

Jetzt oder teuer

Pickups



Faszination Edelstahl



TESTS: Cupra Formentor • Mazda MX-30 • Ford Kuga • Honda Jazz & Civic
Hyundai i20 & i30 • Hyundai Tucson • Renault Megane • VW ID.3

Eine ID weiter

10 neue VW Modelle



Rechtsberatung

Dashcams



Der elektrische Hai

Audi A6 e-tron



I AM



retyred
ORIGINAL

Möbel mit verdächtig guter Kurvenlage.
Möbel mit Profil.

Think. Rethink.
www.retyred.com

editorial

Liebe Leserinnen, liebe Leser!

Durch die NoVA-Einführung bei Nutzfahrzeugen werden sich ebenso Pickups massiv verteuern. Bis zur Wirksamkeit mit Anfang Juli lassen sich letzte günstige Gelegenheiten erschnappen. Unser Coverstar von Hyundai wird sich bis dahin leider bestimmt nicht ausgeben. Zumal es sich hier noch um das Conceptcar Santa Cruz handelt. Die Serienversion debütiert im selbstbewussten und kantigen Look des brandneuen Tucson. Neben den Bestsellern i20 und i30 stellte sich dieser bereits unserem Test. Wie breit und weit die Koreaner bereits aufgestellt sind, unterstreichen der neue Ioniq 5 und sein Bruder Kia EV6. Besonders der Ioniq 5 möchte VW gerne einen Strich durch die Stromrechnung machen.

Die Golfsburger selbst trauen dem ID.3 zu, die Karriere des Golf nach neun Generationen einzustellen. Praktisch alles auf eine Karte gesetzt, wächst in den kommenden Jahren auf dieser Plattform eine ganze Familiendynastie heran. Wir stellen Ihnen die wichtigsten Ableger vor.

Dass es nicht immer Golf heißen muss, berichten unsere Tests der französischen, japanischen und koreanischen Interpretationen.

Über die Funktion einer Ampel wird nicht nur im Gesundheitsministerium gestritten, der Teufel steckt auch im Straßenverkehr im Detail, besonders im Schadensfall. Wir klären auf und nahmen uns auch die rechtlichen Mythen rund um Dashcams vor.

Unsere Geschichte über Autos aus Edelstahl lässt sich sehen, beachtlich, welche Ideen Generationen vor uns bereits hatten. In die Zukunft hingen schaut der Entwurf eines neuen DeLorean, anlässlich des nun bereits 40. Geburtstages.

Entsprechend schnell wird auch die Zeit zum nächsten Sommer vergehen, der Red Bull Ring hält reichlich Spaß- und Freizeitangebote parat.

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



inhalt

Coverstory:	Pickups	4
Ausblick:	VW ID-Familie	10
Neuheiten:	Elektroautos	12
	Bewährtes neu aufgelegt	16
Tests:	VW ID.3	18
	Mazda MX-30	19
	Cupra Formentor	20
	Hyundai i20	22
	Hyundai Tucson	23
	Hyundai i30 Kombi	24
	Honda Jazz	26
	Honda Civic	27
	Renault Megane	28
	Ford Kuga	30
	Suzuki Swift Sport	31
	Hyundai Bayon	31
Verkehr & mehr:	Neue Logos	32
	Irrtümer im Straßenverkehr	32
	Überbevölkerung	33
	Sonax Pfl egetipp	34
	Dashcam-Mythen	36
	Gerüchteküche	38
	Auto Shanghai	38
	Der neue Trend: Bus	38
Klassik:	DeLorean	40
	Edelstahlautos	42
	DeLorean Hommage	44
Freizeit:	Red Bull Ring	46



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: grafik.at - Atelier Hannes Gsell. Druck: Grafički zavod Hrvatske d.o.o. Vertrieb: PlusCity und LentiaCity (Linz), Shopping City Seiersberg (Graz), ELI Shopping (Liezen), Leoben City Shopping (Leoben), EO (Oberwart), Riverside, Auhofcenter und Q19 (Wien), G3 Shopping Resort (Seyring/Gerasdorf), Rosenarcade (Tulln), City Center Amstetten (Amstetten), bühlercenter (Krems). Fotonachweise: Cover: Hersteller, Seite 1 & 3: Hersteller, Bernhard Reichel

Pickups

Gekommen, um zu gehen

Die neue NoVA hat das Potenzial, den Pickup-Markt auf rund ein Drittel zu reduzieren.

Wer ein paar Jahre zurückblickt, bekommt unweigerlich das Gefühl, dass einzelne Unternehmen längst davon in Kenntnis gesetzt waren, dass dem hierzulande boomenden Markt die Steuer-schraube angesetzt werden würde. Das ist natürlich Unsinn, da die gut 5.000 Modelle, die sich in den besten Jahren in Österreich absetzen ließen, international gesehen nicht einmal als Rundungsfehler zu betrachten sind. Das gilt es anzuerkennen - was aber nicht heißen soll, dass wir ob der neuen Situation nicht auch ein wenig traurig sein dürfen. In Österreich war der klassische Pickup in der Vergangenheit natürlich auch durch seine steuerliche Einstufung im Vorteil. Nicht minder wichtig aber war die durchwegs hohe Zugleistung der einzelnen Modelle, die Nutzlast von rund einer Tonne - und die Gesamtwirtschaftlichkeit, für die auch der Basispreis eine wesentliche Rolle gespielt hat.

Während dickbäuchige und kaum geländeuntaugliche SUV-Modelle dank Plug-in-Technologie neuerdings die innerstädtischen Ladesäulen in Beschlag nehmen und dafür auch noch gefördert werden, verlieren die Nutz-anwender die letzten Fahrzeuge, die sowohl für die Straße als auch fürs Gelände taugen und oftmals die Basis für komplexe Aufbauten boten. Über die V8-Benziner hätte man ja noch reden können, über die unverhältnismäßige Verteuerung von modernen Vierzylinder-Aggregaten erübrigt sich die Diskussion - hier sind die NoVA-Maßnahmen einfach nur dumm und mittelfristig keinesfalls umweltfreundlich. Wie eingangs erwähnt, hat die ab 1. Juli gültige Neuregelung für Pickup-Modelle keinen Einfluss auf die internationale Ausrichtung der einzelnen Marken.

Nachdem sich Fiat und Mercedes-Benz scheinbar dauerhaft aus dem Pickup-Markt zurückgezogen haben, VW eine Pause macht und diese nutzt, um sich gemeinsam mit Ford auf neue Höhenflüge vorzubereiten war Mitsubishi bis vor wenigen Tagen drauf und dran, als Marke aus Europa zu verschwinden. Eine Entscheidung, die Mitte April überraschend revidiert wurde, wodurch uns auch der L 200 - der speziell in seiner jüngsten Form ein ausgezeichnetes Fahrzeug ist - weiterhin erhalten bleibt. Ausgestattet mit einem echten permanenten Allradantrieb, der sich für lange Strecken auf trockenen Autobahnen sogar deaktivieren lässt, ist der Mitsubishi nicht nur ein fahraktives Auto, sondern auch ein echter Allrounder zu einem sehr fairen Preis. Daran ändert auch nichts, dass er bei Raumangebot, Lu-



Sportlich zur Nummer 1 im heimischen Pick Up Markt - der Ford Ranger



Das Topmodell Ranger Raptor taugt auch als Lifestyle Laster



Kantiges Japan Design trifft beim Mitsubishi L200 auf die beste Allradtechnik im Segment



Nissan hat mit dem Navara eine sehr lange Pick Up Tradition

xus und Leistung nicht die absolute Spitze markiert.

Die Rolle des Marktführers spielt nicht erst seit dem Entfall des VW Amarok, sondern auch schon währenddessen der Ford Ranger. Ein ausge-reiftes Produkt trifft hier auf ein Pickup-affines Händlernetz und eine robuste Bauweise. Ob der zuschaltbare Allrad-antrieb wirklich der Weisheit letzter Schluss ist, bleibt eben-so offen wie die Frage, ob wir endlich damit aufhören soll-ten, dem legendären Fünf-Zy-linger-Motor nachzuweinen und beginnen sollten, uns am - hinsichtlich der Eckdaten - sogar besseren Vierzylinder zu erfreuen. Top beim Ford Ranger sind auch Gelände-tauglichkeit, Zugkraft und die große Auswahl an Modellen, die es erlaubt, ohne große Zu-satzkosten ein maßgeschnei-deres Werkzeug sein eigen

nennen zu können. Goldrichtig auch der Schachzug seitens Ford, mit dem Ranger Raptor ein Topmodell auf den Markt zu bringen, dem es gelingt, Begehrlichkeiten zu wecken. Noch schöner ist nur, dass der Raptor keine Mogelpackung ist, die zusätzliches Geld in die Kassen der Aktio-näre spült, sondern technisch wirklich das Maß der Dinge darstellt. Wer das nicht glaubt, kann einfach mal alle beim Raptor serienmäßigen Extras zusammenrechnen und prü-fen, was diese getrennt vom Auto kosten. Noch teurer ist nur der NoVA-Aufschlag, der dafür sorgen wird, dass auch der Raptor hierzulande ein-fach aussterben wird - nicht zuletzt deswegen, weil im Pi-ckup-Segment kaum Geld für die Verfälschung einer echten Verbrauchsbilanz ausgegeben wird, womit die NoVA drama-tisch höher ausfällt als bei ei-

motor more



Kult Planenwagen mit Herz -
Land Rover Defender 130



Mit dem Alaskan rundet Renault sein
Nutzfahrzeug Programm erfolgreich ab



Der neue RAM gilt als der
US-Truck in Europa

nem vergleichbaren SUV oder Van. Nur durch den Entfall der Heckklappe ließ sich beispielsweise im Prüfzyklus rund ein Liter Treibstoff einsparen, und als kostenloses Zubehör könnten die Hersteller die Heckklappe originalverpackt mitliefern. Von solchen Ideen ist das Segment aktuell noch weit entfernt.

Den dümmsten Zeitpunkt für den besten Pickup seit den 90er-Jahren hat sich Toyota ausgesucht. Der neue Hilux ist laut jenen Kunden, die ihn bereits fahren, genau so wie man sich das seit Jahren gewünscht hat. Gelungenes Design, klassische Toyota-Haptik, ordentlich verarbeitet und endlich mit ausreichend Kraft unter der Haube. Da geht dann auch der Preis in Ordnung, den Ruf des Unkaputtbaren gibt es serienmäßig mit dazu.

Wäre er nicht ausverkauft, könnte man an dieser Stelle auch die neue Vertriebsorganisation erwähnen, die aktiver als bisher agiert und die bisher da und dort zu erkennende Markenpatina erfolgreich entfernt hat. Wer jetzt noch einen neuen Hilux will, bettelt beim Händler seines Vertrauens um dessen Vorführwagen oder kauft im Ausland. Wirklich schade.

Dass es zu wenig ist, einfach nur ein gutes Auto auf die Räder zu stellen, muss auch Isuzu anerkennen. Während andere Hersteller mit den größtmöglichen Vorbestellungen agiert haben, wartet man beim D-Max immer noch auf ein Presseauto, um den finalen Medienhype rund um das Ende der Pi-

ckup-Modelle zumindest ein wenig nutzen zu können. Da hilft es auch nur bedingt, dass es Isuzu gelungen ist, das eigene Händlernetz um ein paar renommierte Vertriebspartner zu erweitern.

„Still“ ist auch das Stichwort, wenn es um das Pickup-Engagement von Renault und Nissan geht. In Sachen Preis/Leistung absolut überzeugend und zumindest bei Renault mit einer starken Nutzfahrzeugmannschaft ausgestattet, scheint es hier keine Motivation zu geben, noch ein paar zusätzliche Modelle auf den Markt zu bringen. Das ist schade und wird zu einem späteren Zeitpunkt wohl nicht mehr möglich sein. Unbeantwortet ist zudem die Frage, ob künftig nicht nur der Nissan und der Renault

ault, sondern auch der Mitsubishi Pickup auf der gleichen Plattform aufbauen werden.

Bleiben abschließend noch jene Modelle, die viele Grünpolitiker bisher in den Wahnsinn getrieben und vermutlich auch die Motivation für die neue NOVA-Regelung geliefert haben. Primär auf V8-Motoren aufbauend sind die großen US-Modelle, ganz egal, ob sie von Dodge oder Ford (alle anderen US-Marken sind hierzulande kaum anzutreffen) kommen. Damit ist Kraft in Hülle und Fülle garantiert, wodurch sich die US-Modelle vortrefflich als Zugfahrzeug eignen. Top auch die Ausstattung und der Komfort, den speziell jene Nutzer schätzen, die wirklich viel unterwegs sind. Dank der großzügigen Abmessungen bietet zudem auch die zweite Reihe der Doppelkabiner-Modelle viel Raum - und damit einen echten Vorteil gegenüber den normalen Pickup-Modellen.



Sport Kompetenz stand schon bei der
ersten Ford Ranger Generation
im Lastenheft

MTL Mauersanierungen GmbH

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

eines der führenden österreichischen Unternehmen am Sektor:

➤ **Bauwerksabdichtung**

➤ **Mauerwerksabdichtung**

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

➤ **Mauertrockenlegung**

- Ausheizen der nassen Mauerbereiche mit Heizstäben oberhalb der Abdichtungsebene.

➤ **Heizstabtechnik**

- flächige Mauerwerksentfeuchtung, -ausheizung mit Heizstäben.

➤ **Fugen- und Rissverpressung**

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

➤ **Mauerwerksverfestigung**

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

Kontakt und Information:

Bernhard WILHELM, Inhaber und GF

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

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

A-2353 Guntramsdorf, Gumpoldskirchnerstraße 2

In Österreich haben sich in den letzten zwei Jahrzehnten mehrere Unternehmen auf die US-Pick-Up-Modelle konzentriert. Ein Aufpreis von bis zu 30.000 Euro ohne einen entsprechenden Mehrwert wird aber auch hier für eine dramatische Reduktion der Stückzahlen sorgen.

Für die Zukunft bleibt uns die Chance, dass der angekündigte Hyundai Pickup genauso gut aussieht wie die aktuell gezeigte Studie. Vielleicht macht auch Fiat bzw. die Stelantis-Gruppe ihre Ankündigung wahr und bringt einen echten Pickup nach Europa; und dann wäre da noch die Kooperation von Ford und Volkswagen, die als Hoffnungsschimmer für den sterbenden Pickup-Markt dienen könnte. Technologisch betrachtet, müsste sich die NoVA-Einstufung mit ein wenig Hybridtechnologie und ein

paar optischen Maßnahmen ganz gut in den Griff kriegen lassen. Ob sich die Industrie dies für den kleinen europäischen Markt antun wird, darf jedoch bezweifelt werden.

Man muss kein großer Pessimist sein um vorherzusagen, dass der österreichische Pickup-Markt wohl auf rund 1.500 Exemplare pro Jahr zurückfallen wird – das wäre so nicht nötig gewesen. Einmal mehr kommt durch Maßnahmen der Regierung die Idee, nicht den Besitz, sondern die Nutzung in Form eines angepassten Treibstoffpreises zu besteuern, unter die Räder. Geholfen ist damit niemandem. Nicht den Anbietern, die Arbeitsplätze sichern, nicht den Kunden, die gerne mit modernen, praktischen Fahrzeugen arbeiten - und schon gar nicht der Umwelt.

Johannes Mautner Markhof



Der Shelby auf Basis des Ford F-150 leistet auf Wunsch bis zu 760 PS



Auto Plus bietet viel Auswahl beim Pick Up Zubehör



Erstmals bietet der Toyota Hilux nicht nur Offroad Kompetenz sondern auch PKW Fahrleistungen

Foto: Hersteller

VOLLGAS!

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

Folgt uns auf Instagram
@motorandmore.at

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

VOLLGAS!
21 | 2

VOLLGAS!

powered by **Rally&more**



GRUPPE-B-NACHFOLGER
KENNEN SIE'S?

RALLYE-SENSATION
IM BURGENLAND

WRC-VORSCHAU
KROATIEN

TV & STREAMING
MOTORSPORT
PLANER 2021



SPECIAL

WENN DER ERFOLG ZUR
KOPFSACHE WIRD

SEI KEIN ANGSTHASE!



