

motor&more

September/Oktober 2021

www.motorandmore.at



PERFEKTION PAGANI

TESTS:

Ford Transit Nugget & Trail • Ford Puma ST • Hyundai Kona N
Kia Picanto • Kia ProCeed • Kia Stinger GT • Lotus Elise

Carbon Baby Concept

Porsche 904 Living Legend



Heimurlaub

Unsere Automuseen



Hommage

Lamborghini Countach



I AM



retyred
ORIGINAL

Möbel mit verdächtig guter Kurvenlage.
Möbel mit Profil.

Think. Rethink.
www.retyred.com

editorial

Liebe Autointeressierte,

Das Jahr 2021 ist das Jahr der Geburtstage. 10 Jahre ist es her, dass Pagani Huayra vorgestellt wurde. Wir nehmen Sie mit auf eine unglaubliche Reise durch die faszinierende Welt der wohl teuersten und grandiosesten Supersportler.

Der wohl berühmteste Stier im Stall Lamborghini wird ein halbes Jahrhundert alt. Ginge es nach dem damaligen Chef der Verbundwerkstoffe bei Lamborghini, einem Herrn Pagani, hätte bereits der Countach das erste Straßenauto mit Carbonkarosserie sein dürfen. Bis zum ersten Auto aus diesem Stoff, dem Aventador, verging noch ein Vierteljahrhundert. Auf seiner Basis bauen die Italiener nun eine Hommage.

Ebenso ein Vierteljahrhundert beglückte uns die Lotus Elise. Nun ging es schnell und so endet nun ohne Nachfolger eine ganze Ära. Wir luden zur letzten Ausfahrt ein.

Um unseren roten Faden der leichten Sportler ausklingen zu lassen, offenbaren wir Ihnen zwei spannende Konzepte von Porsche und zwei ambitionierten Designern.

Unser Testspezial von klein bis groß ist diesmal Kia gewidmet. Ansonsten haben wir vorbildlich eine Zeit lang den Bus genommen und zwei Greencars gefahren. Endgültig Abschied mussten wir von unserem Dauertester Suzuki Swift Sport nehmen. Unsere Zusammenfassung gibt Aufschluss.

Auch in diesem Heft finden Sie eine Serie zu Österreichs Auto-Museen. Unsere Profis in Sachen Recht und Ordnung werfen auch dieses Mal einen Blick auf Verborgenes und Missverständenes.

Viel Spaß mit den folgenden Seiten wünscht Ihr,
Bernhard Reichel



inhalt

Titelstory:	Pagani	4
Neuheiten:	Herbstneuheiten	14
Ausblick:	Alltagshelden aufgefrischt	16
Tests:	Ford Transit Nugget	18
	Ford Transit Trail	20
	Kia Stinger	22
	Renault Arkana	23
	Lotus Elise	24
	Kia Picanto	26
	Kia ProCeed	26
	Suzuki Swift Sport Hybrid	28
	Hyundai Kona N	30
	Ford Puma ST	31
Verkehr&mehr:	Kommentar: Überwachung	32
	Irrtümer im Verkehr: Rechtsfahrgebot ...	33
	Tipp vom Anwalt: Datensammeln	36
Junge Talente:	Smart Roadster	38
Büchertipps:	Audi Quattro, Mercedes, Faller	39
Klassik:	Porsche 904 Living Legend	40
	Lamborghini Countage Hommage	40
Freizeit:	Österreichs Auto-Museen	42
Motorsport:	Kommentar: Keine Frage des Geldes ...	44
	Opel Corsa-e & Corsa e-Rallye Cup ...	46



Impressum:

Eigentümer und Herausgeber: Speedcompany OG, Kleegasse 5, A-2230 Gänserndorf Süd, 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 Jurin. Anzeigen & Marketing: Gerhard Hruza, Claudia Auer. Grafik & Layout: Bernhard Reichel, Produktion: grafik.at - Atelier Hannes Gsell., 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, Bernhard Reichel, Seite 3: Bernhard Reichel

Faszination Pagani: Die Autos

Perfektion Pagani

Ultraleichte Rennwagen für die Straße, radikal und zugleich extravagant schön, kommen längst aus San Cesario nahe Modena. Gebaut in monatelanger Handarbeit mit den exquisitesten Materialien.



Zonda

1999 überraschte Pagani mit dem ersten Modell die Auto-welt. Erst wusste man gar nicht, wie dieser Wagen ein-zuordnen war. Schnell war klar, der nach dem argentinischen Andenwind getaufte Zonda verblies nicht nur etablierte Hengste aus dem Raum Modena, sondern begründete gleich die Kategorie der Hypercars. Die konkurrenzlose Sperrspitze bildete die un-glaubliche Kompetenz in der Carbonfertigung ab. Praktisch das ganze Auto vom Mono-coque über die Karosserie besteht aus dem Leichtbau-material. Angetrieben wurde die Carbonflunder von einem V12-Saugmotor mit wenig dezenten 6.0-Litern Hubraum. Die ersten 5 Exemplare leisteten damals feine 394 PS, aber schon knapp darauf mobilierte die S-Version 550 PS und die auf 7.3 Liter aufge-bohrte Version 555 PS. Die wohl berühmteste Ausbau-

stufe „F“ legt mit 602 PS bzw. 650 als Clubsport vor. Absoluter Wahnsinn war hier die Abgasanlage mit den bereits legendären 2x2 übereinander angeordneten Auspuffrohren, welche einen derartig lauten, tierisch brüllenden, infernalisch gierigen und süchtig machenden Klang offenbar-te. Das Kunstwerk war auch hier, einen absolut einmaligen Klangcharakter zu gestalten. Ein Zonda ist sofort verwechslungsfrei identifizierbar, wie ein Porsche Carrera GT V10. Aber einfach nur Leistung und Klang machen diesen Wagen nicht so besonders. Um die Bedeutung der damaligen Zeit besser einzuordnen: der Zonda liegt mechanisch so perfekt konstruiert auf der Straße, dass er beinahe spielerisch zu bewegen ist. Trotz absurder Fahrleistungen war Horacio Pagani die Sicherheit stets beson-ders wichtig. Auch optisch





Text & Fotos:
Bernhard Reichel

verführte der Andenwind mit seinen weiblichen Formen und extrem gestylten Details und exorbitant exotischen Materialien. Zu wissen, dass dieses Gesamtkunstwerk aus den Händen und jahrzehntenlangen Träumen eines Mannes entstanden ist, Ferrari und Lamborghini das Fürchten lehrte und nur wenige Stücke aus monatelanger Handarbeit existieren, erhöhen die Faszination und Ehrfurcht noch mehr. Alles ist hier so direkt, echt, authentisch, mechanisch.

Komplett irre

Ein V12-Sauger, Handschaltgetriebe und gerade mal 1.200 Kilo Gewicht: Fahrleistungen, die sich durch jede Zelle des Körpers katapultieren, das Hirn an die Schädeldecke pressen und die Ohren für mehrere Stunden auf stumm schalten. So muss das sein! Der Zonda spricht alle unterdrückten Urinstinkte an und ist eine gewaltige und unvergleichliche Fahrmaschine. Horacio Pagani, wir danken Dir.



Roadster BC

Der Zonda setzte die gesamte Hyper-sportwagenwelt unter Druck. Absurde

Leistungen sind keineswegs mehr selten, wie auch der Einsatz von Carbon. Der Nachfolger Huayra musste also weiter vorlegen. Besonders die jeweils zwei Flaps an Front und Heck beflügeln die aktive Aerodynamik. Konträr zum Flugzeug legen sie sich so in den Wind, dass sie Abtrieb statt Auftrieb erzeugen. Je nach Lenkeinschlag nur einseitig oder beim Bremsen aufgestellt auch verzögernd. 2021 zelebriert der Huayra den ersten runden Geburtstag, vor 10 Jahren feierte er mit völlig glattem, elegantem Karosseriekleid und Flügeltüren Premiere. Trotz 360 km/h Höchstgeschwindigkeit kam der Renner ohne Spoiler aus. Erst die Schönen, dann die Biester: ähnlich der Zonda-Karriere radikalisiert sich die Optik mit jeder Ausbaustufe und den Geschmäckern der Kunden. Traditionell als Coupe und Roadster befinden sich die Modelle in einem permanenten Entwicklungsfluss, so hat der offene BC nur noch wenige Teile mit dem Coupe gemein. Der 6.0-Liter-V12 ist beim Huayra von Beginn an doppelt aufgeladen. Leise ist er damit nicht, aber die Vehemenz eines Zonda-Saugers hat er nicht. Wenn schon Biturbo, dann richtig: Pagani arbeitete das Ansaugergeräusch so richtig hautnah erlebbar heraus. Im Roadster BC leistet der Motor mittlerweile 802 PS und wuchtet über 1.000 Nm Drehmoment an die Hinterachse. Neu ist ein adaptives Fahrwerk. Ein weiteres Beispiel für die permanente Weiterentwicklung ist die neue mit Titan veredelte Carbonmischung. Noch steifer, noch leichter aber doppelt so teuer. 4,4 Millionen Euro darf man hierzulande schon mal zur Seite legen. Ausverkauft sind die Modelle ohnehin stets am Tage der Präsentation. 20 BC Coupés gibt es und 40 Roadster wird es geben. Homöopathische 270 Stück werden es am Ende sein und damit gut doppelt so viele wie vom Zonda.

Einmalig schöne und verspielte Details: offene Schaltkulisse des sequentiellen Getriebes oder die Bremssättel. Vier Endrohre bleiben Pflicht, zwei weitere sind im Diffusor versteckt und sorgen für mehr Anpressdruck.



Faszination Pagani: Die Autos

Huayra R

Ein Jahrzehnt Huayra ist um, der Nachfolger bereits in den Startlöchern. Die Krönung erfolgt erneut zum Schluss. Die radikalste Version ist ein kompromissloser Rennwagen ohne Restkomfort. Version ist ohnehin das falsche Wort. Der R ist eine komplette Neuentwicklung und praktisch nur formal Teil der Huayra-Epoche. Nur Rückspiegel und Windschutzscheibe sind gleich.

Die komplette Aerodynamik folgt einem neuen Konzept, ganz ohne aktive Flaps. Eine ganze Tonne Abtrieb soll diese bei 320 km/h liefern. Die überraschendste Neuheit sitzt aber im Heck: ein komplett neu entwickelter V12-Saugmotor! Irre 850 PS leistet dieser, dreht bis 9.000 U/min und in den ersten Teasern

wird uns schnell klar, dieser Sound ist einem Zonda in seiner Extremität ebenbürtig und legt legt offen, was uns an der heutigen Formel 1 fehlt. Schalldämpfer für manche Rennstrecken sind optional, hier darf man schon zwischen den Zeilen lesen. Gerade mal 1.050 Kilo bringt der R auf die Waage. Genaue Details will Pagani in Kürze verraten.



Neben dem Prototypen des Huayra parkt jener des R. Man beachte die stimmige Ateliersuhr.



Zonda HP Barchetta

Einmal geht noch. Lange nach dem offiziellen Ende tauchten konstant neue Einzelstücke des Zonda auf, deren Initialen traditionell für die glücklichen Besitzer stehen, allerdings oft unbekannt bleiben. Beim HP Barchetta aus 2017 ist die Sache relativ einfach, aber nicht weniger sensationell: Erstmals stehen diese für Horacio Pagani selbst. Damit hat sich der Leonardo Da Vinci der Autowelt selbst beschenkt. Neben seinem persönlichen Barchetta wurden noch zwei weitere für den Verkauf gebaut. Unter der flachen Haut aus Carbon vereinen sich nicht nur die letzten Evolutionsstufen des

Zonda, sondern gar eine Weiterentwicklung. Unbekannt waren etwa die Radhausverkleidungen.

Absoluter Lichtblick ist aber natürlich die oben völlig rahmenlos verlaufende kurze Windschutzscheibe. Der Innenraum ist hell beleuchtet, das Holzlenkrad und Schaltknäuf offenbaren einen einzigartigen Stil. Die Sitze stammen aus dem Huayra BC und sind mit kariertem Muster und wagenfarbenen Elementen verziert. Hinter diesen tobt natürlich der infernalische 760 PS starke 7,3 Liter große V12-Sauger. Ein Dach sucht man vergebens. 14 Millionen Euro hat ein Exemplar gekostet. Man hätte zuschlagen müssen, als man einen Zonda neu für nichtmal eine halbe Million ergattern konnte.



Text & Fotos: Bernhard Reichel

„Was haben ein Oldtimer und Zeit gemeinsam?“

Vergangene Geschichten im Überfluss.

CHRONOTHEK

1010 Wien, Bräunerstraße 8

Tel. 0043 (0)1 - 532 05 49

info@chronothek.at

www.chronothek.at



Faszination Pagani: Horacio Pagani

„Ich werde in Modena das schönste Auto der Welt bauen“: Worte eines begeisterten Jungen, die Geschichte schreiben sollen.

Dieses Ziel stets vor Augen, soll die treibende Kraft sein, aus allen Steinen im Weg etwas besonderes zu bauen. Immer wieder schien der Traum greifbar nah und immer wieder musste alles auf eine Karte gesetzt werden. Am 10.11.1955 wurde Horacio Pagani geboren. Schon früh studierte er alle möglichen aber selten europäischen lastigen Auto- und Motorsportzeitschriften. Mit gerade mal 8 bis 10 Jahren fertigte er bereits erste Entwürfe als Modell. Letztlich studierte er Industriedesign und Maschinenbau. Konstruierte Wohnwagen, Anhänger oder Pickup-Aufbauten aus Fiberglaskabinen. Vorläufiger Höhepunkt wird die Konstruktion seines Formel 2-Rennwagens werden, dessen Radaufhängung sich, vom Grundprinzip her, später beim Zonda wieder fand. Jahrzehnte musste er warten, um sein Verständnis um Massenträgheitsmomente und Gewichtsverteilungen auf die Straße zu bringen. Dies brachte ihm jedoch früh die Aufmerksamkeit und Anerkennung seines Idols ein, des fünfmaligen Formel-1-Weltmeisters Juan Manuel Fangio. Der Rekordhalter war begeistert von Pagani's Talent, beide verfolgten die selben Prinzipien und hatten Eltern italienischer Abstammung. Ihm soll sein künftiger Supersportler gewidmet sein und den Namen Fangio F1 tragen.

Mit Empfehlungsschreiben von Fangio verließ er seine Heimat Richtung Modena. Seines Talents sicher, fand sich ein Platz bei Lamborghini, welcher sich nach seinem finalen Umzug jedoch wieder auflöste. Zu jung sei er. Nur mit Zelt und Fahrrad saß der junge Horacio gemeinsam mit seiner heutigen Frau die Sache hartnäckig aus, solange bis er als Mechaniker untersten Ranges beginnen durfte. Lamborghini ging es damals nicht gerade rosig, hatte mit nur rund 170 Mitarbeitern so viele wie heute Pagani selbst. Sein Talent blieb nicht verborgen, und er stieg zum Leiter der Experimentierabteilung auf. 1985 entstand die erste Carbonkarosserie in einem Straßensportwagen in Form des Countach Evolutione. Das Auto kam nicht auf den Markt mit der profanen Begründung, dass Ferrari ja auch keinen Autoklaven hat. Zwei Jahre später fiel ihm die Projektleitung der 25 Jahre-Edition des Countach zu, das Auto wurde ein voller Erfolg.

