

Die letzten Mohikaner



TESTS:

Ford Puma GenE & Explorer & Capri & Mustang Mach-E
Honda CR-V • Opel Grandland • Smart #5 • Subaru Forester

Ausblick

Neues aus allen Klassen



Klassik

Corvette C3



Rückblick

Verworfenne Sportwagen



GO ELECTRIC

Ford

MADE IN EUROPE



FORD CAPRI

AB € 29.990,- ODER AB € 209,- MTL. BEI LEASING¹



Jetzt Probe-
fahrt buchen!

Ford Capri: Stromverbrauch: 13,8 – 16,7 kWh/100 km (kombiniert) | CO₂-Emissionen: 0 g/km (kombiniert) | Elektrische Reichweite: je nach Batterie bis zu 370 – 627 km* (Prüfverfahren: WLTP)

Symbolfoto | *Gemäß Worldwide Harmonised Light Vehicles Test Procedure (WLTP). Es können bis zu 370 – 627 km Reichweite (beabsichtigter Zielwert nach WLTP) bei voll aufgeladener Batterie erreicht werden – je nach vorhandener Serien- und Batterie-Konfiguration. Die tatsächliche Reichweite kann aufgrund unterschiedlicher Faktoren (z.B. Wetterbedingungen, Fahrverhalten, Streckenprofil, Fahrzeugzustand, Alter und Zustand der Lithium-Ionen-Batterie) variieren. 1) Unverbindlich empfohlener, nicht kartellierter Richtpreis inkl. USt. für Privatkunden, beinhaltet bereits Importeursnachlass sowie Ford Credit Bonus und Versicherungsbonus. Berechnungsbeispiel am Modell Capri Style CUV Elektromotor mit Standard Range - 52 kWh - RWD 1-Gang-Automatikgetriebe: Aktionspreis € 29.990,-; Anzahlung € 8.997,-; Laufzeit 48 Monate; 10.000 Kilometer/Jahr; Restwert € 14.893,86; monatliche Rate € 209,-; Sollzinssatz 5,49%; Effektivzinssatz 5,94%; gesetz. Vertragsgebühr € 190,29; zu zahlender Gesamtbetrag € 34.113,15; Gesamtkosten € 4.123,15. Die Abwicklung der Finanzierung erfolgt über Ford Credit, ein Service der Santander Consumer Bank. Bankübliche Bonitätskriterien vorausgesetzt. Abschluss eines Vorteilssets der Ford Auto-Versicherung (Versicherer: GARANTA Versicherungs-AG Österreich) vorausgesetzt. Freibleibendes unverbindliches Angebot, vorbehaltlich Änderungen, Irrtümer und Druckfehler.

Editorial

Diese Ausgabe beginnt mit einer spannenden Coverstory rund um den grandiosen und einmaligen Toyota GR Yaris. Anschließend warten wieder tiefgehende Testberichte: Der Subaru Forester überzeugt mit Vielseitigkeit, der Honda CR-V begeistert durch Innovation, und der Ford Explorer offenbart seine Unterschiede zum Plattformspender VW ID.4. Der ikonische Ford Capri und der elektrische Ford Mustang Mach-E sorgen für nostalgische und zukunftsweisende Fahrfreude, während der Ford Puma Gen-E die bezahlbare Elektromobilität für die Stadt in den Mittelpunkt stellt. Der ebenfalls elektrische Opel Grandland punktet im Familiensegment, und der Smart #5 definiert seinen Markenkern neu.

Im ersten Psychologie-Teil widmen wir uns wortwörtlich Leidenschaften. Später versuchen wir zu klären, warum Frauen eine besondere Leidenschaft für SUVs haben, was zeigt, wie Fahrzeuge mehr sind als nur Fortbewegungsmittel. Unsere Anwältin Andrea Waldmann klärt über Fallen und Hindernisse rund um das Thema Carsharing auf und beantwortet wieder neue spannende Leserfragen, um Sie weiter zu informieren. Falls auch Sie eine spannende Frage oder unklare Situation haben und nicht weiter wissen, schreiben Sie uns doch!

Die Elektromobilität steht im Fokus mit Joachim Zanitzers E-Block, einem Blick in die Zukunft elektrischer Mobilität. Für Klassik-Liebhaber gibt es einen nostalgischen Rückblick auf die legendäre Corvette C3. Faszination pur verspricht die völlig neue Corvette ZR1X, die das Herz jedes Autoenthusiasten höher schlagen lässt. Natürlich darf auch in dieser Ausgabe der bereits zehnte Teil von Alexander Trimmels „tierisch gut“ nicht fehlen.

Abschließend werfen wir einen Blick zurück auf eine faszinierende nie stattgefundene Ära: die der leider nie realisierten Sportwagen, die die Träume der potentiellen Automobilgeschichte lebendig halten, aber leider nur ein Traum bleiben.

Allzeit eine gute Fahrt,
Ihre Redaktion

Inhalt

motor
more

3

Inhalt



Coverstory:	Toyota GR Yaris Rundfahrt	4
Tests:	Subaru Forester	12
	Honda CR-V	14
	Ford Explorer	16
	Ford Capri	17
	Ford Mustang Mach-E	18
	Ford Puma Gen-E	19
	Opel Grandland	20
	Smart #5	22
Psychologie:	Schmerzhafter Stoßverkehr	24
Recht:	Carsharing	26
	Leserfragen	27
E-Mobilität:	Zanitzers E-Block	28
Psychologie:	Frauen & SUV-Leidenschaft	30
Klassik:	Trimmels Tierisch gut X	32
	Corvette C3	38
Faszination:	Corvette ZR1X	42
Rückblick:	Nie realisierte Sportwagen	44



Impressum:

Eigentümer und Herausgeber: Speedcompany OG, Kleegasse 5, A-2230 Gänserndorf Süd, Kontakt: leser@motorandmore.at Redaktion und freie Mitarbeiter: Keijo Keke Platzer, Alexander Trimmel, Franz Schulz, Rainer Lustig, Ildika Biela, Eduard Unger, Joachim Zanitzer, 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 (Liezen), Leoben City Shopping (Leoben), EO (Oberwart), Riverside, Auhofcenter und Q19 (Wien), G3 Shopping Resort (Seyring/Gerasdorf), Rosenarcade (Tulln), City Center Amstetten (Amstetten), bühncenter (Krems), SCS (Vösendorf) Fotos: Cover: Hersteller, Rober May, Reichel Car Design, Bernhard Reichel, Seite 3: Hersteller, Bernhard Reichel

Feature: Toyota und der Motorsport

Die letzten Mohikaner

Seit den frühen 80er-Jahren ist Toyota im internationalen Motorsport eine feste Größe. Ein Engagement, geprägt von technologischer Innovationskraft, sportlichem Ehrgeiz und dem klaren Bekenntnis, Wettbewerb als Motor der Entwicklung zu verstehen. Unter dem Banner von TTE, dem „Toyota Team Europe“, begann die Marke ihren Weg auf den Rallyepisten der Welt, wo sie noch heute erfolgreich ist – auch in Österreich.

von Manfred Wolf

Toyota blickt auf eine beeindruckende Geschichte als Automobilhersteller zurück. 1937 gegründet, entwickelte sich das Unternehmen aus der Webstuhlproduktion heraus zu einem der größten Fahrzeugproduzenten der Welt. Mit Modellen wie dem Corolla, der seit den Sechzigerjahren Maßstäbe setzte, oder dem Hybrid-Pionier Prius, der ab 1997 die Branche revolutionierte, prägte Toyota stets den Weg der Automobilindustrie entscheidend mit. Seit den frühen 80er-Jahren ist Toyota zudem auch im internationalen Motorsport eine feste Größe.

Von Köln aus zum WM-Titel

Unter dem Banner von TTE – dem „Toyota Team Europe“ – eroberten die Japaner von Deutschland aus die Motorsportwelt. Japan, das erkannte der damalige CEO von Toyota, Toyoda Eiji völlig richtig, war vom stark europäisch geprägten und dominierten Motorsport, und da insbesondere dem Rallyesport, schlicht und ergreifend zu weit entfernt. Der legendäre Ove Andersson war der Mann, der in Köln ab den späten Achtzigerjahren eine eingeschworene Truppe um sich scharte, die mit viel Leidenschaft und Akribie beeindruckend schnell eine internationale Erfolgsgeschichte schrieb. Mit der Toyota Celica Turbo 4WD wagte man den Sprung in die Weltelite – und etablierte sich trotz härtester Konkurrenz.



Lancia, Audi, Peugeot, sie alle schickten ihre besten Ingenieure und Fahrer ins Rennen um Siege und Titel in der Rallye-Weltmeisterschaft. Doch mit Fahrern wie Carlos Sainz, Juha Kankkunen oder Didier Auriol hielt Toyota nicht nur dagegen, sondern holte drei Marken-Weltmeisterschaften (1993, 1994, 1999) und mehrere Fahrer-Titel. Die Toyota Celica GT-Four avancierte zur Ikone – ein Auto, das Rallyefans weltweit elektrisierte. Nicht weniger legendär war danach der Toyota Corolla WRC, mit dem die Marke das Kapitel ihrer ersten Rallye-Ära abschloss. Nach dem Jahr 1999 zog sich Toyota zwar vorerst aus der Rallye-Weltmeisterschaft zurück, doch der Name TTE blieb untrennbar mit dem Motorsport verbunden.

Legendenbildung an der Sarthe

Die Ausrichtung änderte sich. Toyota nahm Anlauf auf eines der schwierigsten und prestigeträchtigsten Ziele im Motorsport: die 24 Stunden von Le Mans. Schon in den Achtzigern hatte man erste Versuche gestartet, in den späten Neunzigern scheiterte man mit dem ikonischen Toyota TS020 (GT One) um Haaresbreite am Gesamtsieg. Doch dank der kontinuierlichen Arbeit der 2000er und 2010er Jahre gelang letztlich der große Durchbruch: mit dem TS050 Hybrid gelang 2018 der erste Gesamtsieg beim Langstreckenklassiker – ein Triumph, der 2019 und 2020 wiederholt wurde, und an den Toyota mit der neuen Hypercar-Generation und dem GR010 Hybrid 2021 und 2022 nahtlos anknüpfte. Dabei war und ist Le Mans mehr als ein Rennen. Für Toyota ist es ein Schaufenster für Hybridtechnologie, Effizienz und Langstreckenausdauer. Was auf dem Circuit de la Sarthe erprobt wird, fließt in die Serienentwicklung ein. Und die Marke konnte unter Beweis stellen, dass sie nicht nur in Sprintduellen, sondern auch in 24-stündigen Materialschlachten die Nase vorne haben kann.

Das GT3-Programm mit Lexus

Parallel dazu verfolgte Toyota aber auch den Weg in den Kundensport. Mit der Marke Lexus etablierte man ein GT3-Programm, das auf internationaler Bühne sichtbar war und ist. Der Lexus RC F GT3 wurde 2017 homologiert und ist seither in Serien wie der IMSA WeatherTech SportsCar Championship oder der Super

GT in Japan im Einsatz, auch in Europa – und da vor allem in der GT World Challenge Europe – waren Kundenteams unterwegs. In Sachen GT3 hat Toyota im Übrigen bereits den nächsten Schritt geplant: Auf Basis des neuen Lexus GT-Sportwagens rollt 2026 die nächste Generation eines GT3-Rennfahrzeugs aus den Hallen von „Toyota Gazoo Racing“, wie sich die werksseitige Rennsportabteilung nun seit mittlerweile einigen Jahren nennt.

Der Ausflug in die Königsklasse

Das völlige Gegenteil von Kundenrennsport betrieb Toyota von 2002 bis 2009, nämlich mit seinem eigenen Werksteam in der Formel 1. Nach jahrelanger Vorbereitung stiegen die Japaner mit eigenem Motor und Chassis ein, die großen Erfolge blieben aber trotz enormer Investitionen aus:

weiter auf Seite 6



Rallye-Ass Hermann Neubauer vertraut bei seinen Rallye-Einsätzen seit heuer auf die Performance aus dem Hause Toyota



Meilensteine

Toyotas Motorsport-Historie



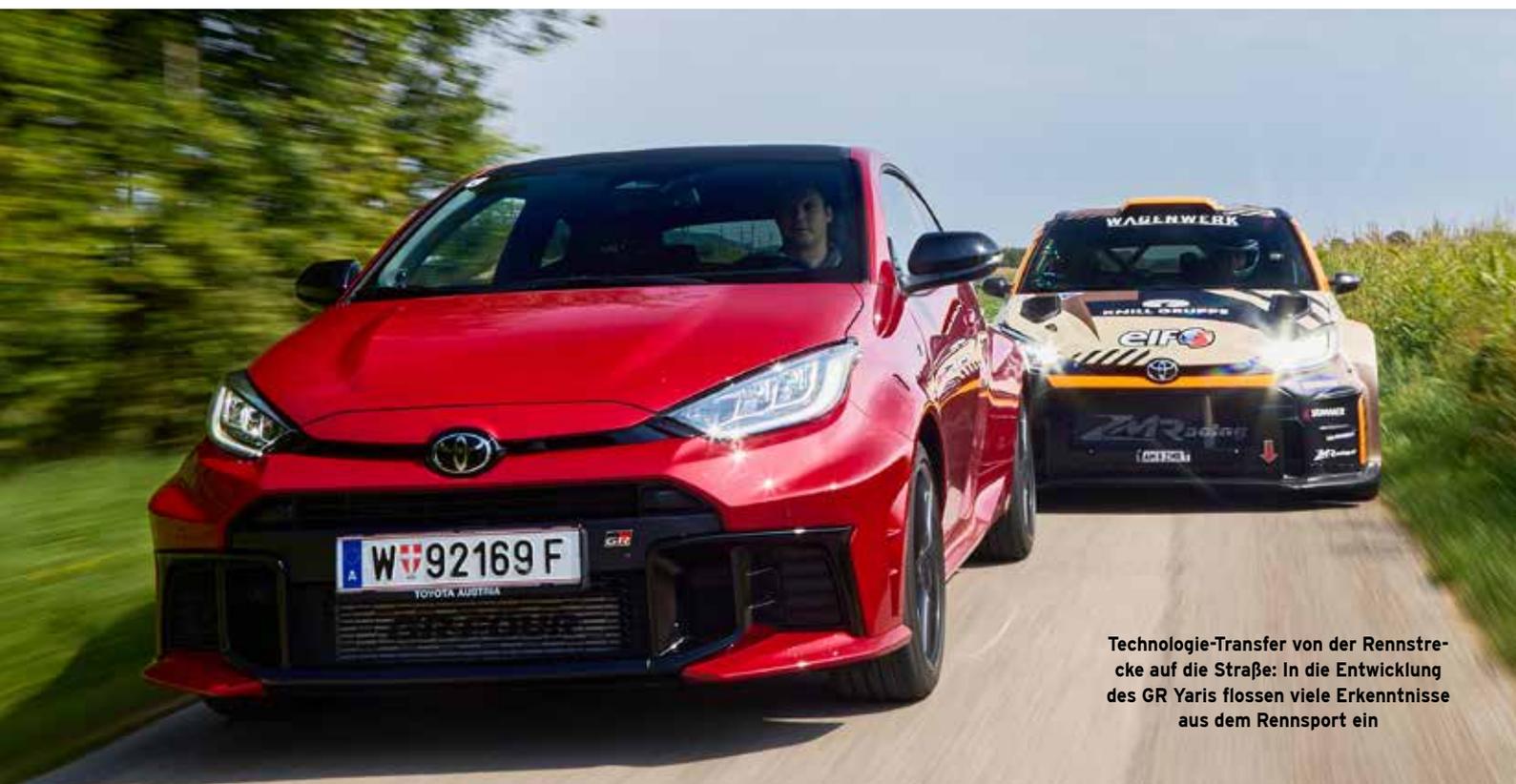
Wenn sich Toyota im Motorsport engagiert, dann ohne wenn und aber - vielfache Erfolge auf der Langstrecke, den nationalen und internationalen Rallyepisten, aber auch in der Formel 1 zeugen davon

