Fahrersitz aus die fünfte Tür geöffnet werden. Manch einem kann es da gar nicht schnell genug gehen, der

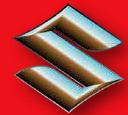
Antrieb läuft beim Outback aber zügig, ein bisserl höher könnt's aber gehen. Mit Gewalt sollte man nicht agieren, auch wenn auf der Innenseite ein nützlicher Griff zum händischen Zumachen einlädt. Nützlich in Garagen und dergleichen ist die Speicherfunktion für die Maximalhöhe beim Aufmachen – damit stoppt der Kofferraumdeckel bei einer voreingestellten Höhe.

Viel Raum und dabei wenig Störendes: Auch sperrige Sachen können im Outback wegen der angenehmen Ladeante, der geraden Ausführung und des ebenen Bodens gut transportiert werden.

Keijo Keke Platzer

Versicherung inkl. Kasko ab **171,11 €** monatlich*

*inkl. Haftpflicht 27,97 €, Kasko 94,5 €, motorbez. Versicherungssteuer 48,64 €, 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 R4-Turbobenziner

LEISTUNG 129 PS

DREHMOMENT 235 Nm

0 AUF 100 KM/H 9,1 Sek.

SPITZE 210 km/h

GETRIEBE 6-Gang manuell

ANTRIEB Vorderrad

LEERGEWICHT 1.021 kg

REIFEN 195/45 R17

REICHWEITE 569 km

VERBRAUCH 5,6 L/100 km

CO₂ 127 g/km

KOFFERRAUM 265 Liter

PREIS 23.990 Euro

TESTWAGENPREIS

24.740 Euro

Suzuki Swift Sport



MOTORTYP 4-Boxer-Turbobenziner

LEISTUNG 175 PS

DREHMOMENT 235 Nm

0 AUF 100 KM/H 10,2 Sek.

SPITZE 198 km/h

GETRIEBE stufenlos

ANTRIEB Allrad

LEERGEWICHT 1.631 kg

REIFEN 225/60 R18

REICHWEITE ca. 700 km

VERBRAUCH 7,3 L/100 km

TESTVERBRAUCH

8,2 L/100 km

CO₂ 166 g/km

KOFFERRAUM 559 Liter

PREIS 44.990 Euro

Subaru Outback

Man kann sagen, was man will, einen eigenständigen Charakter hat die neueste Generation des 208
Fotos: Bernhard Reichel



Test: Peugeot 208 GT-Line 1.2 | PureTech EAT8

Löwenzahn

Wie der große Bruder erscheint der Kleinwagen 208 in zweiter Generation. Wir nehmen uns das Topmodell mit 130 PS und 8-Gang-Automatik vor.

helvetia 

Ihre Schweizer Versicherung

Versicherung inkl. Kasko
ab **152,95 €** monatlich*

*inkl. Haftpflicht 27,59 €, Kasko 75,27 €, motorbez. Versicherungssteuer 50,09 €, 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 R3-Turbobenziner
LEISTUNG 131 PS
DREHMOMENT 230 Nm
0 AUF 100 KM/H 8,7 Sek.
SPITZE 208 km/h
GETRIEBE 8-Gang Automatik
ANTRIEB Vorderrad
LEERGEWICHT 1.233kg
REIFEN 205/45 R17
REICHWEITE 1000 km
VERBRAUCH 4,4 L/100 km
TESTVERBRAUCH
6,5 L/100 km
CO₂ 103 g/km
KOFFERRAUM 309 Liter
PREIS 23.500 Euro

Peugeot 208

Ab dem 205 prägte jede Generation eine unverwechselbare Designsprache mit dem gewissen charakterstarken Charme. Extrovertiert und frech steht der neue 208 auf den Rädern ohne dabei zu sehr provokant zu sein. Wie Säbelzahnkatzen prägen vertikale Tagfahrleuchten die Front, während am Heck horizontale schwarze Flächen die Breite betonen.

Lenkanstoß

Im Innenraum geht es ähnlich unverwechselbar zu. Das kleine Lenkrad ist der Hit, verdeckt aber immer noch für die meisten Fahrer den digitalen Tacho, welcher mit zwei Sichtebenen eine neue spielerische Interpretation eröffnet ohne dabei zu stören. Der Karbonlook harmonisiert erfrischend mit den giftgrünen Nähten. Der TTouchnonitor ist

angenehm groß aber ärgerlich, dass so viele Funktionen nicht mehr blind per echten Tasten bedienbar sind.

Ka Platz Katz

Jedes Auto mit nur vier Metern ist ein gesellschaftlicher Gewinn, groß gewachsene Piloten vermissen aber bald mehr Breite im Innenraum. Hinten wird es für Knie und seitlich für den Kopf eng. Dank zweier USB-Buchsen dürfen die Fondgäste immerhin ihre Ablenkungsgeräte mit reichlich Strom versorgen.

