

# Licht das neue Chrom

## Delta-Dream



**TESTS:** Alfa Romeo Stelvio • DS 3 • Dacia Sandero • Fiat 500 X • Kia Sorento  
Mercedes EQA • Mazda MX-5 100th • Peugeot 208e • Subaru Outback

### Österreich Urlaub

unsere Automuseen



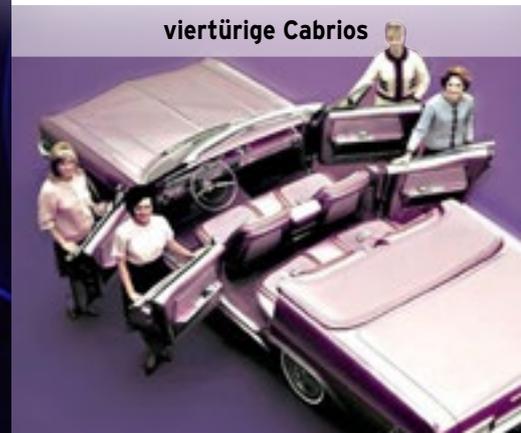
### Rechtsberatung

Das neue Gewährleistungsrecht



### Faszination

viertürige Cabrios



# **MTL** Mauersanierungen GmbH

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

eines der führenden österreichischen Unternehmen am Sektor:

## ➤ **Bauwerksabdichtung**

## ➤ **Mauerwerksabdichtung**

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

## ➤ **Mauertrockenlegung**

- Ausheizen der nassen Mauerbereiche mit Heizstäben oberhalb der Abdichtungsebene.

## ➤ **Heizstabtechnik**

- flächige Mauerwerksentfeuchtung, -ausheizung mit Heizstäben.

## ➤ **Fugen- und Rissverpressung**

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

## ➤ **Mauerwerksverfestigung**

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

### **Kontakt und Information:**

**Bernhard WILHELM**, Inhaber und GF

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

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

**A-2353 Guntramsdorf, Gumpoldskirchnerstraße 2**

# editorial

Liebe Leserinnen, liebe Leser!

Es ist Ihnen bestimmt aufgefallen, so manch entgegenkommendes Fahrzeug leuchtet ziemlich extrovertiert bis irritierend. Die neue Spielweise der Designer ist gerade erst eröffnet und wird in den nächsten Jahren so einige Veränderungen mit sich bringen.

Eine wesentliche Beleuchtung im Straßenverkehr hat zweifellos die Ampel inne. Drei Farben, was soll da schief gehen? Den zweiten Teil finden Sie in unserer gewohnt spannenden Rubrik der Verkehrsirrtümer.

Einmal Umblättern und unser Tipp vom Anwalt berichtet dieses Mal von wirklich überraschend guten Neuigkeiten über das für den Autokäufer deutlich verbesserte Gewährleistungsrecht.

Von jedem Land, Kontinent und jeder Fahrzeuggattung ein bisschen, so lassen sich unsere Tests diesmal am besten zusammenfassen. Brave Elektroflitzer, Designer-SUV, knackige Roadster, oder bestens bewährte Kleinwagen, alles dabei!

Sommer, das ist Cabriozeit. Der Altbestand wird gepflegt und gehegt, der Markt für neue Cabrios löst sich aber praktisch auf. Die Ursachen sind vielfältig, dass es mit vier Türen angenehm praktisch sein könnte, erfahren Sie in unserer Zeitreise.

Apropos Zeitreise, wer derzeit den Schritt über die Grenzen nicht wagen mag, der findet im Heimatland spannende Attraktionen und traumhafte Plätze. Darunter auch zahlreiche Automuseen, mit welcher wir eine weitere Serie starten und Ihnen vorstellen dürfen.

Sie haben auch einen ganz besonderen Bezug zu Autos, wollen uns von einer spannenden Geschichte berichten oder etwas fragen? Per [leser@motorandmore.at](mailto:leser@motorandmore.at) freuen wir uns über Ihre Zuschriften.

Viel Spaß mit den folgenden Seiten wünscht Ihr  
Bernhard Reichel



Titelstory:	Licht ist das neue Chrom .....	4
Neuheiten:	Neue Roadster .....	8
	Alpina .....	10
	Cupra, Kia, Opel .....	12
	BMW, Ferrari, VW .....	14
Tests:	DS 3 Crossback E-Tense .....	18
	Peugeot 208e .....	18
	Mazda MX-5 .....	20
	Alfa Romeo Stelvio .....	22
	Fiat 500X .....	23
	Dacia Sandero .....	24
	Mercedes EQA .....	26
	Subaru Outback .....	26
	Jeep Compass 4xe .....	26
	Suzuki Swift Sport Hybrid .....	27
	Kia Sorento .....	28
Verkehr&mehr:	Irrtümer im Straßenverkehr: Ampeln ..	30
	Kommentar .....	31
	Tipp vom Anwalt: Gewährleistung neu	32
	Gattungsscheck: E-Cabrios, Bücherecke	33
	Sonax Pflegetipp .....	34
	Junge Talente: Lancia Delta Traum ...	36
Freizeit:	Serie: Österreichs Auto Museen .....	38
Klassik:	Historie viertürige Cabrios .....	42
	Moderne viertürige Cabrios .....	46



## Impressum:

Eigentümer und Herausgeber: Speedcompany OG, Klee gasse 5, A-2230 Gänserndorf Süd, [leser@motorandmore.at](mailto:leser@motorandmore.at). Chefredakteur: Bernhard Reichel. Redaktion: 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., Bernhard Reichel, Druck: Grafički zavod Hrvatske d.o.o. Vertrieb: PlusCity und Lenticity (Linz), Shopping City Seiersberg (Graz), ELI Shopping (Liezen), Leoben City Shopping (Leoben), EO (Oberwart), Riverside, Auhofcenter und Q19 (Wien), G3 Shopping Resort (Seyring/Gerasdorf), Rosenarcade (Tulln), City Center Amstetten (Amstetten), bühlercenter (Krems). Fotonachweise: Cover: Hersteller, Adobe Stock, Seite 3: Hersteller, Bernhard Reichel

## LED: neue Design-Trends

# Das neue Chrom

Es geht wieder aufwärts im Design, nach Jahren der immer ähnlicher aussehenden Vehikel mit teils überreizten Sicken und auffällig speckigem aufgetragenen Kotflügelgold. Neue Technologien brachten immer den Aufbruch in eine neue Epoche. Platzsparende Elektroantriebe erlauben wieder saubere und teils spektakuläre Proportionen und Karosserien. Zeitgleich erlaubt die ultrakompakte LED-Technologie völlig neue Designansätze und Lösungen.

Stark vereinfacht lässt sich wohl sagen, früher leuchteten Autos aus zeitlos kreisrunden Elementen und deren Karosserie unterschied sie, heute ist es irgendwie umgekehrt. Allerspätestens seit der Ära der Klappscheinwerfer ist das Leuchtthema als bleibendes populäres Designelement nicht mehr wegzudenken. Klarglas ließ erstmals das Innenleben zum Designspielplatz werden. Die Blinker wanderten versteckt in die Rückspiegel, oranges Licht verschwand. Xenon brachte blaues Licht, trotz Augenleid, in Mode. Auf die LED-Technik waren Designer stets besonders stolz, hoben die Technik gern wie einen Christbaum

geschmückt mit Einzelementen hervor. Heute bereits belächelt im dynamischen Lauflicht erblasst. Das Thema des Tagfahrlichts brachte das aktuelle Eldorado zum Austoben.

## Designmerkmal der Zukunft

„Licht ist das neue Chrom“, treffender als Volkswagen-Chefdesigner Klaus Bischoff kann man es gar nicht auf den Punkt bringen, wenn es um weitere Eskalationsstufen in der Beleuchtung geht. Kia hat bereits in Studien gezeigt, wie die komplette Fensterlinie anstatt der Chromleiste erstrahlt. Türgriffe, Gurtschlösser, Bremssättel - be-

leuchtet wird, was geht. Das durchgehende Leuchtband sehen wir noch irritierend aber bereits auf der Straße rollen.

In baldiger Zukunft werden Scheinwerfer auch mit uns kommunizieren, etwa Fußgängern Botschaften auf die Straße projizieren, dem annähernden Fahrer den Ladezustand des Akkus in die Heckleuchte schreiben oder ein Videospiel an die Wand projizieren.

Die Fantasien und Ideen scheinen zur Zeit keine Grenzen zu kennen, was wir die nächsten Jahre erwarten dürfen, lesen Sie auf den nächsten Seiten.

*Bernhard Reichel*

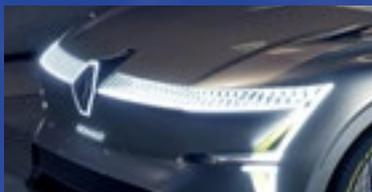


## Kommunikation

Der Scheinwerfer und deren Wahrnehmung und Design wird künftig sich nicht nur auf das Auto beschränken, sondern mit der Umgebung interagieren. Das beleuchtete Markenlogo beim Einsteigen kennen wir bereits. So ähnlich, aber im großen Stil darf man sich die Kommunikation der Zukunft vorstellen. Aktuell hat ein sehr guter LED-Scheinwerfer gut 100 einzelne LED. Zwischen 10.000 und sogar 30.000 sollen so genannte intelligente, interaktive oder digitale bezeichnete Scheinwerfer künftig besitzen. Umgangssprachlicher drückt es Mercedes aus. Eine 1,3 Millionen Pixel pro Scheinwerfer sollen in Zukunft Hinweise, Symbole, Warnungen und Hilfen aller Art auf die Straße projizieren. In Baustellen etwa seitliche Hilfslinien. Auch für den Fahrer sichtbare Navigationspfeile sind denkbar. Das Auto nachts auf einem riesigen Parkplatz verloren, kein Problem. Autonome Autos sollen über die Scheinwerfertechnik auch die kommunikative Rolle des ursprünglichen Fahrers übernehmen, etwa einen Zebrastreifen als Zeichen des Überquerenlassen auf die Straße beamen. Auch die Heckleuchten sollen kommunizieren lernen und dem Nachfolgeverkehr automatisch per Car-to-Car etwa Symbole anzeigen. Standhafte Mittelspurfahrer sollten auf eine nicht frei programmierbare Lösung hoffen.

## Beleuchtete Kühlergrille

Verkauft sich ein Modell bestens, so geht man wenig Risiko beim Design ein. Der Nachfolger wird nur evolutionär weiterentwickelt. So oder so, in den letzten Jahren haben sich Stylisten deutlich mehr Spielraum erkämpft, so manch Charakter hängt oft von solch Detaillösungen ab, während die Blechteile fast in den Hintergrund traten. Die Lichtsignaturen prägen mittlerweile den Markenauftritt. Eine Stufe weiter geht man mit den beleuchteten Kühlergrillen. Bei BMW hört dies auf Iconic Glow und ist für X6 und 5er als Zubehör lieferbar, allerdings ist dies in Europa aktuell nicht im Fahrbetrieb gestattet aber eine nette Begrüßungsidee. Verwechslungsgefahr mit den Bayern besteht auch beim neuen Skoda Enyaq. Das Elektro-SUV ist auch mit einem beleuchteten Grill im Kristallock bestellbar, durch den mittig verbauten Radarsensor leuchten die Streben nur rechts und links daneben. Die besonders noble und dezente Interpretation und gerade noch legale Version liefert Rolls Royce. 20 LED hinterleuchten beim Ghost indirekt die Kühlergrillstreben. Eine Spur zu weit ging man offenbar bei der Durchleuchtung der hier aus Glas gefertigten berühmtesten Kühlfigur „Spirit of Ecstasy“. EU-Regeln zu Licht-Emissionen und -Verschmutzung setzten dem ein Ende und sogar zu einem Rückruf und dauerhaften Deaktivierung. Unwahrscheinlich, also, dass uns bald beleuchtete Kühlergrill legal begegnen, im Land der unbegrenzten Möglichkeiten ist dies allerdings bereits legal.



## Beleuchtete Embleme

Nicht nur im asiatischen Onlineshop Ihres Vertrauens beliebt, sondern auch bei den Herstellern selbst: das beleuchtete Markenlogo. Was liegt denn näher, als das eigene Markenlogo zu jeder Zeit sichtbar zu bewerben? Dies ist auch gleich des Pudels Kern, denn in diesem Fall ziehen nicht nur irgendwelche Lichtemissionsregulierungen einen Strich durch die Rechnung, sondern auch Werbeverbotregulierungen, welche vor allem Heranwachsende vor zu intensiver Markenaufdringlichkeit schützen sollen. In den USA und China sieht das wieder deutlich lockerer aus. Besonders Hersteller, bei welchen das Markenlogo besonders prägnant einfach gehalten ist, wie Mercedes, Renault oder VW nutzen diese Möglichkeit voll aus. Beim beliebten ID.4 leuchtet sogar das VW-Emblem rot am Heck. Nissan hat bei der Neugestaltung des Markenlogos gezielt eine Beleuchtung mitbedacht. Vermutlich wird man also auch in Europa früher oder später den gesetzlichen Spielraum schaffen.



## Double Decker Eyes

Auf das aktuelle Lieblings-Sujet setzen immer mehr Hersteller. Gemeint ist die geniale Idee, das Tagfahrlicht vom Hauptscheinwerfer zu trennen, und richtig in Szene zu setzen und zwar direkt an Ort und Stelle, wo unser Gehirn das eigentliche Abblendlicht vorfinden will. Letzteres genannt versteckt sich nun unterhalb und meist in den Schürzen versteckt. Manche Hersteller platzieren es sogar dort, wo sonst Luftein-



lässe vermutet werden und dunkeln das Glas ab. Fährt man untertags nur mit Tagfahrlicht, legt der Wagen einen unge-

wohnt frechen, gar provokanten Auftritt hin. Anfangs bei Citroen, Jeep und Hyundai noch belächelt, fand sich die Idee rasch im gesamten GM-Konzern, Mitsubishi, Nissan, Roewe und Skoda wieder. Ford führt diese Idee beim neuen Evos und Equator ein. Fiat zeigte bereits eine entsprechende Studie. Der Einfluss des asiatischen Geschmacks ist nicht gerade unbedeutend. Entsprechend zeichnen sich selbst bei BMW, Kia, Mercedes und VW entsprechende Entwicklungen ab.



Ford Evos      Chevrolet Blazer      Chevrolet Bolt EV      Nissan X-Trail      Hyundai Santa Fe

## LED-Strip

An den filigranen Möglichkeiten der LED-Technologie erfreuen sich Designer und Stylisten besonders gerne und bringen

dies verdeutlicht in Serie, meist im Scheinwerferinnenleben. Unübersehbar zieht sich jedoch zur Zeit ein Trend durch viele Hersteller: ein dünnes Leuchtband, meist

der Blinker, läuft aus dem Scheinwerfer heraus ins Blech weiter. Manch grimmiger Geselle möge auch schon Wurmfortsatz dazu gesagt haben.



Smart Vision EQ      Bentley Mulliner Bacalar      VW Golf VIII      Range Rover Evoque      Mercedes Gran Turismo

## Variable Signaturen

Besonders im VW-Konzern gibt es bereits einige Modelle mit verschiedenen Heckleuchtendesigns, bevorzugt die extra scharfen R-Modelle dürfen eine aggressivere Signatur spazieren fahren. Bei Audi spielt man schon intensiver mit den Frontscheinwerfern, so fährt etwa der A3 als Plug-in-Hybrid mit einem angedeuteten „E“ im Scheinwerferock vor. Der Einsatz der organischen LED ist gerade ist gestartet. Das besonders homogene, stufenlos dimmbare und kontrastreiche Licht lässt Darstellungen aller Art zu. Entsprechend muss man man künftig für neue Frische nicht mehr auf Facelifts warten. Zumindest rein theoretisch wäre eine Breite Palette an Individualisierungen möglich. Bei den Heckleuchten des Q5 Facelifts

lässt sich aus einer von drei -Signaturen wählen. Zusätzlich verwandelt sich die gewählte etwa beim Aufsperrern oder beim Annähern. Einen Schritt weiter kann man

beim Q4 e-tron gehen. Hier kann der Fahrer jederzeit aktiv über das Menü aus vier Signaturen das Tagfahrlicht selbst auswählen.



# ALLE LIEBEN ELI



**50 SHOPS**  
**5 RESTAURANTS**  
**BARS/CAFÉ**

[www.elishopping.at](http://www.elishopping.at)  

# Roadstertime

## Suzuki Misano

Suzuki baut Autos und Motorräder. Wie sich beides verbinden lässt, zeigt dieses Conceptcar, welches von 24 Transportationsdesign-Studenten der Istituto Europeo di Design gemeinsam mit dem japanischen Hersteller aufgebaut wurde. Das interessante: die zwei Passagiere des Roadsters sitzen nicht nebeneinander, sondern hintereinander. Optisch gibt die Studie natürlich auch reichlich her und beeindruckt mit scharfen Proportionen und radikalen Lösungen. Ohne Scheiben oder Verdeck erinnert der Roadster an den legendären Renault Sport Spider. Japanische Technik und italienisches Design sind eine hervorragende Symbiose, auf jeden Fall besser als umgekehrt. Für Vortrieb sorgt wohl ein Elektroantrieb. Ob Suzuki das Auto baut, ist unklar, ein Imagebringer wäre es allemal.



## MG Cyberster

Die britische Marke gehört schon länger zum chinesischen SAIC-Konzern und feierte bei uns bereits ihr Comeback mit einem Elektro-SUV. Historisch viel stimmiger ist da schon das jüngste Roadster-Concept, auch wenn es im Inneren ziemlich digital zugeht und autonome Funktionen hoch im Kurs stehen. Über Preis und Positionierung ist noch nichts bekannt, da es in unter drei Sekunden auf Tempo 100 km/h gehen soll und man 800 Kilometer weit kommen soll, wird es wohl kein MX-5-Rivale.