In den acht Jahren in der Motorsport-Königsklasse konnte das Team keinen Sieg feiern. Immerhin: Es gelangen mehrere Podestplätze, vor allem 2005 war man mit der Paarung Jarno Trulli und Ralf Schumacher erfolgreich: Trulli sicherte Toyota 2005 in Bahrain den ersten Podestplatz, später folgten weitere zweite und dritte Ränge. Auch Timo Glock erzielte 2008 in Ungarn und 2009 in Singapur Podiumserfolge. Insgesamt erreichte Toyota 13 Podestplätze und als bestes WM-Ergebnis Platz 4 in der Konstrukteurswertung eben 2005, bevor sich das Team Ende 2009 aus der Formel 1 zurückzog.

Das Comeback in der Rallye-WM

2017 war es so weit: Toyota kehrte offiziell in die Rallye-Weltmeisterschaft zurück – diesmal mit dem Toyota Yaris WRC. Unter der Leitung des vierfachen Weltmeisters Tommi Mäkinen entwickelte sich das Auto schnell zum Sieganwärter, 2018 gab's den ersten von bislang fünf Hersteller-Titeln mit dem Yaris, kurz darauf folgten Fahrer-WM-Titel in Serie, mit Ott Tänak (2019), Sebastien Ogier (2020, 2021), sowie Kalle Rovander (2022, 2023). Die DNA von TTE lebt heute im Toyota Gazoo Racing Team fort, das die Philosophie der kontinuierlichen Verbesserung („Kaizen“) – eine Innovation von Toyoda Eiji – in den Motorsport trägt.

weiter auf Seite 8



Technologie-Transfer von der Rennstrecke auf die Straße: In die Entwicklung des GR Yaris flossen viele Erkenntnisse aus dem Rennsport ein

MG HS PHEV+

1.000
Kilometer
Gesamt-
reichweite

100
Kilometer
Rein elektrische
Reichweite



FINANZIERUNG

Jetzt mit 0% Leasingfinanzierung losfahren!

Der MG HS PHEV+ überzeugt mit allem, was ein moderner SUV bieten muss. Profitieren Sie jetzt zusätzlich von unserer attraktiven 0% Finanzierungsaktion. Fahren Sie ohne Zinsen, ohne Kompromisse. → mgmotor.at



JETZT UM € 169,- MONATLICH*

*Repräsentatives Beispiel für eine Leasingfinanzierung der Denzel Leasing GmbH gem. § 5 VKrG: Kaufpreis (Barzahlungspreis inkl. NoVA und MwSt abzüglich MG Bonus € 1.000,- u. Versicherungsbonus € 500,-): € 36.490,-, Anzahlung: € 10.947,-, Restwert: € 20.074,03, Bearbeitungsgebühr: € 250,- (mitfinanziert), Rechtsgeschäftsgebühr: € 187,34, Provision an Vermittler: € 364,90 (mitfinanziert), Laufzeit: 36 Monate, monatliche Rate: € 169,-, Sollzinssatz: 0,00 % p.a. fix, effektiver Jahreszins: 1,19 % p.a., Gesamtleasingbetrag: € 25.543,-, Gesamtbetrag: € 37.292,23. Gültig bis auf Widerruf. Preis inkl. MwSt. und NoVA. CO₂ gewichtet: 14 g/km, Verbrauch gewichtet: 0,54 l Benzin/100 km. (Alle Angaben nach WLTP). Nähere Infos bei Ihrem MG Partner. Symbolabbildung. Satz- und Druckfehler vorbehalten. Änderungen und Irrtümer vorbehalten.

Österreichs Bühne: Hermann Neubauer und der GR Yaris Rally2

In Österreich war Hermann Neubauer mit einem Toyota GR Yaris Rally2 in der abgelaufenen Saison der österreichischen Rallye-Staatsmeisterschaft bei ausgewählten Läufen am Start. Für 2026 wird fieberhaft daran gearbeitet, Neubauers Aktivitäten auf die gesamte Saison auszuweiten. Tradition hätte ein solches Engagement, denn die österreichische Rallyeszene ist für Toyota kein Neuland – ganz im Gegenteil. Schon in den 90er- und 2000er-Jahren feierte die Marke in der Alpenrepublik große Erfolge. Franz Wittmann sorgte 1992 mit Unterstützung von TTE und dem damaligen Toyota-Importeur Frey am Steuer einer Toyota Celica Turbo 4WD für den ersten Staatsmeistertitel, Kris Rosenberger legte 1997 mit der letzten Version des Gruppe-A-Autos, dann Toyota Celica GT-Four genannt, nach, und sicherte den zweiten Staatsmeistertitel für die Japaner. 2001 schließlich gelang dem legendären, damals schon beinahe im Pensionsalter befindlichen Franz Wittmann sein vielumjubelter Meister-Coup mit dem Toyota Corolla WRC.

Einzigartig: Der Brückenschlag zur Serie

Was Toyota dabei von allen anderen Herstellern unterscheidet: Die Japaner bieten nicht nur ein konkurrenzfähiges Rallye-Fahrzeug auf WM-Niveau (WRC1) und eine erfolgreiche Basis für Kundenteams auf internationalem und nationalem Level (WRC2), sondern haben zugleich ein allradgetriebenes Serienmodell im Programm, das Fans und Kunden tatsächlich kaufen können: den Toyota GR Yaris. Entwickelt mit direkter Expertise aus dem Rallyesport, ist er nicht nur ein Homologationsmodell im klassischen Sinne, sondern auch ein Statement – dass Motorsport und Serienproduktion bei Toyota enger verzahnt sind als irgendwo sonst.

Während andere Marken den Motorsport ausschließlich als Marketinginstrument begreifen, liefert Toyota mit dem GR Yaris ein greifbares Stück Rallye-Technik für die Straße. Damit schließt sich der Kreis: von den Celica-Helden der 80er

weiter auf Seite 10

Beim Rally2-Yaris ist alles auf den Endzweck ausgelegt – egal ob es der riesige Heckflügel für den nötigen Anpressdruck ist, oder das Cockpit, um den Boliden entsprechend dirigieren zu können



GR, ein Kürzel welches für Sportlichkeit und Fahrspaß im Alltag steht – auch hier braucht es den passenden Arbeitsplatz, der funktionell und übersichtlich ist.



TOYOTA GAZOO RACING CENTER 1200 WIEN
NEUWAGEN / TUNING / WERKSTATT

PERFORMANCE FÜR DIE STRASSE



Der letzte Mohikaner in Aktion garantiert Fahrspaß ohne Ende: 280 PS, 390 Nm, Allradantrieb, wahlweise 6-Gang manuell oder 8-Gang-Automatik sind die Zutaten dafür



über Le-Mans-Siege und GT3-Abenteuer bis hin zum modernen Kundensport und einem straßenzugelassenen WRC-Derivat. Toyota ist damit heute der einzige Hersteller in der Rallye-WM, der diese einzigartige Verbindung zwischen Werkseinsatz, Kundensport und Serienprodukt so konsequent lebt – ein Alleinstellungsmerkmal, das nicht nur Fans begeistert, sondern auch den Anspruch untermauert, dass Motorsport stets mehr sein sollte als reiner Selbstzweck.

„Der“ Gerät: Toyota GR Yaris

Der aktuelle, seit dem Vorjahr verfügbare Toyota GR Yaris ist – leider – einer der allerletzten Vertreter von kompromisslosen Hot Hatches mit Rennsport-DNA, wie sie früher fast jeder ernstzunehmende Hersteller im Programm hatte. Entwickelt in enger Verbindung zur Rallye-WM, werkelt unter der Haube ein 1,6-Liter-3-Zylinder-Turbo mit 280 PS und 390 Nm Drehmoment, kombiniert mit dem permanenten Allradsystem

GR-FOUR. Der Fahrer greift wahlweise auf ein knackiges 6-Gang-Schaltgetriebe, oder auf die seit dem Facelift erhältliche 8-Gang-Automatik zu.

Mit nur rund 5,5 Sekunden auf 100 km/h, etwa 1.300 kg Gewicht und präzisiertem Fahrwerk bietet er extreme Agilität, die enorm viel Fahrspaß für verhältnismäßig wenig Geld verspricht. Neben der Serienversion gibt's immer wieder mal auch limitierte Sondermodelle, etwa die Ogier- oder die Rovannerä-Edition. In Österreich startet der GR Yaris bei etwa 60.800 Euro – nicht wenig Geld für einen Kleinwagen, aber dafür ein exklusives, fahrdynamisches Highlight für Enthusiasten.

Das verbindende Element: Akio Toyoda über Motorsport bei Toyota

Warum aber unterscheidet sich Toyota insgesamt so wohltuend von anderen Herstellern? Wahrscheinlich auch, weil die Spitze dieses Weltkonzerns in den letzten Jahren und Jahrzehnten weder von Erbsenzählern noch von Marketingblendern bekleidet, sondern immer von echten „Car Guys“ ausgefüllt wurde. Als bestes Beispiel sei hier Akio Toyoda erwähnt, der einmal gesagt hat: „Motorsport instills excitement and joy in consumers, fans, and communities around the world. By striving to improve participants' skills and by refining our cars, our desire is to build and provide ever-better cars. Toyota's motorsports participation is rooted in that desire.“ Heißt: Motorsport ist keine Show, kein Selbstzweck, kein Marketing-Instrument. Vielmehr steht Motorsport im Zentrum von Toyotas Philosophie „ever-better cars“ und ist die Quelle für Entwicklung, Begeisterung und kontinuierliche Verbesserung der eigenen Fahrzeuge. Damit, und mit Preziosen wie dem Toyota GR Yaris, gehört Toyota zu den letzten Mohikanern. Wir wünschen uns und Toyota, dass sie noch sehr, sehr lange reiten mögen.

Mit dem „richtigen“ Chauffeur im Cockpit gilt der Yaris-Rally2 aktuell als das schnellste Paket im Kunden-Rallyesport



Finale Edition: GR Supra

Elitärer Nervenkitzel

Seit dem Frühjahr angekündigt, ist der auf 300 Stück weltweit limitierte „A90 Finale Edition“ jetzt auch endlich in Österreich eingetroffen – ein echtes Performance-Teil für die Straße. Ab sofort zu bewundern im GR Showroom der Firma Keusch in Wien 19.

Mit einem klassischen Layout aus Frontmotor und Hinterradantrieb sowie Abmessungen, die für optimale Handlungseigenschaften sorgen, ist der GR Supra ein Sportwagen in Reinkultur. Der niedrige Schwerpunkt, die adaptive variable Aufhängung und die steife Karosserie sorgen für eine souveräne Kurvenlage. Abgestimmt wurde das Fahrverhalten auf dem Nürburgring, wo sich Akio Toyoda, auch bekannt als Meisterfahrer Morizo, bei Testfahrten persönlich vom Handling des GR Supra überzeugte.

Darf's ein bisschen mehr sein?

Mit der „Final Edition“ steht den Fans jetzt die bis dato stärkste Modellvariante zur Verfügung, die in Serie gefertigt wird. Die gesteigerte Leistung liegt bei 441 PS (324 kW), das Drehmoment bei beachtlichen 571 Nm und die Höchstgeschwindigkeit bei fährscheunfreundlichen 275 km/h. Damit diese beeindruckenden Fahrleistungen auch auf die Straße gebracht werden können, sorgt ein Fahrwerk mit variabler Dämpfung sowie 16 Zug- und 12 Druckstufen. Für die notwendige Verzögerung zeichnen dementsprechend groß dimensionierte Bremsen aus dem Hause Brembo verantwortlich.

Und, und, und ...

Zahlreiche Modifikationen ermöglichen noch mehr Fahrspaß sowie einen zuverlässigen Betrieb im Grenzbereich. Die „Final Edition“ der aktuellen Baureihe A90 mit 3,0-Liter-Motor und manuellem Getriebe bietet eine faszinierende Mischung aus Power, Agilität und Präzision. Ein Titan-Schalldämpfer von

Akrapovič erzeugt einen noch kraftvolleren Motorsound. Weitere Eckpfeiler sind die überarbeitete elektrische Servolenkung, eine steifere Karosserie, ein verstärkter Querträger im hinteren Gepäckraum, eine starre Aluminiumhalterung am hinteren Hilfsrahmen sowie verbesserte Stabilisatoren vorne und hinten, die für eine präzisere und souveräne Fahrdynamik sorgen.

