motor&more

April/Mai 2023

www.motorandmore.at

Frau am Steuer

TESTS: Ford Puma • Porsche Taycan Turbo S Cross Turismo & Cayenne Seat Tarraco • Skoda Enyaq Coupé RS iV • Toyota bZ4X

Technik

Beleuchtete Embleme nun legal

Autonomes Fahren

Brauchen wir noch einen Führerschein?

Gewinnspiel

SONAX

50 JAHRE WACHAURING

RALLYCROSS MELK

22. + 23. April 2023

MIT DABEI:
RX LEGENDS

FREIER EINTRITT BIS 16 JAHRE

fahrtechnik ÖAMTC · swisspor · Ford Eigenthaler Pöchlarn · Texing · GRUBER STEUERBERATUNG · KFZ FREINBERGER www.kfz1.com · RM · LERU MOTORSPORT TEAM 2 · Jansen COMPETITION · VOLLGAS! · DULLINGER Fahrwerkstechnik www.dullinger.co.at · MOTORSPORT TEAM MOSTVIERTEL · JWRacing

Mehr auf jwracing.at und leruteam2.at

Fotos: Johann Newetschny, Walter Vogler (Montage), Design: Rallycrossmedia.com, Herausgeber: Leru Team 2 A-3244 Ruprechtshofen, Druck: M.M Werbe & Event OG, A-5165 Seeham

Editorial

Liebe Autobegeisterte,

Das fest beschlossene **„Verbrennungsmotorverbot“** wackelt bereits wieder. Neben Deutschland wehren sich doch noch jene Länder, welche mit der Infrastruktur nicht nachkommen und vorsehen, dass Mobilität nicht nur für Topverdiener ein Luxus sein darf. Es dämmert, dass bei der prognostizierten Energieverbrauchsverdoppelung noch nicht jeder elektrisch fahren wird können, vom Schwerverkehr noch gar nicht zu sprechen. Die Schweiz sieht bei Blackoutgefahr sogar ein **Fahrverbot** für E-Autos vor. Norwegen verbietet wegen **Brandgefahr** E-Autos auf Fähren. Renault, Geely und Aramco kündigten eben an, gemeinsam neue **Verbrennungsmotoren** zu entwickeln.

Kleben und kleben lassen - Reifenaufstechen heißt jetzt Zivilcourage, Staus verursachen Klimaaktivismus. Schade, dass bei den Forderungen der beliebten Klimakleber die Fantasie abrupt endet. **Tempo 100** soll etwa her, wenig effektiv und die Industrie freut sich, denn die hat ihre Klimaziele verfehlt. Richten soll es selbstverständlich der lobbylose Autofahrer. Er hat sich ja dran gewöhnt. Man stelle sich vor, die Kleber würden sich etwa gegen **grüne Atomkraft** stellen oder sich für eine wirksame **Kerosinsteuer** einsetzen. Vor allem letzteres ist auszuschließen, das würde ja den eigenen Urlaub von der Asphalthaft verteuern. *„Sie haben den Flug als Privatleute gebucht, nicht als Klimaschützer. Das muss man auseinanderhalten“* lassen die Aktivisten ausrichten. Da kann man nur hoffen, dass das Klima das auch auseinanderhält. Diese **Doppelmoral** wird nicht nur untermauert durch die teils mit dem Auto angereisten Klimakleber, sondern sie repräsentiert sinnbildlich die heutige Welt. Die Frage ist nur: Will die Politik im kommenden Wahlkampfjahr tatsächlich mit völlig klar abgelehnten Punkten à la **Tempo 100, GIS für alle, Führerscheintauglichkeitsprüfung ab 70**, oder **E10** den Rechtspopulisten die Macht übergeben?

Die **veränderte Wahrnehmung des Automobils** lässt sich auch an einer vergangenen Klage der Französin Zoe Renault feststellen: Sie klagte den Autobauer, schließlich möchte sie nicht wie ein Auto heißen. Dabei waren es gerade die Automobile, die im frühen Frankreich die **Frauenbewegung** vorantrieben. Ein Faktum, welches gerne verschwiegen wird und dem Auto wieder zu Unrecht ein Stück Anerkennung abnimmt. Wir hoffen, unsere Geschichte rückt dies wieder etwas gerade.

Viel Spaß beim Lesen
Ihr Bernhard Reichel

Inhalt

Titelstory:	Emanzipationswaffe Automobil	4
Klassik:	Biografien, Pionierinnen, Erfinderinnen	10
	Motorsportlerinnen	17
Tests:	Toyota bZ4X	22
	Skoda Enyaq Coupé RS iV	23
	Seat Tarraco Xperience	24
	Porsche Cayenne E-Hybrid	26
	Porsche Taycan Turbo S Cross Turismo	27
	Ford Puma	28
Klassik:	Autos mit Frauen-Vornamen	30
	Das Frauenauto	32
	Von Frauen für Frauen - Volvo YCC	34
Gewinnspiel:	Sonax	36
Verkehr & mehr:	Kommentar: Erst uns selbst heilen	38
	Revival des Partnerlooks	39
Klassik:	Frauen und Werbung	38
	Büchertipps	42
Ausblick:	Beleuchtete Logos & Herbstneuheiten	43
Fahrschule:	Autonomes Fahren & Fahrausbildung	44
Motorsport:	Österreichs Motorsportlerinnen	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, W.E. Randerer, Joachim Zanitzer, Georg Hanousek, Fotos: Robert May, Johann Vogl, Michael Jurtin. Anzeigen & Marketing: Gerald Hruza, Claudia Auer. Gestaltung & Layout: Bernhard Reichel, Produktion: grafik.at - Atelier Hannes Gsell, Druck: Grafički zavod Hrvatske d.o.o. Vertrieb: PlusCity und LentiaCity (Linz), Shopping City Seiersberg (Graz), ELI Shopping (Liezen), Leoben City Shopping (Leoben), EO (Oberwart), Riverside, Auhofcenter und Q19 (Wien), G3 Shopping Resort (Seyring/Gerasdorf), Rosenarcade (Tulln), City Center Amstetten (Amstetten), bühlcenter (Krems). Fotos: Cover: Hersteller, Mega Global, The Mega Agency, Archiv, Seite 3: Hersteller, Archiv

motormore

Titelstory: Frau am Steuer

Emanzipationswaffe

„Entlassung in die Freiheit“, „Befreiung aus einem Zustand der Abhängigkeit“: Emanzipation ist heute zum Glück jedem in Europa ein Begriff. Dieser steht in der Wahrnehmung heute auch allein stehend häufig für die Frauenbewegung. Die entscheidende Komponente Automobil bleibt fast verschwiegen und ungeschätzt.

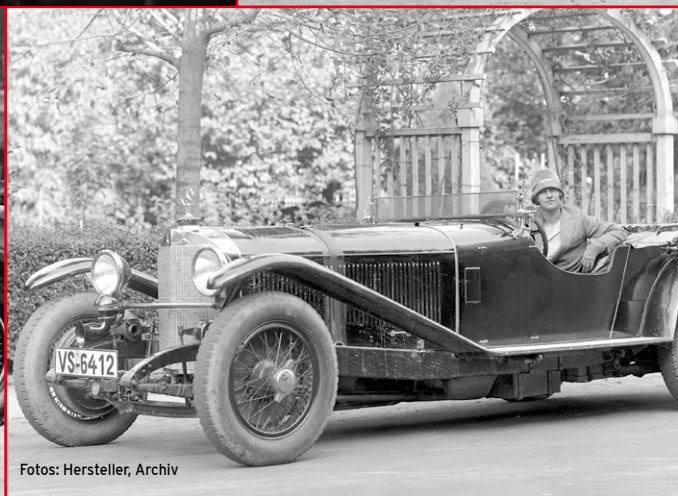
von Bernhard Reichel

Fahrrad, Kurzhaarschnitt, Rauchen, Hose, Wahlrecht, Zugang zu Bildung und Arbeit - an Eroberungen, Triumphen und Facetten mangelte es wirklich nicht. Umso erstaunlicher, dass jener Vorstoß in die Männerhochburg schlechthin, das Automobil, kaum Beachtung dieses weltweit weiterhin brisanten Themas findet. Automobil zu sein, das war Jahrzehnte das Symbol des emanzipatorischen Aufbruches. Ja mehr noch, erst das Auto beendete die defacto jahrtausende Jahre lange aufgedrängte Immobilität der Frauen. Doch deren Weg war mehr als steinig, tragisch und anstrengend. Dabei fing erstmals alles gut an, als Bertha Benz 1888 ihre berühmte Fahrt von Mannheim nach Pforzheim mit dem offenen dreirädrigen Patent-Motorwagen unternahm.

Unter gutem Stern

Dass Bertha selbst fuhr, ist keineswegs einwandfrei überliefert, vielmehr dürfte ihr älterer Sohn am Steuer gesessen sein. Ein Zylinder, nicht mal 1 PS und 16 km/h und erstmals 106 Kilometer vor sich, da gehört schon einiges an Mut dazu, diese Reise im Geheimen zu unternehmen. Unberechenbare Gefahren, Fahrverbote, weder Straßen noch Wegweiser gab es, das Benzin auf Vorrat musste reichen. Ein Wagen ohne Pferde, der obendrein noch selbige verärgernd erschreckte, stinkt und lärmt - die zu überwindenden Widerstände waren beachtlich. Bekanntlich ging die Geschichte gut aus und der automobile Siegeszug hält bis heute an und prägte die Welt. Schleppend fasste das Automobil Schritt für Schritt Fuß. Lediglich die besonders betuchte männliche Oberschicht entdeckte das neue Prestigesymbol für sich und später das waghalsige Abenteuer des Selbstfahrens als Sport und Lebensstil. Entsprechend waren die Kosten schon ein entscheidender Faktor. Die Anschaffung und den Betrieb, in der Regel zählte auch der Lebensunterhalt eines Chauffeurs dazu, die enorm hohen Steuern eines Automobils konnte sich kaum jemand leisten. Da Finanzen meist von den Männern kontrolliert wurden, war die Frau von deren gutem Willen abhängig, was jedoch nicht chancenlos war, da die häuslichen Pflichten ohnehin vom Dienstpersonal erledigt wurden. Berufstätigkeit gestand man eher unverheirateten Frauen zu und dann blieben technische oder automobile Berufe meist verwehrt. Nimmt man Zahlen der Stadt Stuttgart, gar schon aus 1910 her, so waren nicht mal zwei Prozent der Autos auf Frauen angemeldet und diese waren Witwen.

Mehr über die tragische Geschichte von Ernes Merck finden Sie auf Seite 19



Fotos: Hersteller, Archiv

Waghalsig

Nicht zu unterschätzen waren auch zahlenreiche Gefahrenquellen, nicht nur Kriminalität und Naturgewalten waren eine Gefahr, sondern auch die mit der neuen Erfindung unzufriedene Gesellschaft. Mit überfahrenen Nutztieren, aufgescheuchten Pferden, Unfällen, Naturschäden, Lärm, Gestank, Staub und rücksichtsloser und arroganter Unruhe züchtete man sich eher Feinde, welche im besten Fall mit Steinen warfen oder im schlimmsten Fall mit gespannten Drahtseilen den Kopf vom Körper befreiten.

Unromantisch

Weiters darf man sich das Autofahren nicht einfach in schwarz/weiß vorstellen. Bis mindestens 1910 waren die Wagen allesamt offen, Fahrer und Insassen somit permanent allen unwirtlichen Temperaturen und der Witterung ausgesetzt. Die Fahrzeuge waren mehr als schwergängig und permanenter Wartung unterworfen. Abschmieren, Doppelkuppeln, Vergaser fluten beim Anstartvorgang, Einstellen der Zündung, Kühlung überwachen, usw. Schon das Anlassen per Kurbel erforderte ordentlich Kraftaufwand, was im schlimmsten Fall mit einem Rückschlag tödlich ausging. Die Hände waren blutig, die Beine von den überhitzten Motoren oder Betriebsflüssigkeiten verbrannt. Das damals, vor allem in den USA, noch vorherrschende Elektroauto hatte hier auf alle Fälle klare Vorzüge. Reifenschäden und deren aufwendiger Tausch waren wortwörtlich an der Tagesordnung, so teilte man sich ja noch die Straßen mit Pferden und deren Gespannen, Hufnägel zierten die kaum präparierten Straßen - ein öffentliches Straßennetz gab es faktisch noch nicht. Die meisten Wege gehörten Bauern, welche gerne kräftig Maut verlangten.

Pseudowissenschaft

Seit der Aufklärung und deren klar zugeteilten geschlechtlichen biologischen Unterschieden, galt die Frau um die Jahrhundertwende noch als zu behütendes Mängelwesen in der klar männlich ausgerichteten Gesellschaft. Kein nerviges Klischee, sondern Stand der Wissenschaft. Die zu überwindenden Widerstände sind heute kaum noch fassbar. Vor allem wird die biologisch bedingte Tendenz zur Hysterie als Frauenkrankheit festgeschrieben. Die „Allgemeine Automobil Zeitung fasste 1902 folgende Diagnosen zusammen, welche zum Autofahren notwendig seien: *„Kaltblütigkeit, rasches Auffassen einer Situation, blitzschnelles Entschließen, Vorsicht“, („...) und auch die Vorliebe für mechanische Dinge findet man bei ihnen höchst selten, und wenn, so fehlt hinwieder das Talent.*“ Auch in Wien dachte man 1903 sogar darüber nach, Frauen generell das Autofahren per Gesetz zu verbieten. In der Zeitschrift Auto Liga finden sich 1914 unter anderem noch solche Zeilen: *„Von den Frauen kann höchstens eine von hundert als tauglich für das Automobillenken bezeichnet werden. Sie haben nicht den Körperbau und die Konstitution des Mannes, ihnen fehlt die physische Ausdauer, sie verlieren gerade dann, wenn schärfste Konzentration notwendig ist, am liebsten den Kopf, und die allerwenigsten von ihnen sind imstande, einfache Maschinen, geschweige denn eine komplizierte zu verstehen.“ „Zum Automobillenken gehört ein ganzer Mann, in ihrer Schwäche und Hilfsbedürftigkeit seien Frauen wie Kinder.“* Selbst unter weitsichtigeren Autoren fanden sich Fazite wie dieses: *„Autofahren sei eine Frage der Erziehung. Männer seien durch ihre Berufstätigkeit in Entschlussfähigkeit und Überlegung trainiert.“*

Global Thinking

Im Grunde verliefen die Entwicklungen global sehr ähnlich und fielen in den großen Metropolen wie New York, London, Paris oder Berlin auf fruchtbaren Boden. Tendenziell war das Tempo in den USA etwas schneller. Besonders das Automobil verhalf ebenda Frauenrechtsbewegungen, große Distanzen zu überwinden oder als Werbeträger in Form von politischen Plakaten oder Fahnen zu dienen. Vor allem Frankreich war den anderen europäischen Ländern, was Automobilismus betraf, voraus, auch unseren automobilgeprägten deutschen Nachbarn, was sich etwa auch beim Taxifahren symbolisch belegte. Während französische Taxilenkerinnen bereits ein beliebtes Motiv für Ansichtskarten waren, wurde 1908 die deutsche Elisabeth Papp solange schikaniert, bis sie ihre Lizenz wieder abgab, der Irländerin Shela O´Neil wurde diese gar nicht erst ausgestellt, erst 1972 wurde dies auch Frauen ermöglicht. In Österreich durften Taxistinnen 1926 ans Steuer.

Nachgestellt, aber nicht weniger dramatisch, muss wohl 1888 die erste Berührung mit einem Automobil gewesen sein, als Bertha Benz waghalsig die erste Autofahrt riskierte.

Sechs stolze Damen mit Hut im NSU 6/18 aus 1913, Mehr über NSU auf Seite 42.

Weiblicher Automobilismus und Motorsport waren eng miteinander verbunden, vornehmlich weil es eine Frage des Einkommens war. Auch im Motorsport war es ein mühsamer Kampf um Gleichberechtigung, der im Grunde bis heute andauert. Hysterie oder Homosexualität waren damals beliebte Willkürbegründungen, Frauen von Rennen zu sperren. Bewegende Geschichten dazu finden Sie ab Seite 17 und jene über ein eigenes Damenteam auf Seite 18 sollte man sich nicht entgehen lassen.

Die Rennfahrerin Anny Deim führt Kunststücke auf einem Motorrad vor, 1935. Da das Auto äußerst lange nur ein Luxusgut war, fand Mobilität meist auf dem Zweirad statt.

Auch die häufigen und schweren Wartungsarbeiten sowie Reparaturen und regelmäßige Reifenwechsel absolvierten die frühen Automobilistinnen mit Bravour, allen massiven Vorurteilen zum Trotz.

Fotos: Hersteller, Archiv, Technisches Museum Wien/Artur Fenzlau

Motorsport

Auch im Motorsport gab es praktisch nie Gesetze, die es Frauen per se verboten hätten, an Rennen teilzunehmen. Aber schon 1904 wurde die Rennfahrerin Camille du Gast mit dem Vermerk des Risikos der weiblichen Nervosität gesperrt (war bis dahin die einzige Frau im ACF, danach keine mehr). Körperlich seien Frauen dem notwendigen Reaktionsvermögen und den Anforderungen hoher Geschwindigkeiten nicht gewachsen. Auch Sigmund Freud hatte seine Theorien, was die Motivation angeht, Frauen ginge es nur darum ihrer *„weiblichen Sucht zu frönen, die Männer zu bezwingen und zu erniedrigen“*. Selbst 2009 möge Jutta Kleinschmidt noch erkennen, dass Frauen im Motorsport systematisch benachteiligt werden.

Fordschritte

Der Ton der Presse besserte sich stetig. *„Die Frau hat ihren Komfort, ihren raffinierten Geschmack, den sie sonst nur zu Hause zeigen kann, im Auto konzentriert bei sich“*, schrieb etwa die „Allgemeine Automobil Zeitung“ 1914. Das hat natürlich auch den Hintergrund, dass die Industrie die Vorzüge der Damen werbewirksam für sich einsetzen wollte. Damit etablierte sich wortwörtlich das Bild der Frau am Steuer in der Gesellschaft. Im selben Jahr erfand Henry Ford mit der Fließbandproduktion und dem Modell T das Volksauto für die Masse. *„Der Ford sei ein Auto der Frauen, (...) Er ist eine echte Waffe im Umbruch der sozialen Ordnung“,* hieß es in einem Prospekt des Herstellers. Weiters erkannten Politik und Industrie auch in Europa, dass die rücksichtslosen Eskapaden der so genannten Herrenfahrer der Akzeptanz des Automobils in der Bevölkerung und deren zukünftiger Verbreitung alles andere als dienlich waren. Die ruhigen überlegten und umsichtigen Vorzüge des weiblichen Fahrstiles sollen nun als Vorbild dienen. Die „Allgemeine Automobil Zeitung“ fasste es 1912 wie folgt zusammen: *„Die Frau sei infolge ihres feinen Gefühls und ihrer leichten Hand in vielen Punkten weit besser als der Mann zur Führung eines Automobils geeignet (...)“*. Die AutoLiga schrieb: *„Über Autofahrerinnen ließe sich nur Gutes sagen, weil sie niemals in den Reihen der Wildlinge zu finden seien und sich keiner flagranten Verletzungen der Verkehrsvorschriften und -gebote schuldig machten“.*

Innenlenker

Mitte der 1920er erfolgte mit Verbreitung der geschlossenen wettergeschützten Wagen eine weitere Erleichterung, wie auch zahlreiche weitere technische Innovationen, welche Komfort und Bedienbarkeit weiter entscheidend erhöhten.