## Abarth 1000 SP

Der Abarth 1000SP war 1966 eigentlich ursprünglich als preisgünstiger Rennsportwagen für den engagierten Privatfahrer geplant. Auf den bisher verwendeten Heckmotor und Blech-Kastenrahmen aus dem Fiat-Regal verzichtend, stellte Mario Colucci, technischer Direktor Carlo Abarths, einen aufregend schönen Mittelmotor-Renner mit Gitterrohrrahmen auf die Räder. Befeuert von einem 105 PS-starken 1000-Kubikzentimeter-Doppelnockenwellenjuwel, welches das zarte 480 Kilo Diätgewicht bis auf sagenhafte 220 km/h Spitze raketenhaft beschleunigen konnte. Es war aber nur wenigen Privatiers

vergönnt, mit der nur 97,5 Zentimeter flachen Flunder der Konkurrenz auf und davon zu fliegen: Mit satten 55 Millionen Lire Kaufpreis, umgerechnet etwa 30.000 D-Mark, stach der Skorpion tiefe Löcher ins Portemonnaie. War damit 1968 sogar 10 Prozent teurer als der stärkste Porsche 911.

Umso schöner, dass es die Designer des Centro Stile Fiat & Abarth genau 55 Jahre nach dem Debüt des historischen Abarth 1000 SP der Mühe wert fanden, eine zeitgemäße Neuinterpretation zu schaffen. Mit sehr vielen formalen Zitat, die an den richtigen Stellen und in korrekter Proportionierung ihren adäquaten Platz fanden. Wie beispiels-

weise die charakteristischen Luftschlitze auf der vorderen Haube oder in den hinteren Kotflügeln. Den Centro Stile-Mitarbeitern ist es in hervorragender Weise gelungen, trotz Rundum-Hüftspeck, dem Betrachter die Wiedererkennbarkeit des Originals zu suggerieren. Unter dem abarthesken Karosseriekleid dieses einmalig gefertigten Konzeptfahrzeugs schlummert jedoch keine Skorpion-Verwandschaft, sondern die pure Technik eines einstmalig erbitterten Gegners auf der Rennstrecke: von Alfa Romeo, die des 4C, mit Kohlefaser-Monocoque und 240-PS-Giulietta-Turbo-Mittelmotor.

*Alexander Trimmel*



# VOLLGAS!

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

Folgt uns auf Instagram  
@motorandmore.at

Osterreichische Post AG, PZ 06Z036834 P, Speedcompany OG, Kleegasse 5, 2230 Gänserndorf-Süd

# VOLLGAS!

powered by **Rally&more**

WRC

## AUSTRO- POWER



SUPER SPECIAL

## MOTORSPORT MUSEEN



EXKLUSIV

## MR. GLICKENHAUS



Heft im Heft  
Das brandneue Eventformat

# XLR8

experience live racing 8more

VOLLGAS!  
218

Nr. 3 – Juni/Juli 2021 € 5,90

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



\*Bestellungen unter [abo@rally-more.at](mailto:abo@rally-more.at) – Jahresabo 31 Euro

\*\*unter [www.motorandmore.at](http://www.motorandmore.at) finden Sie die Liste unserer Vertriebspartner – Einzelheft 5,90 Euro

Neuheiten: **Alpina**

# Etwas mehr

Seit Jahrzehnten erhält man bei Alpina stets etwas mehr, wenn es um die Fahrzeuge von BMW geht. Heute füllen die Spezialisten aus Buchloe ganze Modelllücken im Programm der Bayern.

Die breite Modellpalette der bayrischen Traditionsmarke ist weit gespreizt von den grün angehauchten i-Modellen, über Stock und Stein mit den X-Modellen, bis hin zu den brachialen M-Modellen. Bei letzteren schießt BMW für eine gewisse Kundschaft immer deutlicher über das Ziel hinaus. Nieren bis zur Bodenplatte, dick aufragender Carbonsplanz, Gitter-, Flitter- und Diffusorenwildwuchs: das gute alte Understatement ist zur Zeit kein gefragtes Lebensgefühl. Mit letzterem kennt sich Alpina jedoch bestens aus. So verpasst der Familienbetrieb mit Sitz im deutschen Buchloe seit Jahrzehnten BMW-Modellen nicht nur den Punkt auf dem i, sondern kultiviert auch den Handel mit großen Weinen. Alpina-Fahrzeuge genießen den Ruf höchster Qualität und Standfestigkeit und füllen Lücken im BMW-Programm nicht nur ziemlich schnell, sondern oft exklusiv. Besonders die Touring-Modelle erfreuen sich hier größter Beliebtheit, denn M-Modelle als Ladeversion lassen weiter auf sich warten, ehe der M3 Touring 2022 auf den Markt kommt. Die zu aufdringliche Optik wird auch dieser mitbringen, während Alpinas auch im Design Wert auf die Details legt. Imponierende vier Endrohre darf es auch hier geben, die typi-

schen Alpina-Felgen und Schriftzüge sowie so. Die Innenräume stechen, dank eigener Sattlerei, mit besonderen Farben, Mustern und Materialien aus der zivilen BMW-Palette hervor. Last but definitely not least, die Motoren und mechanischen Teile. Der den 60er aus dem Motorsport empor gewachsene Betrieb, lässt kein Teil unberührt. Basis ist immer das stärkste verfügbare Triebwerk zum Zeitpunkt der Entwicklung. Angerührt werden nur die legendären Reihensechser und V8. Entscheidend für Alpina ist aber nicht die reine ungezügelter Leistungsorgie, sondern die Art und Weise der Kraftentfaltung. Komponenten wie Verdichtergehäuse oder Luftansaugung, werden hier solange neu entwickelt bis es passt. Um das ganze Ausmaß der Optimierungen, welche natürlich auch alle anderen relevanten Teile wie Fahrwerk, Bremsen oder Getriebe umfassen, zu realisieren: Alpina ist mit diesen umfangreichen Modifikationen als eigener Hersteller registriert. Die gerade mal 2.000 gebauten Modelle laufen im jeweiligen Werk direkt bei BMW vom Band, die letzten Veredelungen passieren noch im Atelier in Buchloe. Damit steht die BMW-Farbpalette zur Verfügung, das typische Alpina Blau und Grün sind exklusiv.

**B5 / D5 S**

Mit dem Facelift des 5er gibt es auch einen aufgefrischten B5 und D5S. Unter der prominenten Haube arbeitet natürlich der 4,4-Liter-V8-Biturbo-Motor mit 621 Pferdchen. Allradantrieb ist Serie. Wie beim B3 ist der Touring das Ass im Ärmel, denn den schnellen Laster gibt es nicht als M5. Die Diesel-Variante D5 S fährt mit dem 3,0-Liter-Reihensechszylinder-Tri-Turbo-Motor mit 408 PS und einem noch brachialerem Drehmoment von 800 Nm vor.

Text: Bernhard Reichel, Fotos: Hersteller

**B7**

Trotz sparsamen Modifikationen am Außenblech ist der B7 mit seinen Mega-Nieren alles andere als dezent. Der Chef-7er rennt beachtliche 330 Sachen und erreicht nach gerade mal 3,6 Sekunden Tempo 100 km/h.

**XB7**

Auch einen X7 M sucht man bei BMW immer noch vergebens, während Audi einen RS Q8 und Mercedes einen GLS 63 AMG im Programm haben. Alpina hilft gerne aus und montiert den stark modifizierten 4,4-Liter-V8-Biturbo-Motor aus dem M50i unter



608 PS und 800 Nm Drehmoment beschenken der über zwei Tonnen schweren Luxusburg Sportwagenwerte. Die Leistung entspringt natürlich dem 4,4-Liter großen V8-Biturbo-Motor. Luftfederung, eine aktive Wankstabilisierung, sowie eine neue Hinterachslenkung dehnen die Grenzen der Physik kräftig weiter.



### B8

Das neueste Modell stellt aktuell der veredelte 8er dar, so einen gab es in den 90ern schon, hieß aber B12. Aktuell nur viertürig zu haben, aber mit dem 4,4-Liter-V8-Biturbo-Motor aus dem B7 und XB7. 621 PS katapultieren das Flugschiff in 3,4 Sekunden auf Landstraßentempo und erst bei 324 km/h ist Schluss mit lustig. Selbst der stärkste M8 lässt sich nicht über 305 km/h bitten.

die Haube. Mit heftigen 621 PS und satten 800 Nm Drehmoment lassen sich die 2,6 Tonnen Lebendgewicht fast spielerisch bewegen. Das klassische Felgendesign ist hier gar als 23-Zöller zu haben. 290 km/h maschiert dieser SUV aus Buchloe.

### D3 S / B3

Mit Allrad, Diesel und Kombi sprechen gleich drei Aspekte für die exklusive Lücke als M3-Alternative. Entsprechend ist der B3 auch das erfolgreichste Modell. D steht für Diesel, B für Benzin. Entlehnt aus X3/X4 M kommt bei letzterem natürlich nur der 3,0 Liter Reihensechszylinder-Bi-Turbo-Motor in Betracht. Erstmals steckt auch Mild-Hybrid-Technik in einem Alpina, welche das saubere und konstante Ansprechverhalten nur unterstützt. 462 PS und 700 Nm Drehmoment sorgen für reichlich Vortrieb. Der 355 PS starke D3S wuchtet sogar üppige 730 Nm an die Antriebsräder. In unter vier Sekunden geht es auf Tempo 100, erst bei 300 km/h ist Schluss. Die Gänge sortiert die bewährte 8-Gang-Automatik.



Seit 2021 ist BMW Wien offizieller Händler von Alpina:

### ALPINA Automobiles

Heiligenstädter Lände 27  
1190 Wien

### XD3 / XD4

Die alpinschen X3 und deren Coupé-Version X4 erlebt man bei Alpina als Diesel und erstmals mit vier Turboladern. Der Reihensechszylinder-Quad-Turbo-Motor verteilt seine 394 PS und saubere 800 Nm Drehmoment stets auf alle vier Räder. 267 km/h.

In die riesigen Radkästen passen optional auch 22-Zoll-Schmiederäder, welche allerdings ganze 5 km/h Höchstgeschwindigkeit kosten, welche sonst bei gut 270 km/h liegen würde.



#### Hätten Sie's gewusst?

Den Namen Alpina, inklusive ersten Emblemen übernahm Gründer Burkard Bovensiepen direkt vom Schreibmaschinenwerk seines Vaters Otto Rudolf.

Neuheiten:

# Buntes Wachstum

Trotz aller elektrischen Euphorie bleibt noch mehr als genug Raum für konventionelle Antriebe. Eines ist klar: Auf Raum und Platz will niemand verzichten.



## Cupra Born

Ursprünglich war der el-Born als Seat geplant und als Studie vorgestellt. Der kompakte Flitzer mit Heckantrieb und Motor auf der Hinterachse passt jedoch, aus der Sicht der Verantwortlichen, als erstes rein elektrisches Modell der jungen Marke besser. Der Permanentmagnet-Synchronmotor ist wie beim baugleichen ID.3 mit 150 oder 204 PS zu haben. Ein kurzer Boost auf 231 PS ist möglich. In Sachen Sportlichkeit grenzt sich der Spanier vom Wolfsburger weiter ab. Das ESP besitzt erstmals einen dezent ungezügelteren Modus und der Außenklang soll schärfer sein. Das Fahrwerk liegt tiefer, Achsen und die größeren Bremsen lieh man sich beim ID.4. Der 77-kWh-Akku soll für 500 Kilometer Reichweite reichen, sofern man die 6,6 Sekunden auf Tempo 100 km/h nicht zu sehr auskostet. Der Innenraum ist mit kupferfarbenen Akzenten sportlicher und die Schalensitze sind bereits Serie.

## Kia Sportage

Schon der Bruder Hyundai Tucson sticht mit seinem extravaganten Scheinwerferkonzept aus der Masse hervor. Der neue Sportage ist praktisch nicht als enger Verwandter erkennbar und hebt das Scheinwerferspiel im Bumerangstil auf ein neues Niveau. Im aufgeräumten, ruhig gestalteten Innenraum dominiert vor allem der große Wide-Screen. Unter der Haube arbeiten die bekannten Motoren. Für schmale Parkplätze lässt sich das SUV nun auch per Fernsteuerung einparken.

## Opel Grandland

Per Facelift spendierten die Designer dem großen SUV aus Rüsselsheim eine komplett neue Front, welche sich harmonisch ins neue Familiengesicht einfügt. Wie der kleine Bruder Mokka erhält der Grandland den breiten Vizor genannten Glasgrill und verliert den X-Zusatz am Ende des Namen. Einen breiten Schirm erhält auch der Innenraum. Die Assistenzsysteme wurden allesamt verbessert und verfeinert. Neu ist auch ein Nachtsichtsystem. Die Motoren sind bereits auf dem aktuellen Stand, darunter auch wieder elektrifizierte Varianten.





# RALLYLEGEND

## [AUSNAHMEZUSTAND IN] SAN MARINO

**08.10.-11.10.2021**  
(FR-MO)

**SCHNELLBUCHERPREIS:**

**P.P. IM DZ: € 399,-**

**STATT € 429,-**

Ihr Profi in Sachen RallyLegend:  
Erfolgreiche Durchführung  
seit mehr als 10 Jahren!

**FÜR SCHNELLBUCHER:  
LIMITIERTES KONTINGENT!**

**OFTMALS  
KOPIERT –  
NIEMALS  
ERREICHT!**

**GRUPPEN-  
BUCHUNGEN:**  
ab 20 zahlenden Gästen  
1 Freiplatz im Doppelzim-  
mer (eine Rechnung und  
Zahlung), Einstiegsstelle  
nach Absprache

**GARANTIERTE  
DURCHFÜHRUNG!  
JETZT BUCHEN  
UND SPAREN!**



### COVID19 STORNO- BEDINGUNGEN:

30 Tage vor Abreiseternin  
kostenlos stornieren oder  
umbuchen. Geld-Zurück-  
Garantie nach Stornierung.

### REISEVERLAUF:

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

### IHRE INKLUSIVLEISTUNGEN

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

### ZUSTIEGSMÖGLICHKEITEN:

**ROUTE WEST:** St. Valentin/Landzeit - Linz/Hauptbahnhof - Ansfelden/Autobahnrasthaus Landzeit - Sattledt Voralpenkreuz/Autobahnrasthaus Landzeit - Salzburg Airport/Schwarzenbergkaserne - Arnoldstein/Südrast 3Ländereck

**ROUTE OST:** (mind. 30 Pers./Bus) St. Pölten/Autobahnrasthaus Rosenberger - Alland/Autobahnrasthaus Autogrill - Guntramsdorf/Autobahnrasthaus Oldtimer - Gleisdorf/Ludersdorf/Unimarkt - Preitenegg/Rasthaus auf der Pack

## BMW X4

Was sich gut verkauft, tastet man nicht an, aber wer nun denkt, die Bayern hätten bei den Facelift-Modellen von X3 und der Coupé-Version X4 nur neue Schürzen verpasst, der muss genau hinsehen. Die Nieren wuchsen dezent nach unten und die Scheinwerfer sind zugleich flacher und nun auch mit Laserlicht verfügbar. Prägnant sind auch die neuen dreidimensionalen Heckleuchten. Technisch ist die SUV-Baureihe nun fit für Over-the-Air-Updates. Die M-Version wird ebenso geliftet. Die Leistung bleibt beim derzeit exklusiven Competition bei 510 PS, das auf 650 Nm gestiegene Drehmoment verkürzt den Normsprint um 0,3 auf 3,8 Sekunden.



## VW T7

Nach beinahe zwei Jahrzehnten stiller Evolution steht mit dem T7 eine radikale Neuinterpretation auf den Rädern. Technisch basiert der Bus auf dem modularen Querbaukasten. Damit stehen vor allem jede Menge elektronische Extras und Spielereien aller Art und alternative Antriebe zur Verfügung. Der T6.1 bleibt im Programm und deckt mit einfacher Konstruktion vor allem den Nutzfahrzeugsektor ab. Auch der rein elektrische ID. Buzz wird parallel laufen.



## BMW 4er Gran Coupé

Nach dem Cabrio komplettiert BMW mit der viertürigen Version des 4er die Familie. Die Form kennen wir im Grunde schon vom i4. Front- und Heckschürzen stammen natürlich vom Zweitürer, während die Seitenlinie mit hohem Türausschnitt und neuen Türgriffen vom i4 übernommen wurden. Satte 14cm wuchs das Modell in der Länge im Vergleich zum Vorgänger. Die Motoren werden mehrheitlich vom 3er/4er übernommen. Eine M-Version wird auch dieses Mal nicht geben.



## Ferrari 296 GTB

Unter acht Zylindern läuft bei Ferrari nichts, das ist jetzt offiziell vorbei. Ferraris erster Sechszylinder firmierte einst unter dem Markennamen Dino, Enzos erster Sohn. Schon vor gut zwei Jahrzehnten gab es erste Gerüchte über einen „kleinen“ Ferrari mit sechs Töpfen, die V6 für Alfa Romeo Modelle folgten. Mit diesen hat der V6 im 296 GTB nur wenig gemein. Flacherer Bankwinkel samt dazwischen verbauten Turbos, dezent mehr Hubraum und hochwertigere Metalle sind unter der Scheibe im Heck des 296 zu bestaunen. Mit 663 PS kann von Einstiegsmodell keine Rede sein, zumal das Triebwerk dank Elektrounterstützung auf 830 PS Systemleistung gepuscht wird. Trotz Hybridauslegung wiegt der Bolide 1.470 Kilogramm. Der Motor wird sich wohl auch im kommenden SUV vorfinden. Der E-Motor wiegt nur 22 Kilo, der 7,45 kWh-Akku 73 Kilo.