Nr. 2 – April/Mai 2021 € 5,90

WRC » ORM » RX » F1 » GT » HILLCIMB » 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

Ausblick

Neue Volkswagen

Zur Zeit gibt niemand soviel Strom wie Volkswagen. An der Börse gelten die Wolfsburger bereits als die neuen Tesla, die Aktie hat sich in wenigen Wochen mehr als verdoppelt. Der glaubwürdige Aprilscherz, VW in den USA in Voltswagen umzubenennen, musste am Ende von oberster Stelle bereinigt werden. ID.3 und 4 rollen bereits auf den Straßen, auf der selben flexiblen Plattform folgen bald dutzende neue Modelle.



ID.3 R

Erst für 2024 ist die R-Variante des ID 3 anvisiert. Die Wartezeit beruht auf die Verfügbarkeit leistungsstärkerer Akkus. Die Fahrleistungen sollen, trotz hohem Leergewicht, jene des Golf GTI überflügeln. Ein zweiter Motor auf der Vorderachse ermöglicht nicht nur noch mehr Leistung, sondern auch Allradantrieb.



ID.3 Cabrio

Das Golf Cabrio wurde längst zur Ikone, die experimentellen Nachfolge-Kandidaten á la Eos flopten, Golf und Beetle blieben ohne Nachfolger und das aktuelle T-Roc Cabrio verkauft sich nicht wie erhofft. Eine Skizze gibt es bereits, offiziell überprüfen die Chefs die Marktchancen, intern ist das ID.3 Cabrio fertig. Dank dem Batteriepaket benötigt das Auto weniger Versteifungsnacharbeit. Das Verdeck leiht man sich wohl vom T-Roc Cabrio. 2023 könnte es los gehen.



ID Buzz

Technisch basiert der Bus auf dem MEB, durch Form und Sitzposition erhielt dieser einige Modifikationen, etwa an der Lenksäule. Auf 4,70 Meter Länge und dem Platz sparenden E-Antrieb entsteht enorm viel Raum. Besonders für die USA und Lieferdienste wird es eine gut fünf Meter umfassende Langversion geben. Wie beim Original-Bulli sitzen Motor und Antrieb hinten, eine Allradversion wird folgen. Der Basisakku reicht für gut 300 Kilometer, der größere für 500. Gebaut wird der Bus in Hannover und spätestens 2025 soll das Modell rein autonom fahren. VW hat sich übrigens auch den Namen „e-Samba“ schützen lassen.



ID Beetle

In seinen letzten Tagen war der Beetle richtig erfolgreich: Die Plattform, welche bis auf den Golf V zurückreichte, beendete aber dessen Karriere. Ein neuer Käfer mit Heckmotor- und Antrieb wäre deutlich dichter am Original, mit fünf Türen und Offroadbeplankung aber alltagstauglicher als die letzte Neuinterpretation. Der E-Motor bietet spaßige 150 oder 204 PS. Den Namen e-Beetle hat sich VW auf jeden Fall schon mal schützen lassen.



ID.1

Der ID.1 im Poloformat mit knapp über vier Metern sollte eigentlich von Seat entwickelt werden. Durch die Akkupakete lässt sich die Kompaktplattform nicht ideal flexibel kürzen, so übernimmt Wolfsburg wieder die Federführung. Der ID.1 löst den e-up ab und gar den Polo, welcher 2024 ausläuft. 2023 soll es mit Preisen ab 20.000 Euro losgehen. Die 38 kWh fassenden und kobaltfreien Lithium-Eisenphosphat-Akkus reichen für gut 200 Kilometer.



ID.2

Sofern die Messe stattfindet, will VW auf der IAA in München eine erste Studie vorstellen. Das Modell im Format eines T-Cross greift auf die kobaltfreien Lithium-Eisenphosphat-Akkus zurück. DS3 Crossback, Opel Mokka und Hyundai Kona sind bereits elektrisch auf dem Markt.



ID.7

VW gehen jetzt schon die Namen aus, eigentlich sollte der ID. Buzz auf den Namen ID.7 hören, aber die Verantwortlichen reservieren diesen doch für diesen großen Reisekombi. Mit gut fünf Meter Länge und gut drei Meter Radstand wird der Elektro-Passat ein wahres Raumwunder. Gebaut wird das rein elektrische Modell ab 2023 in Emden. Die größte 82 kWh-Akkuausbaustufe reicht für gut 700 Kilometer. 279 PS stehen am Start sowie stets elektronisch gesicherter Heckantrieb, ein zweiter Motor realisiert 340 PS und Allradantrieb.



Projekt Trinity

Das lateinische Ursprungswort Trinitas steht für Dreifaltigkeit. VW versteht darunter das erste Modell auf der nächsten MEB Evo-Plattform: 800 Volt-Schnellladetechnik, eine neue Softwarearchitektur mit noch weniger Steuergeräten und günstige leistungsfähige Akkus mit 700 Kilometer Reichweite. Die zweite Säule beruht auf dem hochautonomen Fahren Level 4. Entsprechend schalterfrei wird der Innenraum. Der dritte Ansatz betrifft neue Vermarktungs- und Produktionsmethoden, Stichwort „Datenbasierte Geschäftsmodelle“. Die 4,70 Meter lange und gut 35.000 Euro teure Limousine zielt direkt auf Teslas Modell 3 und rollt voll ausgestattet zum Kunden, die Extras werden per Miete frei geschaltet.



ID.5

Trotz bald drohender Knappheit in der Nummerierung, erhält die Coupé-Version des ID.4 im Stile der 2017er-Studie ID Crozz eine eigene Ziffer. Während das Tiguan Coupé China vorbehalten bleibt, wird der ID.5 natürlich auch zu uns kommen. Auffallend flach darf die Dachlinie auslaufen. Pränant wird der Heckspoiler, welchen auch der Audi Q4 Sportback trägt. Die Leistung der zwei Motoren im Topmodell ID.5 GTX auf Vorder- und Hinterachse bringen es auf 306 PS Systemleistung. Allradantrieb ist somit serienmäßig.



ID.6

Der kompakte ID.4 bietet bereits die Platzverhältnisse eines Touareg, gut vorstellbar wie geräumig erst der ID.6 mit der Außenlänge eines Touareg bieten wird. Vorerst kommt der Siebensitzer nur in China und USA auf den Markt. Das 2,8 Tonnen schwere aber 306 PS starke SUV findet aber bestimmt auch hier seine Fans. Durch die Joint-Venture-Partner verwirren aktuell verschiedene Frontschürzenversionen.

Neuheiten:

Lords Koreas

Ein stark gewachsenenes Startup aus Übersee macht es vor, genoss jahrelang einen Vorsprung, aber nun drängen die großen Hersteller mit übermächtigen Stückzahlvisionen vor. Große, starke und spaßige E-Autos in verführerischer Hülle, das können nun auch die Koreaner.



Kia EV6

Das erste Auto Kias neuester E-Architektur ist natürlich ein Crossover. Der Name EV6 ist schlicht und soll wohl nicht vom spektakulären Auftritt ablenken. Das Modell ist übrigens nur der Anfang einer ganzen Familie mit ähnlichem Look und mit fast 4,7 Meter nicht mal das größte. Die Front ist fast schon zu brav, heftig mutig ist das Heck ausgefallen. Reichlich dominante Fläche und ein Leuchtband, welches von Radkasten zu Radkasten reicht. Für das Design war kein Geringerer als Luc Donkerwolke verantwortlich. Die Proportionen muss man wohl erst auf der Straße erfassen, schon der Radstand umfasst gute 2,9 Meter, 21-Zöller passen in die Radkästen. Zwei Akkuoptionen mit 58 oder 72,6 kWh, stehen zur Wahl. Damit kommt man 400 oder 500 Kilometer weit. 100 Kilometer in 5 Minuten nachladen? Dank 800 Volt-Technik kein Problem, sofern man allerdings eine entsprechende Ladesäule findet. Die stärkeren Modelle leisten 235, 306 oder gar 584 PS als GT und sind immer allradgetrieben. Die Varianten mit Heckantrieb leisten 170 oder 218 PS.

Ioniq 5

Auch dieses Auto lässt sich erst auf der Straße richtig einschätzen. Optisch wirkt das Elektromobil wie eine Moderne Interpretation eines Golf I oder Lancia Delta. Man glaubt es kaum, der 5 teilt sich aber Technik und Abmessungen mit dem Kia EV6, wirkt auf den Fotos kompakt. Akkukapazitäten, Motoren und Ladezeiten sind mit diesem identisch. Auch für dieses Design ist der Luc Donkerwolke verantwortlich, zwei identische Autos, die optisch nicht unterschiedlicher ausfallen konnten. Starke Inspiration fand der Meister übrigens beim alten Hyundai Pony Coupé aus 1974. Im Innenraum sucht man Tasten und Schalter beinahe vergebens. Die Bedienung erfolgt über ein extrabreites Display. Wenn es mit dem Laden mal länger dauern sollte, lassen sich die Sitze völlig flach legen. Preise gibt es noch keine, aber unter 40.000 wird schwer. Der 5 ist übrigens nur der Auftakt weiterer Modelle, welche wohl alle ziemlich eigenständig ausfallen dürften und als Submarke laufen. Auf Auto und Akkus gibt Hyundai acht Jahre Garantie.

BMW i4

Die rein elektrische Version des neuen 4er hört auf den Namen i4. Raumvorteile gibt es keine. Die Niere ist verblendet und man spendierte jede Menge blaue Akzentteile, sowie eigene und kleinere Lufteinlässe. Gut 460 PS sollen eine halbe Tonne 80 kWh-Akkuzusatzgewicht egalalisieren, was aber wohl auch schon die Versionen mit 330 und später 280 PS schaffen werden. Über 500 Kilometer soll der Tesla Modell 3-Rivale weit stromern.



„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



Audi Q4 e-tron

Der edle Bruder von Skoda Enyaq und VW ID.4 ging praktisch 1:1 aus der Studie hervor. Den richtig flachen Sportback gibt es vom Start an. Den Motor auf der Hinterachse gibt es mit 170 oder 204 PS. Dank zweitem Motor auf der Vorderachse ergeben sich 299 PS und Allrad im Topmodell. Die Akkus haben eine Kapazität von 52 und 77 kWh. Damit kommt man etwa 340 oder 490 Kilometer weit.



Mercedes EQB

Die Technik ist dicht mit dem EQA verwandt, ebenso die Optik mit eigenen Scheinwerfern, geschlossenem Kühlergrill und Leuchtband vorne und hinten. Der Unterschied liegt im Raumangebot, der EQB ist optional sogar mit sieben Sitzen zu haben. Das Basismodell mit Frontantrieb offenbart 190 PS, das Topmodell wird etwa 100 PS drauflegen. Der 66,5-kWh-Akku soll für gut 400 Kilometer reichen.

Mercedes EQS

Mercedes' luxuriöse Antwort auf Tesla, das erste Modell auf einer reinen E-Plattform. Die Abmessungen sind stattlich: 5,21 Meter lang, 1,93 Meter breit. Das 333 PS-Basismodell hat einen E-Motor auf der Hinterachse. Ein zweiter Motor auf der Vorderachse steigert die Systemleistung in der nächsten Stufe auf 523 PS und Allrad. Das Topmodell leistet 760 PS. Mit dem größten 107,8 kWh-Akku kommt das 2,5-Tonnen-Liner gut 770 Kilometer weit. Der Innenraum besteht praktisch nur noch aus einem riesigen Bildschirm.



Volvo C40

Lange mussten Fans der schwedischen Marke auf einen C40 warten. Das Ergebnis kommt unerwartet und stellt im Grunde die Coupé-Version des XC40 dar. Auf jeder Achse sitzt ein E-Elektromotor, macht zusammen entspannte 408 PS. Der 78 kWh-Akku soll für knapp über 400 Kilometer Reichweite reichen. Trotz Kaufpreises von 60.000 Euro ist der C40 nur online bestellbar.

Toyota BZ4X

Gemeinsam mit Subaru baut auch Toyota eine flexible E-Plattform namens e-TNGA. Erstes Familienmitglied wird der BZ4X, welcher nur noch offiziell als Concept firmiert. Die Basis bringt 120 PS, Versionen mit 200 und 220 werden folgen. Der 75 kWh-Lithium-Ionen-Akkur soll für gut 500 Kilometern Reichweite reichen.





• QUATTRO •

GEILE SOCKE!

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

Autosocken.at

Neuheiten:

Kein Stillstand

Trotz aller elektrischen Euphorie bleibt noch mehr als genug Raum für konventionelle Antriebe, ohne kreative Verpackung geht es aber nicht mehr.

Toyota GR86

AE86, GT86 und nun GR86 - Die Japaner haben den kleinen Bruder so gründlich renoviert, dass man von einem Modell sprechen kann, welches perfekt zum Aufbau von GR passt. Erfreulicherweise bietet der Sportwagen mit klassischem Heckantrieb und manuellem Getriebe fast exklusive Ware alter Schule. Der etwa 235 PS starke 2,4-Liter-Vierzylinder-Boxer von Subaru darf immer noch auf Turbo verzichten. Automatik wird es wieder gegen Aufpreis geben. Das Gewicht soll auf knapp unter 1.200 Kilo sinken. Der Bruder Subaru BRZ wird den Weg nach Europa leider nicht mehr schaffen.



Citroën C5 X

Auch Citroën folgt dem Trend zum Crossover, so erhält der C5 den Zusatz X, welchen Opel gerade erst abgelegt hat. Auffällig ist vor allem die Front mit ihren tagfahrlichtdominanten Double Decker Eyes, das Heck überrascht mit einem Zusatzspoiler. Innen ist natürlich der 12-Zoll-Touchscreenmonitor prägend. Wie beim C5 Aircross ist auch die Advanced Comfort-Aktivfederung an Bord aber bereits weiterentwickelt. Vermutlich wird der C5 X alle Motoren aus den Brüdern DS9 und Peugeot 508 nützen dürfen, zum Start stehen mal zwei klassische Benziner und der bekannte Plug-in mit 225 PS zur Wahl.

Skoda Kodiaq Facelift

Scheinwerfer und Kühlergrill erhalten böser dreinschauende Knicke im Stile des Octavia. Innen gibt es mehr Luxus und Assistenz. Die Sitze klimatisieren und massieren nun. Neue Farben und Nahtmuster verzieren obendrein. Unter der Haube gibt es bei den zivilen Triebwerken wenig Änderungen. Den RS mit stämmigen 500 Nm Dieseldrehmoment musste Skoda bereits letztes Jahr aus dem Programm nehmen, mit dem Facelift übernimmt der bekannte 2.0 Liter Turbo-Vierzylinder-Benziner mit 245 PS die Rolle des Topmodells. Die Coupé-Version bleibt weiter China vorbehalten.





Hyundai Santa Cruz
Nicht nur die Optik, auch die Technik teilt sich der US-Pick up mit dem Tucson. Die Außenhülle ist jedoch völlig eigenständig. Die Abmessungen mit 4,97 Meter Länge und 1,9 Meter Breite sind allerdings ziemlich europäisch, bereits der größere Ford Ranger war den Amerikanern zu klein und musste gar am Markt pausieren, sehr gut möglich, dass der Santa Cruz bald zu uns kommt.



Hyundai Staria
Nun bringen die Koreaner auch Bewegung ins Van-Segment. 5,25 Meter lang, zwei Meter breit und hoch - klein ist der Staria nicht. Zu uns kommt der Van als Siebensitzer, auf anderen Märkten sogar mit elf Sitzen. Das Leuchtband als Tagfahrlicht zieht sich als Hauptelement durch die ganze Breite. Ähnlich zukunftsweisend wird der Staria neben Benzin-, Diesel- und LPG-Motoren auch mit Brennstoffzelle kommen.



Peugeot 308

An Selbstbewusstsein mangelt es beim neuen und 11 Zentimeter gewachsenen 308 schon mal nicht. Trotz heftiger Sicken und Kanten, Höhlen und Flächen aller Art, konzentrieren sich die Blicke aber rasch auf das neue Markenemblem, welches stolz auch auf der Seite sitzt. Den Innenraum prägt das digitale Cockpit in 3D-Optik, die verschiedenen Menüs scheinen hier übereinander zu schweben. Technisch basiert der 308 auf der EMP2-Plattform, neben den bekannten Diesel-, Benzin- und Plug-in-Hybrid-Motoren stünde somit eine rein elektrische Version parat, sowie ein gut 360 PS starker PSE-Plug-in-Hybrid als GTI-Ersatz. Im Juni folgt der Kombi SW.