Letztlich verließ er Lamborghini und gründete 1998, noch vor „Modena Design“ und „Pagani Automobili“ seine erste Firma „Pagani Composite Research“ und kaufte mit allen verbliebenen Mitteln zwei Autoklaven. Sein Auto sollte durch und durch ein echter Pagani sein, auch das Design. Hier offenbart sich die Ausnahmeseite unter den Genies, in der Regel weist man doch eine besondere Begabung in technischer oder künstlerischer Natur aus. Bei Horacio Pagani sind beide stark ausgeprägt und untrennbar essentiell. Ein Prinzip, welches er vom bewunderten Vorbild Leonardo Da Vinci auf die Sportwagenwelt übertrug. Bis es soweit war, experimentierte er selbst mit allen Arten der Carbonverarbeitung, hielt sich mit Fertigungsaufträgen für Lamborghini, Ferrari, Dallara und andere bekannte Größen wie diverse F1-Teams über Wasser. Fangio ist von ersten Entwürfen begeistert, das Auto soll seinen Namen tragen, jedoch von einem Mercedesmotor angetrieben werden. Erfolgreich vermittelt er an die Stuttgarter, eher er 1995 stirbt. 1999 wurde auf dem Genfer Salon endlich das Tuch gezogen und gleich 57 Bestellungen an Land gezogen, bei einer Jahresproduktion von nur 5 Autos.

Rückblickend muss man es erst sickern lassen: ein Mann kommt nach Modena und bringt mit seinem kleinen Team in Zeiten der Ölkrise, welche bereits Lamborghini kurz vor den Abgrund brachte, einen Supersportler auf den Markt, der technisch und fahrdynamisch die bekannten Größen pulverisiert und doppelt so viel kostet. Ein fehlgeschlagener Crashtest hätte alles beenden können. Alles war so knapp kalkuliert, dass sogar ein Verkauf des Zonda-Projekts an Lamborghini zur Option stand. Trotz dieser Möglichkeit der Risikoabgabe und des schnellen Reichtums: am eigenen Auto sollte der Name Pagani stehen. Das enorme Risiko alles zu verlieren, war Horacio stets bewusst, die Wertschätzung an den bereits verstorbenen ersten Kunden Benny Caiola daher um so größer und steht nun mit seinen Initialen für den Huayra BC Pate. Pagani war sich der Bedeutung seiner Wegbegleiter immer bewusst. Das „C“ der ersten Zonda-Version C12 widmete er seiner Frau Cristina, das F letztlich Fangio. Die Bodenständigkeit unterschied Horacio von manch anderer Führungspersönlichkeit benachbarter Marken. Pagani Automobili ist immer noch in seinem Besitz und er ist zugleich Gründer, Designer und Konstrukteur, auch im Jahr 2021 schreibt ihm keine Bank, Aktionär oder Aufsichtsrat auch nur irgendeinen Kompromiss vor.



Das neue Anwesen hier ist auch ein Pagani-Entwurf und nur wenige hundert Meter von der alten Adresse entfernt, welche nun als Forschungs- und Designcenter dient und „Centro di Ricerca Arte e Scienza“ getauft wurde.



• RSR •

GEILE SOCKE!

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

Autosocken.at

Faszination Pagani: Das Atelier



Die Vollendung eines Huayra dauert ein halbes Jahr

Nach präziser und sorgfältigster Handarbeit verlässt jedes Monat ein Supersportler das Atelier. In klinisch sauberer Wohlfühlatmosphäre komplettieren die Artisanen genannten Mitarbeiter die Carbonkunstwerke. Wie das gesamte 9.000 Quadratmeter große Areal stammt das Design von Horacios Söhnen Christopher und Leonardo: Edler Carrara-Marmor, eigens nachgefertigte Modeneser Ziegeln, Stahl, Glas und dazwischen

immer wieder feine Carbonelemente zwischen den Fliesen. Sogar Waschbecken und Armaturen auf den Toiletten sind aus Carbon. Lackiert wird bei Pagani nicht selbst, und ebenso die Lederarbeiten entstehen außer Haus. Innerhalb des Ateliers befinden sich nun zwei Sonderabteilungen. „Uno-di-Uno“ ist für alle besonderen Wünsche und One-Off-Einzelstücke zuständig. „Rinascimento“ kümmert sich um Reparaturen und Pflege der Zonda-Modelle. Jedes Teil kann von originalen Abgussformen nachgefertigt werden und, sofern notwendig, jedes Auto wieder in den Ursprungszustand zurückversetzt werden, wie

2017 beim Zonda Nummer 001. Beim Rundgang dürfen wir eine der massiven Titan-Schrauben halten: federleicht und extrem stabil. Perfektion, wo es nur geht, aber alleine alle benötigten Schrauben für einen Huayra haben einen Wert von etwa einem Porsche Cayman. Alles ist aus dem Vollen gefräst. Für jedes Teil das richtige und stets beste Material, teils sogar selbst entwickelt. Ganz links oben sehen Sie den ersten Zonda, daneben hinter der Säule versteckt: Horacios 2017 gekaufter Lamborghini Countach 25th Anniversary, eines seiner frühen Projekte.



Das Carbon

Das sechste Element oder der Stoff, aus dem die Träume sind. Begeht man die Produktion im ersten Stock, so kommt man aus der Faszination gar nicht heraus. Aus dem Kühlschrank wird eine Rolle entnommen, die ersten Teile per Schablone herausgeschnitten und Schritt für Schritt auf Abgussformen aufgetragen. Das ganze wird dann in Vakuumfolie verpackt und schließlich gebacken.

Das Vakuum verhindert fatal gefährliche Luft einschüsse. Das Ergebnis kommt zum Schleifen in die nächste Abteilung und letztlich wieder hierher für die nächste Schicht. Wie viele Schichten es werden hängt, von der benötigten Härte und Stabilität ab, das können schon einige werden. Ein endloser Geduldprozess mit höchster Konzentration, vor allem wenn es sich um eine Bestellung mit Sichtcarbon handelt und die

Gewebewinkel perfekt zueinander ausgerichtet sein müssen. Eine Perfektionskunst, welche auch Pagani zuerst perfektionieren konnte. Das enorme Wissen erweitert sich ständig. Meister Pagani adelt seine Materialrezepte mit seinen Initialen gefolgt von seinem Alter zum Zeitpunkt der Entwicklung. An den Fotos oben lassen sich auch die gewaltigen Dimensionen der Motorhaube erahnen.



Das Backen

In großen Autoklaven, im Grunde gewaltige Druckkochtöpfe, werden die etwa 250 einzelnen Carbonelemente für maximale Festigkeit bei 140 Grad und 6 bar Druck gebacken. Von

Materialstruktur und -stärke hängt die Dauer ab. Drei Stunden sind es wohl im Schnitt. Sogar das nur 300g leichte Lenkrad besteht aus Carbon. Am rechten Bild ist Paganis erster Autoklaven im Vordergrund

zu sehen, in welchem einst die Zonda-Modelle gebacken wurden und immer noch im Einsatz ist. Die Dimensionen sind gewaltig. Ist auch nur ein Carbonteil nicht perfekt, so wird es sofort aussortiert.



Der Motor

Die Triebwerke werden bei HWA (AMG) ebenfalls in Handarbeit in Deutschland montiert und sind der Startpunkt in der Produktion. Um das Herz des Autos wird praktisch herum angebaut. Der V12 Bi-Turbo entstand in enger Zusammenarbeit zwischen Pagani und Mercedes-AMG. Der Anteil Paganis ist beachtlich und ohne diesen wäre ein eigener neuer Saugmotor nur für den Huayra R auch kaum realisierbar gewesen. Seit dem BC Roadster hört die Antriebseinheit erstmals nur noch auf den Namen Pagani V12 und symbolisiert einen großen Vertrauensbeweis und Respekt von Seiten des AMG-Teams. Über 20 Jahre kooperieren die beiden Perfektionisten bereits. Die Einheit wird in weiter modifizierter Form auch im Erben des Huayra eingesetzt und sogar die Euro7-Norm schaffen.



Faszination Pagani: Das Museum

Das neue Anwesen ist nur zwei Straßen entfernt und drei mal so groß.

Gerade mal zwei Fahrzeuge passten früher in die kleine Empfangshalle. An der neuen Adresse darf man sich gleich über ein eigenes Museum freuen. Dieses erstreckt sich auf einer übersichtlichen Ebene, was kaum ein Nachteil ist, einen Pagani bekommt man in freier Wildbahn nämlich kaum zu Gesicht. Nach einem kurzen Film startet die Ausstellung mit Horacio Paganis ersten Formel 2-Boliden. Entlang den Wänden lässt sich chronologisch seine Biografie verfolgen, geschmückt mit Modellen und persönlichen Erinnerungsstücken. Aus intensiver Nähe dürfen der frühe S als Coupé und Roadster, der F als Coupé, Cinque Roadster und La nonna und natürlich der absolut irre und brachiale R bestaunt werden. Diese Zondas wurden allesamt wieder zurückgekauft, in den Anfangsjahren konnte sich die Firma den Luxus nicht leisten, ein Auto zu behalten. Der Huayra schließt den Rundgang schließlich ab. Das ausgestellte Stück ist der Prototyp, weit über eine Million Kilometer auf dem Tacho, sieht aus wie neu und alle Komponenten sind noch original! Die Motoren und Windkanalmodelle sind einen genaueren Blick wert. Definitiv sollte man die geführte Tour durch die Produktion buchen. Ein eindrucksvolles Erlebnis und jeden Cent der insgesamt 50 Euro wert. Auch im Shop offenbart sich der Fanservice, das kleinste Modell startet bei vier Euro, während in Maranello nicht mal mehr Preise stehen.



Museo Horacio Pagani

Via Dell'Industria 26 in San Cesario Sul Panaro, Italien

ÖFFNUNGSZEITEN:

Montag bis Freitag 09:30 bis 17:00 Uhr

Samstag 09:30-12:00 Uhr

TAGESEINTRITT: 18 € Kinder bis 6 Jahre: Gratis

www.pagani.com, paganitour@modenatur.it



VOLLGAS!

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

Folgt uns auf Instagram
@motorandmore.at

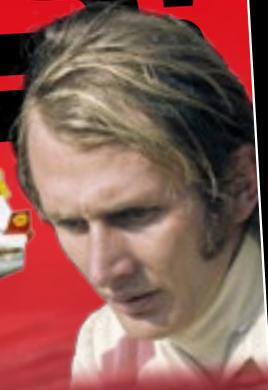
VOLLGAS!

powered by **Rally&more**

SUPER SPECIAL

**UNSERE
LE-MANS-HELDEN**

MARKO-REKORD
VOR 50 JAHREN
ERSTER WURZ-SIEG
VOR 25 JAHREN



GT MASTERS

EINE KLASSE FÜR SICH



**RALLYE
ÖSTERREICH**

UNTER STROM

VOLLGAS!
218

Nr. 4 – Aug./Sept. 2021 € 5,90

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



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

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

Neuheiten: Premium Blüten

Kein Leistungsmangel

Der Sommer ist vorbei, die frühen Herbsttage bringen bereits die ersten attraktiven Neuheiten hervor.



Audi RS 3

Natürlich kann man darauf hinweisen, dass der neue RS 3 mit reichlich Leistung und Allrad den Renault Mégane R.S. Trophy-R vom Thron des Rundenrekords für Kompakte auf der Nordschleife gestoßen hat. Viel relevanter ist, dass es überhaupt noch

so einen scharfen A3 geben darf. Bekanntlich wird bereits der Nachfolger nur noch als Elektroauto auf den Markt kommen. Vorher darf man es also ein allerletztes Mal so richtig krachen lassen. Unter der Haube arbeitet wieder der bekannte 2,5-Liter-Fünfsylinder-Turbo, welcher stets an ein 7-Gang-DSG

und Allrad gekoppelt ist. Die Leistung bleibt bei glatten 400 PS, das Drehmoment steigt dezent auf 500 Nm. Damit geht es von 0-100 km/h in 3,8 Sekunden und gegen Aufpreis ist erst bei üppigen 290 km/h Schluss. Wie Mercedes A45 AMG und VW Golf R verfügt auch der RS 3 nun über einen Driftmodus.



Audi Skysphere Concept

Audi experimentiert mit den unterschiedlichsten Konzepten des autonomen Fahrens. Die wohl luxuriöseste Form ist diese offene Interpretation mit variablem Radstand, einfahrbarem Lenkrad und reichlich Bildschirmfläche. Maximal 5,19 Meter lang ist der zweisitzige Roadster in seiner maximalen Ausbaustufe, 4,94 Meter in der kürzesten. 630 PS sollen reichen, wenn man das Lenkrad noch selbst in die Hand nehmen möchte. Interessant sind die üppigen Proportionen, welche auch etwas an jene des Maybach 6 Cabriolets erinnern. Bleibt nur zu hoffen, dass Audi mehr Mut hat und den Roadster auch baut.

Genesis GV60

Die Nobelmarke von Hyundai zeigt ihr erstes E-Auto. Technisch ist der GV60 nach Ioniq5 und Kia EV6 der dritte im Bunde. Die Basis mit Heckantrieb leistet 229 PS, das mittlere Allradmodell 325 PS und das Topmodell gut 500 PS. Per Schnellladetechnik soll der Akku in 18 Minuten 80% erreichen und für etwa 500 Kilometer Reichweite gut sein.



Fotos: Hersteller

BMW 2er Coupé

Im Gegensatz zum viertürigen GranCoupé basiert der Zweitürer wieder auf dem 3er und verfügt somit über Heckantrieb, längs eingebaute Sechszylinder-Reihenmotoren und ein manuelles Getriebe. Die Speerspitze wird erneut der radikale M2 bilden, welcher auf gut 490 PS erstarken dürfte.



Grünes Gas:

Sie tanken. Umwelt und Zukunft danken.

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

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

Mehr auf www.gasauto.at



www.gruenes-gas.at



Ausblick: Neues von den Lieblingen

Aufgefrischt

Geht es nach Audi, dann rollen sogar die Nachfolger von A3 und A4 nur noch mit Stecker auf die Straße. Trotz aller euphorischen Ankündigungen von Elektroautos aller Arten, für den Privatkäufer werden die nächsten Jahre die klassischen Verbrennungsmotoren und die altbekannten Bestseller noch nicht wegzudenken sein.

BMW 3er Facelift

Der 3er bekommt noch im Herbst ein Facelift. Optisch fließt eine zarte Portion 5er samt begradigten Scheinwerfern ein. Die Niere wächst so gut wie gar nicht, schließlich muss das Mittelklassenmodell auch weiterhin BMWs bestverkauftes Auto bleiben. Im Innenraum zieht wohl das große gewölbte Display aus i4 und iX ein.



Fiat Punto

Dank der Fusion von PSA und FCA schließt sich der Kreis für den italienischen Kleinwagenklassiker, denn dessen Neuauflage dürfte wieder auf der Plattform des Opel Corsa stehen. Mit dieser steht auch sofort E-Antrieb parat. Den Löwenanteil werden aber nach wie vor Benzin- und Dieselmotoren bilden. Ab gut 13.000 Euro soll der Punto unterhalb von Corsa, 208 und C3 2023 starten.



Skoda Superb

2023 steht bereits die nächste Generation am Start, welche noch präsenter und selbstbewusster auftreten darf. Großer beleuchteter Grill, schmale Scheinwerfer und breitere Spur verleihen dem Flaggschiff der Tschechen noch mehr Chefcharakter. Gemeinsam mit dem künftigen neuen VW Passat, welcher nur noch als Kombi angeboten wird, rollt das Modell im Werk Kvasiny vom Band.



Dacia Logan MCV

Auf Basis des Logan baut Dacia nicht nur einfach den Nachfolger der bekannten Kombivariante auf, sondern bastelt daraus einen Crossover mit erhöhtem Dach und eigener Frontschürze, sowie einem kofferraumfreundlichen Steilheck samt vertikalen Heckleuchten. Vorne dürfte erstmals das neue Logo zur Schau gefahren werden. Der Name steht aber noch nicht final fest und wird erst auf der IAA in Münschen präsentiert.



