

Nutzfahrzeuge – die letzten Deals

SuperNOVA



TESTS: DS3 • Kia Sportage • Mercedes GLB • Mazda 3 • Peugeot 3008
Subaru XV • Toyota Yaris Hybrid & GR & Corolla & Supra • VW Tiguan

Stark verdichtet

Golf Museum



Elektro-Comeback

Renault 5



Tesla Antagonist

Audi e-tron GT



ALLE LIEBEN ELI



50 SHOPS
5 RESTAURANTS
BARS/CAFÉ

www.elishopping.at  

Liebe Leserinnen, liebe Leser!

Politisch muss man den Grünen ja dankbar sein, dem Koalitionsfrieden zuliebe opfert die Partei praktisch ihre letzten Unterleiberl. Wie ein beleidigtes Kind lassen sie ihren Frust natürlich am Autofahrer aus. Die Volkspartei drückt dankend ein Auge zu, aber ist bei der Verkündung demonstrativ nicht anwesend – bezeichnend, wenn eine Steuererhöhung nicht vom Finanzminister bekannt gegeben wird. Nach einer wenig kreativen Nova-Erhöhung nach der anderen, werden nun auch Nutzfahrzeuge empfindlich teurer. Bezahlen wird das letztlich jeder, spätestens, wenn Unternehmer die Kosten auf ihre Stundensätze aufschlagen. Auf jeden Fall ein guter Vorgeschmack, wie eine künftige CO₂-Bepreisung auch in anderen Bereichen schmecken wird. Bevor im Sommer die Mehrbelastung im Kauf und Unterhalt schlagend wird, haben wir Ihnen eine Marktübersicht aufbereitet und einen tollen Blick in die Geschichte auf den ersten Steyr-LKW geworfen.

Mit Boxer, Diesel, Benzin und Plug-in-Hybrid decken wir in unserem Testschwerpunkt der kompakten SUV alle gängigen Antriebsformen ab. Mit dem neuen Yaris ist Toyota ein vielseitiger Wurf gelungen, wir verglichen schon mal den sparsamen Hybrid und den brachialen GR. Die Vorfreude auf den künftigen Cross ist geweckt.

Der GR Yaris ist ein Geschenk an die Autowelt, so eine aufwendige und fahrspaßorientierte Spezifizierung hatte im Jahr 2021 niemand mehr erwartet. Andere spaßige Kleinwagen wurden längst gestrichen, unser Ausblick zeigt aber, dass ihre elektrische Reinkarnation alles andere als langweilig wird.

Wir sehr man an einem Auto hängen kann, sobald es einmal restlos begeistert hat, zeigt unser Besuch im Stockerauer Golfstrudel-Museum.

Sie haben auch einen ganz besonderen Bezug zu Ihrem Auto, oder wollen uns eine spannende Geschichte erzählen oder uns etwas mitteilen? Per leser@motorandmore.at freuen wir uns über Ihre Zuschriften.

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



inhalt

Coverstory:	NoVA-Wahnsinn	4
Neuheiten:	Elektroautos	10
	Frühjahrsneuheiten	12
Ausblick:	Spaßige E-Kleinwagen	16
Tests:	Toyota Yaris	18
	Toyota GR Yaris	19
	Mazda 3	20
	VW Tiguan	22
	Mercedes GLB	23
	Kia Sportage	24
	Subaru XV	26
	Peugeot 3008	27
	DS3 Crossback	28
	Toyota GR Supra	30
	Toyota Corolla GR-Line	30
	Suzuki Swift Sport	31
Verkehr & mehr:	Buchtipps	32
	VW Polo Harlekin	32
	Irrtümer im Straßenverkehr	32
	Der neue Stil	33
	Sonax Pflegetipp	34
	Unerwünschtes Tuning	36
	Was ist an der Börse los?	38
	Gerüchteküche	38
Klassik:	Erster Steyr LKW	40
Freizeit:	Golfstrudel-Museum	42



Impressum:

Eigentümer und Herausgeber: Speedcompany OG, Kleegasse 5, A-2230 Gänserndorf Süd, leser@motorandmore.at. Chefredakteur: Bernhard Reichel. Redaktion: Bernhard Reichel, Keijo Keke Platzer, Alexander Trimmel, Tanja Pitzer, Ildika Biela, Filip Frank, Ulrich Flatnitzer, W.E. Randerer. Fotos: Robert May, Johann Vogl, Michael Jurtin. Anzeigen & Marketing: Gerhard Hruza, Claudia Auer. Grafik & Produktion: Martina Scharmitzer. Druck: Grafički zavod Hrvatske d.o.o. Vertrieb: PlusCity und Lenticity (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), bühIcenter (Krems). Fotonachweise: Cover: Hersteller, Seite 1 & 3: Hersteller, Bernhard Reichel

Transportermarkt **Österreich**

Aller NoVA Anfang - aller Vernunft Ende

Die bevorstehenden Veränderungen werden den heimischen Nutzfahrzeugmarkt für Jahre auf den Kopf stellen.

Während beispielsweise in Deutschland jedes gewerblich eingesetzte Kraftfahrzeug steuerlich voll abgeschrieben werden kann und eine Normverbrauchsabgabe erst gar nicht existiert, steht den heimischen Unternehmern am 1. Juli eine neue Steuerkeule ins Haus. Ab dann müssen auch die Besitzer leichter Lkw-Modelle (auch N1 genannt) bis 3,5 Tonnen höchst zulässigem Gesamtgewicht eine Steuer zahlen, die ursprünglich als Luxussteuer konzipiert worden war. Da Nutzfahrzeuge aufgrund von Eigengewicht, Luftwiderstand und kurzen Getriebeabstufungen zumindest am Papier einen deutlich höheren Verbrauch als Pkw-Modelle aufweisen, fallen die Belastungen noch höher aus. Als wäre das noch nicht genug, wird die NoVA in den nächsten Jahren regelmäßig stark angehoben werden. Alternativ bleibt nur

der Umstieg auf die neuen Elektrotransporter, mit denen sich viele Aufgabengebiete zurzeit noch nicht abdecken lassen und deren Umweltbilanz auch nicht gerade großartig ist. Einen für den innerstädtischen Betrieb gleichermaßen wie für den Überlandverkehr nutzbarer Kastenwagen auf Basis einer modernen Hybridtechnologie kann aktuell nur Ford mit dem Transit Custom bieten, beim Wettbewerb ist hier zurzeit nichts Vergleichbares in Aussicht.

Wer darüber nachdenkt, in den nächsten drei Jahren einen neuen Transporter anzuschaffen, tut also gut daran, dies am allerbesten sofort zu tun, um nicht Gefahr zu laufen, dass einzelne Modelle bereits ausverkauft sind, auch wenn es bei abgeschlossenem Kaufvertrag noch eine kurze Frist geben soll, in der die Fahrzeuge ohne NoVA-Nachteil angemeldet

werden können. Nicht berücksichtigt haben wir in diesem Zusammenhang die gut 5.000 Pick-Up-Modelle, denen in der nächsten Ausgabe die volle Aufmerksamkeit zuteil wird.

Der Run auf die NoVA-freien Kastenwagen-Modelle orientiert sich, von einzelnen Sonderaktionen abgesehen, am bisherigen Verkaufsranking. Hier hatte Ford im Jahr 2020 die Nase vorne – und das verhältnismäßig deutlich. Die Erklärung dafür liefert eine sehr umfassende Nutzfahrzeugpalette, die vom superkompakten Transit Courier, über den stadttauglichen Allrounder Transit Connect, bis zum Transit Custom im Kleinbusformat reicht. Ganz oben angesiedelt ist der Transit Kastenwagen. Allen Ford-Modellen gemein sind die umfassenden Individualisierungsoptionen, das Angebot von berufsspezifischen



Wer die Wahl hat, hat die Qual: Ob Ford Transit ...



... oder doch eher Mercedes Sprinter bleibt Geschmacksache

Ausstattungen und die Möglichkeit, einzelne Modelle mit Schlechtwegepaketen oder sogar mit Allradantrieb angeboten zu bekommen. Aktuell hat Ford mehrere Sondermodelle mit frischer Optik und umfassender Ausstattung im Angebot.

Als Komplettanbieter im Transporter-Segment agiert auch Volkswagen Nutzfahrzeuge. Eben erst hat der komplett neue Caddy seine Premiere gefeiert, die ersten Fahrzeuge sind bereits im Handel. Der Caddy fungiert innerhalb des VW-Programms als Einstiegsmodell, deckt aber - abhängig von der gewählten Konfiguration - auch höhere Komfortansprüche ab. Das gilt ebenfalls für den aktuell als Version 6.1 angebotenen Bulli. Noch recht frisch geliftet ist der Kastenwagen 6.1, ein echter Allrounder mit

vielen Talenten. Das obere Ende der VW Nutzfahrzeugskala markiert der Crafter, der nicht zuletzt durch das große Angebot an Sonderaufbauten stark unter der neuen NoVA leiden wird. Dass die neue NoVA auch auf Kosten der Sicherheit eingeführt wird, wird sich vermutlich unter anderem daran zeigen, dass künftig weniger Kunden zu den Allradversionen greifen werden, da diese konzeptionell um einen geringen Mehrverbrauch nicht herumkommen.

Vor einer großen Herausforderung steht ab dem 1. Juli auch das Mercedes-Benz-Transporter-Angebot. So steht das sparsamste Modell in Form des Citan vor einer Ablöse, die vermutlich aber erst im Herbst stattfinden wird. Ob das völlig neue Modell zusätzlich zur Elektrovariante auch als Hybrid angeboten werden



Umfangreiches Angebot made in Frankreich: Vom kleinen Clio ...



... bis zum großen Master fungiert Renault als Komplettanbieter

Bilder: mmotors / Werk

Beispiele, welche die Veränderungen in unmissverständlichen Euro-Beträgen darstellen:

Fiat Ducato Fahrgestell L4 35 Maxi Doppelkabine Dreiseitenkipper 2.3 Multijet 180

NoVA 2020	€ 0,00
NoVA 2021	€ 14.553,70
NoVA 2024	€ 21.281,80

Iveco Daily 35S16 A8 Kastenwagen 1900/3520L

NoVA 2020	€ 0,00
NoVA 2021	€ 8.096,60
NoVA 2024	€ 13.463,60

MAN TGE 3.180 4x4 AQ

NoVA 2020	€ 0,00
NoVA 2021	€ 13.473,00
NoVA 2024	€ 24.255,00

wird, ist zurzeit noch offen. Dafür kann die volle Auswahl beim Vito und beim großen Sprinter genossen werden. Beide Modelle sind technisch auf dem neuesten Stand und in unterschiedlichsten Antriebsvarianten lieferbar. Top dabei auch die Möglichkeit, recht rasch auf Sonderwünsche zu reagieren, weshalb es in der Regel machbar sein sollte, noch vor dem 1. Juli den Wunsch-Benz zu übernehmen. Zu den besonderen Fähigkeiten von Vito und Sprinter zählt unter anderem die Zugfahrzeugeignung, die in Zukunft für viele Anwender eine größere Rolle spielen dürfte.

Eine europäische Größe im Segment der kleinen Laster ist auch Renault. Die Bandbreite ist hier dank des Clio-Lkw auf der einen und des großen Master auf der anderen Seite enorm. Dazwischen findet sich dadurch viel Raum für den ech-

ten Praktiker namens Kangoo, der in den nächsten Monaten komplett neu auf den Markt kommt, und den erst vor wenigen Wochen erneut optimierten Trafic. Ausgezeichnet durch sehr durchdachte Arbeitsplätze an Bord und frisches Design, verzichten die Franzosen auf Allradantrieb oder sehr teure Spezialaufbauten.

Gemeinsam stark präsentieren sich die Nutzfahrzeuge aus den Häusern Citroën, Opel und Peugeot. In nächster Zeit kommt hier mit Fiat eine weitere Marke hinzu, was sich auf das Markt-Ranking spürbar auswirken wird. Heißen sie bei Citroën Berlingo, Jumpy und Jumper, so nennt man sie bei Opel Combo Cargo, Vivaro und Movano. Nur der Movano ist seitens seiner Abstammung noch auf einen Flirt zwischen Opel und Renault rückverfolgbar, die beiden anderen

Modelle verfügen über eine reine PSA-DNA. Nahezu ident mit der Citroën-Palette sind die Peugeot-Modelle Partner, Expert und Boxer. Insgesamt nicht ganz so professionell auf die Anforderungen der Nutzfahrzeuganwender ausgelegt, lassen sich alle Modelle gegen entsprechend hohen Aufpreis mit einer extern zugekauften Allradtechnik ausstatten, die (mit Ausnahme des Opel Movano) vom französischen Spezialisten Dangel stammt.

Fiat Professional stand vor dem Zusammenschluss mit dem PSA-Konzern für eine robuste Nutzfahrzeugpalette, und daran hat sich nichts geändert. Das Topmodell Ducato ist einerseits schon sehr lange am Markt und andererseits durch ständige Updates, zuletzt durch die Implementierung des wunderbaren Neungang-Automatikgetriebes, unverändert zeit-



Großen Nutzen verspricht auch Toyota mit dem ProAce – das Schwestermodell bietet der PSA-Konzern an
Bilder: mmotors / Werk

VOLLGAS!

ÖSTERREICHS NEUES MOTORSPORTMAGAZIN
als Abo* oder im gut sortierten Zeitschriftenhandel**

Folgt uns auf Instagram
@motorandmore.at

Osterreichische Post AG, PZ 062036834 P, Speedcompany OG, Kleegasse 5, 2230 Gänserndorf-Süd

VOLLGAS!

powered by **Rally&more**



WRC MONTE-CARLO
GEWOHNTER
SIEGER,
SELTENE
GÄSTE

RALLYE DAKAR
TRÄUME, TRIUMPH
UND TRAGÖDIEN



WIE GEHT'S MIT DEM
MOTORSPORT WEITER?
SPECIAL
DIE ZUKUNFT IST HIER

VOLLGAS!
21 €

Nr. 1 - Februar/März 2021 € 5,90

WRC » ORM » RX » F1 » GT » HILLCLIMB » CLASSIC » &MORE



*Bestellungen unter abo@rally-more.at – Jahresabo 31 Euro

**unter www.motorandmore.at finden Sie die Liste unserer Vertriebspartner – Einzelheft 5,90 Euro



Die recht frisch geliftete Version 6.1 des Bulli verfügt über viele Talente

Bilder: mmotors / Werk

Beispiele, welche die Veränderungen in unmissverständlichen Euro-Beträgen darstellen:

Mercedes-Benz Sprinter Kastenwagen 314 CDI Hochdach, lang

NoVA 2020	€ 0,00
NoVA 2021	€ 11.200,00
NoVA 2024	€ 17.026,00

VW Crafter DoKa-Pritsche

NoVA 2020	€ 0,00
NoVA 2021	€ 11.420,80
NoVA 2024	€ 17.348,20

gemäß. In abgewandelter Form (zum Teil andere Motoren) wird der Ducato auch als Peugeot oder Citroën angeboten. Basis dafür ist eine vor Jahrzehnten eingeschlagene Produktionsgemeinschaft, die den Grundstein für viele ähnliche, aber in der Regel nicht so erfolgreiche Kooperationen gelegt hat. Von Renault leihen sich die Italiener den Mittelklasse-Transporter Talento, der kaum kleinere Doblo ist wiederum ein echter Fiat, und ganz unten regiert mit dem Fiorino ein weiteres Gemeinschaftsprodukt mit der neuen Konzernschwester PSA.