Seat Arona Facelift

Das Facelift des Arona fällt ziemlich klassisch aus. Neue Felgen, Dekor, Stoffe und Farben frischen das kleine SUV merklich auf. Ein leicht vergrößerter Grill mit neuen Wabenmustern und neue Lufteinlässe kennzeichnen die neue Front. Auffallender ist da schon die neue „Xperience“-Variante. Diese erhält exklusiv runde Nebelscheinwerfer in die Karosserie und einen prägnanten Unterfahrschutz.



Ihr Profi
für Gastro
& Co

halek



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



Test: VW ID.3 Pro Performance

Volkselektrisch

Darauf hat die Welt gewartet, sagt zumindest Volkswagen: Der erste ausschließlich elektrisch betriebene VW ist auf den Straßen dieser Welt angekommen. Ist der ID.3 der E-Golf fürs Volk?

ID ist VWs Kürzel für „Intelligentes Design“ und der Name einer ganzen – noch folgenden – Elektreihe der Marke. Mit teilverkappten Rädern, knuffiger Front ohne Grill, Solo-Scheibenwischer und verlängerter Dachlackierung hat der ID.3 viel Futuristisches, dennoch sind konservative VW-Gene erhalten geblieben – dieser Spagat ist noch geglückt. Die Sicht zu den Seiten und nach hinten ist allerdings der Windschnittigkeit zum Opfer gefallen: durch eine geteilte und flach nach oben gezogene A-Säule und durch eine dominante C-Säule und den drückenden Spoiler.

Drehen und wenden

Der Kompakte profitiert bei den Platzverhältnissen u.a. vom langen Radstand, der der Batterie dazwischen Platz verschafft und dem Wendekreis erstaunlicherweise nicht schadet. Der Stauraum ist top: Die Rücksitz-

lehnen können komplett oder geteilt umgeklappt werden und schließen flach am Kofferraumboden an, auch eine Durchladeklappe gibt es. Bei E-Autos haben Designer ob der anderen Bauweise die Chance, alte Gewohnheiten aufzubrechen. Nicht alles glückt dabei: Der Automatik-Drehwähler verschwindet im ID.3 hinter dem Lenkrad und ist gerade wenn's dringend ist, z.B. beim Einparken im Stadtverkehr, etwas behäbig zu erreichen. Dafür zeigt uns das Display hinter dem Lenkrad, wie wenig (digitale) Informationen wir zum Fahren eigentlich brauchen. Zu aufgeregt? Eine Lichtleiste unter der Frontscheibe warnt vor Gefahren (rot), wandert als Navi nach links oder rechts (blau).

Alltagstaugliche Reichweiten?

In unserem Test: die mittlere Batterie mit 58 kWh. Mit dem

Schlüssel in der Hosen- oder Handtasche kann man den ID.3 öffnen und sofort losfahren, was erstaunlich ist, weil man zunächst nicht einmal das Sirren des, unter dem Kofferraum verbauten, Elektromotors hört. Wem das noch zu spooky ist, kann das automatische Anstarten und auch Abschalten des Motors deaktivieren. Der Wagen fährt sich richtig gut: Wegfahren kann man wie mit einem GTi, der Antrieb gibt lange Schwung und die Energierückgewinnung läuft automatisch. Das Fahren mit „nur einem Pedal“ wie in vergleichbaren Autos ist allerdings nicht möglich. Laut VW-Prospekt sollten (bis zu) 420 km drinliegen, der ADAC spricht von realistischen 335 km. Wir haben's noch schlechter erwischt, bei Kälte und Autobahntempo 130 waren's nur 260 km. Da muss und wird zukünftig noch mehr kommen.

Keijo Keke Platzer

Bei der Reichweite kommt der ID.3 in jenen Bereich, der auch stadtauswärts interessant ist.

Im Innenraum zeigt sich: Weniger ist doch nicht mehr.

Fotos: Christian Houdek

MOTORTYP Permanent-erregte Synchronmaschine
AKKUKAPAZITÄT 58 kWh
LEISTUNG 204 PS
DREHMOMENT 310 Nm
0 AUF 100 KM/H 7,3 Sek.
SPITZE 160 km/h
GETRIEBE 1-Gang Automatik
ANTRIEB Hinterrad
LEERGEWICHT 1.805 kg
REIFEN 215/45 R20
REICHWEITE
 260 km (Winter)
VERBRAUCH
 15,5 kWh/100 km
TESTVERBRAUCH
 22 kWh/100 km
CO₂ 0 g/km
KOFFERRAUM
 385-1267 Liter
PREIS ab 36.840 Euro

VW ID.3

helvetia

Ihre Schweizer Versicherung

Versicherung inkl. Kasko
 ab **172,55 €** monatlich*

*inkl. Haftpflicht 23,31 €, Kasko 83,00 €, motorbez. Versicherungssteuer 66,24 €, 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.



Versicherung inkl. Kasko
ab **143,08 €** monatlich*

*inkl. Haftpflicht 22,59 €, Kasko 85,92 €, motorbez. Versicherungssteuer 34,56 €, 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.



Als Elektroauto wird der MX-30 trotz seiner Eigenheiten nicht auf Anhieb wahrgenommen. Wenn die Reichweite nicht wäre ... hochwertig und preislich fair.
Fotos: Hersteller

Test: Mazda MX-30 GTE+

Mazda traut sich was

Sieht sich die PR-Abteilung von Mazda die Kritiken zum neuen MX-30 an, wachsen die Stirnfalten. Die Testurteile fallen teils unverständlich aus. Wir verraten, wie's wirklich ist.

Mazda geht nämlich bewusst einen Sonderweg und setzt auf eine kleine Batterie. Damit hat der MX-30 kein Gewichtsproblem und ist auch vom Handling gut ausbalanciert. Noch wichtiger die CO2-Emissionen, welche bei kleineren Batterien in der Produktion freilich weit geringer sind. So weit, so gut. Im Einsatz ist aber Nervenstärke gefragt, denn nach nur 100 Kilometern (im Winter) ist es an der Zeit, sich schön langsam nach einer Elektrotankstelle umzusehen. Dort wird dann auch noch mit nur maximal 36 kW geladen, was fast eine Stunde Laden für 100 Kilometer bedeutet. Ein Albraum vieler Autofahrer, die sich zu meist eine gewisse Spontanität bewahren möchten und Mobilitätsfreiheit schätzen. Auch wenn die gut 100 bis 150 Kilometer Reichweite für die meis-

ten Strecken im Alltag reichen, ist auch das nicht des Rätsels Lösung.

Schlicht und einfach

Wer allerdings einem geregelten Tagesablauf nachgeht und etwa in der Arbeit täglich aufladen kann, dem kann das reichen. Der darf dann auch in einem wirklich schicken Wagen vorfahren, der sich gut in Stadt- und Landbild einfügt. Im Inneren viel Logisches wie der Drehschalter im Mittelkanal und Kork ringsum, was übrigens nicht nur Klimaaktivisten erhellet, sondern auch den Mazda-typisch dunklen Innenraum und Mazdas Anfänge als Korkproduzent würdigt. Die Außenansicht des MX-30 ist bis auf die etwas klobige Plastikumrandung schnörkellos: keine künstlichen Kanten, nicht einmal eine B-Säule. Die

Portaltüren öffnen und schließen gegenläufig wie sonst im Rolls Royce – sieht cool aus, hat aber der Sicherheit geschuldete Schwächen: Wenn hinten jemand ein- oder aussteigen möchte, muss sich der Vordere zunächst abschnallen und dann die Tür öffnen, damit auch die Hintertür aufgeht.

Kinderkram

Viel Platz ist hinten aber ohnedies nicht, diese Reihe empfehlen wir nur Kindern, am besten im Kindersitz, denn diesen kann man ohne B-Säule ganz easy in Reihe bringen. Freut nicht nur Eltern: die umfangreiche Sicherheitsausstattung, u.a. mit Notbrems- und Spurhalteassistent, recht brauchbarer Verkehrszeichenerkennung, Querverkehrswarner beim Ausparken und ein echtes Head-up-Display.

Keijo Keke Platzer



MOTORTYP Permanent-erregte Synchronmaschine
AKKUKAPAZITÄT 35,5 kWh
LEISTUNG 145 PS
DREHMOMENT 271 Nm
0 AUF 100 KM/H 9,7 Sek.
SPITZE 140 km/h
GETRIEBE 1-Gang-Automatik
ANTRIEB Vorderrad
LEERGEWICHT 1.720 kg
REIFEN 215/55 R18
REICHWEITE 140 km (Winter)
VERBRAUCH 19 kWh/100 km
TESTVERBRAUCH 27 kWh/100 km (Winter)
CO₂ 0 g/km
KOFFERRAUM 366 Liter
PREIS 35.990 Euro

Mazda MX-30





Test: Cupra Formentor VZ 2,0 TSI 4Drive DSG

Cupra di, Cupra da

Wir nehmen uns artgerecht den stärksten Vierzylinder im ersten eigenständigen Modells von Cupra vor.

Wenn sich zwei streiten, freut sich bekanntlich der Dritte. Mit dem Aufstieg Cupras vom Topmodellsgel zur Submarke, ist die lang ersehnte Positionierung Seats als spanisch feuriger Rivale Alfa Romeos endgültig vom Tisch. Schenkt man Insidern Glauben, so opferte man das geplante VW Tiguan Coupé dem Formentor zuliebe. Auch der Fünfzylinder aus Ingolstadt blieb den Wolfsburgern stets verwehrt, bei Cupra wird man bald ein Auge zudrücken.

Inseleuropäer

Der Name stammt aus einem kurvenreichem Landschaftsstrich Mallorcas, das Emblem nennt sich Tribal, Kupfer symbolisiert die Markenfarbe. Auch gebaut wird der Formentor in Spanien. Real auf der Straße verkörpert das SUV

mehr Leon als Ateca, konzeptionell ähnlich wie Mazda CX-30 oder Kia XCeed. Optisch geht man einen geschickten Zwischenweg aus bekannter Seat-Designsprache aber exklusiver Karosserie. Langgezogener Heckspoiler, Leuchtband, prägnante Lichtkanten - der Cupra verzichtet auf Understatement ebenso wie auf kurzlebige Effekte. Die tatsächlich echten Endrohre versinnbildlichen würzig das letzte Aufbegehren vor der Elektrifizierung. Der Mattlack mag gefallen, dass die üblichen und eigentlich robusten Anbauteile glänzend konträr lackiert wurden, führen wir, diplomatisch ausgedrückt, auf den gehobenen Lifestylecharakter zurück.

Drucksache

Die Motorenvelfalt ist breit gefächert, die Optik bleibt auch beim Basismodell oder Plug-in stets scharf. Feinstes Triebwerk ist jedoch sicherlich

unser bewährter 2.0-Turbo mit 310 Pferdchen. Leicht gedämpft aber noch knurrig kommt das Triebwerk zur Sache, ebenso für Außenstehende. Mit dem übertrieben imitierten Fünfzylinderimitat aus den Lautsprechern erlebt diese Tondichtung im Cupra-Modus leider ihren überspannten Kontrapunkt. Im besagten Übersport-Modus erlangen die Fahrdynamikparameter die der Erwartung angemessene Aggressivität. Vor allem die Lenkung wird merklich direkter, wer will, kann die Fahrwerkshärte in beachtlichen 15 Stufen fein justieren. Unterm Strich bevorzugt der Formentor klar die Längsdynamik, ein durchgedrücktes Pedal beschert zügig Bekanntschaft von Rücken und Füllung der hervorragenden Sportsitze. Zack, zack, wie es auf einer anderen Insel heißt, werden die Gänge des DSG rasant sortiert. Erstmals setzt man hier auf elektronische Übermittlung per shift-by-wire.

Bernhard Reichel

MOTORTYP Turbobenziner

ZYLINDER R4

LEISTUNG 310 PS

DREHMOMENT 400 Nm

0 AUF 100 KM/H 4,9 Sek.

SPITZE 250 km/h

GETRIEBE 7-Gang-DSG

ANTRIEB Allrad

LEERGEWICHT 1.627 kg

REIFEN 245/40 R19

REICHWEITE 600 km

VERBRAUCH 8,5 L/100 km

TESTVERBRAUCH

9,1 L/100 km

CO₂ 192 g/km

KOFFERRAUM 420 Liter

PREIS 50.990 Euro

PREIS Testwagen

19.490 Euro

Cupra Formentor

helvetia

Ihre Schweizer Versicherung

Versicherung inkl. Kasko
ab **289,28 €** monatlich*

*inkl. Haftpflicht 33,63 €, Kasko 79,97 €, motorbez. Versicherungssteuer 175,68 €, Bonus-/Malus-Stufe 0, Zulassungsbez. Wien; Das Angebot wurde mit mehreren Parametern erstellt. Detailinformationen und die genauen Prämien sind dem jeweiligen Tarif und zugrundeliegenden allgemeinen und besonderen Vertragsbeilagen zu entnehmen.



Womöglich die Schokoladenseite, vier Linien betonen die Breite, der lange Spoiler und der entsprechende Schatten verdeutlichen diesen Effekt

Fotos: Bernhard Reichel

DEIN ÖSTERREICHISCHER FACHMARKT



**QUALITÄTS-
GARANTIE!**

Wir verwenden
**ZERTIFIZIERTE
ORIGINAL-
ERSATZTEILE!**

**Top Qualität zum
besten Preis:
Das können nur die
unabhängigen, nicht
an KFZ-Hersteller
gebundenen
Fachwerkstätten
von Forstinger!**

-20% MwSt.**
auf
VERSCHLEISSTEILE
und deren Einbau

z.B. Bremsen, Fahrwerksteile, Zahnriemen usw.

**Entspricht 16,67%. Gilt nur beim Kauf von Verschleiß- oder Ersatzteilen in Kombination mit dem Einbau in einer Forstinger Fachwerkstatt. Ausgenommen sind: Reifen, Öl, Batterien, Windschutzscheiben, Scheibenwischer und Glühbirnen, elektronische Bauteile, Originalzukaufe sowie Kleinmaterial und Entsorgung. Gilt nur für Artikel die im Forstinger Sortiment geführt werden.

**ÖLWECHSEL-
PREMIUM ALL-INCLUSIVE**

+ 6 Punkte-Check

- Arbeitszeit
- Marken-Öl mit Herstellerfreigaben
- Ölfilter • Kleinmaterial & Entsorgung



Shell Helix 5W-40¹⁾ nur **90,-**
Shell Helix 5W-30 LL¹⁾ nur **120,-**
Shell Helix 0W-20/30¹⁾ nur **140,-**

¹⁾ Max. 5 Liter Öl. Aufpreis für Sonderspezifikationen.
Nähere Infos zu den Herstellerfreigaben in Ihrer nächsten Forstinger Filiale.

SHELL HELIX 5W-40 AB
90,-

-20% MwSt.**
auf
SERVICE LT. HERSTELLER

Die Herstellergarantie bleibt in
vollem Umfang erhalten.
Ersatzteile in Erstausrüsterqualität.

*Entspricht 16,67%. Gilt nur für Neuaufträge im Aktionszeitraum. Gilt nur für Ware die Forstinger im Sortiment führt, nicht für Original Zukaufe.

**STEINSCHLAG
REPARATUR**

Erste Hilfe bei Steinschlag

- Reparatur nach Terminvereinbarung kurzfristig, einfach, sauber, dauerhaft und günstig!
- Eine schnelle Reparatur verhindert einen Riss oder Sprung in Ihrer Windschutzscheibe

Jeder weitere Steinschlag nur **30,-**

AB
65,-
statt 71,-

Gültigkeit auf www.forstinger.com, Aktionen nicht kombinierbar mit anderen Aktionen, Produkt- oder Rabattgutscheinen & nicht jahresbonusfähig. Druck- & Satzfehler vorbehalten.