VW Amarok

Auch der neue Amarok wird 2021 mit Leiterraum wieder ein echtes Nutztier und wird gemeinsam mit dem neuen Ford Ranger entwickelt sowie gefertigt. Auch bei den Motoren dürften man sich wohl größtenteils bei Ford bedienen. Verschiedene Aufbauten, Heck und Allradantrieb werden weiterhin zu haben sein. Sogar über eine extra scharfe R-Version als Schwestermodell des Ford Ranger Raptor wird spekuliert. Neben wilden Anbauteilen, heftigen Karosserieverbreiterungen und Bereifungen feuert hier ein mindestens 250 PS starker Vierzylinder-Turbodiesel mit vermutlich doppeltem Drehmomentwert die vier Räder an. Start ist spätestens 2023.



Ihr Profi für Gastro & Co

halek



Halek GmbH

Gewerbestraße 4

A-2201 Hagenbrunn-Industriegebiet

T +43 (0) 2246/31 25

F +43 (0) 2246/34 93

E office@halek.at

www.halek.at

Test: Ford Transit Nugget Custom 2,0 TDCi 320 L1

Zwischen den Stühlen

Seit über 30 Jahren ist der Nugget ein verlässlicher Urlaubspartner und sammelte reichlich Praxiserfahrung.

Seit über 30 Jahren ist der Nugget ein verlässlicher Urlaubspartner und sammelte reichlich Praxiserfahrung. Aufgebaut wird die Innenausstattung erneut vom Spezialisten Westfalia. Auf gut 5 Metern Länge finden sich bis zu vier Schlafplätze, Sitzplätze für 5 Personen, zahlreiche Ablage- und Verstaumöglichkeiten, ein Tisch, Dusche, Küche samt Arbeitsfläche, Gasherd, und Abwasch wieder. Der gut 30 Zentimeter längere Nugget Plus bietet auch noch eine Toilette und ein Hartschalendach

als Schlafraum, welches aber bei manchen Unterführungen schon mal zu hoch sein kann. Die Rückbank mit drei Plätzen ist in der Länge verschiebbar, komplett ausbaubar und eben zum Bett umklappbar. Richtig Platz und Gemütlichkeit schafft man mit den 180 Grad drehbaren Vordersitzen. Die Küche ist im Heck untergebracht, das schafft Schlafraum in der Mitte des Buses,

lässt Gerüche leichter nach draußen abziehen und vor allem kann man stehend kochen, denn das Aufstelldach öffnet sich, im Gegensatz zu manch direktem Konkurrenten heckwärts nach oben. Allerdings ist die Küche dann auch fest ein-

gebaut und lässt sich wiederum nicht herausnehmen. Die Arbeitsfläche sollte vor der Betruhe trocken und möglichst aufgeräumt sein, da der Weg in den ersten Stock über diese führt.



Der 40 Liter fassende Eiskasten kühlt schnell auf beinahe frostige Temperaturen herunter. Zwei Liter mehr lassen sich in den Trinkwassertank füllen, ganz bequem per Außenanschluss.

Wohnst Du schon?

Holzimitat zum Wohlfühlen und Kästen, sogar für Kleider gibt es reichlich. Praktisch jeder Zentimeter ist ausgenützt und durchdacht. Mit einfachen Handgriffen, lässt sich das Hochdach ausstellen, ebenso schnell ist der Lattenrost mit Einzeltellern und dünner Kaltschaummatratze hochgeklappt und schafft so Raumhöhe. Beim Einklappen des Daches ist es hilfreich von innen das Gewebe herein zu ziehen. Dank hartem Dachdeckel fährt man eingeklappt akustisch wie in einem üblichen Auto. Schlafend ist man natürlich Licht und

Temperatur ausgesetzt. Praktisch sind die integrierten Fliegengitter.

Sollte man wissen

Auf ein paar Eigenheiten sollte man sich einstellen. Kurios, sobald die Rückbank verschoben wird, fällt der Handbremshebel ins Bodenlose, die Bremse bleibt natürlich angezogen. Das Auf- und Einkurbeln der Außenmarkise ist etwas strenger und wahrlich mühsam, durch den kaum vorhandenen Winkel für die Kurbel. Hier empfiehlt es sich gleich zu Beginn eine transparente Schutzfolie auf den Lack zu kleben. Als ideal stabil hat sich auch der breite Klapptisch nicht herausgestellt. Kleinigkeiten. Fahrerisch punktet der Transit wieder reichlich. Nicht nur die Armaturenlandschaft und das Lenkrad muten wie im PKW an, er fährt sich auch so. Der

Motor hat

ordentlich Kraft und arbeitet locker und motiviert. Angenehme und direkte Lenkung, die präzise Schaltung und gute Bremsen runden den Eindruck ab. Richtig gut ist der Wendekreis, trotz langer Außenlänge wendet und agiert man auf ziemlich engem Raum. Die Einparkhilfe rechnet die Anhängerkupplung präzise ein und auch am Kamerabild ist sie übersichtlich dargestellt. Auf die Seiten ist die Übersicht ideal. Der Hinterherfahrende ist durch Wagenhöhe und Sicht verstellende Rückbank praktisch unsichtbar.

Geschmacksache

Bis auf wenige Kleinigkeiten, welche nur eine kurze Eingewöhnung erfordern, ist der Nugget ein sauber durchdachtes Konzept mit vielen unterschiedlichen Lösungen gegenüber der Konkurrenz. Letztlich entscheidend bleiben natürlich die persönlichen Bedürfnisse. Knallorange Lackoption bringt auch etwas Farbe auf den Campingplatz.

Bernhard Reichel

helvetia

Ihre Schweizer Versicherung

Versicherung inkl. Kasko ab **265,63 €** monatlich*

*inkl. Haftpflicht 27,53 €, Kasko 179,07 €, motorbez. Versicherungssteuer 59,04 €, Bonus-/Malus-Stufe 0, Zulassungsbez. Wien; Das Angebot wurde mit mehreren Parametern erstellt. Detailinformationen und die genauen Prämien sind dem jeweiligen Tarif und zugrundeliegenden allgemeinen und besonderen Vertragsbeilagen zu entnehmen.



MOTORTYP Turbo-Diesel
ZYLINDER R4

LEISTUNG 130 PS

DREHMOMENT 310 Nm

0 AUF 100 KM/H k.A.

SPITZE k.A.

GETRIEBE 6-Gang manuell

ANTRIEB Frontantrieb

LEERGEWICHT 2.411 kg

REIFEN 215/65 R16

REICHWEITE 900 km

VERBRAUCH 6,3 L /100km

VERBRAUCH TEST

6,8 L/100km

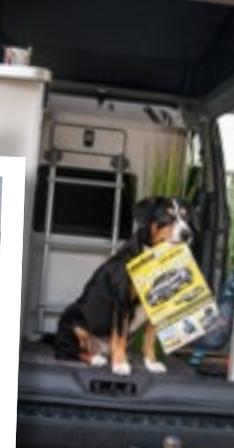
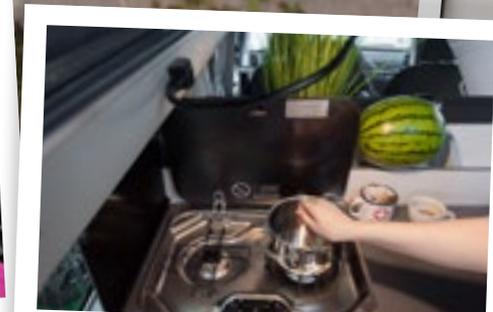
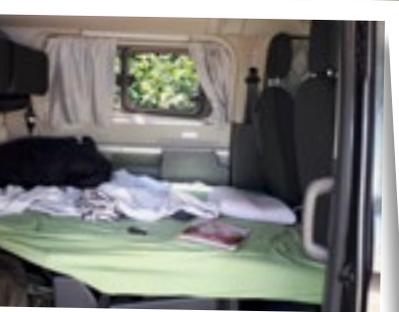
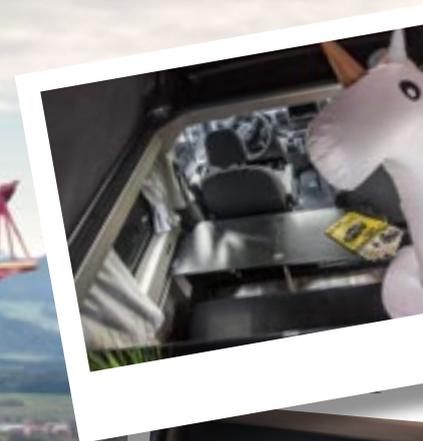
CO₂ 162 g/km

KOFFERRAUM k.A.

PREIS 69.132 €

PREIS TESTWAGEN 78.046 €

Fotos: Familie Reichel





Test: Ford Transit Custom 340 L1 2,0 EcoBlue Trail

Legt ihn höher

Mehr Bodenfreiheit und eine serienmäßige Sperre erweitern die Nutzbarkeit des Transit Custom ungemein.

Ford hat sich auf den Spitzenplatz bei den Zulassungen von den Nutzfahrzeugen gehievt. Das kommt nicht von ungefähr: Starke und verbrauchsarme Dieselmotoren, tolle Fahrwerke, benutzerfreundliche und übersichtliche Innenräume mit reichlich Ablagen überzeugen.

Erster Trailer

Das Busthema erweitert Ford nun mit den Offroad-Varianten „Active“ und „Trail“, wobei letztere und von uns getestete Variante das reine Nutztier spielt. Damit vergrößert sich der Radius des Arbeitsreviers drastisch. Vor allem auf Baustellen ist diese Kastenwagenvariante mit höherem Fahrwerk, unlackiertem Robustplastik rundum und vor allem dem serienmäßigen

mechanischen Sperrdifferential ein Gewinn. Toll ist, dass das ganze eben auch noch gut aussieht. Racing Red als optionaler Farblecks, ein mächtiger Kühlergrill mit dickem Ford-Schriftzug im Raptor-Stil, schwarz lackierte 16-Zöller und Rückspiegelkappen in Wagenfarbe runden die Optik ab. Wer sich für das „Offroad“-Paket entscheidet, erhält eine schwarze Dachreling und eine durchaus oft genutzte Trittstufe, welche über die gesamte Wagenlänge reicht. Für die ideale Nutzung des Laderaumes sind das Laderaumschutzpaket, ein Spannungswandler, eine 12V-Steckdose und Innenbeleuchtung für insgesamt gerade mal 450 Euro zu empfehlen. Neben der Schiebetür, lässt sich das

Heck parkraumschonend auch durch zwei kurze Türen beladen. Quadratischer, praktischer lassen sich sperrige Güter aller Art nicht verstauen. Feste Ösen helfen bei der Ladungssicherung.

Rasende Transporter

Die Leistung der 170 PS-Maschine liegt etwas später an als bei der schwächeren Version mit 130 PS und mag generell etwas mehr Gas beim Anfahren. Ist der Laderaum leer, bewegt sich der rote Transporter ziemlich flott. Bei über einer Tonne Nutzlast ist die Leistung dann schon von Vorteil. Dank sattem Drehmoment zappeln die Räder gerne mal, hauptsächlich im Nassen und im Grunde provoziert. Auf unbefestigten



MOTORTYP Turbodiesel
ZYLINDER R4
LEISTUNG 170 PS
DREHMOMENT 390 Nm
0 AUF 100 KM/H k.A.
SPITZE k.A.
GETRIEBE 6-Gang manuell
ANTRIEB Frontantrieb
LEERGEWICHT 2.071 kg
REIFEN 215/65 R16
REICHWEITE 900 km
VERBRAUCH 6,6 L/100 km
VERBRAUCH TEST
 6,9 L/100 km
CO₂ 192 g/km
KOFFERRAUM 5.300 L
PREIS 44.795 €
PREIS TESTWAGEN 47.208 €

Straßen überzeugt der Trail mit seiner top Traktion und kaum durchdrehenden Rädern. Das Fahrwerk kann hier gelegentlich etwas zu straff sein. Nervöses Schaukeln auf Asphalt und spätestens bei höheren Geschwindigkeiten ist dadurch aber angenehm reduziert.

Bernhard Reichel




Ihre Schweizer Versicherung

Versicherung inkl. Kasko
 ab **418,92 €** monatlich*

*inkl. Haftpflicht 197,59 €, Kasko 138,53 €, motorbez. Versicherungssteuer 82,80 €, Bonus-/Malus-Stufe 0, Zulassungsbez. Wien; Das Angebot wurde mit mehreren Parametern erstellt. Detailinformationen und die genauen Prämien sind dem jeweiligen Tarif und zugrundeliegenden allgemeinen und besonderen Vertragsbedingungen zu entnehmen.

SONAX[®]
MADE IN GERMANY



Starke
Performance –
Säurefrei!

FelgenBeast

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

www.sonax.at

Test: Kia Stinger GT 3.3 T-GDI ISG AWD

Länge läuft

Kia verpasst seinem fünftürigen Coupé eine Modellpflege. Die zivilen Motoren flogen aus der Preisliste, welche eigentlich überhaupt nur Lackoptionen enthält. Ebenso die zahlreichen neuen Assistenten sind jetzt serienmäßig.

Crème de Menthe und Cognac und fertig ist Stinger-Cocktail für Genießer. Beim Stachelrochen aus Korea verhält es sich ähnlich. Proportionen von Maserati, Motorhaube von Aston, Scheinwerfer und Grill mit einem Hauch von BMW. Das seitliche Reflektorband erinnert an den legendären 3200 GT. Geschüttelt und gerührt, das Beste vom Besten in einem Gesamtkunstwerk vereint. Gern liest man so was nicht bei den Entscheidungsträgern in Korea, wie bei einer stehenden Rolltreppe zeigt sich der Kunde beim Erblicken des Markenlogos allerdings immer noch irritiert. Ein Fehler, der sich auch in der Population im Straßenverkehr widerspiegelt. Praktisch vom Aussterben bedroht, sind dem künftigen Käufer Blicke garantiert. An der Front beließ man es bei nun serienmäßiger Voll-LED-Technik mit abgedunkeltem Innengehäuse.

Das Heck profitiert von einer neuen Lichtsignatur, welche sich nun mit Leuchtbänder über die gesamte Breite zieht. Das Innenleben strahlt nun aus Einzel-LED-Elementen.

Roter Faden

Der Innenraum profitiert von einem breiteren Zentraldisplay und noch feinerer Verarbeitung. Mehr Alcantara zog ein und mehr Flächen sind jetzt mit roten Ziernähten verfeinert. Die passend roten Gurte krönen das Ganze. Der Rest glänzt in sportlicher Aluoptik und erspart die heutigen Fingerabdruckorgien des Klavierlacktrends. Eine Ambiente-Beleuchtung und rahmenloser Rückspiegel verfeinern das Interior weiter. Wie sehr das Ambiente unterbewusst an Mercedes erinnert, wird uns erst klar, beim Versuch der Gangwahl über den Scheibenwischerhebel. Der Stinger weicht jetzt selbst aus, bremst

und verfolgt automatisch, auch warnt er vor allem Möglichen, bleibt jedoch ein Fahrerauto. Schon auf den ersten Metern wird klar, dieser Rochen ist ein GT für die deutsche Autobahn gebaut.