Reichlich Carbon drückt das Gewicht, darunter optional auch die Räder. Die Heckscheibe ist aus Lexan. Inconel senkt bei Motoranbauteilen das Gewicht. Die Kraft wird per 8-Gang-DSG verteilt und direkt an die Hinterachse geschickt. In 2,9 Sekunden geht es auf Tempo 100, in 7,3 auf 200. Bei 330 km/h ist Schluss. Dank aktiver Aerodynamik steht erneut ein richtig zeitloser Entwurf mit muskulösen Proportionen auf seinen 20-Zöllern. Weiteres Highlight ist das Brake-by-Wire-System. In Österreich wohl merklich über 300.000 Euro teuer.



# DIE NEUE SONAX CERAMIC SERIE

## SONAX SI-CARBON TECHNOLOGY

**SONAX**<sup>®</sup>  
MADE IN GERMANY



### DIE NÄCHSTE EVOLUTIONSSTUFE

- ✓ Hightech-Formel aus komplexen, hybriden Polymersystemen
- ✓ Extrem widerstandsfähige Schutzschicht gegen Lackangriffe
- ✓ Verleiht dem Lack eine weiche, glatte Oberfläche
- ✓ Für dauerhaften, spiegelnden Glanz
- ✓ Spielend leicht auszupolieren

# Mutig voran

Nach fremdkörperartigem Riesennierenschock, offenbart sich nun die gesamte neue Designsprache im Double Decker Eyes-Stil, mit Tagfahrlicht anstelle des klassischen Ablendlichts. Der asiatische Geschmack bleibt nicht ohne Einfluss. Aktuell sind diese Illustrationen größtenteils Spekulation, Erbkönige von X8 und 7er belegen aber die grundsätzliche Designausrichtung und die Studie 2002 turbo Hommage offenbarte schon zugekniffene Augen.

## X7 Facelift

Im Stile des X8 und dem künftigen Familiengesicht erhält auch der X7 Ende des Jahres eine Überarbeitung. Im Gegensatz zum X8 werden außer der Front keine anderen Bleche angestastet, auch die Kotflügel bleiben rund. Am Heck dürfen sich die Rückleuchten über ein neu designtes Innenleben freuen.



## X8

Auf Basis des X7 erscheint noch dieses Jahr die viertürige Coupé-Version mit eigenständiger Karosserie. Das Heck fällt nicht so stark ab wie bei X4 und X6. Unter der Haube wird sich unter 350 PS wenig abspielen, die Plug-in-Hybride kratzen an der 500 PS-Marke, der X8 M kommt sogar auf über 600 PS.



## 5er

Der neue 5er basiert auf der weiterentwickelten und hoch flexiblen CLAR-Plattform, welche praktisch alle großen BMW trägt. Dieser Baukasten ist für alle Antriebsarten gerüstet, darunter auch Brennstoffzelle, auf jeden Fall aber wird der neue 5er ab 2023 wieder als Benziner, Diesel, Hybrid, Plug-in-Hybrid und als rein elektrischer i5 mit großem 100-kWh-Akku an den Start gehen.



## X2

Der neue X2 erscheint Ende 2023. Der sportliche Ableger des nächsten X1 dürfte auf jeden Fall nochmals eigenständiger ausfallen. Die Nieren wachsen natürlich, ob das SUV-Coupé auch das neue Familiengesicht erhält, ist spekulativ, es würde sich jedenfalls deutlicher vom X1 unterscheiden. Unter der Haube ziehen Drei- und Vierzylinder Turbos und als 48-Volt-Mildhybriden ausgelegt.



## 7er

Schon nächstes Jahr rollt der siebte Siebener zu den Händlern. Technisch ziehen wieder zahlreiche Assistenten ein, welche weiter in Richtung autonomes Fahren führen. Der V12 ist wohl Geschichte, zumindest in Europa. Die verbleibenden Verbrenner werden elektrifiziert. Ein rein elektrischer i7 mit gut 600 Kilometern Reichweite soll dem Mercedes EQS Konkurrenz machen.



Zwischen 500 und 700 PS ist hier alles möglich, sogar ein 1.000 PS starker i5M. Der klassische M5 dürfte seinen V8 behalten, aber zum Plug-in mutieren. Der klassische Touring bleibt natürlich im Programm.



Text: Bernhard Reichel, Illustrationen: Reichel Car Design



# 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**



## Vergleich: DS 3 E-Tense und Peugeot 208e

# Energetikerduo

Sie teilen sich Plattform und Antrieb und sind auf die Stadt zugeschnitten. Die Unterschiede liegen im Detail und Geschmack. Wir haben sie gegeneinander antreten lassen.

Manche würden die PSA-Elektroauto-Strategie als zu wenig mutig bezeichnen, andere als wirtschaftlich strategisch ziemlich ausgewogen. Die hoch flexible Plattform trägt praktisch alle Modelle von de facto klein bis ziemlich groß. Damit lässt sich auch im Kleinwagensegment ein immer noch breites Antriebsangebot vom Benziner-, Diesel-, und Elektroflitzer herunterskalieren. Bei letzterem offenbaren sich allerdings zwei Nachteile. Raumvorteile lassen sich so nämlich leider keine gewinnen, wie auch das für Käufer von Elektroautos wichtige eigenständige Blechkleid. Nötig haben dies beide Modelle nicht. Der Peugeot spielt

seit dem 206 den frechen fieschen Verführer und der DS 3 Crossback verschmilzt saubere Proportionen und exquisites Design.

### Trendig wendig

Trotz unterschiedlichen Aufbauten bewegen sich die Brüder ziemlich ähnlich. Beide überzeugen mit einem richtig gut ausgewogenen und nicht übertrieben straffen Fahrwerk und einer direkt spaßigen Lenkung. Dank gutem Lenkeinschlag sind beide von der wendigen Sorte.

### Elektrisierend

Der Antrieb harmoniert bestens mit dem Gesamtpaket. Zügig

marschieren die Franzosen mit 136 PS und vor allem 260 Nm Drehmoment vorwärts. Dank leichter domptierbarem E-Motor gibt es praktisch kein Gerzerre in der Lenkung und auch im Nassen gibt es höchstens einen kurzen Ruck.

### Herzschrittmacher

Der Ritt auf Tempo 100 macht ohne Zugkraftunterbrechung ordentlich Freude. Der Sportmodus schaltet spürbar mehr Leistung frei, besonders wenn man diesen während dem Beschleunigen aktiviert. Ab Landstraßentempo lässt die Kondition dann schon mal nach. Spätestens auf der Autobahn schmilzt dann auch die Reich-



- MOTORTYP**  
Synchronmotor
- AKKUKAPAZITÄT** 50 kWh
- LEISTUNG** 136 PS
- DREHMOMENT** 260 Nm
- 0 AUF 100 KM/H** 8,1 Sek.
- SPITZE** 150 km/h
- GETRIEBE** 1-Gang Automatik
- ANTRIEB** Frontantrieb
- LEERGEWICHT** 1.483 kg
- REIFEN** 205/45 R 17
- REICHWEITE** 300 km
- VERBRAUCH** 16,3 kW
- VERBRAUCH TEST**  
19 kWh/100 km
- CO<sub>2</sub>** 0 g/km
- KOFFERRAUM** 309-1004 L
- PREIS** 38.050 Euro
- PREIS TESTWAGEN**  
38.840 Euro

Peugeot 208e GT-Line



**helvetia**  
Ihre Schweizer Versicherung

Versicherung inkl. Kasko  
ab **100,40 €** monatlich\*

\*inkl. Haftpflicht 21,87 €, Kasko 78,53 €, motorbez. Versicherungssteuer 0,00 €, 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.

weite wie Eis im Hochsommer. An die abgeriegelte Höchstgeschwindigkeit von 150 Sachen möchte man sich gar nicht ran-tasten.

### Reichweiter

Ihr Revier ist auch nicht die Autobahn, sondern der Großstadtdschungel. Hier lebt das Konzept richtig auf. Komfort und Fahrspaß passen perfekt zusammen. Dank ständiger Rekuperation verlieren unsere Testwagen kaum Reichweite, unterm Strich gerade mal 20 Prozent der tatsächlich gefahrenen Kilometer. Am effektivsten ist natürlich der am Getriebewählhebel zu findende Battery-Modus. Dieser re-kupert deutlich stärker, die Bremsen benötigt man ohne Zwischenfälle praktisch nur noch zum Halten an der Ampel. Angesteckt und 100 Prozent erreicht, verspricht uns das Display 350 Kilometer, aber schon beim Starten fällt der Wert auf 304 Kilometer. Dieser hingegen, darf im Sommer als realistisch angesehen werden. Das ist auch merklich mehr als der kleine, aber nicht unbedingt günstigeren Baby Honda e

oder Mazdas MX-30. Für echtes Bretteln auf der Landstraße fühlt sich auch der bodenständigere Löwe nicht zuständig. Das liegt vor allem an der Fahrwerk-sabstimmung, scharf angebrems lässt ihn sein Gewicht schon mal über die Vorderräder schieben.

### Innen alles drin

Größere Unterscheidungen offenbart der Innenraum. Design steht bei beiden oft vor Funktion. Der Peugeot gefällt mit kuscheliger Sportlichkeit, der DS mit luxuriöser Wohnzimmeratmosphäre. Das Display im 208 ist angenehm groß und weit oben positioniert. Weniger gut ablesbar ist der Tacho mit Blick über dem herrlich klei-nen und gut gefütterten Lenk-rad. Wer hingegen die richtige Körpergröße hat, erfreut sich am Anblick der dreidimensionalen Instrumente. Sicherlich eine Spielerei, aber gelungen gemacht ohne abzulenken. Wie Ebenen schweben die Anzeigen übereinander. Flotten Einparkern ist beim etwas langsamen Kamerabild zur Vor-



sicht geraten. Cool, wie sich die grellblauen Nähte mit der giftgrünen Hausfarbe Kryptonit vertragen.

### Fan-tastisch

Im Crossback gibt es auch noch zahlreiche Tasten, in Rautenform aber weniger schnell und intuitiv auffindbar. Materialqualität und Verarbeitung gehen bei beiden Elektrikern mehr als in Ordnung. Der DS3 bietet etwas mehr Platz, und auch im Fond ist es nicht so eng, wie im 208. Die Kofferräume sind für den Alltag ausreichend groß, der DS wird aber schon beim Transport seiner üppigen Winteräder zum Zweisitzer. Die dicken Ladekabel nehmen auch ihren Raum ein.

**Größe, Dynamik, Sympathie, Stadtverbrauch - mit 208 und DS 3 ist man selten verkehrt angezogen. Die große Reise tritt man aber auch trotz GT-Line lieber mit dem Zug an.**

Bernhard Reichel

**helvetia**

Ihre Schweizer Versicherung

Versicherung inkl. Kasko ab **111,58 €** monatlich\*

\*inkl. Haftpflicht 22,55 €, Kasko 89,03 €, motorbez. Versicherungssteuer 0,00 €, 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** Synchronmotor  
**AKKUKAPAZITÄT** 50 kWh  
**LEISTUNG** 136 PS  
**DREHMOMENT** 260 Nm  
**0 AUF 100 KM/H** 9,1 Sek.  
**SPITZE** 150 km/h  
**GETRIEBE** 1-Gang-Automatik  
**ANTRIEB** Frontantrieb  
**LEERGEWICHT** 1.539 kg  
**REIFEN** 235/50 R19  
**REICHWEITE** 1.250 km  
**VERBRAUCH** 17,8 kWh  
**VERBRAUCH TEST** 19,9 kWh/100 km  
**CO<sub>2</sub>** 0 g/km  
**KOFFERRAUM** 350-1.050 L  
**PREIS** 39.440 Euro  
**PREIS TESTWAGEN** 44.588 Euro

DS 3 Crossback E-Tense

Fotos: Bernhard Reichel





**Test: Mazda MX-5 G132 100Years**

# Roadshow

100 Jahre Mazda, Grund zum Feiern. Natürlich darf der MX-5 bei der jüngsten Sondermodellkur nicht fehlen.

Als Hommage an das R360 Coupé erstrahlen alle 100Years-Sondermodelle quer durch die Modellpalette außen in schneeflockigem Weiß. Beim Softtop und MX-30 sind besonders sogar die Dächer in dunklem Rot gehalten. Rundum gibt es überall feierliche Embleme und Radnabenabdeckungen. Im Inneren entspannt man sich auf Teppich und geprägten Sitzen in Dunkelrot. Das Sondermodell MX-5 Edition100 aus dem Vorjahr wartete unterscheidend noch mit schwarzem Teppich auf, jedoch mit Türtafeln und Armaturenbrett in Rot.

## Simple as possible

Unseren eleganten Soft-Toppler gibt es nur mit der 130 PS-Maschine, den RF nur mit 184 PS. Egal für welche Version man sich entscheidet, kaum ein anderes modernes Auto vermittelt

die Urform des Fahrspaßes wie der MX-5. Frei von Klumpert aller Art, freut man sich obendrein über einen analogen Tacho und Bedienung. Das wohl beste manuelle Getriebe und die manuelle Handbremse lieben wir, ebenso wie dieses Meisterwerk an Verdeckkonstruktion. Einfach aufklappen und fertig, weder Kraft noch ein Elektromotor sind nötig. Den nervigen Spurhalteassistent und ESP kann man einfach deaktivieren. Sogar das Reifendruckkontrollsystem arbeitet ohne aktive Sensoren. Wer noch in die Rostvorsorge investiert, sichert sich nicht nur eine Quelle purer Freude, sondern den vermutlich letzten künftigen Oldtimer.

## Simply flying

Heckantrieb und Saugmotor mit vier Zylindern unter der Haube

sorgen für Unterhaltung. Das wortwörtliche Triebwerk spielt sich mit dem Fliegengewicht geradezu und geht äußerst energisch und motiviert ans Werk. Richtig willig und gierig dreht der Motor unüberhörbar hoch. Rauchig kehlig röhrt es aus dem Motorraum ehe sich die Geräuschkulisse ab 4.000 Umdrehungen in voluminöses Brüllen übergeht. Weitere dreitausend Touren später quittieren die Endrohre den Gangwechsel mit einem dezenten aber nicht weniger entschlossenen Fauchen. Die direkte Kommunikation ohne filternden Turbo von Antrieb und Fahrer weckt einfach Laune, gesteigert von herrlich kurzen, präzisen und knackigen Gangwechseln. Das Fahrwerk ist in der Basis keinesfalls zu straff, bittet doch lieber endlich mit dem Popo wackeln zu dürfen. Dank linearer



**MOTORTYP** Saugbenziner  
**ZYLINDER** R4  
**LEISTUNG** 132 PS  
**DREHMOMENT** 152 Nm  
**0 AUF 100 KM/H** 8,3 Sek.  
**SPITZE** 204 km/h  
**GETRIEBE** 6-Gang manuell  
**ANTRIEB** Hinterrad  
**LEERGEWICHT** 1.061 kg  
**REIFEN** 195/50 R16  
**REICHWEITE** 692 km  
**VERBRAUCH** 6,3 L/100 km  
**VERBRAUCH TEST**  
 7,2 L/100 km  
**CO<sub>2</sub>** 142 g/km  
**KOFFERRAUM** 130 Liter  
**PREIS** 36.290 Euro

**Mazda MX-5 G132**

Kraftentfaltung und einmaliger Rückmeldung sind Drifts sauber kontrollierbar. Egal ob Längs- oder Querdynamik, mit dem perfekten Zusammenspiel aller Komponenten verschwimmen die Grenzen zwischen Mensch und Maschine, ehe man in einen tranceartigen Zustand übertritt und keine Alltagsorgen mehr existieren. Nur zu groß gewachsen sollte man nicht sein.

*Bernhard Reichel*



**helvetia**

Ihre Schweizer Versicherung

Versicherung inkl. Kasko  
 ab **190,36 €** monatlich\*

\*inkl. Haftpflicht 29,20 €, Kasko 115,80 €, motorbez. Versicherungssteuer 45,36 €, Bonus-/Malus-Stufe 0, Zulassungsbez. Wien; Das Angebot wurde mit mehreren Parametern erstellt. Detailinformationen und die genauen Prämien sind dem jeweiligen Tarif und zugrundeliegenden allgemeinen und besonderen Vertragsbeilagen zu entnehmen.



DEIN ÖSTERREICHISCHER FACHMARKT

# €100,-\*

## SPAREN AUF LAGERNDE THULE FORCE XT DACHBOXEN



Force XT L black • 450 l Art. Nr. 21430114 Force XT Sport black • 300 l Art. Nr. 21430107  
Force XT M black • 400 l Art. Nr. 21430084 Force XT Alpine black • 420 l Art. Nr. 21430091



### Fahrradträger Free Ride

- Gewicht 3,5 kg
- Zuladung 17 kg
- L 149 x B 21 x H 8,4 cm

Art. Nr. 12019083



Einfache  
Montage

TOP-PREIS

## 59<sup>99</sup>

statt 74,90



FORSTINGER

### Dachbox black

- 430 l • L 175 x B 80 x H 44 cm
- einseitige Öffnung mit Gasfeder • U-Bügel Befestigung
- TÜV/GS geprüft Art. Nr. 21483219

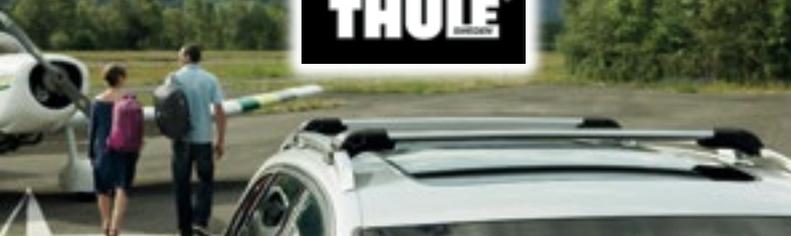
TOP-PREIS

## 199,-

statt 259,-

# -20% MwSt.\*\*

## AUF DACHTRÄGER VON



Gültig bis 24.7.2021. \*Beim Kauf von 1 Thule Force XT Dachbox sparen Sie 100,-\*\*Entspricht 16,67% vom Brutto-Verkaufspreis. Aktionen sind nicht jahresbonusfähig und nicht mit anderen Aktionen kombinierbar. Symbolfotos.