Weltkriege

Entscheidende Durchbrüche lieferten letztlich die beiden Weltkriege. In beiden Fällen mussten Frauen notwendigerweise in die beruflichen Rollen der einberufenen Männer schlüpfen. Zwar mussten die meisten Frauen zuerst beim Ende des ersten Weltkrieges die Berufe an die überlebenden Männer wieder abgeben, allerdings waren das nicht so viele, die Frauenemanzipation schritt bis zu den Nationalsozialisten damals rasch voran. Sie mussten entscheidende Positionen im Wirtschaftsleben einnehmen, weil zu wenige einsetzbare Männer überlebten. Obendrein blieben öffentliche Demonstration, dass diese Berufe, insbesondere die Bedienung aller möglichen technischen bis automobilen Geräte, überzeugend möglich sind und ein weiter gestärktes weibliches Selbstbewusstsein.

Neue Frauen

Die Wahrnehmung der „Neuen Frauen“ war nicht mehr aufzuhalten. Gerne zeigte Frau sich mit ihrem Wagen auf Titelblättern. Galloway Motors wurde weiterhin überwiegend von Frauen geführt.

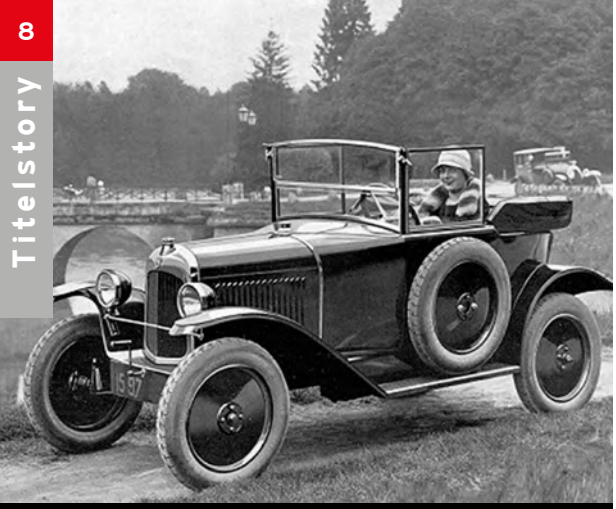
SONAX®
MADE IN GERMANY

GLASKLARE SCHEIBEN, FRISCHER DUFT!

Sweet Flamingo

Der Sommer kann kommen. Ocean Fresh, Havanna Love, Alm Sommer und unseren jüngsten Spross Sweet Flamingo gibt es jetzt auch als Lufterfrischer.

www.sonax.at



Kleinwagen wie der Citroen C3 TL aus 1924 wurden rasch zum Frauenauto degradiert, mit allen Vor- und Gerichtsurteilen. Mehr dazu auf Seite 32.

Das Kleid von Dame und Wagen Ton in Ton und mustertechnisch perfekt abgestimmt, das war in der frühen Automobilgeschichte absolut üblich. Mehr dazu auf Seite 39 und mehr über die abgebildete Künstlerin Sonia Delaunay-Terk lesen Sie auf Seite 14.

Herrenfahrer

Analog zum Herrensport von Pferd und Rad ist auch hier und heute die private Ambition, ohne Gewinnabsicht an Rennen teilzunehmen, verbreitet. Der Begriff Herrenfahrer war vor allem in der Pionierzeit des Automobils (1886-1914) als intensiver Lebensstil zu verstehen, nicht selten mit militärischem Hintergrund, sozusagen als moderner Ritter. Diese wohlhabende Oberschicht nützte das Automobil als Abenteuermaschine, anstelle des Chauffeurs, und sich selbst teils lebensgefährlichen sportlichen Prüfungen zu stellen. Der Fahrstil war äußert rücksichtslos und arrogant. Kaltblütig, unerschrocken, entschlussfähig, beschrieb er sich selbst.

Autlerin

Bis zur alten Jahrhundertwende war „Autlerin“ der gängige Begriff für die automobile Frau, allerdings oft noch mit Chauffeur.

Selbstfahrerin

Wie der Name es vermuten lässt, nimmt die Selbstfahrerin das Steuer selbst in die Hand.

Neue Frau

Idealvorstellung von der eigenständigen Frau, welche welche alle Rechte und Möglichkeiten zur Berufsausübung besitzt, sowie Eigenständigkeit und Unabhängigkeit in allen Bereichen des Lebens. Der Begriff entstand im Wechsel auf das 20. Jahrhundert.

Fotos: Hersteller, Bibliothèque Nationale de France

Direktorin und Managerin war die Ingenieurin Dorothée Pullinger und brachte 1920 mit dem Galloway 10/20 das wohl erste Automobil speziell für Frauen auf den Markt.

Ultimatives Luxusgut

Kein Prozent der Bevölkerung besaß überhaupt ein Auto, 1926 gelang etwa in Berlin die Gründung des „Deutsche-Damen-Automobil-Club“ (DDAC). Mehr hierzu auf Seite 14. *„Besonders die Dame im Beruf braucht das Automobil und wenn es auch nur für die Erholungsfahrten ist, die Entspannung und Ruhe geben. Man versteht sich als des Mannes ebenbürtig und beweise am Steuer Ruhe, Kaltblütigkeit, Energie und Konzentration (...)“*, schrieb die „Elegante Welt“ etwa 1927. Frauen wurden als Käuferinnen zunehmend interessant, so machten diese in „Deutschland“ bald 10 Prozent aus. *„Was soll von einem Mädchen noch übrig bleiben, wenn man das Auto abzieht?“* hinterfragt ironisch „Die Dame“ 1928. Erfolge und ein Bild, welches unter den Nationalsozialisten keinen Platz mehr haben sollte. Auch in diesem Krieg mussten Frauen Männer in ihren Berufen ersetzen und behielten diese auch nachher, wenn auch teils aus tragischen Gründen. Mitte der 1950er-Jahre besaß in den USA bereits jede vierte Frau einen Führerschein, für dieses Niveau benötigte Europa noch weitere zwei Jahrzehnte. Auch im deutschsprachigen Raum war nach Kriegsende das Autofahren keine automatische Selbstverständlichkeit, ein vollwertiges Automobil immer noch schlichtweg unleistbar. Roller, Motorrad, Kleinstwagen waren das Machbare. Verheiratete Frauen waren gesetzlich oder finanziell vom Willen des Mannes abhängig. Auch in Österreich durften Frauen erst seit 1975 ohne Zustimmung des Mannes arbeiten gehen. Global ist das Thema immer noch von einer gewissen Tragweite.

Saudi Arabien

Die Welt blickt heute auf Saudi Arabien, Frauen dürfen seit Juni 2018 dort endlich den Führerschein machen und regulär am Verkehr teilnehmen, ein Kampf, der seit 1990 tobt. Aktivistinnen, die mutig gegen Fahrverbote verstießen, sitzen heute noch im Gefängnis, selbst Wochen vor dem angekündigten Start der Fahrlizenzen gab es zahlreiche Verhaftungen. Die Hürden für diese sind ohnehin hoch, 90 Fahrstunden können im Extremfall notwendig sein. Nicht alle Männer nehmen Frauen alleine im Auto entspannt hin. Wird es nur verbal ausfällig, so fallen Argumente, dass es nicht genug Parkplätze gäbe und der Verkehr durch Frauen noch mehr ansteigen würde. 2022 fand die erste Frauen-Rallye in der saudischen Wüste statt. Ebenfalls 2018 wiederum führte Turkmenistan ein Fahrverbot für Frauen ein, um die Unfallzahlen zu senken. Wenig überraschend bekommen auch in Nordkorea nur Männer eine Fahrerlaubnis, Ausnahmen für Frauen gibt es nur für Botschaftsangehörige und das auch erst seit kurzem.

Evolutionsbiologisch

Seit der Mensch sesshaft wurde und vor rund 5.000 Jahren den Wagen erfunden hat, hält der Mann mit ehrgeizigem Interesse daran fest, die Frau immobil zu halten. Evolutionsbiologen versuchen darin die Sicherung des Erbgutes zu erkennen. Zur Sicherstellung, dass garantiert nur die eigenen Gene des Mannes weitergeben werden, ist die Überwachung der Frau wesentlich einfacher, je kleiner ihr Bewegungsspielraum ist. Das zeitlose Spiel der Aufwertung durch Abwertung tat natürlich ihr übriges. Für die christliche Kirche waren die Geschlechterrollen schon beim Rauswurf aus dem Paradies verteilt. Das Reiten an sich war nur etwas für tapfere Männer. Der unsichere Damensattel hielt Freiheiten in Raum und Tempo in engen Grenzen. Schon alleine auf der Straße zu Fuß zu gehen war nur etwas für Prostituierte. Auch das Fahrrad verstieß gegen die guten Sitten, so bestand gar die Gefahr der Selbstbefriedigung und der Beeinträchtigung der Gesundheit. So manche Vorurteile halten sich bis heute.

retyred ORIGINAL

Möbel mit verdächtig guter Kurvenlage.
Möbel aus Altreifen.

Rethinking ressources.
www.retyred.com

motor more

Klassik: Geschichtsträchtige Frauen

Biografien

Unglaubliche Geschichten von unglaublichem Mut bis zur unfassbaren Tragik - ohne Frauen sähe die Autowelt heute trostlos aus.

von Alexander Trimmel

Erster Führerschein & Strafzettel: Herzogin Anne d´Uzès

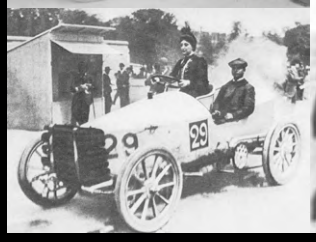
Als sich Anne d'Uzès, Herzogin aus der Champagner-Dynastie Veuve Clicquot, 1897 einen Delahaye Typ 1 zulegte, rätselte die Männerwelt, wer wohl diese lautstarke Teufelsmaschine jemals zähmen würde. Für die Frauenrechtlerin stand von Beginn an fest, dass es auch weiblichen Personen erlaubt sein muss, Fahrerlaubnisprüfungen abzulegen. 1898 konnte sie den weltweit ersten Frauen-Führerschein, das „Premier Certificat de Capacité féminin", ihr Eigen nennen. Kassierte jedoch gleich darauf auch den weltweit ersten Strafzettel. Als sie mit verantwortungslosen 13 km/h statt der großzügig erlaubten 12 Stundenkilometer durch Paris jagte. Ohne Radarbeweis, versteht sich!

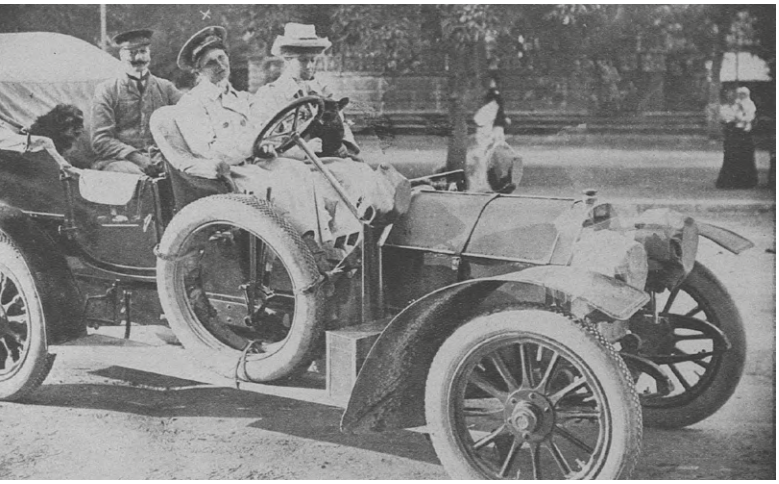
Automarke: Sophie Opel

Als die Wirtstochter Sophie Scheller 1868 den Schlossermeister Adam Opel heiratete, betrieb dieser eine bereits 1862 gegründete Nähmaschinenfabrik in Rüsselsheim. Sophie Opel kümmerte sich vorerst im Betrieb um die Buchhaltung und Lohnauszahlung. Ehe sie sich, nachdem die Firma auch mit der Herstellung von Fahrrädern durchstartete, als Prokuristin immer mehr um die Leitung des Geschäftes bemühte. Als der Firmengründer 1895 verstarb, beschäftigte das Unternehmen bereits über 1000 Mitarbeiter. Auf Anraten ihrer an der Firma mitbeteiligten Söhne, übernahm Sophie Opel 1899 die „Anhaltische Motorwagenfabrik" des Automobilpioniers Friedrich Lutzmann und begann mit der Produktion des Opel-Patentwagens „System Lutzmann".

Früher Rennsport: Camille du Gast

1868 kam Marie Marthe Camille Desinge du Gast in Paris zur Welt. Mit 26 Jahren heiratete sie Jules Crespin, seinerseits Mehrheitsaktionär der weltbekannten „Grands Magasins Dufayel". Nur ein Jahr später verstarb Crespin und hinterließ Camille du Gast ein riesiges Vermögen. 1901 war sie die erste Französin und nach Hélène de Zuylen die zweite Frau, die an einem Autorennen teilnahm. Unter 108 Teilnehmern erreichte sie beim 1105 Kilometer-Rennen von Paris nach Berlin den 33. Gesamtrang. Für das Rennen Paris-Madrid stellte ihr Adrien Baron de Turckheim 1903 einen 30 PS starken De Dietrich zur Verfügung. Das Rennen entwickelte sich zur reinen Katastrophe. Mit unzähligen Unfällen, zahlreichen Verletzten und sterbenden Zuschauern am Straßenrand. Du Gast lag an achter Stelle als sie stoppte, um den eingeklemmten Engländer Phil Stead aus seinem verunfallten Wagen zu befreien. Sie wurde als 77. gewertet, 1904 wegen „weiblicher Nervosität" gänzlich vom Automobilrennsport ausgeschlossen.





Pionierin: Lucia Gräfin Christalnigg von und zu Gillitzstein

Mit Lucia Gräfin Christalnigg hatte Gräfin Melanie Khevenhüller-Metsch eine zweite automobilverliebte Gräfin als sportliche Konkurrentin und Mitstreiterin im Kärntner Automobil-Club, die allgemein als „Raserin" bekannt war. Als diese 1908 die Klubkonkurrenz für sich entscheiden konnte, stand in der „Wiener Allgemeine Automobil-Zeitung" zu lesen: *„Der Sieg der Gräfin Christalnigg-Bellegarde ist sehr bemerkenswert; die Dame ist eine begeisterte Automobilistin, die ihren Itala-Wagen stets selbst steuert, und, was bei einer Dame selten der Fall ist, technisch so geschult ist, dass sie auf ihren Fahrten nicht einmal einen gelernten Chauffeur, sondern nur einen Diener mitnimmt, der im Falle einer Störung unter ihrer Anleitung die nötige Hilfe leistet."*

Fotos: Archiv, Hersteller, Archiv, Bibliothèque Nationale de France

Automarke: Mercèdés Jellinek-Mercedes

Unter dem Pseudonym „Monsieur Mercedes“ ging 1899 der abwechselnd in Baden bei Wien und Nizza residierende Geschäftsmann Emil Jellinek mit einem Daimler Phoenix beim Nizza-Magagnon-Nizza-Rennen an den Start und gewann diesen Bewerb. Ein Jahr später verunglückte Daimler-Werkmeister Wilhelm Braun auf einem von Jellinek gemeldeten Phönix tödlich, worauf dieser Verbesserungen am Auto forderte und die Daimler-Motoren-Gesellschaft mit dem Bau von 36 Stück 23-PS-Wagen mit tieferem Schwerpunkt und verlängertem Radstand beauftragte. An diesen Auftrag knüpfte er die Forderung der Alleinvertretung für diese Fahrzeuge in Österreich-Ungarn, Frankreich, Belgien und den USA. Weiters sollten die Wagen in diesen Ländern unter der Markenbezeichnung „Mercedes“, dem Vornamen seiner damals elfjährigen Tochter, ausgeliefert werden. Die Mercedes-Renner erwiesen sich bei Wettbewerben als nahezu unschlagbar, der Markenname gewann sehr schnell an Popularität, sodass bald sämtliche Daimler-Wagen den Namen von Jellineks Tochter trugen. Und dieser ihn auch selbst 1903 amtlich seinem Familiennamen zufügen ließ.

Automarke: Andrée „Maja“ Jellinek-Mercedes

Vom Erfolg der Mercedes-Wagen beflügelt, gründete Emil Jellinek-Mercedes 1907 die „Österreichische Automobil-Gesellschaft“ für die Herstellung des von Ferdinand Porsche konstruierten Maja-Wagens. Diesmal stand seine zweite, jüngere Tochter mit dem Kosenamen „Maja“ für die Namensgebung seiner neuen Automarke Pate. Doch im Gegensatz zum Mercedes-Höhenflug in Untertürkheim, geriet sein Wiener Neustädter Maja-Abenteuer zum finanziellen Desaster. Verärgert verschleuderte er 1908 seine gesamten Aktienanteile.

Pionierin: Gräfin Melanie Khevenhüller-Metsch

Emil Jellinek konnte Gräfin Melanie Khevenhüller, geborene Comtesse Erdödy, bei einem Besuch des Pariser Autosalons von den Vorzügen des 1905 neu vorgestellten Mercedes Simplex 28/32 HP überzeugen, worauf sich diese ein solches Fahrzeug in ihre Kärntner Heimat liefern ließ. Zwei Jahre später gründete Gräfin Melanie den elitären Kärntner Automobil-Club, in dem sich die Mitglieder austauschen und bei Wertungsfahrten gegeneinander antreten konnten. Zu diesem Zeitpunkt waren im ganzen Bundesland erst 41 Automobile registriert. 1910 gewann Melanie Khevenhüller die Glockner-Fahrt über einen vom Alpenverein angelegten Fahrweg zum Glockner-haus. Mit ihrem Mercedes Simplex, der sich noch heute im Besitz ihres Urenkels befindet.

Alpenfahrt: Helene Morariu-Andriewitsch

Die Tochter eines Hofrats war die erste Teilnehmerin, die 1912 bei der gefürchteten Alpenfahrt antrat. In sechs Tagesetappen musste eine Strecke von insgesamt 2364 Kilometern zurückgelegt werden, die über 19 Alpenpässe führte. Die hübsche Philosophiestudentin wurde als „Fräulein ohne Chauffeur“ zur Sensation der Veranstaltung. In der vorletzten Etappe rammte sie mit ihrem Puch einen „Prellstein“ und musste nach diesem „Akzident“ (Unfall) aufgeben. Dieser Vorfall hinderte sie jedoch nicht daran, auch im nächsten Jahr bei der Alpen-fahrt wieder an den Start zu gehen. 1913 erreichte sie das Ziel ohne jede Verspätung. Bei der technischen Schlussabnahme wurde jedoch ein Federnbruch an ihrem Puch-Wagen festgestellt, was ihr zahlreiche Strafpunkte bescherte.