Lord Korea

Das Gewicht lässt sich nicht verleugnen, dieser wunderbar lauffähige und kultivierte 366 PS starke und doppelt aufgeladene V6 befördert einen mit sportlichstem, agilem, schnell hochdrehendem Engagement voran, dass es eine wahre Freude ist. Die Straßenlage ist richtig satt, der Allrad so ausgelegt, dass das Heck jederzeit provoziert werden kann, aber dank langem Radstand früh entschärft werden kann. Auch die Automatik arbeitet sehr vornehm und flott. Der Klang ist besonders für die Passagiere eine Bereicherung, außen gibt es nur für den US-Markt eine

Klappenanlage. Wie im seligen Porsche 928 ist die Neigung der Sitzfläche des Fond stark geneigt, die Gäste genießen somit tief sitzend ausreichend Kopffreiheit und generell eine sicherheitsvermittelnde Gemütlichkeit. Unterm Strich: an der Optik liegt es nicht, an Technik, Dynamik, Preis, Garantie auch nicht. 76.000 Euro sind für einen Kia sicher üppig, allerdings fallen durch ehrliche und skandalfreie Emissionsangaben schon mal zwei Picantos nur für die NoVa an. Im Vergleich zur selbst ernannten Premiumkonkurrenz ist der Stinger ein Schnäppchen. Schwächen muss man suchen und findet Kleinigkeiten, wie zu stark erhitze Ablagen für Handy und Getränke oder ein paar Warntöne zu viel. Dafür kann und darf man noch mit offener Türe felgenschonend einparken.

Bernhard Reichel





Fotos: Bernhard Reichel




helvetia 

Ihre Schweizer Versicherung

Versicherung inkl. Kasko
ab **493,20 €** monatlich*

*inkl. Haftpflicht 35,64 €, Kasko 212,04 €, motorbez. Versicherungssteuer 245,52 €, 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.




KIA

MOTORTYP Bi-Turbobenziner
ZYLINDER V6
LEISTUNG 366 PS
DREHMOMENT 510 Nm
0 AUF 100 KM/H 5,4 Sek.
SPITZE 270 km/h
GETRIEBE 8-Gang-Automatik
ANTRIEB Allrad
LEERGEWICHT 1.933 kg
REIFEN 225/40 R 19 vorne
255/35 R 19 hinten
REICHWEITE 550 km
VERBRAUCH 10,9 L/100km
VERBRAUCH TEST
11,1 L/100km
CO₂ 247 g/km
KOFFERRAUM 406–1.114 L
PREIS 75.990 €
PREIS TESTWAGEN 76.890 €

Erster Kontakt: Renault Arkana

Coupéisiert

Vor zwei Jahren zeigten die Franzosen ein schickes SUV-Coupé als Studie. Jetzt rollt die Serie auf unsere Straßen.



Besonders mit dem R.S.-Line-Paket und dem knalligen Valencia Orange steht der Arkana stattlich auf seinen 18-Zöllern und der Studie um nichts nach.

Gut kombiniert

Die komfortable Basis „Zen“ startet bei 28.990 Euro, der elegante „Intens“ bei 30.840 Euro und unser R.S.-Line bei 33.590 Euro. Motorisch stehen aktuell drei kombinierbare Benziner am Start, einer als Hybrid ausgelegt. Die Varianten TCE 140 EDC und TCE 160 EDC leisten 140 bzw. 158 PS. Der E-Tech Hybrid 145 kommt auf 143 PS Systemleistung und ist im Gegensatz zu den reinen Benzinern nicht an ein DKG-Getriebe gebunden, sondern an eine Automatik. Wer auf mittlerweile blitzschnelle Schaltvorgänge

nicht verzichten möchte, kommt um diese beiden Varianten nicht herum. Alle Versionen leiten ihre Kraft stets an die Vorderachse weiter, welche sich kaum von dieser Doppelaufgabe beeindruckt zeigt. Im Gegenteil, die Lenkung zeigte sich stets von der direkten Seite. Der Komfort kommt keinesfalls zu kurz. Mit 4,57 Metern Länge reiht sich der SUV angenehm in der Mittelklasse ein. Von Fond und Kofferraum braucht man sich natürlich keine Kadjar-Werte erwarten. Wer dies bei einem Life-Style-Produkt erwartet ist hier falsch. Gemütlicher als in einem BMW X4 sitzt man allemal. Die Bedienung mit reduzierten Tasten und so manchen Warnton muss man mögen. Einen unerwarteten Hingucker sichert man sich jedenfalls.



Fotos: Hersteller

helvetia

Ihre Schweizer Versicherung

Versicherung inkl. Kasko
ab **352,68 €** monatlich*

*inkl. Haftpflicht 33,93 €, Kasko 204,27 €, motorbez. Versicherungssteuer 114,48 €, 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: Lotus Elise Sport 220

Die grüne Elise

Die wohl traurigste Nachricht: nach einem Vierteljahrhundert wird die Elise endgültig eingestellt!

Bis auf wenige Exoten, verlässt uns das praktisch letzte echte kompromisslose Fahrerauto. Selten brachte ein Auto die Kartformel so gefühlsecht auf die Straße. Das gleiche Schicksal erleiden innerhalb des chinesischen Konzerns Geely Exige und sogar Evora. Tröstend, dass die Fangemeinde immerhin nochmals zehn Jahre geschenkt bekommen hat: Schon unter der bisherigen Führung hätte die geplante Höherpositionierung auf Ferrari- und Porscheniveau diese Modelle zu Fall gebracht. Schmerzhaft wird erst das Erscheinen des SUV, vermutlich von der Rotationsenergie von Colin Chapmans angetrieben.

Letzte Ausfahrt

In Kawasakirot kaum zu übersehen, steht die Elise eindrucksvoll und radikal geduckt auf der Straße. Das Verdeck erfordert noch Handarbeit, zwei Hebel pro Seite gelöst, einfach eingerollt und im Kofferräumchen hinter dem Motor versteckt. So gestaltet sich auch das Hinuntergleiten und Aussteigen eleganter, bzw. das Entern der breiten Schweller. Die gut festhaltenden Carbonsitze sind mit zahlreichen Mustern und Nähten in Wagenfarbe hauchdünn beledert. Die Sitzposition ist großartig, die Über-

sicht ziemlich gut. Der Blick auf die Straße aus der Ameisenperspektive über die geilen kantig ausgestellten Kotflügel ist beflügelnd. Nach dem kurzen Prozedere mit Wegfahrsperr und Starten faucht das Toyota-Triebwerk ordentlich auf. Nicht etwas, sondern gleich den maximalen gesetzlichen Rahmen genützt. Dank Kompressor gibt es ordentlich Druck und zugleich noch rauen, lauten und satten Sound. Ein Klang, der auch so manch Hypercar klar in den Schatten stellt. Seit dem letzten Facelift freut sich der herrlich nüchtern und elektronikfreie Innenraum auch noch über eine offene Schaltkulisse.

Purer Genuss

220 PS auf 900 Kilo, das ist abartiger genialer Wahnsinn. Auf Tempo 100 geht es nicht nur in 4,6 Sekunden, sondern es fühlt sich durch tiefe Sitzposition, mangelnde Dämmung, tiefen Schwerpunkt und kaum Gewicht gleich noch brutaler an. Letzter Punkt dramatisiert das Erlebnis besonders, denn jegliches Trägheitsmoment fällt einfach weg. Der Motor setzt jede kleine Zuckung am Gaspedal einfach unverzüglich in Vortrieb um. Gas - und schon presst es einen in den Sitz, ohne Gedenksekunde, wie der Ritt auf der Bananenschale, nur

in angenehm. Ein Gefühl, das fette, aber dreimal so starke Sportkutschen nicht mehr so direkt vermitteln können, zumal kaum noch wo ausfahrbar. In der Elise fühlen sich 130 km/h schon wie 150 an, bei 150 flattert auch die servofreie Lenkung bereits so spürbar, dass man gar nicht mehr will.

Energisch intensiv

Endlich spürt man beim Fahren wieder das Auto, die Fahrbahn, sich selbst. Spätestens wieder im elektrosvorverseuchten Neuwagen spürt man, was einem fehlt oder eben nicht. Das Handling ist einfach sensationell, vor allem in der Kommunikation mit dem Auto. Rückmeldungen ohne Ende, totale Verschmelzung von Mensch und Maschine. Mit der Fahrphysik lässt sich spielend alles umsetzen, dieser Mittelmotorbolide ist masochistisch und gierig zugleich. Hartes Anbremsen in der Kurve, quer heraus beschleunigen: willig, aber bissig. Richtig spannend wird das ganze im Nassen. Hier hat man richtig zu arbeiten. Alles fühlt sich einfach echt und authentisch an, permanent ist man aktiv, konzentriert mit Eindrücken aller Art gefüttert. Kaufen, solange es noch geht, das hier kommt nicht wieder!

Bernhard Reichel



MOTORTYP Benzinkompressor
ZYLINDER R4
LEISTUNG 220 PS
DREHMOMENT 250 Nm
0 AUF 100 KM/H 4,6 Sek.
SPITZE 234 km/h
GETRIEBE 6-Gang manuell
ANTRIEB Hinterrad
LEERGEWICHT 904 kg
REIFEN 195/50 R16 vorne
225/45 ZR17 hinten
REICHWEITE 440 km
VERBRAUCH 7,5 L/100km
VERBRAUCH TEST
8,5 L/100km
CO₂ 173 g/km
KOFFERRAUM 115 L
PREIS 58.196 €
PREIS TESTWAGEN 67.869 €





SUBARU

EINSTEIGEN UND SICHER FÜHLEN.



ENTDECKEN SIE DEN NEUEN SUBARU XV



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

Folgen Sie uns:



www.facebook.com/SubaruAustria



www.instagram.com/subaru_austria

MEHR INFOS UNTER WWW.SUBARU.AT

Test: Kia ProCeed GT-Line 1.5 T-GDi

Pro oder Kontra?



MOTORTYP Turbobenziner
ZYLINDER R4
AKKUKAPAZITÄT 0,44 kWh
LEISTUNG 201 PS
DREHMOMENT 253 Nm
0 AUF 100 KM/H 8,8 Sek.
SPITZE 210 km/h
GETRIEBE 7-Gang-Automatik
ANTRIEB Vorderrad
LEERGEWICHT 1.468 kg
REIFEN 225/45 R17
REICHWEITE 800 km
VERBRAUCH 5,7 L/100km
VERBRAUCH TEST
 6,2 L/100km
CO₂ 130 g/km
KOFFERRAUM 472–1.423 L
PREIS 37.890 €



Fotos: Michael Jurtin



ihre Schweizer Versicherung

Versicherung inkl. Kasko
 ab **245,04 €** monatlich*

*inkl. Haftpflicht 32,88 €, Kasko 138,72 €, motorbez. Versicherungssteuer 73,44 €, Bonus-/Malus-Stufe 0, Zulassungsbez. Wien; Das Angebot wurde mit mehreren Parametern erstellt. Detailinformationen und die genauen Prämien sind dem jeweiligen Tarif und zugrundeliegenden allgemeinen und besonderen Vertragsbeilagen zu entnehmen.

Kias sportlichster und dennoch praktischster Ceed ist ein Unikum auf dem Markt und vielleicht auch deshalb schwer gefragt.

Test: Kia Picanto 1,0 T-GDi GT-Line

Schöner Angeber

Das Kia Picanto Facelift als GT-Line macht für einen Kleinwagen ganz schön einen auf dicke Hose. Darf er denn das?

Kennen Sie diese Mopedautos, die optisch auf Rennauto getrimmt wurden aber trotzdem einfach nix weitergeht? Der Kia Picanto als GT-Line kann das trotz seiner knuffigen Maße zum Glück wesentlich besser. Er hat schon einmal beste Voraussetzungen, denn unter der Haube läuft in unserem Test ein Dreizylinder-Turbo, der es mit nur einer Tonne Leergewicht aufnehmen muss. Größere, deutlich stärkere Autos zu überholen, ist kein Problem – weder an der Ampel noch bergauf oder auf der Autobahn. Sicher ist die 5-Gang-Getriebeabstufung in manchen Tempozonen nicht ideal, aber wirklich

laut ist es im Vehikel wegen der guten Dämmung nie. Ab dreieinhalb Touren klingt's sogar richtig sportlich.

Immer da, wenn man ihn braucht

Wer's zu sportlich angeht, den bremst irgendwann die Physik des Vorderradantriebs bzw. das überforderte Fahrwerk mittels Untersteuern. Dafür ist er trotz kurzem Radstand und etwas hohem Schwerpunkt nicht besonders wankelmütig. Auch bei höherer Last bleibt der Verbrauch im Bereich rund um sechs Liter auf 100 Kilometer, was okay ist. Drin hält der Picanto, was uns Korea

verspricht: unkomplizierte Bedienung aller analogen und digitalen Elemente. Neu u.a.: Fußgängererkennung und induktive Smartphone-Ladung. Auf der Rückbank ist für den Irokesenschnitt kein Platz und damit mehr als zwei Bierkisten in den Kofferraum reinpassen, muss die Rückbank umgeklappt werden. Ein Kleinwagen eben.

Kia trifft mit dem Picanto GT-Line den richtigen Ton, wie immer mit sieben Jahren Garantie. Wer's auffällig möchte, ohne sich zu blamieren, liegt hier richtig.

Keijo Keke Platzer



„Shooting Break“ heißt das Zauberwort, welches heute sonst nur Mercedes-Benz und Porsche in den Mund nehmen. All jene, die schon immer wissen wollten, ob ein Kombi auch schön aussehen kann, bekommen damit als Antwort ein „Ja!“. Die Dachlinie bleibt niedrig und die Heckscheibe fällt coupéartig ab. Am Beispiel des ProCeed bleibt mit 4,60 Meter Länge (und 1,43 m Höhe) aber noch genügend Raum, um nützlich zu sein. Bei sperrigen Transportgütern wird's allerdings schnell einmal happig, weil viele Rundungen und die eben nicht immer rechteckige Form Gegenstände blockieren. Die Schwierigkeitsstufe beim Analog-Tetris erhöht sich also relativ schnell. Weil wir eben schon Porsche erwähnt haben, da hat man sich

in Korea womöglich auch das durchgezogene Leuchtband (Bremslicht) unter der Heckscheibe abgeschaut, das ihn gemeinsam mit den bizzaren Schummel-Auspuff-Blenden am Hinterteil richtig gut aussehen lässt.

Milde Sorte

Neu ist in diesem Jahrgang der 1,5-Liter-Turbobenziner, der vom 48-Volt-Akku supported wird. Mild-Hybrid heißt das, mild fährt sich das auch. Das heißt im Fahrbetrieb ruhiges Dahingleiten, ohne viel Druck aufs Gaspedal anwenden zu müssen. Soll's einmal schneller gehen, ist bei einem maximalen Drehmoment von 252 Newtonmetern noch genügend Kraft da. Der Verbrauch liegt bei normaler Fahrweise nicht höher als sechseinhalb Liter,

was uns positiv in Erinnerung bleibt – auch verglichen mit vielen Dieseln. Zur Innenausstattung brauchen wir bei Kia/Hyundai nicht viel sagen, da gibt's unter den Modellen in den letzten Jahren kaum Unterschiede. Soll aber nicht stören, denn wie immer ist alles durchdacht und nahezu alles serienmäßig. Nicht im Angebot ist ein Head-up-Display, was durch die tiefe Sitzposition und eine fast immer gute Sicht auf die Armaturen nicht weiter ins Gewicht fällt. Sesshaft wird man in den in der GT-Line verbauten Sesseln mit Ziernähten und Leder-Alcantara-Mix.

Fairer Preis für ein hochwertiges Auto mit seltener Karosserieform. Hier können auch Pragmatiker ihr Glück finden.

Keijo Keke Platzer



helvetia 

Ihre Schweizer Versicherung

Versicherung inkl. Kasko
ab **111,57 €** monatlich*

*inkl. Haftpflicht 26,08 €, Kasko 71,81 €, motorbez. Versicherungssteuer 13,68 €, Bonus-/Malus-Stufe 0, Zulassungsbez. Wien; Das Angebot wurde mit mehreren Parametern erstellt. Detailinformationen und die genauen Prämien sind dem jeweiligen Tarif und zugrundeliegenden allgemeinen und besonderen Vertragsbeilagen zu entnehmen.