Verführt dich gemütlich

Die Automatik schaltet butterweich. Dämmung und Sitze sind hervorragend. Der 208 betont seinen komfortablen Charakter, wer dies sucht wird glücklich. Die 130 PS kommen

für ein sportliches Topmodell gefühlt aber nicht wirklich an. Bizarrrerweise verkünstelt der Sportmodus das ganze weiter. Die Lenkung wird gar unruhiger, der gesteigerte Motorklang vermittelt die Qualen des ausgepressten Motörchens. Geschwindigkeitsgefühl, Fahrwerk und Automatik sind klar auf Bequemlichkeit ausgelegt, was wiederum hervorragend harmonisiert. Das Start-Stopp-System dürfte allerdings etwas weniger ruppig arbeiten und der Spurhalteassistent mischt sich stets ein, arbeitet oft unerwartet nicht und lässt einen mit orangenen Baustellenmarkierungen kämpfen.

Es gibt auch noch einen Schalter im Angebot und wer es noch komfortabler will, greift zur rein elektrischen Variante.

Bernhard Reichel



KORREK *pro*

DIE NEUE GENERATION DER AUTOPFLEGE

Jetzt bei Forstinger!



Alle KORREK Pro Produkte werden in Finnland entwickelt, getestet und produziert.

Mehr Informationen auf de.korrek.com oder über den QR Code.



Unsere Empfehlung

FACHWERKSTATT

KLIMASERVICE STANDARD

- Funktionsprüfung der Klimaanlage
- Klima-Service bis max. 250g Klimagas (R134a)
- Druckprüfung der Klimaanlage
- Klimaanlage füllen
- gilt nicht für leere Anlagen, Hybrid oder Elektroautos!

Gültig bis 31.8.2020. Mit Klimagas R1234yf (In ausgewählten Filialen) um € 139,-

JETZT

69,-
statt 99,-

GLEICH TERMIN BUCHEN! www.forstinger.com oder 0800 700 745





Erdgas-Test: Golf 7 Rabbit CNG & Octavia 3 Combi CNG

Zwei vom selben Schlag

Unsere zwei Testkandidaten haben viel gemein, auch ihr Herzstück: ein 1,5-Liter-Turbomotor für den Erdgasbetrieb.

Wenn der Durchschnittsösterreicher ein Auto aussuchen müsste, es wäre wohl eines unserer beiden Testobjekte. Der Octavia ist der praktisch-universelle Kombi schlechthin, viele wissen gar nicht, dass es ihn auch als Limousine gibt. Auch wenn er über die Jahre erwachsener und zumindest bis zur siebten Generation auch biederer geworden ist, so ist der Golf die Reinkarnation des Kompaktautos. Diesen beiden Beliebtheitskönigen einen Erdgasantrieb einzupflanzen, erscheint also nur logisch. Außerdem ist es für viele Hersteller plötzlich doch eine genehme Alternative beim Übergang zu einer Elektro- bzw. Wasserstoffflotte.

Bewährtes I

Bei beiden Herstellern greift man ins selbe Konzernregal: Der ausgereifte 1,5-Liter-Turbomotor mit Direkteinspritzung heißt bei Škoda „TSi G-Tec“ und bei VW „TGI Bluemotion“. Maximal 200 Newtonmeter Drehmoment und knapp über 200 km/h Spitze sind bei beiden Gerätschaften vernünftig. Bis 140 geht's voran als ob nichts wär', danach wird's spürbar zacher. Sollte in Österreich aber prinzipiell kaum jemanden stören. Beide Autos verfügen in der Erdgasvariante auch über ein 7-Gang-Automatikgetriebe, bei dem wir meinen, dass es auch ein bisserl besser zum Betrieb mit

Erdgas passt als die manuelle Ausführung. So wie bei Bruder SEAT ist der Benzintank zuletzt da wie dort auf rund zehn Liter geschrumpft, während die drei Erdgastanks jetzt zusammen 17 kg fassen. Ein kg CNG sind umgerechnet rund eineinhalb Liter Benzin. Dennoch schränkt das vor allem bei Auslandsreisen ein, denn nicht überall ist das Erdgastankstellennetz so gut wie in Teilen Österreichs. Kann man aber auf ein Netz zugreifen, ist es mit der Reichweite (ca. 450 km) und dem Fahrverhalten kaum anders als mit vergleichbaren Benzinern.

Bewährtes II

Gute Nachrichten in Sachen



- MOTORTYP**
R4-Turbobenziner
- LEISTUNG** 130 PS
- DREHMOMENT** 200 Nm
- 0 AUF 100 KM/H** 9,6 Sek.
- SPITZE** 206 km/h
- GETRIEBE** 7-Gang-Automatik
- ANTRIEB** Vorderrad
- LEERGEWICHT** 1.370 kg
- REIFEN** 205/55 R16
- VERBRAUCH** 3,5 kg/100 km
- CO₂** 95 g/km
- KOFFERRAUM** 291 Liter
- PREIS** 38.600 Euro