Abseits der echten Exoten am österreichischen Kastenwagenmarkt, bleiben nur noch der bekannt robuste Iveco Daily, der mit dem Crafter technisch idente MAN TGE (auch mit Allradantrieb erhältlich und über die Schwer-Lkw-Niederlassungen vertrieben), und die durch Toyota vertriebenen

Proace-Modelle (optional mit Dangel-Allradantrieb), die sich von den Modellen der Marken Peugeot und Citroën nur durch Ausstattungen und minimale Designadaptionen unterscheiden.

Soweit sich die Situation aus heutiger Sicht überblicken lässt, wird mit der NoVA-Einführung am 1. Juli jeder von einem Verbrennungsmotor angetriebene Kastenwagen teurer. Während es bei kleinen Einstiegsmodellen im Idealfall nur ein paar Euro sind, können die Mehrkosten bei komplex aufgebauten Spezialfahrzeugen auch 20.000 Euro und mehr betragen – und das ohne einen einzigen Vorteil für den Kunden. Wer aktuell keine Notwendigkeit sieht, einen neuen Transporter anzuschaffen, oder einfach nicht das dafür nötige Geld übrig hat, wird nach dem 1. Juli vor allem im Ausland nach jungen Gebrauchtwagen

Ausschau halten. Wurden diese vor dem 1. Juli erstmals in Europa zugelassen, so können sie ohne NoVA-Nachzahlung auch hier in den Markt gebracht werden. Aus heutiger Sicht ist im zweiten Halbjahr mit einem dramatischen Umsatzeinbruch im heimischen Transporter-Neuwagenhandel zu rechnen, der sich vermutlich nicht vor Ende 2022 erholen wird. Gleichzeitig werden viele Anwender vom klassischen Kastenwagen auf die durch die NoVA-Gleichstellung kaum teureren Bus-Varianten umsteigen. Auch mit einem Run auf Anhänger, die künftig mit möglichst günstigen Pkw-Modellen für Transportkapazität sorgen werden, ist zu rechnen – und schlussendlich mit einer längeren Behaltdauer der Fahrzeuge, was wie so vieles an dieser undurchdachten Steuererhöhung keinen positiven Einfluss auf die Umwelt haben dürfte.

mmotors

SONAX[®]
MADE IN GERMANY



WENN IHR AUTO PLÖTZLICH PICKEL KRIEGT.

Diagnose Flugrost: Durch Metallabrieb und Streusalz hat sich über den Winter Flugrost am Lack festgesetzt. Er ist eine Keimzelle für Korrosion und äußert sich in rostigen Pickeln. Besonders auffällig ist dieser bei weißen und hellen Lackierungen.

Therapie: SONAX FlugrostEntferner. Entfernt Flugrost mühelos und beugt Korrosion vor. Erhältlich in der 500 ml bzw. 750 ml Sprühflasche sowie für die große „Therapie“ im praktischen 5 Liter Kanister.

www.sonax.at



Neuheiten: Elektroautos

Spannende Konzepte für jede Klasse

Auch wenn der Genfer Salon nicht stattfindet, das Neuheitenfeuerwerk zünden die Hersteller zur gewohnten Zeit, dominant ist klar die Elektrosparte.

Audi e-tron GT

Der Bruder des Porsche Taycan aus Ingolstadt steht in den Startlöchern. Die aktuelle Quattro-Basis leistet maximal 530 PS, der RS 646 PS. Damit geht es in 3,3 Sekunden auf Tempo 100. Gut 480 Kilometer weit soll die großartig proportionierte Elektrolimousine kommen. Auf Wunsch stehen Annehmlichkeiten wie Luftfederung, Keramikbremsanlage oder Hinterachslenkung bereit. Für sichere und legale Bedienung schmücken den edlen Innenraum noch echte Knöpfe und Tasten. Weitere Versionen, wie auch eine Heckantriebsversion, sind in Vorbereitung. Auch ein Sportback analog zum Porsche Taycan Sport Turismo ist bei Audi eigentlich Pflicht.



Mini Facelift

Erneut erhält der aktuelle Mini ein Facelift. Auch die gerade erst ein Jahr alte E-Variante. Neben neuen Filtern und notwendigen Abgasreinigungen berühren die Änderungen vor allem die Optik. Vorne wächst der Kühlergrill für die chinesische Klientel bis zum Boden auf maximale Größe. Die Nebelscheinwerfer wandern in den Hauptscheinwerfer. Chrom wird endgültig durch Klavierlack ersetzt. Die Heckleuchten im Union-Jack-Design werden Serie. Neu kann auch das Dach in einem Farbverlauf lackiert werden.



Mercedes EQA

Neben rein elektrischen Plattformen in der Oberklasse, setzt Mercedes in den stückzahlträchtigeren Segmenten auf elektrifizierte Modelle. Wie der EQC ist auch der EQA kein eigenständiges Modell, gut erkennbar an den neuen Scheinwerfern und dem geschlossenen Kühlergrill. Die Heckklappe ziert ein durchgehendes Leuchtband. Unter der Haube sitzt zu Beginn ein 190 PS Asynchronmotor und im Boden ein 66,5 kWh-Akku für gut 400 Kilometer Reichweite. Eine Version mit 500 Kilometern ist in Vorbereitung. Motorisch wird es auch eine Version mit 270 PS geben, sowie erstmals einen vollelektrischen AMG. Der zwei Tonnen-Allradler unterscheidet sich mit der Grundkarosserie sehr deutlich von der gleichnamigen 2017er Studie, welche noch als dreitürige A-Klasse auftrat. Gebaut wird der EQA übrigens nicht in China, sondern noch in Deutschland. Der entsprechende EQB folgt in Kürze.



Renault R5

Normalerweise ist der frisch aus dem Designlabor entschlüpfte knallgelbe Prototyp Auftakt der langen Serienentwicklung. Geheimhaltung und Versteckspiel würden jetzt ihren Lauf nehmen, stattdessen sind wir live dabei. Als erster Traditionshersteller riskiert Renault erstmals die Tesla-Praktik und stellt ein Modell gut drei Jahre vor Produktionsstart vor. Eine richtig gelungene Retrokiste wird 2024 den immer noch hervorragend laufenden Zoe ersetzen. Der Designumschwung macht durchaus Sinn, die etwas trockene E-Mobilität erhält etwas emotionalen Schwung von gestern und trifft auf ähnliche Konzepte bei Fiat, Honda und Mini. Es wird wohl bei einer Leistung von gut 140 PS und 400 Kilometer Reichweite bleiben, auch wenn die Plattform auch 700 Kilometer hergeben würde. Eine Turboversion von Alpine mit mindestens 160 PS könnte später folgen.



Porsche 911 GT3

Ein letztes Mal darf der brachiale 6-Zylinder-Boxer frei saugend und exklusiv im GT3 wüten. 4.0 Liter Hubraum, 510 PS, 9.000 U/min, 3,4 Sekunden auf Tempo 100 und 320 km/h erklären schnell die Dimensionen. Diffusor und die Schwanenhalsaufhängung des Heckspoilers kennen wir vom RSR. Erstmals ist die Karosserie nicht breiter als die zivile Basis.



Toyota GR Supra Sport Top

BMW baut den Roadster, Toyota das Coupé, die Serienwahrscheinlichkeit des gezeigten Supra als Targa sieht somit eher nicht so rosig aus. Die beiden leicht herausnehmbaren und einclipbare Dachhälften sind per 3D-Drucker gefertigt. Das weiße Einzelstück fährt obendrein mit wilden Anbauteilen und noch geheimer Leistungssteigerung vor.

Neuheiten

Alles eine Spur nobler

Auch bei den klassischen Neuheiten gibt es klare Trends, die letzten reinrassigen Sportler lassen noch einmal aufhorchen, der Hybridantrieb zieht als Übergangstechnologie bereits auf breiter Front ein und ohne SUV läuft nichts mehr.

Nissan Qashqai

Außen kommt die erneut gewachsene dritte Generation des Qashqai kantiger daher. Edlere Materialien und Verarbeitung, sowie optionale Annehmlichkeiten wie Ambientelicht, Massagefunktion, Head-up-Display oder GPS Tracking ziehen ein. Unter der Haube arbeitet zu Beginn ein 1,3-Liter-Turbobenziner mit 140 oder 158 PS. Der Verbrenner in der Hybridvariante treibt nicht die Antriebsachse an, sondern lädt, wie beim BMW i3, oder Ford Tourneo PHEV, nur den Akku für den antreibenden Elektromotor. Erfreulich, dass es noch ein manuelles 6-Gang-Getriebe gibt. Optional steht noch ein CVT-Getriebe zur Wahl. Allrad ist immer an dieses gebunden. Die Mehrlenker-Hinterachse gibt es nur für die 20-Zöller.



„Was haben ein Oldtimer und Zeit gemeinsam?“

Vergangene Geschichten im Überfluss.

CHRONOTHEK

1010 Wien, Bräunerstraße 8

Tel. 0043 (0)1 - 532 05 49

info@chronothek.at

www.chronothek.at



Mercedes C-Klasse

Nein, das ist kein weiteres Facelift und keine E-Klasse. Optisch geriet die neue satte 6,7 Zentimeter gewachsene C-Klasse sehr evolutionär, der Stern auf der Haube verschwindet endgültig. Der Innenraum ist praktisch frei von Tasten und von einem großen Vertikalmonitor geprägt. Unter der Haube arbeiten nur noch elektrifizierte Vierzylinder, wahrscheinlich sogar der C63 AMG. Neu ist die Hinterachslenkung, dafür entfällt die Luftfederung. Das T-Modell soll erstmals auch als höher gelegter All-Terrain erscheinen, das Coupé bleibt erhalten, das Cabrio wird wohl entfallen.



DS4

Nach gut drei Jahren ohne Nachfolger, tritt der große Bruder des DS3 Crossback wie erwartet ziemlich extravagant auf. Drei- und Vierzylinderturbos stehen als Diesel und Benziner zur Wahl, sowie der obligatorische Plug-in-Hybrid für den niedrigen Flottenverbrauch. Der Cross-over wird bereits bei Opel in Rüsselsheim gebaut. Auch im Innenraum lebten sich die Designer aus und besonders stolz sind die Franzosen auf den hohen Recyclinganteil der Materialien und Individualisierungsmöglichkeiten.



Mitsubishi Outlander

Die Japaner haben nun die bereits vierte Generation ihres großen SUV vorgestellt. Optisch ist der Kraxler ziemlich progressiv und markant. Überraschend, wie viel man von der Engelberg genannten Studie aus 2018 übernehmen konnte. Ebenfalls richtig überraschend gelungen ist der Innenraum, welcher ziemlich aufgeräumt, ruhig und edel wirkt. Bei den Motoren lässt sich Mitsubishi noch nicht in die Karten blicken. Fest steht aber, dass es wieder einen Plug-in-Hybriden geben wird.



DEIN ÖSTERREICHISCHER FACHMARKT

DIE NEUEN ANHÄNGER SIND DA!



BESTPREIS

699,-

inkl. 35 cm Aufsatzwand,
Flachplane & Stützrad

613 kg Nutzlast



Einachsanhänger FO 150 U-AP

- ungebremst • Lademaße: 150 x 92 x 70 cm
- Stahl-Bordwände Alu-Zink beschichtet
- 9 mm Siebdruckboden Art. Nr. 12662746



JETZT ONLINE DURCHBLÄTTERN!

www.forstinger.com/angebote/flugblatt



**100% österreichische
Qualitäts-Produkte!**

ANHÄNGER-KUPPLUNG NACHRÜSTEN IN UNSERER FACHWERKSTATT

Abnehmbare Anhängerkupplung:

Am häufigsten gekauft – unsere klare Empfehlung in Sachen Preis/Leistung – die abnehmbare Anhängerkupplung. Im Normalbetrieb ist von der Anhängerkupplung nichts zu sehen und nur im Bedarfsfall wird diese rasch und unkompliziert befestigt.

Starre Anhängerkupplung:

Am günstigsten – die starre Anhängerkupplung – perfekt wenn Sie regelmäßig Anhänger ziehen oder wenn Sie Ihr Zugfahrzeug gewerblich nutzen.

Schwenkbare Anhängerkupplung:

Die schwenkbare Anhängerkupplung ist die High-Tech-Variante – komfortabel und sofort im Einsatz wenn nötig.

UNSERE KOMPETENTEN MITARBEITERINNEN BERATEN SIE GERNE!



Neuheiten

Lebendige Drahtzieher

Es ist kein Geheimnis, der klassische Kleinwagen steht durch die aufwendigen CO₂-Vorgaben vor dem Aussterben. Auf kompakte Abmessungen kann jedoch kaum ein Hersteller verzichten und die Topmodelle feiern in rein elektrischer Form ihre Auferstehung.

Abarth 500e

Die neueste Generation hat Fiat modernisiert gestaltet, das alte Modell sieht daneben keinesfalls alt aus und bleibt daher parallel im Programm. Zumindest vorerst, gibt es den Neuen nur elektrisch. Hart wird hier der Umstieg auf dessen Abarth-Variante, kaum ein anderer Kraftzweig konnte bislang so böse knurren. 118 PS leistet schon der normale 500e, exorbitante Leistungssprünge sind gar nicht nötig, um die Fahrleistungen des bisherigen Abarths zu toppen. Vielleicht übernimmt Fiat von Telsa nicht nur CO₂-Zertifikate, sondern gleich noch den spielerischen Soundgenerator?



Opel Corsa OPC

Hinter OPC verbirgt sich kein Traubenextrakt, sondern das Opel Performance Center. Der Effekt dürfte aber derselbe sein. Die hauseigene Dopingschmiede kümmert sich seit über zwei Jahrzehnten um den Sportlernachwuchs. Astra und Insignia fielen um ihr Topmodell leider um. Bei Corsa und Mokka feiert das Label wohl seine elektrische Neuorientierung. Der E-Antrieb bleibt bei 136 PS, während alle anderen Parameter wie Fahrwerk, Lenkung, Bremsen, Sitze und Optik gründlich nachgeschärft werden. Schon 2022 dürfte es so weit sein.

Peugeot 208 PSE

Ohne „injection“ ist der Punkt auf dem i auch bei der 208er-Baureihe Geschichte. Allerdings planen die Franzosen nach dem 508 ein zweites PSE-Modell. Peugeot Sport Engineered bereitet bereits einen wahnwitzigen 208 vor. Im Gegensatz zum großen Mittelklassebruder wäre der 208 aber ein rein elektrischer Ableger. Wie der technische Bruder Opel Corsa OPC dürfte sich die Leistung bei 136 PS einpendeln, aber verschärft abgestimmt werden, optisch dürfte auch die beliebte Zweifarbenlackierung zurückkehren.