Lederkoffer:
Baroness Sarah Elizabeth Campbell von Laurentz

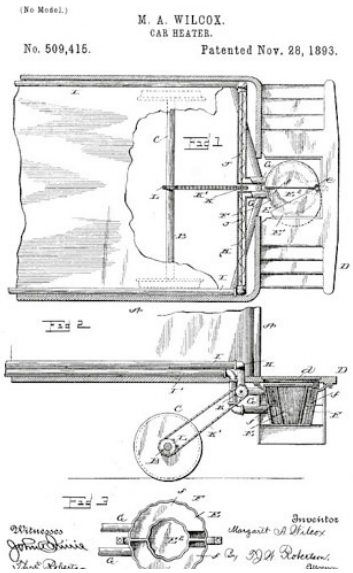
Baroness Campbell von Laurentz war die erste Britin, die ihr eigenes Auto selbst fuhr und auch wartete. 1905 tourte sie mit ihrem Wagen durch England und Frankreich, wobei sie oft Tagesetappen von mehreren hundert Kilometern über Stock und Stein zurücklegte. Die dabei erlebten Erfahrungen und Reiseanekdoten schrieb sie in ihrem Buch „My Motor Milestones“ nieder. Darin beschrieb die somit erste Automobilschriftstellerin auch die Erfindung eines praktischen Gepäckstücks, welches sich auf langen Autoreisen recht einfach transportieren lässt: einen Lederkoffer, der mittels Gurten am Heck des Autos festgeschnallt wird. Eine sehr innovative Idee, wenn man die Zeit bedenkt, in der sie ihre Abenteuerreisen unternahm.

Rückspiegel & Rennsport: Dorothy Levitt

1902 arbeitete die 20-jährige Tochter eines Londoner Juweliers und Teehändlers als Sekretärin bei der „Napier Car Company“. Dabei lernte sie den Napier-Werksfahrer Selwyn Edge kennen, der 1902 beim „Gordon Benett Cup-Rennen“ von Paris nach Innsbruck siegte. Sie begann sich intensiv für den Motorsport zu begeistern. Im Oktober 1903 gewann sie als erste Frau ein Autorennen, die Southport Speed Trials, und schockierte mit ihrem Sieg die Männerwelt. Knapp zwei Jahre später stellte sie bei den Brighton Speed Trials mit 128 km/h einen neuen Geschwindigkeitsweltrekord für Damen auf. Trotz ihrer Bekanntheit und Erfolge, war es ihr verwehrt, auf der 1907 neu errichteten Brooklands-Rennstrecke an den Start gehen. Levitt arbeitete nebenbei auch als Fahrlehrerin und Journalistin. In ihrem 1909 veröffentlichten Buch „The Woman and the Car“, berichtete sie unter anderem, wie nützlich ein kleiner Handspiegel sein kann, um während der Fahrt den Verkehr hinter dem eigenen Fahrzeug beobachten zu können.

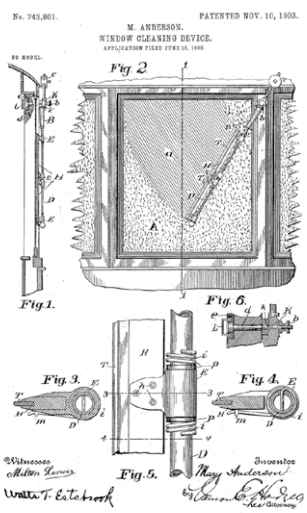
Heizung: Margaret A. Wilcox

Die 1838 in Chicago geborene Margaret Wilcox erfand 1890 ein Kombinationsgerät, in welchem man gleichzeitig Kleidung als auch Geschirr getrennt voneinander waschen konnte. Damals war es für Frauen jedoch noch nicht möglich, ein Patent unter eigenem Namen anzumelden. Margaret Wilcox reichte das Patent folglich unter dem Namen ihres Mannes ein. Dreizehn Jahre später präsentierte sie auf der „World’s Columbian Fair“ eine „Heizungsanlage für das Automobil“, die mittels Luftkanal Abwärme des Verbrennungsmotors zu den Passagieren fächelte. Für diese Erfindung bekam sie am 28. November 1893 ein Patent zugesprochen. Ab 1917 wurden Autoheizungen nach dem Wilcox-Prinzip erstmals in Fahrzeugen angeboten.



Scheibenwischer: Mary Anderson

1902 beobachtete Mary Anderson im Zuge einer Straßenbahnfahrt in New York bei Eisregen, dass der Straßenbahnfahrer trotz Eiseskälte mit geöffneter Windschutzscheibe fuhr, um einigermaßen klare Sicht zu erlangen. Daraufhin skizzierte sie eine handbetriebene Vorrichtung, die aus einem in Lenkradnähe angebrachten Hebel bestand, mit dem der Fahrer bei Bedarf einen gefederten Schwingarm mit einem Gummiblatt über die Windschutzscheibe bewegen konnte. Am 10. November 1903 erhielt sie das US-Patent Nr. 743801 auf die erste funktionierende Scheibenwischanlage der Welt. Zwei Jahre später versuchte sie die Rechte ihrer Erfindung an ein kanadisches Unternehmen zu verkaufen. Dieses verzichtete mit folgender Begründung dankend auf das Angebot: *„Wir halten es nicht von so hohem kommerziellen Wert, als dass ein Verkauf durch unser Unternehmen sich rechtfertigen würde.“*



Fahrtrichtungsanzeiger: Florence Lawrence

Sie galt als erster Zelluloid-Star der Stummfilmzeit! Die aus einer kanadischen Schauspielerfamilie stammende Florence Lawrence war die gefragteste Schauspielerin ihrer Zeit fuhr nicht nur gerne Automobile, sondern verbesserte sie auch mit Begeisterung. Laut eines Berichts der „University of Columbia“ von 1914 sollte die Erfindung des Fahrtrichtungsanzeigers auf sie zurückgehen. Beflaggte Signalarme auf beiden Seiten am Heck des Fahrzeugs konnten vom Armaturenbrett aus per Knopfdruck angehoben und abgesenkt werden. Ihre zweite sicherheitsdienliche Erfindung war ein hinten am Auto montiertes Schild mit der Aufschrift „STOP“, welches bei Betätigung des Bremspedals hochklappte. Da sie sich keine der beiden Erfindungen patentieren ließ, ist eine eindeutige Zuordnung leider nicht möglich.

VOLLGAS-SHOP.AT

JETZT NEU!

Konstruktion: Dorothée Pullinger

1910 arbeitete die 1894 in Frankreich geborene Dorothée Pullinger als technische Zeichnerin beim schottischen Automobilhersteller Arrol-Johnston, dessen Geschäftsführer ihr Vater, Ingenieur Thomas Charles Pullinger, war. 1914 bewarb sie sich um die Aufnahme in die „Institution of Automobile Engineers“. Weil sie eine Frau war, wurde ihr Aufnahmeansuchen abgelehnt. Während des Ersten Weltkriegs stellte Arrol-Johnston seine Produktion auf Flugzeuge und Munition um. Danach wechselte man wieder auf die Autoproduktion zurück. Im ehemaligen Munitionswerk, nun unter Dorothées Leitung, wurde der Galloway gebaut. Der erste und einzige Wagen, welcher ergonomisch speziell für Frauen entwickelt wurde. Unter Pullinger beschäftigte Galloway überwiegend weibliche Arbeitskräfte und produzierte bis 1923 4.000 Exemplare dieser Autos von Frauen für Frauen.

Kunst: Sonia Delaunay-Terk

Die 1885 geborene Tochter einer russisch-jüdischen Familie wuchs in Sankt Petersburg auf. Nach einem Studium in ihrer Heimatstadt und an mehreren deutschen Kunstakademien ging Sonia Terk 1904 nach Paris, wo sie 1910 den Maler Robert Delaunay heiratete. Sie wandte sich als eine der ersten weiblichen Vertreterinnen der abstrakten Malerei zu. Insbesondere der „Geometrischen Abstraktion“, und wird bis heute als bedeutende Wegbereiterin dieser damals neuen Kunstrichtung angesehen. Ihre künstlerischen Ideen fanden später auch Anwendung bei Kostüm- und Stoffentwürfen, sowie der zum Kunstwerk abstrahierten Lackierung von Autokarosserien.

Club: Freifrau Lucy-Elisabeth von Linsingen

Deutsche Automobil-Clubs waren anfangs reine Herren-Clubs, akzeptierten vorerst keine Frauen als vollwertige Mitglieder. So taten sich sieben honorige Automobilistinnen zusammen und gründeten am 18. Mai 1926 den „Deutschen Damen Automobilclub e. V.“, dessen Ziel es war, motorsportliche Veranstaltungen für Damen zu organisieren und ein gesellschaftliches und kulturelles Clubleben aufzubauen. Zur ersten Präsidentin wählten die Damen Freifrau Lucy-Elisabeth von Linsingen, der es gelang, die Sportfahrerin Liliane Roehrs für die Mitgliedschaft und Gründung der Ortsgruppe Hannover zu gewinnen. Dies stellte sich später als sehr wichtig für das Überleben des noch heute existierenden DDAC in der NS-Zeit dar.

Club: Automobile Club féminin de France

Der Automobile Club Feminine de France wurde 1926 von Anne Rochechouart de Mortemart, der Herzogin de Uzès, gegründet. Als Gegenstück zum Automobile Club de France (ACF), der bis heute keine Frauen als ordentliche Mitglieder akzeptiert. 1932 veranstaltete der Damenclub die Rallye Paris-Rom, an der ausschließlich Fahrerinnen aus Frankreich und Italien an den Start gehen durften. Diese über 1700 Kilometer führende Wertungsfahrt war eine der letzten Veranstaltungen, die die damals 83-jährige Clubgründerin und erste Führerscheinbesitzerin der Welt mitorganisierte. Siegerin wurde Madame Jeanne Terouanne auf Bugatti vor Baronessa Fiorenza Aliotti (Alfa Romeo) und Principessa Laura Rospigliosi (Lancia).

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 mir 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

Damenrennen im Prater

Im Oktober 1923 veranstaltete die „Wiener motorsportliche Herrenfahrer-Vereinigung ein Damen-Rennen“ auf der Prater-Hauptallee, welches unzählige begeisterte Zuschauer anlockte. Das sogenannte „Rennen“ war eigentlich eine simple Beschleunigungsfahrt. Die 1,3 Kilometer lange Strecke führte schnurgerade vom Lusthaus in Richtung Praterstern. Erst nach dem Signal „Los“ durften die Damen den Anlasser ihrer Boliden betätigen. Schnellste war Frau Olga Frühwald mit ihrem Gräf & Stift, die nach nur 54 Sekunden die Ziellinie überfuhr. Dies entsprach einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 86,66 km/h. Das „Sport-Tagblatt“ berichtete zur Veranstaltung: *„Es gibt Sportarten, bei denen Damen eigentlich nichts zu suchen haben, wie Boxkämpfe, Fußballmatches und schließlich auch Automobilrennen. Derartige Sportzweige,… sollten tatsächlich dem starken Geschlecht vorbehalten bleiben!“*

Weltumrundung: Clärenore Stinnes

Hugo Stinnes‘ Tochter Clärenore begleitete den deutschen Großindustriellen bis zu dessen Tod im Jahre 1924 als „rechte Hand“ im Unternehmen. Danach bestand ihre Mutter auf Clärenores Trennung vom Konzern, zugunsten ihrer Söhne. Clärenore sollte *„Liebe zu fraulicher Arbeit“* erfahren. Womit jene Frau, die nach eigenen Worten *„nie frei von dem Wunsch nach Abenteuern war“,* gar nichts anfangen konnte. Im Alter von 24 Jahren nahm sie erstmals an Autorennen teil. Am 25. Mai 1927 brach die Autonärrin von Berlin aus zur ersten Automobilfahrt rund um die Welt auf. Mit einem serienmäßigen Adler Standard 6, dem Fotografen Carl-Axel Söderström in einem Begleitlastwagen und zwei Technikern in einem weiteren Serienautomobil. Nach 25 gefährlichen Monaten und 46.758 fordernden Kilometern kehrte sie am 24.6.1929 vielumjubelt zum Ausgangsort der Reise zurück.

Abenteuer: Friedel Grohe-Spada

Im selben Jahr als Clärenore Stinnes ihre Automobil-Weltumrundung in Berlin startete, bekam Friedel Grohe-Spada von der „Münchner Illustrierten Presse“ den Auftrag, indische Völkerstämme zu erforschen. Mercedes-Benz stellte der Berlinerin zwei Fahrzeuge vom Typ 28/95PS für ihre Asien-Expeditionsreise zur Verfügung, wobei einer, gelenkt vom erst 19-jährigen Monteur Walter Jarchow, zum Gepäckwagen umgebaut wurde. Am 2. August 1927 begann die Abenteuerreise in München. Führte durch Urwälder, Wüsten, geröllreiche Flussbetten und Kopfjäger-Gebiete und endete am 28.7.1928 in Rangoon, von wo aus die beiden Abenteurer mit dem Schiff nach Hamburg heimkehrten. In ihrem 1930 erschienenen Buch „Mit Flinte und Lippenstift“ beschrieb Friedel Grohe-Spada ihre Asienfahrt, welche sie auch filmisch festhielt.

Abenteuer: Erika Mann

Die älteste Tochter von Schriftsteller Thomas Mann galt schon im Kindesalter als *„Schrecken der Nachbarschaft“*. Gemeinsam mit Jugendfreund Ricki Hallgarten und weiteren Nachbarskindern gründete sie den „Bund deutscher Mimiker“ und führte im Mannschen Salon Theaterstücke auf. 1927 unternahm sie eine Weltreise, arbeitete als Journalistin und bekam erste kleine Filmrollen in den Streifen „Mädchen in Uniform“ und „Peter Voß, der Millionendieb“. 1931 stellte ihr Ford ein robustes Model A für die 10.000 km-Autorennfahrt des AVD quer durch Europa zur Verfügung. Mit Jugendfreund Ricki am Beifahrersitz gewann die begeisterte Autofahrerin diese fordernde Veranstaltung, bei der Durchschnittsgeschwindigkeit und Zuverlässigkeit für die Wertung zählten.

Abenteuer: Annemarie Schwarzenbach

Annemaries Vater, Alfred Emil Schwarzenbach, war einer der größten Seidenfabrikanten der Welt. Das dritte Kind eines der reichsten Männer der Schweiz studierte Philosophie in Rekordzeit, trat stets als rebellische Garconne, mit kurz geschnittenem Haar und in Männerkleidung auf, zog nach Berlin, wo sie mit Familie Mann engen Kontakt pflegte. Reisen dienten ihr als Befreiung von den Fesseln der konservativen Familie. 1937 lernte sie Ella Maillart, die Tochter eines Pelzhändlers, kennen. Mit deren Ford Roadster De Luxe fuhren die beiden unerschrockenen Damen 1939 von Bulgarien über die Türkei und den Iran nach Afghanistan. Ohne Schleier, Boy, Chauffeur und Schusswaffen wollten sie bis nach Indien vordringen, das zu dieser Zeit von Großbritannien besetzt war. Im Herbst 1939 wurden die reisenden Damen in Afghanistan mit den Auswirkungen des Zweiten Weltkriegs konfrontiert.

Weltumrundung: Heidi Hetzer

1953 nahm die Tochter eines Berliner Autohausbetreibers mit einem Lambretta-Motorroller an einer Rallye um die Müggelberge teil. Im Jahr darauf erlernte sie den Beruf der Kfz-Mechanikerin im Familienbetrieb. Nach dem Tod des Vaters baute sie das Autohaus zu einem der größten Berlins aus. Am 27. Juli 2014 brach die bereits 77-jährige von Berlin aus zu einer Fahrt um die Erde auf. Den Spuren von Clärenore Stinnes folgend. Mit ihrem Hudson Greater Eight von 1930 reiste sie 2 ½ Jahre über Osteuropa nach Teheran und China, anschließend ging's Richtung Australien. Der weitere Weg führte sie durch die USA und Südamerika, sowie das südliche Afrika. Am 12. März 2017 endete ihre Reise um die Welt wieder in Berlin, wo man sie vor dem Brandenburger Tor mit frenetischem Applaus empfing.

Rallye: Anne Hall

Die Tochter eines prominenten Autohändlers in Huddersfield, West Yorkshire, lernte das Autofahren auf den Knien ihres Vaters. Im Zweiten Weltkrieg diente sie als Krankenwagenfahrerin, einige Jahre später wandte sie sich dem Rallye-Sport zu. Mit ihrer Schwester am Beifahrersitz wurde die dreifache Mutter bei der 1951 erstmals ausgetragenen RAC-Rallye im Jaguar XK120 Siebente. Die Safari Rally 1961 beendete das Damenteam Hall/Cardwell als Gesamt-Dritte im Ford Zephyr. Zwei Jahrzehnte lang zählte sie zu den besten Rallye-Fahrerinnen Europas.1964 war sie bei der Rallye Monte Carlo auf einer Sonderprüfung sogar schneller als „Mister Monaco" Graham Hill auf einem identischen Ford Falcon Sprint. Ganz nach ihrem Motto: *„Ich fahre nie spazieren, ich will immer gewinnen!"*

Rallye: Pat Moss

Die jüngere Schwester von Stirling Moss war vor ihrer Motorsportkarriere erfolgreiche Springreiterin. 1953 trat sie erstmals bei Club-Rallyes an, 1958 gelang ihr der motorsportliche Durchbruch mit einem vierten Gesamtrang bei der RAC-Rallye auf einem Werks-Morris Minor. Den gleichzeitigen Titelgewinn beim „European Ladies Rallye Championship" konnte sie 1960, 1962, 1964 und 1965 wiederholen. 1960 gelang ihr gar der Sensationssieg bei der Rallye Liege-Rom-Liege auf einem Austin Healey 3000 und ein zweiter Platz beim Coupé des Alpes. Nach ihrer Heirat mit Rallye-Legende „Carlsson on the roof" Erik Carlsson, wechselte sie ins Saab-Werksteam. im Dezember 1969 kam ihre Tochter zur Welt. Pat Moss-Carlsson schränkte daraufhin ihre Motorsport-Aktivitäten maßgeblich ein und zog sich schlussendlich 1974 aus dem aktiven Rallyesport zurück.

Rallye: Gabriele Husar

Ihr erstes Motorsportgerät war ein brustschwacher 850er Fiat. Mit Hilfe von Rudi Stohl, bei dem sie ab und an am Beifahrersitz Platz nahm und sich dabei ein bisschen etwas von seiner Lenkradartistik abschaute, stieg sie 1979 auf einen Rallye-Lada 1300 um. Ihre größten Motorsporterfolge erzielte sie jedoch im Porsche 911 SC, mit dem sie 1985, als bis heute einzige Pilotin in Mitteleuropa, einen nationalen Rallye-Meisterschaftslauf gewinnen konnte. Mit einer weiblichen Co-Pilotin am „heißen Sitz". Wie sie es immer bevorzugte, was sich aber nicht immer als einfach herausstellte. Bei der Semperit-Rallye 1984 ist eine Beifahrerin bei einer Zwangsrast gar geflüchtet, nachdem Gabi den kosmetikartikel-gesponserten Elfer nach einem Patschen auf der Felge Richtung Ziel weiterprügelte.

Rallye: Michèle Mouton

Die 1951 geborene Französin gilt als erfolgreichste und bekannteste Rallyefahrerin der Motorsport-Geschichte. 1975 und 1976 gewann sie auf einer Renault Alpine A110 sowohl die französische wie auch die Europäische Damen-Rallyemeisterschaft. Nach drei erfolgreichen Jahren im Fiat-France-Werksteam gelang ihr nach dem Wechsel ins Audi-Werksteam der ganz große Durchbruch. Mit Beifahrerin Fabrizia Pons konnte Mouton 1981 die Rallye San Remo gewinnen. Damit war sie die erste weibliche Siegerin eines Rallye-Weltmeisterschaftslaufs. Nach drei Siegen war sie 1982 dem Rallye-Weltmeisterschaftstitel sehr nahe, wenn sie, laut Weltmeister Röhrl, bei der Rallye Elfenbeinküste nicht die Nerven verloren hätte. 1985 siegte sie als erste Frau am Pikes Peak mit Streckenrekord.