VW Golf 7





Erdgas hat's schwer: Zu Unrecht, wie die beiden Lieblingsautos zeigen

Fotos: Johann Vogl, Michael Jurtin

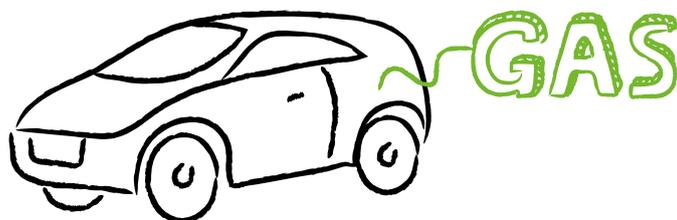
Erdgas hatte kürzlich der ADAC zu vermelden: So ist in der Klasse der Kompaktwagen das Erdgasauto die umweltfreundlichste Antriebsart, noch vor dem Elektroauto. Die Anschaffungskosten sind zwar auch bei unseren Testautos höher als bei vergleichbaren Modellen ohne CNG-Tanks, die laufenden Kosten sind allerdings niedriger. Je nach Verwendung, kann sich das durchaus rechnen. Ein Blick lohnt sich hier wohl auch auf den Gebrauchtmarkt, der mit CNG-Autos gut gefüllt ist. Wichtig ist die sachgemäße Prüfung der Tanks, am besten von Vertragswerkstätten. Die Haltbarkeit der Motoren ist ge-

geben. Auch sonst können wir bei den zwei Testwagen nicht meckern, sind sie doch so herrlich normal im Vergleich zu Elektroautos und schon alleine deshalb für viele eigentlich eine gute Alternative.

Gut, die beiden Autos in unserem Erdgastest sind vielleicht nicht mehr die Schnittpunkte, aber ihr Laufwerk ist es. So verwundert es auch nicht, dass sowohl der neue Golf (siehe auch Seite 18) als auch der bald verfügbare Octavia der vierten Generation denselben Erdgasantrieb bekommen wie ihre Vorgänger.

W. E. Randerer

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
R4-Turbobenziner

LEISTUNG 130 PS

DREHMOMENT 200 Nm

0 AUF 100 KM/H 10,1 Sek.

SPITZE 202 km/h

GETRIEBE 7-Gang-Automatik

ANTRIEB Vorderrad

LEERGEWICHT 1.375 kg

REIFEN 225/45 R17

VERBRAUCH 3,5 kg/100 km

CO₂ 96 g/km

KOFFERRAUM 480 Liter

PREIS 34.130 Euro

Skoda Octavia

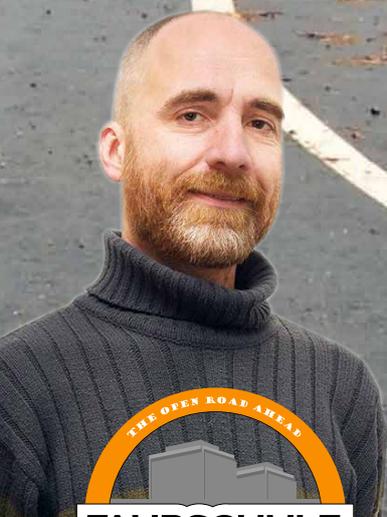
Wir geben der Zukunft eine Zukunft. InitiativeGas 

www.erdgasauto.at

Serie: Irrtümer im Straßenverkehr

Verkehrszeichen

„Vorrang geben“ und „Halt“



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

Immer wieder kommt es zu Missverständnissen, wenn es darum geht, wem gegenüber man eigentlich Wartepflicht hat, wenn man das dreieckige Verkehrszeichen „Vorrang geben“ oder die „Stop-Tafel“ vor sich hat. Man hat Wartepflicht gegenüber dem Querverkehr.

Das Verkehrszeichen „Vorrang geben“ entfaltet keine Wirkung gegenüber dem Gegenverkehr. Das bedeutet, dass ich, wenn ich dieses Verkehrszeichen vor mir sehe und geradeaus fahren will, gegenüber einem Gegenverkehr, der links abbiegen möchte, aufgrund

der sog. „Gegenverkehrsregel“ (§19 (5) StVO) Vorrang genieße – auch wenn der Gegenverkehr überhaupt kein Vorrangzeichen vorfindet. Gegenüber dem links und rechts Kommenden habe ich aufgrund der sog. „Wartepflichtsregel“ (§19 (4) StVO) Wartepflicht.

Selbes gilt auch für die „Stop-Tafel“. Man hat Wartepflicht gegenüber dem Querverkehr – und zwar unabhängig davon, ob man anhält oder verbotenerweise nicht anhält (ebenfalls aufgrund §19 (4) StVO – der „Wartepflichtsregel“). Bei Missachtung würde

Foto: Pixabay



Buchtipp: Vespa

Das offizielle Buch seit 1945

Wer eine Vespa auf den Straßen erblickt, erkennt sie sofort. Ein fliegender Teppich für zwei, ein leichtes motorisiertes Transportmittel für Stadt und Land, klein, flink und nicht selten in Bonbonfarben lackiert – seit 1945 fährt das Kult-Zweirad bis heute um die ganze Welt. Aus einer genialen Idee der italienischen Nachkriegszeit wurde ein weltweiter Erfolg. Davide Mazzanti hat die ganze Geschichte der italienischen Kultmarke in einem unvergleichlichen Bildband dokumentiert. Der wahrhaft opulente und dicke Bildband präsentiert mehr als detailreich die Erfolgsgeschichte des Motorrollers vom ersten Prototypen des Jahres 1945 bis zur modernen Vespa Elettrica. Das Buch ist voll mit faszinierenden Fotos, viele davon eigens für dieses Buch fotografiert und zum ersten Mal veröffentlicht.



im Falle einer Gefährdung oder gar eines Verkehrsunfalls mit dem Querverkehr zusätzlich eine Vormerkung ins Führerschein-Register eingetragen werden.

