

Legends Grand Prix Salzburgring 2025



TESTS:

Citroën ë-C3 • Dacia Spring • Hyundai Inster
Mazda 3 • Mitsubishi Colt • Renault 5

Klassik

Pillichsdorf



Recht

Dashcams



Rückblick

Verworfenne Alltagshelden



MG HS HYBRID+



SELBSTBEWUSST & KRAFTVOLL - DER MG HS HYBRID+!

Mehr als Hybrid. Der MG HS Hybrid+ ist bereit für jede Herausforderung. Mit einem markanten Design, intelligenter Hybridtechnologie und hohem Fahrkomfort ist der MG HS Hybrid+ die perfekte Wahl für alle, die mehr wollen. Und das alles zu einem außergewöhnlichen Preis-Leistungs-Verhältnis.
→ mgmotor.at

Inklusive
AUTOMATIK

JETZT UM € **29.990,-***

*Unverbindl. empf. Aktionspreis inkl. € 1.000,- MG Bonus, 500,- Versicherungsbonus (gültig bei Abschluss eines MG Versicherungs-Vorteilsets über GARANTA Versicherung-AG Österreich, Mindestlaufzeit 36 Monate) und € 2.000,- Leasingbonus (gültig bei Leasingfinanzierung über der Denzel Leasing GmbH). Preis inkl. MwSt. und NoVA. CO₂ gewichtet: 126 g/km, Verbrauch gewichtet: 5,5 l Benzin/100 km. (Alle Angaben nach WLTP). Gültig bis auf Widerruf. *Hersteller-Garantie von 7 Jahren oder 150.000 km (je nachdem, was zuerst eintritt). Nähere Infos bei Ihrem MG Partner. Symbolabbildung. Satz- und Druckfehler vorbehalten. Änderungen und Irrtümer vorbehalten.

7 Jahre^o
Hersteller-Garantie

Die Kleinwagen kommen wieder...

... wenn auch nur elektrisch, aber immerhin. Die meisten Hersteller stellen entweder die Benzin- und Diesel-Kleinwagen ein oder haben sie bereits eingestellt, da immer strengere Euro-Normen oder komplexe Cybervorschriften dies erfordern. Elektrisch ist das weniger ein Problem. Doch sind die elektrischen Nachfolger besser als ihre fossilen Vorgänger? Lassen Sie sich überraschen. Eine Auswahl davon zum Nachlesen finden Sie in dieser Ausgabe in unserem Testspezial elektrischer Kleinwagen. Sei es der besonders günstige Dacia Spring, der neue hippe Retro-Renault 5, der kleine feine Citroën ë-C3 oder der Wunderwuzzi Hyundai Inster. Gleich vorweg: Es gibt Modelle, die sich wie Große fahren lassen und alles bieten, aber auch solche, bei denen man auf manchen Komfort verzichten muss. Langweilig oder langsam sind sie damit nie im urbanen Bereich. Mehr dazu lesen Sie ab Seite 14.

Mit dem neuen Nissan Leaf beginnt nun die zweite Generation eines Pioniers in der Massenproduktion elektrischer Autos.

Unsere Rechtsanwältin Mag. Andrea Waldmann widmet sich in dieser Ausgabe dem heiß diskutierten Thema der Dashcams und wägt das Für und Wider ab.

Die Legende im Classic-Bereich, Alexander Trimmel, schreibt bereits den neunten Teil unserer Erfolgsserie über tierische Markenvertreter und wie diese ins Emblem eingingen. Das zunehmende Interesse an klassischen Automobilen zeigt sich auch in den Geschichten über das große Treffen in Pillichsdorf und die exklusive Zusammenkunft von 20 Lamborghini Countach.

Zum Abschluss werfen wir erneut einen Blick zurück auf Autos mit Klassikerpotenzial, die leider nie auf den Markt kamen.

Allzeit eine gute Fahrt,
Ihr Joachim Zanitzer



Coverstory:	Legends Grand Prix 2025	4
Neuheiten:	Nissan Leaf	12
Tests:	Hyundai Inster	14
	Renault 5	16
	Citroën ë-C3	18
	Dacia Spring	19
	Mitsubishi Colt	20
	Mazda 3	22
Psychologie:	Dominanz im Verkehr & mehr	24
Recht:	Dashcams	26
	Leserfragen	27
E-Mobilität:	Zanitzers E-Block	28
Steuer:	Nutzfahrzeug-NoVA-Tücken	30
Technik:	AVL	32
Klassik:	Trimmels Tierisch gut IX	38
Ausblick:	Neue Crossover aus Italien	41
Klassik:	Countach Italian Job	42
	Pillichsdorfer Oldtimertreffpunkt	44
Rückblick:	Nie realisierte Alltagshelden	46



Impressum:

Eigentümer und Herausgeber: Speedcompany OG, Kleegasse 5, A-2230 Gänserndorf Süd, Kontakt: leser@motorandmore.at Redaktion und freie Mitarbeiter: Keijo Keke Platzter, Alexander Trimmel, Tanja Pitzer, Rainer Lustig, Ildika Biela, Eduard Unger, Joachim Zanitzer, W.E. Randerer, Georg Hanousek, Bernhard Reichel, Fotos: Henry Gasselich, 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 Lenticity (Linz), Shopping City Seiersberg (Graz), ELI Shopping (Liesen), Leoben City Shopping (Leoben), EO (Oberwart), Riverside, Auhofcenter und Q19 (Wien), G3 Shopping Resort (Seyring/Gerasdorf), Rosenarcade (Tulln), City Center Amstetten (Amstetten), bühlercenter (Krems), SCS (Vösendorf) Fotos: Cover: LGP, Adobe Stock, Reichel Car Design, Seite 3: Reichel Car Design, Herbert Steves

Motorsport: Legends Grand Prix 2025

Motorsport-Volksfest



Jahrmarkt

Mit seinem einzigartigen Jahrmarkt aus vergangener Epochen, dessen nostalgischen Fahrgeschäften, handbemalten Buden, der Orgelmusik, dem Duft von Zuckerwatte und gebrannten Mandeln. Karussells in leuchtenden Farben drehen sich im Takt fröhlicher Kinderstimmen, während Eltern und Großeltern in Erinnerungen schwelgen. An eine Zeit, in der man selbst noch nicht über die Tischkante blicken konnte. Zwischen Boxengassen und Bergpa-

norama entsteht ein Erlebnis, das Nostalgie und Motorsport-Feeling auf einmalige Weise verbindet. Rennlegenden vergangener Epochen und aktuelle Rennfahrer werden nicht nur am Lenkrad drehen, sondern auch entspannt für Autogramme und persönliche Benzingespräche zur Verfügung stehen. Etwa bei einem Drink an einem der zahlreichen Gourmet-Pit-Stops, die mit feiner Kulinarik zum genussvollen Verweilen einladen. Oder beim Spezialitäten-Snack an einem der vielen Food-Trucks.

von Alexander Trimmel

Fotos: LGP

am Salzburgring

Vom 3. bis 5. Oktober verwandelt sich der traditionsreiche Salzburgring in ein rollendes Motorsport-Museum auf vier Rädern – und in eine lebendige Zeitreise für die ganze Familie. Wenn die Motoren seltener Klassiker aufheulen und das Echo historischer Rennbolide durch den Nesselgraben hallt, schlägt nicht nur das Herz echter Motorsportfans schneller. Auch abseits der Strecke wird das Wochenende zu einem Fest für alle Generationen.



weiter auf der nächsten Seite



Kunstmeile

Ein weiteres Highlight des nostalgischen Motorsport-Wochenendes am Salzburgring ist die von dem renommierten Bildermaler Hendrik Müller kuratierte Kunstmeile. Inmitten von Motorenklängen und Jahrmarktstimmung verwandelt sich ein Teil des Geländes in eine faszinierende Galerie unter freiem Himmel. Neben Müller selbst präsentieren hochkarätige Künstler ihre Werke: Der international gefragte Tiroler Klaus Waggener beeindruckt mit expressiven Acrylgemälden, die Geschwindigkeit und Dynamik verkörpern. Wolfgang Franks technische Grafiken legen detailverliebt das konstruktive Innenleben legendärer Rennfahrzeuge offen – ein Genuss für Technikliebhaber und Kunstkenner gleichermaßen. Das charmante Gegenstück zur Malerei bietet Ole Kochs „Blechkisten-Manufaktur“: Seine individuell gefertigten Fahrzeuge im Stil der 1920er-Jahre sind reine Dekorationsstücke für das Schaufenster oder die Wohnzimmergarage. Stilvolle Blechkunst, ohne Gefahr eines Motorschadens oder Ölverlusts.



Altes Blech, Kunstwerke rund um die Faszination Automobil...
...die Kunstmeile hat einiges zu bieten.



Elvis lebt!

Ein Hauch von Las Vegas wird am 3. Oktober 2025 über den Salzburgring wehen – wenn Rusty, einer der weltweit renommiertesten Elvis-Tribute-Artists, gemeinsam mit seiner Las Vegas Band die Bühne am Sinalco-Truck rockt. Der aus Salzburg stammende Künstler Rudi „Rusty“ Stumbecker schrieb 1991 Geschichte. Als erster Europäer gewann er den legendären Elvis-Contest in Palm Springs gegen mehr als 4.000 Mitbewerber. Vierzehn Jahre lang begeisterte Rusty danach sein Publikum mit seiner eigenen Show im Mandalay Bay Hotel in Las Vegas. Dass er nun ausgerechnet beim Legends Grand Prix auftritt, ist mehr als nur ein musikalisches Highlight. Es ist eine perfekte thematische Verbindung, denn Elvis Presley selbst war leidenschaftlicher Auto-Fan. Achim Althammer, Veranstalter und kreativer Kopf hinter dem Legends Grand Prix, arbeitet mit Hochdruck daran, einen 507er-BMW, wie ihn Elvis Presley während seiner Militärzeit in Deutschland fuhr, auf das Ringgelände zu bringen. Einen Sport-Roadster, der auf Anregung vom rührigen amerikanischen BMW-Importeur Max Hoffman auf Basis der V8-Limousine entstand. Mit von Albrecht Graf Goertz entworfenem Blechkleid.



Fan-Zone

Für Liebhaber von Vintage-Mode, Accessoires, Automobilia und Modellautos öffnet sich eine bunte Welt in zahlreichen Verkaufszelten. Ein Paradies für Sammler, Schatzsucher und Stilbewusste, die das Flair vergangener Jahrzehnte in die Gegenwart holen und ihre Kollektionen vervollständigen oder erweitern möchten. Für Adrenalin-Kicks sorgt die actiongeladene SIM-Racing-Area. Hier können sich ambitionierte Besucher im Rennsimulator mit echten Profifahrern messen. Virtuelle Ausflüge ins Kiesbett sind garantiert – ebenso wie Herzklopfen und feuchte Handflächen. Der Youngstar-Bereich bietet jüngeren Generationen nicht nur zahlreiche interaktive Attraktionen, sondern auch Wohlfühl-Oasen, die Raum für lockeren Austausch mit bekannten Car-Influencern bieten – ein idealer Treffpunkt für neugierige Nachwuchs-Enthusiasten und Social-Media-Fans. Doch das „alte Blech“ bleibt natürlich Herzstück der Veranstaltung. Und dieses wird nicht nur im Fahrerlager und auf der Strecke zu bestaunen sein. Auf einer großzügigen Sonderfläche unterhalb der Fahrerlagerkurve präsentieren sich zahlreiche Oldtimer-Clubs mit ihren liebevoll gepflegten Klassikern. Neben einem reservierten Bereich für all jene Gäste, die standesgemäß mit dem eigenen historischen Fahrzeug anreisen.



Auch abseits der Piste gibt es für die Zuschauer einiges zu erleben und entdecken – ein Besuch der Fan-Zone gilt als Muss.





GROSSGLOCKNER HOCHALPENSTRASSE

Jubiläum über den Alpen

Die Großglockner Hochalpenstraße am Fuße des höchsten Berges Österreichs bietet spektakuläre Ausblicke auf die hochalpine Natur. Die 1935 eröffnete Panoramastraße ist ein Meisterwerk der Ingenieurskunst und gilt als eine der beeindruckendsten Gebirgsstraßen der Welt. Erleben Sie dieses Naturjuwel und seine faszinierende Tierwelt im Herzen des Nationalparks Hohe Tauern – auf Augenhöhe mit 30 Dreitausendern!

**Tickets auch
online erhältlich**

48 km Panoramastraße
15 Ausstellungen
7 Themenwanderwege
30 Dreitausender
kostenlose Führungen
14 Gasthöfe & Almen
Spielplätze



grossglockner.at



Salzburgring

Kaum ein Ort eignet sich besser für eine Veranstaltung im Zeichen der automobilen Zeitgeschichte als der Salzburgring. Eingebettet in die idyllische Berglandschaft des Nesselgrabens, bietet die traditionsreiche Naturrennstrecke nicht nur fahrrische Herausforderungen, sondern auch ein ganz besonderes Flair, das in der Welt moderner Retortenrennstrecken längst verloren gegangen ist. Im September 1969 ging das Eröffnungsrennen auf dem anspruchsvollen Hochgeschwindigkeitskurs über die Bühne. Damals noch ohne Schikanen, Kies- und Auslaufzonen. Fahrfehler wurden gnadenlos mit Totalschäden quittiert. Inzwischen entspricht der Ring höchsten internationalen Sicherheitsanforderungen. Die beiden Schikanen, vor Start-und-Ziel und der Nocksteinkehre, haben die erzielbaren Rundenschnitte deutlich reduziert. Trotz der zahlreichen und notwendigen Modernisierungen hat sich der Salzburgring seine Authentizität und Eigenständigkeit bewahrt. Oldtimer und historische Rennboliden waren hier schon seit 1974 Bestandteil des Motorsportkalenders, als die erste Veteranen-Gleichmäßigkeitsveranstaltung am Salzburgring stattfand. Beim Oldtimer-Grand-Prix 1979 konnte man den fünffachen Formel 1-Weltmeister Juan Manuel Fangio am Steuer eines Mercedes-Benz W196 bewundern, nur zwei Jahre später war Publikumsmagnet Niki Lauda im Cockpit eines Mercedes-Benz W163 von 1939 am Start.



Niki Lauda Hommage

Womit wir mitten im Thema wären. Die diesjährige Ausgabe des „Legend Grand Prix“ steht ganz im Zeichen von Niki Laudas erstem Formel 1-Weltmeistertitel vor 50 Jahren. Sein legendärer Ferrari 312T von 1975 mit hoher Airbox und quer hinter dem Motor liegenden Getriebe – das „T“ für „transversale“, was so viel wie „quer“ bedeutet – wird beim Legends Grand Prix am Salzburgring ebenso zu bestaunen sein, wie der Marlboro-BMW M1, mit dem er 1979 die heiß umkämpfte Procar-Serie gewann. Eine Markenserie mit identen Fahrzeugen, die im Rahmen von acht europäischen Formel-1-Rennen stattfand. Die fünf trainingsschnellsten Grand-Prix-Piloten mussten sich mit einer Heerschar von höchstens neunzehn Sportwagen- und Privatpiloten matchen. Kleinholz war an der Tagesordnung. Mit der „Schwarzen Witwe“, einem Opel Rekord C-Renn-tourenwagen, mühte sich Lauda 1969 in Tulln-Langenlebarn ab, 1971 saß er bereits im March-Monoposto-Cockpit.

Fotos: Sandler, TMW, LGP



weiter auf der nächsten Seite

ADI'S
**MEN'S
DAY**

Limited Tickets!
Jetzt anmelden

**4. OKTOBER
2025**



MÄNNER MASTERCLASSES

**12 STUNDEN
GENUSSTAG**

**TIMEOUT
ZONE**



GOLFPARK WALDORF
TRAININGSCENTRUM

AST BY
dunk

*Adi Matzek
+ Team*



LORENZI
feinste Stahlwaren & Schleiferei - seit 1835

**RINDERMASTBETRIEB
SCHREINER**

Spirituosenkultur
Markus Braun

**CHRISTIAN
PUTSCHER**

Zwettler

BROTOČNÍK
DAS BESSERE BROT.

Lehr
DAS SEHR VIEL MEHR AUTOHAUS

VOLLGAS!

M.A. MEYER & SÖHNE
ZEITGENERATION

CHOLPOVÁ ERIKA
Modedesign Erika

JOHANN GALLÉE
DIOS TABACO



ADI MATZEK

Doppel-Grillweltmeister & Fleischermeister

EXCLUSIV EVENT

2025

Porsche 550

Vor 60 Jahren kam es in Le Mans zur bisher schwersten Katastrophe der Motorsportgeschichte. Aufgrund eines rücksichtslosen Fahrmanövers des Jaguar-Piloten Mike Hawthorn kollidiert Pierre Levegh im Mercedes mit dem ausweichenden Austin-Healey von Lance Macklin. Leveghs Mercedes wird hochkatapultiert und fliegt in die Zuschauermenge vor der Haupttribüne. 84 Tote. Trotz des Unfalls wird das Rennen fortgesetzt. Mit der offiziellen Begründung, man wolle Zufahrtstraßen für Rettungskräfte freigehalten. Der von Polensky von Frankenberg gelenkte Porsche 550 Spyder mit 1.500ccm-Fuhrmannmotor kam als Gesamt-Vierter ins Ziel. Hinter zwei 3,4-Liter-Jaguars und einem 3.0-Aston Martin. Gewann sowohl seine Klasse wie auch die Index-Wertung. Einige der handverlesenen Porsche 550 fanden ihren Weg in die USA. Einer der bekanntesten Besitzer war Schauspieler und Rennfahrer James Dean, der 1955 bei einem Verkehrsunfall auf dem Weg zu einem Rennen in seinem Spyder tödlich verunglückte. Den 550er besaß er nicht einmal einen Monat lang. Der von Hans-Peter Porsches Traumwerk für den LGP 2025 gemeldete 550er trägt das Le Mans-Outfit von 1955.