## FACHWERKSTATT

### IST IHR AUTO BEREITS URLAUBSFIT?

- Anhänger-Kupplung nachrüsten
- Klima-Service
- Urlaubs-Check
- u.v.m



Fachwerkstatt

**GLEICH TERMIN BUCHEN:** [www.forstinger.com](http://www.forstinger.com) oder 0800 700 745



**Test: Alfa Romeo Stelvio Veloce 2.0 16V Q4**

# Bissiges Alfatier

Im Detail auf den letzten Stand gebracht stellt sich das italienische SUV mit 280 PS unserem Test.

Man mag es kaum wahrhaben aber die verbliebenen zwei Modelle lässt die Traditionsmarke nicht verstauben und putzt Giulia und Stelvio nochmals ordentlich auf. Außen genügte eine neue Heckleuchtsignatur. Neue Farben, darunter ein beeindruckend tiefgehender türkiser Effektlack und neue 21-Zöller runden die Kosmetik für Kenner ab. Alle Motoren wurden auf die aktuelle Abgasnorm getrimmt. Das Bedienkonzept erfuhr eine Auffrischung. Restlos intuitiv ist es dennoch nicht. Etwa kann man zwar eine Person per Druck auf den zentralen Regler anrufen, aber nicht direkt wieder auflegen. Angenehmerweise ist der 8,8 Zoll-Monitor auch touchbar. Immer wieder bleibt der Blinker zu lange oder zu kurz gesetzt. Ein USB-C-Anschluss

ist erfreulicherweise zusätzlich eingezogen und nicht ersetzend.

## Heimvorteil

Ansonsten verdeutlicht dieser Innenraum, in welchem sich abgewanderte BMW-Fahrer schnell zu Hause fühlen werden, was italienischer Stil kann. Alles im Blick und ohne ästhetische Dramatik im Detail geht nichts. Dabei blieb alles funktional, ablenkungsfrei und verführt höchstens zum Fahren. Verarbeitung und Materialqualität sind auf hohem Niveau. Trotz kräftig aufgerüstetem Assistentenangebot, welches sogar autonomes Pilotieren per Level 2 ermöglicht, bleibt der Stelvio ein Fahrerauto. Hier belebt der rassige Turbo-Vierzylinder die Stimmung. Unmittelbar und

aufgeweckt geht das Triebwerk richtig drehfreudig ans Werk. Bei 5.500 Touren will aber schon der nächste Gang eingelegt sein. Das Schalten per echten Metall-Wippen - die Italiener wissen, wo man nicht sparen soll - macht Laune. Im sportlichsten d-Modus presst die Automatik die Gänge mit kräftigem Rucken in die Zahnräder, da kommt noch richtig Spaß ins Spiel. Keine Sorge, wer es ruhig angeht, erntet sauberste Schaltvorgänge. Das Start-Stopp-System ist auf Zack. Übertrieben hart ist der Stelvio nie. Das Gewicht macht sich auch beim Bremsen rasch bemerkbar. Das SUV leistet sich kaum Schwächen, fährt auf Höhe selbst ernannter Premium-Konkurrenz, trinkt aber gerne.

Bernhard Reichel



**MOTORTYP** Turbobenziner  
**ZYLINDER** R4  
**LEISTUNG** 280 PS  
**DREHMOMENT** 400 Nm  
**0 AUF 100 KM/H**  
 5,7 Sekunden  
**SPITZE** 230 km/h  
**GETRIEBE** 8-Gang Automatik  
**ANTRIEB** Allradantrieb  
**LEERGEWICHT** 1.735 kg  
**REIFEN** 255/45 R20 vorne  
 285/40 R20 hinten  
**REICHWEITE** 660 km  
**VERBRAUCH** 9,2 L/100 km  
**VERBRAUCH TEST**  
 9,9 L/100 km  
**CO<sub>2</sub>** 209 g/km  
**KOFFERRAUM** 525-1600 L  
**PREIS** 67.700 Euro  
**PREIS TESTWAGEN**  
 67.700 Euro

Alfa Romeo Stelvio

**helvetia**  
 Ihre Schweizer Versicherung

Versicherung inkl. Kasko  
 ab **415,02 €** monatlich\*

\*inkl. Haftpflicht 37,70 €, Kasko 205,24 €, motorbez. Versicherungssteuer 172,08 €, 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.

Überlassen Sie den grauen Alltag anderen, die Farbpalette des Stelvio bietet Farbenfreude auf dem selben Niveau wie Fahrfreude.  
 Fotos: Bernhard Reichel

**Test: Fiat 500X Sport FireFly Turbo 150 DCT**

# X-Faktor

Wir durften die Sportausführung des mittleren Cinquecento standesgemäß durch unser Lieblingsnachbarland Italien kutschieren. Wie war's?

Den Fiat 500X als Mini-SUV (4,27m lang) zu bezeichnen ist fast schon paradox, ist er doch schon eine ganz schön dicke Ausführung des Cinquecento und mit einer bequemeren Einstiegs- und Sitzhöhe und mit bis zu tausend Litern Kofferraumvolumen auch schön reise-tauglich. Allerdings ist die Basis eine andere als beim Bestseller, nämlich jene, die auch den Jeep Renegade trägt. Aber Fiat ist natürlich clever, und setzt das Clubschaugendesign auch in der hohen Front und die runden Tachometer im größeren Interieur um. Mit dem – in unserem Fall – knalligen rot kommt tatsächlich Urlaubsfeeling auf.

## Holpern und hapern

An Spritzigkeit fehlt es dem in Testwagen verbauten Vierzylinder mit 150 PS, der zwar ordentlich leistet und okay verbraucht,

aber dem das serienmäßig verbaute 6-Gang-Doppelkupplungsgetriebe nicht wirklich gewachsen scheint. Generell ist der Wagen ein wenig zu hart gefedert, auch die Lenkung schwächelt: Diese arbeitet sowohl auf der Autobahn als auch auf winkligen und engen Landstraßen (die gibt's in Italiano zuhauf) zu indirekt und vermittelt kaum Gefühl. Da hilft auch die schöne Leder-Sportausführung inklusive roter Ziernähte nix.

## Innen viel Raum

Interessant ist jedenfalls der Innenraum, der alles in allem hochwertig und bequem ist. Der 7-Zoll-Touchscreen ist auf jeden Fall empfehlenswert, denn die Multimedia-Funktionen sind umfangreich, aber nicht immer gleich zu finden. Der Wegweiser, den man in den vielen engen, von Fußgän-

gerzonen und Einbahnstraßen gesäumten italienischen Innenstädten dringend braucht, kommt von den Experten von TomTom und erinnert unser-eins noch an Zeiten ohne eingebaute Navis. Das Smartphone ist einfach angebunden, die Assistenzsysteme wie Auffahr-warner, Abstandstempomat und Totwinkel-Assistent brav (aber nicht alle serienmäßig) und manchmal schrill.

**Die Sportvariante des Fünf-türers glänzt mit schönen Felgen und scharfer Optik. Das kann aber nicht über fahrdynamische Schwächen hinwegtäuschen. Dennoch: Der 500X ist ein schicker SUV, der tagtäglich für etwas Urlaubsfeeling sorgt, auch in den Ausführungen Cult und Cross.**

*Keijo Keke Platzer*



Fotos: Claudia Auer



**MOTORTYP** Turbobenziner  
**ZYLINDER** R4  
**LEISTUNG** 150 PS  
**DREHMOMENT** 270 Nm  
**0 AUF 100 KM/H**  
9,1 Sekunden  
**SPITZE** 196 km/h  
**GETRIEBE** 6-Gang Automatik  
**ANTRIEB** Vorderrad  
**LEERGEWICHT** 1.320 kg  
**REIFEN** 225/40 R19  
**REICHWEITE** 590 km  
**VERBRAUCH** 7,0 L/100 km  
**VERBRAUCH TEST**  
8,3 L/100 km  
**CO<sub>2</sub>** 137 g/km  
**KOFFERRAUM**  
350-1.000 Liter  
**PREIS** 29.670 Euro

**Fiat 500X**



**helvetia**

Ihre Schweizer Versicherer

Versicherung inkl. Kasko  
ab **174,73 €** monatlich\*

\*inkl. Haftpflicht 29,91 €, Kasko 94,00 €, motorbez. Versicherungssteuer 51,12 €, 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.



**Test:** Dacia Sandero TCe 90 Comfort

# Billigsdorfer?

Beim Discounter einzukaufen ist bei weitem keine Schande. Also warum nicht auch beim Auto sparen?

Der Ruf des rumänischen Autoherstellers könnte freilich besser sein, fragen Sie einmal bei den Kollegen von Top Gear nach, für die Dacia als Running Gag herhalten musste. Schuld ist die lange Zeit schwächelnde Verarbeitung, das klobige

Aussehen und lustige Namen. Doch es hat sich was getan: Die Renault-Gruppe, schon seit 1999 im Besitz von Dacia, hat endlich die Transformation geschafft. Das Plastikbomber-Image verschwindet zusehends, französische Haute Couture kehrt ein. So auch beim Sandero in neuer Ausführung, der für uns in braun-orange, mit Turboaufladung und höher gelegt (Stepway) zur Verfügung steht.

## Kleine Elemente – große Wirkung

Stoff-Einlagen nehmen dem Hartplastik die Überhand, kleine farbige Elemente an Lüftung und Türen bringen zwar nichts, sind aber schöner fürs Auge. Das Multimediasystem

ist aufgeräumt und simpel inkl. der Handyanbindung. Ein wenig Rustikalität ist geblieben, doch im positiven Sinne: Der Sandero ist noch ein Auto, das gefahren werden muss – keine Alexa, die die Kontrolle übernimmt (allerdings erstmals ein Notbremsassistent, falls doch einmal was ist). Dennoch ist er herrlich einfach zu fahren und taugt auch gut als Erstauto. Den Hightech-Benziner aus dem Clio braucht man auch nicht unnötig treten, der Zug nach vorne stimmt, auch weil manuell noch immer am besten geschaltet wird.

## Kann man machen!

Ab 8.790 Euro gibt's den Sandero, als Stepway ab 11.890. Für Comfort legt man 1.600

Euro drauf, dafür gibt es 8-Zoll-Touch mit Navi, Einparkhilfe hinten, elektrische Außenspiegel, mehr Einstellmöglichkeiten beim Fahrersitz und dem Lenkrad. Das macht Sinn, ist fair und heute kein Griff ins Klo mehr. Nur in Sachen Sicherheit ist der Dacia nicht mehr ganz auf der Höhe der Zeit. Zwei Sterne beim NCAP-Crashtest sind unter Schnitt. Punktabzug gab's u.a. für die fehlenden Assistenzsysteme, zumindest Totwinkel-Warner kann man optional wählen. Aber irgendwo muss es ja Abzüge geben und seien wir uns ehrlich, vor fünf Jahren hätte das noch keinen gestört und heute für Eigenverantwortliche womöglich extra so gewollt.

*Claudia Auer*



**MOTORTYP** Turbobenziner  
**ZYLINDER** R3  
**LEISTUNG** 91 PS  
**DREHMOMENT** 160 Nm  
**0 AUF 100 KM/H** 11,7 Sek.  
**SPITZE** 172 km/h  
**GETRIEBE** 6-Gang manuell  
**ANTRIEB** Vorderrad  
**LEERGEWICHT** 1.562 kg  
**REIFEN** 205/60 R16  
**REICHWEITE** 720 km  
**VERBRAUCH** 5,3 L/100 km  
**VERBRAUCH TEST**  
6,0 L/100 km  
**CO<sub>2</sub>** 119 g/km  
**KOFFERRAUM**  
328-1.200 Liter  
**PREIS** 13.790 Euro

**Dacia Sandero**

**helvetia**  
Ihre Schweizer Versicherung

Versicherung inkl. Kasko  
ab **88,38 €** monatlich\*

\*inkl. Haftpflicht 25,86 €, Kasko 53,88 €, motorbez. Versicherungssteuer 8,64 €, Bonus-/Malus-Stufe 0, Zulassungsbez. Wien; Das Angebot wurde mit mehreren Parametern erstellt. Detailinformationen und die genauen Prämien sind dem jeweiligen Tarif und zugrundeliegenden allgemeinen und besonderen Vertragsbeilagen zu entnehmen.



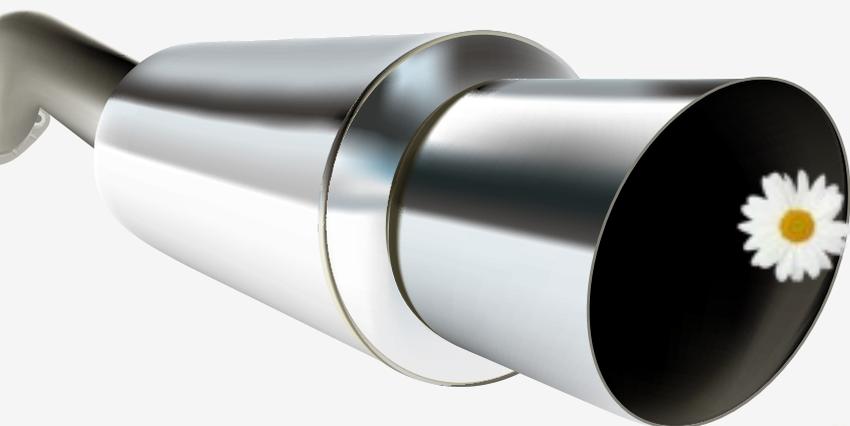
**Grünes Gas:**

# 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 CO<sub>2</sub>-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](http://www.gasauto.at)



**ZUKUNFT  
GRÜNES  
GAS**



[www.gruenes-gas.at](http://www.gruenes-gas.at)



**Erster Kontakt: Mercedes EQA**

# Stern-schnuppern

Bei den kompakteren Modellen fährt Mercedes zweigleisig und baut E-Motoren und Verbrenner auf einer Plattform auf.

Die Front prägt das unterscheidende EQ-Familiengeseht mit geschlossenem Kühlergrill. Die kupfernen Speichenräder stehen ebenso für den exklusiven EQ-Auftritt. Unser Testmodell fährt mit maximal 190 PS starkem Asynchronmotor und einem 66,5 kWh-Akku vor, welcher für gut 400 Kilometer Reichweite genügen soll.

## Nicht von schlechten Eltern

Die Kraft ist sofort da und entfaltet sich, abgesehen von einem dezenten aber stimmigen Säuseln, völlig unspektakulär. Die Windschlüpfrigkeit und Dämmung ist dabei so hervorragend, dass man leider auch hohe Geschwindigkeiten kaum spürt. Spanned dürfte hier die scheinbar künftige elektrische AMG-Variante werden. Trotz Frontantrieb ist die Traktion hervorragend. Spaß bereitet auch, die Wippen hinter dem Lenkrad mit welchen man mehrstufig das Bremsen per Rekuperation feinjustieren kann; der Automatikmodus funktioniert allerdings auch fein.

## Genial einfach, einfach genial

Unersetzlich ist die effektive Richtungswahl per Lenkradhebel. Die Reichweite ist unter Idealbedingungen recht stimmig, ebenso der gesamte Eindruck, inklusive Verarbeitung im Innenraum. Nur der Kofferraum ist dezent geschrumpft und muss die Ladekabeln aufnehmen.

## Attraktiv auch der Preis

Wer diese verlässlich zu Hause nützen kann, fährt sogar günstiger als mit dem Diesel, sofern Steuererleichterungen und Förderungen auf aktuellem Niveau bleiben.

*Bernhard Reichel*



Fotos: Bernhard Reichel



**Fahrbericht: Subaru Outback**

# Überraschu

Den Outback haben wir im Dauertest von über 50.000 Kilometern vor gut einem Jahr überaus zu schätzen gelernt. Jetzt präsentieren die Japaner die bereits sechste Version ihres Flaggschiffs, mit alten Tugenden und neuer Technik.

Optisch wurde der Neue dezent modifiziert, der Innenraum umfassend aufgeräumt und das Display fürs Infotainment deutlich vergrößert. Das umfassende Platzangebot auf allen Positionen inklusive dem üppigen Kofferraum sind geblieben.

## Motor & Getriebe

Für Vortrieb sorgt ein 2,5 Liter-Direkteinspritzer ohne Aufladung, standesgemäß als Boxer. Die 169 PS gepaart mit 252 Nm Drehmoment sorgen für ein adäquates Vorankommen. Gekoppelt ist das laufruhige Triebwerk mit einer CVT-Automatik, welche auch mit Schaltwippen und vorprogrammierten Schaltstufen manuell

**Erster Kontakt: Jeep Compass**

# 4xe das neue 4x4

Jeep verpasst seinem Volumenmodell in Europa ein umfassendes Facelift – inklusive Elektrifizierung. Wer künftig den Compass als Allradversion haben möchte, hat dann auch gleich einen Plug-in-Hybrid in der Garage stehen.

Das Kürzel „4xe“ am Heck bedeutet, dass die Hinterachse jetzt rein elektrisch angetrieben wird. Aber keine Sorge, selbst

bei leeren Batterien schaltet sich der Generator immer dazu, wenn Kraft an der Hinterachse gebraucht werden sollte. Den Plug-in gibt es mit 190 und 240 PS Systemleistung, als Verbrenner agiert jeweils ein 1.3 Liter Turbo mit 130 bzw. 180 PS. Der Preis: 41.990 bzw. 48.490 Euro. Schön, dass man bei Jeep auch noch an die Freunde konventionell angetriebener



Foto: Simon Rainer

# ngskünstler

bedient werden kann. Auf einen Hybrid-Antrieb hat man beim Outback bewusst verzichtet, stattdessen gibt es 5 Jahre bzw. 200.000 km Garantie – auch eine Ansage an unsere Wegwerfgesellschaft!