Gegenüber dem Gegenverkehr hat man aufgrund der „Verzichtsregel“ (§19 (8) StVO) Wartepflicht, falls man anhält. Wenn derjenige Fahrzeug-Lenker, der die Stoptafel vor sich sieht, verbotenerweise nicht anhält, trifft die Gegenverkehrs-Regel gem § 19 (5) StVO zu, und er hat, wenn er geradeaus fährt und

der Gegenverkehr links abbiegt, Vorrang!

Wo hat man beim Verkehrszeichen „Halt“ eigentlich anzuhalten“? Falls es eine Haltelinie gibt, dort. Falls es keine Haltelinie gibt, dort, wo man Übersicht über den Querverkehr hat („Sichtgrenze“). Übrigens: Sollte man an der Haltelinie noch keinen Überblick über den Querverkehr haben, ist es nicht erforderlich, an der Sichtgrenze ein weiteres Mal anzuhalten (§ 52 lit. c Z. 24 StVO).

Ulrich Flatnitzer

Davide Mazzanti:

„Vespa – Das offizielle Buch seit 1945“

384 Seiten, 500 Fotos und Abbildungen, Format 22 x 26,4 cm, Klappenbroschüre 30,80 Euro (ISBN 978-3-667-11858-5)

Delius Klasing Verlag, Bielefeld

Sonax: **Pflege**tipp

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 ein 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 Mikrofaser Tuch streifenfrei nachwischen, fertig! Der Xtreme Protect+Shine reicht für drei bis vier Anwendungen, das Set inkludiert einen Applikationsschwamm und ein Mikrofaser Tuch.



MTL Mauersanierungen GmbH

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

eines der führenden österreichischen Unternehmen am Sektor:

➤ **Bauwerksabdichtung**

➤ **Mauerwerksabdichtung**

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

➤ **Mauertrockenlegung**

- Ausheizen der nassen Mauerbereiche mit Heizstäben oberhalb der Abdichtungsebene.

➤ **Heizstabtechnik**

- flächige Mauerwerksentfeuchtung, -ausheizung mit Heizstäben.

➤ **Fugen- und Rissverpressung**

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

➤ **Mauerwerksverfestigung**

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

Kontakt und Information:

Bernhard WILHELM, Inhaber und GF

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

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

A-2353 Guntramsdorf, Gumpoldskirchnerstraße 2

Bernhard Reichel

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

Kommentar

Ins Grüne fahren

Die Neuwahl war ein unerhoffter Segen für die Grünen, so zogen sie wieder ins Parlament ein und erstmals in die Regierung.

In dieser Zeit, in welcher gerade tausende Menschen erfahren mussten, wie schnell man unschuldig und hilflos seinen Job verlieren kann, kann man sicherlich froh über den sozialeren Koalitionspartner sein. Allerdings erfuhr dieser ziemlich rasch, wie schnell man um Wahlversprechen und um die eigene Ideologie umfallen kann. In der Vorzeigekompetenz Asyl spricht man gar von einem koalitionsfreien Raum. Auch bei dem emotionalen Thema um die baldige Einführung von E10 werden wir einen Wandel erleben.

Die Wiener Grünen hingegen düngen ihr Image als egozentrische Zeigefinger erhebende Autofeinde kräftig weiter. Dass man gerne absichtlich den Verkehr behindere, damit Blutdruck und Abgase in die Höhe treibt, ahnten wir

längst, im legendären Spiegel-Interview 2018 mit Hermann Knoflacher folgte die Bestätigung. Parkpickerlstreiche, Einbahnen werden zu Labyrinthen, Parkplätze und Fahrspuren verschwinden stetig, 30er-Zonen wachsen heimlich, die Kreativität, der eigenen Bevölkerung den letzten Nerv zu ziehen, kennt keine Grenzen. Nächste entsprechende und aberwitzige Aktion wird die Errichtung eines Schwimmbekens am Wiener Ring. Das Ziel ist klar vorgegeben, wenn Vizebürgermeisterin Hebein meint: „Wien braucht nur die Hälfte der Autos“. Das stilllos im Hinterzimmer durchgeboxte Innenstadtfahrverbot kommt ohnehin zu einem interessanten Zeitpunkt, in welchem die Menschen durch eine Angstpolitik in der Coronakrise eigentlich öffentliche Verkehrs-

mittel meiden sollten. „Wir möchten, dass die Menschen ihr Auto abschaffen“: Die grüne Berliner Verkehrssenatorin Regine Günther wird noch deutlicher.

Dass es bei Wahlen generell nicht gut ankommt, besser zu wissen, wie andere gefälligst zu leben haben, ist scheinbar bei den Grünen leider ebenso wenig angekommen, wie, dass zahlreiche Menschen auf das Auto zwingend angewiesen sind. Unter anderem durch eine Politik, die genau dies Jahrzehnte lang forcierte. Während die grüne Landesebene versucht, den privaten PKW zu verleiden, wird auf Bundesebene der Neukauf gerade forciert. Sogar tonnenschwere und mehrere hundert PS starke Elektro-SUV werden steuerlich begünstigt.