Kremer K2

Ein weiteres Highlight ist der Kremer K2 von 1977 von Mark Porsche – ein Unikat, welches auf dem überaus erfolgreichen Porsche 935 basiert. Dessen Typenbezeichnung leitet sich ab vom Typ 930, der internen Werksbezeichnung des 911 turbo, sowie der „5“, die auf die Gruppe 5 des FIA-Reglements verweist. Da diese Gruppe sehr freizügige Veränderungen technischer und optischer Natur an den Basisfahrzeugen zuließ, erfreuten sich diese PS- und Flügelmonster größter Beliebtheit beim Rennsportpublikum. Von 1976 bis 1979 gewannen die überlegenen 935er viermal hintereinander die Markenweltmeisterschaft. Zweimal die Deutsche Rennsportmeisterschaft. Der von den Brüdern Erwin und Manfred Kremer aufgebaute K2 unterschied sich insbesondere durch seine aerodynamisch verbesserte Karosserie von den Werksfahrzeugen. Zwischen Kremer-K2-Piloten Bob Wollek und Rolf Stommelen entwickelte sich in der DRM-Saison 1977 ein spannendes Duell. Stommelen behielt letztlich die Oberhand.



Porsche 962C

Walter Lechner sen. wuchs in Wien auf. Absolvierte zunächst eine Ausbildung im traditionsreichen Hotel Sacher. Später zog es ihn ins Salzburgerland, er übernahm eine Discothek in Faistenau, wo er selbst als Musiker und Disc-Jockey auftrat. Doch seine wahre Leidenschaft sollte bald der Motorsport werden. 1978 begann Lechner seine Karriere im Formelsport. Vier Jahre später wechselte er in die Sportwagen- und Interserie-Meisterschaft, die er 1989 zum dritten Mal für sich entscheiden konnte. Am Steuer eines Porsche 962C, des wohl erfolgreichsten Rennsportwagens seiner Zeit. Zwischen 1982 und 1986 holte Porsche mit seinen 956/962-Ground-Effect-Autos insgesamt fünf Fahrer- und drei Marken-Weltmeisterschaften. 1996 zog sich Walter Lechner vom aktiven Rennsport zurück. Kümmerte sich fortan um sein Rennteam „Lechner Racing“. Welches heuer sein 50-jähriges Jubiläum feiert und von seinen Söhnen Robert und Walter jun. erfolgreich weitergeführt wird.



Mercedes 300 SEL AMG 6.8

Niemand Geringerer als Karl Wendlinger wird sich hinter das Steuer des AMG-Mercedes-Benz 300 SEL 6.8 am Salzburgring klemmen, mit dem Hans Heyer und Clemens Schickentanz einen sensationellen zweiten Gesamtrang beim 24 Stunden Rennen von Spa-Francorchamps 1971 heimfuhren. Als das Kürzel AMG (Aufrecht-Melcher-Großaspach) weithin noch unbekannt war und von Tunern leistungsgesteigerte Mercedes-Fahrzeuge dem Werk noch ein Dorn im Auge waren. Der 428 PS starke 6,8-Liter-V8 beschleunigt die 1.635 Kilogramm fette Chef-Limousine in nur 6,1 Sekunden von Null auf Hundert. Die Höchstgeschwindigkeit der „Roten Sau“ liegt bei 265 km/h.



NSU TT Jägermeister

Die beiden NSU-Sportlimousinen TT und TTS mit dem luftgekühlten Vierzylindermotor im Heck, werden aufgrund ihres extrem guten Leistungsgewichts bald zum motorsportlichen Erfolgsgaranten in der 1000er und 1300er-Tourenwagenklasse. Willi Bergmeister - Betreiber einer NSU-, später Audi-Niederlassung im bayrischen Langenfeld - gewann mit seinem 130 PS starken Jägermeister-TT 1974 den Deutschen Bergpokal.





BMW 3.0 CSL

Seine Hoheit Prinz Leopold von Bayern wird einen e-Fuel-betriebenen BMW 3.0 CSL Rennstreckenwagen um den Salzburgring zirkeln. Den Spitznamen „Batmobil“ verdankt die letzte Ausbaustufe des Leichtbau-Coupés einem umfangreichen Aerodynamik-Paket, bestehend aus Frontspoiler, Dachspoiler, Luftleitprofilen auf den vorderen Kotflügeln und einem riesigen Heckleitwerk, um dem Kölner Dauerrivalen, namens Capri, in der Tourenwagen-Europameisterschaft auf und davon zu fliegen.



Skoda Sport

Vor 75 Jahren betrat ein Rennwagen aus der Tschechoslowakei, einem Land hinter dem Eisernen Vorhang, die internationale Bühne des Langstreckensports. Václav Bobek und Jaroslav Netušil gingen 1950 mit einem Skoda Sport beim 24-Stunden-Rennen von Le Mans an den Start. Trotz nur 50 PS und 140 km/h Höchstgeschwindigkeit lag der Wagen bei Tagesanbruch auf dem sensationellen fünften Gesamtrang. Nach 13 Stunden und 121 gefahrenen Runden brach ein Kolbenbolzensicherungsring, was das Aus bedeutete und ein hervorragendes Endergebnis vereitelte.



Wartburg-Melkus

Beim Nachliefern von Bierfässern für den Getränkestand seiner Brauerei blieb Heinz Melkus im dichten Zuschauergedänge eines Autorennens in Dresden stecken. Notgedrungen musste er das Wettkampfgeschehen mitverfolgen. Zeigte sich von den geringen Geschwindigkeiten der Renner enttäuscht und begann 1951 eigene Rennwagen in der - vom Westen abgeschotteten - DDR herzustellen. Sieben Jahre später baute sein nun achtköpfiges Team einen Formel Junior-Rennwagen mit Wartburg-Dreizylinder-Zweitakt-Motor, welchem Melkus den Spitznamen „Plättglocke“ verpasste, da dessen Karosserie der Form eines Bügeleisens ähnelte. Pünktlich zu den 1.Mai-Feierlichkeiten 1959 wurde der Wagen in Dresden der Öffentlichkeit präsentiert.



Cooper-Rindt

Beim Tourenwagenrennen am Innsbrucker Flughafen 1962 stach der ungestüme Rindt den conrero-geputzten Alfa-Motor seiner Giulietta ab. Curd Barry fuhr Rundenrekord im Cooper Formel-Junior. Barry bestellte in England einen neuen Cooper für die 1963er-Saison. Rindt spitzte auf dessen verwaistes 62er-Auto, welches er im Februar 1963 am Reifenprüfgelände in Kottingbrunn zum ersten Mal testete. Nach einigen Drehern schimpfte er Helmut Zwickl zu: „Des is a Schas, ich siach net ausse, weu ih aum Ruck'n lieg.“ „Gentleman“ Barry und „Struwelpeter“ Rindt fanden zu einem Deal für Auto und Service, der nur einen kleinen Haken hatte - Rindt: „Auszahlen kann ich das Auto erst im Herbst, wenn ich volljährig bin.“ Barry akzeptierte. Rindt startete seine Monoposto-Karriere.



Steinmetz Jumbo 6000

1973, in Zeiten der Ölkrise, entstand in den Hallen der Firma Steinmetz ein visionärer Rennwagen. Bernie Ecclestons „Silhouette Cars“-Idee folgend. Mit wiedererkennbarer Karosserieform der Ausgangsbasis und größtmöglicher Freiheit unter dem „Blech“. Ein Opel Commodore B wurde einer so intensiven plastischen Chirurgie unterzogen, dass er spielend seine ursprüngliche Herkunft leugnen konnte. Mit breiten Backen, Schaufel vorne und Riesen-Heckleitwerk. An Boeings neue 747 erinnernd, das damals größte Passagier-Flugzeug. Und 510 PS starkem Chevy Small-Block-V8 unter der Haube. Dank nur 1.020 Kilo Trockengewicht liegt das Leistungsgewicht des Jumbo bei sagenhaften 2 kg/PS.

Stars und Legenden

Neben Ex-Formel 1-Pilot Karl Wendlinger wird auch Rennlegende Hans Joachim Stuck beim Legends Grand Prix ins Lenkrad greifen. Wie auch Poldi von Bayern. Alpine-Werkspilot Ferdinand Habsburg, Lukas Lauda und Laura Kraihamer haben ihr Kommen zugesagt. Kurt Ahrens, der beim Eröffnungsrennen einen 908-er von Porsche Salzburg lenkte, wird im Fahrerlager Anekdoten zum Besten geben. Vielleicht mit Rudi Lins gemeinsam, über dessen Auftritt noch verhandelt wird - wie mit vielen weiteren Prominenten. Bleiben Sie gespannt. Der Countdown läuft. Die Website legends-gp.com, der instagram-Kanal [legends.grandprix](https://www.instagram.com/legends.grandprix) und Legends GP auf facebook hält sie mit aktualisierten News ständig in Atem. Der Kartenvorverkauf läuft!



Neuheiten: Nissan Leaf

Elektro-Pionier

Der Nissan Leaf ist das Auto, mit dem alles begann – jetzt macht die Elektro-Ikone den nächsten großen Schritt.

Seit seiner Markteinführung im Jahr 2010 hat sich der Nissan Leaf weltweit fast 700.000 Mal verkauft. Nun mutiert das Modell zum trendigen Crossover. Der schlanke Aufbau senkt den Luftwiderstandsbeiwert (cW) auf nur 0,25, optimiert den Luftstrom und verbessert so die Reichweite.

Spannende Linien

Bündige Türgriffe, eine fließende Dachlinie, eine vollständige Unterbodenverkleidung und skulpturale Oberflächen schaffen ein modernes Profil. Die elektrische Heckklappe sorgt für einen komfortablen Zugang zum Kofferraum, der ein Volumen von 437 Litern bietet. Je nach Ausstattungsvariante verfügt der Nissan Leaf auch über eine Dachreling, welche die Montage von Dachträgern ermöglicht. Vom getönten Panorama-Glasdach mit Leaf-

Schriftzug über die markanten 3D-Rückleuchten bis hin zu den hochwertigen Oberflächen: Jedes Detail des neuen Nissan Leaf wurde mit Bedacht gestaltet.

Innere Werte

Innen erwartet Fahrerinnen und Fahrer ein geräumiges, ergonomisches Interieur mit klaren Linien, verbesserter Sicht und einer Ambientebeleuchtung für ein noch angenehmeres Fahrerlebnis. Während die Innenausstattung in Schwarz oder Weiß mit violetten Akzenten erhältlich ist, umfasst die Palette an Außenlackierungen sieben ausdrucksstarke Farben, darunter das einzigartige Leaf-Türkis „Luminous Teal“. Zwei Akkugrößen stehen zur Wahl: 52 und 74 kWh. Erstere reicht für 436 Kilometer und letztere für 604. Motorisch stehen 177 und 204 PS zur Wahl. Bei einer DC-Schnell-

ladeleistung von bis zu 150 kW kann der neue Nissan Leaf an entsprechenden Ladestationen in nur dreißig Minuten eine Reichweite von bis zu 417 Kilometern nachladen. Bei 130 km/h auf der Autobahn beträgt die Reichweite mehr als 330 Kilometer, und dank der schnellen Gleichstromladung können Fahrten über 800 Kilometer mit einem minimalen Zeitunterschied zu Fahrzeugen mit Verbrennungsmotor zurückgelegt werden. Über die integrierte Vehicle-to-Load Funktion (V2L) lassen sich beim Camping oder bei Ausflügen in die Natur kleine bis mittelgroße elektrische Geräte wie Wasserkocher, tragbare Lampen oder Elektrogrills betreiben. Zudem wird der neue Nissan Leaf Vehicle-to-Grid (V2G)-kompatibel und kann in Zukunft gespeicherte Energie aus der Fahrzeugbatterie zurück ins Stromnetz speisen.





Möbel mit verdächtig guter Kurvenlage.
Möbel aus Altreifen.

Rethinking ressources.
www.retyred.com

LASSEN SIE SICH
UM IHRE REIFEN
BENEIDEN.



Test: Hyundai Inster Trend Line

Kleinwagenmaßstab

Der Hyundai Inster ist für uns das Auto des Jahres!

Der Hyundai Inster ist kein unbekannter Kleinwagen, wird er doch schon seit 2021 in Indien als Casper vertrieben, aber für den europäischen Markt wurde er etwas länger, elektrifiziert und auf den Namen Inster getauft. Geblieben sind seine maximale Flexibilität im Innenraum und die maximalen technischen Möglichkeiten, die Hyundai in all seinen Modellen anbietet. Obwohl der Inster ein Kleinwagen mit 3,8 Meter Länge ist, ist er doch mit 1,6 Meter schmal was, in der Stadt mehr als genial ist. In Verbindung mit seiner leichtgängigen Lenkung und dem Wendekreis lässt sich der Wagen immer und überall spritzig bewegen. Generell hat Hyundai sehr großen Wert auf Flexibilität im Innenraum gelegt. Die hier getestete 4-Sitzer-Version (die 5-Sitzer-Version würden wir nicht empfehlen, da zu schmal) besticht durch einzeln verschiebbare Einzelsitze hinten. Dadurch lässt sich der Fußraum hinten vergrößern, oder der Kof-

ferraum. In Kombination mit den umlegbaren Vordersitzen lassen sich somit 2,20 Meter lange Teile transportieren. Auch bietet er sehr großzügige Kopffreiheit, Rundumsicht sowie Sitz- und Lenkradheizung. Die Instrumente sowie die technischen Assistenzsysteme, alles wie von seinen großen Hyundai-Modellen. Schaltwippen für die Rekuperation mit der genialen Auto-Funktion, Rückfahrkamera (lediglich die 360-Grad-Kamera inkl. Toter Winkel-Anzeige in den Armaturen hatten wir vermisst, als Extra erhältlich), ein sehr gutes Soundsystem sowie sehr gute Displays für das Cockpit und das Infotainmentsystem. Die Bluelink-App von Hyundai bietet alle möglichen Funktionen an, vom Starten/Beenden des Ladens, Vorheizen oder Kühlen, Öffnen/Schließen. Alles ist dabei und auch mit dem Red-Dot-Award ausgezeichnet. Sogar der Tempomat lässt sich mit Tempo 30 aktivieren, was viele erst mit 40 km/h können. Aus-

stattungstechnisch ist fast alles möglich. Empfehlenswert ist das LED-Lichtpaket inkl. Ambientebeleuchtung sowie die Wärmepumpe. Und noch ein Highlight konnte der Inster setzen: Verbräuche von unter 10 kWh sind ohne weiteres möglich. Ein Verbrauch von 12-13 kWh in der Stadt und Überland ist üblich, bei Autobahntempo zwischen 16-17 kWh (inkl. aktivierter Klimaanlage). Damit erreicht man fast 300 Kilometer auf der Autobahn und fast 360 Kilometer im Alltag. Ohne Klima sicher mehr. Die Laderate beträgt 1,7C und 85 kW Spitzenleistung die auch erreicht wurde. Der Ladevorgang dauerte rund 32 Minuten von 10-80% mit durchschnittlichen 63 kW. Den Restakkustand zeigt er nicht automatisch an, dieser kann aber mit einem Touch eingesehen werden, Routenplanung funktioniert auch tadellos, wie die gesamte Sprachbedienung.

Joachim Zanitzer



MOTORTYP Permanentmagnet-Synchronmotor

AKKUKAPAZITÄT 49 kWh

LEISTUNG 115 PS

DREHMOMENT 147 Nm

0 AUF 100 KM/H 10,6 Sek.

SPITZE 150 km/h

GETRIEBE 1-Gang Automatik

ANTRIEB Vorderrad

LEERGEWICHT 1.411 kg

REIFEN 255/45 R17

REICHWEITE 360 km

REICHWEITE TEST 350 km

VERBRAUCH 15,1 kWh/100 km

VERBRAUCH TEST

14,9 kWh/100km

CO₂ 0 g/km (lokal)

L/B/H 3.825/1.610/1.575 mm

LADEVOLUMEN 280-1.059 L

PREIS 31.390 €

PREIS TESTWAGEN 34.050 €



Fotos: Hersteller



• R S R •

GEILE SOCKE!

Inspiziert von der größten Leidenschaft des Mannes, dem Automobil, gibt es jetzt auch im deutschsprachigen Raum einzigartige Sockenmodelle. Die erste Kollektion des portugiesischen Sockenherstellers verneigt sich dabei vor einigen der größten Ikonen des Automobil-designs und lässt die Herzen derer höherschlagen, die sprichwörtlich Benzin im Blut haben. Die Ideen dazu zieht man aus den Designs von markanten Fahrzeugteilen, Sitzmustern, aber auch legendären Lackierungen – speziell aus dem Rennsport. 13 Euro kostet das Paar, ab sofort unter www.autosocken.at zu haben.

Autosocken.at

Test: Renault 5 150 PS Comfort Range

Fünf gewinnt

Mit dem Renault 5 schlägt der Hersteller ein neues Kapitel auf und springt auf den Zug der Retro-Modelle auf. Nachdem dies bereits Anfang der 2000er Jahre bei BMW mit dem Mini und bei Fiat mit dem 500 geklappt hat, bringt Renault nun die Neuinterpretation des von 1972 bis 1996 gebauten R5 auf die Straße.