Rallye: Team Aseptogyl

Die auffällig rot-pinke Lackierung der Team Aseptogyl-Renner ist wohl heute noch jedem Rallye-Fan der 1970er-Jahre bestens in Erinnerung. Dass ausschließlich Frauen am Lenkrad dieser Autos kurbelten, auch? Die Idee zur Gründung des Teams stammte vom französischen Zahnarzt und Rallye-Piloten Bob Neyret. Alpine-Boss Jean Redele unterstützte die Idee, rein weibliche Teams im Rallye-Sport einzusetzen und verkaufte vier Werks-A110 an Neyret. Dessen Firma Autogyl übernahm die Vorbereitung der Wagen. Seine Zahnpastafirma Aseptogyl fungierte als Hauptsponsor des Teams. Die Ursprungsfrauschaft des Teams bestand aus: (Mitte l-r) Dominique Guichard, Anne-Marie Desvignes, Francoise Conconi, Annick Girard, Marie-Odile Desvignes, Claudine Trautmann.

Rennsport: Violette Paule Emilie Marie Morris

Im Alter von 15 Jahren trainierte Violette in einem Pariser Boxclub, im Ersten Weltkrieg meldete sie sich als Krankenwagenfahrerin freiwillig an die Front, danach übte sie zahlreiche Sportarten, wie Kugelstoßen, Diskus- und Speerwurf aus, beteiligte sich bei Straßen- und Bahn-Radrennen, spielte in der französischen Wasserball-Nationalmannschaft als auch bei zwei Pariser Fußballmannschaften. Die stämmige Pariserin mit kurzem Haar und Zigarette im Mundwinkel galt in allen ausgeübten Sportarten als sehr ehrgeizig und war überaus erfolgreich. Sie errang 20 nationale Titel und zehn Medaillen bei nationalen und internationalen Wettbewerben. Auch Autorennen zählten zu ihrer Leidenschaft. Mit einem 750ccm-Benjamin gewann sie 1923 das Rennen Paris-Nice. 1927 gelang ihr der Gesamtsieg beim 24-Stunden-Nonstopp-Bol d'Or in Saint Germain-en-Laye auf einem 1,1-Liter BNC. Im selben Jahr verweigerte die „Fédération Féminine Sportive de France" der muskulösen 23-jährigen die Lizenz für die Teilnahme an den Olympischen Spielen 1928 in Amsterdam. Diese Entscheidung wurde mit ihrer lesbischen Neigung und dem Tragen von Hosen in der Öffentlichkeit begründet.

Rennsport: Annie Bosquet

1941 lernte die Wienerin Annie Schaffer den französischen Kriegsgefangenen Pierre Bosquet kennen. Die beiden heirateten und übersiedelten 1945 nach Frankreich. Als die draufgängerische junge Dame nach einem Skiunfall in Sestriere eingegipst in der Hotelhalle liegend, Alberto Ascari und Gigi Viloresi kennenlernte, wollte sie unbedingt Rennfahrerin werden. 1953 startete sie bei der Mille Miglia mit einem Renault 4CV und wurde Vorletzte. 1955 mit einem Gordini beachtliche 55te. Mit Hilfe von Huschke von Hanstein sattelte sie 1956 auf einen Porsche 550 um, mit dem sie in Monthlery zwei Klassenrekorde aufstellte. Beim Zwölfstundenrennen von Reims ging sie gemeinsam mit Isabel Haskell, der späteren Gattin von Alejandro de Tomaso, an den Start, kam von der Strecke ab, überschlug sich und brach sich das Genick. Als Folge ihres tödlichen Unfalls durften bis 1971 keine weiblichen Pilotinnen in Le Mans an den Start gehen.

Rennsport: Ernes Merck

In den 1920er Jahren gelang es lediglich Frauen der Oberschicht, den Platz am Volant eines Automobils, dem Sinnbild von Freiheit und Unabhängigkeit, zu erobern. Die Offizierstochter Ernesta Wera Rogalia von Bieberstein heiratete 1918 Wilhelm Merck, den Spross der Arzneimittel-Dynastie. Beide beteiligten sich mit entfesselter Begeisterung an Automobilrennen. Meist war Ernes schneller als Wilhelm Merck. Nicht nur wegen ihres Fahrkönnens, sondern auch aufgrund ihrer anmutigen Ausstrahlung rückte Ernes Merck immer mehr in den Fokus des gesellschaftlichen Interesses. Beim Klausen-Bergrennen von 1927 waren die Mercks, der Schweizer Hürlimann und die beiden Mercedes-Werksfahrer Otto Merz und Rudolf Caracciola, jeweils mit dem neuen Mercedes-Benz Typ S am Start. Ernes Merck lief zur Höchstform auf. Wurde im nationalen Rennen Zweite hinter Caracciola, im internationalen Bewerb sensationelle Dritte. Ende der Saison 1927 reiste sie nach Untertürkheim, um Gespräche über mögliche Einsätze als Mercedes-Werksfahrerin im nächsten Jahr zu diskutieren. Nur eine Woche später wählte die von Depressionen geplagte Glamour-Lady den Freitod.

Formel 1: Maria Teresa de Filippis

Im Alter von 22 Jahren begann Contessa Maria Teresa de Filippis mit einem Fiat 500 Rennen zu fahren, um ihre von den Brüdern angezweifelte Schnelligkeit bei einem Bergrennen unter Beweis zu stellen. Die Industriellentochter lernte 1950 Luigi Musso näher kennen. 1955 kaufte sie Mussos Maserati A6GCS für eigene Renneinsätze. Drei Jahre später sah sie die Chance, mit einem privat gemeldeten Maserati 250F als erste Frau bei Grand Prix Rennen an den Start zu gehen. In Monaco scheiterte sie an der Qualifikation. Einen Monat später beendete sie den Großen Preis von Belgien an zehnter Stelle. Weitere zwei F1-Starts in Portugal und Monza endeten vorzeitig mit Motorschäden.

Rennsport: Hellé Nice

Im Alter von 16 Jahren hatte Mariette Hélène Délangle genug vom Provinzleben. Sie ging 1916 nach Paris, arbeitete als Aktmodell für Maler und Fotografen, lernte Balletttanz und stieg unter ihrem Künstlernamen Hellé Nice zum erfolgreichen europäischen Revue-Star auf. Ein Skiunfall beendete 1929 abrupt ihre Tanzkarriere. Über Bekanntschaften aus dem Adel und der gehobenen Pariser Gesellschaft kam sie mit dem Automobilrennsport in Berührung. Mit einem 2-Liter Grand-Prix-Bugatti 35C wirbelte sie die erfolgsverwöhnte Männergesellschaft durcheinander. Als die Mercedes und Auto-Union bereits alles in Grund und Boden fuhren, stieg sie vom anfälligen Bugatti auf einen 2,3-Liter Alfa Romeo Monza um. Ein schwerer Unfall beim Grand Prix von Brasilien in São Paulo 1 936 beendete ihre Rennkarriere. Louis Chiron behauptete 1949, sie hätte als Gestapo-Agentin mit den Deutschen kollaboriert. Zerstörte ihren gesellschaftlichen Ruf. Ihr langjähriger Liebhaber verschwand mit all ihren Ersparnissen. Hellé Nice verstarb mittellos am 1. Oktober 1984 in Nizza.

Formel 1: Maria Grazia Lombardi

Nach Maria Teresa de Filippis war „Bella Lella“ Lombardi die einzige Grand-Prix-Pilotin, die bislang in der Formel 1 an den Start ging. Die Tochter eines Salami-Produzenten aus Frugarolo nahm zwischen 1974 und 1976 an 12 F1-Weltmeisterschaftsläufen teil und scheint als erste und bislang einzige Frau in der Formel 1-Punktestatistik auf. Beim spanischen Grand Prix 1975, der am gefährlichen Montjuïch-Kurs in Barcelona stattfand, kam sie als Sechste ins Ziel und wurde dafür nur mit einem halben WM-Punkt belohnt. Das Rennen musste vor Halbzeit der geplanten Renndistanz abgebrochen werden, als Rolf Stommelens Hill GH1 über die Leitplanken flog und fünf Zuschauer den Tod fanden. Halbe Punkte waren die Folge.

Indy/NASCAR: Janet Guthrie

Die Luft- und Raumfahrtingenieurin mit Physikabschluss an der University of Michigan wechselte 1972 34-jährig in den Profi-Rennsport. Sie war die erste Frau, die sich sowohl beim Indianapolis 500-Indy-Car- als auch beim Daytona 500 NASCAR-Rennen qualifizierte und 1977 bei beiden Großereignissen am Start stand. In Daytona kam sie als Zwölfte ins Ziel, obwohl zehn Runden vor Schluss zwei Zylinder ihres V8-Triebwerks den Dienst quittierten. Auch in Indianapolis hatte sie mit Motorproblemen zu kämpfen und erreichte an enttäuschender 29. Stelle das Ziel. 1978 gelang ihr mit einem neunten Platz ihr bestes Indy-Ergebnis. In Interviews beklagte sie sich darüber, dass es für Frauen im Motorsport besonders schwierig sei, Sponsoren zu finden.

Rennsport: Eliška Junková

Als Mechanikerin und Begleiterin ihres rennfahrenden Gatten, des Bankiers Vincenc Junek, hatte Eliška Junková bereits reichlich Motorsporterfahrung gesammelt. 1924 klemmte sie sich erstmals selbst bei einem Rennen hinter das Bugatti-Volant und errang gleich einen Klassensieg. Beim Großen Preis von Deutschland auf dem Nürburgring belegte sie 1927 hinter drei Mercedes-Benz-Werksfahrern den vierten Gesamtrang und gewann die Sportwagenklasse bis 3.000 ccm mit neuem Streckenrekord. Im Jahr darauf verunglückte ihr Mann am Nürburgring tödlich. Eliška Junková fuhr danach keine Rennen mehr und verkaufte ihre Bugatti-Rennwagen.

Le Mans: Marguerite Mareuse & Odette Siko

Das erste 24-Stundenrennen in Le Mans ging vor genau 100 Jahren über die Bühne. Ohne weibliche Fahrerbeteiligung. Es dauerte sieben lange Jahre, bis 1930 erstmals ein reines Damenteam am Start stand. Die reiche Marguerite Mareuse holte dafür einen ihrer Bugattis aus der üppig gefüllten Garage. Zweite Pilotin des 1500er T40 war Odette Siko. Woolf Barnato und Glen Kidston jagten ihren 6,6-Liter-Bentley Speed Six am schnellsten über den Sarthe-Kurs. Mareuse/Siko brachten den Bugatti T40 nach anstrengenden 24 Stunden und 2164 gefahrenen Kilometern am siebenten Gesamtrang ins Ziel. Das bis heute beste Ergebnis eines reinen Damenteams in Le Mans.

Rennsport: Linda Vaughn

Sie driftete nie mit haarsträubendem Tempo durch Kurven, eroberte jedoch die Herzen der US-Rennsportfans mit ihren Kurven. Linda Faye Vaughn wurde im zarten Alter von 18 Jahren zur „Miss Queen of Speed at Atlanta International Raceway“ gekürt. 1966 erkannte Roger Hurst Lindas Talent, mit ihrer Präsenz und den Modelmaßen „99-58-99“ Menschenmassen begeistern zu können. Als „Miss Hurst Golden Shifter“ posierte sie bei nahezu jeder großen amerikanischen Rennveranstaltung in einem goldenen Dress vor einem riesigen Schalthebel. Vier Jahrzehnte lang war die „First Lady des Motorsports“ als Botschafterin und Förderin des amerikanischen Motorsports präsent und erlangte einen Bekanntheitsgrad, von dem viele der Pistenhaudegen nur träumen können. 2019 wurde die „Schönheitskönigin des Stock-Car-Rennsports“ in die „Motorsports Hall of Fame of America“ aufgenommen.

Dsire

RECHBERGRENNEN

GROSSER BERGPREIS VON ÖSTERREICH

28. – 30. APRIL

BERGEUROPAMEISTERSCHAFT 2023

EHC EUROPEAN HILL CLIMB CHAMPIONSHIP

HHC HISTORIC HILL CLIMB CHAMPIONSHIP

ÖAMTC AUSTRIA MOTORSPORT

Test: Toyota bZ4X AWD Style Paket

Nippon Agility

Nach dem ersten Test im vergangenen Jahr konnten wir den bz4x nun ausgiebig auf heimischen Straßen testen.

Hier konnten sich das herausragende Fahrwerk, samt sehr direkter Lenkung, und das tolle Handling mit dem kompakten Lenkrad unter Beweis stellen. 218 PS und Allradantrieb packen kultiviert und beherzt bis zum Landstraßentempo zu und laden zum entspannten Fahren ein. Dabei wurde die Einstellmöglichkeit für die Rekuperation vermisst: fürs Segeln zu stark und zum Bremsen zu schwach. Die gut positionierte Tachoeinheit zeigt ausschließlich den Durchschnittsverbrauch seit dem letzten Reset an und umfasst zudem die wenigen Einstell- und Anzeigemöglichkeiten.

Weder spaßarm, noch sparsam

Überland genehmigte sich der bz4x rund 24-26 kWh/100km. Im Stadtverkehr, in dem die grandiose 360° Kamera beim Rangieren und Parken die Größe des Fahrzeugs ein wenig vergessen lässt, lag der Verbrauch bei rund 20 kWh, teilweise auch darunter. Auf der Autobahn merkt man die Fahrzeuggröße des 4,69-Meter-SUVs dann doch wieder: Mit Winterreifen wurde bei Autobahntempo die 30 kWh/100 km-Marke leicht überschritten. Für längere Autobahnetappen ergeben sich so alle 200 km Stopps an Hyperchargern, an denen man etwa 35 min für die Ladung von 10% auf 80% einkalkulieren muss. Bis 50% zeigt die Ladekurve einen sehr konstanten Wert an, danach fällt dieser ab. Leider wurde selbst während einer Autobahnetappe und bei Außentemperaturen über 10 Grad Celsius keine Leistungsspitze über 93 kW erreicht. Ob hier wie bei zahlreichen anderen Herstellern Updates Abhilfe schaffen werden, muss sich noch zeigen. Dass der Ladezustand des Akkus nicht in Prozent, sondern nur als Restkilometer angezeigt wird, ist im besten Fall gewöhnungsbedürftig. Für „Laternenparker“ und jene, die zu Hause laden, bringt das 2023er Modell eine wichtige Neuerung: ab dann gibt es den AC Lader auch 3-phasig, welcher die Ladezeit auf ein Drittel kürzt. Beim Testfahrzeug dauerte die Ladung an der öffentlichen Wallbox mit 16A einphasig etwa 15,5 h – zu lange, um in einer Nacht vollgeladen zu werden. Positiv fielen im Alltag die sehr bequeme Sitzposition, die gute Verarbeitung und das flotte Navi auf. Auch wenn die meisten SUVs ausschließlich auf der Straße bewegt werden: der X-Mode Allrad konnte das Fahrzeug sehr sicher, souverän und teilautonom durch das leichte Gelände bewegen und bietet damit einen Mehrwert zum Mitbewerb. Nervig ist die ständige Unzufriedenheit, wenn der Fahrer eine Sekunde nicht überwacht werden kann, hier reicht schon ein Schulterblick oder Abbiegen mit zu dicker Jake.

Georg Hanousek

MOTORTYP 2 Synchronmotoren
AKKUKAPAZITÄT 71,4 kWh
LEISTUNG 218 PS
DREHMOMENT 336 Nm
0 AUF 100 KM/H 6,9 Sek.
SPITZE 160 km/h
GETRIEBE 1-Gang-Automatik
ANTRIEB Allrad
LEERGEWICHT 2.085 kg
REIFEN 235/50 R20
REICHWEITE 467 km
REICHWEITE TEST 200 km
VERBRAUCH 15,9 kWh/100 km
VERBRAUCH TEST 25 kWh/100 km
CO_2 0 g/km
KOFFERRAUM 452 L
PREIS 51.170 €
PREIS TESTWAGEN 62.210 €

Fotos: Bernhard Reichel

helvetia
Ihre Schweizer Versicherung
Versicherung inkl. Kasko ab ***151,22 €*** monatlich*

**inkl. Haftpflicht 31,63 €, Kasko 119,58 €, motorbez. Versicherungssteuer 0,0 €, 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: Skoda Enyaq Coupé RS iV

Driftkönig

SKODA

MOTORTYP 2 Synchronmotoren
AKKUKAPAZITÄT 77 kWh
LEISTUNG 299 PS
DREHMOMENT 460 Nm
0 AUF 100 KM/H 6,5 Sek.
SPITZE 180 km/h
GETRIEBE 1-Gang-Automatik
ANTRIEB Allradantrieb
LEERGEWICHT 2.320 kg
REIFEN 235/45 R21 vorne
255/40 R21 hinten
REICHWEITE 505 km
REICHWEITE TEST 310 km
VERBRAUCH 17,3 kWh/100km
VERBRAUCH TEST 21,9 kWh/100km
CO_2 0 g/km
KOFFERRAUM 585–1610 L
PREIS 66.430 €
PREIS TESTWAGEN 76.684 €

Fotos: Hersteller

Dieses unscheinbare Familiencoupé hält gleich zwei Weltrekorde im Driften. Einmal für den längsten Querdrift über 7,3 Kilometer und jenen eines Elektroautos.

Es hat etwas gedauert, nun hat auch Skoda sein SUV Coupé. Im Gegensatz zu den deutschen provokativen SUV-Coupés haben sie bei Skoda ein schönes wohlgeformtes Fließheck geschaffen. Erinnert uns etwas an die Schrägheck-Saabs der 90er. Die fließende Form sorgt dadurch für etwas besseren Verbrauch und geringfügig größere Reichweite gegenüber dem kombiförmigen Enyaq. Mit diesem identisch ist auch der riesige Kofferraum. Die sonstigen Unterschiede sind minimal. Viel Raum innen, kein Frunk vorne, der manchmal zögerlich reagierende Touchscreen und die kurzzeitigen Fehlermeldungen sind geblieben.

Top of the Pop

Der Skoda Enyaq Coupé RS iV stellt die stärkste Variante dar, ab sofort gibt es das Coupé auch mit Basismotor, den konventionellen Enyaq wiederum als RS iV. Was in beiden Fällen bedeutet: 299 PS und Allradantrieb. Die Beschleunigung erledigt der RS iV in 6,5 Sekunden, was doch dem hohen Gewicht von über 2,3 Tonnen geschuldet ist. Dass wir den Normverbrauchswert von 17,3 kWh nicht erreicht haben, ist nicht nur den winterlichen Temperaturen um den Gefrierpunkt geschuldet. Wir kamen im besten Fall auf 21,9 kWh im Eco-Modus. Im Enyaq Coupé gibt es für das riesige Glasdach kein Sonnenrollo, was den vermehrten sommerlichen Einsatz der Klimaanlage erfordern wird.