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



helvetia 

Ihre Schweizer Versicherung
Versicherung inkl. Kasko
ab **89,81 €** monatlich*

*inkl. Haftpflicht 22,24 €, Kasko 56,77 €, motorbez. Versicherungssteuer 10,80 €, 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.

Test: Hyundai i20 Trend Line 1,0 T-GDi

Innere Größe

Wir luden den feschen koreanischen Lackl mit kräftigem 100 PS-Benziner und manuellem Getriebe zum ersten Test.



MOTORTYP Turbobenziner
ZYLINDER R3

LEISTUNG 100 PS

DREHMOMENT 172 Nm

0 AUF 100 KM/H 10,4 Sek.

SPITZE 188 km/h

GETRIEBE 6-Gang manuell

ANTRIEB Vorderrad

LEERGEWICHT 1.175 kg

REIFEN 155/55 R16

REICHWEITE 640 km

VERBRAUCH 5,5 L/100 km

TESTVERBRAUCH

5,9 L/100 km

CO₂ 117 g/km

KOFFERRAUM 352 Liter

PREIS 18.490 Euro

PREIS Testwagen

19.490 Euro

Hyundai i20

i20 der Dritte zeigt sich von der deutlich kantigeren und maskulineren Seite. Vorne prangert ein an die Scheinwerfer angewachsener Kühlergrill für den Audi gesteinigt werden würde, hinten zieht das modische Leuchtband in die Kleinwagenklasse ein. Optional gibt es auch eine Zweifarben-Lackierung. Zahlreiche Assistenten und Airbags aus der höheren Klasse ziehen nun auch in diesem Segment ein. Dreitürer und Active sind Geschichte, dafür darf uns ab Sommer eine heiße N-Version mit 204 PS beglücken.

Innere Werte

Der Innenraum wirkt deutlich moderner aber unaufgeregt. Der große zentrale Monitor sitzt angenehm weit oben, für die meisten Funktionen spendierte man noch echte Tasten, und eine echte Handbremse ist auch noch

verbaut. Sogar auf den gewohnten Drehknopf für die Lautstärke hat man nicht vergessen. Ohne optionales Technikpaket spart man sich auch Keyless-Diebstahlsorgen. Die digitalen Armaturen sind Geschmacksache. Im Vergleich zum Vorgänger verbaut man ein wenig mehr günstigeren Kunststoff, allerdings gut versteckt. Für die Klasse beeindruckend ist das Platzangebot, vor allem hinten. Hier fühlt man sich weder in der Breite noch in der Beinfreiheit irgendwo eingengt.

Innere Ruhe

Für den Dreizylinderturbo mit ein Liter Hubraum und glatten 100 PS werden sich wohl die meisten Kunden entscheiden. Der Motor läuft im Stand rund und g'sund. Erst beim Anfahren knurrt er ein wenig, meistert rasch ein kurzes

Leistungsloch und fühlt sich mit frühem Gangwechsel pudelwohl. Die meiste Zeit bleibt er akustisch dezent im Hintergrund. Leistung gibt es stets ausreichend, langweilig wird einem nie. Das Getriebe schaltet sich angenehm komfortabel, ist aber kein Wunder an lässiger Präzision in der Gassenführung. Optional wartet ein Doppelkupplungsgetriebe.

Tadellose Bremsen, ein Fahrwerk, das weder zu weich oder zu hart federt, präzise direkte Lenkung, ordentlich Platz und Kofferraum und trotzdem noch kompakt und ein fesches Aussehen - Hyundai hat seine Aufgaben und Erwartungen auch beim neuen i20 vorbildlich erfüllt. Nur die Gestaltung der Preisliste und Paketzusammenstellung erfordert nun etwas mehr Flexibilität.

Bernhard Reichel

Fotos: Bernhard Reichel



Test: Tucson Prestige Line 1,6 CRDi 4WD DCT

Stealth SUV

Den ix35 mitgerechnet, rollt nun die vierte und kaum wieder zu erkennende Tucson Generation auf die Straßen und direkt in unser Testlabor.

Das Design besticht mit drei Showeinlagen, beginnend mit der Front. Das Tagfahrlicht nimmt die Diamanten-Form der Kühlergrilleinlagen auf, der eigentliche Hauptscheinwerfer arbeitet in den Höhlen darunter, wo man sonst die seitlichen Lufteinlässe vermutet. Die leuchtenden Krallen führen die Designer am Heck aus. Das Logo versteckt sich unter dem Heckscheibenglas, der Scheibenwischer unter dem Heckspoiler.

Kantenschlag

Last but not least, die Seitenlinie im kantigen Stealt-Look: der Einfluss des ehemaligen Lamborghini-Designers lässt sich hier nicht verheimlichen. Leider bleibt dieser Tucson nicht für das Radar unsichtbar,

hierfür ist er ohnehin zu gut motorisiert. 136 PS aus 1,6 Liter wirken auf den ersten Blick nicht spektakulär, mit 320 Nm Drehmoment marschiert der Tucson mit unverkennbarem klassischen Dieselnageln aber ganz schön vorwärts.

Hart aber fair

Auch ohne N-Line-Paket liegt der Koreaner straff auf der Straße, das SUV bügelt die allermeisten Unebenheiten und Plastersteinstraßen sauber weg, ordentlichen Schlaglöcher fährt man jedoch lieber aus dem Weg. Die Lenkung arbeitet direkt und präzise, da gibt es wenig Abweichungen von der Linie im Kopf und der tatsächlich eingelenkten.

Europäer

Insgesamt haben sich die Koreaner stark an den europäischen Geschmack angepasst, mit 4,5 Metern Außenlänge braucht man den auserkorenen Rivalen Tiguan nicht lange suchen.

Auch der Tucson macht sich breit. Übersichtlichkeit geht anders, dafür stimmt der gebotene Raum, besonders in Reihe zwei gibt es reichlich Platz. Die Verarbeitung und Materialien sind auf hohem Niveau.

Erstmals gibt Hyundai dem Trend der Tastenreduktion nach. Das Wegschauen von der Straße ist eine Gefahrenquelle, trotz aller hier gut funktionierenden Assistenzsysteme. Wenig begeistert hat uns das Navi. Zwar ist die Eingabe per Internetsuche höchst flexibel und erfolgreich, aber die Zielführung offenbart mehr eine Stadtrundfahrt als den kürzesten Weg. Die Ablesbarkeit ist durch wenig voneinander abhebende Farben und kleine Skalierung nicht optimal. Wirklich praktisch ist das Kamerabild des überwachten toten Winkels, welches der Blinkersetzung folgend im Hauptmonitor eingeblendet wird.

Bernhard Reichel



Fotos: Bernhard Reichel

helvetia

Ihre Schweizer Versicherer
Versicherung inkl. Kasko
ab **185,17 €** monatlich*

*inkl. Haftpflicht 22,76 €, Kasko 104,09 €, motorbez. Versicherungssteuer 58,32 €, 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 Turbodiesel
ZYLINDER R4
AKKUKAPAZITÄT 1.49 kWh
LEISTUNG 136 PS
DREHMOMENT 320 Nm
0 AUF 100 KM/H 11,6 Sek.
SPITZE 180 km/h
GETRIEBE 7-Gang DKG
ANTRIEB Allrad
LEERGEWICHT 1.729 kg
REIFEN 235/50 R19
REICHWEITE 740 km
VERBRAUCH 6,0 L/100 km
TESTVERBRAUCH
7,2 L/100 km
CO₂ 156 g/km
KOFFERRAUM 546 Liter
PREIS 48.640 Euro
PREIS Testwagen
49.290 Euro

Hyundai Tucson





MOTORTYP Mildhybrid-Turbobenziner
AKKUKAPAZITÄT 0,44 kWh
ZYLINDER R4
LEISTUNG 159 PS
DREHMOMENT 253 Nm
0 AUF 100 KM/H 8,6 Sek.
SPITZE 210 km/h
GETRIEBE 6-Gang manuell
ANTRIEB Vorderrad
LEERGEWICHT 1.380 kg
REIFEN 225/40 R18
REICHWEITE 700 km
VERBRAUCH 6,4 L/100 km
TESTVERBRAUCH 7,2 L/100 km
CO₂ 145 g/km
KOFFERRAUM 602 Liter
PREIS 32.490 Euro

Hyundai i30 Kombi

Sofort ins Auge stechen die liegenden „V“ in den LED-Vorderleuchten, welche die Front (im Unterschied zum rundlichen Heck) deutlich sportlicher und kräftiger wirken lassen. Sonst ist der Kompakt-Hyundai weiterhin schlicht und zeitlos, auch wenn der Kühlergrill merklich breiter und schwungvoller geriet. Am auffälligsten sind noch die silbernen Dachreilings. Der i30 ist insgesamt niedrig, das merkt man auch an der niederen La-

Test: Hyundai i30 Kombi 1,5 T-GDi N-Line

Family Affair

Aufgrund des SUV-Tsunamis sind die Kombis eine zunehmend bedrohte Klasse. Doch gerade die Österreicher gelten als Kombi-Liebhaber.

dekante im Kofferraum von nur 63 Zentimetern über Boden. Die Bedienung erfolgt über den nun 10,25-Zoll großen Touchscreen und auch die Hauptinstrumente sind auch Wunsch digital. Besonders kurios, aber interessant wird später das neue iMT-Getriebe, welches sich manuell schalten lässt, aber ohne Kupplungspedal auskommt. Für die überarbeitete N-Version steht hingegen künftig ein DKG zur Wahl.

Nervöses Heck

Neu ist der Mildhybrid: ein 48-Volt-Elektromotor unterstützt den Benziner bei niedrigen Drehzahlen, was etwas Sprit spart, das Gewissen aber nur teilberuhigt. Mit der s.g. Segelfunktion kuppelt die Elektronik beim Rollen außerdem selbstständig aus, die Motorbremse ist so wirkungslos. Die Unterschiede zwischen den Fahrmodi Eco,

Normal und Sport sind beachtlich und können tatsächlich sinnvoll eingesetzt werden. Wer sich nicht zum Computerspielen ins Auto gesetzt hat, kann sich auch einfach auf die automatische Anpassung des Autos verlassen. In unserem Testwagen mit der stärksten angebotenen Motorisierung war eine herkömmliche H-Schaltung mit sechs Gängen verbaut (Automatik plus 2.000 Euro), knackig abgestimmt und gut zu greifen. Der i30 Kombi ist insgesamt einfach zu fahren, wird aber etwas nervös in den Kurven, wo das Heck zu arbeiten beginnt.

Entspanntes Inneres

Absolut nichts zu raunzen gibt's am Handling im Auto. Das Sportlenkrad ist perfekt, mit gutem Griff und wenigen, aber nützlichen Knöpfen. Das an sich schon gute Multimedia-System

wurde upgedated und bekam Profile (für verschiedene Fahrer) à la Netflix mit abgespeicherten Einstellungen. Auch DAB- und FM-Radio sind nun vereint. Die Analog-Digital-Kombi hinter dem Lenkrad ist ein guter Kompromiss. Bequem wird's (im Winter) mit der dreistufigen Sitzheizung und wärmendem Volant. In der Trend- und N-Line serienmäßig, sonst um knapp 1.200 Euro im Infotainment-Paket enthalten: Android Auto und Apple CarPlay. Neu ist auch die Möglichkeit des induktiven Ladens.

Keijo Keke Platzer

helvetia
Ihre Schweizer Versicherung

Versicherung inkl. Kasko
ab **167,68 €** monatlich*

*inkl. Haftpflicht 24,48 €, Kasko 81,28 €, motorbez. Versicherungssteuer 61,92 €, Bonus-/Malus-Stufe 0, Zulassungsbez. Wien; Das Angebot wurde mit mehreren Parametern erstellt. Detailinformationen und die genauen Prämien sind dem jeweiligen Tarif und zugrundeliegenden allgemeinen und besonderen Vertragsbeilagen zu entnehmen.



**Für Familien:
gutes Auto, guter
Preis, gute Fahrt!**

Fotos: Hersteller



SUBARU

EINER FÜR ALLE ZIELE.

Als Pionier des Crossover-SUV-Segments, der seit 1995 den Komfort und die Fahreigenschaften eines Kombis mit den robusten Fähigkeiten eines Geländewagens vereint, bereichert der brandneue Outback Ihr Leben mehr denn je. Erleben Sie ein erstklassiges Fahrgefühl kombiniert mit herausragenden Technologien und Sicherheitssystemen.

Der neue Outback repräsentiert alles, wofür Subaru steht: Robust bringt er Sie überall hin. Flexibel passt er sich Ihrem aktiven Lebensstil an. Auf seine Sicherheit können Sie sich jederzeit verlassen.

Machen Sie sich bereit, abseits der ausgetretenen Pfade zu denken und zu leben.

#standOUT #newOUTBACK



ENTDECKEN SIE DEN NEUEN OUTBACK

AB
20. MAI IM
HANDEL

MEHR INFOS UNTER WWW.SUBARU.AT

Kraftstoffverbrauch, kombiniert: 8,6 l/100 km (WLTP),
CO₂-Emission, kombiniert: 193 g/km (WLTP)

Folgen Sie uns:



www.facebook.com/SubaruAustria



www.instagram.com/subaru_austria



Fotos: Bernhard Reichel

Test: Honda Jazz e:HEV 1.5 i-MMD Hybrid Executive

Jazzman

In vierter Generation bietet Honda den neuen Jazz in Europa nur noch als Hybrid an und feiert zugleich den zweiten runden Geburtstag.

Das luftige Raumkonzept haben die Japaner mit jeder Generation weiter aufgepumpt, sodass man fast schon von einem Van sprechen kann. Auf immer noch angenehm überschaubaren vier Metern bietet der Jazz ein unschlagbares Raumgefühl, Platz und viele Ablagemöglichkeiten. Hauchdünne A-Säulen, große Scheiben, niedrige Türen - der Hochdachwagen bietet heutzutage hoch erfreuliche Übersichtlichkeit.

Raumzeug

Die ebenso konkurrenzlosen Magic Seats befinden sich wieder an Bord. Diese lassen sich nicht nur eben umlegen, sondern die Sitzfläche alternativ vertikal nach oben falten. Von der Bodenplatte bis zum Dach, wartet die gesamte Raumhöhe auf sperrigen Sondertransport. Der Tank sitzt hierfür un-

ter den Vordersitzen und der Lithium-Ionen-Akku im Heck. Die Bedienung klappt wunderbar intuitiv, vor allem das Navi zeigt sich auffällig logisch und flexibel, ebenso gefällt die verlässliche Bluetooth-Wiederherstellung.

Zaumzeug

Ebenso raumeffizient nehmen Benzin- und E-Motor unter der kurzen Haube Platz.

Der 1.5-Benziner liefert 98 PS, der Elektromotor 109, was als Systemleistung resultiert.

Treibende Kraft im Jazz ist das E-Modul, der Verbrenner ladet eher zwischendurch nach und treibt nur bei Bedarf direkt die Vorderachse an. Abgesehen von Autobahnfahrten, bestimmt der Fahrer den tatsächlichen Bedarf. Wer will, wuselt mit zartem Pedaleinsatz ziemlich kommod und flüsterleise durch die Gassen. Der Jazz ist von der

wendigen agilen Sorte. Dank direkter und sofortiger Kraftentfaltung fühlt sich die Beschleunigung deutlich zügiger an als es das Datenblatt hergibt. Die wirklich beeindruckende Dämmung und Windschlüpfrigkeit nehmen allerdings nachhaltig ein realistisches Gefühl für die Geschwindigkeit, nicht selten ist man unbemerkt viel zu schnell unterwegs. Auch der neue Jazz ist ein gemütlicher, wer sich über das obligatorische Aufheulen des CVT-Getriebes echauffert, sitzt ohnehin im falschen Wagen. Im Nassen suchen die Räder gerne mal nach Grip. Wer sich hauptsächlich in der Stadt bewegt und Stoßzeiten vermeidet, unterbietet gar die Werksangabe. Nicht begeistertern konnte uns hingegen die Sprachsteuerung, Audioklang und der überpenible Spurhalteassistent.