KIA

MOTORTYP Turbobenziner
ZYLINDER R3
LEISTUNG 100 PS
DREHMOMENT 96 Nm
0 AUF 100 KM/H 14,6 Sek.
SPITZE 180 km/h
GETRIEBE 5-Gang manuell
ANTRIEB Vorderrad
LEERGEWICHT 1.044 kg
REIFEN 195/45 R16
REICHWEITE 500 km
VERBRAUCH 5,3 L/100km
VERBRAUCH TEST
6,4 L/100km
CO₂ 121 g/km
KOFFERRAUM 255–1.010 L
PREIS 17.990 €



Dauertest: Suzuki Swift Sport Hybrid

Mit und ohne

Zwei Jahre Swift-Dauertest – ein Jahr ohne, ein Jahr mit (Mild)-Hybrid – sind zu Ende gegangen. Die wichtigste Frage: Ist die mildelektrische Ausführung die bessere?

Gleich vorneweg: Beim Händler gibt's sowieso nur mehr die etwas teurere Hybridversion zu kaufen. Auch deshalb, weil sie sparsamer sein soll und auch ist (gut einen halben Liter auf 100 km in unserem Testvergleich) und weniger Kohlenstoffdioxid ausstößt. Etwas, das im Test lange Zeit unbemerkt blieb: Mit 129 PS hat die Hybridvariante um elf Pferde weniger, was die 48V-Batterie beim Anfahren sowie Beschleunigen wettmacht und uns selten zu wenig war. Das sei noch dazugesagt: Am heimischen Gebrauchmarkt finden sich einige Suzuki Swift Sport ohne Elektrosupport unter 10.000 Euro (über 70.000 km) bzw. um die 17.000 Euro (bis 20.000 km).

Seine größten Benefits Aluräder und Doppelrohrauspuff, innen Sportsitze und rote Ziernähte versprechen einiges. Müssen sie auch, denn der

Kleinwagen ist nicht billig. Doch sowohl mit Hybrid als auch ohne überzeugt uns der Swift in Sachen Preis-Leistung. Das Auto ist auch flott noch sicher zu bewegen. Der recht kurze Radstand (2,5 m), die steifere Karosserie, die H-Schaltung, das recht gute Drehmoment und der Boosterjet-Turbo in Kombination mit einem soliden Fahrwerk machen Spaß – vor allem auf Autobahn-Zu- und Abfahrten, in Kreisverkehren und auf schönen Landstraßen. Zudem finden auch schlechte Einparker leicht einen Platz, Rückfahrkamera und Parkpiepserl tun ihr Übriges, damit das Manöver klappt. Aber Achtung: Rollt man nur zurück, machen die Sensoren Pause!

Seine größten Mankos Ausstattungstechnisch gibt's wenig zu meckern, serienmäßig ist schon alles verbaut, was Suzuki für den Swift anbietet.

Doch ist hier nicht alles anspruchlos: Sowohl die Verbindung zu Android- als auch Apple-Smartphones gelingt oftmals erst beim x-ten Versuch. Dazu kommt das Navi, das einen nicht tippen lässt, wenn man fährt. Sprachbefehle klappen – wenn überhaupt – nur übers Handy. Der Auffahrwarner im Swift fällt für normale und ablenkungsfreie Autofahrer klar in die Kategorie „übers Ziel hinausgeschossen“. Das Dauergepiepe hilft nicht, es kostet Nerven.

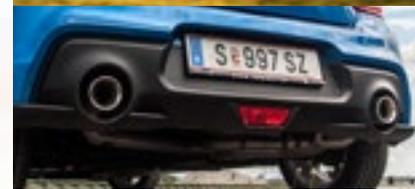
Das sind aber letzten Endes Kleinigkeiten, die man über Umwege lösen kann. Sonst ist der Swift herrlich unkompliziert, denkt man z.B. ans Umklappen der zweiten Sitzreihe oder die logischen Armaturen. Mit diesem Fokus aufs Wesentliche bietet der Swift allen etwas.

Keijo Keke Platzer



MOTORTYP Turbobenziner
ZYLINDER R4
AKKUKAPAZITÄT 0,38 kw/h
LEISTUNG 129 PS
DREHMOMENT 235 Nm
0 AUF 100 KM/H 9,1 Sek.
SPITZE 210 km/h
GETRIEBE 6-Gang manuell
ANTRIEB Vorderrad
LEERGEWICHT 1.021 kg
REIFEN 195/45 R17
REICHWEITE 520 km
VERBRAUCH 5,6 L/100km
VERBRAUCH TEST
 6,1 L/100km
CO₂ 127 g/km
KOFFERRAUM 265-947 L
PREIS 24.990 €
PREIS TESTWAGEN 25.740 €

Fotos: Bernhard Reichel



helvetia
Ihre Schweizer Versicherung

Versicherung inkl. Kasko
ab **153,34 €** monatlich*

*inkl. Haftpflicht 27,75 €, Kasko 92,47 €, motorbez. Versicherungssteuer 33,12 €, 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.

REIFEN-SERVICE

- Reifengas
- Wuchten
- Montage
- Depot

Nähere Infos in Ihrer Forstinger Filiale
oder unter www.forstinger.com



Die neue Generation
der Autopflege

350 ml

100%
Rückvergütung,
wenn Sie nicht
zufrieden sind.
Nähere Infos auf
de.korrek.com



TOP-PREIS
19⁹⁹
statt 29,99

**KORREK
pro**

- Polymatrix
- SiO₂ keramische Sprühversiegelung
 - Versiegelungseffekt hält bis zu 6 Monate Art. Nr. 21609886



PRODUKT-
INFORMATION

750 ml



SONAX
FelgenStar
Art. Nr. 12481248

TOP-PREIS
7⁹⁹
statt 9,99

5 Liter gebrauchsfertig



SONAX
Scheibenreiniger
Art. Nr. 21206276, 21597541,
21791918, 21395185, 12008483

TOP-PREIS
5⁹⁹
statt 8,99

300 ml
geeignet für
Kunststoff
und Gummi



AMMANN
Tiefenpfleger
glänzend oder
seidenmatt
Art. Nr. 10127766,
10073179

TOP-PREIS
6⁹⁹
statt 9,99

18 tlg.



**Basisset zum Rücksetzen
der Bremskolben**
Art. Nr. 21809019

TOP-PREIS
19⁹⁹

Alle Aktionen gültig bis 25.9.2021. Aktionen sind nicht jahresbonusfähig und nicht mit anderen Aktionen kombinierbar. Symbolfotos.



MOTORTYP Turbобенziner
ZYLINDER R4
LEISTUNG 280 PS
DREHMOMENT 392 Nm
0 AUF 100 KM/H 5,5 Sek.
SPITZE 240 km/h
GETRIEBE 8-Gang-DKG
ANTRIEB Frontantrieb
LEERGEWICHT 1.510 kg
REIFEN 235/40 R19
REICHWEITE 500 km
VERBRAUCH 8,5 L/100km
VERBRAUCH TEST
 9,1 L/100km
CO₂ 194 g/km
KOFFERRAUM 361-1.156 L
PREIS 44.990 €
PREIS TESTWAGEN 44.990 €

helvetia

Ihre Schweizer Versicherung

Versicherung inkl. Kasko
 ab **309,15 €** monatlich*

*inkl. Haftpflicht 32,80 €, Kasko 115,06 €, motorbez. Versicherungssteuer 161,28 €, Bonus-/Malus-Stufe 0, Zulassungsbez. Wien; Das Angebot wurde mit mehreren Parametern erstellt. Detailinformationen und die genauen Prämien sind dem jeweiligen Tarif und zugrundeliegenden allgemeinen und besonderen Vertragsbeilagen zu entnehmen.

Test: Hyundai Kona N

Red Devil

Selten ist eine Baureihe in der Antriebsvielfalt so breit aufgestellt, wie der beliebte Kona. Benzin, Diesel, Hybrid, Elektro - alles kein Problem. Als Kontrastprogramm zum Stromer markiert nun die 280 PS starke N-Version.

Das Kona-Konzept beeindruckt nicht nur durch seine Vielfältigkeit, als N steht er in der Klasse der frisierten City-SUV auch praktisch alleine da. Emissions-Bösewichte wie Abarth 500 X, Mazda CX30 MPS, Nissan Juke Nismo, Opel Mokka OPC, Renault Capture RS oder VW T-Cross R kamen erst gar nicht auf den Markt.

Nthusiasmus

Mit dem Facelift und der noch zugespitzteren Optik inklusive horizontalerem Grill schieben die Koreaner die N-Version nach. Obwohl bei Grunddesign und Form nicht viel eingegriffen wurde, putzten die Stylisten an den richtigen Stellen noch ordentlich Dramatik auf. Rote Zierelemente an Schweller, Spoiler und Bremsattel bringen überraschend Farbe in die unerwartet blasse Farbpalette. Unser Rot ist die einzig bunte Farbe und aufpreisfrei. Ausgestellte Räder dramatisieren weiter die effektvolle Breitenwirkung. Ein mächtiger Diffusor und Heckspoiler samt genialer dreieckiger dritter Bremsleuchte, sowie zwei wenig dezent Endrohre machen klar, dass hier kein gewöhnlicher Kona steht. Kurios, während das Markenemblem vorne in schwarz gehalten ist, glänzt es am Heck in Chrom. Während der praktisch einzig verbliebene Konkurrent Ford Puma ST bei absolut ausreichenden und steuerfreundlichen 200 PS endet, verbauten die Nthusiasten in das relativ kompakte Auto gleich mal den überarbeiteten 2.0-Liter-Vierzylinder-Turbo aus dem i30 N inklusive Dop-

pelkupplungsgetriebe unter die Haube. Entsprechend heftig stürmt der N auch nach vorne. Das Lenkrad muss man dabei kräftig festhalten. Fast 400 Nm knabbern nur an der Vorderachse. Selbst bei Tempo 150 zerrt es noch. Die volle Leistung gibt erst der NGS-Knopf am Lenkrad ab, für 20 Sekunden. Spätesten bei Erreichen der 200 km/h-Schwelle wechselt man freiwillig in den Comfort-Modus zurück, so intensiv prügelt einen das ultra straff eingestellte Sportfahrwerk sonst bei jeder Unebenheit durch. Das Getriebe schaltet blitz-

schnell. Ebenso demonstrieren die Koreaner, dass trotz Turbo und OPF akustisch keine Langeweile herrschen muss. Wünschen würden wir uns nur noch ein Schaltgetriebe, nur als Spaß an der Arbeit.

Bernhard Reichel



Test: Ford Puma ST X 1,5 EcoBoost

Greencar

Dressur-Prozeduren, Doping-Drilling, Zwangsbeatmung: Ford züchtet den Puma zum Muskelkater hoch. Wir haben ein Exemplar eingefangen und artgerecht in Bodenhaltung seine Vitalfunktionen gecheckt.

Erste Hochrechnungen offenbaren die Erfolge des Fitnessprogramms. Der Motor erstartet um 29 Prozent, die Bremsen wuchsen um 17 Prozent, das Fahrwerk fällt 40 Prozent steifer aus, die Lenkung darf 25 Prozent direkter einlenken.

Das Puma-herz

pustet jetzt satte 200 PS aus seinen drei insgesamt 1,5 Liter fassenden Kammern. Überdies weiß der Motor obendrein mit einer Zylinderabschaltung zu überraschen.

Sport Technologies

Der Dreitöpfer geht nicht nur sehr früh richtig druckvoll ans Werk, sondern auch richtig motiviert. Der Motor dreht willig und freudig hoch. Begleitet wird die überraschend agile schwungvolle Dynamik von sattem Brummen und Knurren, was vor allem im ST-Modus nochmals stärker herauskommt.

Als stimmiges Gesamtpaket brettet man mit den

zart gummierten 19-Zöllern und dem extra trockenen Fahrwerk über alle Fahrbahnbeschaffenheiten, was auf dauerhaft schlechten Straßen auch bald zu viel des Guten wird. Läuft alles glatt, gefällt besonders das knackige und vor allem kurz übersetzte Getriebe. Auch wenn es die drehmomentstarke Kraftquelle gar nicht nötig hätte, so schaltet man gerne und oft aus Vergnügen ein paar Gänge zurück.

Naschkatze

Kurven raubt die Wildkatze entsprechend gierig. Schnell glaubt man, im kleineren Fiesta zu sitzen. Die echte rein mechanische Differenzialsperre kostet Aufpreis. Die Einflüsse in der Lenkung halten sich gering. Spätpubertierende finden gar im Gezerre am dick gefütterten Volant ihren Unterhaltungswert. Die Recaros bieten reichlich Seitenhalt, engen jedoch gefülltere Piloten wohl bald ein. Abgesehen davon und dem stets straffen Fahrwerk begleitet einen das Katzerl auch ganz normal durch den Alltag. Das B&O-Soundsystem begeistert mit feiner Klangvielfalt und sattem Bass. Bestens klappt auch alles mit der Bedienung. Optisch unterscheidet sich der ST von der ST-Line durch weniger Wagenfarbe und eine Spoilerlippe. Das knallige mehrschichtige Furious-Grün, welches exklusiv nur für den ST reserviert ist, ist da eine Empfehlung wert. Vielleicht schiebt Ford noch das legendäre Tropical-Orange nach und macht das Twinni komplett.

Bernhard Reichel



- MOTORTYP Turbobenziner
- ZYLINDER R3
- LEISTUNG 200 PS
- DREHMOMENT 320 Nm
- 0 AUF 100 KM/H 6,7 Sek.
- SPITZE 220 km/h
- GETRIEBE 6-Gang manuell
- ANTRIEB Frontantrieb
- LEERGEWICHT 1.358 kg
- REIFEN 225/40 R19
- REICHWEITE 550 km
- VERBRAUCH 6,7 L L/100km
- VERBRAUCH TEST 7,6 L/100km
- CO₂ 155 g/km
- KOFFERRAUM 456-1.216 L
- PREIS 37.390 €
- PREIS TESTWAGEN 40.940 €



Ihre Schweizer Versicherung

Versicherung inkl. Kasko ab **235,37 €** monatlich*

*inkl. Haftpflicht 30,29 €, Kasko 113,64 €, motorbez. Versicherungssteuer 91,44 €, Bonus-/Malus-Stufe 0, Zulassungsbez. Wien; Das Angebot wurde mit mehreren Parametern erstellt. Detailinformationen und die genauen Prämien sind dem jeweiligen Tarif und zugrundeliegenden allgemeinen und besonderen Vertragsbeilagen zu entnehmen.

Fotos: Bernhard Reichel





Kommentar: **Bernhard Reichel**

Überwachung

Daten sind die neue Währung, das neue Öl, an Floskeln mangelt es nicht. Letztlich erkennen auch die Autoindustrie, wie essentiell dieses Geschäftsfeld wird.

Intel brachte es jüngst auf den Punkt: „Daten sind die neue Währung in der automobilen Welt“. IT-Riesen basteln im Hintergrund weiter am autonomen Auto. Kostenfreie Auto-nutzung gegen Daten, so soll der Deal in Zukunft laufen. Im Grunde ist es erstaunlich, dass die Hersteller die Datenoase des beinahe zweitwichtigsten Lebensraums bislang nicht ähnlich molken, wie andere Branchen. Seit praktisch jeder Neuwagen mit Sim-Karte auf die Straße rollt, ist der erste Stein allerdings längst gefallen. 4.000 GB pro Tag sammelt ein teilautonomes Fahrzeug schon für den Betrieb oder

Car to X-Kommunikation, etwa mit Ampeln. Mit e-Call begann es, Blackbox und ISA werden bald Standard.