Der Weg als Ziel

Allerdings fahren wir einen RS, wo es doch mehr um die Fahrakzente als um den Verbrauch geht. Mit Allradantrieb und den optionalen 21-Zöllern liegt das Coupé wirklich satt auf der Straße. Selbst mit den Lounge RS-Sportsitzen muss man nicht auf Komfort verzichten. Diese bieten eine Komfortfunktion, die die Sitze um ein paar cm elektrisch nach hinten fahren lässt, um besser Ein- und Aussteigen zu können. Nettes Detail nebenbei ist, dass der Skoda eine Sitzbelegung erkennt und die Sitzheizung automatisch abschaltet, sobald der Beifahrer aussteigt. Allerdings schaltet sich der Skoda auch ab, wenn man die Fahrertür öffnet, weil man z.B. nach hinten sehen möchte, weil die Rückfahrkamera wieder mal verschmutzt ist. Diese ist schmutzanfällig mittig in der Griffmulde des Kofferraumdeckels integriert. Wir empfehlen generell zum Öffnen des Kofferraumes die Fernbedienung, um schmutzige Hände zu vermeiden.

Teufel im Detail

Der Fernlichtassistent funktioniert sehr gut, manchmal aber auch zu gut. Erkannte er doch in den Rückstrahlern der Schneestecken auf Bundesstraßen ein Fahrzeug und reduzierte somit sehr häufig mit dem rechten Scheinwerfer die Lichtausbeute. Und die Kennzeichenerkennung hat im TravelAssist-Modus auf der Autobahn für die eine oder andere Schrecksekunde gesorgt, da er die 50er Beschränkung der Autobahnabfahrt erkannte und somit die Reisegeschwindigkeit ad hoc reduzierte.

Joachim Zanitzer

*inkl. Haftpflicht 31,31 €, Kasko 149,89 €, motorbez. Versicherungssteuer 23,04 €, Bonus-/Malus-Stufe 0, Zulassungsbez. Wien

Versicherung inkl. Kasko ab ***181,21 €*** monatlich*

helvetia
Ihre Schweizer Versicherung

Test: Seat Tarraco Xperience 1.5 TSI DSG

Dacapo Tarraco

MOTORTYP Turbo-Benziner
ZYLINDER R4
LEISTUNG 150 PS
DREHMOMENT 250 Nm
0 AUF 100 KM/H 9,7 Sek.
SPITZE 199 km/h
GETRIEBE 7-Gang-DSG
ANTRIEB Frontantrieb
LEERGEWICHT 1.611 kg
REIFEN 235/45 R20
REICHWEITE 700 km
VERBRAUCH 7,1 L/100km
VERBRAUCH TEST 8,5 L/100km
CO_2 161 g/km
KOFFERRAUM 760-1.775 L
PREIS 42.990 €
PREIS TESTWAGEN 49.419 €

Als Fünfsitzer, mit Frontantrieb, runden 150 PS, DSG und neuer Ausstattungsvariante Xperience in Merlot-Rot stellt sich das Flaggschiff der Marke unserem Test.

Cupra darf, was Seat nie durfte, eng verwandt zweifelt wohl niemand daran, welches Sexappeal auch in der spanischen Ursprungsmarke schlummert. Seat, das heißt jetzt allerdings endgültig praktisch, fesch, fair, preiswert. Eigentlich perfekt, und fünf Jahre Garantie gibt es obendrauf. Neben Ibiza und Leon besteht die Flotte aus drei SUV: Kapitän ist der Tarraco, welcher optional siebensitzig auch das Erbe des Alhambra auffangen muss. Optisch schwer zu verleugnen ist der große SUV praktisch der spanische VW Tiguan XL mit adaptierter Front- und Heckschürze. Auch dessen Schicksal steht auf der Kippe, zumal der Skoda Kodiaq im gleichen Teich fischt. Grund genug, das Modell nochmals unter die Lupe zu nehmen.

Xperience

Mit der Modellpflege fügt sich, analog zu den kleinen Brüdern Arona und Ateca, die Xperience-Ausstattungslinie ein, welche bestens bestückt vor dem sportlichen FR rangiert und mit allen Motoren kombinierbar ist. Optisch fällt vor allem der überarbeitete Kühlergrill in matter Aluoptik auf. Die in die Fake-Auspuffblenden integrierten Umgebungssensoren gestalten dieses Thema allerdings weiter in eine bizarre Richtung.

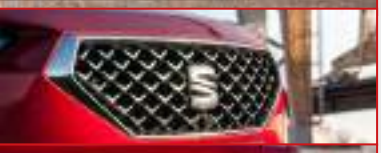
Innere Werte

Im unaufgeregten und sortierten Xperience Innenraum erwarten einen Sitze mit dunkelgrauem Mikrofaser „Dinamica"-Bezug, dazu coole Nähte und Seitenteile aus schwarzem Kunstleder. Eingeprägt ein X. Man steigt bequem ein, sitzt hoch und entspannt. Platz gibt es reichlich auf allen Plätzen, auch die Beinfreiheit ist großzügig. Der 760 Liter große Kofferraum lässt keine Wünsche offen, erst recht nicht mit umgeklappten Rücksitzen. Wirklich toll sind die ausklappbaren Verstaufächer im Dach. Logische Bedienung, wählbare Fahrmodi per Drehrad, hoch positionierter Monitor, wenig Missverständnisse, was will man mehr.

Schwer zu tragen

Unter der Haube arbeitet der 1.5-Liter-Konzernwunderwuzzi mit gewohnten 150 PS. Viel weniger sollten es auch nicht sein, denn spätestens voll besetzt mag ihm schon etwas die Dynamik ausgehen. Jammern auf hohem Niveau, wer will, kann schon auch Spaß mit der Maschine haben, sofern die erste hektische Gripsuche der Vorderräder mal überwunden ist. Das DSG schaltet wie eh und je zackig. Das Fahrwerk ist angenehm straff abgestimmt, die Dämmung macht den SUV zu einem entspannten Reisewagen. Auffällig unauffällig, mit Seats Größtem holt man sich einen fairen Alltagspartner ins Haus.

Bernhard Reichel



Fotos: Bernhard Reichel

helvetia
Ihre Schweizer Versicherung
Versicherung inkl. Kasko ab ***235,34 €*** monatlich*

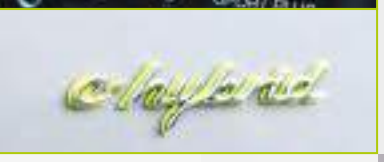
**inkl. Haftpflicht 32,23 €, Kasko 128,24 €, motorbez. Versicherungssteuer 74,88 €, Bonus-/Malus-Stufe 0, Zulassungsbez. Wien; Das Angebot wurde mit mehreren Parametern erstellt. Detailinformationen und die genauen Prämien sind dem jeweiligen Tarif und zugrundeliegenden allgemeinen und besonderen Vertragsbeilagen zu entnehmen.*

Kompetenz & Leidenschaft

RBO STÖCKL

www.puch-ersatzteile.at
www.rbo.at

MOTORTYP Turbo-Benziner, Synchronmotor
ZYLINDER V6
AKKUKAPAZITÄT 17,9 kWh
LEISTUNG 462 PS
DREHMOMENT 700 Nm
0 AUF 100 KM/H 5,0 Sek.
SPITZE 253 km/h
GETRIEBE 8-Gang-Automatik
ANTRIEB Allrad
LEERGEWICHT 2.370 kg
REIFEN 275/40 R21 vorne 305/35 R21 hinten
REICHWEITE 800 km
VERBRAUCH 3,3 L/100km
VERBRAUCH TEST 9,1 L/100km
CO_2 75 g/km
KOFFERRAUM 645-1.607 L
PREIS 105.748 €
PREIS TESTWAGEN 119.318 €



Test: Porsche Cayenne E-Hybrid

Plug & Play

Vor über zwei Jahrzehnten rettete der Cayenne die Marke. Als Plug-in-Hybrid und Brückentechnologie ebnet er erneut den Weg in die auferlegte Zukunft. Test der kleinen Variante.

Porsche mag jeder, auch die Grünen. Deren Ministerpräsident eröffnete nicht nur in Deutschland die Taycan-Fabrik, sondern auch hierzulande verlocken sie mit satten Steuererleichterungen, wenn man mit einem potenten E-Motor einen ohnehin starken Motor weiter dopt. Im Falle unseres Cayennes heißt das: Ein 3.0-Liter großer Audi-V6 mit feinen 340 PS und eine 136 PS starke im Getriebe integrierte permanentterregte Synchronmaschine bringen es zusammen auf 462 PS und heftige 700 Nm Drehmoment. Das Ganze verteilt auf alle vier Räder und von einer Acht-Gang-Automatik sauber verwaltet. Resultieren soll dabei ein Verbrauch von 3,3 Liter, bzw. 25,6 kWh für rein elektrisches Fahren, was 43 Kilometer und bis zu 135 km/h funktionieren möchte. Ersteres sind realistisch eher 30 Kilometer, zweiteres ist kein Problem. Als Plug-in-Hybrid lässt sich der nun 17,9 kWh fassende Akku wie ein E-Auto nachladen (max. 7,2 kW per On-Board-Lader). Dafür verkleinert sich der Kofferraum um 125 Liter, 645 Liter lassen sich ohnehin allemal sehen. Als Plug-in-Hybrid ist dieser Cayenne ohnehin nicht das richtige Gefährt für lange Strecken, für den täglichen Bedarf hingegen ideal, sofern man über tägliche Nachladeplätze verfügt. Dann lassen sich mit zartem Gasfuss sogar die versprochenen Werte im vorgegeben Rahmen annähernd erreichen. Ist der Akku dann mal leer, ist man mit neun Litern immer noch top dran, für ein Auto dieser Gewichts- und Leistungsklasse. Wer kaum nachlädt und sich ordentlich Spaß gönnt, landet natürlich irgendwann im zweistelligen Bereich.

Kolosskopie

Den Antriebsstrang und die Bodengruppe findet man auch bei Audi Q8 und VW Touareg R eHybrid. Kraft und Klang, vor allem des Benziners, wollen allerdings erst entlockt werden. Der Cayenne ist auf Luxus und Komfort getrimmt, was auch die tolle Luftfederung untermauert. Es benötigt schon einen netten Gasstoß, um die feinen kehligen Klänge des seidenweichen V6 in den Innenraum dringen zu lassen. Um richtig von der Kette gelassen zu werden, fehlt ohnehin der legale Freiraum, jederzeit über ausreichend Leistungsreserven zu verfügen, entspannt jedoch. Die Bedienung klappt einwandfrei, neue Modelle werden mit deutlich weniger Tasten auskommen müssen. Die Optik richtig elegant und sportlich zugleich gestaltet. Materialien und Verarbeitung sind perfekt. Ein potentes Luxusspielzeug. Für Geld bekommt man letzlich recht viel, außer eine ausfahrbare Rückfahrkamera, welche so nicht immer winterlich völlig verdreckt wäre.

Bernhard Reichel

Fotos: Hersteller

helvetia
Ihre Schweizer Versicherung

Versicherung inkl. Kasko ab ***415,91 €*** monatlich*

**inkl. Haftpflicht 27,93 €, Kasko 184,23 €, motorbez. Versicherungssteuer 203,76 €, 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: Porsche Taycan Turbo S Cross Turismo

Fast Forward

MOTORTYP 2 Synchronmotoren
AKKUKAPAZITÄT 83,7 kWh
LEISTUNG 761 PS
DREHMOMENT 1.050 Nm
0 AUF 100 KM/H 2,9 Sek.
SPITZE 250 km/h
GETRIEBE 2-Gang-Automatik
ANTRIEB Allradantrieb
LEERGEWICHT 2.264 kg
REIFEN 265/35 R21 vorne
305/30 R21 hinten
REICHWEITE 446 km
REICHWEITE TEST 200 km
VERBRAUCH 23,1 kWh/100km
VERBRAUCH TEST
26,9 kWh/100km
CO_2 0 g/km
KOFFERRAUM 84 + 466-1.212 L
PREIS 194.555 €
PREIS TESTWAGEN 221.241 €

Es muss nicht immer ein Tesla S Plaid sein. Eine solide Alternative ist der Taycan Turismo Turbo S und noch dazu ein Shooting Brake, sowie exklusiv höher gelegt.

Es hat etwas gedauert, bis eine Antwort Porsches auf den seit 2012 gebauten Tesla S gekommen ist. Den uns zur Verfügung gestellten Taycan Turbo S Cross Turismo muss man etwas ausführlicher beschreiben. Turbo S, das heißt bis zu 761 PS anstatt 476 PS im Standard. Turismo bedeutet sowas wie die Kombiversion und Cross bietet Offroadoptik, allerdings hier ad absurdum mit Carbon und lackierten Optikteilen. Was bekommt man für diese Kombination für gut 200.000 Euro? Ein sehr sportliches und leises Fahrzeug mit viel Techno-Sexappeal, das in 2,9 Sekunden auf 100 km/h beschleunigen und bis zu 250 km/h schnell sein kann. Es ist immer wieder erfrischend, bei der Beschleunigung in den Sitz gedrückt zu werden. Aber auch abseits der Hochgeschwindigkeit zieht man damit unglaublich viele Blicke auf sich. Auch „Daumen hoch“ war beim Testen dabei. Der Fahrkomfort ist sportlich, aber alles andere als unkomfortabel - egal bei welcher Geschwindigkeit. Man steigt tief in bequeme Sitze ein, die über eine Komfortfunktion verfügen, die die Sitze um ein paar cm elektrisch nach hinten fahren lassen, um besser Ein- und Aussteigen zu können. Mit einem Druck auf die Bremse ist der Porsche startbereit. Der Griff links vom Lenkrad zum Startknopf ist somit gegenüber den Ahnen nicht mehr notwendig, allerdings überraschender Weise noch sehr wohl zum Abstellen. Rechts vom Lenkrad versteckt befindet sich hingegen ein kleiner Wippschalter, der als Ganghebel fungiert.

Digitales Disneyland

Der Taycan verfügt im Innenraum über drei ausgesprochen scharfe Displays. Optional gäbe es noch ein viertes Display, eigens für den Beifahrer. Das gebogene Fahrerdisplay bietet die drei typischen Rundinstrumente, wovon jedes davon mit verschiedenen Funktionen variiert werden kann. Im Zentralbereich kann u.a. die Nachtsichtfunktion angezeigt werden, bei den beiden anderen Rundinstrumenten Informationen wie Fahrassistenz, Verbrauch, Multimedia, Navigation, Fahrmodus und vieles mehr. An den Rändern dieses Displays sind sogar Licht, Dämpfereinstellung und Bodenfreiheitfunktion via Touchfunktion einstellbar. Im Gegensatz zu allen anderen Fahrzeugen hat man kein zentrales Tablet aufgesetzt, sondern dieses zweigeteilt, wovon eines in der Mittelkonsole eingebettet wurde, mit dem man u.a. die Heizung steuern kann inkl. haptischer Rückmeldung in Form einer Vibration. Insgesamt alles logisch zu steuern.

Turbo säuft

Der Raum innen ist ausreichend, auch die Fondpassagiere finden bequem Platz. Neben dem Frunk gibt es auch einen großen Kofferraum. Das große Panoramadach lässt viel Licht in den Innenraum, verfügt allerdings über kein Sonnenrollo. Der Normverbrauch am Papier ist sicher nicht der Kaufgrund für Porschefahrer. Dennoch kamen wir im Rangemodus (max 100 km/h Spitze) im Mix auf 26,9 kWh und eine Testreichweite von knapp über 200 km bei winterlichen Temperaturen.

Joachim Zanitzer

Fotos: Hersteller

*inkl. Haftpflicht 31,31 €, Kasko 368,59 €, motorbez. Versicherungssteuer 0,0 €, Bonus-/Malus-Stufe 0, Zulassungsbez. Wien

Versicherung inkl. Kasko ab ***399,91 €*** monatlich*

helvetia
Ihre Schweizer Versicherung

Test: Puma mHEV ST-Line X

Sport Katzerl

Unterhalb des 170 PS starken ST Powershift und dem 200 PS leistenden ST rangiert die kaum weniger lustige 155 PS-Stufe. Wir griffen beim Test zum Handschalter.

Die Benziner mit 125 und 155 PS sind stets Mildhybride. Diesel gibt es keine mehr. Das Fahrwerk liegt satt aber nicht unangenehm hart auf der Straße und wankt definitiv nicht. Die Hinterachse biegt quirlig ums Eck, übertreiben kann man es kaum, die Vorderachse mahnt dann doch noch mit zartem Untersteuern. Die Verwandschaft zum ebenso kaum unsportlichen Fiesta ist nicht zu verleugnen. Allerdings wird dieser in Kürze eingestellt, der Puma muss im Kleinwagensegment die Stellung alleine halten.

Lebendig

Die Lenkung ist sehr präzise und genau mit der richtigen Dosis Direktheit abgestimmt. Mit 155 PS ist man in keiner Situation untermotorisiert und wiegt sich mit Leistungsreserven in Sicherheit. Generell beschleunigt man gefühlt stets schneller als die Uhr misst. Auch das Geschwindigkeitsgefühl ist bestens. Beim Anfahren unterstützt der 16 PS Startergenerator geschmeidig und kaschiert das Turboloch, dabei können schon mal die Pfoten etwas zu viel Schlupf durchreichen. Etwas ungewohnt, aber effektiv schaltet sich das Herz schon beim Ausrollen auf Pause und erwacht nicht beim Einkuppeln, sondern erst wenn der erste Gang tatsächlich eingelegt wird. Unspektakulär hingegen verläuft der kurzweilige Betrieb auf nur zwei Zylindern. Etwas zu übereifrig arbeitet der Einbahnwarner. Die Gänge lassen sich knackig und und direkt durch die Gassen sortieren.

Intelligent

Auch in der Bedienung hinterlässt der Puma einen soliden und entspannten Eindruck. Echte Bedienelemente und sogar ein Handbremshebel finden sich im übersichtlich und intuitiven Interieur. Die Materialqualität ist ansehnlich. Die Sitze mit gutem Seitenhalt sind richtig bequem und drücken auch nach längeren Strecken nicht. Auf den hinteren Plätzen wird es auf Dauer etwas eng. Der Kofferraum geht für die Klasse in Ordnung, die Ladekante dürfte allerdings gerne niedriger sein.

Abziehbar

Praktisch sind die per Reißverschluss abziehbaren und leicht waschbaren Sitzhäute. Ebenso genial ist die tiefe und wasserfeste Wanne im Kofferraum samt Ablassschraube. Da diese tatsächlich bis zum Fahrzeugboden reicht, lassen sich vor allem hohe Gegenstände transportieren. Charmant, spaßig, praktisch, preiswert und agilster seiner Klasse. Der Puma ist zu empfehlen und fünf Jahre Garantie gibt es obendrein.

Ildika Biela

MOTORTYP Turbo-Benziner
ZYLINDER R3
LEISTUNG 155 PS
DREHMOMENT 190 Nm
0 AUF 100 KM/H 9 Sek.
SPITZE 205 km/h
GETRIEBE 6-Gang manuell
ANTRIEB Vorderrad
LEERGEWICHT 1.280 kg
REIFEN 215/50 R18
REICHWEITE 630 km
VERBRAUCH 5,5 L/100km
VERBRAUCH TEST 6,5 L/100km
CO_2 123 g/km
KOFFERRAUM 458-1.216 L
PREIS 33.300 €
PREIS TESTWAGEN 39.000 €

Fotos: Bernhard Reichel

helvetia
Ihre Schweizer Versicherung

Versicherung inkl. Kasko ab ***192,52 €*** monatlich*

**inkl. Haftpflicht 33,07 €, Kasko 109,78 €, motorbez. Versicherungssteuer 49,68 €, 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.*

AUTOMOBIL- & MOTORSPORT-FESTIVAL

Klassik: Automobile mit Frauennamen

Ahninnenforschung

Mercedes, Monica, Brooke, Dorris - Marken mit weiblichen Namen gab es einige. Sebastian Vettel würdigte seine Siegerautos mit Frauennamen. Zahlreiche Kürzel sind Ingenieursgattinnen gewidmet. Modellnamen wie Gloria, Carol, Celeste, Mira waren bloße Ableitungen aus anderen Sprachen, wir blicken hinter spannendere Geschichten.