Schwarz und Rot

Für die Verbindung des ausschließlich in Mattschwarz erhältlichen Sondermodells zur Straße sorgen vorne 19 Zoll und hinten 20 Zoll große Räder, bereift mit schwarzem Gold aus dem Hause Michelin in Form der Pilot Sport Cup 2 Reifen, die für entsprechenden Grip sorgen. Der Innenraum ist auf den Fahrer ausgerichtet: Rote Recaro-Vollschalenitze mit Alcantara-Bezug gewährleisten auch bei höheren G-Kräften eine optimale Fahrposition und hohen Komfort. Rote Sicherheitsgurte, exklusive Carbon-Einstiegsleisten und aufwendige Alcantara-Verzierungen unterstreichen die Exklusivität des Sondermodells.

Sportlich ...

... ist nicht nur das Sondermodell, sondern auch der Preis. Wer einen der drei für Österreich verfügbaren Fahrzeuge sein Eigen nennen möchte, sollte nicht nur schnell, sondern auch situiert sein – der aufgerufene Preis liegt bei 172.990 Euro.





Test: Subaru Forester 2,0i Adventure

Traditionell & gut

MOTORTYP Saug-Benziner
ZYLINDER B4

AKKUKAPAZITÄT 4,8 kWh

LEISTUNG 136 PS

DREHMOMENT 182 Nm

0 AUF 100 KM/H 12,2 Sek.

SPITZE 188 km/h

GETRIEBE CVT-Getriebe

ANTRIEB Allrad

LEERGEWICHT 1.722 kg

REIFEN 225/55 R 18

VERBRAUCH 8,1 L/100 km

VERBRAUCH TEST

8,7 L/100 km

CO2 183 g/km

L/B/H 4.670/1.830/1.730

KOFFERRAUM 508-1.371 L

PREIS 51.990 €

PREIS TESTWAGEN 51.990 €

Bald 30 Jahre ist es her, dass Subaru mit dem Forester einen Fixstern in seinem Portfolio aufgehen hat lassen. Seit heuer gibt es die bereits sechste Generation des japanischen Erfolgsmodells, welches natürlich deutlich moderner geworden, trotzdem seinen Tugenden treu geblieben ist.

1997 begründete der Forester de-facto ein eigenes Segment – eine Mischung aus Offroader, Kombi und SUV war damals mehr oder weniger noch unbekannt - heute würde man Crossover-Modell dazu sagen. Das neue Outfit steht dem Allrounder dabei gut und zeigt Liebe zum Detail. Egal ob es sich um das neu gestaltete Heck oder die auffällige LED-Scheinwerferfront handelt. Die Abmessungen blieben nahezu unverändert, in der Länge kamen 3 Zentimeter dazu, in der Breite eineinhalb.

Liebe zum Detail

Subaru legte bei der Neuauflage den Fokus darauf, den Forester noch besser zu machen, egal ob es Komfort, Sicherheit oder Bedienbarkeit angeht – hier ließ man viel Liebe zum Detail einfließen. Egal ob es die Sitze, die Geräuschdämmung, die Karosse-

rie-Steifigkeit oder die Bedienbarkeit angeht, es wurde überall umfangreich optimiert. Als Beispiel greifen wir den 11,6 Zoll-Touchscreen heraus, der mit seinem klassischen Drehregler und Tasten einfach und intuitiv zu bedienen ist.

Alles drin, alles dran

Für Offroad-Fahrten hat man den X-Mode Allradassistenten weiter optimiert. Natürlich ist auch wieder das EyeSight-Assistenzpaket serienmäßig bei jedem Forester mit an Bord, es bietet dabei die vier neuen Funktionen Front Pre-Collision Braking, Front Warning Assist, Traffic Sign Recognition und Intelligent Speed Limiter. Das teils aufdringliche Gepiepse kann man auch abschalten. Zudem sorgt eine 360-Grad-Kamera für den perfekten Rundumblick.

Und wie fährt er sich?

Antriebsseitig kommt eine modifizierte Version des e-Boxer-Motors zum Einsatz, die jetzt aus 2,0-Liter-Hubraum eine Leistung von 136 PS abrufft. Trotz weniger Leistung als beim Vorgänger bleiben die Fahrwerte ähnlich. Ein Eindruck, der sich bei unseren Ausfahrten bestätigte – man hatte dabei nie das Gefühl, untermotorisiert unterwegs zu sein. Ganz im Gegenteil, das Triebwerk passt perfekt zur komfortablen Auslegung des Crossovers, der immer noch im Gelände seine wahren Trümpfe ausspielen kann. Die direkte Lenkung trägt das Ihre zum traditionell guten Gesamteindruck bei und macht den Forester mit neun Airbags zu einem echten Crossover-Geheimtipp.

Gerald Hruza



Fotos: Henry Gasselich

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 Mauerwerkentfeuchtung, -ausheizung mit Heizstäben.

➤ **Fugen- und Rissverpressung**

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

➤ **Mauerwerksverfestigung**

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

Kontakt und Information:

Bernhard WILHELM, Inhaber und GF

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

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

A-2353 Guntramsdorf, Gumpoldskirchnerstraße 2


Test: Honda CR-V e:PHEV 2.0 i-MMD Advance Tech 2WD

Raumgleiter

Wir testeten den neuen Honda CR-V als Plug-in-Hybrid.

MOTORTYP R4 Saug-Benziner
AKKUKAPAZITÄT 15 kWh
LEISTUNG Motor 148 PS
LEISTUNG Elektro 184 PS
DREHMOMENT Motor 189 Nm
DREHMOMENT Elektro 335 Nm
0 AUF 100 KM/H 9,4 sec
SPITZE 195 km/h
ANTRIEB Vorderrad
MAßE L/B/H 4.870/1.866/1.943
LEERGEWICHT 1.913 kg
REIFEN 235/60 R18
VERBRAUCH 0,8 l Super und
 17,2 kWh/100 km
VERBRAUCH TEST 4,8 L,
 24 kWh/100km
LADEVOLUMEN 635-1.728 L
PREIS 59.990 €
PREIS TESTWAGEN 61.080 €

Der CR-V ist Hondas aktuelles 4,8 Meter langes Flaggschiff. Außen mit einem markanten und imposanten Erscheinungsbild versehen, das durch das neue Frontgrilldesign mit den adaptiven LED-Scheinwerfern und schwarzer Spange geprägt ist. Hinten sind die Heckleuchten mit drei Bögen gestaltet. Dazu hat der CR-V in der Plug-in-Hybrid-Variante adaptive Dämpfer. Das große SUV ist damit perfekt für gemütliche Reisen und sanftes Gleiten. Der Innenraum ist sehr geräumig und bietet breite, bequeme, elektrisch verstellbare Sitze. Das Armaturenbrett und die Türverkleidungen wirken zwar etwas konservativ, fühlen sich aber qualitativ sehr wertig und massiv an. Ergänzt wird das Interieur durch eine elegante weiße Ambientebeleuchtung, die in allen vier Türen vorhanden ist. Auch die Drehregler der Klimatisierung wirken hochwertig und fühlen sich gut an. Welch eine Wohltat, da diese eine sehr gute, intuitive Bedienung ermöglichen. Der Fahrer findet ein gut ablesbares digitales Cockpit vor, in dessen Skalen

sich verschiedene Informationen einblenden lassen. Dazu ein rot leuchtender Startknopf und ein Lenkrad mit Tasten sowie Reku-perationswippen. Besonders gut gefallen haben die präzise Geschwindigkeitserkennung und das scharfe Head-up-Display (HUD). Das 9-Zoll-Infotainment-Display ist groß genug und mit Tasten sowie Drehreglern versehen.

Alles drin

Die Ausstattung umfasst alles, was man benötigt, inklusive aller aktuellen Sicherheitssysteme. Sitzheizung auf allen vier Sitzen, vorne mit Belüftung, hinten verstellbar, sowie ein großes Panorama-Glasschiebedach mit elektrischem Rollo. Zudem ein 12-Lautsprecher-BOSE-Sound-system, 360-Grad-Kamerasicht und der Honda Parking Pilot, die gut überzeugen. Es gibt Fahrprogramme wie Sport, Normal, Econ und Snow, mit denen Leistung, Traktion und Effizienz perfekt auf die jeweiligen Straßenverhältnisse abgestimmt werden. Ein Bergabfahrassistent ist ebenfalls an Bord, ebenso die Möglich-

keit, bis zu 1.500 kg Anhängelast zu ziehen. Der Fahrgastraum ist so gut gedämmt, dass der Motor kaum hör- oder spürbar ist. Oftmals musste man die Hybridanzeige beobachten, um zu sehen, dass der Motor läuft. Der Motor bietet guten Durchzug und entfaltet sich sehr gleichmäßig. Der PHEV kann einphasig mit bis zu 6,8 kW geladen werden, was im besten Fall in 2:30 Stunden für eine volle Ladung sorgt. Eine DC-Schnellladung ist leider nicht möglich. Manuell kann jedoch der Akkustand per Save-Taste gehalten werden. Eine Verbrauchsanzeige in kWh ist nicht vorhanden, nur in Liter/100 km. Der Honda ist aber selbst bei leerem Akku wirklich sehr sparsam: 5,5 Liter Verbrauch bei Autobahntempo sind möglich. Es gibt keine mechanischen Schaltvorgänge, und somit kein spürbares Schaltrucken. Honda simuliert Schaltvorgänge durch künstliche Drehzahlerhöhungen, um dem Fahrer ein bisher gewohntes Antriebsgefühl zu vermitteln, das sehr harmonisch und sanft erfolgt.

Joachim Zanitzer



Fotos: Joachim Zanitzer

SONAX[®]
MADE IN GERMANY

DER WINTERDUFT DEINER TRÄUME KLARE SICHT MIT KIEFERNDUFT



GREEN FOREST



Du sitzt gemütlich in deinem Auto. Aus der Scheibenwaschanlage duftet es nach Kiefern und Wald.

Du atmest tief durch und weißt, dass SONAX AntiFrost & KlarSicht im Nu für Durchblick sorgt.

SONAX wünscht eine sichere Fahrt und einen schönen Winter.

sonax.at



MOTORTYP Permanent-Magnet-Synchronmotor
AKKUKAPAZITÄT 77 kWh
LEISTUNG 286 PS
DREHMOMENT 545 Nm
0 AUF 100 KM/H 6,4 sec
SPITZE 180 km/h
ANTRIEB Hinterrad
LEERGEWICHT 2.090 kg
REIFEN 235/55/19 vorne, 255/50/19 hinten
REICHWEITE 602 km
REICHWEITE TEST 455 km
VERBRAUCH 14,5 kWh/100 km
VERBRAUCH TEST 16,7 kWh
L/B/H 4.468/2.063/1.630 mm
LADEVOLUMEN 532-1.460 L
PREIS 48.790 €
PREIS TESTWAGEN 48.890 €



Test: Ford Explorer ER RWD 77 kWh

Explore the Ford

Ford hat aus seinem Fünfmeter-SUV einen kompakten und nun rein elektrischen SUV gemacht.

Hilfe hat man sich bei Volkswagen und deren MEB (Modularer E-Antriebs-Baukasten) Plattform geholt, was kein Fehler sein muss. Die Technik, das Raumgefühl und auch die Fahreigenschaften sind diesem sehr ähnlich. Allerdings haben sich die Kölner Mühe gegeben, es ansprechender und auch erfolgreicher eigenständig zu gestalten. Die Fahrdynamik ist knackiger gestaltet worden, was schon immer eine Ford-Spezialität war. Auch das Äußere ist typisch Ford, sowohl hinten als auch besonders die Front, die etwas bulliger in Richtung F150 gestaltet wurde.

Der Innenraum ist gegenüber den Technikspendern wesentlich ansprechender und wertiger gestaltet worden. Mit dem hellen Kunststoffeinsatz am Armaturenbrett und in den Türen, ohne viel lackiertes Klavierlackplastic. Der Fahrersitz ist elektrisch verstellbar und bietet eine Massagefunktion, das Lenkrad ist beheizt und eine induktive Ladeschale ist ebenfalls vorhanden. Aus Sicht des Fahrers

dominiert auf dem Armaturenbrett eine Soundbar des aus sieben Lautsprechern bestehenden Soundsystems.

Kippbar

Der bewegliche 14,6-Zoll-Mittelbildschirm ist nicht wie allgemein üblich quer montiert, sondern hochkant und verschiebbar, sodass sich dahinter ein Geheimfach offenbart, das beim Abschließen des Fahrzeugs absinkt und sperrt. Die Steuerung von Funktionen wie Lautstärke des Audiosystems oder der Einparkhilfe wurde unterhalb des Bildschirms positioniert. Was leider geblieben ist, ist die umständliche Lenkradbedienung mit den Touchflächen seines Technikspenders. Ein nettes Gimmick ist auch das großzügige 17-Liter-Fach „Mega Console“. Es kann mit verschiedenen Einsätzen aus dem 3D-Drucker versehen werden. Eine Besonderheit hat der Explorer allerdings: Wer das Fach unter der Mittelkonsole genau inspiziert, findet dort einen roten Sicherheitshammer zum Einschlagen der Scheiben.

Als Kaufempfehlung empfiehlt sich auch die Wärmepumpe, die 1.300 Euro extra kostet. Die Heckklappe ist manuell, aber mit LED-Licht an Bord. Leider wurde die Möglichkeit des Frunks (vorderer Kofferraum) ausgelassen. Schade eigentlich, Platz für Ladekabel wäre vorhanden. Insgesamt ist der Platz jedoch wirklich großzügig, und bei einer Fahrzeuglänge von gerade einmal 4,47 Metern wartet der Explorer mit einem Laderaumvolumen von 450 bis 1.422 Litern. Selbst das Fach unter dem Kofferraumboden offenbart einen weiteren geräumigen Stauraum.

Übertroffen

Die maximale DC-Ladeleistung von 135 kW konnte auf 138 kW übertroffen werden. Die Ladezeit von 10–80 % betrug 28 Minuten bei einer durchschnittlichen Ladeleistung von 119 kW. Insgesamt ist der Explorer ein extrem geräumiger und komfortabler Wagen, der wenig falsch macht, aber vieles richtig.

Joachim Zanitzer



Fotos: Bernhard Reichel

Test: Ford Capri Premium RWD ER 77 kW



Reinkarnation

Ford hat sein Sportcoupé aus den 1960- und 70ern wiederbelebt. Nachdem echte Coupes kaum mehr gefragt sind, ist folglich der neue Capri als SUV-Coupé wiederauferstanden.