„Wir kennen jeden Autofahrer, der die Verkehrsregeln bricht. Und wir wissen, wo und wie jemand das tut.“ bereits 2014 hätte uns diese Aussage eines Ford Managers hellhörig machen sollen. Selbst als Volvo gar im Jubiläumsjahr des Mauerfalls ankündigte, den Fahrer mit mindestens sechs Kameras zu überwachen, blieb jegliche Entrüstung aus. Ein Premiumhersteller präsentiert sein neues Mega-Widescreen und kann ohne Empörung noch stolz die

technische Leistung mehrerer dahinter versteckter Kameras inklusive Gesichtserkennung lobpreisen. Wir haben uns daran gewöhnt oder resigniert. Im geduldigen Namen der Sicherheit geht heute praktisch alles.

Ein beliebtes und mächtiges Technologieunternehmen kündigte, kündigte die Tage an, Fotos auf dessen Kommunikationsmittel vor einem Upload zu scannen und im Falle illegaler Inhalte an behördennahe Institutionen zu melden. In Anbetracht krimineller digitaler Energie ein erwartbarer Schritt, nur wo wird die Grenze gezogen und von wem? Die Tore

zur absoluten Zensur sind technisch geöffnet. Selbst der Pegasus-Skandal erschütterte niemanden mehr. Dahinter verbirgt sich eine allmächtige Cyberwaffe, welche jedes Mobiltelefon in Ton und Bild aus-spionieren kann. Erdacht, um Terroristen zu überwachen, aber wenig überraschend bald ebenso auf den Handys von Menschenrechtsanwälten, Journalisten oder gegnerischen Politikern eingesetzt. Unwahrscheinlich, dass sich entsprechende Organisationen, Regime oder jene, die es noch werden wollen, an Rechte oder Datenschutz halten, die Gefahr von Hackerangriffen noch



Serie: Irrtümer im Straßenverkehr

Rechtsfahrgebot

Gem § 7 Abs 1 StVO ist so weit rechts zu fahren, wie dies unter Bedachtnahme von Leichtigkeit und Flüssigkeit des Verkehrs zumutbar und ohne Gefährdung von sich und anderen Verkehrsteilnehmern möglich ist.

Der Schutzzweck des Rechtsfahrgebots ist der Schutz vor einer Kollision mit dem Gegenverkehr. Somit ist bei Gegenverkehr in einer engen Fahrbahn grundsätzlich auch rechts auszuweichen.

Das Kurvenschneiden ist übrigens auch an übersichtlichen Straßenstellen und auch ohne Gefährdung des Gegenverkehrs unzulässig!

Etwas, das zwar jeder zu wissen vorgibt, woran sich aber nur wenige halten: Auf der Autobahn ist der rechte Fahrstreifen zu benutzen. Der mittlere und linke Fahrstreifen darf ausschließlich zum Überholen oder zum Nebeneinanderfahren benutzt werden. Hier geht es um die Aufrechterhaltung der Leichtigkeit und Flüssigkeit des Verkehrs.

Im Ortsgebiet gilt hingegen bei Vorhandensein mehrere durch Leitlinien gekennzeichnete Fahrstreifen in dieselbe Fahrtrichtung die sog. „freie Fahrstreifenwahl“. Hier ist es sehr wohl erlaubt, im linken Fahrstreifen zu fahren. Kommt es jedoch zu einer Fahrbahnverengung, so endet in den allermeisten Fällen der linke Fahrstreifen und der rechte Fahrstreifen wird weitergeführt – unabhängig davon, ob es sich um eine linksseitige, rechtsseitige oder beidseitige Fahrbahnverengung handelt.

Bushaltestellen, die sich im rechten Fahrstreifen befinden und durch unterbrochene Längsmarkierungen gekennzeichnet sind (bei denen es sich also nicht um eigene Haltestellenbuchten handelt), müssen befahren werden, um das Rechtsfahrgebot zu erfüllen. Es ist jedoch nicht notwendig, kurze Strecken, die frei von parkenden Fahrzeugen sind, am rechten Fahrbahnrand zu befahren – dies führt zu einem Slalomfahren und kann zur Verwirrung des nachfolgenden Verkehrs führen.

Selbstverständlich ist immer ein der Verkehrssicherheit angepasster seitlicher Sicherheitsabstand zum rechten Fahrbahnrand bzw. zu parkenden Fahrzeugen einzuhalten. Hier ist übrigens auch der für den benachrangten Fahrzeuglenker im Querverkehr unbedingt notwendige Raum zur Überblicksgewinnung über den bevorrangten Verkehr zu berücksichtigen!

Die Einhaltung eines seitlichen Sicherheitsabstandes ist auch für Radfahrer zwingend vorgeschrieben. Das bedeutet, sie haben einen seitlichen Abstand – je nach gefahrener Geschwindigkeit – von 1,20 bis zu 1,80 Metern zu parkenden PKWs einzuhalten. Kann der Seitenabstand nicht ein-



THE OPEN ROAD AHEAD
IS THE FUTURE

FAHRSCHULE
BEIM
AKH
company.cc

Ulrich Flatnitzer
Fahrschule beim AKH
www.akh.drivecompany.cc

gehalten werden, hat man die Geschwindigkeit zu reduzieren und gegebenenfalls anzuhalten.

Und zu guter Letzt: die Bestimmungen über das Rechtsfahrgebot sind auch in Einbahnen oder im Kreisverkehr einzuhalten.



Foto: Bernhard Reichel

gar nicht abgeschätzt. Das Datensammeln der Hersteller ist per se nicht das Problem, sondern die Auswertung, spätestens von Dritten. Versicherungen lassen bereits jetzt ihr enormes Interesse spüren. Es wird nicht lange dauern, bis auch alle möglichen Behörden zur Strafverfolgung auf diese Daten oder Zugang pochen. Per OBFCM erlangt nun die EU-Kommission direkt Zugang auf den Realverbrauch, praktisch protestfrei. Man benötigt nicht viel Fantasie für die Erkenntnis, dass diese Daten auch personen-, bzw. autobezogen erfasst und verknüpft werden können und für eine Strafsteuer für umweltbelastende Fahrweise oder Strecken dienen könnte.

Verlässlich setzt der Chef eines Raketen- und E-Autobauers mit der Vision und gleichzeitigen Vorstellung eines Gehirnchip-Prototypen eines drauf. Nur eine kleine Operation und das 23x8mm kleine Gerät ist mit unserem Gehirn verknüpft, und überwacht alle Körperfunktionen. Damit lässt sich etwa vor einem Herzinfarkt warnen oder der verknüpfte Wagen per Gedanken aus der Garage vorfahren. „Wer Visionen hat, sollte zum Arzt gehen“, mit den Worten Helmut Schmidts wollen wir dieses Horrorkabinett für diese Ausgabe beenden.



Goodies in the box

Wer von uns liebt es nicht, überrascht zu werden? Für Autoliebhaber und solche, die ihren fahrbaren Untersatz regelmäßig selber pflegen, gibt es jetzt monatlich eine solche – dank SAVAGE, wo zwei junge Leute ihre Leidenschaft zum Business machten.

Die SAVAGE Abo-Box ist die perfekte Überraschung – eine besondere Aufmerksamkeit für Freunde, Familie, den Partner oder einfach um sich selbst eine kleine Freude zu bereiten. Für nicht einmal 30 Euro im Monat erhält man eine exklusive Auswahl an Autopflege-Produkten. Verpackt in einer hochwertigen und detailverliebten Box, welche per Hand zusammengestellt wird und natürlich ohne Versandkosten dem Empfänger zugestellt wird. Wer Savage vorab einmal so probieren möchte, greift um 34,94 Euro inklusive Versand zur Geschenkbox, die natürlich auch für passende Anlässe stets ein willkommenes Präsent darstellt.

Wer ist SAVAGE?

Hinter dem neuen Brand stehen zwei junge Leute, Stefani Suljic und Adrian Breiter, zwei 21-jährige Niederösterreicher.

Stefani ist selbst Abo-Box-Bezieherin aus dem Bereich Beauty- und Lifestyle und Adrian suchte nach ähnlichem für Männer – Fehlanzeige! Die Idee für die SAVAGEBox war geboren und die Umsetzung ließ nicht lange auf sich warten.

Sonax, ein Must-have

Warum in jeder Box auch Sonax-Produkte mit dabei sind? Ganz einfach, hier stimmen Preis und Leistung, man bekommt ein hochwertiges Produkt, das mit Garantie funktioniert. „Und da wir nach wie vor unsere Autos selbst pflegen und seit jeher auf Sonax vertraut haben, wissen wir was wirklich gut ist.“ Dazu kommt ein überaus fairer Preis.

Mehr zur SAVAGE Box gibt es im Internet unter savagebox.at

Gewinne Deine SAVAGE Geschenkbox

Beantworte uns nachstehende Frage und gewinne eine von drei SAVAGE Geschenkboxen:

Welches namhafte Pflegeprodukt darf in der SAVAGE Box nicht fehlen?

Einsendungen mit der Antwort bitte an: Speedcompany OG, Kleegasse 5, 2230 Gänserndorf-Süd oder per E-Mail an: gewinnspiel@motorandmore.at. Einsendeschluss ist der 31. Oktober 2021.

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



MTL Mauersanierungen GmbH

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

eines der führenden österreichischen Unternehmen am Sektor:

➤ **Bauwerksabdichtung**

➤ **Mauerwerksabdichtung**

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

➤ **Mauertrockenlegung**

- Ausheizen der nassen Mauerbereiche mit Heizstäben oberhalb der Abdichtungsebene.

➤ **Heizstabtechnik**

- flächige Mauerwerksentfeuchtung, -ausheizung mit Heizstäben.

➤ **Fugen- und Rissverpressung**

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

➤ **Mauerwerksverfestigung**

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

Kontakt und Information:

Bernhard WILHELM, Inhaber und GF

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

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

A-2353 Guntramsdorf, Gumpoldskirchnerstraße 2



Tipp vom Anwalt

Datenschutz beim Neuwagenkauf

Welche Daten dürfen Hersteller über FahrzeugnutzerInnen und deren Fahrverhalten sammeln und verarbeiten? Was kann dagegen unternommen werden?

Moderne Fahrzeuge verfügen etwa über Tablets, Navigationssysteme und verschiedene Fahrassistenten. Auch ein Internetzugang im Auto ist heute keine Seltenheit mehr. Sogenannte „Smart Cars“ sollen das Fahren einfacher und sicherer machen. Mittels Sensoren und künstlicher Intelligenz werden Lenkerinnen und Lenker beim Fahren unterstützt. So werden diese etwa von Müdigkeitsassistenten sogar während der Fahrt von einer Kamera gefilmt. All diese Funktionen arbeiten mit verschiedenen Daten zusammen, dies wirft neue datenschutzrechtliche Fragen auf. Das Thema Datenschutz und Datenverarbeitung ist somit längst auch in der Automobilbranche relevant.

Es stellt sich zunehmend die Frage, was mit den Daten, die während der Fahrt generiert werden, passiert. Regelmäßig handelt es sich dabei um personenbezogene Daten. Für die Verarbeitung sind daher die Grundsätze des Datenschutzes anwendbar. Welche Daten konkret von wem und in welcher Form gesammelt und verarbeitet werden, ist je nach Hersteller bzw. Anbieter unterschiedlich und wird im Einzelfall vertraglich geregelt. Mangels einer vertraglichen Grundlage ist die Verarbei-



tung grundsätzlich unzulässig. Zu beachten ist, dass die Grundsätze des Datenschutzrechts keine Anwendung auf Daten finden, die anonymisiert verarbeitet werden. Personenbezogene Daten sind im Sinne der DSGVO dann ausreichend anonymisiert, wenn sich die betroffene Person nicht mehr identifizieren lässt. Die folgenden Ausführungen beziehen sich daher grundsätzlich nur auf Daten, welche so verarbeitet werden, dass sie einer Person direkt zuordenbar sind.

Insbesondere ist eine Einwilligung in die Datenverarbeitung erforderlich, welche in verständlicher und leicht zugänglicher Form sowie in einer klaren und einfachen Sprache erfolgen muss. Es kommt oft vor, dass sich die Einwilligung

in die Datenverarbeitung in einer längeren Vertragsurkunde oder sogar in den AGB – somit im „Kleingedruckten“ – verbirgt und nicht deutlich von den sonstigen Inhalten zu unterscheiden ist. In solchen Fällen wird die Einwilligung von der Rechtsprechung oft als intransparent gewertet und wäre in dem Fall bei Konsumentengeschäften nicht verbindlich. Zudem muss die entsprechende Einwilligung eingeholt werden, bevor mit der Verarbeitung der Daten begonnen wird. Dies sollte somit spätestens im Zuge des Abschlusses des Kaufvertrages erfolgen, wobei aber zu beachten ist, dass die Einwilligung nicht an den Vertragsabschluss gekoppelt werden darf. Anders gestaltet sich die Lage, wenn etwa eine externe App im Fahrzeug

installiert wird, hier muss die Einwilligung an den externen App-Betreiber erfolgen, besser gesagt: dieser hat die Einwilligung in die Datenverarbeitung einzuholen.

Ist die Einwilligung erstmal erteilt, ist es rechtlich möglich, diese jederzeit zu widerrufen. Im Fall des Widerrufs können die mit der Einwilligung verbundenen Dienste und Funktionen jedoch nicht länger genutzt werden. Ein Müdigkeitsassistent würde somit deaktiviert werden, ein Navigationsgerät, welches die Fahrgewohnheiten einer Person aufzeichnet, könnte nicht mehr verwendet werden. Alternativ hat jede betroffene Person das Recht, Auskunft über die verarbeiteten Daten zu erhalten bzw. deren Löschung zu fordern.

Das Datenschutzrecht ist ein komplexes System aus vielen verschiedenen rechtlichen Normen, weshalb eine pauschale Beurteilung nicht möglich ist, sondern vielmehr im Einzelfall zu beurteilen ist. Zusammenfassend ist jenen Personen, die sich ein modernes Fahrzeug mit entsprechenden Funktionen anschaffen, angeraten, sich über die Art und den Umfang der gesammelten Daten genau aufklären zu lassen, um ungewollte Überraschungen zu vermeiden.



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 Abreisetermin
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



Junge Talente: Modern Smart Roadster



Viele bunte Smarties

Die künftige Modellpolitik entfernt sich immer mehr vom ursprünglichen Gedanken, damit ist jedoch nicht der E-Antrieb gemeint. Zwei Designer geben einen Denkanstoß zurück in die richtige Richtung.

Der Exteriordesigner Geoffrey Decembry und Interiordesigner Pierre Senelet sind in der Autowelt längst keine Unbekannten mehr, ganz im Gegenteil. Entsprechend professionell ist ihr gemeinsames privates Projekt. Klar, Elektroautos haben gezeigt, dass sie richtig sportlich sein können, aber leisten kann sie sich kaum wer. Doppelt so schwer wie der fortwo dürfte das künftige SUV werden. Grund genug beide Umstände zu kombinieren und einen kleinen E-Renner fürs Volk zu gestalten. Mit 3,45 Metern Länge, 1,64 Metern Breite und gerade mal 1,15 Metern Höhe geriet der Wagen richtig kompakt. Der E-Motor sitzt wie der Antrieb wieder im Heck. Ausgelegt ist dieser Roadster erneut nicht nur als Coupé, sondern auch als richtige offene Crossbladeversion namens Mille Miglia. Das Zweifarbenkonzept wurde prinzipiell beibehalten. Anders als Daimler verstehen die beiden von

Anfang an, mit bunten Farben, coolen Felgen und kaum sichtbares Plastik dem Kunden für sein Geld auch optisch etwas zu bieten.