## Überall zuhause

Der robuste Eindruck ist alles andere als eine Täuschung – er hält, was die Optik verspricht. Auf der Straße ist man damit souverän unterwegs, selbst bei flotter Gangart fühlt man sich stets sicher unterwegs, das Auto folgt ohne Wenn und Aber der Lenkung. Abseits befestigter Straßen zeigt sich der SUV (Sport Utility Wagon) schon als echtes Geländefahrzeug. Seine Bodenfreiheit von über 21 cm

und die Allradtechnik ermöglichen die sprichwörtliche Freiheit zu erleben. Ausstattungsseitig stehen drei Versionen zur Wahl, wobei schon in der Basisversion „Touring“ einiges an Goodies verbaut wurde. Neben dem Infotainmentsystem inklusive Navi sind unter anderem auch adaptive LED-Scheinwerfer und ein keyless-Zugang um 44.990 Euro immer mit dabei. Der „Adventure“ ist ab 46.490 Euro zu haben und bietet neben abwaschbaren (neoprenartigen) Sitzbezügen auch eine Dachreling mit 300 kg Dachlast. Die Topversion „Premium“ belastet das Budget mit 49.900 Euro und glänzt mit einer hochwertigen Innenausstattung in Nappaleder-.

Gerald Hruza

Autos gedacht hat! Zwei Benziner mit 130 (ab 29.690 Euro) bzw. 150 PS (ab 34.990 Euro)

und ein Diesel mit 130 PS (ab 34.490 Euro) stehen ebenfalls in der Preisliste.

Foto: Hersteller



## Dauertest: Suzuki Swift Sport Sportsfreund

Ein dreiviertel Jahr „Leben“ mit und im Suzuki Swift Sport mit Mildhybrid-Support. Zeit für eine nächste Abrechnung.

Unsere Dauertester werden ganz schön rangenommen – als Familienkutsche, Transportmittel oder auch einmal als Rennauto. Sie sind eben Teil des Redakteurslebens, und damit im Test weit aussagekräftiger als Kurztests. Nach und nach erkennt man so die eine oder andere Schwäche. Beim Suzuki Swift z.B. die Kofferraumabdeckung und das dazugehörige Schnürli, das nicht zum ersten Mal ausreißt. Schnell abgeschürft ist das Hartplastik an der Innenseite der fünf Türen, da heißt's vorsichtig ein- und aussteigen bzw. ein- und ausladen. Nicht gefeit ist man freilich gegen Steinschläge, die wir beim „Swiftly“ ungewöhnlich oft erleben, woran Spuren an Windschutzscheibe und am Motorhauben-Lack erinnern.

### Wer sucht, der darf nicht

Sofern man noch Radio hört, wird einem die umständliche Sendersuche auffallen. Eine Senderliste gibt's zwar, aber man braucht lange, um sie zu finden (Tipp: kleines Antennensymbol im Radiomenü). Das Navi findet fast alles und erkennt meistens auch Verzögerungen, nur, bis man nach dem Starten etwas eintippen kann, dauert's fast eine Minute. Hinnehmbar, aber heutzutage bei verbauten Systemen eher Hinterfeld. Will man beim Fahren tippen, darf man nicht (um die Verkehrstüchtigkeit nicht zu beeinträchtigen) und greift stattdessen zum Smartphone... Bei den Anzeigen hat Suzuki nachgebessert, denn seit letztem Jahr gibt es endlich eine digitale Geschwindigkeitsanzeige. Dass die Sicherheitselektronik mit späten Bremsmanövern nicht umzugehen weiß und narrisch plärrt, ist hinlänglich bekannt. Aber besser eine übervorsichtige Mama als Laissez-faire in den „Häfn“. Letztlich fallen die Macken kaum ins Gewicht: Preis-Leistung bleiben unangetastet.

Keijo Keke Platzer



Foto: Michael Jurin



**Test: Kia Sorento 2,2 CRDi AWD Platin 7-Sitzer**

# Großkopfert

Das Mittelklasse-SUV von Kia hat nochmals an Wert zugelegt und zeigt in unserem Test einen standesgemäß selbstbewussten Auftritt.

Der Sorento drängt sich bewusst in den Vordergrund, vor allem die imposante Schnauze fällt nicht nur dem aufmerksamen Nachbarn in unserem Test auf. Groß ist der Auftritt, groß sind auch die fünf Türen. Eine dritte Sitzreihe kann (wenn mitgekauft) aufgestellt werden, ist aber wie meistens nur was für kleine Kinder. Auch wenn niemand hinten sitzt und die Kopfstützen eigentlich zu kurz sind, ist die Sicht eingeschränkt (das ist aber bei modernen Autos ein generelles Manko). Gerne wird dann das Argument der Kameras und Sensoren angeführt. Im Sorento gibt es darum auch 360-Grad-Ansicht (Auto wird von oben dargestellt) und beim Abbiegen eine Kameraansicht (im Tacho) auf den jeweiligen Toten Winkel. Da kann man

tatsächlich nichts dagegen einwenden!

## Schluck-auf

Der Durchschnittsverbrauch von über sieben Litern ist durch Allrad und Gewicht erklärbar – das kann die Konkurrenz aber auch (ungeschummelt) besser. Dafür dient der kräftige Diesel sicherlich gut als Zugfahrzeug, 2,5 Tonnen können (gebremst) gezogen werden. Am Campingplatz sollte man aber früh genug ankommen, denn Rangieren ist ob der Maße auch mit all den Helferlein nicht so einfach. Von denen ist übrigens so ziemlich alles an Bord, was es zurzeit so gibt, in der höchsten Ausstattung Platin dann auch serienmäßig.

## Dem fehlt nix ...

Die Zeitschriftenkonkurrenz be-

mängelte das fehlende adaptive Fahrwerk, das in dieser Klasse tatsächlich gang und gäbe geworden ist. Das mag zwar stimmen, viele Autofahren bleiben aber zumeist sowieso im Standardmodus. Und noch was: Der Sorento ist eigentlich zu schön geworden, um damit noch in den Wald zu fahren ... für alles andere tut's das Standardfederwerk auch. Mit Allrad lässt es sich zudem über vieles hinwegtäuschen und in unserem Fall auch einen Drift im Gatsch einlegen.

**Ein wirklich schönes Auto, dass aber auch ganz schön teuer geworden ist. Also nicht mehr unbedingt mehr was für Pragmatiker, eher was für Familien mit Ansprüchen.**

*Keijo Keke Platzer*



**MOTORTYP** Turbobenziner  
**ZYLINDER** R4  
**LEISTUNG** 201 PS  
**DREHMOMENT** 440 Nm  
**0 AUF 100 KM/H** 9,2 Sek.  
**SPITZE** 210 km/h  
**GETRIEBE** 8-Gang manuell  
**ANTRIEB** Allrad  
**LEERGEWICHT** 1.954 kg  
**REIFEN** 255/45 R20  
**REICHWEITE** 900 km  
**VERBRAUCH** 6,4 L/100 km  
**VERBRAUCH TEST**  
 7,2 L/100 km  
**CO<sub>2</sub>** 178 g/km  
**KOFFERRAUM**  
 821-2.011 Liter  
**PREIS** 62.490 Euro

Kia Sorento

**helvetia**   
 Ihre Schweizer Versicherung

Versicherung inkl. Kasko  
 ab **335,22 €** monatlich\*

\*inkl. Haftpflicht 33,63 €, Kasko 193,59 €, motorbez. Versicherungssteuer 108,00 €, 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.





SUBARU



# EINER FÜR SICHERES NACH HAUSE KOMMEN.

## ENTDECKEN SIE DEN NEUEN OUTBACK



**NEU: SUBARU SAFE5**  
Jetzt noch sicherer  
unterwegs sein mit  
der 5-Jahres-Garantie  
von Subaru.

\*3 Jahre Herstellergarantie + 2 Jahre CarGarantie  
gemäß den aktuellen Garantiebedingungen.

**JETZT  
PROBE  
FAHREN**

MEHR INFOS UNTER [WWW.SUBARU.AT](http://WWW.SUBARU.AT)



Serie: Irrtümer im Straßenverkehr

# Mythen rund um die Verkehrsampel

Der erste Teil weckte zahlreiche Reaktionen, die wir gerne beantworten.

Heute sprechen wir darüber, an welcher Stelle man anzuhalten hat, wenn man anzuhalten hat. Gibt es eine Haltelinie, dann natürlich an dieser. Es gibt jedoch sehr wohl Kfz-Lenker, die sich von der Haltelinie nicht beirren lassen, da es für manche nicht nachvollziehbar ist, warum diese oftmals 10 oder gar 20 m von der Kreuzung entfernt ist. Sobald jedoch aus der Querstraße ein Omnibus oder Kraftwagenzug abzubiegen beabsichtigt, werden sie dann blass um die Nase und versuchen hektisch, wieder zurück hinter die Haltelinie zu schieben oder sich in Luft aufzulösen.

Ist jedoch keine Haltelinie vorhanden, so ist vor dem Schutz-

weg oder der Radfahrerüberfahrt, in Ermangelung dieser, vor der Kreuzung anzuhalten. Da auch der Gehsteig Bestandteil der Kreuzung ist, ist dann vor der „Baufluchtlinie“ anzuhalten, um auch querende Fußgänger nicht zu behindern.

## Autobahnampeln

Gibt es jedoch auch keine Kreuzung, wie z.B. bei Baustellenampeln oder auf der Autobahn, so ist vor dem Lichtzeichen anzuhalten. Auch auf Autobahnen existieren Ampeln – nämlich vor und in Tunnels. Sollte also auf der Autobahn die Ampel rotes Licht ausstrahlen, so ist, gleichfalls wie an einer Kreuzung, unbedingt anzuhalten – und zwar vor dem

Lichtzeichen. Dies hat den Hintergrund, dass vermutlich im Tunnel ein Verkehrsstau ist, ein Unfall passiert ist oder es gar möglicherweise brennt.

## Ausnahmen

Es gibt übrigens nur zwei Ausnahmen, in denen ich bei rotem Licht in die Kreuzung einfahren darf: einerseits, um einem Einsatzfahrzeug Platz zu machen, andererseits, wenn ein Straßenaufsichtsorgan Armzeichen zur Weiterfahrt gibt. Armzeichen gehen den Lichtzeichen vor.

## Technische Gebrechen

Sollte aufgrund eines technischen Gebrechens oder aus welchen Gründen auch immer,

die Ampel nicht von grün auf rot umspringen, so ist es nicht erlaubt, einfach weiterzufahren und hat verwaltungsstrafrechtliche Folgen zur Konsequenz.

## Stopptafeln

Weiters wurde ich in einem Leserbrief gefragt, was denn die „Stopptafeln“ und „Vorrang geben“-Verkehrszeichen bei ampelgeregelten Kreuzungen zu bedeuten haben. Vorrangregeln gelten nur an unregulierten Kreuzungen. Die Stopptafel verliert also bei einer durch Lichtzeichen geregelten Kreuzung ihre Gültigkeit. Sollte die Ampelanlage jedoch ausfallen oder auf gelb blinkendes Licht („Vorsicht“) umschalten, so tre-



Ulrich Flatnitzer  
Fahrschule beim AKH  
[www.akh.drivecompany.cc](http://www.akh.drivecompany.cc)



# Teil II

ten die Regeln bezüglich „Stoptafel“ oder „Vorrang geben“ in Kraft.

## Fußgänger

Zu guter Letzt: auch für Fußgänger gelten die Lichtzeichen sinngemäß. Der Fußgänger darf ebenso noch bei grün blinkendem Licht den Schutzweg betreten. Sollte in der Zwischenzeit die Ampel auf rot umspringen, so darf dieser den Schutzweg bis zur nächsten Fußgänger-Ampel zu Ende gehen. Es gibt also keinen Grund, Fußgänger durch wildes Hupen darauf aufmerksam zu machen, dass sie bereits rotes Licht erhalten haben.

Video

Auch ohne Haltelinien sind Ampeln auf einer Autobahn genauso verbindlich, wie im urbanen Raum.

**Kommentar: Bernhard Reichel**

# Heuchelei & Verhältnismäßigkeit



Ein wenig Normalität stellt sich wieder ein oder ist es die Ruhe vor dem Sturm? Der Deckmantel Klimaschutz bringt viele Interessensgruppen auf den Geschmack.

Nur noch wenige Jahre um die Klimaapokalypse zu verhindern, Angst ist bekanntlich das beste Druckmittel. Entsprechend begrenzt ist die Begeisterung von Klimalockdowns. Bis dahin gießt Umweltministerin Gewessler mit ihrer Idee der Erhöhung der Mineralölsteuer um gleich 50 Prozent weiter Öl ins Inflationsfeuer. Kerosin bleibt spannenderweise völlig unbesteuert. Fadenscheinig nachhaltige Brennstoffe bringen nun Überschallflugzeuge zurück, Reedereien bewerben ungeniert Kreuzfahrten ohne Ziel.

Apropos Öl, das verbrennen ja nicht nur böse Autos, sondern auch Heizungen. In den nächsten Jahren sollen fossilbetriebene Heizanlagen ersetzt werden. Das ist insofern bemerkenswert, da man sogar noch bis 2017 die Initiative „Heizen mit Öl“ förderte und im Jahr 2020 zig tausenden Menschen die Heizung abgestellt wurde, dem Jahr, in dem niemand zurückgelassen werden sollte. Immerhin werden nicht mehr nur Autofahrer als Schuldige vorgeführt.

Das gute Öl passt leider auch so gar nicht in die ungewohnt ambitionierten US-Klima-Pläne, umso kurioser, dass der neue Präsident Biden eben ein riesiges Ölförderprojekt in Alaska verteidigt, welches gleich mal 30 Jahre sprudeln soll. Das restliche Land stimmt er hingingen auf eine Umstellung auf E-Autos an. An-

genehmerweise erspart er seiner Bevölkerung Rechtfertigungen im Namen des Umweltschutzes, sondern spricht es offen an: Der Technologiekrieg gegen China, den man nicht verlieren möchte. Trotz aller Vorzüge von E-Autos, das ist eine nachvollziehbare, ehrlichere und leichter annehmbare Begründung, und auch Datensammeln und börsenstarke Wachstumsmärkte als Argumente zählen.

Kodak, Nokia - der Schrecken wie, schnell man im Wandel draußen ist, sitzt den großen Herstellern im Nacken wie ein Kurzparkkontrollor bei Schönwetter. Viele setzen alles auf eine Karte, Investitionen, die man am besten politisch abgesichert sehen möchte. Damit spielt es auch keine Rolle, ob der Konsument etwa autonome E-Autos überhaupt möchte, durch ständigen Austausch hält er das Rad am Laufen. Bizarrenweise geben die deutschen Hersteller hierbei nach Jahrzehnten den Kampf gegen ein Tempolimit auf. Vorgesprochen wird selbstverständlich die Klimapolitik, aber es ist massiv billiger in der Entwicklung, das autonome Fahren auf niedrige Geschwindigkeiten zu begrenzen.

Natürlich kann ein Hersteller aus Übersee im selbigen Land auch ein großes Stück Wald für den Klimaschutz abholzen und bei der nachträglichen erforderlichen

Baugenehmigung darauf drängen, diese schnell zu erteilen, da sonst weniger klimarettende Fahrzeuge vom Band laufen können, aber nebenbei mit Weltraumraketen zu experimentieren und mit stromvernichtenden Bitcoins satte Geschäfte einstreichen, ist eine Kunst. Immerhin lenkt es ab, dass diese solarpanelbedachte Fabrik mit eigenem Gaskraftwerk betrieben wird und die Akkus lediglich endmontiert werden.

Keine neuen Steuern, versprochen ist versprochen. Vorhandene erhöhen fällt ja nicht darunter oder man nennt es künftig Bepreisung. An sich ist die CO2-Bepreisung eine gute Grundidee, ohne Senkung der Einkommenssteuer, aber nur ein zusätzlicher Raubzug. Faire Arbeitsbedingungen, Löhne oder eingehaltener Tierschutz erhöhen den Preis von alleine und das Geld kommt tatsächlich an, wo es jetzt schon fehlt.

Die Kräfte der Bevölkerung sind verbraucht, Psychiatrien gefüllt, Verschonpausen erhöhen aber den Meeresspiegel, die Aggressionen steigen bereits spürbar. Die Botschaft durch die Blume, dass sich so mancher Lebensraum und Freiheit in eine teure Verbotsblase aufzulösen hat, spüren die Menschen. Je radikaler, desto radikaler die Gegenseite. Das wird kaum funktionieren, ohne den Weg der Mitte.



## Tipp vom Anwalt

# Verbesserungen für VerbraucherInnen ab 2022: Welche Vorteile bietet das neue Gewährleistungsrecht?

Höhere Mindeststandards, längere Vermutungsfrist bei Mängeln, einfachere Vertragsauflösung – Kaufverträge werden für KonsumentInnen deutlich attraktiver

Spätestens ab Jahresbeginn 2022 treten zahlreiche gesetzliche Änderungen im Gewährleistungsrecht in Kraft. Die Vorgaben stammen von einer EU-Richtlinie und dienen dem VerbraucherInnenschutz sowie der Vereinheitlichung der gesetzlichen Regelungen in den Mitgliedsstaaten. Zugleich werden die Gesetze an die zunehmende Digitalisierung angepasst, denn die Bestimmungen sollen im digitalen Alltag praktikabler werden. Kernstück der Novelle ist das neue Verbrauchergewährleistungsgesetz. Das Gewährleistungsrecht bleibt in seinen Grundzügen wie gewohnt erhalten, es

werden aber viele Detailfragen zugunsten von VerbraucherInnen geändert – unter anderem soll die Geltendmachung von Gewährleistungsbehelfen erleichtert werden.

Das neue Gewährleistungsrecht erstreckt sich grundsätzlich auf alle möglichen Geschäftsbranchen. Nachfolgend wird primär auf die Neuerungen eingegangen, die sich speziell beim Fahrzeugverkauf von UnternehmerInnen an VerbraucherInnen ergeben.