Elise

Die wohl bekannteste Geschichte und Zelebrierung eines weiblichen Vornamens ist jene der Lotus Elise. Romano Artioli (Foto), Hausherr bei Bugatti und Lotus 1995, widmete diesen seiner Enkelin Elisa. Als bei der Präsentation auf der IAA das Tuch vom Auto gezogen wurde, saß die gerade mal zweieinhalb Jahre junge Elisa schon im Auto. Heute fährt Elisa selbst begeistert ihre Elise.

Felicia

Ganz nach seinem aus dem Lateinischen hergeleiteten Namen, erwies sich das schmucke Cabrio aus 1957, welches auf dem 440 basierte, als echter Glücksfall. Felicia bedeutet nämlich „die Glückliche“. Ein Name, den Skoda auch für das erste Modell nach der VW-Übernahme als notwendig erachtete. Fabia und Octavia sind übrigens auch weibliche Vornamen, wenn auch anderen Ursprungs.

Aurelia

Gebieterisch und schön zugleich, die Lancia Aurelia war eine Machtdemonstration. 1950 installierte man in der hübschen Italienerin den ersten Serien-V6-Motor. Der Name leitet sich von der Via Aurelia ab, einer alten Römerstraße, welche von Rom nach Pisa führt. Die Nachfolger Appia, Flaminia, Fulvia setzten auch auf die Straßenhommage. 2026 soll der Name schmerzhaft für ein schweres elektrisches SUV herhalten müssen.

Zoé

Die Namensgebung von Renaults erstem vollelektrischen Auto ist denkbar einfach, und auch kurios im weiteren Sinne. Die Töchter von Patrick Pélata, früherer Generaldirektor bei Renault, und des ehemaligen Vorstandsvorsitzenden Louis Schweitzer hießen „Zoé“, wie auch weitere 35.000 Frauen in Frankreich, wie sich aus einer Anklage aus 2010 herauslesen lässt. Zoe Renault klagte den Autobauer, da sie nun wie ein Auto klinge. Erfolglos.

Samantha

Wie das nur 100 mal gebaute wunderhübsche Coupe Fiat 125S Vignale Samantha des Karosseriebaukünstlers Alfredo Vignale zum Zusatznamen Samantha kam, ist nicht überliefert. Verbindungen und Gerüchten zufolge soll der 1967 vorgestellte Schönling nach der damals sehr populären Sängerin Samantha Jones benannt sein. 1968 nahm Konkurrent Ford die Sängerin unter Vertrag und brachte das Lied „Ford Leads The Way“ heraus. 1969 verkaufte Vignale seine Firma an Ghia. 1970 übernahm Ford Ghia und somit Vignale, womit immerhin die Herkunft der Edelmodelbezeichnung heutiger Ford geklärt wären.

Isabella & Arabella

Wenig romantisch ergab sich die Namensfindung des Nachfolgers des Borgward Hansa 1500. Auf die Frage, wie denn die ersten Vorserienfahrzeuge zur Erprobung heißen sollen, hat Carl F. W. Borgward wohl geantwortet: *„Das ist mir egal, schreibt meinetwegen Isabella drauf.“* An den Erfolg der Isabella konnte die namentlich angelehnte Arabella nicht mehr anknüpfen. 2017 gab es ein Conceptcar einer modernen Borgward Isabella.

Isabelle

Die italienische Edelschmiede De Tomaso feiert ihr Comeback und im Gegensatz zu vielen anderen ein richtig stimmiges und nach klassisch alter Schule. Im P72 arbeitet ein 700 PS starker 5.0-Liter-V8-Kompressor. Der Weg zur Rennstrecke führt über das Homologations-modell, welches den Zusatztitel Isabelle trägt und eine Hommage an den Formel 2-Renner von 1959 ist, welchen Alejandro De Tomaso damals nach seiner Frau benannte.

Tina

Rennfahrer Gerry Marshall kam 1965 zur Barnet Motor Company, wurde Verkaufsleiter und Direktor von TVR. Der Name für den 1967 präsentierten Prototypen ist wohl seiner Tochter gewidmet. Andere Mythen meinten, es sei eine verkürzte Form von Cortina, um die letzte Hälfte eines Ford Cortina Schriftzug nützen zu können.

Celica & Carina

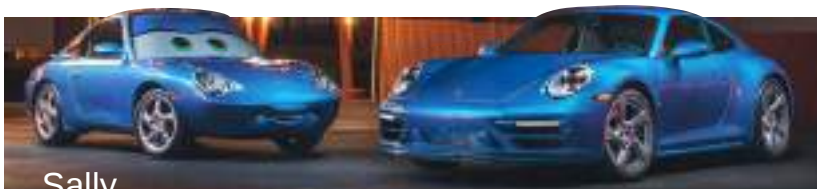
Celica ist ein Kunstwort und leitet sich aus dem Spanischen ab. „celestial“ bedeutet himmlisch, ziemlich passend für das 1970 präsentierte Coupe. 1992 fand man einen weiteren Frauennamen für das neue Mittelklassemodell für mehr als stimmig. Carina erblickte das Licht der Welt.

Giulietta & Giulia

Ein kleineres Modell als der Typ 1900 sollte 1954 mehr Stückzahlen bescheren. Zum ersten Mal wurde nicht nur ein voller Name, anstelle einer nüchternen Zahl als Typenbezeichnung verwendet, sondern gleich ein hinreißender Frauenname, die Giulietta. Eine einwandfreie Überlieferung des Namens lässt sich nicht mehr belegen, für die Legende, es hätte mit „Romeo und Julia“ etwas zu tun, gibt keine Hinweise. Klar hingegen die Ableitung zur Giulia. Beide Namen durften in der Moderne nochmals ihre Comebacks feiern.

Dyane

Der Citroën Dyane war ursprünglich als größere Weiterentwicklung des legendären 2CV gedacht. Mit der Übernahme von Panhard durch Citroën, übernahmen die Franzosen nicht nur Technik, sondern auch Modellnamen wie Dyna oder Dynavia, welche als Vorlage galten.



Sally

In Anlehnung an die liebevolle Seele, welche in einem Pixar-Zeichentrick-Klassiker “Cars“ einem 996 innewohnt, stellte Porsche das “Sally Special“-Einzelstück auf die Räder. Für 3,6 Millionen Dollar wurde die Hommage in „Sally Blue Metallic“ versteigert. Das Porsche-Museum behütet seit 2002 übrigens eine sehr angenäherte aber mit riesigen Augen statt Windschutzscheibe eher weniger fahrtaugliche Nachbildung.

Silvia

Silvia leitet sich von Sylvia ab, welche wiederum ihren Ursprung im 1876er Sylvia Ballett hat, dessen Figuren auf der griechisch-römischen Mythologie basieren sollen. Sylvia, Nymphe und Jägerin der Göttin Diana, ein passender Name für ein Coupé und Sportler. In einigen Märkten war der Sportwagen als 200SX und 240SX bekannt.

Fotos: Hersteller, Bernhard Reichel Text: Bernhard Reichel

Gattungscheck V: Frauenautos

Rosarote Brille

Designerinnen, Ingenieurinnen, Autos mit Frauennamen, Design inspirierende weibliche Kurven, und so weiter: die Frage, was denn nun aber ein Frauenauto ist, möge vermutlich sensibler zu beantworten sein, als jene, ob man zu dick sei.

Dodge La Femme

Mitte der 1950er wagte Chrysler den Versuch, die immer relevantere weibliche Einflussnahme beim Autokauf fokussiert ins Visier zu nehmen. Das Ergebnis 1954 waren zwei auf dem Chrysler Newport Hardtop basierende Konzeptfahrzeuge namens Le Comte und La Comtesse. Erster wurde Schwarz und Bronze, zweiterer „Dusty Rose“ und „Pigeon Grey“. Beide verfügten auch über ein riesiges Plexiglasdach. Die Reaktionen auf den femininieren La Comtesse waren merklich höher und so erschien schon ein Jahr später unter der Tochtermarke Dodge der La Femme. Trotz der prominenten Modellbezeichnung war der La Femme eine 143 US-Dollar teurere Ausstattungslinie des Dodge Custom Royal Lancer. Die rosa Sitze waren mit Rosenblüten verziert, die Türverkleidung passend aus Vinyl. Von „Evans“ gab es die passende Handtasche dazu, wie auch Schminkset, Lippenstiftbehälter, Zigarettenetui, Feuerzeug und Geldbörse. Alles mit goldenen Akzenten. Die Karosseriefarben hörten auf die Namen „Sapphire White“ und „Heather Rose“ und wurden 1956 durch „Misty Orchid“ und „Regal Orchid“ ersetzt. Auch der Innenraum wurde neu und stimmig arrangiert. Regenmantel, Regenhut und Regenschirm waren nun ebenfalls farblich richtig an Bord und auf der Rückseite der Vordersitze verstaut. Gut 2.500 Exemplare sollen sich verkauft haben, ehe das Experiment Ende 1956 wieder klanglos verschwand. Legendär waren auch spätere Konkurrenzprodukte wie das pinke TV-Star Pontiac Parisienne Cabrio 1959. Ähnliche Konzepte verfolgte auch Chevrolet mit dem Impala Martinique und Cadillac mit dem Eldorado Seville Baroness, sowie Buick mit dem Flamingo.

Unterstellt man einem Porsche Boxster oder Cayenne, das gesuchte Klischee zu erfüllen, erregt man die Wogen weitaus weniger intensiv, als wenn man den Kleinwagenwagen ins Spiel bringt. Die Erklärung dieser Reize findet sich wohl schnell in der früheren Automobilgeschichte, in welcher man(n) dem so genannten schwachen Geschlecht weder die körperlichen Vorraussetzungen oder gar das nötige Nervengerüst zugestand, einen großen Wagen zu lenken. Die schweren Limousinen waren klar Männersache, neben dem Kleinwagen gestand man den Damen höchstens Mittelklassewagen oder sportliche Cabrios zu. Sogar die Berliner Frauenzeitschrift „*Die Dame*“ verschrieb sich damals: *„Es passt nicht für eine Dame, einen großen, schweren offenen Wagen oder eine Limousine zu fahren. Für eine Frau ist ein hübsches zweisitziges Coupé oder Cabriolet das Beste.“* Ingenieurin, Direktorin und Managerin des britischen Herstellers Galloway Motors Dorothée Pullinger brachte 1920 mit dem Galloway 10/20 das wohl erste Automobil speziell für Frauen auf den Markt. Seit den 1920er-Jahren wird der Kleinwagen zum Frauenwagen erklärt und weiter beworben. Die manifestierende Eskalation ergab nach einem einseitig tödlichen Unfall mit einem Motorradfahrer 1930 ein Gerichtsurteil: *„(...)ausgereicht, um den Wagen zum Halten zu bringen. Da die Angeklagte dies nicht erreicht hat, hätte sie hernach den Beweis geliefert, dass sie körperlich zu schwach ist, ihren Wagen auf normale Entfernung zum Halten zu bringen.“* Einleuchtend, dass bis heute das Symbol der Unterdrückung durchschwingt und häufig noch negativ besetzt ist.

Datenlage

Statistisch werden heute dennoch Fahrzeuge wie Fiat 500, Audi A1, Opel Adam oder Mini Cooper klar bevorzugt von Frauen gekauft. Warum auch nicht, die logische Kosten-Nutzungs-Rechnung könnte besser kaum sein, zumal heutige Kleinwagen ohnehin auf das ehemalige Kompaktformat angewachsen sind, bei allen Geschlechtern beliebt sind und in der immer engeren Stadt rational fast ideal sind. Wirtschaftlichkeit, Zuverlässigkeit und Bedienbarkeit stehen beim weiblichen Geschlecht an oberster Stelle. Von den 1950er-Jahren bis heute haben sich weiblich ausgedachte und erdachte Konstruktionen, Ausstattungen oder Farbvorschläge nicht durchgesetzt. Vielmehr zeigt sich, dass Klischees eher bei Männern beim Autokauf eine Rolle spielen.

Achtung Hochspannung

Ein andere Deklarierung des typischen Frauenautos hat die Neuzeit nicht überlebt: das Elektroauto. Bis zur Einführung des Elektrostarters war dieses klar einfacher zu bedienen, sauberer und leiser. Durch die geringe Reichweite und Geschwindigkeit billigte man(n) dieses auch eher zu, da die häuslichen Pflichten nicht zu sehr in Gefahr gerieten. Gar die Manifestierung des Elektroautos als Frauenauto mag laut Historikern einer der Gründe gewesen sein, warum sich der elektrische Antrieb in der weiteren Geschichte nicht durchsetzten konnte. Gerade „Lärm, Dreck und Geschwindigkeit“ machten das „Benzinauto als überlegene Abenteuermaschine“ bei der damals klar überwiegend männlichen Käuferschicht attraktiv, womit bis heute auch das Kontrastklischee beschrieben wäre.

Fotos: Hersteller, Text: Bernhard Reichel

DS3 Givenchy Le Makeup

In innerfranzösischer Zusammenarbeit mit dem Mode- und Kosmetikunternehmen Givenchy entstand 2016 das DS3-Sondermodell „Givenchy Le MakeUp“. Das Außenkleid wurde in mattem „Nacré-Weiß“ gehalten. Dach, Rückspiegel und Radnabenabdeckungen waren in violettem „Whisper“ lackiert. Das Armaturenbrett taucht den Fahrgastraum in eloxiertes Rosa, während sich in der Armlehne in der Mittelkonsole ein eigenes Fach für ein Givenchy Le MakeUp-Set befindet. Es besteht aus einem Mascara „Noir Couture“, einem „Le Prisme Visage“ Kompaktpuder, einem Lippenstift „Le Rouge“ sowie einem eigens für dieses Sondermodell entwickelten Nagellack in der Farbe Whisper. Den letzten Schliff verleihen die beiden durch LED beleuchteten Spiegel in der Sonnenblende. Das Emblem findet sich an zahlreichen Stellen wieder, prominent besonders an der B-Säule und den Fußmatten. 1.400 Stück wurden gebaut, 10 für Österreich.

Seat Mii Mango & Cosmopolitan

Außen war das Mango-Sondermodell 2014 in „Glam Beige“ oder „Deep Schwarz“ zu haben. Passend zu den grauen Rückspiegeln, spiegelt sich diese Farbe in den Akzentteilen wider. Die Sitze mit hellen Punkten waren aus perforiertem Alcantara und Nähten in „Glam Beige“ geschneidert. Den Mango-Look betonte das entsprechende Logo in der Kopfstütze. Dass ein Sondermodell speziell für Frauen Absicherung in Form einer Zusammenarbeit mit Mode- oder Kosmetikunternehmen benötigt, offenbart auch der Mii by Cosmopolitan. Schon der an die Damen gerichtete Alfa Romeo 147 „Shape“, im Champagner-Ton „Luce di Amalfi“, wurde 2004 in Abstimmung mit dem gleichnamigen Frauen Fitness-Magazin entworfen. 2016 redeten die Leserinnen des Cosmopolitan ein Wort mit. Am Laufsteg in „Glossy-Violett Metallic“ präsentiert, später auch in „Candy Weiß“ zu haben, so oder so, die jeweilige Farbe dominierte auch den Innenraum.

motormore

Conceptcars: Volvo YCC

Your Concept Car

Wie ein Auto von Frauen für Frauen aussehen müsste, dem widmete sich vor über zwanzig Jahren Volvo und stellte ein grandioses Conceptcar vor.

Schon seit den 1980ern lässt Volvo die „Female Customer Reference Group“ neue Modelle in einem frühen Entwicklungsstadium beurteilten. Das „Your Concept Car“ sollte erstmals ein Auto auf die Räder stellen, welches ausschließlich von Frauen für Frauen entworfen sein soll. Startschuss war 2001, den Damen wurden neun Projektphasen- bzw. Abteilungsleiterinnen vorgesetzt. Das Ergebnis ließ sich 2004 auf dem Genfer Automobilsalon sehen. Die Flügeltüren zielten nicht primär auf einen Showeffekt ab, sondern dienten dem einfacheren Zugang, besonders auf die Rückbank. Generell lag der Fokus auf cleverer Raumausnutzung. Alle Türen öffneten elektrisch per Fernbedienung. Beim Öffnen schwenkt der Schweller gleichzeitig nach außen und unten, damit die Passagiere nicht über eine hohe Türschwelle steigen müssen. Vereinfacht wurde vor allem die Bedienung, besonders jene, welche mit störender Verschmutzung enden könnte, etwa das Nachfüllen des Wischwassers oder Benzins, was nun per Kugelhähnen über separate Klappen auf der Fahrerseite funktionierte. Notlaufreifen waren damals noch nicht selbstverständlich. Der selbstbewusste 215 PS- Fünfzylinder verfügte schon über ein Mildhybridsystem und Startstopp.

Anti-Haft-Lack

Die „Easy Clean“-“Chamäleon“-Lackierung wechselt, je nach Lichteinfall von Grün zu Gold oder von Blau zu Gelb und ist wie eine Anti-Haft-Pfanne beschichtet, was eine Autowäsche vermeidbar machte.

Maximaler Stauraum

Die Mittelkonsole beherbergt ein flaches Fach für Schlüssel, Handy und andere Kleinigkeiten. Dieses Fach geht in ein größeres über, in das auch eine Handtasche passt. In einem weiteren speziellen Stauraum kann ein Notebook untergebracht werden. Die Schaltung und elektronische Handbremse wurden am Lenkrad platziert und machten so weiteren Stauraum möglich. Per Körperscan wird die optimale Sitzposition errechnet, elektrisch eingestellt und im Schlüssel hinterlegt. Auch auf Übersichtlichkeit wurde viel Wert gelegt, der Bereich der Motorhauben abgesenkt, die verbliebenen Kotflügelecken dienten zugleich als verlässliche Orientierungspunkte.

Flexibel und rein

Alle Textilüberzüge waren leicht abziehbar, waschbar oder mit neuen Farben variierbar. Die Kopfstützen waren mit Vertiefungen gestaltet, was Fahrerinnen mit Pferdeschwanz angenehm zu Gute kam. Hinten gab es „Kinositze“, die Sitzflächen klappten nur runter, wenn jemand mitfahren wollte, ansonsten hatte der Stauraum Priorität. Parklücken wurden automatisch vermessen, ob der gut 4,40 Meter lange Wagen überhaupt Platz hat, neben hilfreichen Sensoren fand sich auch ein vollautomatisches Einparksystem wieder. Im schlimmsten Fall schützte der robuste Gummi die Flanken und praktisch das ganze Heck. Vor allem für Letzteres hagelte es reichlich Kritik. Aber nicht von den durchwegs lobenden Männern, sondern von Frauen. So würde man das Klischee des schlechteren Einparkkönnens auch noch untermauern. Dass auch unverschuldete Kratzer durch Fremdeinwirkung kein Malheur mehr gewesen wären und auch heute noch zahlreiche praktisch orientierte Piloten aller Geschlechter die rundum lackierten Stoßstangen für unpraktisch erachten, wurde gar nicht berücksichtigt. Obwohl kein Mann am Werk war, war auch der wohl größte Versuch eines Frauenautos nicht von Erfolg gekrönt. „Frauenauto“ war übrigens damals schon inkorrekt. *„Von Frauen nach weiblichen Bedürfnissen entworfenes Auto“* ist richtig, wie Design-Chefin Widell Christiansen betonte.