Reinkarnation

Dem Zeitgeist entsprechend auf 3,92 Meter gewachsen und ausschließlich vollelektrisch angetrieben, zählt er zu den kompaktesten Fahrzeugen, die derzeit am Markt erhältlich sind. In Österreich gibt es das Modell mit 120 PS Frontmotor und 40 kWh Batterie oder, wie

im getesteten Modell, mit 150 PS und 52 kWh Batterie. Gemeinsam haben die Modelle das auffällige Design mit zahlreichen optischen Highlights innen wie außen: LED Scheinwerfer mit markanter Signatur und Frankreich-Flagge hinter dem Glas, einem LED-Display auf der Fronthaube, welches eine 5 darstellt und während des Ladevorgangs den Batterieladezustand anzeigt, in der C-Säule versteckte Türgriffe für die Fond-Türen sowie die dreidimensionalen Heckleuchten. Im Inneren fallen gleich die gemütlich wirkenden Stoffe für die Sitze, das Armaturenbrett, die Türverkleidungen sowie den Dachhimmel auf. Einfaches Plastik kommt hier

erfrischend wenig zum Einsatz. Das griffige Lederlenkrad weiß mit echten Tasten inkl. Fahrmodus Schalter zu gefallen, auch für die Klimaanlage gibt es noch haptische Tasten unter dem 10,1 Zoll-Touchscreen, welcher Renault-typisch mit Google Betriebssystem arbeitet. Das schnelle System gefällt und hat dank der Integration von Google Maps eine der aktuell besten Routenplanungen samt Filter für Ladeleistung und -Anbieter. Zudem kann das 10,3 Zoll große Tachodisplay neben der Geschwindigkeit und dem Bordcomputer ebenfalls die Navigationskarte einblenden. Schrullig fallen hingegen die 3 Lenkstockhebel

rechts hinter dem Lenkrad aus: oben der Fahrstufen-Wahlhebel, mittig der Wischerhebel und darunter der Knubbel für die Radiobedienung. Auch die Individualisierung kommt nicht zu kurz: so lassen sich unterschiedliche Aufsätze, etwa mit Frankreich-Flagge, am Gangwahlhebel montieren oder verschiedene kleine Ablagefächer bis hin zum Baguette-Halter in der Mittelkonsole montieren.

Innen & mitten drin

Hinter dem Steuer Platz genommen gefällt der starke Antritt des Motors auf trockener Straße, bei Nässe werden die temperamentvollen 242 Nm Drehmoment spürbar zurückgeregelt. Während das Fahrwerk in der Stadt angenehm komfortabel ausfällt, überrascht es auf der Landstraße mit einem sehr sportlichen und stets berechenbaren Fahrverhalten, wozu auch sicher die bei allen Modellen serienmäßigen 18-Zoll-Räder ihren Beitrag leisten. Der Renault 5 kann ebenso auf die Autobahn reüssieren, wo



MOTORTYP Stromerregler

Synchronmotor

AKKUKAPAZITÄT 55 kWh

LEISTUNG 150 PS

DREHMOMENT 242 Nm

0 AUF 100 KM/H 8 Sek.

SPITZE 150 km/h

GETRIEBE 1-Gang Automatik

ANTRIEB Vorderrad

LEERGEWICHT 1.544 kg

REIFEN 195/55 R18

REICHWEITE 405 km

REICHWEITE TEST 322 km

VERBRAUCH 15,1 kWh/100 km

VERBRAUCH TEST

16,1 kWh/100km

CO₂ 0 g/km (lokal)

L/B/H 3.922/1.808/1.498 mm

LADEVOLUMEN 326-1.106 L

PREIS 32.390 €

PREIS TESTWAGEN 34.140 €



Fotos: Bernhard Reichel

er mit einer Hochgeschwindigkeit von 150 km/h nie ein Hindernis darstellen wird. Allerdings geht der Verbrauch bei rund 130 km/h spürbar in die Höhe: Hier muss man je nach Temperatur und Topografie mit 22–25 kWh/100 km rechnen, womit ein Ladestopp rund alle 200 Kilometer fällig wird. Der adaptive Tempomat mit Lenkassistent lässt diese Etappen jedenfalls sehr entspannt an-

gehen. In der Stadt trumpft der Renault 5 dann mit einem sehr niedrigen Verbrauch von rund 13 kWh/100 km auf und auch im Gesamtmix über den Testraum von 1.500 Kilometer wurden gemäß Bordcomputer nur 16,1 kWh/100 km fällig. So sind reale Reichweiten von 300 Kilometern und mehr im Sommer möglich. An der AC Säule ist der Akku dank 11 kW-Onboard-Charger spätestens

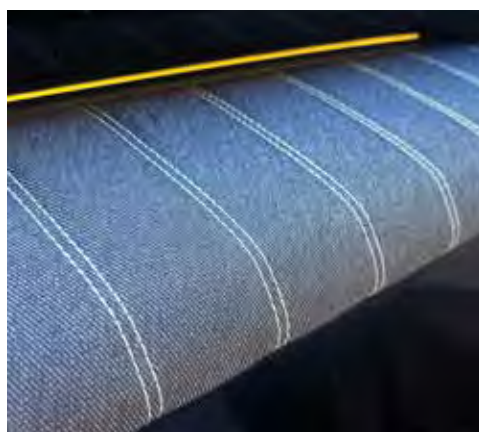
nach 4,5 Stunden wieder voll. An der DC Ladesäule startet der R5 gleich bei 0 % mit seinem Ladepeak von 100 kW und kann diese bis 30 % halten. So dauert die klassische 10–80 % Ladung genau 30 Minuten.

Würze in der Kürze

Auf Kurzstrecken bieten die komfortablen Sitze 4 Erwachsenen ausreichend Platz. Der

Kofferraum bietet mit 326 Litern Volumen genug Platz für den Wocheneinkauf, oder mit umgeklappter Rückbank und 1.106 Litern mehr als ausreichend für den Urlaub zu zweit. Preislich startet der Renault 5 in der schwächeren 120 PS Version bei 27.390 Euro. Die „Pop!-Grün“ genannte Lackierung ist immer Serie.

Georg Hanousek





MOTORTYP Permanent-magnet-Synchronmotor
AKKUKAPAZITÄT 44 kWh
LEISTUNG 113 PS
DREHMOMENT 120 Nm
0 AUF 100 KM/H 11 Sek.
SPITZE 132 km/h
GETRIEBE 1-Gang Automatik
ANTRIEB Vorderrad
LEERGEWICHT 1.419 kg
REIFEN 205/55 R16
REICHWEITE 322 km
REICHWEITE TEST 229 km
VERBRAUCH 16,4 kWh/100 km
VERBRAUCH TEST 18,1 kWh/100 km
CO₂ 0 g/km (lokal)
L/B/H 4.015/1.755/1.567 mm
LADEVOLUMEN 310-948 L
PREIS 22.500 €
PREIS TESTWAGEN 23.052 €

moto more

Test: Citroën ë-C3 You

For You

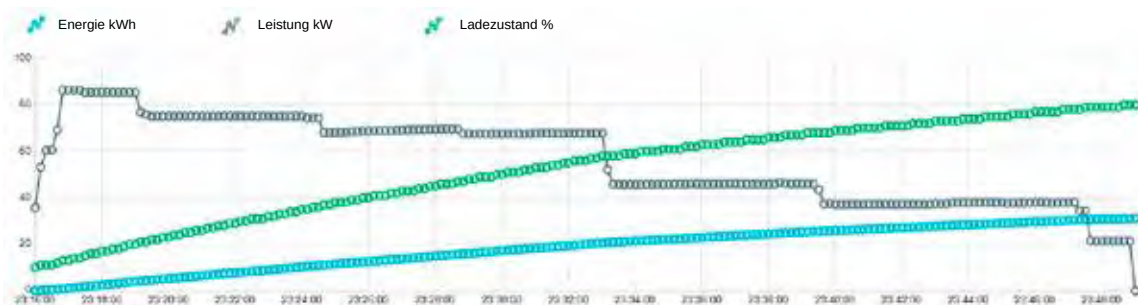
Citroëns kleinster Stromer ist alles andere als Verzicht.

In der vierten Generation des C3, des meistverkauften Modells der Franzosen, wird dieses nun auch vollelektrisch angeboten. Dafür kommt erstmals die „CMP Smart Car“ Plattform von Stellantis mit 113 PS Frontmotor und 44 kWh Akku zum Einsatz. Erinnert die Seitenlinie noch an ein SUV, deutet die Außenlänge von 4,01 Meter auf einen waschechten Cityflitzer hin. Getestet wurde die „YOU“ genannte Basisvariante, welche bereits ab 22.500 Euro zu haben ist. Dabei ist nicht Verzicht sondern Reduktion aufs Notwendigste das Credo. Die kompakten Außenmaße werden innen bestmöglich ausgenutzt: Vier Erwachsene haben auch auf längerer Strecke hinreichend Platz. Alternativ fasst die Rückbank zwei Kindersitze und

der 310 Liter große Kofferraum einen Kinderwagen samt kleinem Einkauf. Klappt man die einteilige Rückbank um, schlucken die gut nutzbaren 948 Liter locker einen ganzen 20 Zoll-Radsatz. Vom Fahrersitz aus fallen einem die sehr reduzierten Armaturen im Übergang zur Windschutzscheibe, das Nichtvorhandensein eines Radios oder Touchscreens sowie die Drehregler für die Klimaanlage auf. Einzig ein Handyhalter in der Mitte bringt mittels Bluetooth-Anbindung Musik und Navigation in den ë-C3. Zu viel wurde allerdings beim Tacho eingespart: Neben der Geschwindigkeit werden nur der Akkustand in Prozent, eine theoretische Restreichweite, Temperatur sowie Gesamt- und Trip-Kilometerstand angezeigt. Eine Verbrauchsan-

zeige sucht man vergeblich. Hier wird nachgebessert werden. Der Citroën punktet mit einem ausgesprochen komfortablen Fahrwerk, welches in Kombination mit den bequemen Stoffsitzen innerstädtisch und außerhalb auf den Spuren der legendären DS wandelt. Nachgeladen wird der Akku an der städtischen Ladesäule dank serienmäßigem 11kW On-Board Charger in maximal 4 Stunden, das eigene Ladekabel muss aber mangels Frunk leider im Kofferraum verstaut werden. Am Schnelllader wurde die maximale Ladeleistung von 100 kW bei keiner der Ladungen erreicht. Daher dauerten die 10-80% mit 32 Minuten marginal länger als vom Werk angegeben.

Georg Hanousek



Symbolfotos: Werk

Test: Dacia Spring Extreme Electric 65

Billigarbeiter

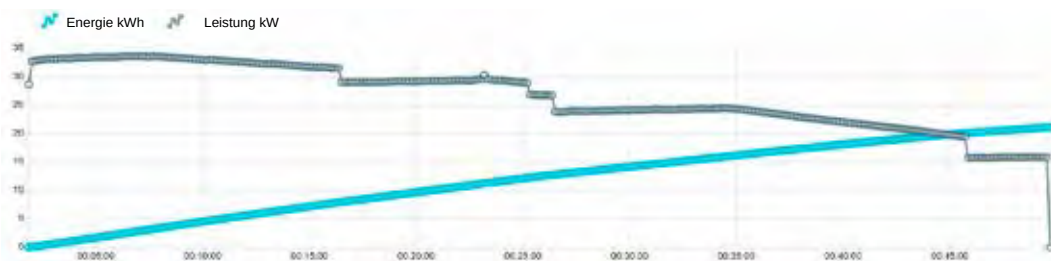
Der Spring gehört nicht nur zu den günstigsten Elektroautos, sondern, nach dem Facelift, auch zu den unterschätztesten.

Dacia brachte 2021 mit dem Spring Electric den bislang günstigsten viersitzigen Elektro-PKW auf den europäischen Markt. Damit das in China gebaute Modell auch 4 Jahre später noch für Neukunden attraktiv bleibt, verpasste ihm der Hersteller ein großes Facelift außen wie innen. Dabei wurden die Front und das Heck inklusive der Leuchten an die aktuelle Designsprache angepasst und der Innenraum deutlich aufgewertet. Armaturenbrett mit freistehendem 10 Zoll-Display, digitaler Tacho, Lenkrad mit Bedientasten und Mittelkonsole erinnern hier nämlich an den großen Bruder Duster. Die Bedienung erfolgt logisch, alle Schalter inklusive jener für die vorderen Fensterheber sammeln sich zentral unter dem scharfen und hel-

len Multimediadisplay, welches mit Android Auto und CarPlay zeitgemäß ausfällt. Beim Antrieb selbst hat man keinen Handlungsbedarf gesehen: So treibt weiterhin ein 65 PS Frontmotor, gespeist von einer 27,4 kWh großen Batterie, den nur knapp 1 Tonne wiegenden Spring an. Das erlaubt nicht nur sehr flotte Ampelstarts, sondern liefert gepaart mit der geringen Fahrzeugbreite gerade in der Stadt eine Wendigkeit und Spritzigkeit, die bei Neuwagen ihresgleichen sucht. Mit einer Höchstgeschwindigkeit von 125 km/h nimmt man auch die eine oder andere Autobahnetappe in Angriff, für die Urlaubsreise nach Italien ist der Akku dann aber doch etwas klein. Dank des geringen Testverbrauchs von nur 11,7 kWh/100km auf über

500 Testkilometern, kommt man trotz des kleinen Akkus im Mix über 200 km weit, was auch für „Laternenparker“ im urbanen Gebiet ausreichend sein sollte. Lädt man den Akku an der städtischen Ladesäule wieder voll, dauert dies bis zu 4,5 Stunden, weil der verbaute OnBoard-Charger nur einphasig laden kann. Das Typ 2 Ladekabel kann übrigens im schmalen Fach unter der Fronthaube untergebracht werden – dies ist nach wie vor keine Selbstverständlichkeit bei E-Autos. Die optionale 30kW DC Ladefunktion ist trotz ihrer 600 Euro Aufpreis eine Empfehlung wert, da hier die Ladung von 10-80% nur rund 39 Minuten in Anspruch nimmt.

Georg Hanousek



MOTORTYP Permanent-

Magnet-Synchronmotor

AKKUKAPAZITÄT 27,4 kWh

LEISTUNG 65 PS

DREHMOMENT 130 Nm

0 AUF 100 KM/H 13,7 Sek.

SPITZE 125 km/h

ANTRIEB Vorderrad

LEERGEWICHT 1.053 kg

REIFEN 165/65/15

REICHWEITE 228 km

REICHWEITE TEST 229 km

VERBRAUCH 13,1 kWh/100 km

VERBRAUCH TEST 11,7 kWh/100km

L/B/H 3.701/1.583/1.519 mm

LADEVOLUMEN 288 -1.004 L

PREIS 21.990 €

PREIS TESTWAGEN 23.232 €



Fotos: Georg Hanousek

*inkl. Haftpflicht 30,93 €, Kasko 102,67 €, motorbez. Versicherungssteuer 5,50 €, Bonus-/Malus-Stufe 0, Zulassungsbez. Wien

Versicherung inkl. Kasko
ab **139,10 €** monatlich*

helvetia
Ihre Schweizer Versicherung

Test: Mitsubishi Colt Diamond 1,6 Hybrid

Doppeltes Spiel

Er ist neu, er ist kompakt und er ist im Grunde ein Franzose. Die Rede ist vom neuen und sympathischen Mitsubishi Colt.

Neben dem bekannten Namen als Synonym für einen Revolver, also einer mehrschussigen Handfeuerwaffe, heißt Colt auch etwa „männliches Fohlen“ oder „junges Pferd“. Wahrscheinlich sollte damit signalisiert werden, dass der Colt das kleinste Fahrzeug der Mitsubishi-Produktpalette ist. Optisch wurde der Japaner vorne verändert, das Gesicht wurde neu gestylt und es steht dem Colt sehr gut. Am Heck wurde nur der „Mitsubishi“ Schriftzug ausgetauscht, er prangt jetzt über der gesamten Heckklappe des kleinen Japaners. Wir testeten den 1,6 Liter großen Hybrid, welcher als Benziner 94 PS liefert, in Kombination mit den Elektro-Helferlein ergibt sich eine Systemleistung von 145 Pferdchen. Dies garantiert, dass der Colt sehr spritzig fährt, besonders in Kombination mit dem Automatik-Getriebe lässt sich der kleine Japaner sportlich bewegen. Der Verbrauch liegt bei

einen Durchschnitt von 5,2 Liter auf 100 Kilometer, was recht moderat ist.

Schöner Wohnen

Auch der Innenraum ist modern und aufgeräumt, wo bei anderen Fahrzeugherstellern nur ein Touch-Display vorherrscht, wo man auch wesentliche Bedienelemente im fünften Untermenü findet, ist beim Colt beispielsweise die Klimaanlage mit Knöpfen und Drehreglern ausgeführt, was natürlich die Bedienung intuitiv und letzten Endes nach einer Gewöhnungszeit das Fahren auch sichere. Nicht so relevante Elemente findet man natürlich dann im Menü. Negativ aufgefallen ist die ständige Ermahnung, dass man, wenn man mit adaptiven Tempomat fährt, die Kontrolle über das Lenkrad wieder übernehmen soll. Auch bei zarten Lenkbewegungen bleibt die Warnung leider aufrecht. Man kann die Assistenten zwar ausschalten

und das nervige Gepiepse bleibt dann aus, aber das geht natürlich nur bis zur neuerlichen Inbetriebnahme. Die Armaturen sind Displays und recht spartanisch, aber man erhält trotzdem alle wichtigen Informationen. Unter anderem die seinen die aktuell erlaubte Geschwindigkeit, die gefahrene Geschwindigkeit oder etwa woher gerade die Leistung abgerufen wird, also vom Benzin Motor, vom Elektromotor oder von beiden in Kombination. Neben vielen Highlights der Ausstattung seien das automatisch abblendende Fernlicht und die Lenkradheizung positiv erwähnt - das ist bei Fahrzeugen dieser Gattung nicht gerade Standard. Alles in allem ist der Mitsubishi Colt ein feschtes, grundsolides Auto mit echten Highlights, die bei der unmittelbaren Konkurrenz nur teilweise oder auch gar nicht lieferbar sind.