Wie sein Bruder Explorer bedient sich auch der Capri an der MEB (Modularer E-Antriebs-Baukasten) Plattform von Volkswagen. Im Äußeren wurden die Doppelscheinwerfer des Ur-Capris angedeutet. Die angedeuteten Doppel-Leuchten finden sich auch am Heck wieder und werden, wie beim Ur-ahn, durch ein schwarzes Band verbunden. Außerdem wurde der Schwung der Fenster in der C-Säule auch beim neuen Capri im Design eingearbeitet. Der Innenraum entspricht weitgehend jenem des Explorers. Schlüsselfreies Starten, der bewegliche 14,6-Zoll-Touchscreen, My Private Locker sowie das großzügige 17-Liter-Fach „Mega Console“ sind hier fest integriert. Wesentlicher Unterschied im Innenraum ist das Lenkrad, dessen untere Lenkradspange aus Metall mit Löchern versehen ist – eine Hommage an den Vorgänger. Äußerlich unterscheidet sich die

Coupé-Form vom Explorer nur in 17 Zentimetern mehr Länge; die Breite und Höhe sind sonst quasi identisch. Das Mehr an Länge spiegelt sich auch in 90 Litern mehr Kofferraumvolumen wider. Das Platzangebot ist ansonsten unverändert gut, auch der große Unterflurboden im Kofferraum.

Think different

Sehr wohl Unterschiede gibt es bei der Premium-Ausstattung. Hier sind gegenüber der normalen Version Matrix-LED-Licht, ein beheizbares Lenkrad, induktive Ladestation für das Mobiltelefon, LED-Ambientebeleuchtung, der elektrische Fahrersitz mit Lendenwirbelunterstützung und Massagefunktion sowie eine Memory-Funktion, eine elektrische Heckklappe (sensorgesteuert, Öffnen per Fußbewegung) und das B&O Premium-Soundsystem mit 10 Lautsprechern serienmäßig. Ebenfalls Serie ist die auffällige

und coole Farbe „Vivid Yellow“, die für viele Gespräche gesorgt hat. Die Wärmepumpe, das Panoramadach und das Technikpaket mit Head-Up-Display sind aufpreispflichtig, aber absolut empfehlenswert.

Alltagstauglich

Im Alltag konnten wir im Verbrauch kaum Unterschiede gegenüber dem Bruder Explorer feststellen. Wir erreichten sogar eine Ladeleistung von 141 statt der offiziellen 135 kW. Die Ladezeit betrug, wie angegeben, 28 Minuten für 10–80 %. Hier haben wir die angegebene Zeit exakt eingehalten.

Obwohl der Capri optisch nur sehr wenig mit seinem Vorgänger zu tun hat, spiegelt er sich doch positiv im Alltag wider – und das lag nicht nur an der tollen gelben Außenlackierung „Vivid Yellow“. Auffallen ist also garantiert.

Joachim Zanitzer

MOTORTYP Permanent-Magnet-Synchronmotor

AKKUKAPAZITÄT 77 kWh

LEISTUNG 286 PS

DREHMOMENT 545 Nm

0 AUF 100 KM/H 6,4 sec

SPITZE 180 km/h

ANTRIEB Hinterrad

LEERGEWICHT 2.129 kg

REIFEN 235/55/19 vorne, 255/50/19 hinten

REICHWEITE 595 km

REICHWEITE TEST 455 km

VERBRAUCH 14,7 kWh/100 km

VERBRAUCH TEST 16,9 kWh

L/B/H 4.634/2.063/1.626 mm

LADEVOLUMEN 622-1.505 L

PREIS 54.990 €

PREIS TESTWAGEN 58.790 €



*inkl. Haftpflicht 44,06 €, Kasko 190,07 €, motorbez. Versicherungssteuer 94,71 €, Bonus-/Malus-Stufe 0, Zulassungsbez. Wien

Versicherung inkl. Kasko ab **328,84 €** monatlich*

helvetia
Ihre Schweizer Versicherung

Test: Ford Mach-E ER AWD Blue Cruise

Der Spaßmacher

Der Mustang Mach-e verbindet Design, Technik und Reichweite für ein außergewöhnliches Elektro-SUV-Erlebnis.

Der Ford Mustang Mach-e wird seit 2020 in Mexiko produziert und orientiert sich optisch an seine Muscle-Car-Urahnen. Neu sind jedoch die Form als Crossover-SUV-Coupé und die elektrische Antriebstechnologie. Seit Beginn wurden zahlreiche Varianten mit unterschiedlichen Akkugrößen, Antrieben und Motoren angeboten. Dieser Testwagen ist ein allradbetriebenes Premium-Modell mit einem Extended Range Akku und 91 kWh Nettokapazität.

Der Mustang Mach-e ist ein Cruiser mit beeindruckender Leistung: in unter 5 Sekunden auf 100 km/h. Innen bietet er gemütliche Sensico-Sitze in Lederoptik mit roten Ziernähten, die eine Memory-Funktion sowie eine 10-fach elektrische Verstellung inklusive Lendenwirbelstütze besitzen. Bei Annäherung erkennt der Schlüssel das Fahrzeug,

leuchtet den Türknopf an und öffnet die Tür per Druck. Alternativ kann das Auto auch über einen Türcode an der B-Säule entsperrt werden.

Der Innenraum ist großzügig gestaltet, mit viel Platz und einem großen Kofferraum. Selbst ein geräumiger Frunk ist vorhanden, was bei Frontmotoren selten ist. Dieser bietet genug Platz für einen Trolley. Das 15,5 Zoll große Hochformat-Infotainment-Display verfügt über ein Drehrad für Lautstärke, Klima und Sitzheizung sowie kabellose Verbindungen zu Apple CarPlay und Android Auto. Die Kameraübersicht ist ebenfalls sehr gut. Das System unterstützt kabellose Over-the-Air-Updates.

Der Mustang Mach-e ist mit BlueCruise ausgestattet, das freihändiges Fahren auf über 95 Prozent der österreichischen Autobahnen ermöglicht. Dabei

muss der Blick stets auf die Straße gerichtet sein, und ein kostenpflichtiges Abo (280 Euro/Jahr) ist erforderlich. Das System funktioniert bis 130 km/h zuverlässig, schaltet sich bei unter 60 km/h automatisch ab.

Im Test verbrauchte der Mach-e 20 kWh auf 100 km, nahe der Werksangabe von 19,3 kWh. Die serienmäßige Wärmepumpe und das One-Pedal-Driving tragen dazu bei. AC-Laden ist mit 11 kW möglich, DC-Laden mit 150 kW. Die Ladezeit von 10 auf 80 Prozent betrug 33 Minuten bei einer durchschnittlichen Ladeleistung von 116 kW. Der Mustang Mach-e ist ein ideales Reiseauto – komfortabel, geräumig und mit moderner Assistenztechnik ausgestattet. Die Ladegeschwindigkeit ist gut, die Ladezeit könnte noch verbessert werden.

Joachim Zanitzer



Fotos: Joachim Zanitzer



MOTORTYP 2 Permanent-Magnet-Synchronmotoren
AKKUKAPAZITÄT 91 kWh
LEISTUNG 375 PS
DREHMOMENT 675 Nm
0 AUF 100 KM/H 4,8 sec
SPITZE 180 km/h
ANTRIEB Allrad
LEERGEWICHT 2.245 kg
REIFEN 225/55 R19
REICHWEITE 550 km
REICHWEITE TEST 460 km
VERBRAUCH 19,3 kWh/100 km
VERBRAUCH TEST 20 kWh
L/B/H 4.713/1.881/1.624 mm
LADEVOLUMEN 81+402-1.420 L
PREIS 70.900 €
PREIS TESTWAGEN 73.200 €



Test: Ford Puma Gen-e Premium

Gelbsucht



Fotos: Joachim Zanitzer



MOTORTYP Permanent-Magnet-Synchronmotor
AKKUKAPAZITÄT 43 kWh
LEISTUNG 186 PS
DREHMOMENT 290 Nm
0 AUF 100 KM/H 8 sec
SPITZE 160 km/h
ANTRIEB Vorderrad
LEERGEWICHT 1.500 kg
REIFEN 215/50 R18
REICHWEITE 364 km
REICHWEITE TEST 290 km
VERBRAUCH 13,7 kWh/100 km
VERBRAUCH TEST 15 kWh
L/B/H 4.214/1.805/1.555 mm
LADEVOLUMEN 43+ 523-1.283 L
PREIS 39.390 €
PREIS TESTWAGEN 41.140 €

So viel können wir schon verraten, der elektrische Puma ist Auto des Jahrs, lesen Sie hier, was uns alles begeistert hat.

Das nur 4,21 Meter lange City-SUV von Ford ist schon seit 2019 erfolgreich am Markt. Innen gibt es nun digitale Anzeigen. Generell bietet er in der ersten Reihe viel Platz, in der zweiten Reihe ist der Platz bauartbedingt aufgrund der Größe ausreichend. Aber darüber hinaus haben sie es geschafft, einen 43 Liter großen Frunk unterzubringen, und aus dem Mega-Unterflurboden im Kofferraum beim Benziner mit 80 Liter eine Giga-Box mit Abfluss und 145 Liter zu basteln. Damit beträgt das Kofferraumvolumen bis zu beachtliche 566 Liter.

Der Innenraum enthält ebenso die hellgrauen Kunststoffeinsätze wie seine größeren Kollegen Explorer und Capri. Das Lenkrad ist zu groß, aber mit den Tasten sehr gut zu bedienen. Das Layout vom Hauptdisplay ähnelt dem vom BMW, hat aber als eines der wenigen bei Elektrofahrzeugen auch eine Temperaturanzeige für den Elektromotor und den Akku. Was wir auch sehr schätzen gelernt hatten bei aktiver Routenführung mit dem fahrzeugeige-

nen Navi, ist die Zusatzanzeige beim Akkustand. Diese wird ergänzt um die km-Angabe bis zum Ziel als auch mit einer Anzeige, wie viel vom Akku noch am Ziel vorhanden ist. Die Laderoutenplanung funktionierte auch tadellos. Das Infotainmentdisplay misst 12 Zoll und zeigt die Bilder der Rückfahrkamera sehr groß an. Im Eco-Modus geht es maximal nur 105 km/h schnell. Der „Motersound“ ist niemals aufdringlich oder zu künstlich. Der Sound ertönt immer nur beim Beschleunigen, aber nie bei konstanter Geschwindigkeit. In Kombination mit dem sehr wendigen Fahrverhalten ist der Puma knackig, direkt und sportlich zu fahren.

Die getestete Premium Ausstattung kostet 2.500 Euro extra, Matrix-LED, eine elektrische Heckklappe und ein Keyless-free-System sind hier etwa dabei. Empfehlenswerte Extras sind das Fahrassistentpaket mit adaptivem Tempomat, Fahrspurhalteassistent, 360-Grad-Kamera usw. und das Winterpaket, das nicht nur die Vordersitze beheizt, son-

dern auch Lenkrad und Frontscheibe.

Die Ford eigene App ist sehr gut und kostenfrei. Sie zeigt aktive Ladevorgänge und die zu erwartende Ladezeit, alle Ladevorgänge und die geladene Energie an. Ebenso lässt sich die Temperierung steuern. Der Gen-e Puma ist sehr sparsam. In der Stadt sind einstellige kWh-Verbräuche ohne Probleme zu erreichen. Selbst Überland sind es kaum mehr als 12 bis 13 kWh. Auf der Autobahn bei 130 km/h sind es an die 15 bis 16 kWh. Im Test benötigte der Puma mit viel Autobahnanteil 15 kWh. Die AC-Ladezeit mit 11 kWh beträgt aufgrund des leider nur 43 kW großen Akkus weniger als 4 Stunden. Die DC-Ladeleistung wird mit 100 kW angegeben was auch erreicht werden konnte. Damit betrug die Ladezeit von 10 auf 80 % 27 Minuten und die durchschnittliche Ladeleistung betrug 69 kW. Als weitere Überraschung kostet die coole Electric Yellow Farbe keinen Aufpreis.

Joachim Zanitzer



Test: Opel Grandland GS Electric 73 kWh

Grand Opel

Der neue Opel Grandland ist das elektrische Flaggschiff mit modernem Design und Technik und stellt sich unserem Test.

Seit dem Abschied des Opel Insignia ist nun der neue Grandland das Flaggschiff von Opel. Mit dem neuen Grandland ist jedes Opel-Modell elektrisch erhältlich. Der neue Grandland in der getesteten GS-Line ist knapp über 4,6 Meter lang und hat das Format eines Kombis im SUV-Design mit 550 Litern Kofferraumvolumen. Zudem hat der Grandland als erster Opel ein beleuchtetes Opel-Zeichen vorne im durchgehenden schwarzen Vízor sowie einen beleuchteten Opel-Schriftzug am Heck und ist ohne Chromschmuck. Vorne wird das noch durch das hervorragende Intelli-Lux HD-Licht ergänzt, das aus mehr als 50.000 Pixel-Elementen besteht und die Straße stets perfekt ausleuchtet. Am Heck ist zudem der Grandland-Schriftzug in der Heckklappe eingelassen.

Viel Kupfer

Die Farbe Impact Kupfer mit dem schwarzen Dach ist serienmäßig und steht dem Wagen hervorragend. Innen hat man die

bekannteren ergonomischen Sitze inklusive Memory-Funktion verbaut, mit veganem perforiertem Leder, ausziehbarer Auflage und Vertiefung, um das Steißbein zu entlasten. Die Sitze hinten sind beheizt. Generell hat man sich Mühe gegeben, ein wohnliches Interieur zu schaffen. Ungewöhnlich, aber sehr gut ist der in Filz gehaltene obere Teil der Türverkleidung. Gute Idee, ist dieser Teil doch in der Regel bei allen anderen Fahrzeugen aus geschäumtem oder hartem Plastik. Auch der Innenhimmel ist innen in Schwarz gehalten. Die induktive Ladeschale für das Mobiltelefon versteckt sich hinter einer Ladefläche, die ein Sichtfenster enthält. Selbst das Fach in der Mittelarmlehne ist beleuchtet.