Renault Zoe R.S.

Der Zoe RS ist ernster gemeint als gedacht, denn ein neuer Clio RS scheitert an den Emissionsgesetzen. Ein Zoe RS hingegen ist schnell realisierbar. Ob der Antrieb auf der Vorderachse erstarkt oder wie bei der 2017er Studie ein zweiter auf der Hinterachse hinzukommt, ist unklar. Letztere Variante würde Allradantrieb realisieren, der Aufwand wäre für eine fast 8 Jahre alte Plattform allerdings erheblich, welchen man eher in den R5 investiert. Das Topmodell könnte auch den ehrenvollen Namenszusatz Alpine tragen und R.S. begraben.



SUBARU

**MACHT SPASS
AUF DEN
ERSTEN BLICK.**



**ENTDECKEN
SIE DEN NEUEN
SUBARU XV**

**JETZT
PROBE
FAHREN**

MEHR INFOS UNTER WWW.SUBARU.AT

Kraftstoffverbrauch: 7,9–8,0 l/100 km,
CO₂-Emission: 180 g/km

Folgen Sie uns:



www.facebook.com/SubaruAustria



www.instagram.com/subaru_austria


helvetia

Ihre Schweizer Versicherung

 Versicherung inkl. Kasko
 ab **86,97 €** monatlich*

*inkl. Haftpflicht 19,89 €, Kasko 59,88 €, motorbez. Versicherungssteuer 7,20 €, 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.

Für den satten Auftritt braucht man nicht auf den GR zu sparen, schon die zivile Karosserie zeigt Muskeln

Fotos: Bernhard Reichel

Test: Toyota Yaris 1.5 Hybrid Premiere Edition

So rot geht Hybrid

In allen Disziplinen deutlich gereifter geht die vierte Generation des Yaris an den Start. Als Cross und GR beschreitet er auch neue Wege.



MOTORTYP

Hybrid-Saugbenziner
 Drehstrom-Synchronmotor

ZYLINDER R3

AKKUKAPAZITÄT 2,0 kWh

LEISTUNG 116 PS

DREHMOMENT 120 Nm

0 AUF 100 KM/H 9,7 Sek.

SPITZE 175 km/h

GETRIEBE CVT stufenlos

ANTRIEB Vorderrad

LEERGEWICHT 1.180 kg

REIFEN 205/45 R17

REICHWEITE 700 km

VERBRAUCH 3,8 L/100 km

TESTVERBRAUCH

3,9 L/100 km

CO₂ 87 g/km

KOFFERRAUM 286 Liter

PREIS 24.990 Euro

PREIS TESTWAGEN

24.990 Euro

Toyota Yaris Hybrid

Stark vereinfacht kaufte man hierzulande einen Toyota der Sparsamkeit wegen oder um eine Werkstatt nur zum Service aufzusuchen. Der Weg zurück zur Weltspitze führt an der Emotionalisierung nicht vorbei. Bereits der C-HR ist so ein Auto, welches man schon gerne aus dem Bauch heraus kaufen würde. Zugegeben, der neue Yaris reißt sein Maul schon ganz schön weit und grimmig auf, Designsprache und Proportionen sind verführerisch. Besonders diese muskulös ausgestellten Kotflügel traut sich selten jemand in dieser Klasse und wenn dann erst in den sportlichsten Topmodellen. Auch das Heck überrascht mit selbstbewusster Breitenbetonung und Design. So manch vertieftes Detail erfordert aber Handwäsche. Das entfesselte Längenwachstum hat schon

der alte Yaris erbracht. Generation vier wuchs hauptsächlich spürbar in die Breite.

Elektrizität

Der Großteil der Kunden soll und wird auch wieder zur Hybridvariante greifen. Hier wird das 91 PS starke Dreizylinder-Säugetierchen von 79 elektrischen Pferdchen unterstützt. Das Leergewicht bleibt dabei mit 1.180 Kilo relativ leicht, erstmals hält ein Lithium-Ionen-Akku Einzug. Den Sportler versucht der Hybrid erst gar nicht zu spielen, der Yaris ist eigentlich ein Komfortabler, aber ordentlich dynamischer als der Vorgänger, der sich irgendwie selbst das Bein zu stellen vermochte. Das Zusammenspiel beider Welten geht wunderbar einher. Auch den Gummibandeffekt des CVT-Getriebes haben die Entwickler weitgehend

entschärft. Die Lenkung ist direkter, das Fahrwerk für viele wohl zu hart und nicht mit dem sonst komfortableren Charakter harmonierend. Auf manchen Straßenbelägen und Witterungen kann es unangenehm zapelig werden.

Simplizität

Innen geht es sehr dunkel zu, ein paar Einlagen in Wagenfarbe würden für etwas Lebendigkeit sorgen. Einfache Bedienung und echte Tasten ergattern satte Pluspunkte. Die Sitze sind nicht nur angenehm gepolstert, sie bieten auch guten Seitenhalt. Benutzerfreundlich und sicher ist der weit oben angesiedelte Tachometer, die Sprachqualität der Freisprecheinrichtung kommt beim Empfänger allerdings weniger gut an.

Bernhard Reichel





Test: Toyota GR Yaris Performance

Radikalisiert

motor&more hat den neuen Allrad-Kleinwagen mit Rallyegenen als erstes getestet – mit Rallyeprofi Manfred Stohl und quer.

Der GR wurde eigenständig von der Motorsportabteilung entwickelt. Unser Promi-Tester Manfred Stohl merkt's sofort: „Der GR Yaris fühlt sich endlich wieder wie ein Rennauto an.“ Die Kombination aus leistungsstarkem Dreizylinder-Benziner mit 1,6 Liter Hubraum und kugelgelagertem Turbolader, manuellem Schaltgetriebe sowie dreifach verstellbarem Allradantrieb (im Sportmodus 70 Prozent an der Hinterachse) ist in dieser Fahrzeugklasse ein Alleinstellungsmerkmal. Die Kolbenbodenkühlung erfolgt per Multi-Öldüse und soll so auch bei erhöhten Beanspruchungen und Fliehkräften den Motor am Leben lassen. Und das, so Ex-WM-Fahrer Stohl,

kann man ganz gut strapazieren: „Wenn man im Drift ist, und du versuchst das Auto zu halten, merkst du einfach, dass das Auto sehr sportlich ausgelegt ist. Mit fast alle anderen Serien-Allradautos, egal von welchem Hersteller, wirst du einen schön kontrollierten Drift nur sehr schwer hinbringen.“ Potenzial gebe es noch bei der H-Schaltung, die zackiger sein könnte.

Mehr Sein als Schein!

„Keine elektrische Handbremse, sondern einfach nur ein Hebel, wo du anzahst und schon dreht's das Auto in die richtige Richtung.“ Kleine Anmerkung von Stohlito: „Für mich ist die

Sitzposition perfekt. Weil man den Sitz aber nicht weit genug runterkriegt, ist sie für große Menschen sicher nicht ideal, weil man oben ansteht oder zumindest den Rückspiegel immer sehr präsent im Sichtfeld hat. Ein Scheibenwischer hinten wäre nicht schlecht gewesen, auch in so einem sportlichen Auto.“ Zurückzuführen ist das auf konsequenten Leichtbau mit Aluminium und karbonfaserverstärktem Kunststoff – ein PS muss so nur 4,9 Kilogramm bewegen. Zwei Varianten stehen zur Wahl, die Basis bei uns ab 37.000 Euro und – wenn schon, denn schon – die Hochleistungsvariante mit Torsen-Sperre um einen 43er.

Keijo Keke Platzer

Der wirbelt nicht nur auf der Piste Staub auf. Abgesehen von der sensationellen Technik, spendierte man nicht nur exklusive Blechteile, sondern auch Dreitürigkeit

Fotos: Robert May



MOTORTYP Turbobenziner
ZYLINDER R3
LEISTUNG 261 PS
DREHMOMENT 360 Nm
0 AUF 100 KM/H 5,5 Sek.
SPITZE 230 km/h
GETRIEBE 6-Gang-manuell
ANTRIEB Allrad
LEERGEWICHT 1.280 kg
REIFEN 225/40 R18
REICHWEITE 430 km
VERBRAUCH 8,2 L/100 km
TESTVERBRAUCH
 11,0 L/100 km
CO₂ 186 g/km
KOFFERRAUM 174 Liter
PREIS 43.090 Euro

Toyota GR Yaris

helvetia

Ihre Schweizer Versicherung

Versicherung inkl. Kasko
 ab 277,08 € monatlich*

*inkl. Haftpflicht 27,37 €, Kasko 104,27 €, motorbez. Versicherungssteuer 145,44 €, 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.



Den ganzen Test
 finden Sie neben vielen anderen tollen Geschichten in unserem neuen Magazin VOLLGAS!



Test: Mazda 3 100 Years Skyactiv-X 180

Rotweiß jubilieren

Zum großen Jubiläum brillieren die 100 Years-Editions in rot und weiß. Historisch adäquat steckt unter der Haube des Modell 3 der jüngste technische Sonderweg.

1920 legte die Toyo Cork Kogyo mit der Korkveredelung los, 10 Jahre später firmierte die Produktion von Zwei- und Dreirädern, LKW und Werkzeugen bereits als Mazda. 1960 erschien das kleine aber feine R360 Coupé als erster PKW. Als Hommage an den populärsten rot-weißen Karosserieanstrich nehmen die Sondermodelle quer durch die aktuelle Modellpalette diese Farben auf. MX-5 und MX-30 würdigen diese besonders effektiv mit dunkelrotem Dach. Soul Red prägte die jüngste Ära Mazdas, nun zieht der Ton auch ins Interieur ein. Selbst Teppiche und Fußmatten sind dunkelrot ausgelegt.

Das sauber abgestimmte Gemisch aus rotem und weißem Leder harmoniert wunderbar mit dem stets eisweißen Außenblech. Eine Prägung in Kopfstützen und Schlüssel, Plaketten an den Fußmatten,

Kotflügeln und Radnaben definieren das Sondermodell weiter.

Knackig zackig

Der feierliche 3 fährt stets mit dem neuen 180 PS starken Skyactive-X und manuellem Getriebe vor. Als einer der zahlreichen Sonderwege Mazdas ist diese Motorwahl symbolisch sehr angemessen. Die 6-Gang-Box ist richtig schön knackig und gefällt mit sportlich kurzen Wegen mit präzisen Anschlägen.

Zündende Idee

Der erste serienmäßige selbstzündende Benzinmotor arbeitet mit einer besonders mageren Benzin-Luftmischung. Kurz bevor diese 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 kontrolliert mitreißt. In wenigen Situationen wird weiterhin per Zündkerze fremd gezündet. Im Fahrbetrieb ist davon wenig wahrzunehmen, der Sauger verhält sich entspannt unspektakulär, lauffruhig und richtig gedämmt.

Gratulation

Die saubere und nicht zu straffe Straßenlage gefällt. Windgeräusche wurden merklich reduziert. Sitzposition und Raumgefühl sind sportlich. Hinten geht es etwas dunkel und knapper zu, auch die Übersicht ist nicht perfekt. Die Bedienung ist intuitiv und sicher gestaltet, die Sprachsteuerung allerdings wenig hilfreich. Insgesamt macht der 3 praktisch keine Probleme und ist ein sympathischer Weggefährte. Das erhoffte Sparwunder fällt allerdings aus, spätestens in der Versicherungssteuer.

Bernhard Reichel



MOTORTYP Mild-Hybrid-Saugbenziner
ZYLINDER R4
LEISTUNG 180 PS
DREHMOMENT 224 Nm
0 AUF 100 KM/H 8,5 Sek.
SPITZE 214 km/h
GETRIEBE 6-Gang manuell
ANTRIEB Allrad
LEERGEWICHT 1.542 kg
REIFEN 215/45 R 18
REICHWEITE 797 km
VERBRAUCH 6,2 L/100 km
TESTVERBRAUCH 6,5 L/100 km
CO₂ 142 g/km
KOFFERRAUM 334 Liter
PREIS 33.790 Euro

Mazda 3

Die rot-weiße Farbwahl passt auch hervorragend zum heimischen Markt, einer der erfolgreichsten für Mazda
 Fotos: Bernhard Reichel



helvetia

Ihre Schweizer Versicherung

Versicherung inkl. Kasko
 ab **188,79 €** monatlich*

*inkl. Haftpflicht 25,25 €, Kasko 92,98 €, motorbez. Versicherungssteuer 70,56 €, 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.

Grünes Gas:

Sie tanken. Umwelt und Zukunft danken.

Grünes Gas ist Biogas aus landwirtschaftlichen Reststoffen und klimafreundlicher Wasserstoff. Damit werden wir in Zukunft klimaneutral mit dem Auto unterwegs sein können.

Bis dahin ist Erdgas (CNG) eine kostengünstige und umweltschonende Alternative. Denn Erdgas-Autos fahren schon jetzt mit bis zu 25% weniger CO₂-Emissionen als Benzin oder Diesel betriebene Fahrzeuge - und natürlich ohne Feinstaub. Je mehr grünes Gas im Netz ist, desto klimafreundlicher werden die Fahrzeuge. Klimaschutz kann so einfach sein.

Mehr auf www.gasauto.at



ZUKUNFT
GRÜNES
GAS



www.gruenes-gas.at





Test: VW Tiguan R-Line TDI 4Motion DSG

Tiger im Tank



MOTORTYP

Turbodiesel

ZYLINDER R4

LEISTUNG 150 PS

DREHMOMENT 360 Nm

0 AUF 100 KM/H 9,4 Sek.

SPITZE 200 km/h

GETRIEBE 7-Gang-DSG

ANTRIEB Allrad

LEERGEWICHT 1.715 kg

REIFEN 235/55 R18

REICHWEITE 850 km

VERBRAUCH 6,2 L/100 km

TESTVERBRAUCH

6,9 L/100 km

CO₂ 169 g/km

KOFFERRAUM 615 Liter

PREIS 45.490 Euro

PREIS TESTWAGEN

59.828,56 Euro

VW Tiguan

Das Tiguan Facelift bringt nicht nur eine gelungene Lidstraffung, sondern auch einen teilzeitelektrischen Plug-in-Hybriden und einen scharfen R.

Mit dem Touareg machte sich VW früh einen Namen im SUV-Geschäft, der kleine Bruder auf Golf-Basis begeistert immer noch die Massen. Vom Gemisch aus Tiger und Leguan liefen 2020 beinahe 1 Million Exemplare vom Band und damit erstmals deutlich mehr als vom Golf. Verständlich, dass das Facelift fünf Jahre reifen durfte. Die Front wirkt nun in sich geschlossener, ruhiger und freundlicher. Die Scheinwerfer samt Lauflicht leuchten jetzt per Matrix-LED und tragen stolz den verlängerten LED-Streifen bis ins Blech. Die Heckleuchten erfreuen sich auch eines neuen Layouts und neuer Technik. Die nur noch angegeduteten, in die Schürze gepressten, Auspuffblenden sind in Relation zum Kaufpreis allerdings leicht despektierlich.