Jetzt einfach ein Symptom rausreißen schadet eher. Und, ja, im Verkehrssektor gehört richtig viel aufgeräumt aber, mit System und Fairness. In einer Zeit von Bienensterben, bröckelnden Atommeilern an unsern Grenzen, Erstickung in Plastikverpackungen oder Mikroplastik überall in unserer Nahrung haben wir eine Grünpartei bitter nötig, welche ihr Potential aber selbst zerstört, wenn man in der öffentlichen Wahrnehmung nur noch maßlos gegen das Feinbild Auto mobilisiert. Ohne „Leben und leben lassen“, wird man für essentielle Themen über sich selbst stolpern, zumal verhängnisvoll die Freiheitlichen genau verstanden haben, den Autofahrer als Wählergruppe nicht zu verschrecken.

Bernhard Reichel



Foto: Pixabay



SUBARU

Confidence in Motion

**JETZT
PROBE
FAHREN**



AUSSERGEWÖHNLICH ROBUST.

Der Subaru XV e-BOXER vermittelt Ihnen unvergleichbare Beherrschbarkeit auf allen Straßen, selbst bei schlechten Bedingungen. Gemeinsam mit dem Offroad-Assistent X-MODE bietet der permanente Allradantrieb eine verbesserte Handhabung, die jede Fahrt zum Vergnügen macht.

ENTDECKEN SIE DEN NEUEN SUBARU XV e-BOXER

Kraftstoffverbrauch: 7,9 l/100 km (WLTP),
CO₂-Emission: 180 g/km (WLTP)

MEHR INFOS UNTER
WWW.SUBARU.AT/E-BOXER

Tipp – **FORSTINGER** 

Die neue Generation der Autopflege

Keramikversiegelung vs. Wachs im Do-It-Yourself-Verfahren, 100% made in Finland.



Jeder Autofahrer möchte sein Auto bestmöglich pflegen und vor äußeren Widrigkeiten schützen – im Idealfall mit wenig Zeitaufwand! Eine Möglichkeit dafür ist eine keramische Versiegelung. Die wichtigsten Unterschiede im Vergleich zur Pflege mit herkömmlichem Autowachs? Bitte weiterlesen!

Einfach und schnell vs. aufwendiges Reiben und anstrengendes Polieren

Die Keramikversiegelung unterscheidet sich stark in ihrer Konsistenz vom Wachs, ist sie doch flüssig. In der Praxis bedeutet das eine einfachere und somit auch zeitsparendere Anwendung als mit Wachs. Das herkömmliche Autowachs wird in der Regel schrittweise auf die Lackoberfläche aufgetragen und muss dann maschinell oder händisch wegpoliert werden. Ein weiterer Vorteil der Keramikversiegelung ist die Möglichkeit, sämtliche Außenflächen des Fahrzeuges zu versiegeln, also auch Gummi- und Plastikflächen, etc. Auch die nicht benötigte Trockenzeit bei der Versiegelungsverarbei-

tung, macht diese neuartige Fahrzeugpflege deutlich schneller als konventionelles Wachsen.

Die Glätte macht den Unterschied

Wer kennt das nicht? Auto gewaschen, geledert und eingewacht – dann zieht ein Schauer vorbei und macht die bisher angefallene Arbeit meist zunichte. Anders bei einer hochwertigen Keramikversiegelung – die kann sowohl auf trockener wie auch nasser Oberfläche aufgetragen werden. Und dann das Ergebnis! Neben dem tiefen Glanzeffekt selbst, beeindruckt vor allem die Glätte der keramisch versiegelten Oberfläche. Genau diese macht es Schmutz & Co. besonders schwer sich anzusetzen, im Volksmund auch als „Abperl-Effekt“ bekannt. Der Fahrzeugbesitzer darf sich doppelt freuen: Zum einen ist der Lack so bestens geschützt, zum anderen wird die nächste Autopflege zum Kinderspiel – der Schmutz lässt sich spielend einfach, schnell und wassersparend entfernen. Testen Sie die Produktlinie von KORREK Pro bei Forstinger: <https://www.forstinger.com/Nach-Hersteller/KORREK/>



SCHWERTBERG | LINZ

schöner reisen

mit Wiesinger



Garantierte Durchführung!
Jetzt buchen und sparen!

FANREISE ZUR

RALLYLEGEND

[AUSNAHMEZUSTAND IN] SAN MARINO 2020



IHR PROFI IN SACHEN
RALLYLEGEND:
Erfolgreiche Durchführung
seit mehr als 10 Jahren!



OFTMALS KOPIERT –
NIEMALS ERREICHT!