Echt gut

Die Bedienung ist Opel-typisch sehr ergonomisch und einfach. Für Temperatur und Lüftung gibt es eigene Tasten unterhalb des Infotainmentsystems. Zudem hat der Grandland in der GS-Ausstattung auch eine beheizba-

re Windschutzscheibe und im Tech-Paket ein ausgezeichnetes HUD-Display, das sogar Ladestationen anzeigt. Die Lenkradtasten, die eine unpraktische Platte darstellen, lassen sich gegenüber den Mitbewerbern aber sehr gut bedienen.

Sparsam

Der Grandland ist für seine Größe sehr sparsam, hat aber auch eine serienmäßige Wärmepumpe an Bord. Wir konnten ihn im Alltag locker mit 14 kWh bewegen, auf der Autobahn bei 130 km/h sind es rund 22 kWh. Die AC-Ladeleistung beträgt 11 kWh, die DC-Ladeleistung von 150 kW konnte mit 146 kW fast erreicht werden. Die Ladung von 10–80 Prozent war in 35 Minuten möglich. Die durchschnittliche Ladeleistung betrug über 80 kW. Positiv ist, dass die Routenplanung nun auch den Restakkustand bei Zielerreichung anzeigt bzw. Ladestopps automatisch plant.

Joachim Zanitzer



MOTORTYP Permanentmagnet-Synchronmaschine
AKKUKAPAZITÄT 73 kWh
LEISTUNG 213 PS
DREHMOMENT 345 Nm
0 AUF 100 KM/H 9 Sek.
SPITZE 170 km/h
GETRIEBE 1-Gang Automatik
ANTRIEB Vorderrad
LEERGEWICHT 2.207 kg
REIFEN 235/50 R20
REICHWEITE 519 km
REICHWEITE TEST 450 km
VERBRAUCH 17,1 kWh/100 km
VERBRAUCH TEST 18,4 kWh/100km
CO₂ 0 g/km (lokal)
L/B/H 4.650/2.103/1.665 mm
LADEVOLUMEN 550-1.641 L
PREIS 48.999 €
PREIS TESTWAGEN 50.678 €



Fotos: Bernhard Reichel

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

Test: Smart #5 Brabus

Fünf gewinnt

Nach dem Neustart der Marke smart unter gleicher Beteiligung von Mercedes und Geely im Jahr 2003 mit dem Kompakt-Elektro SUV Nummer eins und 2004 mit dessen Coupé-Derivat Nummer drei, kommt nun der Nummer fünf nach Europa.

Size King

Mit 4,96 Meter Außenlänge ist er der bisher größte Smart und zielt damit in die beliebte SUV-Mittelklasse, wo Platzhirsche wie Tesla Model Y oder Skoda Enyaq seit Jahren die Zulassungszahlen dominieren. Einen neuen Maßstab setzt smart hier mit der Akkutechnologie: 800 Volt, 49 Kilowattstunden nutzbare Akkukapazität und einen neuen Bestwert an der Ladesäule, der sogar

den bisherigen Ladekönig Porsche Taycan übertrumpft: 14 Minuten und 10 Sekunden von 10 bis 80 Prozent an der 400 Kilowatt-Ladesäule nehmen auch dem unerfahrenen Elektroautofahrer die Reichweitenangst, da hier so schnell nachgeladen werden kann, dass die Ladepause für einen Snack und einen WC-Besuch gerade so ausreicht. Dank eines intensiven Ladenetz-Ausbaus ist dies auch schon an sehr vielen Standorten österreichweit möglich. Natürlich kann der #5 wie seine kleineren Brüder auch mit 22 Kilowatt an der städtischen Ladesäule den komplett leeren Akku in knapp 5 Stunden wieder füllen.

Fahraktiv

Doch wie fährt sich der neue

Lade-Champion? Kompakter als sein monumentales Äußeres vermuten lässt, mit sehr präziser Lenkung und dank 664 Pferdestärken in der Längsdynamik wie ein Supersportwagen. Gerade ab 80 Kilometer pro Stunde ist der Durchzug so unglaublich, dass man sehr schnell ans Tempolimit auf der Autobahn kommt. Lediglich das Stahlfahrwerk kommt in sportlich gefahrenen Kurven an seine Grenzen und würde aufgrund der hohen Fahrzeugmasse von knapp 2,5 Tonnen durch ein adaptives Fahrwerk ersetzt werden können.

Reise wagen

Auf der Langstrecke macht es eine gute Figur und auch im Innenraum fehlt einem da-

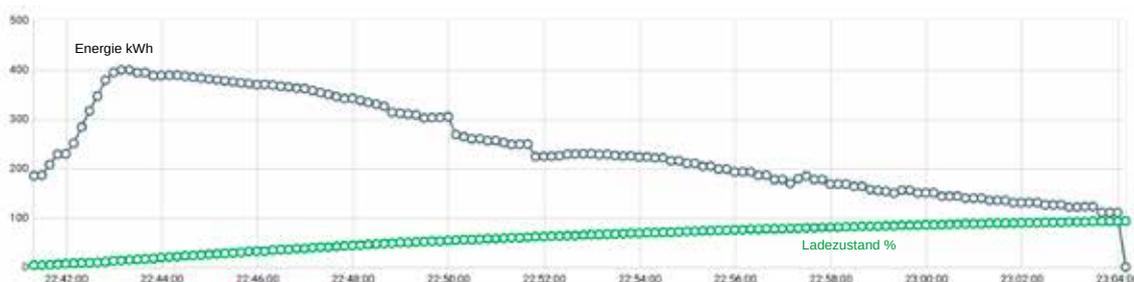
für nichts: Velours soweit das Auge reicht, verbunden mit einer hervorragenden Verarbeitungsqualität, beheizte elektrische Sitze vorne wie hinten, vorne zudem noch belüftet.

Autokino

Neben den 10,25 Zoll-Digitalinstrumenten befinden sich ein Dreizehn Zoll großes Display für Navigation und Entertainment in der Mitte und ein weiteres 13 Zoll-Display direkt vor dem Beifahrer: Hat dieser Bluetooth-Kopfhörer verbunden, kann er über die Streamingdienste von Disney, Amazon oder Apple Filme anschauen, während der Fahrer nicht abgelenkt wird. Beim Blick des Fahrers auf das Beifahrer-Display stoppt dieses automatisch die Wiedergabe.

Smart Pilot

Der „smart Pilot“ genannte Assistent mit Abstandstempomaten samt Spurhalteassistenten funktioniert zuverlässig und neuerdings bis 150 Kilometer pro Stunde. Die Verkehrszei-



helvetia
Ihre Schweizer Versicherung

Versicherung inkl. Kasko
ab **501,80 €** monatlich*

*inkl. Haftpflicht 44,45 €, Kasko 232,28 €, motorbez. Versicherungssteuer 225,07 €, Bonus-/Malus-Stufe 0, Zulassungsbez. Wien; Das Angebot wurde mit mehreren Parametern erstellt. Detailinformationen und die genauen Prämien sind dem jeweiligen Tarif und zugrundeliegenden allgemeinen und besonderen Vertragsbeilagen zu entnehmen.



MOTORTYP Stromerregter

Synchronmotor vorne,
permanent erregter
Synchronmotor hinten

AKKUKAPAZITÄT 94 kWh

LEISTUNG 646 PS

DREHMOMENT 710 Nm

0 AUF 100 KM/H 3,8 Sek.

SPITZE 210 km/h

GETRIEBE 1-Gang Automatik

ANTRIEB Allrad

LEERGEWICHT 2.378 kg

REIFEN 255/40 R21

REICHWEITE 540 km

REICHWEITE TEST 435 km

VERBRAUCH 19,9 kWh/100 km

VERBRAUCH TEST

21,6 kWh/100km

CO₂ 0 g/km (lokal)

L/B/H 4.695/1.920/1.705 mm

LADEVOLUMEN 630 -1.530 L

PREIS 64.000 €

PREIS TESTWAGEN 64.000 €





chenerkennung bedarf noch Verbesserung, da immer wieder die falsche erlaubte Geschwindigkeit im Tacho angezeigt wird. Das hochauflösende Head-up-Display, die Sennheiser-Audioanlage, das große Panoramaglasdach samt Rollo sowie die Matrix-LED-Scheinwerfer runden die Vollausrüstung des Smart #5 Brabus ab.

Planungssicherheit

Das Navigationssystem beherrscht eine intelligente Laderoutenplanung, das Entertainmentsystem ist ein wenig verschachtelt, lässt aber sehr viele Einstellmöglichkeiten zu. Erfreulich: die weiterhin haptischen Tasten am beheizten Lenkrad. Der Kofferraum fasst 630 Liter, der Frunk weitere 47 Liter und bietet so

genug Platz für ein Typ-2-Ladekabel sowie eine mobile Ladeeinheit.

Schlafwagen

Als Besonderheit sei noch der Camping-Modus erwähnt: Dabei fahren die vorderen Sitze in Liegeposition, womit eine Luftmatratze leicht Platz findet. Auch hier konnte der smart im Test in den heimischen Wein-

gärten überzeugen. smart liefert mit dem #5 Brabus ein großartiges Gesamtpaket mit aktuell unschlagbaren Ladeleistungen zu einem Preis von 66.000 Euro. Die gleichen Lade- und Langstreckenqualitäten starten mit dem Modell Pro plus ab 55.000 Euro.

Georg Hanousek



Psychologie: Schmerzhaftes Leidenschaft

Sex & More

Mag. Nicole Kienzl, MSc

ist als Sexual- und Paartherapeutin in Mödling tätig

www.sexual-therapie.at

Aufgrund des großen Feedbacks der letzten Ausgabe hier noch eine vertiefende Kolumne zum vorangegangenen Thema BDSM. Konkret geht es jetzt um die Lust am Schmerz.

Knapp über dem Asphalt liegend, schwergängige Kuppelung, Bremsen und Schaltung, keine Servolenkung, Fahrhilfen und womöglich ohne Scheiben – direkt jeglicher Witterung ausgesetzt. Ultra-harte Sportfahrwerke zertrümmern die letzten Bandscheibenreste, Abgasanlagen lassen das Trommelfell final reißen. Harte Schalensitze engen bis zur Wundreibung ein und die

erlebt, ist vielfältig: Die einen beim sportlichen Autofahren oder bei Extremsportarten, die anderen beim Sex. Aber was fasziniert Menschen an alternativer Sexualität, wie z.B. BDSM? Warum empfinden sie Schmerzen als lustvoll? Statistiken besagen, dass bis zu 70 % schon devote und dominante Fantasien hatten. Doch nicht ganz so viele von uns haben es schon ausprobiert, die

lernt hat, erregend zu finden. Zum Beispiel, wenn man masturbiert und sich unabsichtlich dabei weh tut oder bei einem medizinischen Eingriff der Harnröhre, bei dem man Schmerz, aber auch ein gewisses Lustgefühl verspürt – eine Verknüpfung kann entstehen. Diese Koppelung kann auch mit anderen Gefühlen, die beim BDSM eine Rolle spielen, entstehen (Angst, Demütigung, Ohnmachtsgefühle). Gefühle, die vor dem 4. bis 5. Lebensjahr entstehen, unterliegen der frühkindlichen Amnesie, sodass die Situationen später nicht mehr abrufbar sind. Oder bei traumatischen Erfahrungen, die so belastend waren, dass die Erinnerungen nicht mehr zugänglich sind. Natürlich geht es viel um sexuelle Erregung, aber auch um das Spielen mit Adrenalin und anderen Emotionen. Der Hormoncocktail aus Lust, körperlichem und psychischem Schmerz ist der Reiz für Menschen, die BDSM praktizieren. Es ist das tiefe Eingehen auf negative Gefühle in einem geschützten Setting. Der Wunsch nach einem starken, intensiven körperlichen Erleben. Andere wiederum können ihre Persönlichkeit durch BDSM weiterentwickeln, Grenzerfahrungen machen. Ein schmaler Grat, der letztendlich zu einer ultimativen Lust und Erfahrung führen kann.

Ein gängiges Klischee ist, dass Männer eher dominant und Frauen mehr submissiv

seien – jedoch ganz im Gegenteil. Männer haben oft ein großes Bedürfnis nach Unterwerfung und die Kontrolle abzugeben. Eine gängige Spielart dabei ist, einen Peniskäfig (Keuschheitsgürtel) anzulegen, um ein paar Tage damit zu verbringen. Oder die Partnerin an einen anderen Mann „zu verborgen“ (= Cuckold).

BDSM beginnt dort, wo „Fifty Shades of Grey“ aufhört. Das Gute an der Serie ist, dass sie BDSM immerhin etwas salonfähiger gemacht hat. Stigmatisierungen gibt es in diesem Bereich jedoch noch immer. Nicht selten habe ich Klienten erlebt, die sich ihren Partnern gegenüber ihre Kinks und Fetische aus Angst vor Ablehnung nicht mitteilen.

Ein weiteres Vorurteil ist, dass Personen, die BDSM praktizieren, traumatisiert oder psychisch labil seien. Es gibt jedoch zahlreiche wissenschaftliche Studien, die diesen Mythos widerlegen: Traumata kommen zwar vor, aber nicht häufiger als in der Gesamtpopulation. BDSM ist keine pathologische Störung, wenn es einvernehmlich praktiziert wird und kein Leidensdruck besteht. (SAFE, SANE und CONSENSUAL!)

BDSM hat keine festen Regeln oder Vorgaben. Wichtig ist, dass es beiden nach einer Session mindestens so gut geht wie davor – im Idealfall sogar besser...



direkte Hitze aus dem Motorraum treibt die Temperaturen auf erdrückendes Sauna-Niveau. Straffe 6-Punkt-Gurte rauben einem den Atem. Das klingt alles andere als bequem und erstrebenswert, aber viele wollen dennoch genau diese Empfindungsfähigkeit und Rückmeldungen des menschlichen Körpers empfinden und erforschen. Letztlich fordern sie sich dadurch selbst heraus und bringen sich ans Limit. Die Art und Weise, wie man das

Tendenz ist jedoch steigend. Unkonventioneller Sex (Bondage, Fetische und Kinks) statt Vanillalsex. Aber aufgepasst – alles, was mit Manipulation und Grenzüberschreitungen zu tun hat, gehört nicht zu BDSM!

Das bedeutet, dass es sehr viele Menschen gibt, denen BDSM etwas Substanzielles bietet. Eine Annahme in der Sexualwissenschaft ist, dass es erregend ist, was man ge-

CENTRAL EUROPEAN RALLY

16.-19.10.2025



EINE RALLY, DIE ÜBER GRENZEN GEHT!