Die gesetzliche Gewährleistung gilt für Mängel, die bereits bei der Übergabe vorhanden waren. Bisher galt bei Gewährleistungsmän-

geln eine Vermutungsfrist von sechs Monaten. Das bedeutet, dass im Zeitraum von sechs Monaten gesetzlich vermutet wird, dass der Mangel bereits im Zeitpunkt der Übergabe vorhanden war. In diesem Zeitraum muss der Unternehmer/die Unternehmerin beweisen, dass dem nicht so ist. Ist die Vermutungsfrist abgelaufen, trifft den Käufer/die Käuferin die Beweislast für das Vorhandensein des Mangels zum Zeitpunkt der Übergabe. Die **Vermutungsfrist** wird künftig zu Gunsten von VerbraucherInnen auf **zwölf Monate ausgeweitet**. Das bedeutet, dass bis zu einem Jahr vermutet wird, dass der Mangel bereits bei der Übergabe vorlag. Diese Änderung stellt eine wesentliche Verbesserung für VerbraucherInnen dar. Gerade beim Fahrzeugkauf treten vorhandene Mängel häufig erst später hervor.

Eine weitere Verbesserung ist die Geltendmachung des Anspruches auf Vertragsauflösung, hier besteht in Zukunft Formfreiheit. Die **Vertragsauflösung kann künftig direkt gegenüber dem Verkäufer/der Verkäuferin** erklärt werden – die gerichtliche Geltendma-

chung, wie bisher, ist nicht mehr notwendig. Das bietet für KäuferInnen einen erheblichen Vorteil, denn die Hürde der gerichtlichen Vertragsauflösung ist oft mit hohen Kosten verbunden.

Letztendlich wird auch das Wesen der Gewährleistungsfrist leicht modifiziert, indem eine dreimonatige Verjährungsfrist für die gerichtliche Geltendmachung ab Ende der Gewährleistungsfrist vorgesehen ist. Demnach haben VerbraucherInnen künftig noch drei Monate über die Gewährleistungsfrist hinaus Zeit, ihre Ansprüche gerichtlich geltend zu machen. Diese „Fristverlängerung“ schafft für VerbraucherInnen Abhilfe für den Fall der Weigerung durch den Unternehmer/die Unternehmerin.

Die Gewährleistungsreform verspricht deutliche Erleichterungen für VerbraucherInnen, ihre Ansprüche im Fall von Mängeln gegenüber UnternehmerInnen durchzusetzen. Dennoch kann bei komplizierten Sachverhalten oder bei ablehnenden, sich weigernden VerkäuferInnen die gerichtliche Durchsetzung bzw. anwaltliche Hilfe von Nöten sein, um Ansprüche endgültig durchzusetzen.





## Gattungs-Prüfstand: Elektrocabrios Vom Winde verweht

Noch sind sie absolut rar oder noch im Prototypenstadium. Fiat nennt seinen elektrischen Rolldach-500 immerhin Cabrio, sonst öffnet nicht einmal Mini den elektrischen Cooper, obwohl das Verdeck der konventionellen Modelle sofort passgenau adaptierbar wäre. VW plant einen offenen ID.3, Honda einen e Roadster. Sogar Gerüchte über ein Porsche Taycan Cabrio machen die Runde. MG hat einen wunderbaren Roadster als Concept vorgestellt. Wünschen würden wir uns auch einen Aufschnitt von dem richtig sympathischen R5. Ein kleines fesches Cabrio mit klassischem Stoffverdeck passt perfekt in die hoffentlich nun saubere Stadtluft. Ankündigungen, Wünsche, Träume, so richtig handfestes rollt noch länger nicht auf die Straßen, aber die Lust am offenen Fahren wird nicht völlig aussterben.

### Buchtipps

## Porsche Garagen

Porsche steht für eine besondere Beziehung zwischen Fahrer und Auto. Eine Garage ist daher mehr, sie ist Museum und Rückzugsraum, ein Ort der Leidenschaft und Liebe zum Sportwagen. Dieses besondere Lebensgefühl spiegelt sich in diesem Bildband wieder. Auf über 270 Seiten gewährt dieses Buch Einblicke in die heiligen Hallen der größten Porsche-Fans in aller Welt. Mehr als 20 Geschichten leidenschaftlicher Porsche-Enthusiasten, darunter auch Porsche-Sammler wie Robby Naish, Hartmut Esslinger, Patrick Long und Hans-Peter Porsche. Neben seltenen Porsche-Modellen, Motorsportautos findet sich natürlich auch für moderne Exemplare ein wunderschönes Plätzchen.



Marco Brinkmann; Porsche Garagen,  
Christophorus-Edition  
Delius Klasing  
Hardcover, 264 Seiten 69,90 Euro  
ISBN 978-3-667-11697-0

### Vom Rotstift erschlagen: Porsche Panamera Cabrio

Kürzlich hat Porsche mit den „Unseen“-Projekten einen tiefen Einblick gegeben, was sich Hersteller alles im Geheimen ausdenken. Sogar ein Cayenne Cabrio schaffte es in den Prototypenstatus. Offenbar einen kleinen Schritt weiter war man beim Panamera erster Generation. Lange wurde über eine zweitürige Version als 928-Nachfolger und ein entsprechendes Cabrio spekuliert. Als 2010 dann Skizzen bei der Patentanmeldung auf die Datenautobahn gelangten, staunte die Welt nicht schlecht, denn Himmelswagen hatte, wie unsere erstellte Illustration, vier Türen. Das Durchsickern von Patentzeichnungen ist für die Hersteller ein Worst-Case, jegliche Prototypentarnung sofort obsolet. In diesem Falle kam es nie so weit. Die Wetten stehen aber, dass wir diesen Prototypen mal in einer weiteren Sonderausstellung im Porsche Museum erblicken dürfen. Weitere spannende viertürige Cabrios finden Sie in unserer großen Klassikgeschichte ab Seite 42.

## Porsche Unseen

Dieses Buch ist nichts weniger als eine Sensation. Was andere Hersteller Jahrzehnte tief im Kellergeschoß verstecken, packt Porsche in einen großartigen Bildband. Ein nie verwirklichter LMP1-Rennwagen und weitere Rennkonzepte, ein Bus, ein 1-Liter-Auto mit Zweizylindermotor, ein neues Mittelmotorprojekt mit Achtzylinder-Boxer, neue Einstiegsroadster, ein Taycan-Versuchsträger oder der 911 Safari, welcher lange als Zeitungssente abgetan wurde. Eines dieser Autos zu erblicken, ist schon ein Geschenk, Fotograf Stefan Bogner durfte die Modelle und fahrfertigen Prototypen aus der Nähe ablichten. Es macht jede Seite Freude, aber es dürften mehr Informationen vorkommen.

Stefan Bogner, Porsche Unseen  
Delius Klasing  
Hardcover, 328 Seiten 69,90 Euro  
ISBN 978-3-667-11980-3



Gewinnspiel - **Sonax**

# Für das Schmuckstück nur das Beste

Es ist schon eine Wissenschaft für sich, Oldtimer und andere Liebhaber-Modelle in Bestform zu halten. Um so wichtiger, dass man hier bei der Pflege keine Experimente eingeht, sondern auf namhafte Produkte wie die von Sonax vertraut.

Die Premium Class Serie lässt alte Schätze - innen wie außen - im neuen Glanz erstrahlen, zudem sorgen besondere Rezepturen und ausgewählte Rohstoffe für ein langes und glänzendes Leben. Das Portfolio dieser Serie umfasst folgende Produkte:

**Carnauba Care** – festes Hartwachs für maximalen UV-Schutz, verhindert so das frühzeitige Ausbleichen des Lacks, die Farben bleiben brilliant und der Lack länger geschützt. Carnauba Care ist im Set mit zwei Applikationsschwämmen zum Auftagen und Microfasertuch zum Auspolieren erhältlich.

**Saphir Power Polish** – High-End Poliertechnologie auf Nano-Saphir-Basis für alle Lackarten und Lackzustände. Trägt verwitterte Lackschichten ab und frischt matte Farben auf. Perfektes Finish mit gleichmäßigem Tiefenglanz und glattem Lack, ein Zustand, der selbst nach vielen Wäschen anhält. Im Set erhältlich inklusive P-Ball mit

Schwamm und hochwertigem Microfasertuch.

**Lederreiniger** – wirkt schnell und intensiv bei maximaler Materialschonung, auch bei hartnäckigen Verschmutzungen. Der Schaumapplikator sorgt für eine besonders einfache und gut dosierbare Anwendung, geeignet für alle Glattleder.

**Lederpflegecreme** – reichhaltige Feuchtigkeits-Emulsion mit Tiefenwirkung für eine geschmeidige und weiche Oberflächen-Haptik. Gibt dem Leder dezent seinen Glanz, die intensive Färbung und die natürliche Glätte zurück. Sorgt zudem für eine erhöhte Lebensdauer und eine Schutzbarriere gegen Verschmutzungen.

**Lederpflegeset** – besteht aus zwei Einheiten Lederreiniger, einer Lederpflegecreme, einer Textil- & Lederbürste, einem Microfasertuch und einem Microfaserpflegepad - alles in einer platzsparenden Sonax-Tasche verstaut.

## Blechschilder gewinnen

Sonax zeigt seine Leidenschaft zum alten Blech jedes Jahr mit einem eigenen Blechschild. Im Format 60x40 cm setzt man klassische Fahrzeugmotive mit klassischen Sonax Produkten vergangener Zeit gekonnt um. Die limitierten Schilder haben sich zwischenzeitlich zu begehrten Sammlerstücken entwickelt – wir verlosen fünf Stück davon unter allen richtigen Einsendungen. Die Gewinnfrage lautet: Wie heißt die Sonax Pflegeserie für klassische Fahrzeuge?

Einsendungen mit der Antwort bitte an: Speedcompany OG, Kleegasse 5, 2230 Gänserndorf-Süd oder per E-Mail an: [gewinnspiel@motorandmore.at](mailto:gewinnspiel@motorandmore.at). **Einsendeschluss** ist der 31. August 2021, 0:00 Uhr

Die Gewinner werden schriftlich über ihren Gewinn informiert, über das Gewinnspiel selbst kann kein Schriftverkehr geführt werden. Der Rechtsweg ist ebenso ausgeschlossen wie eine Barabläse der Gewinne. Veranstalter dieses Gewinnspiels ist die Speedcompany OG, 2230 Gänserndorf, Kleegasse 5



# „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](mailto:info@chronothek.at)

[www.chronothek.at](http://www.chronothek.at)



Junge Talente: **Sebastiano Ciarcià**

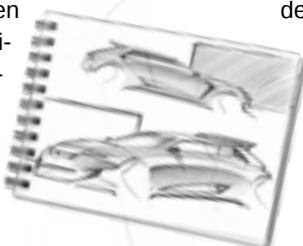
# Deltatime

Umetikettierte Chrysler-Modelle und die Weigerung Ferraris den New Stratos als Abschiedsmodell zu gestatten - das Defacto-Ende der Marke Lancia war wenig würdig.

Das Rallyviech Delta prägte die traditionsreiche Marke Lancia ebenfalls stark. Dank einmaliger Kombination von Kompressor und Turbolader trafen bis zu 600 PS auf gerade mal 900 Kilo und Allrad. 2,4 Sekunden auf Tempo 100 muss man erst mal aushalten. Mit sechs Rallye-WM-Titel in Folge ist der Delta bis heute der erfolgreichste Rallye-König. Dabei begann 1979 alles ganz friedlich.

## Unschuldig geboren

Auf Basis des Fiat Ritmo zauberte Giugiaro ein bis heute zeitloses Karosseriekleid. Mit Frontantrieb und 75 PS und 86 PS ging es dezent los. Zwei Jahre später kam der GT mit 105 PS, dann der HF Turbo mit 131 PS. Der HF 4WD schickte 165 PS an alle vier Räder. Der Delta HF integrale mobilisierte 185 PS, der Delta HF Integrale 16V bereits 200 PS, der Evo katfreie 210 PS und der Evo 2 letztlich 215 PS. Herrliche Eskalationsstufen mit Leistungswerten, die auch heutige Leichtgewichte mächtig mobilisieren würden, sofern es diese noch gäben dürfte. Den fulminante Rest bildeten zahlreiche Sondermodelle. Die Martini-Serie ist wohl die stimmigste, um als Vorbild für Sebastiano Ciarciàs Neuinterpretation des S4-Renner zu dienen. Das Homologationsmodell Delta S4 Stradale mit 250-PS-Turbovierzylinder-Mittelmotor prägte seine Proportionen ebenso.



## Jetzt oder nie

In Zeiten, wo jede Automarke instrumentalisiert oder wiederbelebt wird, Individualität hoch steht, aber Fahrspaßgranaten ihre letzten Stunden zelebrieren, sieht der 30-jährige Designer einen guten Zeitpunkt gekommen, um auf das

Kultpotential des Delta und der ganzen Marke hinzuweisen.

## No Retrodesign

Wichtig war dem heutigen Volvodesigner kein Retrodesign abzuliefern, sondern eine moderne Interpretation. Die digitale Würdigung setzt entsprechend auf mächtige Dimensionen, Linien und Abmessungen aber weiterhin auf einen Mittelmotor. Auch alle Anbauteile von Lufteinlässen, Leitblechen bis Diffusor und jegliche Details pfeifen auf Alltagstauglichkeit und lassen Benzinbrüder aufhorchen, vor allem da Designer Ciarcià den Verbrennungsmotor bewusst hervorhebt, den obligatorischen Allradantrieb soll allerdings ein E-Motor an der Vorderachse realisieren.

Sein Entwurf und die zahlreiche Detailarbeit erstreckte sich über Monate und begann mit Bleistift und Papier. Nur so lässt sich auch heute noch am effektivsten und übertrieben auf den Punkt gebracht darstellen, welchen Effekt ein Entwurf vermitteln soll, ohne von starren Computerreduktionen eingebremst zu werden. Sicher ist, wir wollen mehr sehen und das werden wir.

*Bernhard Reichel*



Eindeutig Delta: Die Proportionen des Giugiaro-Entwurfes hat Landsmann Sebastiano Ciarcià perfekt in die Neuzeit übertragen. Ultraflache LED-Scheinwerfer transportieren die Dramatik in die Moderne.



Sebastiano Ciarcià hat noch Benzin im Blut und ist zur Zeit bei Volvo tätig.

**Motorsport:**  
DTM Comeback in Spielberg

# Doppeltes Comeback

Spät aber doch startet auch die DTM im Juni ins Motorsportjahr 2021. Mit dabei ist auch Red Bull als Partner von AF Corse zurück in der DTM. Zudem gibt's vom 03. bis 05. September auch wieder ein Heimrennen am Red Bull Ring – die Fans dürfen sich schon jetzt freuen!



Volle Tribünen sind bei der DTM-Rückkehr in Spielberg aus heutiger Sicht möglich  
© Red Bull Content Pool

Nach zwei Saisonjahren Pause im DTM-Lineup feierte Red Bull sein DTM-Comeback in Monza gleich mit Pauken und Trompeten. Der von Red Bull supportete Ferrari 488 GT3 Evo 2020 wird vom Neuseeländer Liam Lawson gelenkt und der landete gleich bei seiner DTM-Premiere einen vollen Erfolg für das Team von AF Corse!

## Verlässliche Partner

Seit dem Sieg beim Debüt-Rennen im Jahr 2016 gehörten die Turbo-Engine 488 GT3 zu den erfolgreichsten Modellen der Ferrari-Motorsportgeschichte: 356 Siege, 640 Podiumsplatzierungen und 91 Titel in insgesamt 636 Rennen verschiedenster Disziplinen sprechen eine deutliche Sprache. Hinzu kommt, dass sich AF Corse neben den Erfolgen in Le Mans bereits mehrere Titel in der World Endurance Championship gesichert hat. Teamchef und Eigentümer Amato Ferrari dazu: „Diese Challenge hat dank Gerhard Berger begonnen, es war seine Idee. Die Entscheidung, mit Red Bull zusammenzuarbeiten, ist rasch gefallen und wir gehen mit großem Enthusiasmus an die Sache heran.“

Das Red Bull Engagement in der DTM hat übrigens jahrelange Tradition, früher mit dem zweimaligen DTM-Champion Mattias Ekström, heuer greift Auftaktsieger Liam Lawson die volle Saison für die Salzburger

ins Lenkrad. Das Schwesternauto, welches in den Farben von Alpha Tauri unterwegs ist, teilen sich Alexander Albon (THA) und Nick Cassidy (NZL).

## Rückkehr im neuen Gewand

Die DTM setzt auf leistungsstarke GT Sportautos, heuer erstmals basierend auf dem globalen GT3-Regelwerk, die Erwartungen fallen dementsprechend hoch aus. Die Regeln bleiben zu großen Teilen gleich, nur starten die Fahrer in dieser Saison nicht mehr in einem stehenden Feld, sondern gehen mit einem Rolling-Start ins Rennen - was wiederum ganz eigene, spannende Duelle mit sich bringt.

Insgesamt umfasst die DTM 2021 acht Rennwochenenden, der Österreichertritt am Red Bull Ring geht Anfang September über die Bühne. Von 2011 bis 2018 begeisterten die markanten Tourenwagen mit ihrer atemberaubenden Performance und dem kernigen Sound schon die österreichischen Fans in Spielberg. Jetzt ist es wieder soweit, vom 3. bis 5. September stehen in der Steiermark zwei Läufe der hochkarätigen Rennserie auf dem Programm. Übrigens durch Lucas Auer auch auf der Fahrerseite mit österreichischer Beteiligung.

Tickets für das Motorsportevent am Red Bull Ring im Herbst gibt es bereits unter [projekt-spielberg.com/de/ticket-station](http://projekt-spielberg.com/de/ticket-station)



© Red Bull Content Pool



© Red Bull Content Pool

Auf Italo-Power von AF Corse in Form des Ferrari 488 GT3 setzen Red Bull und Alpha Tauri

# Vorwärts in die Vergangenheit

Für lange Zeit haftete dem Begriff „Museum“ ein verstaubtes Image an. Wo altes Krims-Krams wahllos herumstand, und vor allem der adoleszente Besucher vor Langeweile und Fadesse so rasch als möglich wieder Richtung Ausgang drängte.