Just for fun

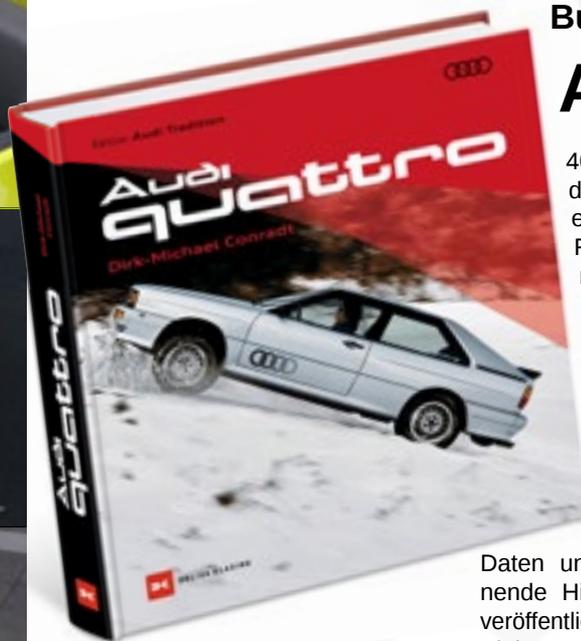
Gekonnt führte Decembry das Design in die Moderne. Von Formel 1-Autos aus den 70ern inspiriert erheben sich die Kotflügel wieder

muskulös über die Haube. Das Dach findet hier wieder seinen Unterschlupf. Die Designsprache ist smarttypisch und auch im Innenraum hat Pierre Senelet die ursprüngliche Philosophie „reduce to the max“ wortwörtlich genommen. Inspiriert von Sneakern hat er ein modernes tastenfreies Google unterstütztes Innenleben geschaffen.

Ähnlich dem MX-5 transportiert der Designer auch kräftig die jeweilige Wagenfarbe ins Interior. Es bleibt nun nur zu hoffen, dass Smart diese Entwürfe und Fans beachtet und seine Strategie nicht nur für den chinesischen Markt ausgerichtet, aber schon der kurze fortwo steht auf der Abschlusliste.

Bernhard Reichel





Dirk-Michael Conradt ; Audi Quattro, Audi Tradition Edition
 Delius Klasing
 Hardcover, 400 Seiten, 51,30 Euro
 ISBN 978-3-667-11946-9

Buchtipps

Audi Quattro

40 Jahre nach der Präsentation auf dem Genfer 1980 erfährt der Quattro eine weitere verdiente Würdigung in Form dieses voluminösen und informativen Buches. Der Autor und erfahrene Motorjournalist Dirk-Michael Conradt ist auch privat Audi-Fahrer und blickt auf die Erfolgsstory dieses außergewöhnlichen Audi und zeigt die Besonderheiten des markenprägenden Sportcoupés. Dies umfasst die vollständige Chronologie des Urquattro vom Prototyp bis zum finalen Modell, alle technischen Daten und Produktionszahlen, sowie spannende Hintergrundinfos und zahlreiche, unveröffentlichte Fotos aus dem Audi-Werksarchiv. Einige Prototypen im hinteren Buchteil waren auch eingefleischten Audi-Fans unbekannt. Jede Seite (im Audi-Markendesign) macht Spaß zum Lesen. Man erhält höchstens zu viele Informationen oder Abschweifungen aber garantiert nicht zu wenig. Über 630 Bilder.

Fast alles über Mercedes Benz

Neben Opel und Porsche hat der Delius-Verlag auch eine „Fast alles über“-Version von Mercedes auf Lager. Die Serie gefällt mit kurzen, einfachen und auf den Punkt gebrachten Kapiteln. Das Mercedes-Buch ist überdies noch strukturierter und angenehmer in vier Kapitel unterteilt: Pioniere und Patriarchen, Politik und Prominente, Prototypen und Projekte sowie Pannen und Probleme. Im Buch offenbart der bekannte Autojournalist Christof Vieweg Geschichten, Anekdoten, aber auch ungewohnt offen zahlreiche Schattenseiten der Firmengeschichte. Wir begegnen auch unbekanntem Prototypen, heftigen Intrigen, sind aber überrascht über das komplette Ausbleiben der Tochter Smart.



Christof Vieweg, Fast alles über Mercedes-Benz
 Delius Klasing
 Hardcover, 192 Seiten, 17,40 Euro
 ISBN 978-3-667-12098-4



Ulrich Biene, Faller - Die Welt von oben
 Delius Klasing
 Hardcover, 184 Seiten, 30,80 Euro
 ISBN 978-3-667-12124-0

Faller - Die Welt von oben

Autos, man muss sie nicht mögen, aber sie prägten unser Straßenbild in jeder Epoche seit dem Wiederaufbau nach dem zweiten Weltkrieg. Entsprechend kann selten eine Modellbaulandschaft ohne sie auskommen. Das vor 75 Jahren von den Gebrüdern Hermann und Edwin Faller gegründete Unternehmen aus Gütenbach versorgte von Beginn an Fans mit ihren Nachbauten im Miniaturenmaßstab. Und natürlich auch Autos. Das Unternehmen hat weltweit seine Fans. Auch wenn es sich hier natürlich nicht nur um die automobilen Freunde dreht, das Buch und sein langer faszinierender Blick auf die Unternehmensgeschichte wecken richtig Freude.

Klassik: Porsche 904 Living Legend

Schlumpfporsche

Im Fundus der sensationellen „Unseen“-Enthüllungen verschiedenster Porsche Prototypen offenbart das kleinste Exemplar in mehrfacher Bedeutung zahlreiche Besonderheiten, Verbindungen und Genugtuungen. In Zeiten von massiven Besteuerungen und Tempoverschärfungen hätte diese Vision mehr Existenzberechtigung als je zuvor.



Zum 50. Jubiläum des Countach legt Lamborghini den Begründer der markenprägenden Keilform als streng limitierte Retroversion neu auf. Darunter steckt der Stier Aventador, den V12-Mildhybrid-Motor spendet der Sián.

1971 zog Bertone das Tuch vom anvisierten Nachfolger des Miura. Von dessen runden und eleganten Formen blieb wenig übrig. Stattdessen sollen die extreme kantige Form und Proportionen die Topmodelle bis heute prägen. Dass dies ziemlich geglückt ist, lässt sich wunderbar an dem Design des LPI 800-5 ablesen, welches sich praktisch wie ein Handschuh auf das Carbonmonocoque überziehen ließ. Der besagte Bertone-Entwurf hörte auf den Namen Countach LP500 und war vor einem halben Jahrhundert der Star auf dem Genfer Salon. 1973 folgte die Serienversion. Die heutige Hommage nimmt stilistisch jedoch mehr von dem Bertone-Concept auf, wie die Kiemen hinter der Seitenscheibe bis ins Dach gezogene Vertiefung, welche zeitgemäß

nun als weitergezogenes Glaselement interpretiert wurde. Der klassische seitliche Lufteinlass der späteren Modelle, darf natürlich nicht fehlen. Klappscheinwerfer, wären im Jahr 2021 die Sensation gewesen, fußgängerschutztechnisch aber kaum mehr realisierbar. Immerhin darf noch der 6.5-V12 Sauger im Heck toben, wenn auch von einem milden 48V-E-Motor im Getriebe assistiert. Brutale 814 PS und 720 Nm Drehmoment treffen auf doch noch 1.600 Kilogramm. Auf Tempo 100 km/h geht es in 2,8 Sekunden, bei 355 km/h ist Schluss. Wie der damalige interne Entwicklungscode 112, ist dieser Countach auf diese Stück limitiert. Zu haben sind zahlreiche Originalfarben oder stimmige moderne Lacke. 2 Millionen sollte man nur überweisen können.

Die Debatten über ein neues Einstiegsmodell unterhalb des Boxsters sind so alt wie jene über das kolportierte Alpine Comeback, mit dem Unterschied, dass die Franzosen ihren leichten Alu-Renner letztlich verwirklichten. Obwohl 911 und Boxster sich bereits deutlich von ihren bodenständigen Ursprüngen entfernten und ultra leichte Sportwagen immer noch die Creme de la Creme des Fahrspaßes darstellen, tut sich die Kundschaft paradoxerweise schwer, so ein Modell zu akzeptieren. In internen Befragungen bevorzugte diese gar ein kleines SUV auf Golf-Basis. Vor gut einem Jahrzehnt hielt Porsche mit der Basis einer verkürzten Boxster-Plattform die Entwicklungshoheit des Dreiergespanns mit Audi- und VW-Ablegern. Porsche zeigte mit dem „55One“ und „Little Rebel“ entsprechende aber verworfene Prototypen.

Smartcar

Der letzte Anlauf 2013 erinnert unter anderem an das Konzept des seligen Smart Roadsters. 2003 ein unterschätztes Plastikspielzeug, heute ein gesuchter Klassiker, dessen Qualitäten besonders jetzt geschätzt werden, wenn Akkus so viel wiegen

wie damals das ganze Auto. Offen, flach, zweisitzig, Antrieb und besonders der Motor im Heck - mit dieser Vorstellung ließ man sein Gegenüber gerne im Irrglauben. Sofern der richtige Gang früh gewählt, fand die Fachpresse intensiven Gefallen am Drei-Zylindern-Gokart und manifestierte Spitznamen wie Schlumpf-Porsche oder Bakelit-Porsche. Nach verbliebenem Spott und Hohn ist die Enthüllung des 904-Projekts eine interessante Interpretation, zumal dieser Porsche gar über zwei Zylinder verfügte und Abmessungen von kurzen 3,9 Metern Länge, zarten 1,7 Metern Breite und ultra flachen 1,1 Metern Höhe.

Carbon

Das 900 Kilo leichte Projekt basierte auf dem VW XL1 Sport und verfügt damit, wie der potentielle Konkurrent Alfa Romeo 4C, über das Carbon Monocoque und dessen 200 PS starken und 1,2 Liter kleinen V2-Motor aus der Ducati 1199 Superleggera. Der weltweit stärkste Zweizylindermotor war ein 7-Gang-DSG gekoppelt und war für einen Sprint auf Tempo 100 in 5,7 Sekunden und 270 km/h Topspeed gut, so viel zum Thema unwürdiges

Einstiegsmodell. Der XL1 Sport war ein radikalisiertes Einzelstück von VWs Ein-Liter-Auto, welches in der „Serie“ mit einem 0,8-R2-Dieselmotor mit 48 PS auskommen musste.

Designer

Eine weitere gloriose Gemeinsamkeit mit dem Smart ist der Designer Michael Mauer, auf dessen Federführung der neue 904 und der Roadster von Smart beruht. 1999 erbt er als Smart-Chefdesigner das Exposee von Jens Manske, ehe ein kurzer Zwischenstopp bei Saab ihn 2004 zu Porsche führte. Es ist eine wahre Kunst, auf so engen wortwörtlichen Rahmenbedingungen und Abmessungen so ausgewogene Proportionen zu realisieren.

Hommage

Letztlich stellte sich beim Ausstaffieren des XL1-Carbon-Monocoques eine verblüffende Ähnlichkeit mit den Proportionen des legendären 904 Carrera GTS aus 1963 ein. Da ohnehin das 50-Jahre-Jubiläum ins Haus stand, war die Richtung der finalen Designsprache nur noch Formsache. Das 1:1-Projekt war mehr als eine Spielerei, und technisch realisierbar.

Bernhard Reichel



Klassik: Lamborghini Countach LPI 800-4

Einfach Keil



Freizeit: Unsere Automuseen Teil II

Text: Alexander Trimmel, Fotos: Museen, Sabine Schuh, Alexander Trimmel

Moto-Work Orange

Sie lockt jeden Besucher magisch an, um in ihr Inneres vorzudringen: Die kraftvolle Architektur der KTM-Motohall, eine aufregende Metallkonstruktion in Form einer Reifenspur am KTM Platz 1 in Mattighofen. Nur wenige Meter von jenem Ort entfernt, wo einstmalig Unternehmensgründer Hans Trunkenpolz sein erstes Motorrad zusammenbastelte. Dass ‚basteln‘ der Vergangenheit angehört, wird schon in der ersten Ausstellungsebene eindrucksvoll demonstriert, wo dem Besucher der Entstehungsprozess eines KTM-Motorrads, von der ersten Skizze auf Papier bis hin zur Fertigstellung mit vielerlei Animationen demon-

triert wird. Die Steilkurve auf Ebene 2 bietet einen Querschnitt der KTM-Historie. Von der Einzylinder-R 100 aus dem Jahr 1953 bis hin zu den neusten Bikes in den Segmenten Offroad-, Street- und Elektromobilität. Den KTM-Sattelartisten ist schließlich die dritte Ebene vorbehalten. Dort begegnet man den 28 mutigsten und erfolgreichsten KTM-Fahrern aller Zeiten: von Gennady Moiseev, über Heinz Kinigadner, Shayne King bis hin zu Matthias Walkner und Österreich-Grand-Prix-Sieger Brad Binder. Während man mit Gänsehaut-Feeling in die Welt von KTM durch eine spektakuläre 120 Meter lange 360°-Video-Installation eintaucht.

KTM Motohall

KTM-Platz 1, A-5230 Mattighofen

ÖFFNUNGSZEITEN: Mittwoch bis Sonntag 9-18 Uhr

TAGESEINTRITT: 11 €, ermäßigt: 7,70 € **Kinder bis 14 Jahre:** Gratis

RESERVIERUNG: +43 7742 6000 1953, info.motohall@ktm.com



Hangar 7

Nicht nur die stattliche Luftflotte der Flying Bulls, wie Marschall Titos „Air Force One“, eine Douglas DC-6B von 1958, die einst illustre Gäste beförderte und die drei pfeilschnellen Alpha-Jets, fand in dieser einzigartigen Glaskuppel aus 1.200 Tonnen Stahl und 380 Tonnen Spezialglas am Salzburger Flughafen ihre Heimat, im Hangar 7 wird auch nachdrücklich die äußerst erfolgreiche Bullen-Formel-1-Geschichte präsentiert: Neben dem Sauber-Petronas von 2001, in dem F1-Neuling Kimi Räikkönen seine ersten WM-Punkte sammelte, schnaubt Sébastien Buemis Scuderia Toro Rosso STR 5 des Red Bull Racing Schwesternteams mit den beiden Weltmeisterwagen, dem Red Bull RB8 und 9 von Sebastian Vettel, um die Wette. Vom Formel-1-Fieber angesteckt, mit Rundenrekorden im Visier, kann sich jeder weltmeisterlich fühlende Besucher im hautengen Cockpit von Adrian Neweys Red-Bull-X2010-Studie am Simulator beweisen, und anschließend zum Sieger-Dinner ins Hangar-7-Restaurant Ikarus wechseln, wo abwechselnd internationale Spitzenköche für exquisite Kulinarik sorgen.

Hangar 7

Wilhelm-Spazier-Straße 7a, A-5020 Salzburg

ÖFFNUNGSZEITEN: Montag bis Sonntag 9-22 Uhr

TAGESEINTRITT: Eintritt frei

RESERVIERUNG: +43 662 21 97, office@hangar-7.com



Siegfried Marcus Automobil-Museum

Siegrid-Marcus-Platz 1, A-2000 Stockerau

ÖFFNUNGSZEITEN: November bis März: Samstag 14-16 Uhr,

Sonntag 10-12 und 14-16 Uhr

TAGESEINTRITT: 5 €, Kinder ab 6 Jahre: 3 €, **Kinder bis 6 Jahre:** Gratis

RESERVIERUNG: +43 676 35 82 719, info@siegfried-marcus.at



Automobilmuseum Stockerau

Der Glanz des prächtigen, 1884 im Stil der Neo-Renaissance errichteten Ausstellungsgebäudes der Stockerauer Textilindustrie in der Schießstattgasse bröckelte bereits, als Oldtimer-Sammler Peter Malek das desolante Gebäude 1984 vorerst als Herberge für seine Sammlung mietete. Mit sehr viel Fingerspitzengefühl führte er dessen Renovie-

rung durch. Erhöhte den Nutzwert des Hauses mittels zweier neu eingezogener Galerien beträchtlich, öffnete das Haus für Jedermann und schuf eine wohnlich intime Atmosphäre, die jeden Besucher gefühlsmäßig in den Bann vergangener Zeiten entführt. Nachdem der umtriebige Oldtimerenthusiast viel zu früh im Jahre 2014 verstarb, führt Sohn Philipp mit derselben Hingabe sein großartiges Erbe

weiter. Lockt mit dem blauen „Kanaldeckel-Puch“ vom Opa, welcher der ganzen Familie als „Fahrschulauto“ diente, dem einmaligen schwarzen Austro-Daimler ADR6 mit Kellner-Drophead-Karosserie und Schlangenlederinnentapezierung sowie einer Replik des zweiten Marcus-Wagens, dem vermeintlich ersten Automobil der Welt, jeden Autointeressierten an, um hinter die Museumspforten zu blicken.