Bernhard Reichel



MOTORTYP Turbobenziner
ZYLINDER R4
AKKUKAPAZITÄT 0,9 kWh
LEISTUNG 109 PS
DREHMOMENT 253 Nm
0 AUF 100 KM/H 9,5 Sek.
SPITZE 175 km/h
GETRIEBE e-CVT
ANTRIEB Vorderrad
LEERGEWICHT 1.228 kg
REIFEN 225/60 R18
REICHWEITE 870 km
VERBRAUCH 4,6 L/100 km
TESTVERBRAUCH
 4,5 L/100 km
CO₂ 104 g/km
KOFFERRAUM 304 Liter
PREIS 25.590 Euro

Honda Jazz

helvetia 
 Ihre Schweizer Versicherung

Versicherung inkl. Kasko
 ab **97,05 €** monatlich*

*inkl. Haftpflicht 19,89 €, Kasko 61,32 €, motorbez. Versicherungssteuer 15,84 €, 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 Vertragsbeilagen zu entnehmen.



Mehr fünftüriges Coupé als Kompakter, 4,5 Meter bieten zwar merklich richtig Platz, benötigen aber auch mehr Parkraum.

Fotos: Michael Jurtin



Test: Honda Civic 1.0 VTEC Turbo Sport Line

Sportgeist

Honda traut sich traditionell ja was: Schon in der langweiligsten Ausführung sieht der Civic ein wenig böse aus, mit der Sport Line geht jetzt noch ein bisschen mehr.

Für uns deutsch geprägte Österreicher ganz schön schwer zu glauben: Der Civic gehört zu den meistverkauften Autos weltweit, weit vorm VW Golf. Bei uns zählt der Civic allerdings eher zu den Exoten, was auch an seinem exzentrischen Aussehen und seiner eigenwilligen Bedienung liegt. Aber ist das gleich schlecht?

Inkognito

Greift man zum Extremsportler Civic Type R, vergeht einem sowieso schnell hören und sehen. Doch auch für den Alltags-Civic gibt's neben dem Facelift seit dem Vorjahr auch die Sport Line, die mit dynamischen Proportionen nicht geizt und dem Type R tatsächlich stark ähnelt (auch wenn mit 200 PS weniger der Vergleich etwas hinkt). Mes-

serscharf sind die Anschnitte – an den Stoßstangen, bei den Spiegeln, den Lichtern, und erst am Heck. Auch wenn der fette Bügelbrett-Spoiler vom Type R fehlt, sprießt es nur so an Finnen und Spoilern, dazu kommt ein angetäuschter, schwarz lackierter, Diffusor. Entlarvend sind nur die eher kleinen Räder und nicht so breiten Reifen. Fakt ist auch: Bis 100 km/h hat die Aerodynamik kaum Einfluss aufs Fahrverhalten. Windschnittig zu sein, schadet aber auch nicht.

Lang und länger

Beim Verbrauch sind wir uns auch redaktionsintern nicht immer einig. Je nach Fahrweise unterscheidet sich dieser doch deutlich. Der ordentlich getretene Dreizylinder, der gefühlt mehr Punch hat als im Zulassungs-

schein steht, pendelt sich bei unserem Test dennoch bei sieben Litern ein. Weil der Civic für einen Kompakten ganz schön lang (4,5 Meter) ist, sitzen auch Lange lange gut. Der Innenraum ist wertig und in dieser Klasse kaum zu übertreffen. Nur die Multimedia-Software ist etwas altbacken, zumindest kann man jetzt mit klassischen Tasten (links vom Touchscreen) in die Navigation, zum Radio oder ins Telefon direkt einsteigen, was hilft.

Für die Sport Line entscheidet man sich mit den Augen. Wem das alles noch viel zu eigenwillig ist, kann ja auf die elfte Modellgeneration warten, die demnächst kommt und – so zeigen es die ersten Bilder – deutlich weniger Kanten aufweist.

Keijo Keke Platzer

helvetia
Ihre Schweizer Versicherung

Versicherung inkl. Kasko
ab 170,29 € monatlich*

*inkl. Haftpflicht 26,90 €, Kasko 102,35 €, motorbez. Versicherungssteuer 41,04 €, 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.



MOTORTYP Turbobenziner
ZYLINDER R3
LEISTUNG 126 PS
DREHMOMENT 200 Nm
0 AUF 100 KM/H 11,2 Sek.
SPITZE 205 km/h
GETRIEBE 6-Gang manuell
ANTRIEB Vorderrad
LEERGEWICHT 1.299 kg
REIFEN 235/45 R17
REICHWEITE 700 km
VERBRAUCH 6,2 L/100 km
TESTVERBRAUCH 7,1 L/100 km
CO₂ 140 g/km
KOFFERRAUM 478 Liter
PREIS 32.390 Euro

Honda Civic



Die neue Front lebt noch stärker vom Dekor in Spannenform. „Solar Kupfer“ steht dem Megane hervorragend.

Fotos: Bernhard Reichel



helvetia

Ihre Schweizer Versicherer

Versicherung inkl. Kasko
ab **185,78 €** monatlich*

*inkl. Haftpflicht 28,51 €, Kasko 103,99 €, 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: Renault Megane TCe 160 EDC PF Edition One

faire du golf

Wir knöpfen uns den frisch gelifteten Megane mit 158 PS und Doppelkupplungsgetriebe vor.

In Krisen offenbaren sich die Unterschiede im Umgang. So rissen sich im ersten Lockdown unsere deutschen Nachbarn ums besonders begehrte Klopapier, während sich die Franzosen mit Wein und Kondomen eindeckten. Gerne würde man mit den Zeiten tauschen, als wir uns noch die Sorgen leisten konnten, uns über den ausufernden Popo der zweiten Megane-Generation zu echauffieren. Wenn auch im ewigen Kampf gegen den Golf etwas abgeschwächt, bringen die Franzosen auch heute noch den besondern Pep des französischen Lifestyles auf alle vier Räder. Dank einzigartiger Lichtsignatur kann der Rücken besonders entzücken.

Nur ein zartes Lifterl ließ Madame Megane nun über sich ergehen. Die Grundform der Augen berührte man nicht, frischte aber das Innenleben auf. Das Voll-LED-Sehorgan ist jetzt seri-

enmäßig. Noch frischer wirkt die neue Optik der Heckleuchten. Nur vorne ging man auch ans Plastik, der untere Lufteinlass sticht nun spitzer und kantiger geschärft hervor, während das restliche Design weiter auf entspannte Wellenlinien setzt. Neu ist auch die ziemlich interessante Farbe Solar Kupfer.

Neuer Stoff

Innen drin gibt es nur zarte Änderungen am Dekor, eine größere Menüfläche wie im Clio und optimierte Tastenleisten. Die Bedienung ist zwar einigermaßen logisch aber während der Fahrt durch Zuatzblicke nicht perfekt bedienbar, so würde man sich eine bequemere und einfachere Schnelldurchwahl zu den einzelnen Menüs wünschen. Immerhin reagieren die großzügig dimensionierten Flächen sehr sensibel. Die Instrumente hinter dem Lenkrad sind nun ebenso volligital. Neue

Stoffe verstehen sich von selbst. Während vorne selbst richtig groß Gewachsene genügend Raum verspüren, geht es hinten nicht mehr ganz so luftig zu.

Stoff geben

Unseren Testmotor mit zarten 1,3 Liter Hubraum gibt es in mehreren Leistungsstufen, bei uns mit 140 und 158 PS. Letztere bietet mehr Kraft als man im Alltag benötigt, vor allem dank üppigem Drehmoment. Wer das überreizen möchte, findet einen dreistufig verstellbaren Soundgenerator im Unteruntermenü. Der Klang über die Lautsprecher passt allerdings so gar nicht zum Charakter des Turbobenziners. Insgesamt erwartet man sich bei der Bose-Anlage mehr Klangqualität. Das DKG arbeitet ab und zu hektisch, besser man belässt es bei der komfortablen Fortbewegung, hier macht kein deutscher Mitbewerber dem Megane etwas vor.

Bernhard Reichel



MOTORTYP Turbobenziner
ZYLINDER R4

LEISTUNG 158 PS

DREHMOMENT 270 Nm
0 AUF 100 KM/H 8,3 Sek.

SPITZE 205 km/h

GETRIEBE 7-Gang-DKG

ANTRIEB Frontantrieb

LEERGEWICHT 1.352 kg

REIFEN 225/40 R18

REICHWEITE 700 km

VERBRAUCH 6,6 L/100 km

TESTVERBRAUCH

6,7 L/100 km

CO₂ 133 g/km

KOFFERRAUM 402 Liter

PREIS 31.690 Euro

PREIS TESTWAGEN

34.715 Euro

Renault Megane



SONAX[®]

MADE IN GERMANY



Starke
Performance –
Säurefrei!

FelgenBeast

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

www.sonax.at



Fotos: Bernhard Reichel

Test: Ford Kuga 2,5 Duratec ST-Line X FHEV

Langstreckenläufer

Ford steht unter Strom und plant, bis Ende des Jahres 17 elektrifizierte Modelle zu präsentieren. Der Kuga Vollhybrid mit 190 PS Systemleistung rollt jetzt schon auf die Straßen.

152 PS aus einem 2,5 Liter großen Benzintriebwerk und 125 PS aus einem Elektromotor sind für 190 PS Systemleistung verantwortlich. Dementsprechend leichtfüßig ist der knapp 1,8 Tonnen schwere SUV unterwegs. Dabei wechselt der Vollhybrid – je nach Fahrsituation und Druck aufs Gaspedal – vollautomatisch und nahezu unmerklich zwischen kombiniertem Benzin-/Elektroantrieb und reinem Elektroantrieb auf kurzen Strecken hin und her. Den vom Hersteller angesagten Verbrauch von knapp 6 Litern schafften wir nicht – da war die Verlockung, die gebotene Leistung abzurufen, mitunter doch zu groß.

Ausgewogen abgestimmt

Beschleunigt der allradgetriebene Kuga doch aus dem Stand zur 100 km/h-Marke in 9,5 Sekunden, Schluss mit lustig ist bei

knapp 200 Sachen – alles ohne vermeidlich großer Kraftanstrengung durch den Zusatzschub des Elektromotors. Damit kann man nicht nur schneller reisen, auch auf kurvigem Geläuf fühlt sich der SUV, dank gut abgestimmtem Fahrwerk und exakter Lenkung, überaus wohl. Selbstredend, dass der Komfort hier nicht zu kurz kommt. Wir waren knapp 28 Stunden an reiner Fahrzeit unterwegs, legten dabei exakt 1857,2 km zurück, davon 273,5 rein elektrisch – das sind knapp 15% unserer Gesamtfahrleistung.

CVT überraschend anders

Die wohl größte Überraschung bescherte uns das Getriebe im Vollhybrid-Kuga. CVT ist ja das Synonym für ein stufenloses Getriebe, welches in der Sache zwar sehr effizient ist, dabei aber für den sogenannten „Gummi-bandeffekt“ – in der gehörten

Wahrnehmung meist unangenehmer als in der gefühlten – sorgt. Ford schlug diesem Effekt mit simulierten Schaltvorgängen ein Schnippchen. Das System passt die Drehzahl automatisch an die gefahrene Geschwindigkeit an und schafft damit ein natürliches Fahrgefühl. Eine Lösung die Schule machen könnte.

Rund um gelungen

Den bisher gewonnenen guten Gesamteindruck untermauert Ford in der dritten Kuga-Generation mit einem gelungenen Design, einem ergonomischen Innenraum mit sehr guten Platzverhältnissen und umfangreichen Ausstattungspaketen. Los geht es beim Vollhybrid ab 39.900,- Euro, für den schon gut und umfangreich ausgestatteten Cool & Connect, wobei mehr – sowohl ausstattungsseitig wie auch preislich – natürlich immer geht.

Gerald Hruza



MOTORTYP

Saugbenziner-Hybrid

ZYLINDER R4

AKKUKAPAZITÄT 1,4 kWh

LEISTUNG 190 PS

DREHMOMENT 200 Nm

0 AUF 100 KM/H 9,5 Sek.

SPITZE 196 km/h

GETRIEBE

Automatik stufenlos

ANTRIEB Allrad

LEERGEWICHT 1.773 kg

REIFEN 225/55 R19

REICHWEITE 1000 km

VERBRAUCH 5,9 L/100 km

TESTVERBRAUCH

7,8 L/100 km

CO₂ 132 g/km

KOFFERRAUM 405 Liter

PREIS 46.426 Euro

PREIS Testwagen

52.270 Euro

Ford Kuga



helvetia

Ihre Schweizer Versicherung

Versicherung inkl. Kasko
ab **198,99 €** monatlich*

*inkl. Haftpflicht 25,74 €, Kasko 104,13 €, motorbez. Versicherungssteuer 69,12 €, Bonus-/Malus-Stufe 0, Zulassungsbez. Wien; Das Angebot wurde mit mehreren Parametern erstellt. Detailinformationen und die genauen Prämien sind dem jeweiligen Tarif und zugrundeliegenden allgemeinen und besonderen Vertragsbeilagen zu entnehmen.



Dauertest: Suzuki Swift Sport

Mit vereinten Kräften

Die Zeiten, als Kleinwagen rollende Verzichtserklärungen waren, sind lang vorbei – gut so, weint doch niemand den spaßbefreiten Blechdoserln von einst auch nur eine einzige Träne nach.

Ein schönes Beispiel, was moderne Minis heutzutage abbilden und zu leisten imstande sind, ist der Suzuki Swift Sport mit 48-Volt-Mildhybrid-System. Worum geht's da? Vereinfacht und aufs Wesentliche reduziert: Die Technik besteht aus einem integrierten Startergenerator (ISG), einer Lithium-Ionen-Batterie und einem DC/DC-Wandler. Das ganze Paket, bereichert um einen 10 kW starken E-Motor, unterstützt dabei den Verbrenner, in diesem Fall einen 1,4-Liter-Direkteinspritzer-Turbo. Die gesamte Pracht und Herrlichkeit resultiert in 129 PS, überraschenderweise 11 PS weniger als in früheren Zeiten ohne neuzeitliches Technik-Brimborium.

Nicht spaßarm

Sorgen, ob die paar fehlenden PS das Temperament des immer nur noch knapp über eine

Tonne wiegenden Kompakt-Japaners schmälern, sind aber unbegründet, weil die von Suzuki getaufte Torque-Fill-Funktion – wie der Name ja schon suggeriert – bei niedrigen Drehzahlen nun zusätzliches, dieseltypisch-üppiges Drehmoment bereitstellt: Jetzt 235 Nm bei 2.000 Touren, statt ehemals 230 Nm bei 2.500. Anders gesagt: Die Swift-Antriebseinheit setzt Tritte aufs Gaspedal engagiert und entschlossen in Beschleunigung um. Dazu kommt, dass die 48-V-Technologie das bei aufgeladenen Motoren ebenso nervende Turboloch zuschüttet – und es im Gegenzug mit sämiger Power füllt.

Sparsam

Erfreulich ist außerdem, dass der Mildhybrid-Swift nach der Teilelektrifizierung sparsamer, aber eben nicht spaßärmer ge-

worden ist: 6,2 Liter im Schnitt sind ein angesichts des Gebotenen echt fabelhafter Wert, bei deutlich entspannterem Fahrstil sind sogar locker auch Werte um die fünfeinhalb Liter realisierbar.

Was nach Tausenden Motors&More-Testkilometern noch aufgefallen ist: Präzise zu schaltendes, kurzwegiges 6-Gang-Getriebe, hervorragendes, wuseliges Handling, kleiner Wendekreis (10,2 Meter), tolle, guten Seitenhalt bietende und langstreckentaugliche Sportsitze sowie die reichhaltige, weil überkomplette Serienausstattung samt Assistenzsystemen. Einzig die – nun ja, wie soll man sagen – kostenoptimierte Materialauswahl mit den elenden Hartplastik-Oberflächen trüben den ansonsten positiven Gesamteindruck.