Rainer Lustig



MOTORTYP Turbo-Benziner
ZYLINDER R4
AKKUKAPAZITÄT 1,2 kWh
LEISTUNG 143 PS
DREHMOMENT 148 Nm
0 AUF 100 KM/H 9,3 Sek.
SPITZE 180 km/h
GETRIEBE 6-Gang-Automatik
ANTRIEB Vorderrad
LEERGEWICHT 1.377 kg
REIFEN 195/55 R16
VERBRAUCH 4,3 L/100 km
VERBRAUCH TEST
5,2 L/100 km
CO₂ 96 g/km
L/B/H 4.053/1.798/1.439
KOFFERRAUM 301-979 L
PREIS 29.690 €
PREIS TESTWAGEN 30.540 €



Fotos: Rainer Lustig

ULTIMATIVER SCHUTZ DURCH KERAMISCHE LANGZEITVERSIEGELUNG.

SONAX®
MADE IN GERMANY



AUF DIE TECHNIK DAHINTER KOMMT ES AN.

SONAX hat die Technik revolutioniert. Die herkömmliche Wachsbasis wird durch komplexe hybride Polymersysteme ersetzt. Das Ergebnis ist eine beständige Oberfläche. Witterungseinflüsse, Insekten und Vogelkot sind einfach chancenlos. Eine weiche glatte Oberfläche und spiegelnder Glanz bringen ihr Auto so richtig zum Strahlen und das dauerhaft. Es zahlt sich einfach aus mit dem Marktführer zu pflegen.

www.sonax.at

XTREME



MOTORTYP Saug-Benziner

ZYLINDER R4

LEISTUNG 140 PS

DREHMOMENT 238 Nm

0 AUF 100 KM/H 9,5 Sek.

SPITZE 206 km/h

GETRIEBE 6-Gang manuell

ANTRIEB Vorderrad

LEERGEWICHT 1.439 kg

REIFEN 215/45 R18

REICHWEITE 850 km

VERBRAUCH 6,0 L/100 km

VERBRAUCH TEST

6,8 L/100 km

CO₂ 135 g/km

L/B/H 4.460/1.795/1.435

LADEVOLUMEN 334-1.026 L

PREIS 33.090 €

PREIS TESTWAGEN 34.919 €



motor more

Test: Mazda 3 2,5 Exclusive Line G-140

Old School Nippon

Mehr Hubraum, Sauger, feine Klangkullisse, Handschalter, Drehregler, Tasten, analoge Instrumente: der Mazda 3 ist ein Hit.

In Zeiten wie diesen reden alle Autohersteller von Downsizing, also kleineren Motoren, sogar teilweise mit drei oder sogar zwei Zylindern statt gewohnten Vier-Zylindern, mit Turbo Aufladung aber auch mit viel weniger Hubraum was mit Turbo-Aufladung kompensiert werden soll. Dies funktioniert auch teilweise, aber wenn beispielsweise ein Fahrzeughersteller aus Köln einen kleinen SUV oder ein Fahrzeug aus dem Golf Segment mit einem Dreizylinder Motor auf den Markt bringt dann haben wir einen 1.0-Motor mit 125 PS oder sogar mit 155 PS, ist dasselbe Aggregat. Ja, 125 PS bzw. 155 PS klingt ja nicht schlecht und das bei nur einem Liter Hubraum, aber wie sieht es mit der Leistungsentfaltung aus? Man kann sagen, dass diese 125 PS erst bei höheren Drehzahlen anliegen, doch unten herum, dort wo man sich meistens in der Stadt mit den Drehzahlen befindet, ist das Drehmoment und somit die Beschleunigung eher mau oder quasi fast nicht vorhanden.

Echte Motoren kommen halt noch aus Japan

Nicht alle Hersteller, da gibt es Japaner, die pfeifen auf Downsizing da gibt's noch echte Aggregate ohne Turbo Aufladung und mit ordentlich Hubraum und Langlebigkeit. Ein altes Gesetz des Motorenbaues heißt ja auch: „Hubraum lässt sich durch nichts ersetzen, außer durch noch mehr Hubraum“. Diese Mazda-Motoren haben 2,5 Liter mit nominell 140 PS. Klar, diese verlangen nach Drehzahl und auch mal nach etwas Zurückschalten, was mit der mega-knackigen Getriebebox mehr als Spaßig ist und auch nicht mehr selbstverständlich ist, dass man noch manuell die Kontrolle ausüben darf.

Ganzheitlich

Auch optisch sind die Japaner sehr modern, sowohl außen als auch innen weiß der Mazda 3 durchaus mehr als zu gefallen. Nur Übersicht und Aussicht nach außen sind durch die feschten niedrigen

Seitenfenster nicht so berauschend. Doch auch bei der Bedienung ist der 3er Gott sei Dank noch Old School, man hat statt einem Touch-Display viele Knöpfe zur Bedienung die man nach etwas Eingewöhnung auch sehr leicht findet. Hier möchten wir das große Drehrad in der Mittelkonsole positiv hervorheben: Die Lautstärke des Entertainment Systems wird aber extra mittels eigen Drehrädchen gesteuert, kann aber auch über die Tasten am Lenkrad lauter oder leise gedreht werden.

Gefällt

Alles in allem ist der Mazda 3 bei der Motorisierung und bei der intuitiven und verkehrssicheren Bedienung vielleicht für einige zu sehr Old School und optisch ein echt feschtes Auto. Der erfrischend konventionelle Wind macht das Fahren beim Mazda 3 zur gesunden Abwechslung. Und nebenbei, qualitativ hat man viele, viele Jahre Freude.

Rainer Lustig



Fotos: Rainer Lustig

halek

IHR PROFI
FÜR GASTRO
& CO.

Nachhaltiger Genuss To-Go!
Mit ECOSTar by Halek sagen wir
auch in der Verpackungsindustrie
der Plastikflut den Kampf an.



HALEK.AT

Psychologie: Fesselnde Leidenschaft

Sex & More

Mag. Nicole Kienzl, MSc

ist als Sexual- und Paartherapeutin in Mödling tätig

www.sexual-therapie.at



Gekidnappt im Kofferraum, die Handschellen griffbereit im Handschuhfach, das private Strafpunktregister für rutschende Kupplungen oder Zeitüberschreitung beim Einparken – an automobilen Fantasien und Praxisbeispielen mangelt es auch bei einem für viele immer noch als Tabu geltenden Thema der Sexualität nicht, das gar nicht so selten ist.

Das Auto als Zeichen von Dominanz? Warum der Mann häufiger am Steuer sitzt – und die Frau neben ihm, darüber habe ich bereits geschrieben. Das Auto steht symbolisch für Potenz, Dominanz und Kontrolle. Riskantes Überholen, dichtes Auffahren, aggressives Beschleunigen und ständiges Schimpfen am Steuer rühren meist von Persönlichkeitsmerkmalen her, die sich nicht nur auf vier Rädern beschränken.

Aber abseits von Klischees, möchten Frauen nicht auch hin und wieder die Führung übernehmen? Schlagen, Beißen, Fesseln und verbundene Augen, zwei Menschen in klar definierten Rollen, entweder unterwürfig oder dominant: Das sind nur die bekanntesten Elemente von BDSM. Die sexuelle Spielart wird rasch als etwas Verrücktes, schlimmstenfalls gleich als gestörtes Verhalten stigmatisiert. Meist völlig zu Unrecht.

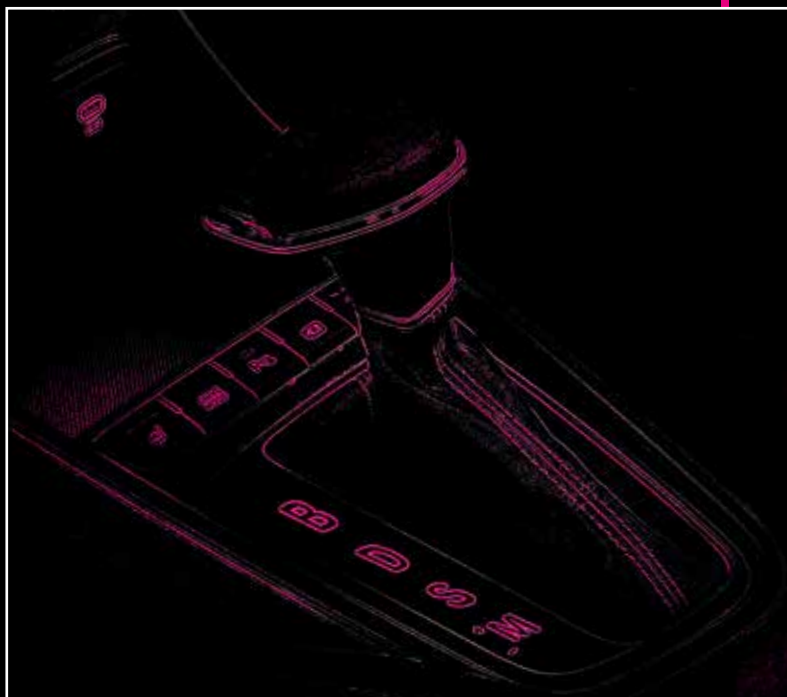
Bondage und Disziplin, Sadismus und Masochismus – kurz BDSM ist eine Spielart vom Dominanz und Unterwerfung in der Sexualität, bei der es um Vermischung der erotischen Rollen geht. BDSM ist seit der Reihe „Fifty Shades of Grey“ in aller Munde, aber eine Fiktion und oft als „Mummy-porn“ belächelt.

Bei Bondage geht es darum, dass einer gefesselt wird, wobei der Kick in der Enge, dem Ausgeliefertsein in der Fixierung zu finden ist. Derjenige, der fesselt, genießt die Macht, die er über den anderen hat. Die Disziplin ist eine erzieherische Spielart, bei der der eine Part sich dem anderen unterwirft, wenn er gewisse Regeln einhält. Hält er sie nicht ein, gibt es eine Bestrafung. Die Unterordnung ist lustvoll, für den anderen geht es um die Freude an der Kontrolle. Bei Sadismus und Masochismus geht es um das Zufügen bzw. Erdulden von Schmerzen. Das Ganze wird natürlich für die Betroffenen als lustvoll empfunden und dient meist vielschichtig auf symbolischer Ebene. Essenziell ist immer die absolute Freiwilligkeit aller Beteiligten.

Wenn ich meinen Partner fessle, ihm die Augen binde und ein bisschen Spanking mache, praktiziere ich dann schon BDSM? Die Grenzen sind fließend, aber haben sehr viel mit der Selbstidentifikation zu tun – hab ich jetzt nur etwas ein-, zweimal ausprobiert oder identifiziere ich mich mit dem Gelebten? Ganz typisch ist, dass beim BDSM die Rollen meist sehr festgelegt sind. Unterwerfe ich mich (Bottom, Sub) oder dominiere ich (Top, Dom bzw. Domme

– die weibliche Form. Sie ist nicht zu verwechseln mit der Domina, so nennt man die gewerbliche Form. Der Part, der straft und quält, trägt auch gleichzeitig die Verantwor-

siv-aggressive Sub, der den Sadisten z.B. auffliegen lässt, in dem er ihm vermittelt, dass er nicht wirklich gut dominieren kann oder der masochistische Dominante, der immer



tung, dass es dem passiven Partner gut geht und er die Sicherheit hat, dass nichts passiert, was ihn körperlich oder psychisch verletzt. Es gibt aber auch sogenannte 'Switcher', die entweder innerhalb der Session wechseln oder über länger Zeit eine Rolle leben. Dazwischen gibt es aber auch andere gemischte Formen wie z.B. der devote Sadist, der wirklich alles macht, um dem Unterwerfenden zu gefallen oder der pas-

wieder an Partner gerät, die seine Dominanz missachten.

Ist Dominanz oder Devotheit etwas geschlechtsspezifisches? Etwas Männliches? Studien haben bisher keine statistisch signifikanten Unterschiede festgestellt. Was man aber erheben konnte ist, dass Männer sich insgesamt etwas mehr für BDSM interessieren als Frauen. Entsprechend auch beim Thema Auto.



DOTZ 4x4
TALARA
BRONZE



««« dotz-wheels.com »»»»

MERCEDES SPRINTER / WHEELS: TALARA | BRONZE

TALARA
BRONZE

Dashcams im Straßenverkehr

Mag. Andrea Waldmann

ist als Rechtsanwältin in Wien tätig

www.ra-waldmann.at



Moderne Technik trifft auf strenge Datenschutzregeln – was Autofahrer über Dashcams jetzt wissen sollten.

Dashcams – kleine Kameras an der Windschutzscheibe oder am Armaturenbrett – werden von Autofahrern zunehmend als Mittel zur Beweissicherung bei Verkehrsunfällen genutzt und geschätzt. Doch rechtlich bewegen sich die Nutzer in Österreich jedoch auf dünnem Eis. Der Gesetzgeber erlaubt ihren Einsatz nur unter streng limitierten Bedingungen.

nur eine anlassbezogene Speicherung – etwa ausgelöst durch einen Aufprallsensor – bei der wenige Minuten Videomaterial automatisch gesichert werden. Die Kamera sollte nur den nahen Bereich rund um das Fahrzeug filmen, mit niedriger Auflösung und nach unten gerichtetem Winkel. Weitwinkelaufnahmen oder manuelles Auslesen der Daten sind ver-

Für moderne Fahrzeuge mit serienmäßig verbauten Kameras – etwa für Abstands- oder Spurhalteassistenten – gelten diese Einschränkungen nicht, solange die Systeme nicht speichern und ausschließlich Assistenzfunktionen erfüllen.

Die Datenschutzbehörde empfiehlt zusätzlich technische Maßnahmen wie automatische Löschung nach wenigen Minuten, Verschlüsselung der Aufnahmen und Verpixelung von Gesichtern oder Kennzeichen. Nur durch ein solches „Privacy by Design“ lässt sich das Risiko minimieren. Werden Personen trotzdem unrechtmäßig gefilmt, können sie Beschwerde einreichen und eine datenschutzrechtliche Prüfung veranlassen.

Dashcams bieten Potenzial für mehr Verkehrssicherheit, doch der Gesetzgeber hat gute Gründe für ihre Einschränkung. Der Schutz der Privatsphäre im öffentlichen Raum ist ein hohes Gut. Bei zu weiter Lockerung dieser Grundsätze laufen wir Gefahr, bald überall gefilmt zu werden. Dennoch: Bei schweren Unfällen mit Personenschäden kann es aus meiner Sicht sinnvoll sein, eine mögliche datenschutzrechtliche Strafe bewusst in Kauf zu nehmen – wenn dadurch im Zivilverfahren die eigene Unschuld bewiesen und eine Haftung für hohe Schadenersatzforderungen abgewendet werden kann. Hier überwiegt das berechtigte Interesse an einem fairen Verfahren. Der Gesetzgeber ist jedenfalls gefordert, klare und praxismgerechte Regeln zu schaffen, damit Autofahrer wissen, woran sie sind. Bis dahin bleibt der Einsatz von Dashcams ein kalkuliertes Risiko – manchmal vielleicht ein lohnendes.



Rechtlicher Hintergrund ist das österreichische Datenschutzgesetz (DSG) in Kombination mit der Datenschutz-Grundverordnung (DSGVO). Dashcams gelten dabei als Bildverarbeitungssysteme, sobald sie Aufnahmen machen, die Personen oder Kennzeichen erkennen lassen. In solchen Fällen greift das Recht auf Geheimhaltung, und Verstöße können mit Geldstrafen bis zu 50.000 € geahndet werden.

Laut aktueller Rechtsprechung, unter anderem des Verwaltungsgerichtshofs, sind dauerhafte oder manuell steuerbare Aufnahmen datenschutzwidrig. Zulässig ist

boten. Ebenso unzulässig ist die Weitergabe oder Veröffentlichung im Internet.

Was viele nicht wissen: Selbst wenn eine Aufnahme datenschutzwidrig erfolgt ist, kann sie im Zivilprozess als Beweismittel verwendet werden. Die österreichische Zivilprozessordnung kennt kein ausdrückliches Verwertungsverbot für rechtswidrig erlangte Beweise. Vielmehr entscheidet eine Interessenabwägung im Einzelfall. Dabei wird das Interesse an der Wahrheitsfindung gegen das Persönlichkeitsrecht des Betroffenen gestellt. Besonders bei Verdacht auf Prozessbetrug neigt die Rechtsprechung zur Verwertung.

Leserfragen

Sie fragen, ich helfe Ihnen

Josef R. fragt: Ich wurde auf einer Brücke von einem Fahrzeug überholt und es kam zu einem Unfall. Gibt es so etwas wie ein generelles Überholverbot auf Brücken?

Nein, ein generelles Überholverbot auf Brücken existiert nicht. Es kommt immer auf die konkrete Beschilderung und Situation an. Auf vielen Brücken ist das Überholen durch Verkehrszeichen untersagt – etwa bei engen Fahrbahnen oder fehlendem Pannestreifen. Wenn keine Verbotsschilder vorhanden sind und Sicht sowie Platz ausreichen, ist Überholen grundsätzlich erlaubt. Trotzdem gilt: Vorsicht ist geboten, da Brückenbereiche oft unübersichtlich oder windanfällig sind.

Stefan G. fragt: Ich bin letzts in Wien vor einer Ampel gestanden und das Fahrzeug vor mir ist trotz Grünlicht nicht losgefahren. Darf ich in so einer Situation hupen?