Oldtimermuseum Ambros Pabneukirchen

1976 machte sich Alois Ambros, vorbelasteter Sohn eines Wagenschmieds, als Fiat-Händler mit Reparaturwerkstätte in Allerheiligen bei Perg selbständig. Schon während seiner Lehrzeit fädelte er Borgo Kolben ein, synchronisierte Weber-Vergaser und optimierte Magneti Marelli-Zündungen. Die entfachte Liebe zu den italienischen Alltagsklassikern verließ ihn bis heute nicht. „Die alten Autos haben ja damals nicht viel gekostet!“, meinte er. So haben sich bis heute über 250 Exponate in einer 6000 Quadratmeter großen, zum Museum adaptierten ehemaligen Möbe-

lerzeugungshalle in Pabneuberg zusammengefunden. Ein 503er Fiat Cabrio von 1925 ist das älteste Auto der Sammlung, der Fiat 615 Kastenwagen von 1951 ein Familienerbstück, wo einstmal der Vater am Steuer saß. Auf die Frage hin, welcher Klassiker sein Lieblingsauto wäre, antwortete Herr Ambros: „Auch wenn die Ferraris vielleicht die wertvollsten der Sammlung darstellen, so schlägt mein Herz für die Autos, an denen ich mein Leben lang tagaus tagein geschraubt habe. Die 1100er sowie 600er Fiats, Autobianchis, Lancias und Alfas...“ An denen er auch heute noch sehr gerne in seiner Werkstätte Hand anlegt und diese für Kunden fahrbereit macht.

Ambros Pabneukirchen Italienisches Oldtimermuseum

Neudorf 36, A-4363 Pabneukirchen

ÖFFNUNGSZEITEN: Montag bis Donnerstag: 8-12 Uhr und 13-17 Uhr

Freitag: 8-12 Uhr, 13-15:30 Uhr

TAGESEINTRITT: 8 €, Kinder 11-16 Jahre: 5 €, **Kinder bis 11 Jahre:** Gratis

RESERVIERUNG: +43 7265 20999, +43 664 180 24 85



Kommentar: Rallyprofi Franz Schulz

Keine Frage des Geldes

Fahrspaß und Teilnahme am Motorsport sind nicht an große und kostspielige Events gebunden und bestimmt keine Frage des Geldes.

Motorsport muss nicht teuer sein, zumindest nicht teurer als andere Hobbys auch. Es gibt sie noch, Motorsportklubs oder Interessenvertretungen, welche in selbstlosem Einsatz ganz tolle Veranstaltungen auf die Beine stellen. Leider reicht das Budget dann oft nicht mehr für weitreichende Werbekampagnen und so bleibt vieles im Verborgenen. Um den motorsportlichen Charakter zu gewährleisten, möchte ich hier nur Veranstaltungen betrachten, wo es auch eine Wertung nach der gefahrenen Zeit gibt. Damit zählt das ohnehin bekanntere freie Fahren nicht dazu.

So lässt sich zum Beispiel im Waldviertel um nur 60 Euro einen Tag lang in einer abgelegenen Schottergrube unbeschwert mit einem zur Verfügung gestellten PKW an ei-

nem anspruchsvollem Einzelzeitfahren teilnehmen. Es wird auf Hundertstel Sekunden gestoppt und nach interessantem Modus ausgewertet.

rrc13.at

Auch diverse lizenzfreie Autoslaloms kann man mit dem eigenen Untersatz unter die Räder nehmen. Ein gültiger Führerschein und ca. 50 Euro Startgeld reichen aus, je nachdem, wie viele Durchgänge man bucht

autoslalom.at

und outdoor um weniger als 50 Euro pro Stunde Fahrzeit lustige aber auch herausfordernde Rennveranstaltungen. Sehr zu empfehlen z.B. das „Open Race“ im Kartcenter Kottingbrunn.

kartcenter.at

Als Vorbereitung zu den oben erwähnten Events empfehle ich „Freies Fahren“ auf vielen permanenten Rundstrecken oder Fahrtechnikzentren in verschiedenen Modi - „Linie“ oder Driften, bewässert oder trocken oder auch auf Schotterbelag.

Das gibt es für jede Geldbörse, je nachdem, ob man das eigene Auto in Extremsituationen kennenlernen will oder sich ein Gerät mietet.

sportfahrer.at, motor-sports.at

franz.schulz205@gmail.com

Wer lieber Kart fährt, findet indoor

Foto: Bernhard Reichel

News: Bugatti-Rimac

Französisch-kroatisches Joint-Venture

Lange waren es nur Gerüchte aber nun ist der Deal längst unter Dach und Fach. Natürlich kann man sich fragen, welchen Einfluss eine Hand voll Supersportwagen, welche ohnehin meist nur in einer Garage oder Wohnzimmer stehen, auf das Weltklima haben, aber mit Rimac hat Bugatti einen Joint Venture gefunden, welches die Messlatte bereits ordentlich hoch gelegt hat. Der kroatische 1.914 PS starke rein elektrische Hy-

persportler Nevera hat unlängst alle möglichen Performance-Rekorde aufgestellt. Das gemeinsame Unternehmen heißt schlicht Bugatti-Rimac. Mit 55% Prozent der Anteile hält Rimac die Entscheidungshoheit, die verbliebenen 45% gehen an Porsche. Die Stuttgarter haben sich über die Jahre schon bei den Kroaten mit einem Viertel Anteil eingekauft. Dass der nächste Bugatti ein rein elektrischer Ableger sein soll, ist bereits vom

Tisch. Der Chiron-Nachfolger wird ein Hybrid und wird auch mehrerer Geschwistermodelle haben, welche auch wieder in Molsheim gebaut werden. Auch Porsche wird von den Technologien profitieren. Der Chiron wird wie geplant weiter gebaut, außerdem werden 40 „Boliden“ gefertigt. Dieser Extremsportler mit 16 Zylindern leistet mit 1.600 PS mehr wie, er mit 1.450 Kilo wiegt, Straßenzulassung wird es jedoch keine geben.

Foto: Hersteller

X-Bow und 718 Cayman S lassen Herzen höher schlagen - einsteigen und ausprobieren am Adrenalintag am Red Bull Ring
© Red Bull Ring



Adrenalintag am Red Bull Ring

Mehr PS an einem Tag geht nicht!

Sie können sich nicht entscheiden, welches Fahrerlebnis für Sie das richtige ist? Auch dafür hat der Red Bull Ring die passende Lösung - beim Adrenalintag gibt es von allem etwas! Streichen Sie sich schon einmal den 25. Oktober dick im Kalender an!

Egal ob Action im offenen KTM X-Bow, oder das geführte Fahren am Red Bull Ring im schnellen Porsche, ein Muss für jeden Speed-Junkie. Ein Abstecher ins Gelände und zu guter Letzt noch ein zünftiges Kart-Rennen runden das Programm beim Adrenalintag in Spielberg ab. Nachstehend noch ein kleiner Exkurs zu den Boliden:

KTM X-Bow

Mit dem österreichischen Boliden ist man verdammt nah am Kart dran – aber an einem für Erwachsene. In weniger als 4 Sekunden erledigt man den Sprint zur 100 km/h Marke, sein präzises Fahrverhalten

ähnelt einem Formel-Auto, allerdings mit Platz für zwei. Nicht von ungefähr gilt der X-Bow auch bei den Fahrtechnik-Coaches als die Spaßmaschine schlechthin.

Porsche 718 Cayman S

Ein gewisser Walter Röhrl hat über den Cayman S einmal gesagt, dass er „der Porsche für Porsche-Fahrer“ ist. Was er damit gemeint hat? Null Ballast, höchste Präzision und spielerisches Handling dank Mittelmotor-Layout – Präzision par excellence. Ein Auto wie gemacht dafür, am Red Bull Ring das Limit zu erfahren.

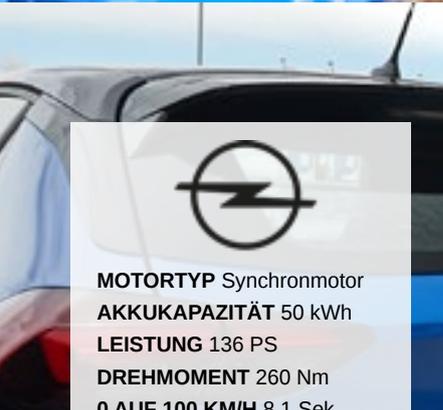
Buggy & Mitsubishi Pick-Up

In der Fachsprache heißen sie Side-by-Side, kleine zweisitzige Buggys, die auch bei der Rallye Dakar als Einsteigerfahrzeuge Verwendung finden. Geringes Gewicht, ausreichend Leistung und eine überragende Geländegängigkeit zeichnen die kleinen Allradler mit großem Spaßfaktor aus – egal ob am technisch anspruchsvollen Test-Track oder bei ausgedehnten Expeditionen.

Spaß macht auch der Mitsubishi L200, nicht nur wenn es darum geht, seine Off-road-Fähigkeiten zu schulen. Robust, übersichtlich und bärenstark (150 PS, 400 Nm) lässt der japanische Pick-Up schwierige Situationen zum Kinderspiel werden. Steigen Sie ein und seien Sie am 25. Oktober live mit dabei – die volle Ladung Adrenalin können Sie jetzt unter redbullring.com buchen.



Hier geht's um Geschicklichkeit und nicht um Speed - macht aber im L200 nicht weniger Spaß
© Red Bull Ring



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 Vorderrad
LEERGEWICHT 1.530 kg
REICHWEITE 260 km
VERBRAUCH 5,7 L/100km
VERBRAUCH TEST
 17 kWh/100km
CO₂ 0 g/km
KOFFERRAUM 309–1118 L
PREIS 27.399 €

Vergleich: Opel Corsa-e & Corsa e-Rallye Cup

Was darf's denn

Komfort oder Sportlichkeit? Eine Standardfrage beim Autokauf, in unserem kleinen Vergleich stellt sich diese nicht. Wir haben uns angesehen, was den Rallye-Corsa-e von seinem Serienbruder unterscheidet – oder eben nicht.



Text & Fotos:
Robert May

Gleich zu Beginn fällt einem natürlich der Innenraum auf. Die Serienversion wirkt rundum gelungen, auch wenn es im Fond etwas eng ist. Im Cockpit ist der Corsa (auch im Vergleich zu den Großkonzernbrüdern) aufgeräumt – wenig Knöpfe, digitales Fahrerdisplay und natürlich Touchscreen-Multimediasystem. Im Rallyeauto muss darauf freilich verzichtet werden, den Weg sagt die Copilotin an, Musik gibt es nur dann, wenn man selbst singt ... Dafür gibt es jede Menge Sicherheitsfeatures – neben altbekannten wie Sicherheitszelle, Rennsitze und -gurte sowie Feuerlöscher auch das Hochvolt-Überwachungssystem. Dies ist im Motorsport für Elektrofahrzeuge besonders wichtig, da nicht nur die Insassen, sondern auch Außenstehende mittels Farbcodes informiert werden wollen, ob ein sicheres Berühren des Fahrzeugs möglich ist. Bei grünem LED-Licht kann man gefahrlos hingreifen, bei rot heißt es, Abstand halten und nur geschultes Personal ans Auto lassen.

Gleicher als gedacht

Das restliche Auto ist technisch nahezu ident mit der Serienversion, sowohl optisch als auch technisch. Der Elektromotor leistet bei beiden 136 PS und ein maximales Drehmoment von 260 Nm. Über den Fahrmodi-Schalter kann man zwischen Sport, Normal und Eco wählen, wobei nur bei Sport die volle Leistung zur Verfügung steht und in den anderen Modi zur Reichweitenoptimierung gedrosselt wird. Theoretisch schafft man bis zu 330 km mit einer

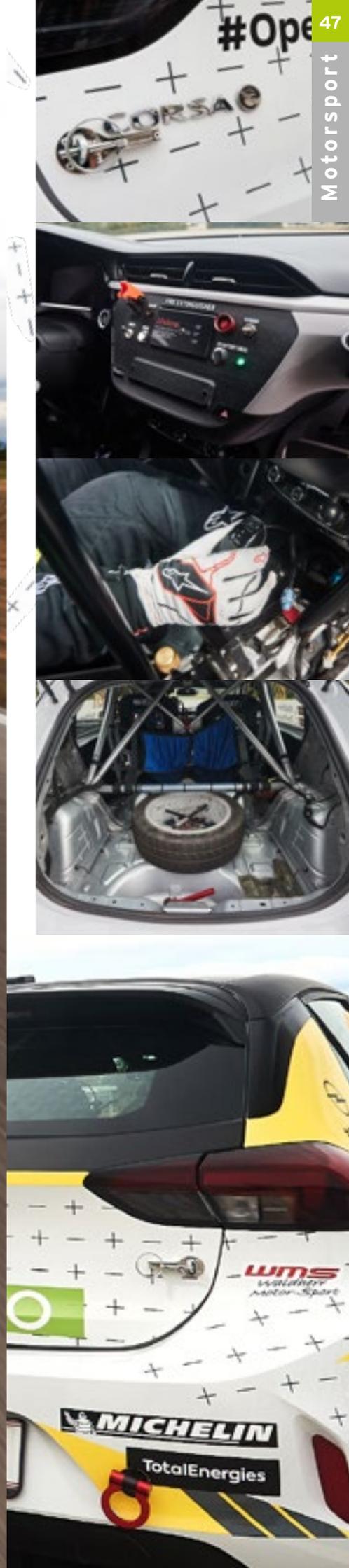
sein?



Ladung des 50 Kilowattstunden-Akku, längere Reisen sollte man aber doch eher mit Zwischenstopp kalkulieren. Das Schnellladesystem verträgt bis zu 100 kW Ladeleistung, damit kann man in knapp 30 Minuten auf 80 Prozent Kapazität laden. Genauso verhält es sich im Rallyeauto, welches sowohl an normalen Ladesäulen als auch, wie im Opel e-Rallye Cup, über mobile Charger gleich wieder einsatzbereit gemacht werden kann. Ein Unterschied der beiden Corsa ist die Bremsanlage, welche im Rallyeauto modifiziert wurde, um die Belastungen des Motorsports besser zu verkraften. Man hat doch deutlich mehr Gewicht als bei Verbrennerfahrzeugen, die Akkus im Corsa-e wiegen allein rund 350 kg, und Gewicht ist nun einmal der größte Feind jeder Bremsanlage.

Erkennen Sie den Unterschied

Als Fazit kann man also sagen, dass im Opel Corsa-e Rallye eine ganze Menge Serientechnik steckt und sich die beiden Versionen vor allem durch die Komfortelemente und Sicherheitsfeatures unterscheiden. Beim Händler bekommt man die Rallyeversion natürlich trotzdem nicht, aber für ernsthafte Interessenten wird man beim Team von STARD und Waldherr Motorsport sicherlich die nötigen Informationen für einen Einsatz im Rallyesport bekommen – und wer weiß: Vielleicht findet sich ja das eine oder andere neue Talent nicht nur im E-Sports, sondern auch im Elektro-Rennsport!



ALLE ELI LIEBEN



50 SHOPS
5 RESTAURANTS
BARS/CAFÉ

www.elishopping.at  