GRUPPENBUCHUNGEN:
ab 20 zahlenden Gästen
1 Freiplatz im Doppelzimmer
(eine Rechnung und Zahlung),
Einstiegsstelle nach Absprache

09.10.-12.10.2020 (FR-MO)
FÜR SCHNELLBUCHER
LIMITIERTES KONTINGENT

nur € 379,- p. P. im DZ
statt € 399,-

*bei Buchung bis 31.05.2020

REISEVERLAUF:

1. Tag: Anreise nach Riccione (Abfahrtsrichtzeit St. Pölten/Schwertberg ca. 03.00 Uhr). Ankunft gegen 16.30 Uhr. Zimmerbezug und Abendessen oder Transfer zur Nacht-Sonderprüfung.
- 2.-3. Tag: Besuch Rally-Legend San Marino (Service-Zone & mind. 2 Sonderprüfungen)
4. Tag: Heimreise nach Österreich

IHRE INKLUSIVLEISTUNGEN

- Busfahrt im modernen Reisebus
- 3 x Übernachtung inkl. Frühstück im bewährten 3*-Hotel in Riccione
- 1 x Abendessen im Hotel am Anreisetag
- Transferfahrten zur Rally Legend nach San Marino (Service-Zone & Sonderprüfungen)
- 1 x Rallye-Heft pro Buchung
- Organisation vor Ort durch erfahrenen Rallylegend Busfahrer

ZUSTIEGSMÖGLICHKEITEN:

- ROUTE WEST:** St. Valentin/Landzeit - Linz/Hauptbahnhof - Ansfelden/Autobahnrasthaus Landzeit – Sattledt Voralpenkreuz/Autobahnrasthaus Landzeit - Salzburg Airport/Schwarzenbergkaserne – Arnoldstein/Südrast 3Ländereck
- ROUTE OST:** St. Pölten/Autobahnrasthaus Rosenberger – Alland/Autobahnrasthaus Autogrill – Guntramsdorf/Autobahnrasthaus Oldtimer – Gleisdorf/Ludersdorf/Unimarkt – Preitenegg/Rasthaus auf der Pack

SCHWERTBERG | LINZ

schöner reisen

mit Wiesinger



Ansprechperson: Werner Wiesinger (werner@wiesinger.cc)
Schacherbergstr. 30 | 4311 Schwertberg | **Tel.: 07262 62 550**
Öffnungszeiten: MO-DO: 09:00-17:00 Uhr

www.schoenerreisen.cc

Bild © Michael Jurin

Top **Secret**

Geheime Bugatti- Projekte enthüllt

Eine zweite Baureihe lässt seit vielen Jahren auf sich warten. Mit Centodieci, La Voiture Noire oder Divo versüßten die Designer die Lücke mit spektakulären Karosserieinterpretationen des Chiron. Auch der viertürige Galibier wurde wieder verworfen. An Entwicklungen und Ideen mangelte es bestimmt nicht. Immerhin trotzte Bugatti konsequent dem SUV-Trend. Drei Modelle, die es fast in die Serie geschafft hätten, dürfen wir exklusiv enthüllen.





Veyron Barchetta

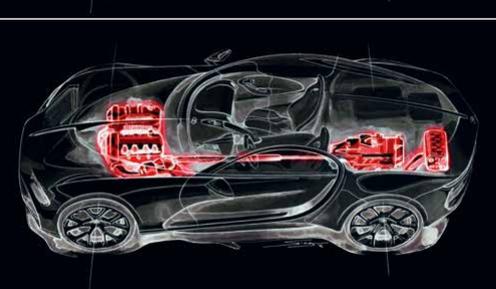
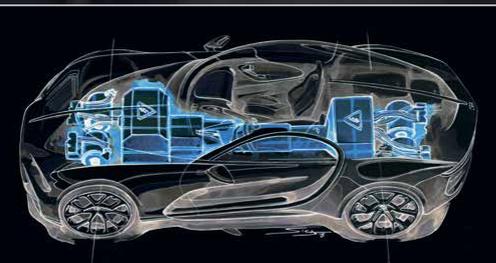
Völlig entblößte Supersportler boomen dieser Tage. Aston Martin, Ferrari, McLaren, Lamborghini oder Pagani schnitten ihren Boliden unlängst Dach und Windschutzscheiben ab. Bugatti verfolgte diesen Plan bereits 2008, das Jahr der Finanzkrise. Das fertige Auto wurde auf Grund ernsthafter Wegbruchbefürchtung der wohlhabenden Kundschaft nie angeboten. Eine komplette eigenständige Karosserie, ein extra breiter Kühlergrill, zusätzliche Lufteinlässe, ultraschmale Heckleuchten oder reichlich Sichtkarbon verschärften den Barchetta. Hinter den Sitzen platzierte Bugatti den 8,0-W16-Quadturbo mit der 1.200 PS-Ausbaustufe des 16.4 Grand Sport Vitesse.



W16 Coupe Rembrandt

Würden Batman und Darth Vader eine Fahrgemeinschaft bilden, dieses ziemlich irre Auto wäre ihr fahrbarer Untersatz. Im Gegensatz zum Atlantic ist der GT Rembrandt die absolute Speerspitze. Technisch war dieses Auto nah mit dem viertürigen Galibier-Concept verwandt. Der Motor war ebenso unter der endlos langen Motorhaube untergebracht aber mit 1.500 PS überstarken 8,0-W16 gleich mal mit doppelt so vielen Zylindern bestückt, welche auch noch extrem offen in Szene gesetzt waren. Das ultraflache Dach ging direkt in Lufteinlässe über, die Scheibe könnte auch aus einem Kampfjet stammen. Der Wagen hätte eine absolute Eigenentwicklung werden sollen, sowie streng limitiert und deutlich im zweistelligen Millionenbereich angesiedelt sein wollen.