Heute sind Museen wahre Erlebnis-Oasen, mit einer Informationsvielfalt, die jeden Besucher in seinen Bann zieht. Als Fangio heimgehen lässt, das Familienalbum mit den alten Schwarz-Weiß-Fotos im Puch-Schammerl wieder zum Leben erweckt oder zum Nachbau des Rindt-Lotus mit Lego-Steinen anregt.

Begeben wir uns auf eine höchst eindrucksvolle und spannende Zeitreise...



## Technisches Museum Wien

Mariahilfer Straße 212, A-1140 Wien

**ÖFFNUNGSZEITEN:** Mo – Fr: 9:00 bis 18:00 Uhr,  
Sa und So: 10:00 bis 18:00 Uhr

**TAGESEINTRITT:** € 14,00, bis 19 Jahre: Gratis

[www.technischesmuseum.at](http://www.technischesmuseum.at), [museumsbox@tmw.at](mailto:museumsbox@tmw.at),  
+43-1-89998-0



## Technisches Museum Wien

Hier wird dem Thema Mobilität, ob zu Lande, Wasser oder Luft, ein ganz gewichtiger und einzigartiger Schwerpunkt gewidmet. Von der Pionierzeit bis heute. Wobei die österreichische Ingenieurskunst bei der Entwicklung des Automobils im ausgehenden 19. Jahrhundert besonders gut dokumentiert wird. Lange wurde darüber gestritten, ob der in Wien gebaute und ausgestellte zweite Marcus-Wagen das erste Auto der Welt war oder vielleicht doch nicht. Sicher ist jedoch, dass der Bregenzer Marinemaler Eugen Zardetti einen Benz Victoria Vis-à-Vis am 19. März 1893 direkt in Mannheim kaufte und nach seinem Tode im Jahre 1926 dem Museum zu Ausstellungszwecken überließ. Hierbei handelte es sich immerhin um das „erste fabrikmäßig hergestellte Benzin-Automobil in der österreichisch-ungarischen Donaumonarchie“. Als nicht nur knatternde und rauchende Benzin-Droschken, sondern zu einem Drittel aller Fahrzeuge Elektro-Autos unterwegs waren. Wie das ausgestellte Egger-Lohner Mylord Coupé von 1898 belegt. An dessen Entstehung ein gewisser Herr Ferdinand Porsche - Leiter der Prüfabteilung bei der Elektrofirma „Béla Egger & Co.“ - mitwirkte...



## Die Ferdinand Porsche Erlebniswelten fahr(T)raum

Passauerstraße 30, A-5163 Mattsee

**ÖFFNUNGSZEITEN:** 10:00 – 17:00 Uhr

**TAGESEINTRITT:** € 13,00

**Ermäßigt:** ab € 9,00 **Kinder bis 6 Jahre:** Gratis

[www.fahrtraum.at](http://www.fahrtraum.at), [office@fahrtraum.at](mailto:office@fahrtraum.at), +43-6217-59232

### fahr(T)raum, Mattsee

Ferdinand Porsche wechselte 1899 zur „Wiener Hofwagenfabrik Jacob Lohner & Co“ und baute dort noch im gleichen Jahr sein erstes Elektroauto mit Radnabenmotoren. Der Hybrid-Lohner-Porsche wurde 1900 auf der Pariser Weltausstellung als „erster transmissionsloser Wagen der Welt“ ausgezeichnet. Er war gleichsam der „erste Porsche der Welt“. Das „Fahr(t)raum“ Museum Mattsee würdigt das Werk dieses genialen Konstrukteurs

in mehr als beeindruckender Weise. Auf dem Gelände einer ehemaligen Schuhfabrik mit ihrem einzigartigen industriellen Charme finden Sie Technik zum Angreifen, die Besucher jeden Alters begeistert. Die Ausstellungsräume sind mit zahlreichen interaktiven Möglichkeiten ausgestattet und bei vielen Exponaten ist das Angreifen sogar ausdrücklich erwünscht. Auf diese Weise können Sie die Geschichte von Ferdinand Porsche und die Konstruktionen

seiner atemberaubenden Fahrzeuge hautnah nachvollziehen. Porsche wechselte 1906 von Lohner zur „Österreichischen Daimler-Motoren-Gesellschaft“, kurz Austro-Daimler genannt, um den etwas „verstaubten“ Betrieb aus dem Dornröschenschlaf zu erwecken. Was ihm in bestechender Weise gelang, wie der ausgestellte Typ 22/86 „Prinz Heinrich“-Wagen von 1910 eindrücklich unter Beweis stellt. Mit dem er selbst am Steuer die Alpenfahrt gewann.

## Porsche Automuseum Helmut Pfeifhofer

Riesertratte 4a, A-9853 Gmünd

**ÖFFNUNGSZEITEN:**

**15. Mai 2021 - 15. Okt. 2021:** Mo – So 9:00 - 18:00 Uhr

**TAGESEINTRITT:** € 9,00 **Kinder:** € 3,50 **Kinder bis 6 Jahre:** Gratis

[www.auto-museum.at](http://www.auto-museum.at), [info@auto-museum.at](mailto:info@auto-museum.at), +43-664-4563911

### Porsche-Museum, Gmünd

Von 1944 an befand sich Ferdinand Porsches Konstruktionsbüro im kärntnerischen Gmünd, wo Helmut Pfeifhofer mit den Söhnen der Konstrukteure seinen Schulalltag verbrachte. Er erlebte die Geburt der Marke Porsche faktisch live mit, als 1948 der erste 356er, auf VW-Großserienteilen basierend mit handgedingelter Alukarosserie, auf Jungfernfahrt ging. 1965 konnte er sich seinen ersten Porsche kaufen. Restaurierte diesen in mühsamer Detailarbeit. Im Laufe der Zeit wuchs seine Sammlung auf stattliche 48 Exemplare. Darunter natürlich auch ein Alu-Coupé, das in der Gmünder Heimat gebaut wurde. Die Gründung eines Museums schien unvermeidlich. Als stan-

desgemäßen Rahmen wählte er den „Marhof“, die ehemaligen Stallungen des Grafen von Lodron. Seit 2001 führt Helmut Pfeifhofers Sohn Christoph die Geschehnisse der einzigartigen Privatsammlung, der das Stuttgarter Museum mit besonderen seltenen Leihgaben von Fall zu Fall einen noch strahlenderen Glanz verleiht. Wobei fraglich scheint, ob dies unbedingt nötig ist. Umfasst doch die Privatsammlung so überaus rare Renner wie den 280-PS-starken 911 S/T von 1972 im orange-grünen Psychedelique-Design, von dem nur 21 Stück gebaut wurden und den noch viel selteneren Typ 916, der nur an Mitglieder der Familie Porsche und an Freunde des Hauses ging. Dagegen mutet der ausgestellte Carrera 6 schon wie ein Großserienauto an.





## VW-Käfermuseum Gaal

Ingering II/4, A-8731 Gaal

### ÖFFNUNGSZEITEN:

**Mai bis Oktober:** Sa, So und an Feiertagen, 10:00 bis 17:00 Uhr, an Werktagen gegen Voranmeldung

**TAGESEINTRITT:** € 9,00 **Ermäßigt:** € 5,00 **Kinder bis 6 Jahre:** Gratis

<http://www.kaefermuseum.at>, [info@kaefermuseum.at](mailto:info@kaefermuseum.at), +43-3513-8822

## Käfer-Museum, Gaal

Eine weitere Porsche-Konstruktion, die nahezu monopolistisch das Straßenbild der Nachkriegszeit bis in die 70er Jahre hinein prägte, war der Volkswagen-Käfer. Fast jeder Führerscheinneuling hatte einst mit einem VW-Käfer seine Feuertaufe im Straßenverkehr abgelegt, mit Kotflügelbeulen rundum und Frostbeulen an den Füßen, wegen Heizungsproblemen, verursacht durch rostige Heiztaschen. Im Käfermuseum Gaal, einmal über den Berg hinterm Red-Bull-Ring, gibt es vom Brezel, über Ovali und Dickholmer bis zum Salzburger Rallye-Käfer

## Oldtimermuseum Aspang

Zwei 1300er-Kaimänner gibt es auch in Dr. Peter Dirnbachers Automobilmuseum im niederösterreichischen Aspang am Wechsel zu bestaunen. Niki Lauda hatte einst seine ersten Monoposto-Gehversuche in einem solchen Auto unternommen. Sich in Aspang 1969 publikumswirksam überschlagen. Wer jedoch meint, dass es sich bei einem Kaimann um einen absoluten Exoten handelt, der wird von den Exponaten im Aspanger Museum wohlthuend enttäuscht. Oder haben Sie jemals etwas von einer französischen Automarke namens „Automobiles Rally“ gehört, die von 1921 bis 1933

in Colombes, nahe Paris, kleine und feine Sportwagen herstellte? Der Rally musste sich gegen schwere Konkurrenz der Amilcar's in der 1100er-Klasse stemmen. Oder einen tschechischen Aero Minor Sport - mit dem Zweizylinder-Boxer vor der Vorderachse - gesehen? Ein baugleiches Fahrzeug, wie im Museum ausgestellt, kam 1949 im 24-Stunden-Rennen von Le Mans am 15. Gesamtrang ins Ziel und konnte die Klasse bis 750 Kubikzentimeter gewinnen. Wenn sie noch immer der Meinung wären, dass Sie dieses Angebot nicht überraschen könne, wie wäre es dann mit der eiförmigen Felber Möve, die von Hofmann & Moldrich in Wien karosiert wurde?



## Lotus Museum Bad Aussee

Pötschenstraße 11, A-8990 Bad Aussee

### ÖFFNUNGSZEITEN:

Montag bis Sonntag 9:00 bis 17:00 Uhr bei vorheriger Anmeldung

**TAGESEINTRITT:** Unkostenbeitrag

[www.clublotus.at](http://www.clublotus.at), [office@clublotus.at](mailto:office@clublotus.at), +43-664-2144824



## Lotus Museum, Bad Aussee

Wer es viel schneller mag, als eine 15-PS-Felber Möve zu sprinten imstande ist, aber nahezu ebenso exotisch, der sollte einen Ausflug nach Bad Aussee ins Loitzl'sche Lotus-Museum wagen. Die Ideen des Lotus-Gründers Colin Chapman waren oft nicht nur revolutionär, sondern eher als grenzgenial zu bezeichnen. Der Lotus 7, von dem es ein frühes Modell mit seltenem Dach und Möwenschwingen-Türen im Museum zu bestaunen gibt, war ein Kit-Car, das man sich zuhause, unter Verwendung von Großserienteilen, zusammenbauen konnte.

Der Leichtgewichtler wurde nicht nur bei Clubsport-Rennen als heißer Sieganwärter gehandelt. Auch auf winkligen Landstraßen ließ die insekten-ähnliche Fahrmaschine jeden x-fach stärkeren und xx-fach teureren Pininfarina-Ferrari weit hinter sich. Genauso, wie der bügelbretthohe Lotus Europa in rot-weiß-goldenem Gold-Leaf-Zigaretten-Anzug. Der nur mit Schuhlöffel höhlenähnlich zu erklettern war. Ein wenig geräumiger geht es da schon im James-Bond-Esprit-Cockpit zu, oder wollten Sie schon immer mit Familie Loitzl über das Raumgefühl im Formel-1-Windkanalmodell diskutieren?

alles, was das Krabbeltier zu bieten hatte. Da darf natürlich ein Kübelwagen oder der exotisch anmutende brasilianische „Puma“ mit Kunststoffhaut nicht fehlen. Ganz zu schweigen von Österreichs erfolgreichen Formel-Vau-Rennern. Dem Salzburger Austro-Vau mit bärenstarkem 60-PS-Pauli-Schwarz-Aggregat oder Bergmanns Kaimann mit verwindungssteifem Indra-Rahmen. Im Gegensatz zu vielen Museums-Autos befinden sich im Käfer-Museum fast alle Ausstellungsfahrzeuge in fahrbereitem Zustand. Wie es sich für einen Käfer eben gehört. Der krabbelt und krabbelt und krabbelt....



### Automobil- museum Aspang Dr. Peter Dirnbacher

Marienplatz 3a,  
A-2870 Aspang Markt  
**ÖFFNUNGSZEITEN: Mai, Juni,  
September, Oktober:** Sa,  
So und an Feiertagen 10.00  
bis 12.00 Uhr und 13.00 bis  
17.00 Uhr  
**Juli und August:** Mo – Fr  
13.00 bis 17.00 Uhr,  
Sa, So und an Feiertagen  
10.00 bis 12.00 Uhr  
**TAGESEINTRITT:** € 7,50  
**Ermäßig:** € 6,50  
**Kinder über 6 Jahre:** € 2,00  
[www.automobilmuseum.at](http://www.automobilmuseum.at), of-  
fice@automobilmuseum.at,  
+43-676-7654715

### Oldtimermuseum Koller, Heldenberg

Lotus ist auch ein Stichwort, wenn man einen Ausflug nach Kleinwetzdorf, ins Oldtimermuseum Koller am Heldenberg plant. Ein Show-Car des schwarz-goldenen Ground-Effect-Lotus 79, mit dem Mario Andretti 1978 seinen Formel 1-WM-Titel errang, saugt sich hoch über den Köpfen an die weiße Museums- wand. Vorbeidefilierend an einer Porsche-Kolonnen - angeführt vom 550er, jenem Typ, in dem James Dean am 30. September 1955 bei der Anreise zu einem Rennen im Straßenverkehr verunglückte - zieht ein grün-gelber Monoposto jeden Besucher magnetisch in seinen Bann: In die-

sem Lotus 69 fuhr Jochen Rindt am 30. August 1970 sein letztes Formel 2-Rennen am Salzbur- ring. Nur eine Woche später, am 5. September, verunglückte er beim Training in Monza töd- lich. Sollten Sie aber Porsche und Lotus überhaupt nicht in- teressieren, wie wäre es dann mit edlen Art-Deco-Stücken von Bugatti, Hispano-Suiza und Packard aus den 30er-Jahren? Oder vielleicht den Rallye-Stars

von gestern? Vom aggressiv dreinblickenden 1975er Fiat 124 Abarth Spider bis zum Federgewicht-Ostblock-Porsche, dem Skoda 130RS? Oder wollen Sie sich an Ihre Kinderwa- genzeit zurückerinnern, als neben dem allgegenwärtigen Käfer Kadett, Goggo und Puch unser Straßenbild belebten? Für all diese Vorlieben warten im Koller-Museum die richtigen Ausstellungsstücke auf Sie.

### Oldtimermuseum Koller am Heldenberg

Wimpffengasse 5, A-3704 Kleinwetzdorf  
**ÖFFNUNGSZEITEN:**  
**Mai bis Juni:** Freitag bis Sonntag 9.00-18.00 Uhr,  
**Juli bis September:** Dienstag bis Sonntag 9.00-18.00 Uhr  
**TAGESEINTRITT:** € 8,00 **Ermäßig:** € 7,00 Kinder bis 5 Jahre: Gratis  
[www.rkoller.com/oldtimer](http://www.rkoller.com/oldtimer), [oldtimer@rudolf-koller.com](mailto:oldtimer@rudolf-koller.com), +43-2956-81240



### Johann Puch Museum

Puchstraße 85-119, A-8020 Graz  
**ÖFFNUNGSZEITEN: Freitag und Samstag:** 13:00 bis 18:00 Uhr  
**Sonntag:** 10:00 bis 18:00 Uhr  
**TAGESEINTRITT:** € 5,00 **Ermäßig:** € 4,00 **Kinder:** € 2,00  
[www.johannpuchmuseum.at](http://www.johannpuchmuseum.at), [johann.puch@aon.at](mailto:johann.puch@aon.at), +43-664-4203640

### Johann Puch Museum, Graz

Womit wir wieder, nach einem internationalem Rundgang, bei Österreichs Mobilitätsgeschichte in Graz gelandet wären. Und zwar genau an der Stelle, wo Johann Puch 1899 die „Erste steiermärkische Fahrrad-Fabriks-Actien Gesellschaft“ gründete, und neben Fahrrädern, Motorräder und Automobile herstellte. Auf diesem ehrwürdigen Grund steht heute das Johann Puch Museum, das in beeindruckender Weise einen Querschnitt von 120 Jahren Fahrzeugproduktion, vom ersten Puch-Fahrrad bis zum heutigen Magna-Prototypen, zeigt. Mitten- drin ist Johannes Ortner's erster Puch-Werkswagen, ein 650T

von 1962, zu bewundern. Dass dieser „echt“ ist, beweist die Wa- genstammkarte in der Vitrine neben dem Auto. 27 Pferdestär- ken sorgten für viel Vortrieb und Lärm. Ortner's zweiter Werkswa- gen, der 650 TR II, mit dem er 1965 bei der Rallye-Monte-Carlo teilnahm, steht neben seinem ungleichen Zwilling. Mit stram- men 45 PS jagte der Villacher fröstelnd mit Fetzendachl bei dichtem Schneefall den Col de Turini hinauf. Ein hübsch ges- tylter Puch Spider-Prototyp mit Vierzylinder-Motor kam leider nie in Fahrt, wurde nie in Serie produziert, wie auch eine Unzahl an attraktiven Magna-Prototy- pen, die dem Museum absolute Einmaligkeit verleihen.

# Viertürer- Kapriolen

„Cabriolet“ war die ursprüngliche Bezeichnung für einen beschwingt leichten zweirädrigen Oben-Ohne-Wagen, gezogen von einem muskulösen 1PS-Rappen, der für verliebte Schönwetterfahrten in der Kutschengarage bereit stand. Im 2-PS-Viersitzer war man bisweilen kritischen Blicken der gegenüber sitzenden zukünftigen Schwiegereltern ausgesetzt. Es scheint zweifelhaft, ob dann noch die aus dem Französischen überetzte ursprüngliche Wortbedeutung, „Luftsprünge machen“, „Kapriolen schlagen“, ihre Berechtigung hatte?