Ad Raufer



Kurztest: Hyundai Bayon

Als eigenständigerer aber damit teurerer Ersatz für den bereits seligen i20 Active bittet der kleine Bayon zum ersten Kontakt. Mit 4,18 Meter ist der City-SUV kaum kürzer als der große Bruder Kona. Technisch basiert das City-SUV auf dem i20 (S.22). Damit ziehen zahlreiche Sicherheits- und Assistenzsysteme in die Klasse von Mazda CX-3 oder VW T-Cross ein, nach wie aber kein Allrad. Optisch fällt der Bayon mit frechem, prägnanten Tagfahrlicht auf. Auch den Innenraum kennen wir 1:1 vom i20, ebenso den Antrieb. Letztlich sitzt man vor allem angenehm höher, die Federn scheinen weicher abgestimmt zu sein, während die Dämpfer nicht gar zu weich sind. Auch hier scheint sich die 100-PS-Maschine als goldene Mitte zu bewähren.

Bernhard Reichel

Neue Markenlogos



Renault

Auch Renault folgt dem allgemeinen vereinfachenden Trend zu wieder zweidimensionalen Logos. Transparenz und Dreidimensionalität weichen simplen Linien, ähnlich wie bei der Version von 1972 bis 1992. Für die künftigen Retrokleinwagen R4 und R5 hat sich Renault eine eigene Version schützen lassen, welche die jeweilige Zahl bereits im Logo aufnimmt.



Dacia

Mit dem siebten Emblem endet die Evolution. Das neue Logo tritt völlig neu auf vereinfacht ein D und C dar, mittig ergibt sich ein A, pareidolisch möge das Hirn so das Wort Dacia erkennen. Erstes Modell mit neuem Emblem wird der Crossover-Nachfolger des Logan MCV.



Peugeot

Gegen den Strom fährt Peugeot, zumindest was das neue Logo angeht, und wandelt den stilisierten Löwen zum prunkvollen Retrowappen. Vorbild bildet hier jenes Wappen, welches zwischen 1961 und 1971 bereits stilprägend war. Der 308 wird das erste Modell mit diesem. Logozwist gibt es bei den Schwestern Citroën und DS, welche das Emblem von Volvos E-Tochter Polestar als zu ähnlich betrachten und entsprechend Klage eingereicht haben.

Serie: Irrtümer im Straßenverkehr

Mythen rund um die Verkehrsampel

Es wird nun für manch einen keinen großen Erkenntnisgewinn darstellen, dass das grüne Licht der Verkehrsampel für „freie Fahrt“, das rote Licht hingegen für „Halt“ steht, auch wenn letzteres ab und an geflissentlich ignoriert wird.

Doch wofür steht eigentlich gelbes, nicht blinkendes Licht? Hier gehen die Meinungen auseinander. Faktum ist: „gelb“ steht für „Halt“. Während jedoch rotes Licht ein absolutes Anhaltegebot darstellt, ist gelbes Licht ein relatives Anhaltegebot. Dies bedeutet, dass bei gelb anzuhalten ist, wenn ein sicheres Anhalten möglich ist. Ist ein sicheres nicht mehr möglich, so „haben die Fahrzeuglenker weiterzufahren“ (bei dieser Formulierung handelt es sich übrigens um einen Gesetzesbefehl).

Sicheres Anhalten

Entgegen der weitläufigen, irrigen Meinung, man müsse hierbei auf den Nachfolgeverkehr Acht geben, geht es vielmehr darum, ob man überhaupt vor der Kreuzung noch anhalten kann. Ein Anhalten ist dann nicht möglich im Sinne der betreffenden Gesetzesstelle (§ 38

Abs 1 und Abs 2 StVO), wenn es nur durch Einleitung einer verkehrsgefährdenden Notbremsung herbeigeführt werden könnte. Eine starke Betriebsbremsung ist hingegen zumutbar. Folgende Fragen sind also relevant, um beurteilen zu können, ob ein sicheres Anhalten ab diesem Zeitpunkt noch möglich ist: Wie weit bin ich von der Kreuzung entfernt und welche Geschwindigkeit fahre ich zu dem Zeitpunkt des Phasenwechsels von grün auf gelb? Folgende Frage ist irrelevant: wieviel Abstand hält der Nachfolgeverkehr zu mir. Die betreffende Gesetzesstelle enthält keine Bestimmung, die besagt, dass ein Fahrzeuglenker ein sonst bestehendes Gebot deshalb nicht einzuhalten brauchte oder dürfte, weil seine Aufmerksamkeit durch das regelwidrige Verhalten eines anderen Verkehrsteilnehmers zu sehr in Anspruch



Kommentar: Bernhard Reichel

Überbevölkerung

Exemplarisch für diese komplexe Thematik steht der Verkehr ideal Pate. Wir werden immer mehr, bekriegen uns mit immer größeren und schwereren Autos um den immer knapper werdenden Platz. Entsprechende Aggressionen als Folge.

2021 wird die Weltbevölkerung auf gut 9 Milliarden ansteigen, 2060 auf 10 Milliarden. Berechnungen zufolge werden wir uns bei 11 Milliarden schließlich einpendeln. Mit stetigem Austausch der Technologien und der Heuchelei von allen möglichen CO₂-Neutralitäten drängen wir das Problem in den Hintergrund. Gut 11 Tonnen CO₂ verursacht ein Durchschnittseuropäer im Jahr.

Selten kann man sich so schnell unbeliebt machen, wie mit diesem Thema. Verständlicherweise nimmt man dieses schnell persönlich. Blind wird man bequem ins rechtsrechte Eck aussortiert. Das Fatale daran ist, genau letzte genannte Gruppierung sollte dieses Thema nicht für sich nutzbar machen.

„Keine Kinder der Umwelt zuliebe“, die autolose Veganerin Verena Brunschweiger empörte in ihrem Buch erst kürzlich mit ihren Ansichten. An anderen nicht weniger radikalen Ideen zur Begrenzung der Erderwärmung mangelt es dabei in der Politik nicht, unterm Strich läuft es auf Einschränkung und Wohlstandsabbau aus, dabei fängt man etwa in Asien erst an, sich auf unser geschätztes Niveau zu erheben und lässt damit unsere Opfer sofort verpuffen.

Mit gerechter Aufteilung aller Ressourcen inklusive Geld haben wir alle Platz auf dieser Kugel, aber realistisch betrachtet ist der Mensch dafür nicht reif, davon abgesehen, dass wir in einem geschlossenen Ökosystem leben, in welchem alle anderen notwendigen Lebewesen Platz benötigen.

Wir warten aktuell, dass wir unser Leben wieder genauso ressourcenverbrauchend betreiben können wie zuvor. Auf der anderen Seite gibt es bereits erste politische

Stimmen, die die aktuellen Beschränkungen als gutes Mittel gegen den Klimawandelkampf erkennen. Das wird wohl auch niemand wollen. Wir dringen immer weiter in Regionen ein, die den Menschen nichts angehen. Es ist nur eine Frage der Zeit, bis wir uns wieder etwas einfangen. Wir holzen unsere Wälder ab, roten eine Tierart nach der anderen aus, betonieren zu was geht, tragen lebende Ökosysteme ab. Unser Wirtschaftssystem wird mit wohl doch nicht grenzenlosem Wachstum früher oder später verändert werden müssen. Bewohnbare Gebiete werden sich bald stark verlagern, es darf nicht bequemer sein, Millionen Menschen im Meer ertrinken zu lassen.

Niemand hat vor, sich in die persönliche Familienplanung einzumischen. Diese Diskussion ist keine gegen Menschen gerichtete, es ist eine der Gerechtigkeit und dazu gehören Aufklärung und Entmachtung religiöser, veralteter, patriarchalischer oder gar eugenische Weltbilder. Nur ein Beispiel der komplexen Materie: Über 80 Millionen Frauen werden jährlich gegen ihren Willen geschwängert. Sicherheit und Unabhängigkeit jeglicher Art, Bildung und Verhütung haben in Europa die durchschnittliche Geburtenrate halbiert. Dies und Gleichberechtigung auch ärmeren Ländern zu ermöglichen, soll jetzt unmenschlich sein?

Eine Enttabuisierung des Themas wäre in Anbetracht der Alternativen wünschenswert, genauso wie eine Entdiskriminierung von freiwillig Kinderlosen und Überdenken der radikalen Anbetung eines Generationenvertrages und Erkennen der Bedeutung von anderen nützlichen Leistungen für die Gesellschaft als das bloße Eingebären ins Wirtschaftssystem.

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

genommen ist. Um dieses Erkenntnis des VwGh „einzudeutschen“: bloß weil jemand dicht auffährt, ist dies alleine noch keine Rechtfertigung dafür, bei gelbem Licht in die Kreuzung einzufahren.

Und weiters: Grün-blinkendes Licht erfordert nicht vom Lenker eines Fahrzeuges, sein Fahrverhalten so einzurichten, dass er bei Wechsel auf gelb in der Lage ist, vor der Kreuzung anzuhalten (OGH 05.12.1978 8 Ob 193/78). Grün blinkendes Licht bedeutet „freie Fahrt“ und bedeutet nur, dass die Ampel in vier Sekunden auf gelb umschalten wird.

Es ist übrigens nicht erlaubt, bei grünem Licht in die Kreuzung einzufahren, wenn man diese nicht sicher verlassen kann. Bei Kolonnenverkehr, zum Beispiel, hat man daher bei grünem Licht an der Haltelinie anzuhalten, wenn der Rückstau bis zum Kreuzungsplateau reicht und darf erst weiterfahren, wenn nach der Kreuzung ausreichend Platz für mein Fahrzeug wieder zur Verfügung steht (und die Lichtsignalanlage natürlich immer noch grün leuchtet).



Sonax Authorized Detailer

Profis am Werk

Sonax ist in Sachen Autopflege nicht nur im deutschsprachigen Raum führend. Kein Wunder, gibt es doch ein breites Sortiment und somit für jedes Problem am fahrbaren Liebling das richtige Produkt, um dieses zu beheben.

Da es dabei aber auch auf die richtige Anwendung ankommt, fragen wir in unserer Reihe Pflegetipps von Sonax, die Profis worauf es dabei ankommt. Zum Start unserer neuen Serie waren wir in Tribuswinkel, südlich von Wien, bei Mario Kunkic und seinem Team von Detailed Car Cleaning zu Gast. Hier verwöhnt man vorrangig für Privatpersonen deren Autos, aber auch für den Autohandel werden Gebrauchtfahrzeuge für den Verkauf optimal vorbereitet. Das Angebot reicht vom kleinen Package (Wäsche, Felgenreinigung und Reifenpflege, Türfalzreinigung, Express-Innenraumreinigung) ab 60,- Euro bis zur umfangreichen Verwöhnungskur, dem Premium Package. Hier werden die Fahrzeuge gehegt und gepflegt inklusive Innenraum-Shampooierung, Motorwäsche und Steinschlagbesserungen – ein Rundum-Service, welches Ihr Auto im neuen Glanz erstrahlen lässt. Zur Anwendung kommen dabei die Produkte aus dem Hause Sonax.

All inclusive

Bei Mario Kunkic geht es aber nicht nur um die klassische Autopflege. Egal ob Lederaufbereitung, -färbung- oder -reparatur, kleine Dellen, kaputte Felgen und vieles mehr, hier bekommt man alles aus einer Hand geboten. Das komplette Angebot dazu finden Sie auf www.car-cleaning.services.

Sonax Familienmitglied werden

Wenn auch Sie Ihren Kunden die beste Fahrzeugaufbereitung bieten möchten, dann werden Sie jetzt Teil der Sonax-Familie und profitieren von der Performance und dem Know-how von der vielleicht größten Profi-Detailer-Community. Erfahren Sie mehr über Ihre Chancen und Möglichkeiten, ein ausgewählter Authorized Detailer zu werden – www.sonax.de/fuer-unternehmen/fahrzeugaufwertung/authorized-detailer

Sonax Profitipp

Der XTREME Ceramic Quick Detailer von Sonax ist ein Sonax-Pflegeprodukt, welches für den privaten Gebrauch konzipiert wurde. Neben einer tollen Lackglätte verspricht die Produktbeschreibung auch einen schönen Glanz. Wir haben bei Mario Kunkic nachgefragt wie der Profi mit diesem Produkt umgeht.

Wichtig ist dabei die Vorbereitung. Das Auto gründlich waschen, im Idealfall von Hand aus, dann mit einem guten Leder abledern und darauf achten, dass das Auto nicht in der Sonne steht. Dann kommt erst der Ceramic-Quick-Detailer zum Einsatz. Aufsprühen und rund 10 Minuten einwirken lassen. Erst dann mit einem Microfaser-Tuch polieren. Für das perfekte Finish eignet sich dazu das flauschige Profi-Tuch in Ultra-Microfaser-Qualität von Sonax. Mit dem extra hohen Flor und der Fähigkeit Flüssigkeit aufzunehmen werden Wachs- und Politurreste streifen- und kratzerfrei aus dem Lack poliert. Versuchen Sie es, Sie werden begeistert sein.



Dreamteam in Sachen Autopflege: Aufbereitungsprofi Mario Kunkic und der Sonax XTREME Ceramic Quick Detailer

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.

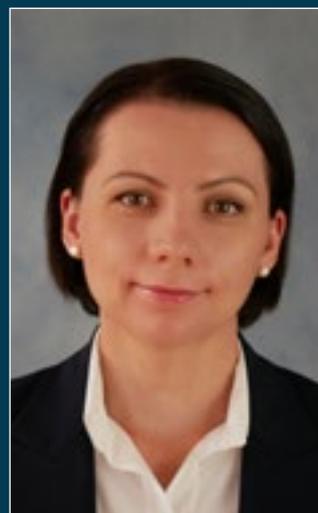
Bis dahin ist Erdgas (CNG) eine kostengünstige und umweltschonende Alternative. Denn Erdgas-Autos fahren schon jetzt mit bis zu 25% weniger CO₂-Emissionen als Benzin oder Diesel betriebene Fahrzeuge - und natürlich ohne Feinstaub. Je mehr grünes Gas im Netz ist, desto klimafreundlicher werden die Fahrzeuge.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

Mehr auf www.gasauto.at



www.gruenes-gas.at





Tipp vom Anwalt

Dashcams - Videoaufnahme im Straßenverkehr

Dashcams sind kleine Kameras, die am Auto befestigt werden und den Straßenverkehr während der Fahrt aufzeichnen. Ein Video kann im Falle eines Unfalles helfen, die eigene Unschuld zu beweisen, doch berührt es in großem Maße das Datenschutzrecht und unterliegt daher strengen gesetzlichen Bestimmungen. Es stellt sich daher die Frage, ob die Verwendung von Dashcams erlaubt ist, welche Strafen drohen und ob gewonnene Videos in einem späteren Gerichtsverfahren verwendet werden dürfen.

Vorwegzunehmen ist, dass in Österreich noch keine gerichtliche Entscheidung in Bezug auf Dashcams und deren Zulässigkeit nach der DSGVO vorliegt. Im Regelfall ist davon auszugehen, dass Dashcams unzulässig sind, lediglich in Ausnahmefällen kann deren Gebrauch gerechtfertigt sein. Die Beurteilung der Zulässigkeit erfolgt immer im Einzelfall. Bei Zuwiderhandlung drohen Strafen bis zu EUR 50.000,00 und Unterlassungsklagen.

Das bloße Besitzen von Dashcams ist grundsätzlich erlaubt, während das systematische Filmen des Straßenverkehrs grundsätzlich verboten ist. Eine Aufnahme ausschließlich zu allfälligen Beweis Zwecken kann gerechtfertigt sein, keinesfalls aber eine Aufnahme zwecks Veröffentlichung oder Verbreitung ohne Zustimmung der erfassten Personen. Gerechtfertigt kann eine Aufnahme sein, wenn sie auf das erforderliche Maß beschränkt ist, insbesondere wenn die Auflösung gering

und der Kamerawinkel nach unten gerichtet ist, sodass man nur einen kleinen Bereich um das Fahrzeug herum erkennt.



Hängt die dauerhafte Speicherung von Bilddaten (Stopp des Überschreibungsprozesses) von einer willentlichen Handlung des Verantwortlichen ab (zB per Speicherknopf), wird im Zweifel Unzulässigkeit angenommen.

Zulässig kann hingegen die ausschließlich automatische Speicherung von Bilddaten durch vordefinierte Impulse ohne Möglichkeit einer ma-

nuellen Speicherung durch den Fahrer sein (zB Aufprall, abrupte Fahrmanöver). Zugriffsbeschränkungen und Verschlüsselungstechniken können auch Zulässigkeit indizieren. Da keine personenbezoge-

nen Daten erfasst werden, darf die Landschaft während eines Ausflugs für private Zwecke gefilmt werden.