Einen Tig stärker

Die Motorenpalette ist im Grunde vom Vorgänger bekannt, neu sind der 245 PS starke Plug-in-Hybrid und der 320 PS wilde Tiguan R. Volkstümlicher ist da schon unser beliebter 150 PS-Selbstzünder mit gleich zwei SCR-Katalysatoren. Kraft hat das steuerlich und leistungstechnisch mittige Triebwerk praktisch immer, überrascht mit einsetzendem bis zu 360 Nm starken Drehmoment und scheint sich mit den 1,7 Tonnen Lebdgewicht zu spielen. Die Beschleunigung wirkt deutlich flotter, als das Papier vermuten lässt und auch das Geschwindigkeitsgefühl vermittelt einen realistischen Eindruck. Auch die vielen Fahrmodi, darunter auch für verschiedenste

Untergründe gefallen, auch, dass bei Neustarts der letzte aktiv bleibt.

Raumschiff

Die hohe und luftige Sitzposition gefällt, die Übersicht ist aber vor allem nach hinten und auf die Seiten nicht die vertrauensbildendste. Das Harman-Kardon-Soundsystem können wir nur empfehlen, ebenso die Progressivlenkung. Im Innenraum ziehen zwar hübsche Touch-Flächen ein, praktischer wird die Bedienung aber dadurch nicht. Auch jene am Lenkrad nicht. Mit dem Motor deaktivieren sich leider immer noch die Lenkradfunktionen. Sehr praktisch sind auch die längs verschiebbaren Rücksitze.

Bernhard Reichel

Bis auf die Embleme ist hier ist alles schwarz. Ansonsten lächelt der Tiguan selbst mit R-Line-Paket deutlich harmonischer und freundlicher

Fotos: Bernhard Reichel





Test: Mercedes GLB 250 4matic

Sternkunde

Der Weg von A nach B ist kurz, die flexible Kompaktplattform der neuen A-Klasse trägt auch den großen und deutlich familientauglicheren GLB.

Man braucht schon beide Hände, um die Stuttgarter SUV-Sternenflotte erfassen zu können und nun sucht auch der GLB nach seinem Platz. Die zweite Generation des GLA fährt zwar nun mit höherem Dach vor, im gefragten Revier der kompakten Siebensitzer á la Kia Sorento, Peugeot 5008, Tiguan XL, Seat Tarraco oder Skoda Kodiaq hat er wenig mitzureden. Kompakt ist mit 4,6 Metern Länge relativ, der technisch baugleiche GLB damit praktisch so lange wie der GLC und länger als der selige GLK und sogar die erste M-Klasse. Der differenzierende Quermotor verkürzt das sogenannte Prestigemaß zwischen Kofflügen und vorderer Türe dramatisch, der Innenraum gewinnt dadurch dramatisch an Platz. Auch die Karosserie schafft Raum. Das evolutionäre Design

ist ruhig und zeitlos, aber für den angekündigten Charme einer G-Klasse zu weichgespült.

Innenaufnahme

Den Innenraum mit prägnantem Widescreen und beleuchteten Lüftungsdüsen kennen wir aus der A-Klasse. Bei der Verarbeitung kann besagte Konkurrenz nicht mithalten. Das Thema Ambientebeleuchtung treibt Mercedes stilvoll auf die vorläufige Spitze. Platz gibt es ungewohnt viel, auch im Fond lässt es sich fürstlich reisen. Die dritte Reihe war leider nicht Bestandteil unseres Testwagens.

Sternsinger

Gleich von unten raus schiebt der Turbo-Vierzylinder drehfreudig und motiviert kräftig an. Im Sportmodus wird das Triebwerk etwas giftiger und imitiert

bulligen V8-Klang. Das Acht-Gang-Menü verwaltet das DKG absolut sauber und stets zum richtigen Zeitpunkt. An die praktische Richtungswahl per Hebel am Lenkrad gewöhnt man sich rasch. Früh und bissig beißen die Bremsen zu. Mit 224 PS und 350 Nm Drehmoment ist man stets für ordentlich Vortrieb gerüstet und im Grunde übermotorisiert. Fahrwerk und Geschwindigkeitsgefühl sind zudem klar auf Komfort ausgelegt. Schnell ist man unbemerkt zu schnell. Mit gut neun Litern Verbrauch ist man auch nicht gerade sparsam unterwegs. Vorbildlich agiert die Sprachsteuerung.

Platz, Komfort, Bedienung, Kraft – sofern das Bankkonto nicht zu knapp ist, bekommt man mit dem GLB ein souveränes Familienauto mit Stern.

Bernhard Reichel



MOTORTYP Turbobenziner
ZYLINDER R4
LEISTUNG 224 PS
DREHMOMENT 350 Nm
0 AUF 100 KM/H 6,9 Sek.
SPITZE 250 km/h
GETRIEBE 8-Gang-DKG
ANTRIEB Allrad
LEERGEWICHT 1.670 kg
REIFEN 215/60 R17
REICHWEITE 666 km
VERBRAUCH 8,8 L/100 km
TESTVERBRAUCH 9,3 L/100 km
CO₂ 199 g/km
KOFFERRAUM 565 Liter
PREIS 52.163
PREIS TESTWAGEN 73.640 Euro

Mercedes GLB

helvetia

Ihre Schweizer Versicherung

Versicherung inkl. Kasko
ab **319,16 €** monatlich*

*inkl. Haftpflicht 32,84 €, Kasko 150,96 €, motorbez. Versicherungssteuer 135,36 €, 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.

Sympathisch und zeitlos, aber der erwartete G-Look geriet in den Weichspüler, was an den soliden inneren Werten nichts ändert
Fotos: Bernhard Reichel



Test: Kia Sportage 1,6 TGD i AWD Platin

Fauler Sportler

Sein Name (Sportage) suggeriert Sportlichkeit, doch eigentlich will Kias Lieblingsauto ganz was anderes.

Der Sportage gehört zu Kias Oldies. Seit mehr als 25 Jahren gibt's den heute astreinen SUV, der einmal ein Geländewagen war. Die vierte Generation des Koreaners wird seit 2015 regelmäßig upgedatet. Wir steigen in die 180-PS-starke Allradvariante mit händischem Schaltbetrieb. Sitzt man erstmal, hat der Sportage viel zu bieten: adaptiver Tempomat, Fernlichtautomatik, Querverkehrswarner fürs Ausparken und Rückfahrkamera. Dazu beheizte Ledersitze und ein warmes Lenkrad sogar serienmäßig.

Schuster bleibt bei seinen Leisten

Vorn und hinten ist der Sportage platzmäßig großzügig gestaltet, die Sitze vorne elektrisch verstellbar. Mit 439 bis

1.428 Litern Volumen zeigt sich auch der Kofferraum recht geräumig, wengleich ihn die Rundungen praktisch Punkte kosten. Eine elektrische Heckklappe erleichtert aber das Beladen. Verarbeitet ist der Leder-Alu-Kunststoffmix wie üblich top, optisch ist nichts wahnsinnig Revolutionäres dabei, aber das muss auch nicht sein. Was die Armaturen betrifft, wird das meiste noch klassisch per Tastendruck bedient. Wer das „Sport“ in Sportage ernster nimmt, sollte auf die GT-Line setzen. Diese ist um gut 2.500 Euro teurer als unsere Platinlinie, die Alupedale und Sportauspuffe weglässt.

Verkappter Land Rover?

Die Front ist markant: schmal

geschnittene LEDs, einigermaßen stark abfallende Kante und das aktuell Kia-typische Maul. Noch fehlt nur das neue Logo im Corporate Design. Unter der Haube leistet ein 1600er-Sauger ganz ausgeglichene seine Arbeit; auch Mildhybrid-Varianten sind zu haben. Alle vier Räder werden angetrieben, eine Sperre gibt es nicht, allerdings ein Programm für eine ausgeglichene Kraftverteilung an Vorder- und Hinterachse. Die hohen Radkästen täuschen ein wenig (nur 175 mm Bodenfreiheit), auch weil 19-Zöller darin Platz finden. Fast 500 mm Wattiefe wie beim Defender sind aber stark.

Der Sportage ist ein SUV-Vorbild: Offroad nicht unnützlich, onroad nicht störend. Verbrauch noch o.k., Preis auch.

W. E. Randerer



Kias neuer Slogan: „Bewegung, die inspiriert“ – uns zum Gatschhupfn
Fotos: Werk



MOTORTYP Turbobenziner
ZYLINDER R4
LEISTUNG 177 PS
DREHMOMENT 265 Nm
0 AUF 100 KM/H 9,5 Sek.
SPITZE 202 km/h
GETRIEBE 6-Gang manuell
ANTRIEB Allrad
LEERGEWICHT 2.170 kg
REIFEN 245/45 R19
REICHWEITE 670 km
VERBRAUCH 8,1 l/100 km
TESTVERBRAUCH
9,0 l/100 km
CO₂ 184 g/km
KOFFERRAUM 439 Liter
PREIS 38.690 Euro

Kia Sportage



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



Test: Subaru XV e-Boxer

Soft-Punch-Faustkämpfer

Subaru offeriert im soeben sanft gelifteten XV eine neue Antriebsquelle.

Schön, dass der weltweit größte Anbieter von Allrad-Pkw nun auch die Hybridtechnik für sich entdeckt hat, schade allerdings auch, dass im Zuge dessen der formidable Turbo-Diesel über die Klinge springen musste. Immerhin, der Fernost-Hersteller bleibt beim 2,0-Liter-Boxermotor mit 150 PS, der aber ab sofort durch einen 16,7 PS starken E-Motor, der im Gehäuse der stufenlosen CVT-Automatik verbaut ist, und aus einem Lithium-Ionen-Akku mit 13,5 kWh Maximalleistung versorgt wird. Subaru verspricht mit dem e-Boxer genannten System einen im Vergleich zu früher signifikanten Verbrauchsvorteil. Der indes nicht – auch nicht mild-zurückhaltend gefahren – zu realisieren ist: Mit knapp über 9 Liter/100 Kilometer im Test wird der konventionelle Hybrid der anspruchsvollen und teuren Technik nämlich in der täglichen Fahrpraxis nicht gerecht. Ein Grund mehr,

dem verblicheneren aufgeladenen Diesel-Boxer nachzutruern.

Zusammenhalt

Dafür funktioniert die Zusammenarbeit zwischen Verbrenner und E-Aggregat hervorragend. Beim Anfahren oder bei niedriger Geschwindigkeit wird der XV vom E-Motor allein bewegt, abhängig von den Fahrbedingungen und dem Ladestand der Batterie sind dann rein elektrisch Geschwindigkeiten von bis zu 40 km/h und bis zu 1,6 Kilometer möglich. Bei mittlerem Tempo schaltet sich der sehr lauffruhe Boxer zu, bei höherem Tempo sorgt dieser dann für alleinigen Vortrieb und lädt den Akku auf. Der Zweiliter-Saugboxer spurtet zwar ebenso brav wie solide, wodurch der XV durchaus beherzt los- und durchzieht, ohne jedoch den Eindruck überbordender Dynamik aufkommen zu lassen.

Trotz der mit dem e-Boxer einhergehenden Hybridtechnik

bleibt das Mehrgewicht gegenüber der Benzinversion mit 110 Kilo im Rahmen und auch das Platzangebot in Innenraum und Gepäckabteil vollständig erhalten: Mit 340 Liter Kofferraumvolumen entspricht das Fassungsvermögen dem des bisherigen Benziners, werden die Rücksitze umgeklappt, entsteht eine ebene Ladefläche. Der dann gut nutzbare Stauraum beträgt dann klassenübliche 1193 Liter.

Trittfest

Geräumig, überreichlich ausgestattet, trittfest – Allradantrieb gehört schließlich genauso zu Subaru wie der Senf zu Frankfurter – aber ambitioniert beim Preis: Der neue XV wird die uneitle Subaru-Stammklientel hervorragend bedienen. Für Neukunden wird die Marke mit den sechs Sternderln im Logo indes weiterhin exotischer Außenseiter bleiben.

Ad Raufer

**Hybridtechnik soll dem Verbrenner mehr Antriebsmoment bei gleichzeitig niedrigerem Verbrauch beschere-
ren. Das klappt aber nur bedingt**

Fotos: Michael Jurtin



MOTORTYP Hybrid-Saugbenziner

ZYLINDER 4-Boxer

AKKUKAPAZITÄT 13,5 kWh

LEISTUNG 150 PS

DREHMOMENT 194 Nm

0-100 KM/H 10,7 Sekunden

SPITZE 193 km/h

GETRIEBE CVT Stufenlos

ANTRIEB Allradantrieb

LEERGEWICHT 1.576 kg

REIFEN 225/55 R18

REICHWEITE 500 km

VERBRAUCH 7,9 l/L/100km

TESTVERBRAUCH

9,1 l/100km.

CO₂ 180 g/km

PREIS 36.990 Euro

Subaru XV e-Boxer

helvetia

Ihre Schweizer Versicherung

Versicherung inkl. Kasko
ab **193,98 €** monatlich*

*inkl. Haftpflicht 23,60 €, Kasko 87,58 €, motorbez. Versicherungssteuer 82,80 €, 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
Hybrid-Turbobenziner
ZYLINDER R4
AKKUKAPAZITÄT 13,2 kWh
LEISTUNG 300 PS
DREHMOMENT 520 Nm
0 AUF 100 KM/H 5,9 Sek.
SPITZE 240 km/h
GETRIEBE 8-Gang-Automatik
ANTRIEB Allrad
LEERGEWICHT 1.815 kg
REIFEN 225/55 R18
REICHWEITE 500 km
VERBRAUCH 1,3 L/100 km
TESTVERBRAUCH
6,2 L/100 km
CO₂ 29 g/km
KOFFERRAUM 395 Liter
PREIS 51.750 Euro

Peugeot 3008 Hybrid



helvetia

Ihre Schweizer Versicherung

Versicherung inkl. Kasko
ab **237,55 €** monatlich*

*inkl. Haftpflicht 24,51 €, Kasko 96,40 €, motorbez. Versicherungssteuer 116,64 €, 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.

Test: Peugeot 3008 Hybrid 4

Tri-Athlet

Abseits des E-Hypes gewinnt der leider teure Plug-in-Hybrid massiv an Bedeutung. Peugeot trägt dieser Entwicklung mit dem 3008 Hybrid Rechnung.