## Vom Kutschenbau zur Großserie

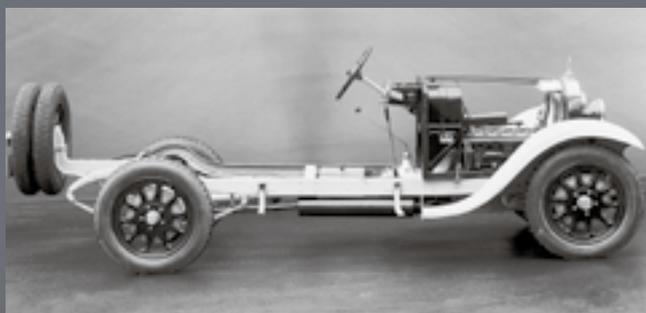
Nachdem die Automobile der Frühzeit nur dem Spaß an der Freud' dienten, schien es doch mehr als selbstverständlich, dass sie in Form motorisierter Cabriolets gebaut wurden. Bis in die späten 1920er Jahre schufen alt eingesessene Stellmacher und Kutschenbauer kunstvolle Karossen, die diese auf ein vom Auto-Hersteller angeliefertes fahrbereites Chassis aufsetzten. Das formgebende Element bildete dabei, wie im Kutschenbau üblich, ein Holzgerüst, welches man mit Blechen oder Kunstleder bespannte. In den späten 1920er Jahren ging die Ära des handwerklichen Karosseriebaus langsam zu Ende. Ganzstahlkarosserien wurden von nun an in Großserie hergestellt. Auch riesige viertürige Cabrios.



Die Gläserkarosseriebau GmbH in Dresden galt als Vorreiter der Cabriolet-Entwicklung  
Fotos: Hersteller



Der „Typ XII“ war der erste Wagen von Steyr, der am Fließband produziert wurde (Startplatz zur Ballonverfolgungsfahrt, Leopoldauer Gaswerk, 1928)



### Vom Fahrgestellrahmen zur selbsttragenden Karosserie

Die Karosserie diente noch immer lediglich der Schönheit und gemütlichen Beherbergung der Fahrgäste. Ein Fahrgestellrahmen, in dem alle Aggregate, wie Motor, Getriebe und Achsen montiert waren, sorgte für die nötige Stabilität und komfortables Reisen. Erst die Einführung von selbsttragenden Karosserien, wo Motor und Fahrwerk in der dünnen Blechhaut verankert wurden, verlangte nach einer Abkehr vom bisherigen Cabriobau. Das Dach bildete fortan ein wichtiges Versteifungselement, welches man nicht einfach weglassen konnte. Gleichzeitig schien es kaum möglich, eine so steife Bodengruppe zu schaffen, dass sich nicht eine der vier Cabrio-Türen bei Überfahren eines Kieselsteins wie von Geisterhand selbsttätig öffnete. Nur mit erheblichem Aufwand und vielen Versteifungselementen gelang es wenigen Firmen weiterhin, viertürige Cabrios herzustellen.

### Vor 90 Jahren: Austro Daimler ADR Bergmeister 1931

Der ADR Bergmeister war 1931 am Zenit der internationalen Automobilkunst angelangt. Mit seinem Sechszylinder-Leichtmetallmotor, oberliegender Nockenwelle, Doppelzündung und stattlichen 120 PS Leistung. Außergewöhnlichstes Konstruktionsmerkmal stellte jedoch das von Karl Rabe entworfene Chassis dar: Ein dickes Zentralrohr in der Mitte des Autos, in dem die Kardanwelle zur hinteren Pendelachse lief. In einer V-förmigen Gabel dieses besonders leichten Rahmens findet vorne der Motor seinen Platz. Nur etwa 50 Bergmeister wurden gebaut. Mit dem von der „Österreichischen Flugzeugfabrik AG“, kurz Öffag genannt, karossierten Viertürer-Torpedo, gewann „Seine Erlaucht Tochter Prinzessin Ninive Lippe-Weißenfeld“ den ersten Preis der Klasse „Sportwagen, Spezialkarosserie, Radstand über drei Meter“ beim „Concours D'Elegance“ 1931 im Schlosspark Schönbrunn.



### Vor 80 Jahren: Cadillac Series 61 Convertible Sedan 1941

V16-Motoren und Cadillacs Billigmarke LaSalle waren bereits Geschichte, als vierhundert Stück des Viertürer-Cabrios der neuen Edelmarken-Modellreihe 62290 zu einem exorbitant hohen Preis ihre wohl situierte Kundschaft in den USA fanden. Dabei handelte es sich beim Series 61 mit läppischen 320 Zentimeter Radstand um die preisgünstigste Variante der Cadillac-Modellpalette. Sagenhafte 29.258 Stück, allesamt bei „Fisher Bodies“ karossiert, fanden ihre Abnehmer. Etwa sechs Mal so viel, wie in den Jahren davor und danach. Als in Europa der Zweite Weltkrieg tobte und Amerika gerade in den Krieg eintrat.



### Vor 70 Jahren: Mercedes Benz 300 Cabriolet D 1951

Im Gegensatz zum antiquierten Leiterrahmen des Starrachser-Cadillacs thronte das Mercedes-Flaggschiff vom Typ 300 auf einem leichten, x-förmigen Oval-Rohrrahmen mit schraubengefederter Vorderachse und Pendelachse hinten. Aufgrund der exzellenten Verwindungssteifigkeit des Rahmens bot Mercedes diesen 1951 in Frankfurt präsentierten Reise- und Repräsentationswagen auch als sechssitziges Cabrio an. Der Kaufpreis des 300er Cabrios von 23.700 Deutschen Mark entsprach dem Gegenwert von etwa fünf Volkswagen-Käfern. In der Zeitschrift „Auto-Touring“ stand 1952 zu lesen: „...das einzigartige Fahrverhalten ist in Anbetracht der erzielbaren Fahrleistungen auch durchaus notwendig. Der MB 300 ist nämlich ein äußerst schneller Wagen!“





### Vor 65 Jahren: Mercedes Benz 300C „Allungata“ Ghia Cabriolet 1956

Einer, dem die Exklusivität des 300er-Werks-Cabrios nicht genügte, der aber auf die hervorragenden Fahreigenschaften des Mercedes nicht verzichten wollte, war König Ibn Saud von Saudi-Arabien. Er beauftragte die italienische Karosserie-Edelschmiede Ghia, ein attraktiv wirkendes und opulent ausgestattetes Einzelstück auf 300er-Basis im morgenländisch-italienischen Stil zu kreieren. Mit ausklappbaren Trittbrettern für die Leibwache und Trennscheibe zum Fahrer-Compartment. Und weil dem König das viertürige Cabrio so gut gefiel, bestellte er auch gleich eine Ghia-Limousine dazu.



### Vor 60 Jahren: Lincoln Continental Four-Door Convertible Phaeton 1961

Cadillac, Lincoln und Imperial, die Nobelmarken von General Motors, Ford und Chrysler, standen Ende der 50er-Jahre im harten Wettkampf, wer wohl den protzigsten und längsten Straßendampfer anbieten könne. Bis 1960 hatte Lincoln eindeutig die Nase vorne. Ehe die Kunden die Nase rümpften, die Verkaufszahlen eklatant zurückgingen. Zum Jahrgang 1961 präsentierte Lincoln jedoch eines der bemerkenswertesten Autos der amerikanischen Automobilgeschichte. Der neue Continental überzeugte formal mit seiner schlichten, ausgewogenen Linienführung, ohne barocken Schnickschnack. Und konnte mit einem besonderen Konstruktionsdetail aufwarten: den gegengleich zu öffnenden Türen. Die auch beim viertürigen Cabrio in einer amputierten B-Säule satt ins Schloss fielen. Obwohl es ursprünglich geplant war, auf eine B-Säule komplett zu verzichten. Wie beim Facel-Vega Excellence, mit dem Türschlossmechanismus im Schweller.



### Vor 60 Jahren: Citroen DS 19 Reutter Cabriolet 1961

Handelte es sich beim Lincoln Continental Convertible um das einzige 1961 serienmäßig angebotene Viertürer-Cabriolet der Welt, so bemühten sich weltweit zahlreiche renommierte Karosseriebauunternehmen, brave Limousinen für Lufthungrige des „Hiadls“ zu berauben. Die Stuttgarter Firma Reutter, von 1949 an Porsche-356-Maßschneider, versuchte sich, unter Beibehaltung der vier Türen an der französischen Göttin, dem Citroen DS 19. Aufkommendes Unwetter sollte jedoch früh erkannt und die einsteckbare B-Säulen griffbereit verstaubt sein. Nach diesen Vorbereitungsarbeiten fährt das Verdeck elektrisch zu. Nur sieben Stück fanden einen Abnehmer. Kein Wunder, der Umbau kostete so viel wie zwei VW Käfer.

### Vor 50 (29) Jahren: Rolls Royce Phantom VI Frua Cabriolet 1971

Der Phantom VI war Rolls' letztes Modell mit separatem Rahmen. Die meisten der 374 gebauten Fahrgestelle wurden mit britisch traditionellen Karosserieaufbauten von Mulliner Park Ward in London versehen. Chassis-Nummer PRH4643 sollte 1971 bei Frua in Italien vorerst als „Sedanca de Ville“, mit zurückschiebbarem Dach über den Frontsitzen, geschneidert werden. Ehe der Auftraggeber einer neuen Idee folgte, ein viertüriges Cabrio von Frua wünschte. Pietro Frua verstarb noch vor Abschluss der Arbeiten an diesem Aufbau. Den die englische Firma Royle, mit einem zeitlichen Verzug von etwa 20 Jahren, 1992 fertigstellte.



**Tipp** **FORSTINGER** **F**  
READY TO DRIVE

# Von 4-Rad zu 2-Rad

**INKL.  
MONTAGE &  
EINSTELLUNG**  
**VOM FACHMANN  
IN DEN FORSTINGER  
FACHWERKSTÄTTEN**

Mit Leichtigkeit an sein Ziel muss man nicht zwangsläufig auf vier Rädern gelangen. Es funktioniert auch mit deren zwei und obendrein atmet dabei die Umwelt auf.

Moderne Fahrräder sorgen für ein neues Fahrerlebnis – mit oder ohne elektrischem Antrieb. Speziell der 2-Rad Sektor mit elektronischem Antrieb boomt wie nie zu vor. War ein E-Bike früher leicht an dem unübersehbaren Akku identifizierbar, so muss man heutzutage schon oft zweimal hinschauen. Die Technologie entwickelt sich ständig

fort und Akkus sind mittlerweile schlank und bei einigen Bikes bereits komplett in den Rahmen integriert worden und sind somit quasi „unsichtbar“.

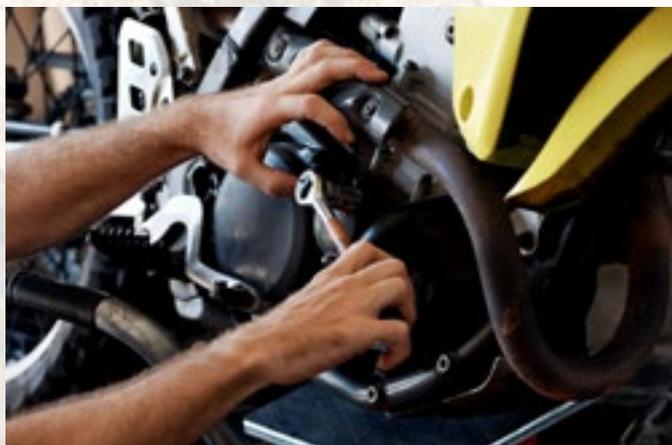
### Leichter leben

Im urbanen Raum ist man mit E-Bikes mit geringerer Reichweite bestens ausgestattet – der Vorteil liegt im deutlich

geringeren Gewicht. Damit lassen sich die Ziele stressfrei erreichen und das ohne Parkplatzsuche und im Stau stehen - eine wahre Erleichterung im Leben. Egal wohin Sie auch fahren wollen, Forstinger hat das optimale 2-Rad - vom Moped bis zum Fahrrad - mit oder ohne elektrischem Antrieb.

### Auf Urlaub mit Bike und Co.

Mit praktischen Fahrradträgern, Anhängern und Kombi-Systemen klappt es spielerisch zusätzlichen Stauraum zu schaffen, zudem ist ein sicherer Transport der Räder gewährleistet. Und die passende Anhängerkupplung samt der fachmännischen Montage gibt es bei Forstinger gleich dazu.



## Los geht's mit Sicherheit!

Bei all der Vorfreude darf ein Service für das geliebte 2-Rad nicht fehlen, schließlich will man sicher und pannenfrei ans Ziel gelangen. Forstinger bietet S57A Überprüfungen für Mopeds und Motorräder aller Marken, sowie auch Services

für sämtliche Fahrräder & E-Bikes an. **Am besten gleich einen Wunschtermin unter 0800/700745 oder [www.forstinger.com](http://www.forstinger.com) vereinbaren.** Die kompetenten Forstinger-Mitarbeiter stehen mit Rat und Tat gerne zur Verfügung.



**Klassik: Moderne Viertürer-Cabrios**

# Mehrtürertod

Der Bequemlichkeit zuliebe gelang es, eine Gattung so genannter viertüriger Coupés zu etablieren. Außer absolut raren Landaulets von Lexus, Maybach und Peugeot hatten viertürige Cabrios hingegen in den letzten Jahrzehnten absolut keine Chance auf eine Serienproduktion.

## Peugeot 407 Macarena

Der SLK war vor ihm, aber erst das 206 CC brachte die Klappdach-Euphorie so richtig ins Rollen. Es folgte der 207 und 308 CC. Dass eine Klasse höher auch interessant und lukrativ sein könnte, dachte man auch bei Heuliez. Der französische Karoseriespezialist wurde vor 101 Jahren gegründet und stellte 2006 auf dem Genfer Salon ein realistisch produzierbares Dachmeisterwerk vor. Das gewaltige mehrteilige Glas-Klappdach war schon eine Attraktion, obendrein beließ man es bei allen Türen. Die schlanke Line litt kein bisschen, die Dachelemente und die armartigen Dachholme falten sich so spektakulär und geschickt, dass dieses Schauspiel an den Bauchtanz des spanischen Sommerhits erinnerte. Der Macarena blieb das letzte Einzelstück, 2009 musste das Unternehmen Insolvenz anmelden.



## Cadillac Ciel

Große Cadillac Cabrios haben Tradition. Mit 5,17 Meter ist das Ciel Concept dezent kürzer als der Mercedes OceanDrive, wirkt aber deutlich massiver und wuchtiger, schon alleine durch die Breite von über zwei Metern, 22-Zöllern und nur 1,27 Meter Höhe. 3,17 Meter Radstand sorgen für luxuriöse Platzverhältnisse im Innenraum, vier elektrisch



und gegenläufig öffnende Türen für sportfreien Zugang. Das komplette Ausbleiben der B-Säule ist der Blickfang schlecht hin. Angetrieben wurde das Schiff von einem V6-Bi-turbo-Hybrid mit 425 PS. Auf den Markt kam der majestätische und kantige Ciel, französisch für Himmel, leider auch nie.



## Toyota Century

Ein Century ist hier praktisch unbekannt, in Japan anerkannter Luxus. Seit 50 Jahren entwickelt sich das königliche Design nur dezent weiter. Während wir Toyota in Europa praktisch nur als grün angehauchte Hybridmarke wahrnehmen müssen, war für den Century ein V12 völlig obligatorisch, auch wenn er nun mit einem V8 auskommen muss. 5,36 Meter misst dieses offene „Royal Parade Car“, welches als Einzelstück nur dem japanischen Kaiser Naruhito zur Verfügung steht. Der Paradewagen wurde, trotz den geistigen Spuren des Kennedy-Attentats, tatsächlich für die Inthronisierungsfeiern des Kaisers ausgefahren. 6,6 Millionen Euro soll der Umbau verschlungen haben.



## ASC Chrysler 300C Helios

„American Specialty Cars“, kurz ASC oder ursprünglich „American Sunroof Corporation“ hat sich mit Cabrios einen Namen gemacht. Der Chrysler 300C verströmte mit gerade noch europäischen Abmessungen lässigen US-Geschmack, kam sogar als Kombi und endete als Lancia, was weder dem Auto noch der seligen Italomarkte würdig war. Der griechische Sonnengott Helios stand 2005 in der Cabriohochzeit Pate für den Aufschnitt. Dank Gitterrohrrahmen im Unterboden kam das Cabrio ohne sichtbare Versteifungen aus. Laut Simulationen sollen weder Torsionssteifigkeit noch Seitenaufprallschutz gelitten haben. In Serie ging das Auto mit riesigem Stoffverdeck leider nie, allerdings existieren dutzende selbst aufgeschnittene Modelle. Eines davon schaffte es sogar nach Deutschland und warb dort eine Zeit lang als das einzige Cabriotaxi, die erforderlichen Türen hatte es ja.



## Mercedes OceanDrive

Auch Mercedes kann auf einige Viertürer-Cabrios (300 Cabriolet D) zurückblicken. Grund genug, 2007 auf der Detroit Motor Show eine neue Interpretation des Themas zu wagen. Der Auftritt ist natürlich stattlich. 5,30 Meter misst die offene S-Klasse. Alleine das elektrische Verdeck aus feinsten Materialien spannt sich über 2,2 Meter Länge und kommt auf 3,2 Quadratmeter Fläche. Was nicht glänzt ist, mit Holz verkleidet. Als Bootsmotor diente der mächtige 5,5-Liter-V12-Motor mit ordentlichen 517 PS. Natürlich versank auch das OceanDrive Concept im Prototypenkeller. Ein Jahr später erschienen einige wenige Maybach als Landulet, eine Art Freiluftgehege für Extrareiche im Fond. Das S-Klasse Cabrio musste schließlich noch bis 2015 warten und auf zwei Türen setzen.



# 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](http://www.autosocken.at) zu haben.

# Autosocken.at