Erleben Sie die einzigartige Rally in drei Ländern – ein Motorsportevent für die ganze Familie!

Pure Action auf spektakulären Wertungsprüfungen. Genießen Sie den besten Blick auf das Geschehen in unseren Fanzonen!



JETZT TICKETS SICHERN



BEYOND BORDERS



**AUTOKLUB
ČESKÉ REPUBLIKY**



Carsharing in Österreich: Juristisch sicher unterwegs

Mag. Andrea Waldmann

ist als Rechtsanwältin in Wien tätig

www.ra-waldmann.at



Carsharing ist in österreichischen Städten ein etabliertes Mobilitätsangebot. Es gibt allerdings einige wichtige Punkte zum beachten - ich kläre hier auf.

Juristisch betrachtet handelt es sich dabei um eine zeitlich befristete Miete von Fahrzeugen. Wer die Vorteile dieser flexiblen Nutzung optimal ausschöpfen möchte, sollte die rechtlichen Rahmenbedingungen kennen, da sie sowohl die Haftung als auch finanzielle Risiken erheblich beeinflussen.

Haftung & Schadensdokumentation

Ein zentraler Aspekt ist die Haftung für Schäden am Fahrzeug. Nach österreichischem Recht kann der Nutzer eines Carsharing-Fahrzeugs für Schäden verantwortlich gemacht werden, selbst wenn er diese nicht verursacht hat, sofern er

keinen Nachweis über den ursprünglichen Fahrzeugzustand erbringt. Solche Aufnahmen werden im Streitfall vor Gericht anerkannt und können unberechtigte Schadensersatzforderungen abwehren. Die Praxis zeigt, dass unklare Schadensnachweise häufig zu Streitigkeiten führen – präventive Dokumentation ist daher entscheidend.

Versicherungsbedingungen & Selbstbeteiligung

Alle Carsharing-Fahrzeuge müssen in Österreich verpflichtend über eine Kfz-Haftpflichtversicherung verfügen. Für Nutzer relevant ist jedoch nicht nur die Existenz der Versicherung, sondern insbesondere die Höhe der Selbstbeteiligung und die Regelungen bei Mitverschulden. Gerade bei Unfällen kommt es oft zu Forderungen der Carsharing-Anbieter gegen die Nutzer, wenn die gegnerische Haftpflichtversicherung die Zahlung verweigert. In diesen Fällen ist man bestmöglich abgesichert, wenn eine Vollkaskoversicherung besteht und

Verhalten nach Unfällen

Carsharing-Verträge weisen oft Verpflichtungen der Nutzer auf, wie sie sich nach Unfällen zu verhalten haben (z.B.: Meldung an den Vermieter innerhalb einer bestimmten Frist, Verständigung der Polizei, Übermittlung einer Schadensdokumentation, etc). Eine Verletzung dieser Verpflichtungen kann dazu führen, dass die vereinbarte (Vollkasko)Versicherung nicht zum Tragen kommt und der Nutzer im Fall eines Unfalls den gesamten Schaden tragen muss. Es ist daher empfehlenswert nach einem Unfall die allgemeinen Geschäftsbedingungen genau zu lesen und die entsprechenden Bestimmungen einzuhalten.

Fehlende gesetzliche Grundlage in Österreich

Im Gegensatz zu Deutschland existiert in Österreich kein spezielles Carsharing-Gesetz. Straßenverkehrsordnung und Gelegenheitsverkehrsgesetz bilden den einzigen Rahmen, der allerdings keine Sonderrechte wie bevorzugtes Parken oder Gebührenbefreiungen vorsieht. Gemeinden regeln das Abstellen von Carsharing-Fahrzeugen sehr unterschiedlich, was für Nutzer zu Rechtsunsicherheiten führen kann.

Fazit: Rechtssicherheit als Voraussetzung für stressfreies Carsharing

Carsharing bietet eine flexible und umweltfreundliche Mobilitätslösung, die zugleich rechtliche Fallstricke bereithält. Eine sorgfältige Schadensdokumentation und das genaue Studium der Versicherungsbedingungen sind unerlässlich, um finanzielle und rechtliche Risiken zu minimieren. Wer diese Punkte beachtet, kann die Vorteile des Carsharing voll ausschöpfen – und zwar sicher und rechtlich abgesichert.



keinen Nachweis über den ursprünglichen Fahrzeugzustand erbringt. Dies ergibt sich aus der mietvertraglichen Beziehung, die als Leihvertrag oder zeitlich begrenzter Mietvertrag ausgestaltet sein kann.

Praxisrelevant ist hier die Dokumentation des Fahrzeugzustands. Fotos von allen vier Seiten, Felgen und dem Innenraum vor und nach der Fahrt stellen einen taug-

vertraglich ein möglichst niedriger Selbstbehalt vereinbart wurde.

Typische Carsharing-Verträge enthalten Klauseln, die die Höhe der Selbstbeteiligung im Schadensfall detailliert regeln und gegebenenfalls die Ausschlusskriterien für Versicherungsschutz definieren. Anwender sollten diese Klauseln genau prüfen, um im Schadensfall nicht überrascht zu werden.

Leserfragen

Sie fragen, ich Ihnen helfe weiter

Ich habe gehört, dass die Mindestfrist von 45 Tagen bei der Hinterlegung des Kennzeichens entfallen ist und dass Versicherungen nun auch kurze Zeiträume anteilig das Geld zurücküberweisen sollten. Stimmt das?

Nein, das ist nicht richtig. In § 2 Abs 1 Z 10 des Kraftfahrzeugsteuergesetzes ist geregelt, dass die Steuerbefreiung erst ab einer Hinterlegungsdauer von mindestens 45 Tagen gilt.

Warum wird häufig ein Überholverbot aufgrund eines Wasserschutzgebiets verhängt?

In der Rechtsordnung gibt es keine Bestimmung, die besagt, dass in einem Wasserschutzgebiet nicht überholt werden darf. Es könnte sich um einen zufälligen Zusammenhang handeln, der daraus resultieren könnte, dass es in diesen Bereichen öfters uneinsichtige oder unübersichtliche Straßenabschnitte gibt, die ein Überholverbot erforderlich machen.

Darf ich eine Scheibe einschlagen, wenn sich darin ein Tier oder ein Baby in Hitznot befindet und eingesperrt ist, bzw. bekomme ich nicht Probleme, wenn ich das unterlasse?

Wenn es sich um eine lebensbedrohliche Situation handelt, darf die Scheibe eingeschlagen werden. Wenn tatsächlich eine lebensbedrohliche Situation vorliegt, in der jegliche andere Hilfe zu spät kommen würde, ist es sogar empfehlenswert das zu tun, weil sonst eine Strafbarkeit wegen Unterlassung in Frage käme. Bitte beachten Sie, dass dabei der

Schaden so gering wie möglich zu halten ist. Sollte der Fahrzeughalter später Ersatz begehren, muss man nachweisen können, dass eine lebensbedrohliche Situation vorlag, bzw man jedenfalls davon ausgehen durfte und man sich bemüht hat, den Schaden möglichst gering zu halten. Am besten holt man also Zeugen dazu und lässt die Situation filmen, im später nicht in Beweisnotstand zu geraten.

Bei Organstrafverfügungen liest man immer wieder von einer Ersatzhaft bei Verkehrsverstößen. Kann ich mir diese aussuchen, oder erfolgt das nur bei Zahlungsunfähigkeit? Wird eine kurze Ersatzhaft von wenigen Stunden im Führungszeugnis vermerkt?

Nein, es besteht kein Wahlrecht. Wird der mit einer Organstrafverfügung vorgeschriebene Geldbetrag nicht bezahlt und kann er auch später nicht eingebracht werden, darf die Behörde eine Ersatzfreiheitsstrafe verhängen. Freiheitsentzug kommt erst bei Uneinbringlichkeit in Betracht. Verwaltungsstrafen werden im Strafregisterauszug nie angezeigt, unabhängig davon, ob eine Ersatzfreiheitsstrafe angetreten wurde oder nicht, weil im Strafregisterauszug nur gerichtliche Strafen nach dem Strafgesetzbuch aufscheinen.

Darf ich an meinem Auto Werbung anbringen, um damit Einkommen zu erzielen?

Ja, das ist zulässig. Dabei ist allerdings zu beachten, dass die Werbung nicht verkehrsbehindernd angebracht wird, also nicht die eigene Sicht oder die Sicht anderer Verkehrsteilnehmer

unzulässig beeinträchtigt wird und die Darstellung nicht anstößig ist oder gegen die guten Sitten verstößt. Weiters ist zu beachten, dass eine Gewerbeanmeldung notwendig sein könnte.

In meinem Wohnort Mauer verschiebt sich das Ende-Schild der 30er-Zone alle paar Monate weiter und vergrößert die Zone schrittweise. Meines Wissens muss es dafür doch eine Begründung wegen erhöhter Unfallzahlen geben, aber das ist sicherlich nicht der Fall.



Eine Ersatzfreiheitsstrafe ist immer das letzte Mittel.

Was kann man dagegen tun? Und wie wahrscheinlich ist es, dass diese Verschiebungen rechtlich unzulässig sind?

Geschwindigkeitsbeschränkungen sind dann zulässig, wenn die Sicherheit, Leichtigkeit und Flüssigkeit des Verkehrs das erfordert, aber auch zum Lärmschutz. Erhöhte Unfallzahlen sind dafür nicht zwingend erforderlich. Geschwindigkeitsbeschränkungen werden mittels Verordnung erlassen. Möchte man gegen eine Geschwindigkeitsbeschränkung vorgehen, müsste man sich die Verordnung

ansehen und diese auf ihre Gesetzmäßigkeit hin prüfen. Eine Einschätzung über die Unzulässigkeit der Verordnung lässt sich leider nicht pauschal treffen, weil sich das nach der jeweiligen Verordnung richtet.

Darf ich mein Auto vermieten, wenn ich im Urlaub bin?

In Österreich gibt es kein Verbot, seinen PKW zu vermieten. Beschränkungen gibt es nur für Lastkraftwagen, Sattelzugfahrzeuge und Busse. Der Zulassungsbesitzer muss aber sicherstellen,

dass der Mieter eine gültige Lenkberechtigung hat und kein behördliches Lenkverbot vorliegt. Achtung: Wenn während der Mietdauer ein Unfall passiert haftet dafür auch der Fahrzeuglenker. Bitte prüfen Sie auch, ob in diesem Fall auch Ihre Haftpflichtversicherung im Innenverhältnis greift. Im Außenverhältnis muss der Schaden gegenüber dem Dritten bezahlt werden, stellen Sie aber sicher, dass sich Ihre Haftpflichtversicherung dann nicht bei Ihnen regressiert, wenn sie erfährt, dass das Fahrzeug entgeltlich vermietet wurde.

5. Wiener Elektro Tage 2025

Die Wiener Elektro Tage vom 25. bis 28. September 2025 auf dem Rathausplatz sind das größte E-Mobility-Event Österreichs mit über 50 Modellen von 22 Herstellern, darunter reine Elektro- und Plug-in-Hybrid-Fahrzeuge. Das neue Konzept hebt die Vielfalt an elektrischen Antrieben hervor, mit Reichweiten über 100 km bei Hybriden, was sie alltagstauglich macht. Besucher können sich auf Präsentationen, Probefahrten, Beratung und Unterhaltung freuen, alles bei freiem Eintritt. Neben Marken wie Audi, Mercedes, VW, Toyota, Fiat, Skoda

und Porsche sind auch Aussteller wie ÖAMTC, Wien Energie und Microlino vertreten. Das Event bietet zudem Einblicke in Lade- und Energiemanagement sowie Finanzierungsmöglichkeiten. Das Programm umfasst Live-Musik, Podiumsdiskussionen, für Kinder spezielle Angebote mit ORF Kids und verschiedene Top-Acts. Highlights sind die Eröffnung mit Diskussion zum bidirektionalen Laden, Familientage und Live-Konzerte. Öffnungszeiten sind Donnerstag bis Samstag 11:00-19:00 Uhr, Sonntag bis 18:00. www.wiener-elektrotage.at.



Induktives Laden für e-Bikes

Nach vielen Versuchen mit induktivem Laden, das sich aktuell vor allem bei Mobiltelefonen durchgesetzt hat, wagt nun das niederländische Unternehmen Tiler einen Versuch bei E-Bikes. Das Unternehmen hat ein kabelloses Ladesystem für E-Bikes vorgestellt, dessen Strom induktiv über eine Ladematte am Boden und den Fahrradständer mit eingebauter induktiver Ladetechnik in den Akku fließt. Dieses Crowdfunding-Projekt soll einen typischen 500-Wh-Akku in rund 3,5 Stunden aufladen. Das Laden startet automatisch, sobald der Ständer auf der Ladepalette positioniert wird. Laut Tiler soll das System mit den gängigen Antrieben von Bosch, Yamaha und Bafang funktionieren. Der Auslieferungsstart ist für den Sommer 2026 angekündigt, und der geplante Preis liegt bei 250 Euro.

Apple Maps integriert Ladefunktion für Elektrofahrzeuge

Mit August 2025 startet die Integration der sogenannten Charging Wallet in die Maps-App von Apple. Damit soll es Benutzern möglich sein, ihre Elektrofahrzeuge direkt aufzuladen. Apple integriert mit CIRRANTIC die Ladefunktion inklusive Abrechnung für Elektrofahrzeuge, sofern Apple Pay genutzt werden kann. Damit sollte es einfach sein, Ladestationen zu finden und Tarife zu vergleichen, ohne andere Apps zu nutzen oder sich dafür zu registrieren. Apple möchte damit die Funktion des Ladens von Elektroautos ebenso revolutionieren und vereinfachen, wie sie es mit der Einführung des iPhone gemacht haben. Die flexiblen oder dynamischen Ladepreise sollen über das Charging Wallet implementiert werden. Das Charging Wallet in Apple Maps soll anfangs für die Ladestationen von Citywatt, Jolt Energy, DA emobil und Illwerke VKW in Deutschland, Österreich, den Niederlanden und Schweden verfügbar sein. Es wird erwartet, dass weitere Anbieter folgen werden.