Atlantic

Für den Concours d'Elegance Pebble Beach 2015 baute Bugatti eigentlich den Atlantic, welcher mit vielen Zitatn als eine Hommage an das 57 SC Atlantic Coupé aus dem Ende der 30er Jahre vorgesehen war. Für das neue Einstiegsmodell der Marke mit Heckantrieb und Frontmotor hatte man den 4.0-V8-Biturbo eingeplant, welcher bereits bei Bentley oder Lamborghini für ordentlich Vortrieb sorgte. Mit diesen Proportionen wäre man konzeptbedingt auch näher dran am originalen Atlantic als das Einzelstück La Voiture Noire, welches den Motor dank Chiron-Basis auch hinter den Sitzen hatte. Zurück zum modernen Atlantic: Für diesen sah man bereits eine elektrische Version vor. Die Türen öffneten nach oben. Der Roadster war bereits in Vorbereitung.

Exquisite Charaktergestalten

Einzelstücke und Sonderserien

Die Vision Gran Turismo nahm mit wilder Rennverkleidung den Chiron vorweg. Das Tuch wurde auf der IAA 2015 gezogen. Die 1.500 PS-Studie war voll fahrbereit und ging angeblich an einen saudischen Prinz.



Im Gegensatz zum Chiron fokussieren sich die 40 Exemplare des Divo nicht auf Toppespeed, sondern Rundenzeit. Leichter, abtriebreicher – die Optimierung von Aerodynamik und Fahrwerk machen das Sondermodell agiler aber nur noch 380 km/h schnell.



Das exquisite Einzelstück La Voiture Noire basiert auf dem 1.500 PS starken Chiron, trägt allerdings eine vollständig eigenständige Karosserie aus Karbon. Angeblich soll Cristiano Ronaldo Käufer des elf Millionen Euro teuren Designerstücks sein.



Centodieci ist italienisch für 110, spätestens das Design verrät die Hommage an den legendären EB 110, den letzten Bugatti vor der Fusion mit VW. Besonders die Front mit kleinem Grill und die Lufteinlässe an der Seite sind gelungen. 9,5 Millionen Euro.

Zum 100. Geburtstag beschenkte sich Bugatti selbst mit dem Galibier. Der viertürige Luxusreisewagen war mit dem über 1000 PS starken 8,0-Liter-W16 aus dem Veyron standesgemäß motorisiert. 3.000 Exemplare waren geplant, wurden aber leider verworfen.



Peugeot H2O

Mehr Aufsehen für ein Brennstoffzellenfahrzeug konnte bis heute kein Hersteller erlangen. Der Clou war, dass sich dieses Auto den für die Brennstoffzelle benötigten Wasserstoff an Bord selbst herstellen konnte. Die knallrote Studie sieht nicht nur aus, wie ein kleines Feuerwehrauto, sondern ist es auch. Wassertank, Leiter, Pumpen, Rauchabsauger und jede Menge Ausrüstung bringt das 4,30 Meter kurze Einsatzfahrzeug auch an unmögliche Engstellen, dank integriertem Sauerstofftank sogar an jene mit starker Rauchentwicklung.



Conceptcars by Peugeot

Könige der Löwen

Dieses Heft widmen wir einer richtig schwer zu treffenden Auswahl der interessantesten und stylischsten Studien von Peugeot.



907

Ein Jahr nach dem Markstart des Mercedes SLR McLaren präsentierten die Franzosen ihre eigene Interpretation des Themas. Optisch beeindruckend mit extrem langer und mit Sichtfenster ausgestatteter Motorhaube, Kiemen vor den Türen und B-Säulen und einem Glasdach, das durchgehend bis hinter die Piloten reicht. Vor allem ein Blick unter die nach vorne kippende Haube offenbart viel Designliebe bis hin zu den Motorteilen. Mit einem 500 PS starken 6,0-V12 präsentierte man auch technisch den bisherigen König der Löwen.

Hoggar

Unter einem SUV sollte man eigentlich eine Buggy-Interpretation wie diese von Peugeot verstehen. Auf zwei Sitzplätzen, Allrad und mit zwei Dieselmotoren mit gut 360 PS und 800 Newtonmeter Drehmoment ließe sich jeder Strand unsicher machen. Das Conceptauto von 2003 blieb ein Einzelstück, der Name Hoggar diente immerhin dem hierzulande unbekanntem 207 Pickup, welcher mit langer Ladefläche, zwei Türen und höher gelegt vor allem auf dem südamerikanischen Markt angeboten wurde.



RC

2002 war die Sportwagenwelt noch in Ordnung, damals zeigte auch Peugeot den roten RC Karo und den schwarzen Pik. Die wunderschöne Carbon-Karosserie einte sie, der Antrieb unterschied sie. Den Pik trieb ein 2,0-Vierzylinder-Benziner mit 181 PS an, den Karo ein 175 PS starker 2,2-Vierzylinderdiesel mit damals innovativem Partikelfilter. Zwischen 2004 und 2006 gab es auf dieser Basis sogar einen eigenen Cup mit 25 biodieselbetriebenen und partikelfilternden Rennautos. Ein echter eigenständiger Sportwagen fehlt Peugeot bis heute.