Ob ein durch eine Dashcam erstelltes Video in einem Gerichtsverfahren als Beweismittel verwendet werden darf, ist im Detail strittig. In bestimmten Fällen kann die Verwendung von sogar rechtswidrig hergestellten oder erlangten Beweismitteln zulässig sein (sog. „Beweisnotstand“), was insbesondere bei Prozessbetrugsversuch des Gegners der Fall sein kann. Die Frage, ob bzw. wann ein Video der Dashcam im Prozess verwendet werden soll, ist im Einzelfall zu beantworten.

Zusammenfassend ist die Beurteilung der Zulässigkeit der Verwendung der Dashcam für Beweis Zwecke sowie des Videos im Prozess stets eine Einzelfallentscheidung, bei welcher man anwaltliche Hilfe in Anspruch nehmen soll. Eins ist jedenfalls anzuraten – keine Dashcam ohne eine gute Rechtsschutzversicherung.

Tipp - **FORSTINGER**

Zufriedenheit garantiert

**QUALITÄTS-
GARANTIE!**

 Wir verwenden
**ZERTIFIZIERTE
ORIGINAL-
ERSATZTEILE!**

Egal ob Reifen-Service, Bremsen-Service, Glas-Reparatur und vieles mehr – bei den Forstinger-Profis gibt es immer Top-Qualität zum besten Preis. Kein Wunder, dass viele KundInnen ihr Fahrzeug vertrauensvoll in die Hände der bestens und stets aktuell geschulten Forstinger-Techniker legen.

Die Vorteile sprechen dabei für sich selbst: Das 100% österreichische Unternehmen setzt auf Regionalität und Qualität und das mit einem sensationellen Preis-Leistungsverhältnis. Ein auf das ganze Land verteiltes Filialnetz sorgt dafür, dass eine der 88 Niederlassungen mit Fachwerkstätte auch in Ihrer Nähe ist. Ideal, denn Österreichs größ-

ter Mobilitätsfachmarkt ist die smarte Alternative, wenn es um Dienstleistungen für Auto, Moped oder Fahrrad – egal welcher Marke – geht. Verbaut werden dabei ausschließlich zertifizierte Originalersatzteile. Dafür verbürgt sich die Forstinger-Qualitätsgarantie.

Der Kunde ist König

Die Kundenzufriedenheit

steht an oberster Stelle und das schafft man mit Dienstleistungen, die sich am Kunden und seinen Bedürfnissen orientieren. Neben dem Preis-/Leistungsverhältnis ist es Kunden wichtig, ihr Fahrzeug, in allen Belangen in den besten Händen zu wissen. Mehr als 150 ausgebildete KFZ-Techniker stellen diesen Anspruch sicher. In den an die Fila-

len angeschlossenen markenfreien Fachwerkstätten bietet Forstinger sämtliche Dienstleistungen an: Reifenwechsel, Bremsen-Service, Glas-Reparatur, das Service laut Hersteller und vieles mehr. Und weil Service eben das Extra von Forstinger ist, gibt's derzeit zu jeder Reifen-Dienstleistung einen € 50,- Gutschein fürs nächste Service gratis dazu.



Ankaufstest vom Profi

Sicherheit geht vor beim Fahrzeugkauf

Plant man einen Gebrauchten anzuschaffen oder zu verkaufen, ist ein Ankaufstest ratsam. Zum einen geht es um die Sicherheit beim Objekt der Begierde, zum anderen kann man hohe Folgekosten oder Gewährleistungsansprüche ausschließen. Top ausgebildete KFZ-Techniker prüfen das Fahrzeug auf Herz und Nieren, geben Auskunft zum Zustand

und liefern eine qualifizierte Entscheidungsgrundlage. Die Forstinger Kauf-Überprüfung dauert ca. 90 Minuten und kann nach Terminvereinbarung für nur € 99,- durchgeführt werden, ganz ohne Mitgliedschaft. Dazu gibt's einen € 50,- Gutschein, den man beim nächsten Service einlösen kann. Forstinger-Vorteile wohin man schaut!



Gerüchte Küche

Euro7 entschärft

Das indirekte Verbrennerverbot durch Euro7 scheint vorerst vom Tisch, etwa durch die Streichung des Einhaltens der Norm unter allen Bedingungen, etwa Kaltlauf oder Vollgas.

Alfa Tonale

Das kompakte SUV unterhalb des Stelvio verzögert sich erneut. Aus Herbst wird wohl 2022, die Entwickler sind mit dem Temperament des Plug-in-Hybrid nicht zufrieden.

Alpine E-Sportler

Der Nachfolger der A110 soll bereits nur noch rein elektrisch angeboten werden, sogar ein noch kleineres Modell ist in Vorbereitung. Entwicklungshilfe wird es von Lotus geben.

Mercedes EQG

Die voll elektrische G-Klasse kommt. EQG 560 und EQG 580 hat sich Daimler schützen lassen. Vom EQS 580 abgeleitet stünden dann 523 PS und ein 107,8-kWh-Akku parat.

Mercedes C63 AMG

Das Topmodell halbiert seine Brennräume. Der aus dem A-AMG bekannte E-Turbo-Vierzylinder mit gut 420 PS erhält von einem 200 PS starken E-Motor mit Stecker Unterstützung. Insgesamt wird jeder künftige AMG als Plug-in ausgelegt werden.



Auto Shanghai:



Während im Großteil der Welt nicht einmal mehr ein Autohaus betreten werden darf, findet die Messe Auto Shanghai beinahe unbeeindruckt statt.

Eines wird hier klar, die chinesischen Hersteller haben sich längst vom Kopieren verabschiedet und bieten extrovertierte Ware an, die wir uns

nicht zutrauen. Aus europäischer Sicht ist der A6 e-tron die Überraschung schlechthin. Schon der Name verrät viel über die künftigen Modellstrategien. Die Plattform spendierte der e-tron GT und bietet somit alle Raumvorteile. 4,96 Meter ist die Studie lang, welche zum Serienstart in zwei Jahren



Gattungs-Prüfstand:

Einfach mal den Bus nehmen

Auch wenn der SUV-Boom zur Zeit durch die E-Mobilität kräftig forciert wird, so lassen sich bereits erste Anzeichen erkennen, dass die Verführungskraft dieser Fahrzeuggattung nachlässt. Selbst die Hersteller sind vorsichtiger, sprechen immer öfter von Crossover oder CUVs. Camping boomt derzeit, die dazugehörigen Fahrzeuge ebenso. Haben Busse das Zeug zum neuen Trendsetter? Quadratisch, praktisch, gut. Sie bieten auf der selben Fläche richtig viel Platz und Kofferraum. Was nützt ein SUV für sieben Personen, wenn letzt-

lich kein Gepäck reinpasst. Auch so mach Haushaltsgerät passt beim besten Willen nicht in die Stadtkraxler. Kleinbusse fahren sich heute wie PKW, man sitzt teils noch höher, die Übersichtlichkeit und Abschätzbarkeit ist beispiellos besser, Ablagen gibt es reichlich, die Preise sind derzeit moderater. Und sollte es doch noch was mit dem autonomen Fahren werden, ist die Mutation zum rollenden Wohnzimmer endgültig nicht mehr aufzuhalten. VW bringt nächstes Jahr endlich den neuen Bulli. Dank E-Antrieb wird der Bus beispiellos viel Platz

bieten. Wenn es die Wolfsburger preislich nicht übertreiben, wird das Auto ein garantierter Erfolg, zumal die letzte Hemmschwelle aus dem Weg geräumt wurde: die Optik. Dass man dem Busthema nicht die reine Zweckmäßigkeit ansehen muss, haben die Hersteller bereits in einigen Studien bewiesen. Ja sogar die Interpretation von Porsche macht was her. Hyundai bringt mit dem Staria (Seite 16) den aktuellen Höhepunkt des Scheinwerferspiels und damit einen recht extrovertierten Star-Bus tatsächlich auf die Straße.

Die Knaller der Messe



optisch nur höher ausfallen wird. Nur für den chinesischen Markt, aber überraschend, geriet der Audi A7L, praktisch ein A7 mit langem Limousinenheck. Proportional ebenso kurios geriet die elektrische Version des Mazda CX-30, dessen Akkus quellen unterm Bodenboden heraus und wurden mit einer Trittleiter kaschiert. Keine Sorge, den elektrischen Part wird in Europa exklusiv der MX-30 abdecken.

Honda präsentierte die SUV-Version des e, verschweigt aber bislang relevante Daten.

Auf selbiger Plattform wie der Qashqai erscheint nun auch der neue, größere Nissan X-Trail, welcher als Hybrid aber erst 2022 zu uns kommen wird.

Analog zum Citroen C5 X mutiert auch der Nachfolger des Mondeos zum Crossover. Abgesehen von den noch unge-

wohnten Proportionen mit Mach-E-Heck, stechen, wie beim französischen Konkurrenten, das neue Double-Decker-Eyes Schweinwerferkonzept samt durchgehendem Leuchtband ins Auge. Der Innenraum düpiert mit seinem XXL-Bildschirm über die gesamte Breite die deutsche Premiumkonkurrenz. Weitere elektrische Neuheiten der Messe von Mercedes und Toyota finden Sie auf Seite 14.



Nirosta- SilberfischerIn



Des Schöpfer: John Zachary DeLorean. Sohn eines rumänischen Gießereiarbeiters und einer Salzburger Mutter

Nur John DeLorean wagte vor 40 Jahren den waghalsigen Schritt in Richtung Edelstahl-Serienreife

Autos der 70er und 80er-Jahre-Generation litten ganz besonders stark an Blech-Karies. Schon nach dem ersten Gebrauchsjahr erstrahlte ein weiß lackierter Alfasud in solarienbrauner Tönung. Drei Jahre später war bereits etwa ein Drittel der hauchdünnen, kaum mehr selbsttragenden Grazienhaut wie Herbstlaub von den Bäumen auf den Asphalt geriebelt. Renault 14-Eignern erging es kaum besser. Bestenfalls Exemplare in braungoldener Metallic-Lackierung entgingen einer Farbmutation. Der käseverwandten Lochstruktur im Blechgewand rückte man mit schwarzen Rallye-Streifen und farblich passender Selbstklebefolie zu Leibe. Nach vier

Jahren Autofreuden blieb bestenfalls das Lenkrad als Garagen-Wandschmuck vom einstigen Besitzerstolz übrig.

Alternatives Material

Um dem Blechfraß Herr zu werden, standen vielerlei Möglichkeiten zur Verfügung. Beim Einsatz von Kunststoffkarosserien, wie bei der Chevrolet Corvette, rosteten lediglich Rahmen und Bodenblech vor sich hin. Handgedungelte leichte Alukarosserien waren zur damaligen Zeit Renn- und Sportwagen vorbehalten. Edelstahl im Serienauto einzusetzen, wagte jedoch nur einer...

Edelstahlkunde

Als Stähle werden praktisch alle verformbaren technischen Legierungen des Eisens bezeichnet, deren Kohlenstoffanteil unter zwei Prozent liegt. Bei Edelstählen kommt hinzu,

dass der Verunreinigungsanteil durch Phosphor und Schwefel, welcher einen erheblichen Einfluss auf die mechanischen Eigenschaften und Schweißbarkeit des Materials besitzt, unter 0,025 Prozent liegen muss. Zusatzstoffe wie Chrom, Nickel, Vanadium und Molybdän veredeln dieses fast „reine“ Eisen-Kohlenstoff-Produkt zum nahezu vollständig korrosionsbeständigen, harten, säurebeständigen und sehr gut schweißbaren Werkstoff, dem wir üblicherweise in Großküchen, Sanitärräumen und Schwimmbädern begegnen.

Nachteile?

Klingt doch perfekt für den Einsatz im Automobilbau, wenn sich da nicht auch ein paar Hürden auftürmen würden. Erweist sich das Material als doch sehr anfällig für Spannungsrisskorrosion. Sein hoher Wärmedehnungskoeffizient mag bei großformatigen Gebäuden mit seinen zentimeterdicken Dehnfugen keine Rolle spielen, im Karosseriebau entsprechen

Spaltmaße in Millimeter schon einer Weltreise. Das größte Problem für dessen Anwendung stellt aber sicherlich der immens hohe Preis von Edelstahl dar. Während derzeit eine Tonne Walzstahl knapp 500 Euro kostet, schlägt Edelstahl der Güte V4A mit mehr als dem Doppelten zu Buche. Und dies noch dazu, bei aufwendigerer Verarbeitung und großen Problemen, falls beim Einparken doch einmal eine leichte Beule passiert. Die sich fast gar nicht ohne Knick oder Riss entfernen lässt.

DeLorean

John DeLoreans DMC12 ist das einzige in Serie gefertigte Automobil, dessen aufregendes Giugiaro-Kleid im fein gebürsteten Küchengeräte-Look erstrahlte. Als der General-Motors-Vizepräsident im April 1973 seinen 10-Millionen-Schilling-Job hinschmiss, hatte er bereits das Konzept zum Bau eines eigenen, besonders sicheren und innovativen Sportwagens in der Tasche:



Erster fahrfähiger DeLorean-Prototyp (1976): Der quer vor der Hinterachse eingebaute Vierzylinder-Citroen-CX-Motor sorgt für mäßigen Vortrieb, Karosserie und Innenraum tragen noch deutlichere Ecken und Kanten zur Schau



Edelrobe: Unter den Edelstahlteilen verbirgt sich eine schwarze Kunststoffkarosse, die ihrerseits auf einem gefalteten Blech-Zentralträgerchassis ruht.





Für die Erichtung des Werks winkte ein königlicher 100 Millionen Dollar-Scheck von der britischen Regierung: DeLorean-Fabrik im nordirischen Dunmurry

Mit Citroen-Birotor-Wankel-Mittelmotor, der in einem Edelstahl-Hilfsrahmen hinter dem Fahrer virtuos kreischen sollte, umhüllt von einem in Italien gestylten Flügeltüren-Monocoque aus besonders widerstandsfähigem Material, namens „ERM“ (Elastic Reservoir Moulding). Einem Sandwich aus zwei Lagen Polyurethanschaum und drei Lagen Fiberglas. Dank dieser hochfesten und energieverzehrenden Struktur und zweier serienmäßig verbauten Airbags sollten die Insassen des Autos einen 80-Stundenkilometer-Crash gegen ein festes Hindernis schadlos überstehen. Da sich dieses neue Material jedoch nicht besonders gut zum Überlackieren eignete, holte John DeLorean zum nächsten Paukenschlag aus: Der Beplankung des unansehnlichen Kunststoffs mit Edelstahl.

Edellösung

Eine Art Notlösung geriet zur weltweiten Einmaligkeit, die auch am 1981 im nordirischen Dunmurry gebauten Serienwagen für alles überstrahlenden Glanz sorgte. Wenngleich viele der ursprünglichen Ideen in der Schublade verschwanden. Anstatt des „EMR-Monocoques“ verbirgt sich unter der Edelstahlverkleidung eine aus zwei Teilen zusammen-

gefügte Fiberglasschale. Den Wankel-Mittelmotor ersetzt ein brustschwacher 132 PS-Peugeot-Renault-Volvo-Leichtmetall-V6, nun hinter der Hinterachse verbaut, wie bei der Alpine V6, der dem 1268-Kilo-Schwergewichtler zu nur mäßigen Fahrleistungen verhalf. Die Serienfahrzeuge litten schon sehr früh unter schwankender Produktqualität. Gleichbleibende Spaltmaße konnten nicht erwartet werden, da die Glasfaserwannen, aus denen das Auto eigentlich bestand, mit relativ großen Toleranzen produziert wurden. Die notwendige manuelle Anpassung der Edelstahl-Verkleidung gestaltete sich als äußerst mühselig. Hartnäckig hielt sich das Gerücht, dass keine einzige der 33 Kilo wiegenden Guillotine-Schwingen mit dem elektrisch betätigten Ellbogen-Fenster wirklich korrekt eingestellt werden konnte.