Wenn schon, denn schon, haben wir die Topversion Hybrid 4 mit ebenso umfangreicher wie luxuriöser GT-Ausstattung probiert, der es auf eine Systemleistung von 300 PS und 520 Nm Drehmoment bringt. Dazu ist allerdings hoher technischer Einsatz notwendig, der im gallischen Mittelklasse-SUV mit gleich drei Antriebseinheiten manifest wird: Dem 200 PS leistenden 1,6-Liter-Turbo-Benziner stehen zwei E-Motoren zur Seite – einer mit 110 PS ist in der 8-Gang-Automatik integriert und wirkt auf die Vorderräder, der andere, 113 PS stark, wird im Hinterachsdifferenzial untergebracht und treibt – je nach Bedarf und Einsatzzweck – das hintere Räderpaar an, womit der Steckdosen-Elektriker, der, stöpselt man den 13,2 kWh fassenden Lithium-Ionen-Akku an einer normalen

230-Volt-Haushaltssteckdose an, elendslange sieben Stunden braucht, bis er wieder voll ist, de facto zu einem Teilzeit-Allradler wird und über Offroad-Talente verfügt, die man dem gallischen Crossover auf den ersten Blick gar nicht zutrauen würde.

Offroader

Mit 22 Zentimeter Bodenfreiheit und aktiviertem 4-WD-Modus macht der 3008 auch im Gelände eine verblüffend gute Figur, geht's irgendwann wieder runter, kraxelt der 3008, unterstützt durch eine Bergabfahrhilfe, in Schrittgeschwindigkeit zurück ins Tal.

Onroader

Eher von Bedeutung als ebenso ambitionierte wie sorgenfreie Geländeritte sind aber klarerweise gute Onroad-Ei-

genschaften – und da zeigt das Auto mit dem charakteristischen Löwen im Firmenemblem sein überragendes Potenzial. Zu wattiger Stille des E-Antriebs, der emissionsfreies Fahren in der Stadt möglich macht, kommt ein Power-Vierzylinder, der den 3008 mit unglaublich lässiger Rasanz ansatzlos aus jedem Drehzahlkeller befeuert. Der durchzugsstarke Murl – adipöse 520 Newtonmeter – hängt engagiert am Gas und drückt Fahrer und Co-Pilot mit brachialer Selbstverständlichkeit in die guten Seitenhalt offerierenden Sportsitze. Das Beste kommt – so sagt man – zum Schluss: Der Verbrauch des vitaminhaltigen Amalgams aus SUV, Kombi und Sportwagen steht mit 6,2 Liter disproportional zur Fahrzeuggröße.

Ad Raufer



Der neue Mittelklasse-SUV lädt jetzt per Kabel und überzeugt mit dynamischen Fahrleistungen bei gleichzeitig asketischem Verbrauch.

Fotos: Christian Houdek

Die Front ist nicht so ruhig wie das Heck. Französischer Chic, wie man ihn mögen muss
Fotos: Werk



helvetia 

Ihre Schweizer Versicherung

Versicherung inkl. Kasko
ab **188,21 €** monatlich*

*inkl. Haftpflicht 27,95 €, Kasko 126,42 €, motorbez. Versicherungssteuer 33,84 €, 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 Vertragsbedingungen zu entnehmen.

Test: DS3 Crossback So Chic BlueHdi 130 EAT8

Kleider machen Beute

Einen neuen Anbieter, der das Markenprofil nach oben – in Richtung Premium abrundet – zu etablieren, verlangt nach viel Mut. Der aber, wie die Geschichte lehrt, nicht immer belohnt wird.



MOTORTYP Turbodiesel
ZYLINDER R4
LEISTUNG 131 PS
DREHMOMENT 300 Nm
0–100 KM/H 10,5 Sekunden
SPITZE 195 km/h
GETRIEBE 8-Gang-Automatik
ANTRIEB Vorderrad
LEERGEWICHT 1.735 kg
REIFEN 215/60 R16
REICHWEITE 550 km
VERBRAUCH 4,8 L/100 km
TESTVERBRAUCH
5,8 L/100km
CO₂ 126 g/km
KOFFERRAUM 350 Liter
PREIS 43.699 Euro

DS3 Crossback

Gut möglich also, dass auch sechs Jahre nach dem Start als eigenständige Marke noch nicht allzu viele Interessenten etwas mit DS anfangen können. Wie auch immer – die Idee dahinter ist ein historischer Brückenschlag von der legendären Citroen-Limousine DS zu einem 4,12 Meter langen Fünftürer, den der Hersteller vollmundig als "Hightech-SUV im Premium-Segment" sieht. Was sich allerdings weniger in technischer (wo sind die Zeiten der großartigen Hydropneumatik) als vielmehr optischer Hinsicht manifestiert wie in den versenkbaren Türgriffen, den vertikalen Tagfahrlichtern, der Haifischflosse, einer segelförmigen Blechausformung auf Höhe der B-Säulen und dem nach Art des Nike-Swoosh verlaufenden Knicks in der Seitenflanke.

Klein und fein

Auch der Innenraum hält, was die äußere Anmutung, die manch ein Betrachter vielleicht als ein bisschen zu overstyled qualifiziert, verspricht. Findet doch der Crossback-Pilot ein ausgesprochen edel und elegant gemachtes Ambiente vor, weil an geschmeidigen Materialien an Sitzen, Lenkrad, Armaturenbrett und Türverkleidungen kein Mangel herrscht. Ebenso wenig an metallischen Oberflächen und fein ziselierten Bedienknöpfen, die zwar schick aussehen, aber nicht immer auf Anhieb ihre Funktionssymbole mitteilen, da poliertes Metall nun einmal die Eigenschaft hat, Licht zu reflektieren. Dass die elektrische Parkbremse leicht mit dem in der Mittelkonsole positionierten Fensterheber verwechselt werden kann – die

Tasten liegen nicht nur direkt nebeneinander, sie sehen auch absolut gleich aus – erwartet man allerdings nicht unbedingt von einem Premium-Produkt, das alles in allem auf deutlich mehr als 43.000 Euro kommt. Und schon gar nicht ein Head-Up-Display, das Fahrdaten nicht direkt in die Windschutzscheibe, sondern auf einen billigen Plastik-Scherben projiziert.

Zauber und sauber

Nichts auszusetzen gibt's hingegen an der Antriebsquelle, diesfalls ein engagiert und leise auftretender 1,5-Liter-4-Zylinder-Turbodiesel mit 8-Gang-Automatik, 130 PS, üppigen 300 Nm bei 1.750 U/min und einem Verbrauch um die 6 Liter.

Ad Raufer





Ihr Profi für Gastro & Co

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

halek



Test: Toyota GR Supra**Gelbsucht**

Über zwei Jahrzehnte hat es gedauert, bis Toyota wieder einen Supra nach Europa brachte. Gebaut wird der Sportler, gemeinsam mit seinem Bruder BMW Z4, in Graz.

Keine Frage, nicht nur historisch motorisiert der drei Liter große und 340 PS starke BMW-Reihensechszylinder-Turbo den Supra hervorragend. Vornehm, kultiviert und auf Befehl hemmungslos gierig: dieser Motor ist ein emotionales Erlebnis, schon das Cruisen bereitet eine echte, aber leider recht teure Freude.

Vier gewinnt

Die neue Basis mit nur vier Zylindern kommt in Anschaffung und Unterhalt glatt einen Yaris günstiger. Aber diesen Wagen nur auf die Kostenwahrheit zu reduzieren ist unwürdig. Das ebenfalls von den Bayern stammende 2.0-Triebwerk hat einfach einen völlig anderen Charakter. Mit 258 PS ist man nicht nur überschaubar dezenter motorisiert, sondern auch leichter auf der Achse und dank weiter hinten eingebauter Lage auch noch besser ausbalanciert. Gesteigertes Temperament entfesselt der Sport Modus, vor allem im Klang. Der Motor geht gleich munter und druckvoll ans Werk.

Hinten spielt die Musik

Das Auto wird allerdings zum akustischen Heckmotorwagen, denn von vorne dringt nicht viel ins Innere durch. Das straffe und rückmeldefreudige Fahrwerk ist ein Traum und klar auf Querdynamik ausgelegt, der Supra lässt sich nicht lange bitten ausbrechen zu dürfen. Auch Getriebe und Bremsen arbeiten bestens. Alles harmoniert großartig, dieser Supra büßt keinen Fahrspaß ein.

Bernhard Reichel



Foto: Bernhard Reichel

helvetia

Ihre Schweizer Versicherung

Versicherung inkl. Kasko
ab **167,95 €** monatlich*

*inkl. Haftpflicht 22,37 €, Kasko 92,30 €, motorbez. Versicherungssteuer 53,28 €, 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: Toyota Corolla 2,0 HSD Touring****Ladespann**

Etwas mehr Salz und Pfeffer kann auch dem vernünftigsten Auto nicht schaden. Der stärkste Corolla Touring Sports bittet als GR-S-Line zum Test.

Mit 46 Millionen Einheiten aus 12 Generationen ist der Corolla nicht nur das meist verkaufte Auto weltweit, sondern steht mit über eine Million Corollas auch in der jährlichen Statistik ganz oben. Obwohl der Japaner seine Qualitäten nicht mehr unter Beweis stellen muss, trifft man ihn auf heimischen Straßen doch viel zu selten an.

Farbenspiel

Nach Supra und Yaris liegt die Erwartungshaltung einer Spurtskur durch Gazoo Racing natürlich hoch, begnügen muss man sich vorerst mit einer schärferen Optik, das Kürzel GR steht daher auch hinter dem Modellnamen und nicht davor. Auffälligstes Merkmal ist die exklusive Zwei-Ton-Lackierung. Unterhalb der Gürtellinie trägt der GR-S weiß, oberhalb schwarz. Frontakzentteile,



Das beste aus beiden Welten. Langjährige Hybriderfahrung und erwiesene Langlebigkeit bestätigen den grünen Schein, den sportlicheren Anzug schneidert die GR-Schmiede

Fotos: Bernhard Reichel



Sports GR-S

ung

Rückspiegel, Dachreling und Heckschürze sind ebenfalls in Klavierlack gehalten. Auch Seitenschweller, Felgen fallen in den Kontrastfarben auf. Sogar die Emblemhintergrundfarbe darf vom hybridschen Blau auf die dunkle Seite wechseln. Chrom ersetzt die Wagenfarbe der mittleren Kühlergrillspange. Während sich die Farbe Rot außen nur an den Felgennaben wieder findet, geht es im Innenraum ungewohnt mutiger zu. Stilsicher wecken rote, weiße und schwarze Bezüge und Nähte Sportlichkeit. Das Lenkrad ist an den Seiten perforiert.

Ladekräftig

Der Tophybrid mit zwei Litern Hubraum und 152 PS gelangt mit 109 PS Elektrounterstützung auf 180 PS Systemleistung. Der beliebte Touring Sports bietet hinten etwas mehr

Kopffreiheit als der Fünftürer und obendrein ein üppiges Ladevolumen von 581 Litern, mit umgeklappten Rücksitzen sogar 1.591 Liter. Die Zuladung gelingt mit niedriger Ladekante und völlig ebener Ladefläche einfach. Die Nickel-Batterie versteckt sich unter der Rückbank.

Zwar wirkt die Beschleunigung auf 100 nicht so gequält wie in der Vergangenheit, von 180 PS erwartet man sich dennoch mehr. Die Dämmung filtert Geräusche ohnehin ziemlich konsequent heraus. Unterm Strich pendelt sich der Verbrauch bei etwa 5,8 Liter ein. Rein elektrisch fahren lässt sich nur kurz. Wer manuell in den EV-Modus wechselt, muss das Pedal streicheln, sonst meldet sich der Benziner zurück.

Bernhard Reichel



MOTORTYP Hybrid-Saugbenziner
ZYLINDER R4
AKKUKAPAZITÄT 4,23 kWh
LEISTUNG 180 PS
DREHMOMENT 202 Nm
0 AUF 100 KM/H 8,1 Sek.
SPITZE 180 km/h
GETRIEBE E-CVT stufenlos
ANTRIEB Vorderrad
LEERGEWICHT 1.560 kg
REIFEN 225/40 R 18
REICHWEITE 796 km
VERBRAUCH 3,9 L/100 km
TESTVERBRAUCH 5,4 L/100 km
CO₂ 89 g/km
KOFFERRAUM 581 Liter
PREIS 36.630 Euro
PREIS TESTWAGEN 39.930 Euro

Toyota Corolla Touring Sports Hybrid

Dauertest: Suzuki Swift Sport

Alles paletti

Seit Mitte 2020 gastiert der sportliche Japaner in unserem Fuhrpark und hat sich bisher als treuer und spaßbringender Gefährte erwiesen. Auch beim ersten Werkstattbesuch nach 20.000 km gab es keine Überraschungen.

Der Swift Sport steht in unserer Redaktion hoch im Kurs, dementsprechend viel wird er bewegt. Wenig verwunderlich, ist er doch ein Fall für alle Fälle: familientauglich dank vier Türen und gut nutzbarem Kofferraum, kompakt für die Stadt, aber auch agil und spritzig fürs kurvige Geläuf. Nach knapp einem halben Jahr im Dauertest stand bei 20.000 km das erste Service auf dem Programm. Überraschungen blieben aus, abgesehen von den vorgeschriebenen Arbeiten laut Herstellervorgabe inklusive Ölwechsel wurde nur noch der Scheibenreiniger aufgefüllt.

Zwischendurch

Mittlerweile zeigt der Swift 25.000 km auf dem noch echten Tacho an und er hinterließ bei uns Redakteuren einen durchwegs positiven Eindruck. Zwei Kleinigkeiten gibt es, die uns ein wenig stören. Das eine ist ein übernervöser Auffahrwarner, der ein wenig „übers Ziel“ hinausschießt, das andere die Telefonfreisprechanlage, welche beim Gesprächspartner für schlechte Akustik sorgt. Beides aber nur Kleinigkeiten im Vergleich zu den vielen freudigen Momenten, die uns der Swift Sport auf unseren Wegen beschert – und wir fahren oft nicht über die Autobahn, weil er abseits davon noch viel mehr Spaß macht. Wir freuen uns auf die nächsten 20.000 km.

Gerald Hruza



Wo einst die neueste Automode prominent im TV platziert wurde, steht heute der Swift, im Rosengarten des Schloss Velden

Foto: Bernhard Reichel



Michael Allner, Mercedes-Benz SLK & SLC –
Alle Generationen, alle Baureihen
Motorbuch Verlag
Hardcover, 232 Seiten 41,10 Euro
ISBN 978-3-613-03998-8



Buch**tipp**

Mercedes SLK & SLC

Vor 25 Jahren erschien der erste SLK als kleiner Bruder des SL und löste mit seinem faltbaren Blechdach einen wahren Boom aus. Der Autor Michael Allner bringt in dieser umfassenden Dokumentation alle drei SLK-Generationen von der ersten Studie 1994 bis hin zum letzten Version zusammen, welche noch kurz SLC heißen musste. Kenntnisreich beschrieben und recherchiert, bildet dieses Buch das im Grunde einzige Nachschlagewerk aller gesammelten Versionen. Einziges Minus sind seltene Auflösungsängel und der praktisch durchgehende Anteil an bereits bekannten Werksbildern.