XXL-Akkus lohnen sich kaum

Für viele kann der Akku nicht groß genug sein, um die Reichweitenangst zu überwinden. Statistisch legen die Österreicher rund 36 Kilometer pro Tag zurück. Die Schweizer circa 30 Kilometer und die deutschen Nachbarn etwa 35 Kilometer. Warum also einen großen Akku? Der Aufpreis für einen größeren Akku kostet beim VW ID.4 6.000 Euro, beim Polestar 2 4.700 Euro, beim Skoda Enyaq 7.000 Euro oder 5.000 Euro beim Tesla Model Y. Ein stolzer Preis für mehr Sicherheit bei der Reichweite. Ein US-Start-up namens Recurrent hat aus den Fahrdaten von 40.000 E-Autos herausgefunden, dass sich die Reichweitenangst verringert, je mehr Erfahrung man mit einem Elektroauto gesammelt hat. Zum Preisaufschlag kommen noch das höhere Gewicht, der erhöhte Verbrauch und die daraus resultierende längere Ladezeit. Von den zusätzlichen Rohstoffen ganz zu schweigen.

Joachim Zanitzer

E-Mobilität Spezialist

Zanitzers



Der Preis für die Kilowattstunde ist auf einem Allzeittief

Was der Motor bei den Verbrennerfahrzeugen ist, ist der Akku bei den Elektrofahrzeugen. Mit der stei-

Post kauft weitere chinesische Zustellfahrzeuge

Die Post will alle ihre über 10.000 Zustellfahrzeuge auf Elektroantrieb umstellen. Dazu wird der Fuhrpark immer mehr elektrifiziert. Zuletzt wurden wieder 100 neue allradbetriebene chinesische Zustellfahrzeuge für Tirol angeschafft. Die Post hat die Anschaffung öffentlich ausgeschrieben und sich für die SAIC-Fahrzeuge Maxus eDeliver 7 entschieden.



Fotos: Hersteller

Kommt nun NIO doch nach Österreich?

Gemäß einem Bericht soll sich die ungarische AutoWallis-Gruppe die exklusiven Importrechte für NIO in gleich fünf zentral- oder osteuropäischen Ländern gesichert haben: Ungarn, Österreich, Tschechien, Polen und Rumänien. NIO ist bekannt für sein Akkuwechselsystem, mit

genden Produktion und Erfahrung werden die Akkus immer günstiger. Allein in den letzten 20 Jahren sanken laut einer P3-Studie die Preise für Lithium-Ionen-Batterien um fast 92 %. Allein im Vorjahr um fast 20 %. Wie billig eine Kilowattstunde Speicherkapazität ist, lässt sich schwer abschätzen. Aber durch die Kostenskalierung aufgrund wachsender Nachfrage, darauf reagierender Massenfertigung und neuer Batterietechnologien werden die Preise weiter sinken, da von einer Verdreifachung der Produktionskapazitäten ausgegangen wird.

den. Ein Fahrzeug mit 88 kWh-Akku, einer Reichweite von etwa 540 Kilometern und einem Ladevolumen von bis zu 6,7 m³. Diese neu angeschafften Fahrzeuge werden vor allem im Bergland eingesetzt. Bei einer möglichen Akkudegradation werden diese Fahrzeuge einfach im Flachland eingesetzt, so Markus Leitgeb, der Pressesprecher der Post AG.



dem man den leeren Akku in weniger als fünf Minuten vollautomatisch an einer Wechselstation gegen einen fast vollen Akku austauschen kann. Damit keine Wartezeit entsteht, wird ein solcher Akku automatisch in der Routenplanung reserviert. Mittlerweile sind schon zwei NIOs mit österreichischer Zulassung gesichtet worden. Man darf gespannt sein, ob neben den Fahrzeugen auch das Wechselakkusystem nach Österreich kommen wird.

Der Smart fortwo kehrt als #2 zurück

Smart hat eine wichtige Entscheidung zugunsten eines neuen Fahrzeugs getroffen: Die Marke für Elektrofahrzeuge in Europa wird ein neues Zweisitzer-Modell für die Stadt entwickeln. Der smart #2 wird das Produktportfolio des Unternehmens um ein ultrakompaktes Fahrzeug im A-Segment erweitern. Das vollelektrische Zweisitzer-Modell verbindet zukunftssichere Technologie mit den Kernqualitäten des ursprünglichen smart fortwo. Die internationale Premiere ist für Ende 2026 geplant, wobei Europa als Hauptmarkt definiert ist. Mit dieser konsequenten Erweiterung des Produktportfolios unterstreicht der Erfinder des Stadtautos seinen Fokus auf diversifizierte Kundenbedürfnisse und macht deutlich, dass smart viele Formen annehmen kann. Das vom Mercedes-Benz-Designerteam entworfene Fahrzeug wird neue Technologielösungen für das Segment bieten, das vor 27 Jahren vom smart fortwo begründet wurde. Der smart #2 befindet sich derzeit in der letzten Design- und Entwicklungsphase. Über Technik und Design gibt es noch keine Infos.



Illustration: Reichel Car Design



Skoda Epiq

Das Skoda Epiq Showcar auf der IAA in München gibt einen weiteren und wohl ziemlich seriennahen Vorgeschmack auf das kommende vollelektrische City-SUV-Crossover der Marke, dessen Produktion für Sommer 2026 ansteht. Das SUV setzt vollständig Skodas Designsprache Modern Solid um, kombiniert ein markantes, minimalistisches Äußeres mit einem funktionalen Innen-

raum. Mit 475 Litern Kofferraumvolumen, einer Reichweite von bis zu 425 km und einem voraussichtlichen Einstiegspreis, der mit dem seines Pendant mit Verbrennungsmotor, dem Kamiq, vergleichbar sein wird, ist er ein praktischer Begleiter für den Alltag. Der Epiq wird im Volkswagen-Werk Navarra in Spanien im Rahmen eines gemeinsamen Entwicklungs- und Produktionsprojekts innerhalb der Volkswagen-Gruppe gebaut.



BMW iX3

BMW präsentiert das erste Serienmodell der „Neuen Klasse“. Mit einer Reichweite von bis zu 805 Kilometern und 400 kW Peak-Ladeleistung setzt der neue BMW iX3 Maßstäbe für Effizienz und Langstreckentauglichkeit.

aus verkehrspsychologischer Sicht

Warum viele Frauen SUVs lieben

Laut einer neuen Umfrage bestätigt sich, was längst sichtbar ist. Spurensuche nach dem Erfolg der SUV.

Geschlechterrollensozialisierung zeigt sich auch in der Art der Wege, die Frauen bzw. Männer zurücklegen und beeinflusst damit die Wahl der Verkehrsmittel. Frauen nennen häufiger haushaltsbezogene Wege und Freizeitaktivitäten als Mobilitätsmotive, während bei Männern arbeitsbezogene Wege dominieren. Insgesamt legen Männer deutlich mehr Strecken mit dem Auto zurück als Frauen. Geschlechtsunterschiede zeigen sich ab dem Alter von etwa 20 Jahren und nehmen bis ins mittlere Alter zu. So fahren 50- bis 59-jährige Männer durchschnittlich 63 Kilometer pro Tag Auto, Frauen 37 Kilometer. In städtischen Gebieten nutzen Frauen häufiger den öffentlichen Verkehr und gehen deutlich mehr zu Fuß.

bis 65 Jahren gefragt, für welchen Fahrzeugtyp sie sich beim nächsten Autokauf entscheiden würden. Zur Auswahl standen Kleinwagen, Kleinwagen, Kompaktklasse, Mittelklasse, Obere Mittelklasse, Oberklasse und SUVs. Während bei den männlichen Befragten die Mittelklasse auf Platz 1 lag, bevorzugten die weiblichen Befragten SUVs. Ein Ergebnis, das sich auch auf Österreich übertragen lässt. Laut aktuellen Daten aus dem Jahr 2024 (Statista Consumer Insights) sind in Österreich 52 Prozent der BesitzerInnen von Compact-SUVs weiblich. Und dies, obwohl Frauen in Umfragen oft umweltbewusste Einstellungen angeben und SUVs den Ruf haben, umweltschädlich zu sein und viel Treibstoff zu verbrauchen.

Griff"-Gefühl beim Einparken sein. Viel Platz für Gepäck, Einkäufe, Kinderwagen, Sportausrüstung, Haustiere – die Alltagstauglichkeit wird als hoch eingeschätzt. Auch Lifestyle-Argumente zählen, SUVs gelten als modern, vielseitig und familientauglich – besonders beliebt sind sie in der Stadt, aber auch auf dem Land werden sie gerne gefahren. Praktische Gründe wie Nutzen und Vielseitigkeit sind wichtiger für die Entscheidung für einen SUV als reiner Status.

SUV-Fahrerinnen begehen mehr Verkehrsdelikte als Fahrerinnen anderer Fahrzeuge

Während zahlreiche Studien zeigen, dass Frauen seltener in Unfälle verwickelt sind als Männer und weniger Verkehrsdelikte begehen, scheint dies bei SUV-Fahrerinnen im Speziellen nicht uneingeschränkt zu gelten. SUV-FahrerInnen begehen, unabhängig vom Geschlecht, häufiger Verkehrsdelikte. Frauen in SUVs erreichen oft in etwa das Niveau von Männern in herkömmlichen Fahrzeugen. Woran könnte das liegen? Untersuchungen legen nahe, dass dieses erhöhte Risiko unter anderem durch ein gesteigertes Sicherheitsgefühl und fahrzeugbezogene Eigenschaften begünstigt wird. Insgesamt zeigen die Ergebnisse, dass SUV-Fahren bei Frauen risikoreiches Verhalten „maskulinisiert“, sodass ihr Fahrstil in bestimmten Verkehrsverstößen dem männlichen Niveau nahekommt oder es sogar übertrifft. Die Befunde werfen zahlreiche spannende Fragen zur Psychologie des Fahrverhaltens und der Autowahl auf, die weiter erforscht werden sollten. Welche Hypothesen dazu haben Sie? www.sicherunterwegs.at - Ihr Partner für Nachschulungen, Untersuchungen, Verkehrserziehung und Forschung.



Eine Erhebung der Europäischen Kommission in allen 28 EU-Staaten aus dem Jahr 2019 ergab, dass Auto/Motorrad/Moped nach wie vor die wichtigsten Verkehrsmittel für 61 Prozent der männlichen und 48 Prozent der weiblichen Befragten sind. Worauf wird beim Kauf derselben geachtet? In einer Statista-Umfrage wurden über 1.000 Personen im Alter von 18

Warum SUVs aus Sicht der Nutzerinnen populär sind

Sie bieten ein subjektiv größeres Sicherheitsgefühl für die Fahrerinnen durch Gewicht und Größe – ja, die Wahrnehmung zählt. Die höhere Sitzposition wird mit einer besseren Übersicht in Verbindung gebracht, es könnte auch ein "Ich bin der Boss/Ich habe es im



• GTI •

GEILE SOCKE!

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

Autosocken.at

Klassik: Wie das Tier im Emblem einzog

Tierisch gut X

Auch in diese Ausgabe widmet sich Alexander Trimmel wieder den grandiosen Geschichten hinter berühmten, unbekanntem Emblemen und deren tierischen Markenvertretern.

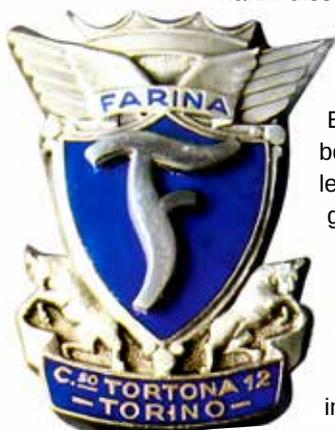
FERVES

Mit viel Augenzwinkern könnte man den FERVES Ranger als italienischen Steyr-Puch Haflinger betrachten. Natürlich ohne derart ausgefeilte Technik und Geländegängigkeit. Den von Carlo Ferrari in dessen Turiner Karosseriefirma FERVES (Ferrari Veicoli Speciali) hergestellten Gelände-Kleinwagen gab es mit Zwei- und Vierrad-antrieb. Und in zwei Karosserievarianten: Als viersitzigen „Ranger“ und zweisitzigen „Cargo“-Lastesel. Den luftgekühlten, 18 PS starken Zweizylinder-Heckmotor steuerte der Fiat 500 F bei, Aufhängungen und Bremsen wurden dem Fiat 600 D entlehnt. Die vorderen Halbwellen stammten vom Autobianchi Primula. Im stark untersetzten ersten Gang war man im FERVES maximal 10 Stundenkilometer schnell. Ein hinteres Sperrdifferential steigerte dessen Bergkraxelfähigkeiten. Von 1966 bis 1971 wurden 562 Fahrzeuge hergestellt.



Stabilimenti Farina

Das Wappen der norditalienischen Stadt Turin zeigt einen bekrönten springenden Stier. Der am Corso Toronta 12 ansässige Carrozziere Giovanni Farina, nahm dieses als Grundlage für sein opulentes Firmenemblem.



Der Stier musste jedoch einem signifikanten „F“ in der Mitte des Wappens weichen. Dafür bekam er einen spiegelbildlichen Bruder am Fuße des Emblems. Flügel über dem „Farina“-Schriftzug symbolisieren wohl den Höhenflug des Karosserieherstellers, zu dessen Kunden die „Crème de la crème“ der gehobenen Gesellschaft zählte. Giovanni's jüngerer Bruder, Battista „Pinin“ Farina, der schon im zarten Alter von elf Jahren in der Firma mitarbeitete, machte sich 1930 mit seiner eigenen Karosserie-werkstätte selbständig. Aus dem „Kleinen“, was der Spitzname „Pinin“ bedeutet, wurde ein ganz Großer im Kreis der berühmtesten Blech-Couturiers der Welt.



Mercury Cougar

Der 1964 vorgestellte Ford Mustang stellte sich als absoluter Verkaufserfolg heraus. General Motors, der größte amerikanische Autokonzern, konterte zweieinhalb Jahre später mit dem im Herbst 1966 vorgestellten Chevrolet Camaro als Konkurrenzmodell. Da nach Markteinführung des Camaro mit einem Absinken der Mustang-Verkaufszahlen zu rechnen war, brachte Ford, gleichzeitig mit dem Camaro, den neuen Mercury Cougar auf den Markt. Benannt nach dem in Mittel und Südamerika beheimateten, angriffslustigen Berglöwen, positionierte sich das komplett neu konstruierte Hardtop-Coupé als großer und luxuriöser Bruder des Mustang-Pony-Cars. Mit längerem Radstand und geräumigerem Innenraum. In einem der handverlesenen 1969er XR-7-Cabrios mit bärenstarkem 428-Cobra-Jet-V8 ermöglichte Gräfin Teresa di Vincenzo (alias Diana Rigg) im Bond-Streifen „On Her Majesty's Secret Service“ dem Geheimagenten die Flucht vor seinen Verfolgern. Für die spektakulären Schleuder- und Driftszenen auf Eis und Schnee klemmte sich Stuntman Erich Glavitz hinter das Dreispeichen-Holzimitationssteuer des 1,6-Tonnen-Ami-Dickschiffs.