20.000 Stück sollten pro Jahr die Werkshallen verlassen, 8583 Exemplare wurden tatsächlich hergestellt. Die sich heute großteils in stolzer Sammlerhand befinden. Nachdem die Edelstahl-Zeitmaschine im Kino-Dreiteiler „Zurück in die Zukunft“ bewiesen durfte, welche Qualitäten wirklich in ihr stecken.

Alexander Trimmel



Bugatti Type 44 und Type 46

Die für ihre hochwertigen Luxus-Ausführungen bekannte Karosseriefirma Viss & Haf aus Levallois, nordwestlich von Paris, präsentierte 1930 am „Concours d'Elegance“ drei atemberaubend schöne Bugattis. Je ein Drophead-Coupé und eine zweitürige Limousine des 5-Liter-Achtzylinders Type 46, sowie einen Dreiliter-Type 44. Alle drei Fahrzeuge waren laut Werbeblatt mit einer Karosserie aus „Métal inoxydable“ (rostfreien Metall) versehen, die auch jeder noch so salzhaltigen Meeresluft erbitterten Widerstand entgegensetzen sollte.



Ford Model A 1931

Elwood Haynes ließ sich den korrosionsbeständigen Edelstahl, Stahl mit 10 Prozent Chromanteil, in den Jahren 1915-19 patentieren, obwohl bereits einige Jahre zuvor ähnliche Legierungen in Europa bekannt waren. Allegheny Steel aus Pittsburgh bewarb das neue Metall und lieferte 1930 eine Edelstahlkarosserie für das Model A an Ford. Nur ein Jahr später baute Ford drei A-Limousinen aus rostfreiem Edelblech.



Ford Tudor Model 68 De Luxe-Limousine 1936

Dieselbe Firma bat 1936 Henry Ford, sechs seiner Tudor De Luxe-Limousinen für gegenseitige Werbezwecke mit einer Edelstahl-Karosserie zu versehen. Das Drücken der Karosserieteile ruinierte Fords Werkzeuge, da Edelstahl härter und weniger flexibel ist als der herkömmlich verwendete Kohlenstoffstahl. Fünf Limos überlebten trotz sehr hoher Kilometerleistungen bis heute.



Ford Thunderbird 1960

Am 11. Juli 1960 rollten zwei Thunderbirds mit einer Karosserie aus rostfreiem T302-Stahl vom Fließband der Budd Corporation in Wixom, Fords Lieferanten für T-Bird-Karosserien. Auch Grill und Stoßstangen sowie die Abgasanlage waren aus Edelstahl. Wobei letztere auch heute noch, nach mehr als 60 Jahren und 200.000 Meilen, lochfrei ihren Dienst erfüllt.

Edelstahl-Exoten



McLouth XV61 Concept, 1962

Im April 1961, auf der „International Automobile Show“ im New Yorker Kolosseum, präsentierte die McLouth Steel Corporation aus Michigan ihre höchst interessante Edelstahlstudie XV61. Das viersitzige Heckmotorfahrzeug sollte die Verkehrsprobleme der Zukunft lösen, indem es sowohl für den konservativen Highway-Verkehr als auch für einen chauffeurlosen Betrieb als Einschienenbahn-Fahrzeug ausgelegt wurde.



Porsche 911 S 1967

Am Stand der „Informationsstelle Edelstahl Rostfrei Düsseldorf“ der Frankfurter IAA 1967 fungierte ein Porsche 911 S mit Edelstahlkarosserie als Publikumsmagnet. Geschäftsführer Heinz Todtmann fuhr den Wagen bis 1974, ehe dieser, rostfrei mit mehr als 150.000 Kilometer am Tacho, ins Deutsche Museum nach München übersiedelte.



Lincoln Continental 1966

Auch der 50.000ste gebaute Lincoln Continental wurde 1966 mit gebürsteten Allegheny Ludlum -Edelstahlteilen von der Lincoln Division zusammengebaut. Zwei weitere Cabrios zusätzlich für den Stahlhersteller angefertigt. Alle drei Fahrzeuge existieren heute noch.



Tesla Cybertruck

Das Thema Edelstahl interpretiert Tesla in der Moderne völlig neu. Mit wahlweise bis zu drei Motoren soll das gut drei Tonnen schwere Elektroauto tatsächlich gebaut werden. Ob die Stahlburg auch in Europa zulassbar sein wird, bleibt vorerst unklar, denn das Material würde kaum den Fußgängerschutz erfüllen. Das kantige Design ist übrigens nicht nur Mut, sondern liegt auch an der Verarbeitbarkeit von Edelstahl. Kanten lassen sich falten, Wölbungen oder Sicken kaum am Fließband wirtschaftlich machbar. Die Anhängelast liegt gar bei maximal 6,3 Tonnen.

Autocar C65T 1958

Als Autocar 1958 sein Kabinendesign modernisierte, ließ sich die „Edgcomb Steel Company“ mit Sitz in Philadelphia sieben Fahrerhäuser in den alten, nicht mehr benötigten Formen aus hartem Armco-Edelstahl pressen. Danach waren die Formwerkzeuge endgültig unbrauchbar.



BMW 2800 CS 1969

Im Auftrag von BMW wurden 1969 drei 2800 CS-Coupés mit Edelstahlkarosserie von der „Deutschen Edelstahl AG Krefeld“ aufgebaut. Der verwendete Werkstoff Remanit, eine Normedelstahlsorte, konnte mit Serienwerkzeugen verarbeitet werden.

The Timemachine is back



Nicht selten begann eine Autoleidenschaft oder Karriere mit einem Kinofilm. Im Falle des DeLorean DMC-12 waren die Filme „Zurück in die Zukunft“ sogar das größte Ruhmesblatt des Autos und sogar des Herstellers. Die Szene, in welcher der Edelstahlsportwagen rückwärts aus dem LKW entladen wurde, war der Schlüsselpunkt für Mann. Ab diesem begeisternden Moment entschloss sich der Spanier Angel Guerra seine Designerkarriere zu starten, welche ihn bereits zu Rimac führte. Wenn er sich aber etwas wünsche dürfte, dann einen weiteren „Zurück in die Zukunft“-Film mit seinem DeLorean. Dieser Gedanke motivierte ihn, das Projekt durchzuziehen. Das Ergebnis kann sich pünktlich zum 40. Jubiläum sehen lassen. 4,78 Meter lang, 2 Meter breit und 1,14 flach, mit richtigen Sportwagenproportionen kennt sich Guerra aus. Unter den gelungen großen Kiemen stellt sich der Jungdesigner zwei drehmomentpo-

tente E-Motoren vor. Auch soll das Auto vollautonom fahren können. Flügeltüren und top modernisierte Vielspeichenräder dramatisieren den Auftritt. Das Leuchtbandthema zieht sich rund ums Auto und endet in den Heckleuchten. Mit dieser Lösung halten sich übertriebene oder kurzlebige Retrozitate in Grenzen und die Materie wird in die Moderne übertragen, einfach vier eckige Scheinwerfer zu montieren kam nicht in Frage. Das Leuchtband auf der Seitenlinie ist eine kreative Hommage an die originale Leiste. Gropius Bauhaus inspirierte ebenso, wie andere Giugiaro-Autos. Das Beeindruckendste an der Sache: In nur drei Wochen hat der 38-Jährige seinen

Gedanken zu Papier gebracht und das Design finalisiert.

In Zeiten, wo jeder alte Schinken aufgewärmt wird und gar eine Rückkehr von Kitt und David Hasselhoff im Raum steht, sollte ein Remake oder vierter Teil von „Zurück in die Zukunft“ gar nicht so abwegig sein. Es bleibt zu hoffen, dass Angel Guerra sein Talent nicht nur den Weg nach Hollywood öffnet, sondern auch in die Autoindustrie. Emotionale Aufladung der E-Mobilität liegt voll im Trend, warum auch nicht gleich eine Marke wiederbeleben? Schon 2009 stand DeLorean mit GM kurz davor.

Bernhard Reichel





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.

Profis am Werk

Getreu dem Motto „Go with your Pro“ führen motorsportlerfahrene und ausgebildete Instruktoeren wie Kris Rosenberger (Ex-Rallyestaatsmeister 1997), Patrick Winter (ehemaliger Rallyeprofi) oder Dominik Olbert (GT4 European Series Fahrer & Organisator) durch das Drifttraining-Programm – inklusive atemberaubender Drifts und cooler Bremsmanöver. Hier werden auf Rutschplatte, Kreisbahn und bewässertem Handling-Parcours Fahrspaß und Fahrtechnik mit Adrenalinkick-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 unver-

gessliches Drift-Training geeignet. Insgesamt 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 30.04.2021!*

TERMINE

26.06.2021 Red Bull Ring
Driving Center (ST)

28.08.2021 ÖAMTC Fahrtechnikzentrum –
Innsbruck (T)

19.09.2021 Red Bull Ring
Driving Center (ST)

25.09.2021 ÖAMTC Fahrtechnikzentrum
Gut Brandlhof – Saalfelden (S)

Individuelle Termine für
Firmenevents auf Anfrage!

Infos & Anmeldung

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

Motorsport-Erlebnisse im Sommer

Motorsport-Träume
nicht nur träumen,
sondern verwirklichen!

Das wohl erlebnisreichste Ausflugsziel Österreichs

Abseits der internationalen Motorsportevents wie Formel 1 oder MotoGP ist am Red Bull Ring alles möglich, das mit Beschleunigung und Adrenalin zu tun hat. Im steirischen Murtal haben Motorsport-Begeisterte unzählige Möglichkeiten, sich auf zwei oder vier Rädern, onroad oder offroad, so richtig auszutoben. Am Spielberg werden zudem nicht nur Motorsport-Träume Wirklichkeit!

Rennboliden im Grenzbereich bewegen

Auf Österreichs bekanntester Rennstrecke können Jung und Alt Motorsport viel schneller, viel direkter und viel intensiver erleben als sonst wo. Das gilt beim Speed-Kräftemessen am Kart-Track ebenso wie auf der

offiziellen Grand-Prix-Strecke oder im Driving Center der hochmodernen Motorsport-Anlage. Hier warten auf die Vollgas-Fans einzigartige Fahrerlebnisse, angefangen vom 570 Kilo leichten Formel-4-Boliden über den 220 km/h schnellen KTM X-Bow bis hin zu den PS-starken Porsche Modellen 718 S, 718 GT4 oder den 911 GT2 RS Clubsport. Wer sich lieber auf Zweirädern versuchen möchte, wird mit den Moto2-Bikes von KTM seine Freude haben. Diese Rennmaschinen im Grenzbereich zu bewegen, ist auf der 4,318 km langen Rennstrecke mit ihren legendären zehn Kurven ein kompromissloses Vergnügen. Wo für gewöhnlich MotoGP-Rider wie Brad Binder, Marc Márquez oder Valentino Rossi ihre Rennmaschinen – im ständigen Wechsel zwischen atemberaubender Beschleunigung und spektakulärer

Schräglage – durch den Red Bull Ring zirkeln, kann man sozusagen selbst Hand anlegen.

Go with your Pro – Das exklusive Race-Training

Motorsport-Legenden wie David Coulthard oder Mark Webber sind die persönlichen Coaches und geben im zweitägigen „Go with your Pro“- Training ihre Erfahrungen im Umgang mit der anspruchsvollen Rennstrecke weiter - die Teilnehmer erleben ein Motorsport-Training der Extraklasse: Ideallinie, Bremspunkte, Kurvenspeed, kontrollierter Drift. Dabei lernen Hobby-Rennfahrer nicht nur von den Besten ihrer Disziplin, sondern genießen auch einen gemeinsamen Galaabend mit den Ex-Formel-1-Stars. Motorrad-Enthusiasten sollten sich am besten gleich einen der be-

gehrten Plätze beim „Go with your Pro“ mit dem MotoGP-Rider Johann Zarco am Spielberg sichern. Termine und Anmeldung finden Interessierte unter projekt-spielberg.com.

Porsche Genuss Tour - Alles außer Alltag

Wer möchte nicht einen unvergesslichen Roadtrip durch die Steiermark mit einem besonders edlen Boliden erleben? Die Reise beginnt am Red Bull Ring, wo der Schlüssel für den Porsche 718 S überreicht wird. Vom Spielberg führt die Tour über den Sölkpass - auf rund 1.800 Höhenmeter - in die malerische Ortschaft Pürgg, wo das Gasthaus Krenn zu saisonalen und regionalen Köstlichkeiten einlädt, ehe sich die Genussfahrer auf weitere schöne Orte freuen dürfen. Vorbei am Nationalpark Gesäuse bei Admont bis zur



Allrad-Power rund um den Red Bull Ring mit den Offroad-Spezialisten Mitsubishi L200 und Land Rover Defender.



Go with your Pro - von den Besten lernen: Ex-Formel-1-Fahrer David Coulthard und Mark Webber laden zur Trainings-Session am Spielberg.

alten Römerstraße in Hohentauern führt der exklusive Porscheausflug zurück zum Red Bull Ring - und das alles an einem Tag.

Das Offroad-Abenteuer – Für echte Freigeister

Wo die Straße endet, beginnt für Offroad-Fans das echte Abenteuer, egal ob auf zwei oder auf vier Rädern. Der 8.000 Quadratmeter große 4WD Test Track am Spielberg und der über 500 Hektar große Offroad Car Track sind die perfekten Plätze, um sich risikofrei in die Grenzbereiche der Traktion zu wagen oder steiles Terrain neu zu erfahren – zum Beispiel mit dem Land Rover Defender oder dem Mitsubishi L200. Für Frischluft-Fans stehen auch Offroad Buggys für dieses Vergnügen zur Verfügung. Ein echtes Abenteuer abseits des befestigten Untergrunds erwartet Rider am Offroad Bike Track. Hier bietet das Gelände optimale Bedingungen für jegliche Zwei-

rad-Akrobatik, egal ob am Enduro- oder Trial-Bike: Singletrails, Wiesen und unbefestigter Untergrund sowie Hindernisse bilden den Abenteuer-spielplatz für Zweirad-Motorsportler, die sich am liebsten abseits des Asphalts frei bewegen.

Mehr als nur Fahrspaß – Der exklusive Blick hinter die Kulissen

Wer nach dem Fahrspaß noch die ganze Welt des Motorsports erfahren möchte, dem bietet die Red Bull Ring Tour die einzigartige Möglichkeit dazu. Die 90-minütige Tour führt in Bereiche, welche den Besuchern normalerweise verschlossen bleiben, wie zum Beispiel die VIP-Lounges, die Race Control, das Medical Center oder das Media Center. Der Blick hinter die Kulissen einer der modernsten Rennstrecken der Welt macht den Ausflug zum Red Bull Ring am Spielberg garantiert zum unvergesslichen Erlebnis für Motorsport-Fans.



Die Porsche Genuss Tour bietet ein Motorsport-Erlebnis der Extraklasse

VOLL ELEKTRISCH



ŠKODA
SIMPLY CLEVER



Der neue ŠKODA ENYAQ iV

Der ENYAQ iV überzeugt mit einer kraftvollen und dynamischen Designsprache. Die komfortablen Proportionen schaffen ein großzügiges Platzangebot im Innenraum, der mit seinen innovativen Design Selections neue Maßstäbe setzt. Auch die Armaturentafel zeigt sich in einem neuen Stil. Das Zentraldisplay mit 13 Zoll Bildschirmdiagonale ist das größte seiner Art, das in einem ŠKODA Modell erhältlich ist. Darüber hinaus punktet der ENYAQ iV mit zahlreichen, extra für elektrische Fahrzeuge entwickelten, Simply Clever Features. Er bietet modernste Technik, Schnellladefunktionen der Batterie und eine Reichweite bis zu 536 Kilometer.

Ein elektrischer SUV der Spitzenklasse, der hält, was er verspricht.
Jetzt bei Ihrem ŠKODA Betrieb!

iV

skoda.at

facebook.com/skoda.at

youtube.com/skodaAT

instagram.com/skodaAT

Symbolfoto. Stand 15.04.2021.

Details bei Ihrem ŠKODA Berater oder unter www.skoda.at.

Stromverbrauch: 14,1-18,1 kWh/100 km. CO₂-Emissionen: 0 g/km.