607 Féline

An aberwitzigen fahrspaßorientierten Konzepten mangelte es bei Peugeot wirklich nicht, 20Cup, 207 Spider, Peugeot EX1 Concept, Quark hätten sich auf dieser Seite auch wunderbar präsentiert. Der löwische MX-5 aus dem Jahr 2000 geriet dabei fast in Vergessenheit. Trotz vier Meter Kürze und mit 207 PS stark V6-motorisiert, fällt der 607 Féline vor allem mit seiner extravaganten Glaskuppel auf. Die Türen schieben sich wie beim BMW Z1 in die ausgeformten und mit Kiemen dekorierten Kotflügel.



Motorsport-Tipp: WTCR am Salzburgring

Das Warten hat ein

Jetzt auch bald für die Protagonisten der FIA WTCR – und wie schon bei der Formel 1 geht auch dieses Mal der Saisonstart in Österreich über die Bühne. Am 12. und 13. September heißt es am Salzburgring im Nesselgraben „Gentlemen, start your engines!“ – ob mit oder ohne Zuschauer steht dabei freilich noch in den Sternen.

Die Saison des Tourenwagen-Weltcups wird eine kurze, aber intensive. Gleich sechs Rennwochenenden mit jeweils zwei oder drei Rennen gilt es innerhalb von nur zweieinhalb Monaten zu absolvieren. Das Fahrerfeld kann sich dabei sehen lassen, auch wenn die endgültige Starterliste erst Mitte August feststehen

wird. Darunter Stars wie Weltcup-Sieger Norbert Michelisz (Ungarn), „Oldie, but Goldie“ Gabriele Tarquini (Italien), Ex-F1-Fahrer Tiago Monteiro (Portugal), Yvan Muller (Frankreich), Andy Priaulx (England) oder der Holländer Tom Coronel, die schon in der Vorgänger-Serie WTCC am Salzburgring zu Gast waren

und dort die Fans mit actionreichen Rennen erfreuten. Die Einsatzfahrzeuge entsprechen dem erfolgreichen Reglement der TCR. Zu sehen ist ein bunter Mix an Fahrzeugen: Audi RS3 LMS, Cupra TCR, Hyundai i30N, Honda Civic Type-R, VW Golf GTI, Lynk & Co 03, Alfa Romeo Giulietta, Peugeot 308.



Feuer frei zu einer kurzen WTCR-Saison 2020! Der Startschuss dafür fällt Mitte September am Salzburgring
Foto: Robert May

Ende

Strategen an die Macht

Für zusätzliche Spannung wird das Format mit seinem neuen Qualifikationsmodus sorgen, wobei es für Rennwochenenden mit zwei Läufen, wie am Salzburgring, andere Regeln gibt als bei den bisherigen drei Rennen. Drei Qualis gibt es, wobei für Lauf 1 die kombinierte Zeit aus den ersten beiden Sessions herangezogen wird. Der vermeintlich schnellste Pilot geht dann von Platz 10 ins Rennen, der Trainingszehnte von der Pole. Damit das Ganze nicht nur zum Rechenspielchen wird, gibt es im Q1 auch noch Zusatzpunkte für die ersten Fünf, die natürlich in der Meisterschaft das Zünglein an der Waage spielen können.

Die Strategen an der Boxenmauer werden demnach durchaus gefragt sein. Nicht weniger undurchsichtig ist dann auch die Ermittlung des Startgrids für das zweite Rennen. Die Top 5 vom Q3 stehen in der Reihenfolge ihrer gefahrenen Zeiten auf den Plätzen 1 bis 5, gefolgt von den sechs Piloten die sich im Q2 nicht weiter qualifizieren konnten. Zugegeben, fürs Publikum etwas undurchsichtig, dafür verspricht der betriebene Aufwand Spannung fürs Rennen, weil die Top-Piloten so nicht in jedem Lauf von ganz vorne wegfahren können.

Der Salzburgring

Der 4,255 km lange Kurs wurde 1969 ge-

baut, wobei das Strecken-Layout gekonnt in die Kulisse des Nesselgrabens eingebettet wurde und seither in der Szene als Hochgeschwindigkeits-Rennstrecke geschätzt wird. Neben den Herausforderungen der Strecke, gepaart mit der malerischen Gegend, punktet man hier auch mit der Nähe zur Festspielstadt Salzburg, die nur wenige Kilometer entfernt ist. Wer hier also Sport mit Urlaub und Kultur genießen möchte, ist bestens aufgehoben.

Mehr Infos zum Ring und zum WT-CR-Rennen im September finden Interessierte unter www.salzburgring.com und www.fiawtcr.com.

Gerald Hruza





der seriöse
Newcomer

SCHNELL & FAIR

Holen Sie sich **innerhalb weniger Tage** von 100en österreichischen Käufern den **besten Preis** für Ihren Gebrauchtwagen!

- seriöse & wirklich **realistische Preis-Bewertung**
- Fahrzeugcheck nur bei **streng geprüften Premium-Partnern**
- Bestpreis-Ermittlung in einer **Profi-Auktion** (erstmalig kostenloser Zugang für private Autoverkäufer)

Mehr über uns sowie kostenlose Fahrzeugbewertung unter www.faircardeal.at