Nein! Hupen ist nach der Straßenverkehrsordnung nur dann zulässig, wenn es zur Gefahrenabwehr erforderlich ist. Wenn von einem nicht losfahrenden Fahrzeug keine Gefahr ausgeht, kann ein Hupen in dieser Situation eine Verwaltungsstrafe nach sich ziehen. Die Aufrechterhaltung oder Wiederherstellung eines flüssigen Verkehrs stellt rechtlich gesehen keine Gefahr dar. Hupen wird in dieser Situation daher in der Regel nicht zulässig sein.

Sabrina N. fragt: Darf ein Einsatzfahrzeug mit Blaulicht wirklich alles?

Nein, auch Einsatzfahrzeuge sind nicht völlig „freigestellt“. Zwar dürfen sie nach der StVO im Einsatz unter bestimmten Bedingungen Verkehrsregeln übertreten – etwa bei Rot über die Ampel fahren oder die erlaubte Geschwindigkeit überschreiten –, aber nur wenn Blaulicht und Folgetonhorn eingeschaltet sind. Außerdem müssen sie stets auf die Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer achten. Bei einem Unfall aufgrund eines grob fahrlässigen Verhaltens kann auch ein Lenker eines Einsatzfahrzeugs haftbar gemacht werden.

Andrea W. fragt: Ich habe eine Strafe bekommen, weil ich bei Gelblicht über die Kreuzung gefahren bin. Ist das immer verboten?

Gelb blinkendes Licht bedeutet „Halt“. Sofern man noch gefahrlos anhalten kann, muss man also stehenbleiben. Besteht die Gefahr, dass das plötzliche Anhalten zu einer Kollision führen könnte, darf man die Kreuzung ausnahmsweise noch passieren. Aber Achtung: Wird man deswegen bestraft, muss stets der Bestrafte beweisen, dass ihm ein gefahrloses Anhalten nicht mehr möglich war – was wohl kaum gelingen wird.

Johann L. fragt: Ist Halten in der Parklücke vor Haus- oder Grundstückseinfahrten erlaubt, etwa um z.B. Personen ein oder aussteigen zu lassen, und wenn man als Fahrer im Wagen sitzen bleibt, so dass man bei Bedarf sofort wegfahren kann, mit laufendem oder abgestelltem Motor? Gibt es eine Zeitbegrenzung? Und stimmt es, dass eine Einfahrt keine ist, wenn der Randstein nicht als Rampe abgechrägt ist, auch wenn am Tor „Einfahrt frei halten“ angebracht ist?

Das Halten ist vor Haus- oder Grundstückseinfahrten erlaubt, die StVO verbietet dort nur das Parken. Die Dauer des Haltens ist gesetzlich mit 10 Minuten beschränkt, sofern selbst während dieser Dauer kein anderer Verkehrsteilnehmer behindert wird. Möchte also jemand die Einfahrt benutzen, so muss unverzüglich Platz gemacht werden. Ob der Motor dabei läuft oder nicht, ist rechtlich nicht entscheidend, solange der Fahrer im Wagen bleibt und jederzeit wegfahren kann. Aus Umweltgründen sollte man den Motor aber besser abstellen – das ist im Kraftfahrgesetz ausdrücklich empfohlen. Das Schild „Einfahrt freihalten“ hat zwar keine eigene rechtliche Wirkung, zeigt aber an, dass es sich um eine Einfahrt handelt. Nur wenn der Gehsteig abgesenkt ist – also als Rampe ausgeführt – handelt es sich laut Rechtsprechung tatsächlich um eine Einfahrt.



News: Mazda-CX-5

No. 3

Nach einer kurzen Pause
ist der beliebte VW Tiguan-
Konkurrent zurück.

Der CX-5 ist das Zugpferd der Marke, allein in Österreich wurden 25.908 des SUV verkauft. Der 4,69 lange Japaner bietet 583 Liter Kofferraumvolumen. Der Innenraum wird radikal digitalisiert. Tasten, Knöpfe und Drehregler werden durch die Bedienung über ein bis zu 15,6 Zoll großes Touch-Display und Sprachsteuerung ersetzt. Unter der Haube darf es dafür noch etwas mehr nach alter Schule zu gehen. Zwar entfallen die kraftvollen Dieselmotoren, dafür setzt man beim Mild-Hybrid-Benziner auf Hubraum mit 2,5 Liter und Sauger. Damit lassen sich auch 2.000 Kilogramm an den Haken nehmen.



Optional wird es auch wieder Allradantrieb geben. Neu ist auch das erstmalige Brake-by-Wire-Bremskonzept. Los geht es mit attraktiven Preisen ab 36.380 Euro.



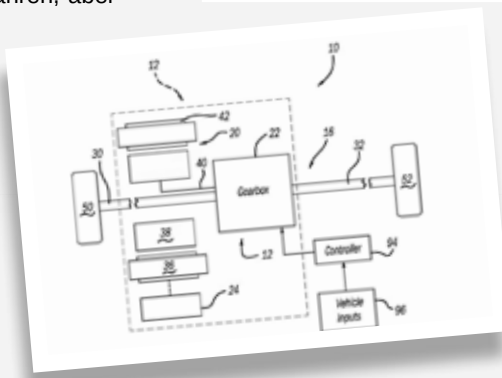


Joachim Zanitzer

E-Mobilität Spezialist

3 echte Gänge in einem Elektroauto?

Schon einmal habe ich geschrieben, dass bei einigen Herstellern bereits aus gewissen Gründen (Geschwindigkeit, Sparsamkeit) 2-Gang-Getriebe in Elektroautos zum Einsatz kommen. Nun aber wurde bekannt, dass sich Stellantis schon im Oktober 2023 ein 3-Gang-Getriebe patentieren hat lassen. Aber aus einem ganz anderen Grund. Es sollen damit die nötigen Offroad-Eigenschaften für einen elektrisch angetriebenen Geländewagen geschaffen werden. Das würde im Stellantis-Konzern sicher bei den beiden Offroad-Marken Jeep und RAM zum Einsatz kommen. Denn mit einem niedrigen Gang bei der Getriebeübersetzung könnte man nur langsam fahren, aber das Drehmoment stark erhöhen, was im Gelände mehr als gewünscht ist, und somit die Klettereigenschaft enorm erhöhen. Aber auch bei anderen schwierigen Verhältnissen, wie Schnee oder tiefem Sand, hätte man damit große Vorteile. Laut Patent ließe sich das Ganze öffnen oder sperren, sowie das Differenzial mechanisch oder elektronisch koppeln. Ob dies kommen wird, ist ungewiss, für Offroad-Fans wäre das sicher etwas tolles.



Zanitzers



Günstige E-Autoakkus aus Österreich?

Der österreichische Autozulieferer Resch GmbH in der Steiermark soll eine Technik entwickelt haben, die die Akkumodule wesentlich billiger

BYD-Feststoffakkus

Dass BYD schon lange an Festkörperakkus forscht, ist kein Geheimnis. Gerüchten zufolge sollte der neue Festkörper-Akku schon im aktuellen BYD Seal zum Einsatz kommen. Der chinesische Autobauer hat dies aber nun offiziell zurückgewiesen, dass dies der Fall sein wird. Das Gerücht entstand dadurch, dass BYD angekündigt

Preiskrieg der Elektroautos in China

Was in Europa mit Tageszulassung üblich ist, beginnt nun auch in China mit vielen Elektroautos. Im Preiskrieg werden von dem Hersteller alle Register gezogen, um seine Verkaufziele zu erreichen, indem neue Autos an andere Märkte verkauft werden, weil dort keine so strengen Vorschriften gelten. Andere Hersteller verkaufen ihre 0-Meilen Fahrzeuge viel billiger, indem sie die Garantie auf das Fahrzeug oder dessen Akku einschränken. zB von 6 Jahren oder 150.000 km auf 3 Jahre oder 120.000 km. Branchenexperten fürchten damit eine massive Abwertung von schon existierenden Elektrofahrzeugen in China.

Warum sind die E-Autos in China so viel billiger?

Der neu in Österreich angebotene BYD Dolphin Surf kostet bei uns in Österreich ab 19.990 Euro, in China aber weniger als 10.000 Euro. Das gleiche gilt auch für den VW ID.3, die Smart #-Modelle, Tesla 3/Y und viele andere. Da stellt sich der Konsument die Frage, wie das sein kann, obwohl das idente Fahrzeuge sind. Was auf den ersten Blick gleich aussieht, muss nicht gleich sein. Das sind teilweise andere Ausstattungen oder auch technische Dinge unterhalb der Karosserie, die aufgrund anderer Sicherheitsvorschriften in der EU zum Einsatz kommen und große Kosten verursachen. Dazu kommen aber auch noch andere Kosten für die Homologation, sprich die technische Abnahme jedes Fahrzeuges für den entsprechenden Markt. Nicht zu vergessen die Frachtkosten, die aufgrund der aktuellen Lage wieder steigen, oder auch die Zölle, die aktuell bis zu 40% betragen können. In Österreich kommen noch die 20 % Mehrwertsteuer dazu, die es für Hybrid und Elektroautos in China nicht gibt.

Neues Beispiel für den Einsatz alter Hochvoltakkus

Längst bekannt ist, dass es aufgrund einer gesetzlichen Regelung in Europa vorgeschrieben ist, Akkus aus Elektroautos einem zweiten Lebenszyklusprozess, dem sogenannten Second Life Cycle zuzuführen. Nun wird am Aeroporti di Roma Fiumicino ein Batteriespeicher gebaut, der aus insgesamt 84 Hochvoltbatterien besteht, die ursprünglich in Nissan Leafs im Einsatz waren. Diese Batterien ermöglichen eine Gesamtspeicherkapazität von 2,1 MWh, das gesamte Batteriespeichersystem soll an die 10 MWh liefern können. Diese Akkus stammen aus der 3. oder 4. Generation des Leafs und wurden wegen der hohen km-Leistung oder wegen Garantiefällen getauscht. Damit sie fit für den zweiten Lebenszyklus wurden, sind diese generalüberholt worden. Damit der Flughafen bis 2030 für sich selbst die Null-Emission erreicht, wird das Ganze noch mit 55.000 Solarmodulen ergänzt und erzeugt dann 31 GWh Strom pro Jahr.

Fotos: Hersteller



Kommt die APE elektrisch zurück?

Große Aufregung gab es, als verkündet wurde, dass die legendäre Ape, die seit 76 Jahren gebaut wird, eingestellt wird. Zumindest in Europa, wo die immer strenger werdenden Umweltauflagen als Grund genannt werden. Dieses Dreirad mit Pritsche, Kastenaufbau oder in der Taxivariante prägt nicht nur das Stadtbild in Italien, sondern auch sehr in Indien, wo es auch weitergebaut werden wird. Für Europa lohne sich das nicht mehr, erklärte Piaggio. Der Aufwand um die

macht, als die aktuell am Markt erhältlichen. In der Regel werden die Module verklebt oder miteinander verschweißt, bei Resch allerdings werden diese mechanisch miteinander mittels Steckverbindungen verbunden. Dies hätte einen ganz entscheidenden Vorteil in weiterer Folge im Alltag. Sollte mal eine Zelle defekt werden, so könne diese entsprechende Zellen ganz einfach ausgetauscht werden. Bei geklebten oder verschweißten Zellen werden in der Regel immer ganze Akkumodule getauscht. Was ein großer Vorteil für Kunden als auch möglicherweise für Versicherungen wäre, da Fahrzeuge mit defekten Zellen nicht automatisch ein wirtschaftlicher Totalschaden wären im hohen Alter.

Erweiterung der Microlino

Ein anderer Kleinwagen, der mittlerweile auch schon einen großen Bekanntheitsgrad erreichte, ist der Microlino. Ein Retrowagen mit der Optik einer BMW Isetta, der wie ihr Original durch die Einstiegstüre an der Front Bekanntheit erlangte. Nun werden weitere Modelle oder Optionen nachgereicht. Zum Beispiel soll nun zukünftig das Modell trotz dem faltverdeck auch eine aufpreispflichtige Klimaanlage anbieten. Oder wie vor kurzem der Fiat Tipolino mit Stoffdach und Schnüren statt Türen, kommt die Spiaggina (ital. Strand) Version auch daher. Ohne Seiten- und Heckscheiben lässt sich dann das Hardtop einfach komplett entfernen oder aufrollen, um damit Strandfeeling aufkommen zu lassen. Neben den exklusiven Farben Portofino Blue und Sardinia Sage außen sorgen innen vegane Ledersitze im zweifarbigen Yachtdesign für das optische Strandfeeling. Diese Version hat einen 10,5 kWh Akku mit einer Reichweite von 177 Kilometern. Probefahren kann man Microlinos schon in Wiener Neustadt bei G Electric oder in Vorarlberg bei Autohaus Sonderegger in Feldkirch.



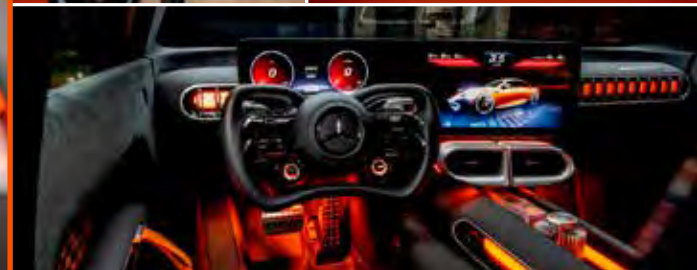
hatte, einen Akku mit hoher Energiedichte von 400 Wh/kg zu haben, während aktuell dieser bei 100 bis max. 300 Wh/kg liegt. Da dieser Akku mit der hohen Energiedichte, einer hohen Reichweite mit einer hohen Ladungsleistungskennzahl erwähnt wurde, ging man von einem Festkörperakku aus. BYD betont aber, dass man trotz guter Testergebnisse noch Jahre von der Massenproduktion entfernt sei und dies nicht vor 2030 in den Masseneinsatz bringen würde.



strengen Euro-Normen für den Motor, die Bremsanlage und für Airbags wäre schlicht zu teuer. Aber Fiat möchte mit dem Professional TRIS eine elektrische Variante anbieten, die der Ape nachfolgen soll. Es soll, so wie sein Original, als Pritsche, Kastenaufbau oder reine Karosserievariante angeboten werden. Es soll eine Nutzlast von über 500 kg bieten und 2,25 m² Fläche. Die alte Ape schaffte in der Regel nur rund 200 kg Zuladung. Die Technik ist altbekannt schon im Fiat Tipolino und dessen Geschwistern im Einsatz. Das wäre ein rund 7 kWh großer Akku, der damit bei einer Leistung von 9 kW eine Reichweite von rund 90 km schaffen sollte. Genug für den urbanen Einsatzbereich.

Mercedes-AMG GT XX: 1.000-kW-Sportler

Mercedes hat eine neue Studie herausgebracht mit einer speziellen Tauchkühlung für die Batteriezellen, die damit extrem schnell geladen werden sollen. Der viertürige Sportwagen, dessen orange Lackierung an den legendären C111 erinnert, ist über 5 Meter lang, sehr flach und wurde konsequent auf einen geringen Luftwiderstand entwickelt. Ausgestattet mit drei Axialfluss-Elektromotoren, zwei hinten einer vorn, hat er eine Systemleistung von 1.000 kW. Ermöglichen soll das eine 800 V Technologie. Der magnetische Fluss (also die Linien des Magnetfeldes) sind beim Axialmotor axial ausgerichtet, das heißt, er zeigt in Richtung der Drehachse des Scheibenläufer-Motors und ist somit wesentlich kompakter. Damit soll eine besonders hohe Leistungsdichte herauskommen. Damit das alles aber kontrollierbar ist, hat man auch das Thermomanagement angepasst mittels einer elektrisch nicht leitenden Flüssigkeit gekühlt. Im Cockpit geht's zu wie in einem Flugzeug, zumindest das Lenkrad sieht so aus. Während vieles davon nur der Studie vorbehalten ist, soll doch ein 2026 erscheinendes AMG-Modell gewisse Elemente mitbringen.



NoVA-Befreiung mit zahlreichen Tücken

Mag. Philip Verdino, LL.M.

ist als Steuerberater und Wirtschaftsprüfer tätig

www.taxvisory.at

TAXvisory



4 Jahre lang waren auch KFZ zur Güterbeförderung NoVA-pflichtig. Das sollte mit der neuen Gesetzesänderung (wirksam ab dem 1. Juli 2025) wieder aufgegeben werden. Nur war damals die Anknüpfung vor dem 1. Juli 2021 eine andere (an die kombinierte Nomenklatur), wodurch es insbesondere bei Fahrzeugen, die sowohl Waren als auch Personen befördern konnten, **viele Abgrenzungsfragen** gab. Nun soll eine neue Definition gelten, die aber wieder viele Abgrenzungsfragen aufwirft. Darüber hinaus kommt es durch einen **vereinheitlichten NoVA-Tarif** und **Übergangsvorschriften** zu überraschenden Ergebnissen, wie z.B. bei Import von Gebrauchtfahrzeugen oder Umrüstung von Wohnmobilen.

Abgrenzungsfragen werden insbesondere die sonstigen Kraftfahrzeuge ergeben, die mit mehr als drei, aber weniger als zehn Sitzplätzen und einer zulässigen Gesamtmasse von nicht mehr als 3.500 kg definiert sind. Damit wird die Zahl der Sitzplätze als ein wesentliches Abgrenzungskriterium für die NoVA-Pflicht normiert. Da diese Definition auch KFZ der NoVA unterwirft, die ihrer Beschaffenheit nach hauptsächlich zur Güterbeförderung bestimmt sind, wurden besondere **Ausnahmen für Kraftfahrzeuge mit zwei Sitzreihen geschaffen**:

- **Kastenwägen** oder **Vans** unterliegen nicht der Nova, wenn sich eine klimadichte Trennwand hinter der zweiten Sitzreihe befindet, im Laderaum ein Würfel mit einer Seitenlänge von mindestens 1 Meter Platz findet und die Seitenfenster im Laderaum verblecht sind. Diese Ausnahme lebt nach 4 Jahren wieder auf.