Massimo Condolo, Fiat 500
Maximilian Verlag
Hardcover, 224 Seiten 30,70 Euro
ISBN 978-3-7822-1378-3



Buch**tipp**

Fiat 500

Der 500 ist eine Ikone des italienischen Lebensstils und nicht mehr aus dem Straßenbild wegzudenken. Der Journalist, Autor und Insider der Auto- und LKW-Industrie Massimo Condolo erzählt ziemlich detailreich die Geschichte dieses italienischen Symbols vom Topolino über den legendären Nuova 500 von 1957 bis zur aktuellen Version, welche 2007 ihre sensationelle Wiedergeburt feierte. Sogar die E-Version ist schon an Bord. Wunderbares und teils seltenes Fotomaterial und viele historische Renderings machen das umfangreiche Werk mit dickem Papier lebendig. Auch an seine vielen Auftritte in Kunst, Nachrichten und in Filmen wird erinnert. Natürlich kommen auch die Kleinen 126, Cinquecento oder Seicento nicht zu kurz.

VW Polo **Harlekin**



Eigentlich hätte 1994 der Polo Harlekin nur ein Marketingschmäh als Hinweis zum kommenden Ausstattungs-Individualisierungstrend werden sollen. Doch der bunte Kleinwagen kam so gut an, dass tausend handgefertigte Sondermodelle folgten. Bereits produzierte Modelle wurden und zerlegt in vier Farbvariationen wieder zusammengewürfelt. Letztlich wurden es sogar 3.806 Exemplare. Über ein Viertel Jahrhundert später kreierte VW Niederlande eine Neuauflage. Es soll dieses Mal aber wirklich bei einem Einzelstück bleiben, eigentlich.



Serie: **Irrtümer im Straßen**

Umkehr

Umkehren ist der Gewinn der entgegengesetzten Fahrtrichtung auf derselben Fahrbahn. Es gibt technisch zwei Möglichkeiten, umzukehren: Entweder durch „Wenden“, das ist umkehren in einem Zug (sog. „U-Turn“) oder durch „Reversieren“, das ist eine Mischung aus abbiegen und zurückfahren.

Während reversieren eher nur in engen Straßen möglich sein wird, wird das Wenden auf sehr breiten Fahrbahnen mit mehreren Fahrstreifen pro Fahrtrichtung oder auf großen Kreuzungen angewendet. Hier kommt es in der Praxis hin und wieder zu Missverständnissen mit dem Nachfolgeverkehr. Haben sich beispielsweise mehrere Fahrzeuge an einer großflächigen ampelgeregelten Kreuzung zum Linksabbiegen eingeordnet, so kann es vorkommen, dass eines dieser Fahrzeuge nicht links abbiegen, sondern wenden will. Zu diesem Zweck wird oftmals über die Kreuzungsmitte hinweg gefahren, um dann



Kommentar: Bernhard Reichel

Der neue Stil

Die Bekämpfung der globalen Pandemie sollte eigentlich die Welt wieder zusammenführen, die Gräben reißen aber auseinander.

Der Hass im Netz tritt in die Realgesellschaft über. Niemand will mehr nachgeben, Meinung, Weltanschauung oder Leben des anderen respektieren. Wer nicht auf der gleichen Schiene fährt, wird konsequent abgelehnt. Neutralität und Empathie sind out. Jeder hat am besten so zu leben, wie man selbst. Die Sprache wird rau, hohl und leider politisch. Schnell wird vorverurteilt und ins radikale Eck gestellt. Die von Angst beherrschte Coronakrise lässt Egoismus und Rassismus aufleben. Impf-unentschlossene werden zu Gefährdern deklariert (also praktisch mit Terroristen gleichgesetzt) oder sollen keine ärztliche Behandlung erhalten, in Posts fand sich gar die Idee des Staatsbürgerschaftsentzuges.

Ängste nehmende Aufklärung und Kommunikation ist schwer geworden, die Anzeige oder Klage hinterrücks lieber schnell eingereicht. Petitionen fordern sofort bei Fehlritten, die zwar dumm waren aber meist nach einer Woche schon wieder vergessen sind, gleich lebenslanges Berufsverbot, Rücktritt oder Sperren. Einsicht und Entschuldigung, vergebens.

Alles wird gleich zum Skandal oder Gate hochgespielt. Sogar über Mode von Politikerinnen zu sprechen soll seit neuestem bereits Sexismus sein.

Dieser Stil weitet sich auf alle Bereiche aus. Wer kein Elektroauto kauft, wird sofort zum Blockierer, Klimawandelleugner, Neander-taler, Kindermörder oder Ewiggestrigem. Nach Ausreden wird gefragt, sobald das neue Auto keinen Stecker hat. SUV-Fahrern werden eindeutige Botschaften auf die Scheiben geklebt oder gar versucht, die Fahrer aus den Autos zu zerren. Zäh-

len wir nach dieser Krise wieder tägliche Dieseltote? So manche Menschen haben bereits gezeigt, dass sie dieselbetriebene Rettungswagen behindern können, wenig verwunderlich bei dem Keil, der bei jedem Thema durch die Gesellschaft getrieben wird. „Auto-Tuner driftet gegen Laterne“ titelt kürzlich eine Zeitung. Richtig war nur Laterne, ein Basisgolf mit Stahlfelgen und unlackierten Türgriffen ist kaum getunt und unaufmerksam abgebogen ist kein Driften, schafft aber bekannte Sündenböcke.

Gleichzeitig versteckt man sich hinter der politischen Korrektheit. Lügen werden bekanntlich zu alternativen Fakten, Zwang zum Negativanreiz, negativ zum neuen Positiv. Aus wirtschaftlichen Gründen ist ein Investitionsabkommen von EU und China plausibel, muss man dieses aber noch als „Wertebasierte Handelsagenda“ betiteln? Man kommt in manchen umstrittenen fern-östlichen Regionen ja auch nicht mehr in ein Umerziehungslager, sondern wird „ethisch geheilt“ und darf dann E-Autos fertigen. Und auch die angeblich politisch korrekten Grünen sprechen nicht von Autos oder Maschinen, bei welchen die Luft hinten sauber rauskommt wie vorne angesaugt, sondern stänkern über „Stinker“, obwohl sie den Regierungspartner rügen konnten, nicht mehr von Entwicklungsländer zu sprechen, sondern von „Partnerländern im globalen Süden“.

Wir sollten dringend und sehr rasch zurück zum Miteinander finden, sonst breitet sich viral eine ganze andere Gefahr aus. Emotionslos an Problemen arbeiten, zu Empathie und Verständnis zurückfinden, unsere Egozentrik zurückfahren und nicht jeglichen Interessensströmungen zu verfallen. Einfach leben und leben lassen.

THE OPEN ROAD AHEAD
FAHRSCHULE
BEIM
AKH
IS THE FUTURE
Ulrich Flatnitzer
Fahrschule beim AKH
www.akh.drivecompany.cc

verkehr
en

den sog. U-Turn zu vollführen. Für den Nachfolgeverkehr entsteht dann eine vermeintliche „Lücke“, durch die sich der Nachfolgeverkehr zum Links-Abbiegen dann durchzwingen will, während der Umkehrende durch seine Wendemanöver diese Lücke wieder schließt. Daher sollte man immer ein Wendemanöver des Vordermanns im Auge behalten, wenn dieser zum vermeintlichen Links-Abbiegen über die Kreuzungsmittelpunkt hinweg fährt. Umkehren ist grundsätzlich dann erlaubt, wenn andere Verkehrsteilnehmer weder gefährdet noch behindert werden. Ich möchte jetzt nicht alle Umkehrverbote aufzählen, sondern mit einem Gerücht, das sich hartnäckig hält, aufräumen: es ist nicht verboten, auf einer Schienenstraße umzukehren. Im Gegensatz zu einer Vorrangstraße im Ortsgebiet: dort ist umkehren verboten, außer an geregelten Kreuzungen.



Wir haben den Sonax XTREME Ceramic Quick Detailer probiert: Jürgen vor unserem Versuch mit der 750 ml Flasche und bei der Arbeit – das Ergebnis kann sich wirklich sehen lassen, feinste Tropfenbildung

Sonax **Pflegetipp**

Easy **Shining**

Mit dem XTREME Ceramic Quick Detailer hat Sonax ein neues Pflegeprodukt für den privaten Gebrauch im Programm. Die Produktbeschreibung verspricht neben einer tollen Lackglätte auch einen schönen Glanz. Wir haben es probiert – allerdings Jahreszeit bedingt bei kühleren Temperaturen, rund um sieben Grad.

Der Ceramic Detailer kann wie gewohnt entweder direkt auf den sauberen Lack oder auf ein Tuch gesprüht werden – beides ist möglich, ebenso stört eine leichte Staubschicht nicht, schließlich handelt es sich ja um einen Reinigungsdetailer. Der Sprühkopf sorgt für eine feine Vernebelung und mit wenigen Spritzern findet man das Auslangen. Erfreulich, dass sich die Schmierbildung auch bei den kälteren Temperaturen in Grenzen hält und das Ergebnis nach dem Auspolieren das hält, was Sonax verspricht. Ohne viel Mühe und Wischen glänzt der Lack und das glatte Finish braucht keinen Vergleich zu scheuen.

Perlenreihe unter Beobachtung

Gespannt waren wir natürlich auf das

Abperlverhalten - und auch hier wurden wir nicht enttäuscht. Es bildeten sich auf den behandelten Lackstellen nahezu perfekte Tropfen – zumindest für das nicht so geschulte Auge der „normalen“ Autopfleger. Und wie sieht der Lack ein paar Tage später aus? Immer noch sehr gut, lediglich die Tropfenbildung verändert sich von runden Perlen in Richtung ovalen – ein Zeichen, dass das Ergebnis ein kleinwenig nachlässt, der guten Optik aber keinen Abbruch tut. Auch nicht bei den schon erwähnten kühleren Temperaturen.

Das Fazit

Der dünnflüssige Ceramic Detailer ist dank Sprühkopf nur sparsam zu verwenden, wodurch man mit der 750 ml Flasche recht lange auskommt. Das Ergeb-

nis entspricht dabei dem, welches Sonax auf der Produktbeschreibung verspricht. Wer also auf schönen Glanz und glatten Lack bei seinem fahrbaren Liebling Wert legt, wird mit dem Sonax XTREME Ceramic Quick Detailer seine Freude haben.

Der Schnellcheck

Sonax XTREME Ceramic Quick Detailer

TYP: Detailer / Schnellreiniger

ANWENDUNGSBEREICH: als

Ergänzung für keramisch behandelte oder versiegelte Lacke, aber auch alleine

OBERFLÄCHEN: Lack & Folien

GERUCH: fruchtig

KONSISTENZ: dünnflüssig

FINISH: hohe Lackglätte



• RSR •

GEILE SOCKE!

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

Autosocken.at



Tipp vom Anwalt

Unerwünschtes Tuning beim Autokauf

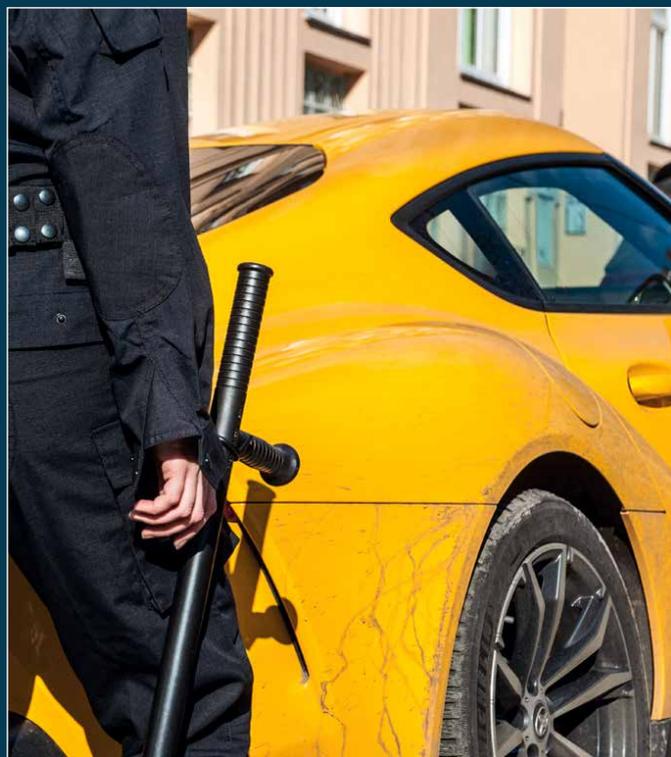
Viele Fahrzeugbesitzer träumen von einer höheren Motorleistung ihres Autos durch Chiptuning, einer Tieferlegung des Fahrgestells oder etwa einer Umrüstung der Reifen bzw. Felgen, um das Fahrzeug ihren Wünschen anzupassen und noch mehr Fahrspaß zu erreichen.

Im Regelfall bedürfen nur kleine, optische Änderungen am Fahrzeug keiner Eintragung in den Fahrzeugpapieren. Sobald es sich um größere Veränderungen handelt oder wesentliche technische Merkmale betroffen sind, welche die Verkehrs- und Betriebssicherheit beeinflussen könnten, ist die Eintragung verpflichtend. Daher sind viele Umbauten an einem KFZ in Österreich genehmigungspflichtig und müssen der zuständigen Behörde angezeigt, vom TÜV überprüft und in das Genehmigungsdokument eingetragen werden (Typisierung).

Bei einem Verkauf eines getunten Fahrzeugs ist der Verkäufer grundsätzlich verpflichtet, diesen Umstand dem Käufer offen zu legen, denn nicht jeder Käufer erfreut sich an einem getunten Auto. Darüber hinaus kann es bei der Zulassung oder beim nächsten Pickel zu Problemen kommen, wenn genehmigungspflichtige Umbauten im Typenschein nicht eingetragen wurden. Doch was gilt rechtlich, wenn das Autotuning beim Verkauf verschwiegen wird?

Zunächst ist zu unterscheiden, ob es sich um eine

sichtbare „in die Augen fallende“ oder nicht sichtbare Veränderung am Fahrzeug handelt. Offenkundige „Mängel“ sind grundsätzlich von der Gewährleistung aus-



geschlossen. Eine deutlich sichtbare Tieferlegung kann daher nur schwer gerügt werden.

Bei einem nicht sichtbaren (verschwiegenen) typisie-

rungspflichtigen Tuning kann sich der Käufer, sofern keine gültige Typisierung vorliegt, im Regelfall auf Gewährleistung und/oder Irrtum berufen und eine Kaufpreisminde-

rung oder Rückabwicklung des Kaufvertrages begehren, da in diesem Fall meist ein Mangel (etwa fehlende Zulassungsfähigkeit oder Kosten einer Typisierung) vorliegt.