Fotos: Hersteller, Text: Bernhard Reichel

Maria Widell Christiansen, Eva-Lisa Andersson, Elna Holmberg, Maria Uggla, Camilla Palmertz, Cynthia Charwick, Anna Rosén, Lena Ekelund, Tatiana Butovitsch Temm

GEILE SOCKE!

Inspiriert 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 Automobildesigns und lässt die Herzen derer höherschlagen, die sprichwörtlich Benzin im Blut haben. Die Ideen dazu zieht man aus den Designs von markanten Fahrzeugteilen, Sitzmustern, aber auch legendären Lackierungen – speziell aus dem Rennsport. 10 Euro kostet das Paar, ab sofort unter www.autosocken.at zu haben.

Autosocken.at

Gewinnspiel

Mit Sonax zu den Rallylegenden

motor&more Leser haben es gut - gewinne mit Sonax und "schöner reisen mit Wiesinger" eine Fanreise für zwei Personen zur Rallylegend

Und das geht ganz einfach! „motor&more“ lesen, alle Sonax-Displays vom neuen Air Freshener zählen und mit etwas Glück geht’s mit „schöner reisen mit Wiesinger“ im Oktober für Sie und Ihre Begleitperson zur Rallylegend nach Italien.

Sonax verfügt nicht nur über eine Vielzahl von Autopflegeprodukten, auch in Sachen Scheibenreinigung hat man einiges zu bieten. Die Sommeredition der Scheibenreiniger ist als 1:100 Konzentrat gebrauchsfertig im 5 Liter Kanister oder 3 Liter Nachfüllbeutel erhältlich. Vier Duftnoten stehen zur Auswahl: Sweet Flamingo, Havana Love, Ocean Fresh und passend für Österreich der beliebte Alm Sommer. Und damit es auch im Innenraum geruchsmäßig keine Unterschiede gibt, hat man heuer einen Air Freshener in den gleichen Duftnoten auf den Markt gebracht. Erhältlich an der Tankstelle und im gut sortierten Fachhandel.

Motorsport Fanreisen

Wenn es um Sportreisen, egal ob zum internationalen Fußballspiel oder zur Formel1 geht, ist man beim Unternehmen **„schöner reisen mit Wiesinger“** bestens aufgehoben.

Unsere Gewinner dürfen sich vom **13. bis 16. Oktober** über Folgendes freuen:
Anreise im Luxusbus nach Riccione, Übernachtung im Doppelzimmer, Besuch der Rallylegend in der Servicezone und mindestens von zwei Sonderprüfungen.

Folgende Leistungen sind zudem inkludiert:
Busfahrt, 3 Übernachtungen mit Frühstück, Abendessen am Anreisetag, Transferfahrten zum Event und Programmheft.

Alle Details zur Reise unter *www.schoenerreisen.cc*

Das Gewinnspiel

Wir haben in der aktuellen Ausgabe einige Abbildungen vom neuen **Sonax Air Freshener** (bitte jede Abbildung zählen, egal ob am Cover oder hier bei der Gewinnspielerklärung!) platziert. **Zählen Sie diese und schicken Sie uns die richtige Antwort** samt Name und Kontaktdaten (sonst können wir Sie nicht verständigen) an:

office@motorandmore

oder per Post an:
Speedcompany OG, 2230 Gänserndorf, Kleegasse 5.

Dieses Gewinnspiel wird in Kooperation der Speedcompany OG mit Sonax und „schöner reisen mit Wiesinger“ veranstaltet. Der Rechtsweg ist ausgeschlossen, ebenso eine Barablöse des Gewinns.

Für jeden Rallyefan ein Highlight! Stars und Rallyepiloten von gestern und heute, gepaart mit einem Showprogramm der Extraklasse

Kommentar: Bernhard Reichel

Erst uns selbst heilen

Die gesamte Menschheit hat sich ziemlich ambitionierte Pläne auferlegt, die gesetzten Handlungen sind widersprüchlich. Mit permanent wachsendem Energieverbrauch, sich ausbreitenden militärischen Konflikten und massivem Landschaftsraubbau werden wir unseren gemeinsamen Planeten kaum retten.

Wir machen uns gegenseitig das Leben schwer und verdienen daran bestens, ein System, das eine immer unmenschlichere und perfidere Eigendynamik angenommen hat. Wir studieren Ingenieurwissenschaften, um Produkte absichtlich fehlerhaft zu konstruieren, wir studieren Psychologie, um Menschen zu manipulieren, damit diese Produkte immer teurer kaufen, wir studieren Journalismus oder gehen in die Politik, um Industrieinteressen den Weg zu ebnen. Wir rüsten zur Zeit militärisch auf, was geht.

Burnouts ohne Spaß

Wer heute nicht selbst sein eigener Anwalt, Arzt, Bauherr oder Techniker ist, hat schon verloren, das alles überfordert uns zunehmend, es reizt und dividiert uns auseinander. Wir sind permanent erreichbar, zahlen Arbeitsmittel selbst und können davon immer weniger leben. Über flexible Arbeitszeiten bestimmen andere. Nach dem dritten Achtstunden-Job erübrigt sich immerhin die kaum noch leistbare Immobilie. Ein Vermögensaufbau für das Alter ist praktisch nicht mehr machbar, es wird abgesaugt, was geht. Mit Geld, das wir nicht haben, kaufen wir Dinge, die wir nicht brauchen, um Leute zu beeindrucken, die wir nicht mögen oder uns selbst kurz zu trösten. Ein Teufelskreis. Mobilität wird wieder ein Luxusgut, die Politik forciert das auch noch. Wir haben alles, was wir brauchen und waren noch nie so unzufrieden. Der technische Fortschritt belastet, er wendet sich gegen uns, die Technik arbeitet nicht mehr für uns, sondern wir für sie. Jeden Tag raubt uns der digitale Overkill kostbare Lebenszeit, welche so immer schneller verfliegt. Dies nimmt uns mehr und mehr die Menschlichkeit. Ein Ende ist nicht in Sicht. Künstliche Intelligenz, digitale Währungen, elektrisches Heizen und Fahren, oder vollständige Überwachung werden unfassbare Energiemengen benötigen und uns nicht glücklicher machen. Im Gegenteil, wir hinterlassen der Generation, der wir uns heute opfern wollen, einen Berg an strahlendem Abfall. Wo bleibt hier in dem Wahnsinn noch Raum für gemeinsame Anstrengungen einen ganzen Planeten zu retten? Reif sind wir für die Geschwindigkeit des technischen Fortschrittes ohnehin nicht. Bislang hat die Menschheit jegliche Erfindung exzessiv missbraucht.

Wirr & irr

Glauben heißt, nicht wissen, dennoch zertrümmern wir im Dienste von Göttern (innen?) ganze Zivilisationen. Von den religiösen Fesseln befreit, beten wir nun andere Philosophien an. Wir lernten qualvoll, dass exponentielle Kurven früher oder später abflachen. Für den grenzenlosen Kapitalismus gilt dies scheinbar nicht. Wir nehmen alles hin, um diesen künstlich am Leben zu erhalten. Privatsphäre, nein danke, und merken nicht mal die letzte Umverteilung nach oben. Während wir uns gegenseitig lieber attackieren als zu helfen und über Fahrverbote streiten, feiern sich die Profiteure, am besten mit einem täglichen Weltraumflug. Das reichste 1 Prozent der Weltbevölkerung verursacht mit entsprechendem Lebensstil bereits 16 Prozent des CO^2-Ausstoßes aus. Wir klatschen.

Schmeiß weg, kauf neu

Viele kennen nicht mal ihre direkten Nachbarn, oder mögen sie. Wie soll eine solche Gesellschaft gemeinsam eine Generation retten, die sie nie kennenlernen wird? Mit maximaler Umweltzerstörung, unersättlichem Energiehunger, gierig, zerstritten, egoistisch und egozentrisch, rassistisch, betrügend und verblödet wird dieses Gemeinschaftsprojekt nicht klappen. Wir müssen wieder selbst denken: Nur weil ein Interessenszweig etwas verkaufen will und alles schlecht redet, müssen wir das nicht glauben. Wertschätzen, was wir haben, erhalten und entsprechend konsumieren. Den anderen respektieren. Aufhören, nur schwarz oder weiß zu denken. Den Irrsinn von immer mehr, stärker, größer, schneller auf ein vernünftiges Maß reduzieren, uns darauf einstellen, dass wir ein neue Art des Wirtschaftens, der Bildung und des Zusammenhalts brauchen. Dies wird ziemlich schwierig und unruhig. Eines ist auch klar: Wenn dies nicht gelingt, brauchen wir uns über die kommende Generation keine Gedanken mehr machen.

Foto: Pixabay

moto&more

Revival des Partnerlooks?

Partnerlook und Auto, dieses Stilmittel ist nachfragetechnisch vor allem auf die Männerwelt zugeschnitten. Besonders Uhren, häufig von Sportwagenherstellern selbst entworfen, sind beliebt, passend zur Innenraumfarbe und stimmig mit selbiger Nahtfarbe. Auch beliebt: das Gummiband mit Profil. Geldbörse oder Gürtel aus Carbonleder. Damit aber noch nicht genug: T-Shirts, Hosen, Unterhosen oder Socken sind heute mehr denn je gezielt auf das jeweilige automobile Schmuckstück zugeschnitten.

Verlorene Tradition

In der Damenwelt hat sich dieser Trend kaum etabliert. Schade, denn die deutlich höhere Anzahl und Stimmigkeit an Kleidungsstücken und Accessoires würden sich viel bestechender eignen. Zudem können auch die Damen bei diesem Thema schon eine frühe und vor allem bedeutsame Historie vorweisen. Ziemlich früh im 20. Jahrhundert war die Kleidung der wenigen Automobilistinnen jedoch noch klar vorgegeben. Damenhaft, elegant, aber wetterfest, ohne in eine Vermännlichung abzurutschen. Tuchmantel und Gesichtsschleier waren gern gesehen. Mit Aufkommen geschlossener Wagen (Innenlenker) geriet die Wahl der Mode endlich angenehm weniger zweckhaft und auch die Medien griffen den Trend stärker, lockerer und zielgruppengerechter auf. Mitte bis Ende der 1920er war es durchaus gang und gäbe, sich im Einklang mit dem Wagen bzw. dessen Karosseriefarbe oder Innenausstattung zu kleiden - ein Umstand, welcher bei Schönheitswettbewerben Auto samt Frau zahlreiche Siege und Top-Platzierungen sicherte. Das Auto war schließlich alles andere als selbstverständlich und nur der obersten Schicht zugänglich, ein Statussymbol sondergleichen und erst recht, wenn Frau dieses bewegen oder gar besitzen durfte. Der unzweifelhafte frühe Partnerlook mit dem automobilen Freund wurde also mit Bedacht gewählt. Auto- und Frauenzeitschriften berichteten gerne über den aktuellen Modetrend der frühen Automobilistinnen. 1925 verpasste die Abstraktkünstlerin Sonia Delaunay (Seite 14) ihren Wägen knallbunte Kachelmuster und stimmte diese stimmig ihren Kleidern ab, was sich auch in den Gemälden widerspiegelte, sowie weiteren Bauhaus-Kunstwerken.

Beim Dodge La Femme (Seite 32) aus der Mitte der 1950er waren Handtasche samt Zigarettenetui und Geldbörse passend zur Innenausstattung in blassem Rosa gehalten, wie auch dazugehöriger Regenschutz in Form von Mantel, Hut und Schirm.

Farbenfroher Neustartversuch

Die New Yorker Modedesignerin Mara Hoffman, welche vor allem für farbenfrohe Badebekleidung bekannt ist, präsentierte 2014 ihr damaliges Werk gemeinsam mit einem entsprechend folierten Mercedes-Benz E-Klasse Cabrio. Danach wurde es wieder ruhig um das Thema, was die öffentliche Zelebrierung angeht, zumal das öffentliche Zelebrieren eines Automobilkults nicht mehr gesellschaftsfähig ist. Blazer, Jacke oder Fingernägel in Wagenfarbe, Gürtel in Farbe von Dekorelementen oder Bremssattel, die Handtasche im selben Steppmuster wie die Sitze, Schal, Hut, Schuhe, Stiefel oder Handschuhe in der Farbe des Verdeckes - der Spielraum ist auch hier nach oben offen.

Text & Fotos: Bernhard Reichel

Klassik: Kleider machen Beute

Autowerbung & Frauen

Zwischen einem unbeabsichtigten Instrument der Frauenbewegungen und Sexismus: Frauen begleiten Autowerbung seit über 100 Jahren. Die Sujets sind gedruckte Zeitzeugen und waren zu jeder Zeit Stoff für Diskusionen.

Schon um die vorletzte Jahrhundertwende instrumentalisierte die Industrie weibliche Vorzüge werbewirksam, obwohl Frauen am Steuer unerwünscht waren und sich auch in der Regel kein Auto leisten konnten oder durften. Durch die Werbungen sollten ohnehin nicht Frauen angesprochen werden, sondern weiterhin Männer. Elegant und selbstbewusst posierten die Damen für die damaligen Werbesujets hinter dem Steuer. Die Instrumentalisierung ist also nicht von der Hand zu weisen, allerdings etablierten diese provokanten und jedenfalls neuen Bilder und Eindrücke relevant nicht nur das Auto in der Gesellschaft, sondern auch ihre Lenkerinnen. Damit öffneten schließlich doch diese Werbebotschaften präsent und vorbildwirksam den Frauen einen weiteren Weg zur weiteren Unabhängigkeit in der Autowelt. Schnell wurde es gang und gäbe, dass sich Damen in Zeitungen und Illustrierten bevorzugt mit ihrem oder einem Auto ablichten ließen. Schließlich war ein Wagen damals noch ein unvergleichbares Statussymbol. Bereits die frühen Werbeplakate, wie 1901 für den Motorölhersteller „Benzo Moteur“: die Frau sitzt stilvoll und sicher auf dem Fahrerplatz, der Mann passiv daneben. Autowerbung trug, wenn auch nicht beabsichtigt und ironischer Weise sogar klar, zur frühen Frauenbewegung bei. Somit klar die angenehme Botschaft. Ende der 1920er wurden auch Frauen direkt als Käuferschicht umworben, etwa von Mercedes Benz.

Plakatkunst

„So wie weibliche Wesen zu Beginn dieses Jahrhunderts in der europäischen Plakatkunst als Blickfang für Glühbirnen, Suppenessenz, Zigaretten oder Waschmittel werbewirksam präsentiert wurden, mussten sie natürlich auch das aufstrebende neue Verkehrsmittel Auto in Fahrt bringen und allerlei Unerlässliches wie Benzin, Reifen oder Zündkerzen modisch gestylt anpreisen“, heißt es in einem automobilgeschichtlichen Rückblick in der „Frankfuter Allgemeine Zeitung“.

Sex sells

Das Angenehme mit dem Schönen verbinden. Weibliche Reize sollten Männer (zum Autokauf) weiterhin verführen. Die Röcke wurden ab den 1950ern kürzer, die Botschaften eindringlicher. Bis in die 1970er blieb weltweit jedoch der Mann der von der

Werbung klar anvisierte Autokäufer. Der Grad zum Sexismus: nur noch ein schmaler und in geschriebener Form auch klar überschritten. Es dauerte

noch bis in die 1990er, bis die Industrie den weiblichen Einfluss bei der Kaufentscheidung realisierte und die deutlich kritischere Betrachtung von Stereotypen. Die Botschaften und Bilder normalisierten sich wieder. Übrig bleiben Zeitzeugen der jeweiligen Epochen, kunstvolle und liebevolle Zeichnungen, durchaus kreative Einblicke in Fantasiewelten und letztlich auch schöne und ästhetische Erinnerungen.

Gridgirls

Praktisch der Vergangenheit gehören auch nach vielen Jahrzehnten die beliebten Gridgirls an. Auf der einen Seite ist es durchaus erfrischend, wenn sich Veränderungen durch modernere gesellschaftliche Normen nicht auch hier durch das Totschlagargument Tradition ad acta legen lassen, andererseits darf man gesellschaftliche Entwicklungen hinterfragen. Mit dem Aus der Gridgirls in der Formel 1 2018 etwa, bleibt doch der bittere Beigeschmack, man müsse der Prüderie der neuen amerikanischen Eigentümer und noch drastischer, den neuen arabischen Märkten nachgeben. Vor allem bei letzterem Punkt darf man sich fragen, was denn nun der gesellschaftlichen Stellung problematischer sei, zumal kein Verantwortlicher zuvor die Rolle des weiblichen Geschlechts per se als bloßes dekoratives Beiwerk betitelt hätte. Auch hier stellen die Bilder und Wertvorstellungen der Gesellschaft eher ein Problem dar. In Japan etwa sind Gridgirls hoch angesehene, geschätzte und bewunderte Personen. Klar, Frauen gehören in die Cockpits, in die Strategieabteilungen, auf die Kommandostände. Das eine und andere muss kein Widerspruch sein. Auch ehemalige F1-Gridgirls sehen das zwiespältig. Lauren-Jade Pope: *„Wir haben deswegen unsere Jobs verloren, es sollte doch unsere Entscheidung sein, als was wir arbeiten.“* Lizzie Cundy: *„es sei „wahrscheinlich der beste Job“,* den sie je gehabt habe. *„Wir hatten so viel Spaß. Niemand hat uns dort herabgesetzt oder belästigt. Es war einfach nur eine tolle Zeit.“* Eskalierende Ausschweifungen, welche erst den Begriff Boxenluder prägten, und unangemessene Instrumentalisierungen gab es früher natürlich. Moderne Lösungen sind allerdings offenbar stets radikal, Kompromisse nicht mehr machbar. Interessant auch der Beigeschmack, dass die moralisch idealen Normen wieder auf automobilem Gebiet gelten sollen, während Cheerleading bei zahlreichen anderen Sportarten problemfrei abläuft. Immerhin könnte das Experiment mit den Gridboys nicht kürzer sein.

Fotos: Hersteller, Archiv, Bernhard Reichel Text: Bernhard Reichel

Messehostessen

Wohl durch die öffentlichere Präsenz waren die Messehostessen umstrittener, als etwa Gridgirls. Die weiblichen Reize gehörten zu einer Automesse seit Jahrzehnten dazu. Mit Corona und den Investitionen in die Elektromobilität endete die Debatte letztlich von selbst, die klassischen Automessen von Genf, Frankfurt oder Paris sind Vergangenheit. Bemühungen, die Hostessen mit Fachkenntnissen für Besucherfragen zu versorgen, kamen zu spät. Mit Handykameras stieg die Anzahl an fragwürdigen Fotoperspektiven und deren Dokumentationen. Auch überzogene Auftritte bei Tuningmessen wurden mit den zivilen Messen über einen Kamm geschoren. Der markante Unterschied von Sinnlichkeit und Pornografie ist Trollen, welche sich nur durch Schlagzeilen bilden, nicht zugänglich. Gar Versuche, dieses Genre medial mit Gewaltverbrechen in Verbindung zu bringen, lassen kaum Raum für diese Tradition. Es ist, wie meist: Eine kleine Gruppe Rüppel vermiest es der Mehrheit.