- **Pritschenwägen** mit seitlich klappbaren (und auch abnehmbaren) Bordwänden und nach oben offenem Laderaum. Planenaufbauten und unterschiedliche Ausstattungsvarianten sind egal. Wenn diese Modelle eine Alupritsche haben, sind diese jedenfalls befreit.

- Bei **Pick-ups** (Pritschenwägen mit ausschließlich nach hinten klappbarer Bordwand) muss für die NoVA-Befreiung bei der Ladefläche die innere Länge auf dem Boden des für die Beförderung von Waren bestimmten Bereichs länger als 50% der Länge des Radstandes und eine „einfache“

Ausstattung vorhanden ist. Da viele Pick-ups umfangreich ausgestattet sind, sind Diskussionen vorprogrammiert.

Da der für **Güterbeförderung-KFZ** geltende **Sondertarif** abgeschafft wurde, kommt es zu

diese noch der günstigere SSondertarif angewendet werden kann. Dadurch wird es mE zu einem **Importboom** von gebrauchten Güterbeförderungsfahrzeugen aus der EU kommen.



Foto: Ford/M&M

einer deutlichen Anhebung der NoVA für jene KFZ, die trotzdem nicht unter die Befreiung fallen (zB ein Pick-Up mit zwei Sitzreihen und einer „üppigen“ Sonderausstattung).

Für **Gebrauchtfahrzeuge**, die unmittelbar aus der EU importiert werden, ist die jeweilige Rechtslage in Österreich anzuwenden, die zum **Zeitpunkt der erstmaligen Zulassung** gegolten hat. Hievon sind jene KFZ ausgenommen, die nach ihrer Beschaffenheit hauptsächlich zur Personenbeförderung bestimmt sind. Dies gilt auch für diejenigen Gebrauchtfahrzeuge (sofern in den letzten 4 Jahren in der EU zugelassen), die für die Güterbeförderung bestimmt sind, weil für

Für **Wohnmobile** war die **Umrüstung** zu meist NoVA-befreit, weil bei einem Kraftfahrzeug, das schon der NoVA unterworfen wurde (oft zum günstigeren KFZ-Güterbeförderungstarif), keine neuerliche Pflicht zur Leistung der NoVA besteht. Wird nun unter der neuen Rechtslage ein nicht NoVA-pflichtiger Kastenwagen zu einem Wohnmobil umgebaut und neuerlich zugelassen, wird es unter dem verschärften einheitlichen NoVA-Tarif teuer. Die Aufregung um die NoVA geht also weiter.

Bei allen Fragen stehe ich natürlich gerne für Sie zur Verfügung.



SUBARU

Platz für dich. Raum für mehr.

Mit individueller Ausstattung, permanent symmetrischem Allradantrieb und geländetauglicher Bodenfreiheit.



Jetzt ab

€ 43.990

Inklusive kostenloser Winterkompletträder.
Nur bis 30.09.2025.

Scannen und
mehr erfahren



Alle Preise sind unverbindlich empfohlene, nicht kartellierte Aktionspreise inkl. NoVA und 20% MwSt. Das Angebot gilt ausschließlich bei Kauf eines Subaru Neuwagens aus der aktuellen Forester Modellreihe und Vertragsabschluss bis 30.09.2025. Preisvorteil für Forester von bis zu EUR 2.000,- brutto. Das Angebot gilt nur für ausgewählte Reifen-Felgen Kombinationen mit Reifen der Marke Semperit, Aufzahlung bei anderen Kombinationen möglich. Druckfehler, Irrtümer und Änderungen vorbehalten. Symbolfotos. Stand 07/2025. Forester Kraftstoffverbrauch kombiniert: 8,1 l/100 km (WLTP). CO₂-Emissionen: 183 g/km.

Der neue Subaru
FORESTER

High-Speed-Oval ZalaZONE

Wende-Kreis



Gestern fertiggestellt, heute schon mit 270 Sachen durch die Steilkurven - das neue High-Speed-Testoval nahe Graz

Weniger als zwei Autostunden vom Hauptsitz in Graz entfernt betreibt AVL ein hochmodernes Testgelände für die Automobilindustrie. Jetzt wurde ein weiterer Meilenstein gesetzt. VOLLGAS! schmiss sich exklusiv in die Steilkurven.

Zalaegerszeg schickt sich an, den alteingesessenen Teststrecken in Spanien und Italien den Rang abzulaufen. Das hypermoderne Testgelände setzt mit einem neuen Hochgeschwindigkeitsoval und vollständiger 5G-Abdeckung Maßstäbe für Fahrzeugtests in (Zentral-)Europa. Der Ort im Westen Ungarns ist vielen Österreichern noch ein Begriff. Als eine der größeren Städte nach der Grenze kauften hier nach dem Fall des Eisernen Vorhangs viele Steirer und Burgenländer günstig ein. Im flachen und dünn besiedelten Gebiet steht der europäischen Automobilindustrie seit 2019 eine hochmoderne Testumgebung zur Verfügung, die sowohl für klassische als auch für zukünftige Mobilitätskonzepte optimale Bedingungen bietet. Mit nur zwei Schneetagen im letzten Jahr kann das Areal beinahe ganzjährig betrieben werden.

Österreichischer Betreiber

Gebaut wurde der 250 Hektar große Proving Ground „ZalaZONE“ um 40 Millionen Euro von der ungarischen Regierung, das operative Geschäft übernehmen aber die Spezialisten von AVL. Lukas Walter, COO von AVL Engineering, zur Rolle des österreichischen Vorzeigeunternehmens im Projekt: „Für AVL ist ZalaZONE das Puzzleteil, welches in der Mitte Europas, in der Nähe vieler Hersteller, gefehlt hat.“ Walter führt weiter aus: „Tests werden auch in Zukunft noch ein essenzieller Teil des Entwicklungsprozesses

sein, um Fahrzeuge markttauglich zu machen.“ Mit über 12.200 Mitarbeitern zählt das österreichische Unternehmen zu den weltweit führenden Unternehmen für Mobilitätstechnologien in der Automobilbranche und weiteren Sektoren wie Schienenverkehr, Schifffahrt und Energie. AVL-CEO Helmut List ergänzt im Hinblick auf ZalaZONE: „Wir werden unser Bestes tun, unsere Erfahrungen und unser großes Netzwerk einzubringen. Denn Kooperationen sind der Schlüssel dafür, die großen Themen von heute anzugehen.“ AVL verspricht sich durch die Testanlage auch eine Beschleunigung der Entwicklungsprozesse, „weil wir die Modellierung und die Praxis in einer Schleife abwickeln können“, so Lukas Walter.

Vielseitige Testmöglichkeiten

ZalaZONE ist spezialisiert auf die Entwicklung und Validierung dynamischer und autonomer Fahrfunktionen, fortschrittlicher Fahrerassistenzsysteme (ADAS) und Haltbarkeitstests. Die Anlage ist für Pkw, aber auch Motorräder und Nutzfahrzeuge ausgelegt und bietet Handlingparcours, Autobahnabschnitte, Landstraßen samt Verkehrsschildern, Bewässerungsanlagen, Outdoorpisten, Bergstrecken und lässt sich am besten wie ein überdimensioniertes Fahrtechnikzentrum beschreiben. Neben modernster Prüfinfrastruktur gibt es auch Werkstätten, eine Tankstelle, Ladesäulen

Fast wie in Indianapolis, nur steiler: das Oval von oben



sowie Veranstaltungs- und Büroinfrastruktur. Das Zentrum steht nicht nur regionalen, sondern auch internationalen Entwicklungsorganisationen offen und soll damit ein wichtiger Knotenpunkt für die europäische Automobilindustrie werden. Eine unmittelbare Anbindung an die Industrie gibt es neben einem AVL-Entwicklungszentrum bereits durch Bosch, Rheinmetall und weitere Zulieferer im angrenzenden Technologiepark.

Letzter Bauabschnitt fertig

Diesen Mai wurde am ZalaZONE Proving Ground das neue High-Speed-Oval (HSO) feierlich eröffnet. Die Steilkurven ermöglichen es, auf kleinerem Raum konstant hohe Geschwindigkeiten fahren zu können. Über 34 Tonnen Asphalt wurden dafür verdichtet, nicht ohne Komplikationen, wie Laszlo Palkovics, ungarischer Technologie- und Industrieminister, ausführt: „Die Konstruktion war eine Challenge. Wir brauchten einen speziellen Asphalt, der den Belastungen standhält, aber trotzdem jenem im normalen Straßenverkehr ähnelt. Es war nicht immer einfach, wir hatten auch turbulente Phasen. Sowas wird nicht oft gebaut, aber wir wussten, welche Firmen das können.“ Seine Rede bei der Eröffnung beendete er nicht, ohne darauf hinzuweisen, dass Ungarn mittlerweile mehr Geld in die Autoindustrie investiert als etwa Österreich oder Tschechien. Audi, BMW, Mercedes und Suzuki bauen schon Autos im

Ranghohe ungarische Politik und AVL-Spitzenpersonal versammelte sich zur Eröffnung des High-Speed-Ovals



Land, bald auch BYD. „Die ungarische Regierung hat es verstanden, ein Treffpunkt für Technologien aus West und Ost zu werden.“ Mit dem letzten großen Baufortschritt biete man nun beste Bedingungen für Kunden, die ihre Testprogramme nun nicht mehr zwischen ZalaZONE und anderen Strecken mit HSO splitten müssen.

Rechtsherum im Kreisverkehr

Viereinhalb Kilometer lang ist das neue Oval, aufgrund der Sicherheitseinrichtungen kann nur im Uhrzeigersinn gefahren werden. „Das entspricht bei möglichen Spurwechseln aber auch dem Standard auf den europäischen Straßen“, weist Zoltan Hamar, Geschäftsführer von AVL ZalaZONE, auf ein Detail hin. Die Fahrbahn ist 16 Meter breit, jede der vier Spuren misst einheitlich 3,75 Meter. Mit dieser Erweiterung setzt das Testgelände neue Maßstäbe für die Entwicklung und Erprobung von Fahrzeugdynamik und Haltbarkeit und erfüllt dabei die strengsten internationalen Standards. Fahrzeuge können im Bereich von 21 bis 180 km/h ohne Querbe-



Helmut List spricht für den Projektpartner AVL



Die ersten Testfahrten am High-Speed-Oval laufen



Vier Spuren mit unterschiedlichen Speedlimits gibt es

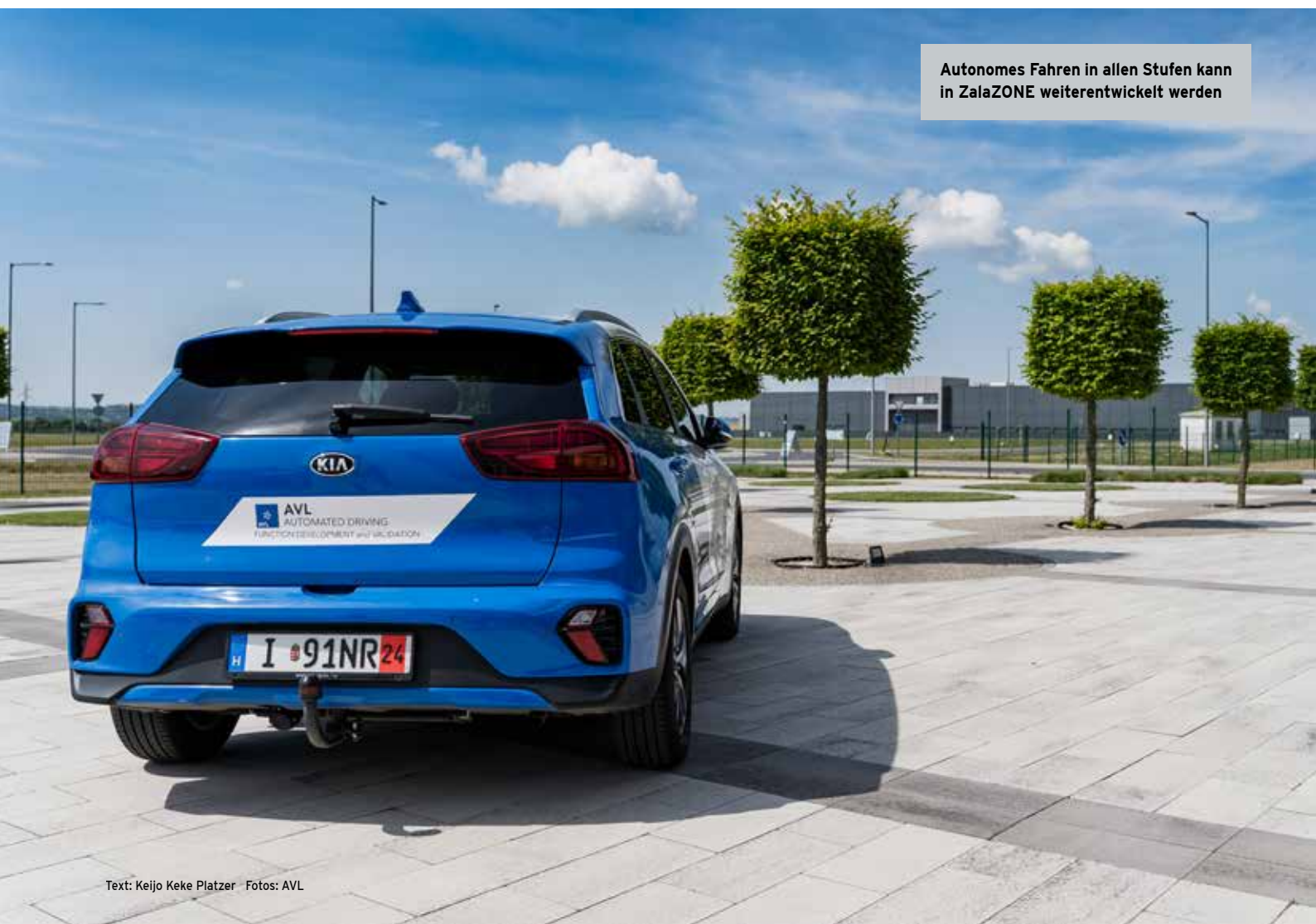
schleunigung sicher und stabil bewegt werden. In den Parabelkurven sind sogar konstante Geschwindigkeiten von bis zu 270 km/h (entspricht ca. 1,6 g) möglich, wie wir bei unserer Testfahrt am Beifahrersitz erleben dürfen. Auf den Geraden könnten noch höhere Geschwindigkeiten (bis 500 km/h) erreicht werden.

Nicht nur Highspeed

Zumeist sind die Reifen der limitierende Faktor, nicht die Motorleistung, wissen die Testfahrer zu berichten. Sicherheit spielt auf einer solchen Anlage eine entsprechend große Rolle, wie Zoltan Hamar betont: „Wenn Dinge am Limit getestet werden, kann es natürlich auch vorkommen, dass etwas schiefgeht.“ Im Durchschnitt gebe es einmal pro Monat einen Unfall. Im Fall des Falles ist immer ein

FIA-zertifiziertes Rettungsteam vor Ort. Ergänzendes Hinweis von Hamar: „Die meisten Unfälle sind auf menschliches Versagen zurückzuführen.“ Das neue Oval ist nicht nur für Pkw, sondern auch für Nutzfahrzeuge ausgelegt. Im Fokus stehen aber nicht „schnelle Autos“ oder gar Rennautos, erklärt Hamar. Vielmehr gehe es um Dauerläufe, thermische und fahrdynamische Belastungstests und autonomes Fahren, womit die Entwicklung moderner, sicherer und effizienter Mobilitätslösungen vorangetrieben wird.

Dennoch findet auch der Motorsport hier seinen Platz, Škoda hat sicherheitshalber schon einmal eine Rallyecrew zur Inspektion geschickt und auch die Formula Student hält schon einige Jahre hier Veranstaltungen ab und wer weiß, zu was die ungarisch-österreichische Partnerschaft noch führt.



Autonomes Fahren in allen Stufen kann in ZalaZONE weiterentwickelt werden

Flughafen Wien Besucherwelt

Faszination Flughafen hautnah erleben!

Jetzt Tour buchen:

viennaairport.com/besucherwelt



Sonax Pflegetipp**Ran an die Räder**

Nicht nur beim Reifenwechsel im Frühjahr und Herbst sollte man die Felgen genauer unter die Lupe nehmen. Auch der Sommer hinterlässt Spuren in Form von Verschmutzungen – und die können mitunter hartnäckig sein.

Felgenverschmutzungen sehen nicht nur unschön aus, sie brennen sich durch Hitzeeinwirkung förmlich ein und greifen die Felgenoberfläche mitunter irreparabel an. Dagegen hilft die gründliche Reinigung mit einem leistungsstarken Felgenreiniger und die Pflege mit Schutzeffekt. Grundsätzlich sollte der Felgenreiniger – wie etwa der „Sonax Xtreme Plus“ – mit einer Formel ausgestattet sein, die speziell das eingebrannte Gemisch aus Bremsstaub, Öl- und Straßenverschmutzungen entfernen kann. Felgenreiniger gleichmäßig auftragen, ausreichend einwirken lassen und abspülen. Bei Bedarf empfiehlt es sich, an Stellen mit hartnäckig festsitzendem Schmutz mit einer speziellen Felgenbürste nachzuarbeiten.

Qualitätsmerkmale

Neben der wirksamen Reinigungsformel sollte man tunlichst auch darauf achten, dass das verwendete Produkt sparsam im Verbrauch ist und in Sachen Materialverträglichkeit keine Wünsche offenlässt. Auch hier ist man mit dem „Sonax Xtreme Felgenreiniger Plus“ auf der sicheren Seite, denn die Produkte des Pflege-Spezialisten werden stets in umfangreichen Testreihen im Labor erprobt und weiterentwickelt.