Komplizierter ist die Situation, wenn die unerwünschten (nicht sichtbaren) Veränderungen am Fahrzeug bereits genehmigt wurden. Genehmigte und eingetragene Umbauten sind im Genehmigungsdokument ersichtlich und daher offenkundig. Der Käufer ist im Zuge des Kaufes dazu angehalten, in die Fahrzeugpapiere Einsicht zu nehmen. Hat das Fahrzeug durch das typisierte Tuning sogar einen höheren Wert, stellt sich ungeachtet der Offenkundigkeit die Frage, ob überhaupt ein Mangel vorliegt. Sollte es diesbezüglich keine expliziten Vereinbarungen im Kaufvertrag geben, ist ein rechtliches Vorgehen mit Fingerspitzengefühl im Einzelfall abzuwägen.

Zusammenfassend lässt sich daher sagen, dass nicht eintragungspflichtige „Tunings“ im Regelfall sichtbar sind und daher im Nachhinein nur schwer bemängelt werden können. Ähnlich verhält es sich bei genehmigten Umbauten. Nicht genehmigte Umbauten, über welche nicht aufgeklärt wurde, muss sich der Käufer allerdings nicht gefallen lassen und kann dagegen rechtlich vorgehen.



FRÜHLINGSERWACHEN AM RED BULL RING

20 % MEHR ACTION & ADRENALIN SICHERN!

Buchen Sie jetzt mit dem Promo Code „**FRÜHLING21**“ und erhalten Sie **20 % mehr Fahrspaß** (entspricht Runden/Fahrzeit) auf Ihre Driving Experience am Red Bull Ring. Erleben Sie den besonderen Adrenalin-Kick im Frühling bei PS-starken Fahrerlebnissen am Spielberg. Von der exklusiven Porsche Experience über den Geschwindigkeitsrausch mit einem KTM X-Bow oder dem abenteuerlichen Offroad-Fahrerlebnis mit einem Mitsubishi L200 und Land Rover Defender stehen einzigartige Boliden zur Auswahl.



**JETZT BUCHEN UNTER
PROJEKT-SPIELBERG.COM**



Die Aktion ist gültig für Termine bis zum 30. April 2021.

Was ist bloß an der Börse los?

Eine Untergangsstimmung riss im März 2020 die Kurse ins Bodenlose, die Kurse stiegen allerdings ziemlich rasch wieder. Im Herbst war die blanke Ankündigung eines Impfstoffes wohl gleichbedeutend, dass endlich wieder weiter gemacht werden kann wie früher. Gelernt haben wir, dass wir nichts gelernt haben, denn aktuell stehen wieder alle Anzeichen auf Crash.

Neben Notenbanken pumpen eine beachtliche Zahl an Privatanlegern ins System. Wer noch Geld flüssig hatte, fand eine interessante Beschäftigung. In der Hoffnung, den nächsten Telsa-Coup zu erhaschen, wird blind in jeden elektrisch motivierten chinesischen Autobauer und Wasserstoff-Konzern investiert. Gefährlich aufgeblähte Kursanstiege von mehreren Hundert Prozent sind die Folge. Die Ahnungslosigkeit ging soweit, dass Elon Musks Wechselaufwurf von „Whatsapp“ zu „Signal“, als Kaufempfehlung für den gar nicht an der Börse notierten Non-Profit-Messengerdienst gewährt wurde. 930 Prozent hat ein gleichnamiger MedizinproduktHersteller innerhalb weniger Tage zugelegt.

Der derartige Aufstieg des einstigen Pleitekandi-

daten Tesla kam ohnehin überraschend, zumal der Konzern hauptsächlich per CO2-Zertifikathandel den erwarteten Gewinn schöpft. 700 Prozent Kursanstieg später ist der Elektrobauer aktuell wertvoller als die gesamte Automobilindustrie zusammen, leicht abzuschätzen, dass es hier gravierende Diskrepanzen zum Gegenwert gibt.

Das wenig solide Unternehmen „Gamestop“ erfuhr dank Kleinanlegern einen weiteren massiven und realitätsfernen Kursanstieg. Abgesprochene Sache, um Gewinne von Leerverkäufern zu unterbinden. Seit der letzten Krise und dem spektakulären Übernahmeveruch von VW durch Porsche, sind diese Methoden final verrufen. Die gehandelten Aktien besitzt der Verkäufer noch nicht und kauft diese später billiger in Erwartung fallender Kurse. Mit den eigenen Waffen geschlagen, ging der Schuss nach hinten los, Profi-Spekulanten verloren Milliarden beim überkauften Nachkauf. Noch ist nicht abschätzbar, was diese organisierte Kampfansage für Auswirkungen hat, aber etwas skurril ist es schon, dass ausgerechnet jetzt die etablierten Glücksritter mehr Regulierungen fordern.

Gerüchte Küche

Audi A8 Horch

Analog zur Mercedes Edellinie Maybach, könnte Audi für den in Kürze gelifteten A8 den Namen „Horch“ wiederbeleben.

Honda NSX Auffrischung

Laut dem japanischen Magazin „Best Cars“ sollen der gut 70 PS stärkere und leichtere Type R, sowie der Roadster nun doch erscheinen.

Jaguar wird elektrisch

Die britische Marke Jaguar hat bekannt gegeben, ab 2025 nur noch rein elektrische Modelle verkaufen zu wollen, auch der XJ wird gestrichen.

Ford wird elektrisch

Auch Ford will ab 2030 nur noch elektrische Modelle anbieten. Ab 2023 soll in Köln das erste E-Auto auf VW-Plattform entstehen.

Apple iCar

Vollelektrisch und autonom soll es 2023 doch so weit sein. Kia wird als Partner ins Spiel gebracht, im Grunde braucht Apple aber gar keinen.

Promotion

SIGNal Wrapping

Ein Maßanzug passt nicht nur perfekt, sondern ist zudem etwas ganz einmaliges. Beim Auto als rollende Visitenkarte verhält es sich nicht anders. Längst begnügt man sich beim Folieren nicht mehr mit dem bloßen Farbwechsel. Individuelles Design transportiert ganze Botschaften und wird zu vielfältigen und farbenprächtigen Kunstwerken. Die Kunst liegt hier nicht im sauberen Aufkaschieren, sondern im vorausgehenden langwierigen Designprozess. Die deutsche Firma SIGNal Wrapping hat sich hier ihren Namen gemacht. Neben gut 25.000 jährlichen Flottenfahrzeugen, vertrauen auch zahlreiche Private ihre Bugattis, Porsches oder McLarens den Spezialisten an. Aber sehen Sie selbst: www.signal-wrapping.com





GR Yaris: **Drifttraining**

Sommer-Highlight

Seit Jahren ist „razoon – more than racing“ die Anlaufstelle für alle Motorsportbegeisterten, die nicht bloß von der Tribüne aus zusehen, sondern auch selbst ins Lenkrad greifen wollen.

Nach großen Erfolgen mit Winter- und Sommer-Cup, Track-Days oder exklusiven Firmen-Events wartet nun das nächste, exklusive Erlebnis für alle, die schon immer die hohe Kunst des Allrad-Drifts erlernen wollten: Das „Drift Private Coaching“ mit dem brandneuen Toyota GR Yaris!

Schöne Aussichten

Kaum im Programm, waren fast alle Tickets für die exklusiven Drifttrainings mit dem GR Yaris auf Eis und Schnee auch schon ausverkauft. Als logische Konsequenz bietet „razoon – more than racing“ auch für die bevorstehenden Sommermonate Drifttraining mit dem japanischen Allrad-Boliden an.

Infos & Anmeldung

www.toyota-experience.com
office@toyota-experience.com
+43 664 19 747 19

Profis am Werk

Getreu dem Motto „Go with your Pro“ führen motorsportlerfahrene und ausgebildete Instruktoren wie Kris Rosenberger (Ex-Rallyestaatsmeister 1997) oder Patrick Winter (ehemaliger Rallyeprofi) durch das Drifttraining-Programm – inklusive atemberaubender Drifts und cooler Bremsmanöver. Hier werden auf Rutschplatte, Kreisbahn und bewässertem Handling-Parcours Fahrspaß und Fahrtechnik mit Adrenalin-Kick-Garantie vermittelt.

Das Arbeitsgerät

Das perfekte „Arbeitsgerät“ dafür ist der Toyota GR Yaris („Gazoo Racing“). Der straßenzugelassene Bolide, der gemeinsam mit dem Toyota WRC Einsatzteam entwickelt wurde, ist dank 261 PS, permanentem Allradantrieb, Torsen-Vorder- und Hinterachsdifferenzial sowie Straßenreifen wie kein anderes Fahrzeug für ein unvergessliches Drift-Training geeignet. Ins-

gesamt sechs brandneue Toyota GR Yaris stehen für die Teilnehmer der verschiedenen Programme zur Verfügung, natürlich kann die Flotte aber auch für exklusive Firmen-Events reserviert werden.

Maßgeschneidert

Egal, ob man nur schnuppern oder sich das volle Programm gönnen möchte – es ist für jeden etwas dabei. Los geht es ab 179 Euro* mit der „Drift-Test-Session“, um 499 Euro* gibt es das „Race-Package“ und das Highlight „Unlimited Package“ schlägt sich mit 990 Euro zu Buche. Geboten wird u.a. vom Welcome Meeting über Theorie, Fahrzeugschulung, aktives Fahrerlebnis, Urkunde, Onboard Video und Fotodokumentation all das, was so einen Tag zu einem unvergesslichen Erlebnis macht.

Alle Preise inkl. 20 % MwSt.

**) Frühbucherrabatte bei Buchung bis 30.03.2021!*

TERMINE

25.04.2021

Wachauring – Melk (NÖ)

29.05.2021 PS Racing Center
Greinbach – Hartberg (ST)

25.09.2021 Saalfelden (SBG)

Weitere Termine auf
TOYOTA-EXPERIENCE.COM

Individuelle Termine für
Firmenevents auf Anfrage!

Steyr Typ 40 Kastenwagen
(1931-1932)



Vor 100 Jahren: **Erster Steyr LKW**

Prompt zugestellt

Noch während der Erste Weltkrieg tobte, begann man in Österreichs größter Waffenfabrik in Steyr, über die Aufnahme einer Automobilproduktion nachzudenken.



Symbol des Wiederaufbaus nach dem Zweiten Weltkrieg: Steyr Typ 370 V8 (1946-1947)
Fotos: Historisches Archiv der Steyr-Daimler-Puch AG

1919, nach nur wenigen Monaten Entwicklungszeit, stand das erste Fahrzeug, der Typ I, zum Verkauf. Der Typ III, ein Lastkraftwagen mit Vollgummirädern und zentralem Scheinwerfer befand sich noch in Erprobung.

Im August 1921, vor nahezu hundert Jahren, wurde der stabil gebaute Zweieinhalb-Tonner vom Typ III in der „Allgemeinen Automobil-Zeitung“ vorgestellt. Stattliche 800 Stück fanden ihre Abnehmer.

Erfolgreicher Typ XII N

Der erste große Steyr-Verkaufsschlager war jedoch der Typ XII von 1925. Mit Sechszylindermotor und obenliegender Nockenwelle. Der erste Steyr, der am Fließband hergestellt wurde und von dem es auch eine Nutzfahrzeugvariante gab. Den Schnelllaster Steyr Typ XII N mit 1000 Kilo Nutzlast. Dank stolzer Leistung von 30 Pferdestärken erfreute er sich größter Beliebtheit. Nicht nur bei Institutionen, wie Post, Rettung und Feuerwehr, die gewohnt schnell zur Stelle sein mussten. Auch Handwerker,

Bäcker und Lebensmittelhändler vertrauten gerne seiner modernen Technik. Viele der 2180 gebauten Autos waren noch mehr als 30 Jahre später, nach dem Zweiten Weltkrieg, im Liefereinsatz.

Vom 40er zum 740

1931 kamen neue Steyr-Nutzfahrzeug-Modelle auf Basis des von Professor Porsche entwickelten Limousinen-Modells Steyr 30 auf den Markt. Mit hinterer Schwingachse und hydraulischer Bremse. 45 PS beim Typ 40N reichten für satte 70 Stundenkilometer Spitze, die auch vom Nachfolgemodell, dem 740er von 1937 mit seinen 55 PS nicht getoppt werden konnte. Parallel zu diesen Zweitonnern fertigte man in Oberösterreich, auf Steyr 100-beziehungsweise 200-Limousinen-Basis, leichte Lieferwagen mit Kastenaufbau und 400 Kilo Nutzlast, die ihrer Zeit weit voraus waren. Eine blendende Idee, nur die Kundschaft fehlte. Finanzielle Mittel waren damals sehr knapp. Vom Steyr 110 wurden nur 150 Stück verkauft, vom Steyr 210 gar nur 60.

Typ 150/250: Baby-Genie

Trotz dieses Rückschlags funktionierte beim nächsten Lieferwagen-Projekt wieder der aktuell produzierte Personenkraftwagen, der Steyr 55, als Basis. Liebevoll „Steyr Baby“ genannt, wurde er oft als „österreichischer Käfer“ bezeichnet. Mit Vierzylinder-Boxermotor vorne und Thermosiphon-Wasserkühlung, konstruiert von Karl Jenschke, hatte dieser Steyr jedoch überhaupt nichts mit Professor Porsches Volkswagen gemein. Außer, dass er dessen kugelige Form schon einige Jahre vorwegnahm. Man würde heute von „Corporate Identity“ sprechen, damals war ganz einfach Sparsamkeit der Grund, warum Steyr bei der LKW-Variante vom Typ 150 denselben Kühlergrill und die Scheinwerfer verwendete, welche schon der Limousine ihr charakteristisches Gesicht verliehen. Den 150 gab es von 1938 bis 1940 in Pritschen-, Kasten- oder Postwagen-Ausführung. Immer mit 260 Zentimeter Radstand und 750 Kilogramm Zuladung. Für schwieriges Gelände und den späteren Wehrmachtseinsatz versah Steyr den optisch identen Typ 250 mit einem Zwischengetriebe, wodurch dessen Steigfähigkeit im voll beladenen Zustand auf 46% stieg. In Franz Antels Film „Der Bockerer III“, schmuggelte Karl Merkatz, alias Fleischhauer Karl Bockerer, den sowjetischen Deserteur Oberst Nowotny im Typ-250-Kühlwagen versteckt, aus Ungarn nach Österreich.