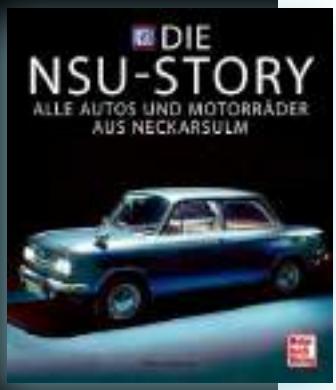
Büchertipps

Art of Cockpit

Vom billigen Touchscreen über Kunststofflandschaften - Die Cockpits heutiger Autos sind akribisch bis ins Detail von Designern durchkomponiert, aber Charme fehlt einfach. In der Automobilgeschichte waren Armaturen und Innenräume stets ein Ausweis handwerklichen Könnens und des Zeitgeschmacks, der über den reinen praktischen Nutzen hinausging. Fotograf René Staud und der Motorjournalist Heinrich Lingner erzählen in diesem Band die Design-Geschichte der Schaltzentrale des Autofahrers mit zahlreichen stimmungsvoll komponierten Studio-Aufnahmen. Diese sind sensationell, die Ausleuchtung könnte nicht besser sein. Über 40 Autos aller Epochen offenbaren die Entwicklung, Mercedes Simplex, Aston Martin DB6 oder BMW i8. Die Auswahl folgt merklich dem edlen Stil, italienisch, britisch, mercedisch. Der eine oder andere amerikanische oder japanische Klassiker wäre eine tolle Referenz gewesen. Dem Titel entsprechend würde man auch mehr Detailfotos- oder Infos zum Innenraum erwarten. Jammern auf hohem Niveau, dieses Buch ist ein Genuss für Augen und Seele.

Art of Cockpit
René Staud, Heinrich Lingner
Motorbuch Verlag
Hardcover, 82,50 Euro
ISBN 978-3-613-04404-3

Die NSU-Story



Mit einem motorisierten Fahrrad knatterte NSU ins 20. Jahrhundert. Schon vor dem 2. Weltkrieg war man einer der größten Motorradhersteller, um dann mit Modellen wie Quickly, Fox und Max 1955 zur weltweiten Nummer 1 aufzusteigen. Auch mit seinen Autos war NSU bahnbrechend und heute legendär, erst mit den Kleinwagen vom Typ Prinz, dann schließlich mit dem legendären Wankel, dem Ro 80. In diesem Prachtband sind sie komplett versammelt, die zwischen 1900 und 1977 gebauten Autos und Motorräder aus Neckarsulm, lückenlos, mit sämtlichen Daten, Fakten und Tabellen am Ende. Leidenschaftlich, mitreißend und mit einer gewaltigen Informationsdichte von einem Insider geschrieben. Eine stimmungsvolle Hommage an eine große deutsche Marke und ein sensationelles Buch.

Peter Schneider
Motorbuch Verlag
Hardcover, 72 Euro
ISBN 978-3-613-04546-0

Peugeot 3008

Der neue Kompakt-SUV der Franzosen setzt mit seiner breiten Glasfront und den prägnanten Tagfahrleuchen im Krallen-Design im Stile des Peugeot Inception Concept auf den Lifestylefaktor. Das Dach fällt coupéhaft ab, das Nutztier wird wieder der kantig praktische 5008.

BMW 5er

Kein Nierenschock beim neuen 5er. Die Tagfahrleuchten stehen aufrecht. Bei den Antrieben geht es noch konventionell zu. Ein elektrischer i5 folgt sehr zeitnah. Theoretisch ist auch eine Brennstoffzelle realisierbar. Nächstes Jahr folgt wieder der Touring.

Cupra Born Facelift

Für das kommende Modelljahr erhält das derzeit einzige Elektroauto der jungen Marke ein umfangreiches Facelift. Die Leuchten werden wohl leicht zweigeteilt und haben drei Dreieckselementen. Der Kühlergrill wächst etwas. Analog zum ID.3 GTX dürfte auch der Born eine Sportversion erhalten.

Porsche 911 Facelift

Ende des Jahres bringt Porsche die aufgefrischte Variante des 992 auf den Markt. Auffällig sind vor allem die beweglichen kiemenartigen Lamellen in der Front, welche auch künftig Sportwagenmodelle prägen werden. Erlkönige lassen vermuten, dass die Basismodelle womöglich sogar zum Saugmotor zurückkehren.

Text: Bernhard Reichel, Illustrationen: Reichel Car Design

Das Automobil ist nur eine vorübergehende Erscheinung

Mit der titelgebenden Prophezeiung lag Wilhelm II. dezent daneben, und auch einige andere Prognosen, passend zu unserer Titelstory und der Autowelt finden sich in diesem unterhaltsamen Büchlein. 1943 prophezeite der Vorstandsvorsitzende von IBM noch, es gebe „weltweit einen Bedarf für vielleicht fünf Computer“, und 1901 war der Flugpionier Wilbur Wright noch sicher, dass in den nächsten fünfzig Jahren kein Mensch fliegen wird. Bill Gates dagegen war überzeugt, das Internet sei nur ein Hype, oder ein britischer Mediziner im frühen 19. Jahrhundert behauptete, die hohe Geschwindigkeit von rasanten 25 km/h der Eisenbahn führt beim Menschen zum Tode. Dieses Buch vereint über 300 der eindrucksvollsten Fehlprognosen, und offenbart, auf fast 200 Seiten, was tatsächlich geschah.

Das Automobil ist nur...
Norbert Golluch

Münchner Verlagsgruppe
Softcover, 9,30 Euro
ISBN 978-3-86883-792-6

Demnächst ohne Auto

Von der Feinstaub- bis zur Klimaschutz-Hysterie: Fragen, etwa, ob das Auto eine Zukunft hat, ob es wirklich Wissenschaft ist, was von Experten verbreitet wird, ob Autobahnen wirklich von Lkws befreit werden können, widmet sich der bekannte Publizist und Politiker Oswald Metzger. Dieser beschreibt lebensnah und auch reißerisch, wie sich unsere Mobilität tatsächlich entwickelt hat, und rechnet auf 320 Seiten vor, wie hoffnungslos naiv und unnötig teuer für den Steuerzahler diverse politisch verfolgte Patentrezepte sind.

Demnächst ohne Auto
Oswald Metzger
Münchner Verlagsgruppe
Hardcover, 25,90 Euro
ISBN 978-3-95972-288-9

Volksbegehren

Zur Entlastung und faireren Behandlung von allen Autofahrenden:

www.autovolksbegehren.at

Ausblick: Herbstneuheiten

Erleuchtung

VW Touareg Facelift

Der Rudelführer von T-Cross, Taigo, T-Roc und Tiguan, sozusagen der T-Rex, erhält sein obligatorisches Facelift. Normalerweise wäre dieses keine großartige Überraschung gewesen: etwas größerer Grill, frischere Farben und Felgen, ein paar Bezüge im Innenraum. Doch dieses unscheinbare Facelift wird erster einer neuen Spielart. Was in China - hier fahren Phideon und ID.4 mit beleuchteten Markenlogos auf den Straßen - schon Alltag ist, verhinderten in Europa bislang die Regeln UN-ECE-R48 und R148. Aufgeweicht sind nun seit 2023 Markenlogos als Positionsleuchten auch während der Fahrt erlaubt, solange es maximal zwei Stück sind, sie symmetrisch sind, eine Größe von je 100 cm^2 nicht überschreiten, und der Abstand zur nächsten maximal 7,5 Zentimeter beträgt. Ein schöner Rücken kann entzücken, beim Touareg wird letzteres kein Problem darstellen, so haben die Designer das Emblem in ein neues durchgehendes Leuchtband integriert, welches zugleich die Breite betont. Beleuchtet wird übrigens nur das hintere Logo, vorne würde es zu klein und unproportional ausfallen. Die Motoren bleiben im Grunde die bekannten, wie auch der Innenraum, ein paar neue Assistenten und bessere Smartphone-Integration ziehen ein, wie auch eine agilere Programmierung des Fahrwerks.

Ing. Alexander Seger
Fahrschullehrer aller Führerscheinklassen
und Fachbuch-Autor
www.fuerboeck.at

Heute lassen wir fahren

Sicherheitsfeatures, die dem Fahrer nur assistieren, sind heute schon von gestern: Wir stehen vor der Einführung pilotierender Systeme. Brauchen wir in Zukunft überhaupt noch Fahrschulen?

Ist der letzte Führerscheinneuling, wie es ein reißerischer Buchtitel prognostiziert, wirklich schon geboren? Fahren die Autos tatsächlich bald von selbst? Die erste Frage ist ziemlich sicher zu verneinen, die zweite Frage hingegen mit einem „ja, aber“ zu beantworten.

Die Technologie für autonomes Fahren ist weit entwickelt, offen bleibt das Dürfen. Wie ein heute kaufbarer, gut konfigurierter Mercedes per Tipp auf den Blinkerhebel in der Hanssonkurve geschmeidig den Fahrstreifen wechselt, ist wirklich sehr, sehr beeindruckend. Kommst du aus dem Süden in die Stadt, übernimmt der Benz den 100er bei Mödling und den 80er bei Vösendorf ganz selbstverständlich in den Tempomat. Wenig später Kopfschütteln statt Begeisterung: Beim ersten LKW-60er, den dessen Zielgruppe nicht einmal ansatzweise ernst nimmt, bremst der Stern von 80 auf 60 ab. Und wenn sich bei einem britischen Luxushobel mit dem Preisschild einer kleinen Wohnung im Schneetreiben auf der Wiener Außenringautobahn der Tempomat ausschaltet, weil der Radarsensor der Abstandswarnung verklebt und dann gleich das ganze System auf Zeitausgleich geht, wird jede euphorische Zukunftsgläubigkeit rasch neu dimensioniert.

Die Längs- und Querführung ist heute unter optimalen Umweltbedingungen in einfachen Fahrsituationen maschinell bewältigbar – vorausgesetzt, das Auto kann die Servolenkung und das Automatikgetriebe über deren Steuergeräte dirigieren. Brav folgt der Stauassistent seinem Vordermann von der Computerstraße hinauf zur Spinnerin am Kreuz und wieder bergab zum Matzleinsdorfer Platz. Vor der Unterführung der Schnellbahn-Stammstrecke übernimmt man die Lenkaufgabe aber besser selbst. Teilautomatisiertes Fahren mit unmittelbarer Übersteuerungsmöglichkeit ist Stand der Technik – und mittlerweile auch Stand des Verkehrsrechts: Im Herbst 2007 konnte ich einen serienmäßigen VW Touran erstmals freihändig einparken lassen – aber erst seit März 2019 (!) darf man in Österreich dabei beide Hände vom Lenkrad nehmen. Manchmal folgt das Recht (zumindest langsam) der Technik, wenn schon nicht der Politik … aber bald, also eigentlich jetzt, tun sich neue Handlungsnotwendigkeiten auf.

Der nächste bedeutende Schritt wird die Übergabe der Fahraufgabe beim hochautomatisierten Fahren, wenn die Matrix an ihre Grenzen kommt und ihren Menschen in die Pflicht ruft – irgendwer muss ja zur Verantwortung gezogen werden können. Wie die Schnittstellen für den Wechsel vom first passenger zum captain in command aussehen sollen, ist derzeit in keiner Weise definiert. Die Entwicklung der verschiedenen Anzeige- und Bedienkonzepte verläuft rasant – ob auch in die richtige Richtung, Stichwort Touchscreen, bleibt dahingestellt. Wie die Fahrerinnen und Fahrer darauf vorbereitet werden sollen, auch. Und: Welche Rahmenbedingungen sind für autonomes Fahren günstig oder ungünstig, welche Nebentätigkeiten sind mit der (zumindest teilweise erforderlichen) Überwachung der hochautomatisierten Systeme vereinbar? Fix ist nur eines: Wenn wir das alle lernen sollen, wird das jemand lehren müssen. In Theorie und Praxis.

Foto: Hersteller

VOLLGAS!

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

*Bestellungen unter ***abo@rally-more.at*** - Jahresabo 36 Euro
unter ***www.motorandmore.at* finden Sie die Liste unserer Vertriebspartner Einzelheft 6,90 Euro

motormore

Frauen im Motorsport heute

Schnelle Ladys

Die Wahrnehmung, dass Frauen im Motorsport (mehr ab Seite 17) aktiv sind, ist in der Öffentlichkeit eher eine kleine. Bei näherer Betrachtung aber weit gefehlt, zudem sind manche von ihnen überaus erfolgreich und das nicht erst, seit es Quotenfrauen gibt.

Auf internationalem Parket war es in den 70ern die Italienerin Lella Lombardi (Seite 19), die 12 Rennen in der Formel1 bestritt und es dabei auch einmal als Sechste in die Punkteränge schaffte – damit ist sie bis heute die einzige Frau, der das gelungen ist. Nach der F1-Karriere sah man sie auch im Tourenwagen – etwa als erste Frau in der DTM – und Sportwagen, wo sie unter anderem viermal bei den 24 Stunden von Le Mans am Start stand. Was Lombardi für die Formel 1 war, war die Französin Michele Mouton für die Rallye-Weltmeisterschaft. Sie gewann 1981 mit ihrer Co-Pilotin Fabrizia Pons auf Audi als erste Dame einen WM-Lauf. Mehr zu ihrer Geschichte auf Seite 18.

Dakar-Siegerin

Und auch die Raid-Rallye-Szene kann von einer überaus erfolgreichen Pilotin berichten, der Deutschen Jutta Kleinschmidt. Und die war sowohl auf zwei wie auch vier Rädern flott unterwegs. 1992 etwa feierte sie auf dem Motorrad einen Sieg bei der Rallye Paris-Kapstadt und der Pharanonen-Rallye. Später folgte der Umstieg zu den Autos und schon 1994 holte sich Kleinschmidt auf einem Mitsubishi Pajero den Sieg bei den Serienfahrzeugen bei der Dakar-Rallye. Ihre erfolgreiche Karriere krönte die Deutsche 2001 mit Gesamtsieg bei der Rallye-Dakar und der Baja Italien, sowie dem zweiten Platz im Marathon-Weltcup.

… und, und, und…

Etwa Ellen Lohr aus Deutschland, die erfolgreich in der Formel3 und DTM unterwegs war, aber auch Danica Patrick aus den USA. Die aus Wisconsin stammende Pilotin sorgte vor allem in der IndyCar Series (2005-2011) für Aufsehen, als sie 2008 als erste Frau ein Rennen für sich entscheiden konnte. Später wechselte sie in die NASCAR-Series, wo sie dann nicht mehr ganz so erfolgreich agierte. Die Schweizerin Simona de Silvestro galt lange als Supertalent und wäre, ohne abgerissene Sponsorgelder, nach vielen Jahrzehnten wieder eine F1-Pilotin bei Sauber gewesen. Die Atlantic Championship schloss

Ihre Karriere startete die damals zwölfjährige Salzburgerin Laura Kraihamer im Kart. Nach den Studien Recht und Wirtschaft stieg KTM X-Bow Series ein. 2019 ein GT4-Sieg. 2020 ging sie für KTM in 5 internationalen Serien an den Start, 2021 erstmals in der DTM Trophy. sie Werksfahrerin des österreichischen Motorrad- und Sportwagenherstellers.

Die „Swiss Miss“ Simona de Silvestro hatte sogar realistische Chancen auf ein F1-Cockpit.

Die Kärntnerin Alina Loibnegger fährt seit dem zehnten Lebensjahr Kart und ging als erste Österreicherin in der NASCAR an den Start.

sie 2009 auf dem dritten Meisterschaftsplatz ab. Danach fuhr sie bis 2015 in der IndyCar Series, wo sie sich einen zweiten Platz erkämpfte. Es folgten Formel E und V8-Supercar (AU). Seit 2020 fährt sie in der ADAC GT Masters.

Made in Austria

Natürlich kann auch die Alpenrepublik auf erfolgreiche Damen im Motorsport verweisen. Gaby Husar, die einzige Frau die je einen Rallye-Staatsmeisterschaftslauf gewann (Seite 17).

Überaus erfolgreich ist auch Ilka Minor im Rallye-Auto unterwegs. Die gebürtige Kärntnerin startete ihre Karriere mit Achim Mörtl (Meister 1999), navigierte unter anderem Manfred Stohl in der Rallye-WM und gilt heute in der internationalen Rallye-Szene als begehrte Co-Pilotin.

Stellvertretend für alle Damen in der aktiven heimischen Motorsport-Szene dürfen wir noch Laura Kraihamer (KTM-Werkspilotin), Anila Loibnegger (fährt NASCAR), Corinna Kamper und Bianca Steiner erwähnen – die beiden letztgenannten zählen ja neben Alexander Wurz zum ORF-F1-Experten Team. Und damit die Damen-Geschichte im Motorsport ihre Fortsetzung findet, wurde die F1 Academy ins Leben gerufen.

Die neu geschaffene Nachwuchsserie für schnelle Ladys wird mit Formel-4-Boliden bestritten, die Premiere findet am 28./29. April am Red Bull Ring statt.

sie in der
Seit 2017 ist

Die Kärntnerin Ilka Minor ist überaus erfolgreich und beliebt unterwegs.

Danica Patrick gewann 2008 als erste Frau ein IndyCar Rennen.

Fotos: Morrison_2001: flickr.com/photos/10097502@N03, SOFRIC STUDIO, Sportcenterfoto, Hersteller, JoelKernasenk, Text: Gerald Hruza

halek.at
+43 (0)2246 / 3125

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

DAS ORIGINAL
RANGER
VORSTEUERABZUGS-
BERECHTIGT
DER NEUE FORD RANGER
Machen Sie jede Ausfahrt zum Abenteuer! Der neue Ford Ranger besticht durch markante Optik und fantastisches Fahrerlebnis. Mit bis zu 3,5 t Anhängelast und 1 t Nutzlast, Allradantrieb sowie bis zu 240 PS wird er allen Anforderungen des Arbeitsalltags gerecht und macht auch in der Freizeit viel Freude.
JETZT AB € 349,–1) mtl. bei Leasing
Ford
PRO™
Ford Ranger: Kraftstoffverbrauch kombiniert 8,4 – 10,2 l/100 km | CO2-Emission kombiniert 220 – 266 g/km | (Prüfverfahren: WLTP)*
Symbolfoto. *Weitere Informationen zum offiziellen Kraftstoffverbrauch und den offiziellen spezifischen CO2-Emissionen neuer Personenkraftwagen können dem Leitfaden über den Kraftstoffverbrauch, die CO2-Emissionen und den Stromverbrauch neuer Personenkraftwagen entnommen werden, der bei allen Ford Vertragspartnern unentgeltlich erhältlich ist und unter www.autoverbrauch.at herunter-geladen werden kann. 1) Berechnungsbeispiel am Modell Der neue Ford Ranger Doppelkabine XL 2.0L EcoBlue 170 PS AWD - 6G Man.: Barzahlungspreis € 44.469,57; Leasingentgeltvorauszahlung € 13.340,87; Laufzeit 36 Monate; 10.000 Kilometer / Jahr; Restwert € 23.192,79; monatliche Rate € 348,64; Sollzinssatz 5,48 %; Effektivzinssatz 6,21 %; Bearbeitungsgebühr (in monatlicher Rate enthalten) € 156,00; gesetzl. Vertragsgebühr € 258,92; zu zahlender Gesamtbetrag € 49.343,50; Gesamtkosten € 4.873,93. Die Abwicklung der Finanzierung erfolgt über Ford Credit, einem Angebot der Santander Consumer Bank. Bankübliche Bonitätskriterien vorausgesetzt. Freibleibendes unverbindliches Angebot, gültig bis auf Widerruf, vorbehaltlich Änderungen, Irrtümer und Druckfehler.