Einfach, wirksam

Nach der erfolgreichen Felgenreinigung empfehlen die Experten die Versiegelung der Räder mit dem „Sonax Xtreme Ceramic Reifen + Felgen Detailer“. Dieses Produkt lässt die Felgen glänzen und frischt die matt-schwarze Farbe der Reifen auf. Die Anwendung wirkt dank ‚Si-Carbon-Technology‘ mit einem überzeugenden Abperleffekt schmutzabweisend und sorgt für optimale Werterhaltung.

**Produktvorstellung: DEZENT KC****Designfelge für schwerste Lasten**

DEZENT legt für Offroader, Pick-ups und geschlossene Lastenträger noch einen drauf. Mit einer Traglast von bis zu 1.350 Kilogramm ist diese Felge für die „Big Boys“ in den Farbvarianten Schwarz glänzend und Schwarz glänzend frontpoliert ein echter Hingucker.



Egal ob Toyota Land Cruiser, Toyota Hilux, Mercedes Sprinter oder Mitsubishi L200 – um nur einige zu nennen – die DEZENT KC ist in den Größen von 16 bis 18 Zoll als genehmigungsfreie ECE-Anbindung erhältlich. Für die neue Dimension 8,5x20 Zoll stehen ABE-Anbindungen für den VW Amarok, den Ford Ranger sowie für den Isuzu D-Max und den Toyota Hilux zur Verfügung.

Designfelgen für On- und Offroad

Die neue DEZENT KC passt technisch durch die 6-Loch-Anbindung sowie vom Design her perfekt zu einer breiten Palette an Fahrzeugen. Dabei unterstreicht das klassische Doppelspeichendesign den jeweiligen Verwendungszweck der Fahrzeuge und verleiht ihnen das gewisse, nicht alltägliche Extra. Die besonders strapazierfähige und harte 3-Schicht-Lackierung (SRC) schützt die Räder sowohl im Sommer als auch im Winter – selbst unter härtesten Bedingungen.

MTL Mauersanierungen GmbH

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

eines der führenden österreichischen Unternehmen am Sektor:

➤ **Bauwerksabdichtung**

➤ **Mauerwerksabdichtung**

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

➤ **Mauertrockenlegung**

- Ausheizen der nassen Mauerbereiche mit Heizstäben oberhalb der Abdichtungsebene.

➤ **Heizstabtechnik**

- flächige Mauerwerksentfeuchtung, -ausheizung mit Heizstäben.

➤ **Fugen- und Rissverpressung**

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

➤ **Mauerwerksverfestigung**

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

Kontakt und Information:

Bernhard WILHELM, Inhaber und GF

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

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

A-2353 Guntramsdorf, Gumpoldskirchnerstraße 2

Klassik: Wie das Tier im Emblem einzog

Tierisch gut IX

Zum neunten Mal widmet sich Alexander Trimmel wieder Geschichten berühmter, unbekannter Embleme und deren tierischen Markenvertretern. Das Motto dieser Ausgabe: unter dem Meer.

Songsan SS Dolphin

Man glaubt es kaum, wenn man den Wirtschaftskrieg zwischen den USA und China verfolgt, dass in China Hersteller existieren, die freimütig und unverblümt dem „American Way of Life“ huldigen. Schon in den 1990er-Jahren organisierten die Mannen um „Songsang Motor“ Tuning-Shows, wo amerikanische Retro-Elemente, wie Cowboy-Hut, Harley-Davidson, Juke-Boxen und Hot-Dogs im Mittelpunkt standen. Im Jahr 2000 gründeten sie eine Firma, die sich auf den Handel und das „Customizen“ von historischen Fahrzeugen spezialisierte. Nach Mitsuo-Ka-Vorbild präsentierte man auf der Beijing Motor Show 2020 den Corvette-C1-inspirierten Songsan SS Dolphin mit BYD-Technik. Einen zweisitzigen Roadster mit viel Chrom und Leder und zwei mächtigen Displays anstatt Zeigerinstrumenten hinter dem multifunktionalen Lenkrad. Mit 315 akkuelektrischen Pferdestärken unter der Haube anstatt grummelnden und saufenden Stoßstangen-V8.



Fotos: Archiv Trimmel

SEAB Flipper I

Die „Societe d'Exploitation et d'Application des Brevet“, vom Weltkriegsflieger-As Roland Paulze d'Ivoy de La Poye gegründet und kurz SEAB genannt, war nicht nur als Hersteller von Citroens Mehari-Kunststoffkarosserien bekannt, sondern auch von 1978 an als Produzent von fährerscheinfreien Micro-Cars. Die aus zwei



ABS-Schalen zusammengesetzte Flipper I-Kabine bot zwei Personen Platz, war lediglich 200 Zentimeter lang und gerade einmal 139 Kilogramm schwer. Angetrieben wurde er von einem 50-Kubikzentimeter-Zweitakter zwischen den Vorderrädern. Die Vorderachse wies eine sehr geringe Spurbreite auf und ließ sich – inklusive des Motors – um 360 Grad über die Mittelachse drehen. Vollführte man eine volle Kreisbewegung am Lenkrad, fuhr der Flipper mit dem 2-Gang-Automatik-Getriebe retour. Ganz ohne Rückwärtsgang.

Perana

1969 wurde der vom Mustang-Designer Philip T. Clark jugendlich-sportlich gezeichnete und auf dem Cortina II basierende Ford Capri Mk I mit dem eher brustschwachen 1600er-Kent-Vierzylinder in Südafrika ausgeliefert. Im Jahr darauf sorgte eine zusätzliche, besonders drehmomentstarke Dreiliter-Essex-V6-Variante für viel mehr Dampf unter der Haube. Nicht genug für Basil Green aus Johannesburg, der dem schlanken Capri-Körper gar ein 281 PS starkes Windsor-V8-Herz einpflanzte. Die Perana-Capris, auf Wunsch von Basils Gattin nach den pfeilschnellen und gefräßigen Piranha-Raubfischen benannt, unterschieden sich äußerlich lediglich durch die Anbringung von Rallyestreifen und V8-, sowie Perana-Emblemen von den braven 3000XL-Serien-Geschwistern. Interessenten konnten sie bei allen südafrikanischen Ford-Dealern bestellen und erwerben. Und dies unter Wahrung der vollen Werks-Garantie. Die rund 1.090 Kilogramm leichten Sportler beschleunigten in nur 6,7 Sekunden von 0-100 km/h, ihre Höchstgeschwindigkeit lag bei stolzen 228 Stundenkilometern.





EAM

EAM (Edelsbrunner Automobile München) war ein bayrisches Fahrzeugunternehmen mit Firmensitz in der Münchner Lerchenstraße 5, welches zu Beginn der 1990er Jahre in den Automobilbau einstieg. 1994 erschien der EAM Nuvolari S1, dessen Optik an den Riley MPH der 1930er Jahre erinnern sollte. Dank Einsatz moderner Großserientechnik aus dem Ford-Regal, mit 16-Ventil-Doppelnockenmotoren von 1600 bis 2000 Kubikzentimeter Hubraum, sollten sowohl die einfache Wartung ermöglicht, wie auch Ersatzteilbeschaffung garantiert werden. Der EAM R1 Schorsch Meier ähnelte dem BMW 328 und bediente sich der BMW Vier- und Sechszylinderpalette von 120 bis 150 PS. Den Vertrieb der Kleinserienfahrzeuge übernahm Auto Becker. Die 70.000,- Mark teuren Wagen sprachen eine nur sehr kleine Käuferschicht an, die Produktion erreichte nur sehr geringe Stückzahlen, die nicht belegt sind.

BYD Dolphin

Der Oberstorfer Wolfgang Josef Egger startete seine Karriere 1989 bei Alfa Romeo, wo er nach nur vier Jahren in die Design-Chefabteilung wechselte. Als Nachfolger von Walter de Silva verantwortete er sämtliche Audi- und Lamborghini-Designs von 2007 bis 2013, 2017 führte ihn sein Weg zum chinesischen Autogiganten BYD, um der Marke eine unverwechselbares Gesicht zu verleihen. Die Modelle der BYD-Ocean-Serie wurden nach Meerestieren benannt. 2021 kam der akkuelektrische „Dolphin“ (Delfin) auf den Markt. Der kleinere „Seagull“ (Seemöwe) wurde für den europäischen Markt auf „Dolphin Surf“ umbenannt. Die größeren Mittelklassewagen und „Sealion“ (Seelöwe)-Reihe werden als Plug-in-Hybrid hergestellt. Ob die Optik der Fahrzeuge auf deren Namensgebung Bezug nimmt, möge jeder von uns selbst entscheiden...



GRAC

Die „Groupe de Recherche en Automobiles de Course“, kurz GRAC genannt, wurde 1964 von Serge Granjon, Jean-Pierre Roche, Serge Aziosmanoff und André Crommen im südostfranzösischen Valence gegründet. Ein großer Unterstützer der neuen Rennwagenmarke war niemand geringerer als Maurice Trintignant, der 1938 mit dem Automobilrennsport begann und 1964, nach 82 gefahrenen Grand Prix, seine Karriere als Pilot beendete. Bis auf den allerersten gebauten GRAC-Rennwagen trugen alle weiteren Fahrzeuge seine Initialen „MT“ in der Modellbezeichnung. Die GRACs agierten vorerst als „Hai im Makrelenteich“ der 1000ccm-Formel 3 bevor man sich in der neu geschaffenen „Formule France“ erfolgreich etablierte und mit Jean Max 1968 und 1969 die Meisterschaft gewann. Neben Monoposti stellte GRAC auch zweisitzige Rennwagen her, ehe 1974 die Produktion endete.



Toyota Celica

Toyotas mädchenhaft benannte Baureihen Carina und Celica wurden Ende 1970 auf der Tokio Motor Show vorgestellt. Die technisch verwandten, jedoch optisch sehr verschiedenen Modellreihen konnten, dank eines weltweit erstmalig eingesetzten Lochkartencodes, auf einer gemeinsamen Fertigungsstraße produziert werden. Das vom Ford Mustang inspirierte Celica-Coupé erwies sich sehr bald als Verkaufsschlager in aller Welt. Verblüffende Ähnlichkeit zum Fastback-Mustang zeigte die Linienführung der Liftback-Celica von 1975. Mit nicht nur viel Gepäckraum unter der Heckklappe, sondern in der 2000 GT-Version auch viel Dampf unter der Motorhaube. Dank des von Yamaha entwickelten 1988-cm³-DOHC Motors mit zwei Doppelvergassern und 120 PS. Vom ersten Celica mit Drachen-Emblem liefen bis Dezember 1977 1.210.951 Stück vom Band.

Titan

Nach einem Zerwürfnis mit Colin Chapman Ende der Saison 1966 begann Charles Lucas mit der Herstellung eigener Formel 3-Rennwagen. In Zusammenarbeit mit Roy Thomas, einem wahren Genie am Schweißgerät. Nicht nur wegen der Qualitäten ihres Chassis, sondern auch aufgrund sorgfältigen Motor-Tunings erwiesen sich die Titans als sehr konkurrenzfähig und äußerst erfolgreich. Vor allem in der 1968 neu geschaffenen Formula Ford 1600. Titan stieg zu den bedeutendsten und erfolgreichsten britischen Rennwagenbauern auf. Bis 1974 verließen über 300 Monoposti die Fabrik in Huntingdon. Gründer Lucas verließ die Firma mit dem Seeungeheuer im Emblem 1971, Thomas führte die Geschicke weiter. Heute stellt die Titan Motorsport and Automotive Engineering Ltd. Motorsport-Komponenten, wie Lenkgetriebe, Differentiale und Elektronikteile her.



Opel Haie

Opel-Designer Dietmar Finger arbeitete vor zwei Jahrzehnten am Handschuhfach des kommenden Corsa, dessen Kunststoff-Deckel stabilisierende Querrippen benötigte. Diese sind für die Stabilität essenziell. Während er zeichnet, schlug sein Sohn vor, die Rippen wie einen Hai zu formen. Finger integriert die Idee, der damalige Corsa-Chefdesigner Niels Loeb, war begeistert. Das Haifisch-Design wird schließlich in Serie produziert und findet sich nun überall wieder.

Mako

Bei der Suche nach einem Namen für seine neue Automarke standen für Gerd Knözinger, einen ehemaligen Fahrwerkstechniker der Ford-Rennmannschaft, banal praktische Kriterien im Vordergrund. Dieser durfte aus nur vier Buchstaben bestehen, baute er seine Automobile doch auf Basis von Fahrzeugen seines einstigen Arbeitgebers auf. Die hinfällig gewordenen Ford-Schriftzüge sollten sich einfach durch den neuen Namen ersetzen lassen. Mit „Mako“ schlug er zwei Fliegen mit einer Klappe. Die Bezeichnung einer Gattung von Makrelenhaien symbolisiert „Schnelligkeit, Überlegenheit und Eleganz“, wie im Mako-Prospekt zu lesen stand. Knözingers V8-Capris waren Hochleistungswagen mit Fahrleistungen, die bislang viel teureren Traumwagen vorbehalten waren. Ausgestattet mit einfach zu wartender Großserientechnik aus den Ford-Ersatzteillagern. In den Granada II verpflanzte er das V8-Aggregat des Porsche 928. Sehr zur Freude von Ford-Sportdirektor Mike Kranefuß, der einen Mako P als Dienstwagen nutzte.



Das Styling des 1962 von GM vorgestellten Mako Shark I-Konzeptfahrzeugs nahm bereits viele Gesichtszüge des im Jahr darauf präsentierten Chevrolet Corvette Sting Ray vorweg. Intern XP-755 genannt, entwarf Larry Shinoda, unter Patronanz von Styling- und Design-Papst Bill Mitchell, ein stromlinienförmiges Fahrzeug mit spitz zulaufender Schnauze, Heck und Verlaufsfarbgebung, welches nicht nur durch die Namensgebung an den schlanken und schnellen Meeresbewohner erinnert. 1965 debütierte der Mako Shark II auf der New York Motor Show. Mit stark akzentuierten Kotflügelschwüngen, unter Beibehaltung vieler Attribute seines Namensvetters. Selbst das Farbschema ähnelte dem des Vorgängers, mit Dunkelblau-nach-Grau-Verlauf oben, allmählich verblassend von silbergrau nach weiß in Richtung Schweller. Nicht weniger als 17 Elektromotoren steuerten Scheinwerfer, Kopfstützen, Pedale, Lenkrad, Heckspoiler, Tankdeckel, etc. Für die C3-Serienversion blieb lediglich die elektrische Klappscheinwerfersteuerung übrig.

Mako Shark



Packard

Die in die USA emigrierten, einem britischen Adelsgeschlecht entstammenden Brüder James Ward Packard und William Doud Packard produzierten ihr erstes Automobil 1899. Der Packard Model A verfügte als erstes Automobil der Welt über eine H-Kulissenschaltung. Die Marke entwickelte sich zu einem der exklusivsten und fortschrittlichsten Automobilproduzenten der Welt. Der von 1915 bis 1923 produzierte Twin Six war der erste von einem V12-Zylindermotor angetriebene Serienwagen der Welt. J. W. Packard verstarb am 20.3.1928 nach langer Krankheit. Ihm zu Ehren trugen ab diesem Zeitpunkt alle Packards eine angepasste Form des Familienwappens als Markenlogo. Bis zum Produktionsende der Automarke im Jahre 1958. Über dem behelmt Wappen thronte ein Pelikan mit aufgerichteten Flügeln und demütig eingezogenem Kopf als Symbol von Reinheit und Frömmigkeit. Als Kühlerfiguren fanden bei den Packards neben dem Pelikan auch Schwäne und Kormorane Verwendung.

Delfino Feroce

Andrew Barrowman entwickelte in den 1990er Jahren den Minari-Allradssportwagen. Sean Prendergast und Allard Marx griffen dessen Projekt auf, um es zur Serienreife und unter dem Markennamen Delfino schließlich auf den Markt zu bringen. Ausgestattet mit einem leichten Fiberglas-Monocoque, sowie vorderen und hinteren Gitterrohrrahmen zur Aufnahme der mechanischen Komponenten des Subaru Impreza. Als Motorenpalette waren Vierzylinder-Boxermotoren mit Zwei- und 2,5-Liter Hubraum und bis zu 400 Turbo-Pferdestärken vorgesehen. Lediglich ein alltagstaugliches Prototyp-Exemplar des Allradssportlers mit dem sympathischen Italo-Namen kam im Jahre 2000 auf die Britenstraßen.





Merlin

Der motorsportbegeisterte Brite Leonard Witton wanderte 1957 nach Kanada aus, wo er sich, wie in seinem Heimatland, dem Rennwagenbau widmete. Sein weiterer Weg führte ihn schließlich in die Vereinigten Staaten von Amerika. 1969 kreierte er dort einen straßentauglichen Roadster, ganz im Stile der berühmten klassischen Vorbilder seines Geburtslandes. Mit selbst konstruiertem Rohrrahmen und Volkswagen-Heckmotor. Thoroughbred Cars Inc in Redmond, Washington, stellte das gefällige Witton-Kit-Car mit Kunststoffkarosserie in Serie her. Nach einem Rechtsstreit mit Witton übernahm Peter Gowing in Großbritannien die Produktionsrechte. Auf Merlin umgetauft basierten die Wagen von nun an auf der Technik des Ford Cortina mit Pinto-Frontmotoren. Spätere Fahrzeuge nutzten die Antriebs- und Fahrwerkskomponenten des Ford Sierra. Nach etwa 1000 hergestellten Fahrzeugen endete die Merlin-Produktion 1998. Wiederbelebungsversuche der Marke mit der Krabbe im Emblem scheiterten 2020 endgültig.