Vom 1500A zum 370er

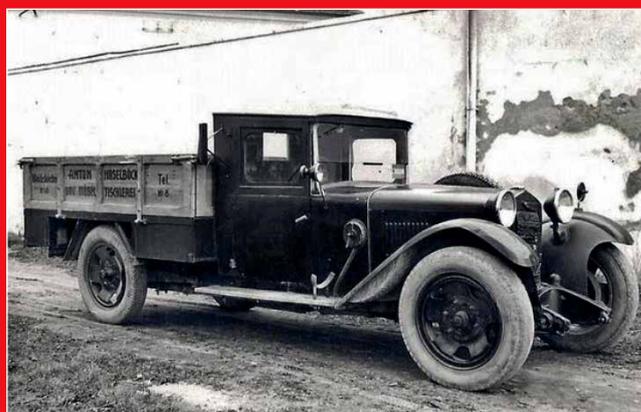
Während des Zweiten Weltkriegs war die Steyr-Daimler-Puch AG drittgrößter LKW-Produzent in Europa, hinter Opel und Mercedes. In Steyr wurde der geländegängige Allrad-Schnelllastwagen vom Typ 1500A in zahlreichen Varianten hergestellt. Ein Zweitonner vom Typ 270 wurde entwickelt. Beide besaßen einen luftgekühlten 85-PS-V8-Motor, konstruiert von Ferdinand Porsche. Dieser

Motor diente auch im ersten Nachkriegs-LKW, dem Dreitonner vom Typ 370, den Steyr 1946 auf der „Wiener Messe“ präsentierte, als Antriebsaggregat. Der 370er galt als wichtiger Faktor für Österreichs Wiederaufbau und Gütertransport. Lebensmittelketten, Brauereien, Bauunternehmer, Sägewerke, Gemeinden, Post, Polizei und Feuerwehr nutzten dieses zuverlässige Arbeitstier. Nur die höheren Nutzlastklassen wurden von den anderen österreichischen LKW-Produzenten, wie Saurer, Gräf&Stift und ÖAF bedient. Der 380er, Nachfolger des Steyr 370, bekam einen neu entwickelten sparsamen Diesel-Motor spendiert. Seine Nutzlast stieg auf vier Tonnen.

Die kleinen Fiat-Hauber

Um das LKW-Programm nach unten abzurunden, nahm man ab 1953 die Fiat Leicht LKWs vom Typ 615 und 615 N (N = Nafta = Diesel) mit 1,5 Tonnen Nutzlast in das Steyr-Programm auf. Neben einem Pritschenwagen mit 1,5 Tonnen Nutzlast wurde auch ein Lieferwagen mit geschlossener Ganzstahlkarosserie vom Steyr 260, wie der 615 in Österreich hieß, angeboten. Im Benziner werkelte ein eigenentwickelter, auf 50 PS gedrosselter 2-Liter-Motor aus der Steyr 2000-Limousine. Ab 1959 gab es aber nur noch den komplett importierten Fiat 615N als Steyr 260 Diesel zu kaufen. Leider geriet der unzuverlässige Fiat-Dieselmotor bald in Verruf. Nach anfänglich sehr erfolgreichen Verkäufen, verlor Steyr im Laufe der Jahre immer mehr Marktanteile an Mercedes, Hanomag, Borgward und Opel. Sowohl der ab 1960 importierte Nachfolger Steyr-Fiat 615 N1, wie auch der 1968 vorgestellte Steyr-Fiat 616 N2 mit moderner, neuer Hauber-Karosserie, fanden wenig Anklang beim Käuferpublikum. Im Gegensatz zu den Frontlenkern der „Officine Meccaniche“, kurz OM genannt, die Steyr ab 1960 im Programm führte. Dies ist aber eine neue, andere Geschichte.

Alexander Trimmel



Noch 1948 im Arbeitseinsatz: Steyr Typ XII N (1927-1929)
Foto: Sammlung Haselböck



Steyr Typ 110 Sanitätswagen (1934-1936)
Foto: Historisches Archiv der Steyr-Daimler-Puch AG



Kurzlebig und rar: Vom Typ 150 wurden lediglich 205 Stück gebaut (1938-1939)
Foto: Eva Gutscher



Sein oberösterreichischer Benziner war ein Juwel, der italienische Dieselmotor zerstörte seinen guten Ruf: Steyr Fiat 260 (1953-1959)
Foto: Marktgemeinde Puchberg

Ein VW Golf findet man heute an jeder Ecke, aber hoch konzentriert mitten im schönen Stockerau. Die weltweit größte private Sammlung wuchs zum Museum.

Mensch und Auto: Josef Juza

Herr des Golfs

Weise Sprüche, ausgeklügelte Psychotests, intelligente Algorithmen – die Frage nach der großen Liebe sollte man nicht mit logischen Mitteln prüfen. Beim Auto des Lebens verläuft es ähnlich. Stunden des Studierens von Zeitschriften oder Prospekten, Vergleichen von Daten und Preisen erübrigen sich nach den ersten Metern mit dem richtigen Auto schlagartig. Ähnlich verlief es auch bei Josef Juza. Viele Marken und Model-

le hatte er probiert und studiert, zuletzt Opel. Der Blitz schlug aber erst beim ersten GTI so richtig ein. Die Probefahrt mit dem Sportgolf eines Freundes war schuld. Ein gebrauchtes Exemplar musste also schnell her. Tatsächlich dauerte es aber noch ein paar Jahre. 7 Jahre alt war es und 5 Vorbesitzer im Typenschein, oder war es umgekehrt? So genau weiß es Josef heute auch nicht mehr. Bis zum GTI der zweiten Generation ver-

ging nicht viel Zeit, dieses Mal durfte es ein Neuwagen sein. Dies ist nun bald gute drei Jahrzehnte her. Leider musste der erste Golf weichen. Platz und Geld waren noch knapp. Der Caddy für den Rauchfangkehrerbetrieb, der Country für den Winter oder das Golf Cabrio für den Sommer folgten, irgendwie die logische Entwicklung. Mit dem Reiz neuer Ausstattungen und Motorvarianten wechselte so manch begehrte Karos-



rudels

serie allerdings schneller den Besitzer als die Jahreszeiten. An Sammeln hatte der gebürtige Wiener und heute stolzer Stockerauer damals noch nicht gedacht, für den Betrieb als Winterauto waren die Autos schließlich noch perfekt zu gebrauchen.

Beim heutigen Stand von gut 120 Golfen ist an der Diagnose nicht mehr zu rütteln. In den heiligen Hallen im Norden

Wiens, Stockerau, stehen eng zusammengepfercht, Exemplare aller Art der Generation I bis VI. Im Museum begrüßen allerdings hauptsächlich die Generationen I bis III. Die neueren Modelle bis zur Generation VI sind noch im Alltagseinsatz. Am Freigelände begrüßen bereits zwei Bremener Flughafen-Caddys mit Treppe. Der lange Stretchgolf fand nur noch auf dem Dach Platz. Ein Hingucker auf dem sonst noch nüt-



Museumsdirektor Josef Juza sammelte, was ging, und erfüllte sich so seinen Traum
Fotos: Bernhard Reichel



Ein Rundgang im Museum offenbart erst, wie vielfältig der Golf in unserem Leben wirkt

Fotos: Bernhard Reichel

ternen Betonbau ist er allemal. Einmal eingetreten, wartet über dem Eingang eine von nur 11 und mit dünneren Blechen gefertigte, extra leichte und noch unlackierte Motorsport-Karosserie des Golf II auf die unausweichliche Bodenplattenbesichtigung.

Neben praktisch allen Karosserievarianten, Aufbauten, Ausstattungen oder vor allem Sondermodellen umfasst Juzas Sammlung auch diverse Sonderanfertigungen, Einzelstücke und Prototypen. Besonders stolz ist der Herr über das Golfsrudel hier auf einen echten Vorserien-Golf von 1973, welcher eine nach vorne öffnende Schiebetür auf der Fahrerseite aufweist. Vermutlich einer der allerersten Golfs,

die vom Band rollten. Die Citystromer der ersten und zweiten Generation, der Ecomatic Golf III oder auch der radikal offene Buggy, begeistern effektiv mit Seltenheitswert. Pannendienst, Ambulance, Feuerwehr, Post, Bundesheer, Polizei, wie breit der Golf seinen Dienst an der Gesellschaft brachte, wird hier verdichtet vor Augen geführt.

Nicht jedem bekannt ist wohl so manches Sondermodell oder Modell von fremden Märkten. Besonders die US-Gölfе mit eckigen Scheinwerfern und Anbauteilen fallen auf, wie auch im anderen Extrem diverse Tuningumbauten. Mit reichlich Liebe zum Detail arrangierte der Museumsdirektor diverse Szenarien, etwa rund um die beiden Cam-



Die Detailliebe hält auch bei den Modellautos an, beachtlich wie exakt die Ausstellungsstücke nachgebaut wurden

ping-Göfse oder den vorwunderbaren Raritäten, originalen Schildern, Prospekten, Reklame, Schauraumausstattungen, Geräten und Werkzeugen strotzenden Werkstattnachbau.

Schon das gesamte Arrangement ist einen Besuch wert, besonders für Modellbaufreunde. Die diversen thematischen Schauplätze sind gelungen mit Glasvitrinen abgetrennt, befüllt sind diese mit zahlreichen Modellen aller Maßstäbe und Generationen. Studien, Einzelstücke, Rennversionen – die Vielfalt ist schon beeindruckend, wie auch die handgearbeiteten Modelle und Dioramen. Sogar der Flughafengolf oder der verrostete Stockerauer Gemeinde-Golf mit platten Reifen finden sich als Miniatur

nachgebaut wieder. Der ausgeleuchtete Kofferraum eines Caddy dient gleich komplett als Schauplatz liebevoller Dioramakunst. Für das nächste Jahr ist auch eine neue Halle rein mit den Modellschätzen in Vorbereitung. Absolutes Highlight wird hier der Nachbau des Museums in 1:18. Verbleibende Flächen sind mit nostalgischen Blechschildern, Emblemen aller Größen, Postern, Plakaten, Bannern, Fotos verziert. Dazwischen findet sich auch praktisch jedes erdenklich sammelbare Souvenir, vom modernen Kinderauto bis hin zur echten Münzparkuhr.

Ein weiterer besonderer und persönlicher Liebling ist der Golf II Limited. Das Sondermodell mit 16V-Motor und G-Lader



Das herrlich Angenehme ist der lebensechte Mix aus Werksautos, Alltagsautos und Einzelstücken jeglicher Herkunft

Fotos: Bernhard Reichel



Die liebevoll nachgebaute Werkstatt ist bestimmt eines der Nebenhightlights.

Fotos: Bernhard Reichel

unter der Haube leistete heftige und offizielle 210 PS und verfügte sogar über Allradantrieb. Nur 71 Stück ließ VW von dem damaligen Topgolf bauen. Stets fünftürig und hauptsächlich am blauen Rahmen um den Kühlergrill herum erkenntlich, ist der Bolide vorrangig nur von Kennern erkennbar. Bis zum Golf IV R32, übrigens das modernste Exemplar der aktuellen Exponate, war der Limited praktisch eine kleine Ewigkeit der stärkste bislang gebaute Golf. Deutlich bekannter ist da schon der davor geparkte Rally-Golf.

Das herrlich Angenehme und Authentische sind auch jene Modelle, die von der Straße direkt ins Museum führen und

nicht fanatisch auf picobello hergerichtet wurden, darunter auch ein Golf mit über einer Million Kilometern Laufleistung. Das Kontrastmodell bildet ein 1er-GTI, welcher exklusiv für einen arabischen Scheich luxuriös herausgeputzt wurde. Reichlich Wurzelholz, edle Teppiche und ein Autotelefon begeistern bei diesem Einzelstück.

Vor etwa zehn Jahren war die Idee eines Museums geboren, ab einem gewissen Zeitpunkt ließ sich die Sammelleidenschaft nicht mehr begrenzen und so passen heute auch nicht mehr alle Modelle in die 1300 Quadratmeter fassenden Ausstellungshallen. Aus der Not eine Tugend gemacht,



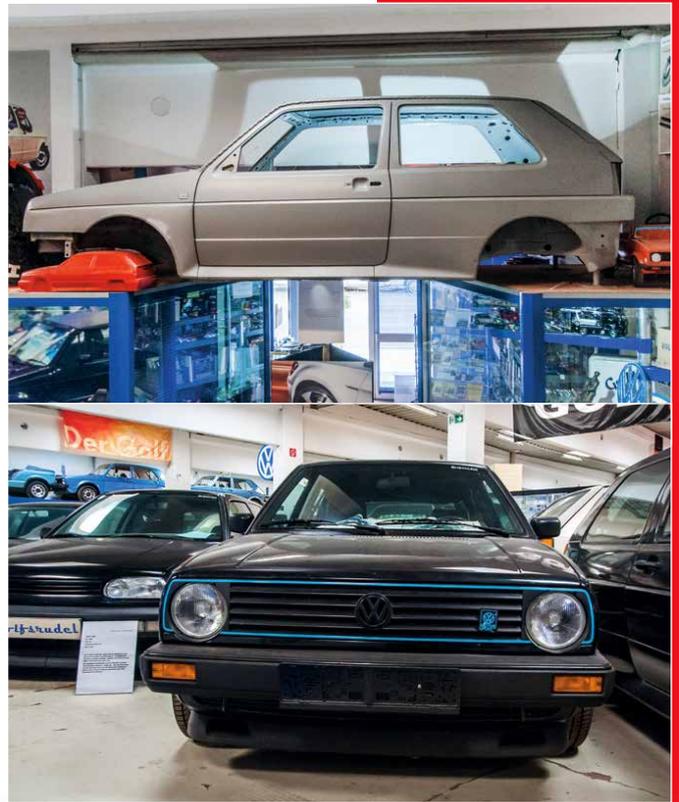
bastelt Juza so Jahr für Jahr immer neue Sonderausstellungen. 2020 waren es Post- und Bundesheerfahrzeuge, 2021 werden es alle Modelle, welche sich unter dem Baulichprivileg zusammenfassen lassen. Besichtigen kann jeder das Golfsrudel nach dem Winterschlaf zwischen April und Oktober. Golf-Fans von mittlerweile allen Kontinenten haben diesen Weg bereits auf sich genommen. Der Bekanntheitsgrad wächst rasant, neue Kontakte werden geknüpft. Da fällt es nicht schwer, vorherzusagen, dass das Museum stets um noch exklusivere Stücke weiter wachsen wird.

Die Frage, was denn all diese Modelle wohl gekostet haben

mögen, hört der Museumsdirektor des Öfteren und die Antwort verblüfft jedes Mal umso mehr, denn im Schnitt waren es gerade mal wenige Hundert Euro pro Auto, was man sich in der heutigen Oldtimerspekulationsblase kaum noch vorstellen kann. Der Prototyp mit Schiebetür wurde gar im letzten Moment vom Schrottplatz gerettet. 2014 klingelte bei Juza das Telefon: VW selbst borgte sich dieses Einzelstück für eine eigene Ausstellung aus.

Bernhard Reichel

Golfsrudel Museum
Wiesenerstraße 3
2000 Stockerau
April–Oktober: Samstag,
Sonn- und Feiertage, 10–18h
www.Golfsrudel.at



Die dank dünneren Blechen extra leichte Golf II Motorsport-Karosserie thront über dem Eingang. Der Golf II Limited hingegen steht in voller Montur auf seinen Rädern und war mit seinen 210 PS lange der stärkste Seriengolf, ehe der Golf IV R32 ihn ablöste

Fotos: Bernhard Reichel





WE ARE

retyred
ORIGINAL



www.retyred.com