Ausblick: Neues aus Italien

Crossover

Klassische Karosserieformen sind out, so darf man gespannt sein, was die traditionellen Blechschneider aus Italien wohl planen.

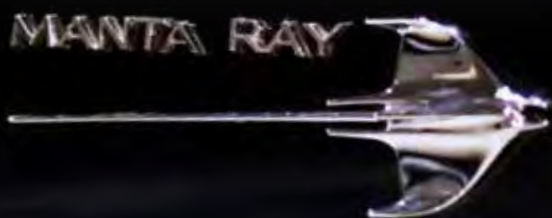
Alfa Romeo Giulia

Nach bald zehn Jahren Bauzeit wirkt die aktuelle Giulia immer noch frisch und zeitlos. Die Verkäufe bleiben unverständlicherweise hinter den Erwartungen zurück. Limousine und Mittelklasse — diese Mischung ist vom Aussterben bedroht. Ziemlich sicher wird daher die neue Giulia ab Ende nächsten Jahres ein Crossover, wie dies schon bei C5 X und Peugeot 408 praktiziert wurde. Unter der Haube arbeiten Verbrenner und Elektromotoren. Die fossilen Triebwerke können sogar mit bis zu sechs Zylindern auffahren und die E-Version soll die 1.000 PS-Grenze sprengen.



Manta Ray

Während Mako Shark I und II als kompromisslose Dream-Cars konzipiert waren, um zahlreiche neue Zukunftsideen dem Publikum näherzubringen, schlug General Motors beim Manta Ray neue Wege ein. Dabei handelte es sich um den in den GM Design Studios modifizierten Mako Shark II mit modifizierter Front, Scheinwerfern hinter Plexiglas, serientauglichen Side-Pipes und neuem, verlängerten Fahrzeugheck. Im Gegensatz zum Mako Shark II war der Manta Ray wesentlich seriennäher und ziviler, wenngleich auch dessen Produktion nie ange-dacht war. Im Heck des Manta Ray gab es zwei Klappen, die bei einer Notbremsung aufklappten. Sie waren mit stark reflektierendem Material überzogen, welches wie ein zusätzliches Bremslicht wirkte. Wenngleich die dritte Bremsleuchte eine Weile auf sich warten ließ, den Flügel-rochen wählte GM zur Modellbezeichnung der sportlichen Ascona-Version seiner europäischen Opel-Tochter 1970.



Lancia Delta

Nach Ypsilon und bald Gamma erscheint etwa Ende 2027 der Delta. Voraussichtlich wächst das Modell über die Kompaktklasse hinaus und bietet ein großzügiges Raumgefühl. Eigentlich sollte das Modell und die ganze Marke zu dem Zeitpunkt vollends elektrifiziert sein, doch die aktuelle Marktsituation dürfte auch hier eine Technologieoffenheit erfordern. Spannend werden somit die Möglichkeiten einer neuen und fest eingeplanten HF Integrale-Version. Wenn auch elektrifiziert, ermöglicht die STLA Medium-Plattform Allradantrieb, mit der STLA Large-Plattform ist noch mehr möglich.



Klassik: Lamborghini Countach Tour

Italian Job

Ein Lamborghini Countach ist wohl eine der größten Trophäen von Carspottern. Direkt 20 Exemplare der Legende auf der Straße zu erleben, ist heute ein Ereignis, welches alle 2 Jahre im Rahmen des „Countach Italian Job“ stattfindet.

Im Juni 2025 gab es wieder eine ganz spezielle Ausgabe des „Countach Italian Job“, einer 2.500 Kilometer langen Lamborghini Tour ausschließlich für Countach Modelle der 15-jährigen Baureihe (1975 bis 1990). Organisiert von einigen Enthusiasten in England startete die Tour diesmal in Köln. Nach einer Fotosession direkt vor dem „Grandhotel Schloss Bensberg“ ging es mit zehn Lambos Richtung Süden los. Eine VIP-Tour am Hockenheimring samt einer Runde am F1-Ring waren die Highlights des ersten Tages. Immer mehr Teilnehmer gesellten sich zur Truppe, so auch ein komplett restaurierter, gelber LP 400, der damals für Fotos im ersten Countach Prospekt Modell stand. Im Rahmen des „Classics & Coffee“ besuchte das Lambo-Team das Mercedes-Museum in Stuttgart und die „Motorworld“ in München. Die Reise führte zum Tegernsee und weiter in die Dolomiten nach Kolfuschg, wo sehr selektive Landstraßen Fahrer und Material auf die Probe stellten. Ab Italien mit dabei auch der legendäre Lamborghini Testfahrer Valentino Balboni. Spätestens ab jetzt waren alle in sehr guten Händen, falls da oder dort Tipps oder kleinere Reparaturen notwendig waren. Unverzichtbar war für alle Freunde italienischer Schätze das neu eröffnete Umberto Panini Museum mit einer einzigartigen Sammlung historischer Maserati-Rennwagen. Danach ging es nach St. Agatha ins Lambo-Werk, das Werksmuseum und die Abteilung „Polo Storico“, in welcher Zertifizierungen historischer Fahrzeuge durchgeführt werden. Am letzten Tag der Tour gab es noch zwei außergewöhnliche Restaurationsbetriebe in Modena zu besichtigen – „Cremonini Classic“ und „Top Motors Salvioli“. Hier lässt sich beobachten, wie in tausenden Arbeitsstunden automobilen Kunstwerken – vorwiegend Miura- und Countach-Modellen - neues Leben eingehaucht wird.

Franz Schulz





ZWEI WELTEN. EINE GOLF-FAMILIE:
WITTMANN

★ ★ ★ ★ ★
The Leading Golf Courses



Klassik: Oldtimertreffen Pillichsdorf

Pillichangebot

Rekordbeteiligung von Enthusiasten historischer Mobilität in Pillichsdorf 2025. Das Treffen nahe Wien ist ein Geheimtipp.

Am 22. Juni 2025 ging bereits zum 17. Mal das Pillichsdorfer Oldtimertreffen über die Bühne. Ein großartig inszeniertes Schauspiel, mit etwa fünfhundert Fahrzeugen aller erdenklichen Genres. Das Traktoren-Potpourri umfasste eine fast komplette Steyr-Modellpalette, garniert mit zahlreichen weiteren Diesel-Ackergäulen aus aller Welt. Ein Ford Model T von 1923 symbolisierte den Beginn der automobilen Fließbandproduktion. Der in der Hausgarage zusammengezimmerter Custoca Hurrycane auf Käfer-Basis genau das Gegenteil. VW-Buggies vermittelten Lebensgefühl und Unbeschwertheit der 1970er Jahre, amerikanische Muscle-Cars und Hot-Rods mit durstigen, sonor bollernden V8-Motoren erinnerten an Zeiten, als 20-30 Liter Super auf hundert Kilometer das Geldbörse noch kaum strapazierten. Ein wunderschön restaurierter Tornado-Lastkraftwagen wurde einst unweit von Pillichsdorf im ÖAF-Werk Wien-Floridsdorf hergestellt, die Puch-Maxi-Mofas einer fröhlichen Damen-

Runde im steirischen Graz. All jene, welche sich dem Oldtimer-Fachsimpeln mit Gleichgesinnten am Pillichsdorfer Sportplatz kurzzeitig entziehen wollten, nahmen um 11 Uhr an einer entspannten 50 Kilometer-Runde durch das Kreuttal teil. Und fanden sich danach wieder rechtzeitig zum Mittagstisch im Festzelt ein, wo eine Vielzahl an kulinarischen Köstlichkeiten gemütliche Gäste erwarteten. Über 150 freiwillige Helfer sorgten für einen äußerst entspannten Ablauf der Veranstaltung und hervorragende Bewirtung. Gaben zum Ausdruck, dass man mit Engagement und Zusammenhalt viel bewirken kann. Boten Teilnehmern und Gästen einen Erlebnistag mit einer Vielzahl an mobilen Zeitzeugen, die uns den Weg aus einer Zeit der Not zum allgemeinen Wohlstand mit aller Unvernunft aufzeigten. Dankeschön, Freiwillige Feuerwehr Pillichsdorf, wir freuen uns auf ein Wiedersehen 2026! **Mehr Infos: ff.pillichsdorf.at**

Alexander Trimmel





FANREISE ZUR RALLYLEGEND 2025

[AUSNAHMEZUSTAND IN] SAN MARINO

**03.-06.10.2025**

4 TAGE | 3 NÄCHTE | (FR-MO)

FRÜHBUCHERPREIS**p.P. im DZ: € 499,-**

gültig bei Buchung bis 31.05.2025

**OFTMALS
KOPIERT –
NIEMALS
ERREICHT!**

**GRUPPEN-
RABATT
SICHERN:**

**Ab 10 Personen
1 x FREIPLATZ IM DZ**
(eine Rechnung,
eine Zahlungsstelle,
eine Einstiegsstelle)



**Ihr Profi in Sachen RallyLegend:
Erfolgreiche Durchführung
seit mehr als 14 Jahren!**

REISEVERLAUF:

1. Tag: Anreise nach Riccione (Abfahrtsrichtzeit St. Pölten/Schwertberg ca. 01:30 Uhr). Ankunft gegen 16.30 Uhr. Zimmerbezug und Abendessen oder Transfer zur Nacht-Sonderprüfung
- 2.-3. Tag: Besuch Rally-Legend San Marino (Service-Zone & mind. 2 Sonderprüfungen)
4. Tag: Heimreise nach Österreich

IHRE INKLUSIVLEISTUNGEN

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

ZUSTIEGSMÖGLICHKEITEN:

ROUTE WEST: Schwertberg - Linz/Hauptbahnhof - Ansfelden/Raststation Landzeit - Voralpenkreuz/Raststation Landzeit - Salzburg/Schwarzenbergkaserne - St. Michael im Lungau/Park&Ride - Arnoldstein/Raststation Südrast 3-Ländereck

ROUTE OST: St. Pölten/Raststation Rosehill Foodpark - Alland/Raststation Autogrill - Guntramsdorf/Raststation Oldtimer - Graz-Kaiserwald/Raststation Landzeit - Preitenegg/Raststation Oldtimer Pack

Mindestteilnehmer pro Route: 30 Personen



Rückblick: Nie erschienene Alltagshelden

Ihr fehlt uns sehr

In diesem weiteren Teil widmen wir uns Alltagsmodellen, welche leider nie das Licht der Welt erblicken durften. Von kleinen offenen Modellen, kleinen SUV, praktischen Vans, letzten Rettungsankern ganzer Marken und neuen Karosserie-Varianten. Schade, denn jedes dieser abgesagten Modelle, hätte den Straßenverkehr bunter gemacht.

Alfa Romeo Giulia SW

Der damalige und legendäre FCA-Chef Sergio Marchionne hatte mit der Giulia Großes vor, so schwebte ihm eine grandiose Blütezeit in den USA und China vor. So intensiv, dass der klare Kombimarkt Europa praktisch keine Rolle mehr spielen würde. Entsprechend erblickte eine SW-Variante der Giulia nie das Licht der Welt. Auch das angekündigte zweitürige Coupé GTV kam übrigens nicht auf den Markt. Ende 2026 soll ein Crossover nach zehn Jahren Bauzeit die Modellreihe ablösen.



Saab 9-1

Als die Zeiten für Saab glänzender waren, stand auch ein Kleinwagen auf der Agenda. Die Schweden suchten hier Hilfe bei BMW, Plattform und Motoren hätte sich der 9-1 vermutlich mit dem Mini Cooper geteilt.



Porsche Majun

Gerüchte über eine dritte SUV-Baureihe verdichten sich 2015. Diese sollte auf dem Audi Q3 basieren, also dem Baukasten für Quermotoren, auf dem auch der VW Golf basiert. Die unter die Haube passenden Vierzylindermotoren leisten bis zu 400 PS. Das kleine SUV hat bei internen Kundenanalysen eine höhere Zustimmung erhalten, als der schon lange geplante kleine Sportwagen unter dem Boxster. Am Ende kam keiner von beiden.



Audi A1 Cabrio, Q2 e-tron, A3 Vario

2012 soll Audi an einem Van gearbeitet haben. Conceptcars gab es immer wieder. Angedacht war für die Serie jedoch kein Touran-Muster, sondern ein sportlicher Crossover. Dieser sollte BMW 2er Active und Mercedes B-Klasse alt aussehen lassen, kam jedoch nie auf den Markt. Als der erste A1 als Baby-Audi 2010 auf den Markt kam, war dieser eine Sensation und der Ideenreichtum groß. Aus dem zweiseitigen Roadster als kleiner TT wurde nichts. Für 2013 kündigten an sich gut informierte Medien eine offene Version des A1 an. Allerdings sollten Kosten und Stabilität zuliebe die seitlichen Dachholme, wie beim Fiat 500 C, stehen bleiben. Prototypenstatus hat immerhin der Q2 e-tron erreicht, zumindest ließen fehlende Endrohre und eine glattere Frontschürze darauf schließen. 2019 debütierte das Modell auf Basis der Langversion exklusiv am chinesischen Markt.



Renault Electricque

Modelle aus Ton eines potenziellen rein elektrischen fortwo-Konkurrenten sickerten schon vor der späteren Kooperation mit Smart durch. Vermutlich sicherten sich die Stuttgarter Exklusivrechte für den kurzen Zweitürer.





Skoda Roomster

2015 tauchten im Internet Handyfoto-Leaks einer völlig ungetarnten Skoda-Version des damaligen VW Caddy auf. Diese waren Basis für diese Illustration. Das Projekt war also recht weit fortgeschritten. Das tschechische Raumschiff hätte den Nachfolger des beinahe schon legendären Roomster bilden können, welcher zwischen 2006 und 2015 gebaut wurde. Warum der Caddy von Skoda nicht auf den Markt kam, ist nicht überliefert. Entweder sollte die Marke die Konzernmutter im Nutzfahrzeuggeschäft nicht unter Druck setzen oder die Tschechen konzentrierten sich auf die bald anstehende SUV-Flotte. Wenn man den Erfolg dieser betrachtet, klingt das naheliegend. Auch eine Touran-Version von Skoda verschwand in den Schubladen.



Alfa Romeo MiTo

Alfas bislang Kleinster hätte zurückkommen sollen. Der Kleinwagen MiTo war für 2023 vermutet – mit französischer Technik inklusive E-Antrieb sowie fünf Türen. Auf der CMP-Plattform standen bereits DS3, 208 oder Opel Corsa. Auch ein künftiger Fiat Punto und der bald erscheinende Lancia Ypsilon hätten seine Geschwister sein sollen. Unter der Haube waren 1,2-Liter Dreizylinder mit bis zu 130 PS oder der reine E-Antrieb mit 136 PS und 360 Kilometern Reichweite realistisch. Kleinster Alfa wurde jedoch am Ende der dritte und kleinste SUV namens Junior – auch stimmig.

Alfa Romeo Giulietta

Eigentlich sollten Alfa Romeo und BMW in der Kompaktklasse die Rollen tauschen. Während BMW beim aktuellen 1er auf Frontmotor und Quermotoren setzt, wollten die Italiener die nächste Giulietta auf eine verkürzte Plattform der heckgetriebenen Giulia stellen. Unter PSA-Führung wurden viele Projekte gestoppt. In Anbetracht der baugleichen internen Mitbewerber stand später auch eine Crossover-Lösung im Stile eines DS4 im Raum. Wie so oft, kam auch dieser Alfa nicht auf den Markt.



BMW i5

Der geplante große Crossover hätte, nach dem i3, i5 oder iNext heißen sollen. Geleakte Patentbilder ließen hinten angeschlagene Türen vermuten. Der i5 wäre laut gut informierten Medien jedoch ein Hybrid mit bis zu 450 PS Systemleistung geworden. Etwa zwei Drittel davon sollten aus den Elektromotoren stammen. Es sollte vier verschiedene Akkupakete geben, 400 Kilometer theoretische Mindestreichweite, 750 die höchste. Hauptkonkurrent das Tesla Modell S sowie der Jaguar i-Pace. Im Innenraum hätte es sehr großzügig zugehen sollen. Konkretes ist bis heute leider nie durchgesickert.



Ab **€ 21.490,-***

Der Golf



Unglaublich, aber wahr
Jetzt noch unglaublicher

Seit 68 Jahren die Nr. 1 in Österreich



volkswagen.at/unglaublich



*Alle Preise/Boni sind unverbindl. empf., nicht kartell. Richtpreise/Nachlässe inkl. NoVA u. MwSt. und werden vom Listenpreis abgezogen, nur für Privatkunden. Preis bereits abzgl.: € 1.500,- Eintauschbonus bei Eintausch eines Gebrauchten und Kauf eines neuen VW PKW Modells (Verbrenner). Die Aktion ist limitiert u. kann pro Käufer nur einmal in Anspruch genommen werden. € 1.500,- Porsche Bank Bonus bei Finanzierung über die Porsche Bank (Verbrenner). € 1.000,- Versicherungsbonus bei Finanzierung und Abschluss einer KASKO Versicherung über die Porsche Bank Versicherung, sowie € 1.000,- Servicebonus bei Finanzierung und Abschluss eines Service- oder Wartungsproduktes über die Porsche Bank. Mindestlaufzeit 36 Monate, Mindest-Nettokredit 50 % vom Kaufpreis. Angebot gültig bis 28.11.2025 (Kaufvertrags-/Antragsdatum). Kraftstoffverbrauch: 0,3 – 8,9 l/100 km. Stromverbrauch: 14,6 – 19,9 kWh/100 km. CO₂-Emissionen: 6 – 201 g/km. Symbolbild. Stand 07/2025.