Bradley

David Bradley Fuller stellte Design-Waren aus Fiberglas her. Gary Courneya vertrieb diese in seinem Verkaufslokal in Beverly Hills. Schließlich beschlossen die beiden Freunde, eine gemeinsame Firma zu gründen, um gerade boomende Buggy-Bausätze auf VW-Käfer-Basis und Zubehörteile herzustellen. Fuller bemühte sich um deren Design, Courneya um den Verkauf. In seinen Prospekten offerierte „Gary's Bug Shop“ vorerst die Modelle Bradley „T-Roadster“, „Bandit“ und „Baron“ im klassischen Sandhüpfer-Outfit. Ab 1970 nahm man zusätzlich den neuen „GT“ ins Programm auf. Einen günstigen Sportwagenbausatz mit Flügeltüren und Schlaugaugen, der ohne Schweiß- und Spenglerarbeiten von Laien auf ein originales Volkswagen-Chassis montiert werden konnte. Von 1970 bis 1981 wurden 6000 Bradley GT und 500 Stück vom Nachfolger GT II produziert. Letzterer wurde 1980 gar mit Elektroantrieb angeboten. Finanzdrahtseilakte katapultierten „Bradley Automotive“ ins Aus. Die amerikanische Automarke mit dem heraldischen Fabeltier im Emblem war 1981 Geschichte.



Panther

Er trug den Namen einer wilden Raubkatze. Doch von Wildheit war beim Panther 400 D von 1954 wenig zu spüren. Einem italienischen Kleinwagenprojekt. Vorgestellt am Turiner Salon im April 1954. Mit gefälliger Coupékarosserie von Colli, einer durchgehenden Sitzbank für drei Personen, luftgekühltem 12 PS-Zweizylinder-Zweitakt-Diesel mit 450 cm³ und Frontantrieb. Der Dieselölverbrauch lag bei etwa 3 Liter auf einhundert Kilometern, die Höchstgeschwindigkeit bei etwa 80 km/h.

Die beiden Rahmenlängsträger dienten gleichzeitig als Auspuffrohre. Für den Pariser Salon im Herbst desselben Jahres nahm sich Zagato der Karosserie an. In welcher nun vier Personen Platz fanden. Bei 355 Zentimeter Außenlänge. Die Produktion des erfolgversprechenden Projekts sollte in San Marino erfolgen. Es blieb jedoch im Prototypenstadium stecken.



Impala Burro

Alan Foulkes betrieb einen Bootsbaubetrieb in der südwestenglischen Hafenstadt Dartmouth. Als die Aufträge deutlich zu wünschen übrig ließen, entschied er, in den Automobilbau einzusteigen. Als mechanische Basis für seine Freizeitmobilie wählte er die Technik des Fiat



500. Konstruierte einen einfachen Leiterrahmen, auf den er eine einteilige Kunststoffkarosserie setzte. Als Zubehör konnte man zum 658,- GBP teuren Bausatz mit feststehender Frontscheibe einen Überrollbügel und Klappverdeck mit Seitenteilen ordern, um auch der britischen Witterung trotzen zu können. Von 1981 bis 1985 stellte die Foulkes Developments Ltd. etwa 30 Impalas her.

Phillips Berlina

Von den 1960ern bis in die 90er-Jahre standen Neo-Klassiker im Stile hochkarätiger Vorbilder der 1920er und 30er bei Auto-Individualisten in den USA besonders hoch im Kurs. 1980 präsentierte Designer Charles W. Phillips ein mächtiges Fiberglas-Coupé, welches formale Anleihen am Mercedes-Benz 540K Special Roadster von 1936 zeigte. Unter den Karosserieschwüngen verbarg sich jedoch banale Corvette C3-Großserientechnik mit um 56 Zentimeter verlängertem Radstand. Selbst Armaturenbrett und T-Top des Chevy-Sportlers wurden übernommen. Während bei der Standardversion der Phillips Berlina Coupé Reserveräder beidseits der Motorhaube hochragen, quellen bei dessen SE-Luxusversion acht armdicke Auspuffrohre aus dem Motorraum. Das Phillips-Emblem lässt deutliche Ähnlichkeit zum deutschen Bundesadler erkennen.



Hyundai Galopper

Im Juli 1989 startete Hyundai mit der Entwicklung ihres ersten Allrad-Geländewagens. Der Weg erwies sich als besonders steinig, weshalb man bald auf den Lizenzbau eines bewährten Modells umschwenkte. Im März 1990, kurz vor der Einführung der zweiten Pajero-Generation, war man sich mit Mitsubishi handelseinig, dessen erste Generation im koreanischen Ulsan weiter vom Band laufen zu lassen. Am 25. September wurde der Hyundai Galopper der Öffentlichkeit vorgestellt. In Langversion mit Vierzylinder-Saugdiesel. Kurz darauf folgten die Dreiliter-V6-Benzin-Modelle, der Turbodiesel und die kurzen Dreitürer. Bis auf Logos, Lenkräder, Schalthebel und die Türöffner innen unterschieden sich die frühen Exemplare des Hyundai Galopper kaum von ihrem Mitsubishi-Vorbild.



Pontiac Firebird

1926 wurde die General Motors-Marke mit dem Namen eines Indianerhäuptlings der Ottawas in der gleichnamigen Stadt im Bundesstaat Michigan gegründet. Zu den Markenwerten zählten betont sportliche und stark motorisierte Fahrzeuge. Die bekanntesten Modelle der Pontiac-Historie sind wohl der Muscle-Car-GTO und der Firebird, welcher 1967 als Schwestermodell zu Chevrolets Camaro als Coupé und Cabrio auf den Markt kam. Seinen aus der russisch-slawischen Mythologie stammenden Namen übernahm der Feuervogel von Experimental-Fahrzeugen mit Gasturbinenantrieb aus den 1950er- und 60er-Jahren.

Der einsitzige Firebird I von 1953 glich mehr einem Flugzeug als Automobil. Im Firebird II von 1956 fanden vier Personen unter einer mächtigen Glaskuppel vor einer mächtigen senkrechten Heckflosse Platz. Den Joy-Stick-gesteuerten Firebird III-Zweisitzer mit Double-Bubble-Glaskanzeln verzögerten zusätzlich flugzeugähnliche Bremsklappen. Firebird IV debütierte 1964 auf der New Yorker GM Futurama Exhibit. Ausgestattet mit einem zu programmierenden Leitsystem, welches für „absolute Sicherheit bei doppelter Fahrgeschwindigkeit“ sorgen sollte.



Ford Thunderbird

General Motors präsentierte den zweisitzigen Corvette-Sportwagen 1953 im New Yorker Waldorf-Astoria Hotel. Fords Antwort folgte prompt. Knapp ein Jahr später wurde der Thunderbird vorgestellt. Mit V8-Motor und 200 PS unter der Haube. Im Gegensatz zur Corvette, die mit zwei Zylindern und 50 Pferdestärken weniger das Auslangen finden musste. Während GM im ersten Corvette-Produktionsjahr lediglich 300 Stück an den Mann brachte, konnte Ford vom Thunderbird innerhalb der ersten zehn Tage nach Verkaufsstart gar 3.500 Stück absetzen! Zu seinem Namen kam der Thunderbird erst im Zuge eines Preisausschreibens, nachdem Namensvorschläge wie El Tigre, Hep Cat oder Coronado dem Entwicklerteam nicht zusagten. Dem Gewinner, der die passende Typenbezeichnung einsandte, winkte eine stattliche Belohnung in der Höhe von 250 US-Dollar. Doch der Preisträger, der junge Designer Aldon Giberson, verzichtete auf die in Aussicht gestellte Geldsumme. Stattdessen ließ er sich einen Anzug plus zusätzlicher Hose von Saks Fifth Avenue anmessen, was insgesamt lediglich 95 US-Dollar verschlang.



Alan Fraser Racing Team

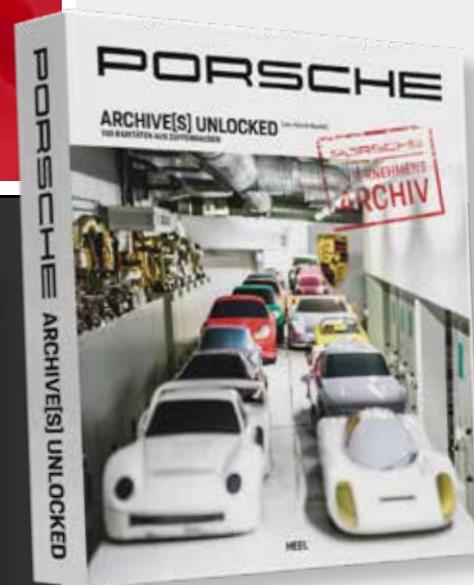
Fraser of Lovat ist ein bedeutender Clan der schottischen Highlands, mit Sitz auf Beafort Castle, nahe Beaully in der Grafschaft Inverness-shire. „The Old Fox“ Simon Fraser, 11. Lord Lovat, spielte Ende des 18. Jahrhunderts eine berühmte Doppelrolle während der Jakobitenaufstände und wurde als letzter Mensch in Großbritannien 1747 öffentlich enthauptet. Simon Fraser, 15. Lord Lovat, wurde zum Helden des Zweiten Weltkriegs, als er dudelsackspielend das britische Kommando am D-Day bei der Landung in der Normandie führte. Das Wappen des Fraser of Lovat-Clans zeigt einen Hirschkopf mit Gürtelschnalle darunter. Es zierte auch die Hillman Imps des Alan Fraser Racing Teams. Stets in den schottischen Nationalfarben blau-weiß lackiert mit Andreaskreuz am Fahrzeugdach. Obwohl Alan Frasers „Mountains Garage“ in Hildenborough, in der Grafschaft Kent, ansässig war, besann er sich immer seiner schottischen Herkunft. Seine Hillman Imps galten als Schreckgespenst der Anglias und Minis der 1000-Kubikzentimeter-Klasse in der britischen Tourenwagenmeisterschaft. 1966 entwickelte „Alan Fraser Engineering“ einen Le-Mans-Prototyp mit V8-Motor. Die Übernahme des Rootes-Konzerns durch Chrysler machte jedoch dieses vielversprechende Langstreckenprojekt zunichte.



Buchtipps

Porsche Archive(s) unlocked

Seit der Gründung der Marke Porsche vor 75 Jahren ist das Archiv ein wichtiger Bestandteil der Identität. Es ist Gedächtnis und Datenbank des Unternehmens, gefüllt mit hunderten von Exponaten.



Jan-Henrik Muche
HEEL Verlag
Hardcover, 79 Euro
ISBN 978-3-96664-580-5

So kann längst nicht jedes Stück der Inventarliste auch den Museumsbesuchern gezeigt werden. Erstmals in ihrer Geschichte präsentieren die Zuffenhausener 100 außergewöhnliche und oftmals zuvor nicht gezeigte Exponate aus den Tiefen des Firmenarchivs. Automobiljournalist und Porsche-Experte Jan-Henrik Muche hat in enger Zusammenarbeit mit Fachleuten und Historikern des Unternehmensarchivs eine Auswahl der interessantesten Archivalien und Exponate zusammengestellt. Eigens angefertigte Fotos werden dabei von historischem Bildmaterial und noch nie gezeigten Aufnahmen des Archivs flankiert. Das ultimative Geschenk für jede Porsche-Bibliothek!



Möbel mit verdächtig guter Kurvenlage.
Möbel aus Altreifen.

Rethinking ressources.
www.retyred.com

LASSEN SIE SICH
UM IHRE REIFEN
BENEIDEN.



Tram-WM am Wiener Rathausplatz

Österreich ist Weltmeister

Die erste Tram-Weltmeisterschaft der Geschichte ist geschlagen und Team Österreich durfte sich am Ende als Weltmeister feiern lassen. Zigtausende Zuschauer ließen sich das Spektakel nicht entgehen – der Wiener Rathausplatz wurde zum Treffpunkt der Öffi-Fans aus aller Welt.

25 Teams von sechs Kontinenten traten in acht Disziplinen gegeneinander an – von Zielbremsen über Rückwärtsfahren bis zu Tram-Bowling waren die Anforderungen an die Pilot:innen mannigfaltig. Die zahlreichen Fans sorgten dabei für super Stimmung, vor allem das Wiener Team wurde angefeuert. Und das zu Recht: Das heimische Duo, bestehend aus Elisabeth Urbantsch und Florijan Isaku, holte den Titel vor Polen und Norwegen.

Wien bleibt Öffi-Hauptstadt

Mehr als 360 Mitarbeiter der Wiener Linien waren im Einsatz, um das große Öffi-Fest möglich zu machen, unterstützt von 80 Securitys, die für die Sicherheit sorgten. „Ein herzliches Dankeschön an alle Teams, an unser #TeamÖffiLiebe und an das Publikum für die tatkräftige Unterstützung und die tolle Stimmung. Mit diesem Tag haben wir bewiesen: Wien ist und bleibt die Öffi-Hauptstadt der Welt“, so das Resümee von Alexandra Reinagl, Geschäftsführerin der Wiener Linien.



Siegerteam aus Wien





Ein Tag für die ganze Familie

Neben den Tram-Weltmeistern wurden auch die Öffis selbst gefeiert. Mehr als 25 Stationen luden zum Ausprobieren ein: vom Bim-Simulator über VR-Brillen bis hin zur Gleisbaustation oder zum Einsteigen in einen neuen Wasserstoffbus. Auch die beliebte Rätselrallye, das Smoothie-Bike und der Sicherheitsbus zählten zu den Highlights.

Für die musikalische Begleitung sorgten die Wiener Linien U-Bahn-Stars. Hüpfburg, Bällebad und die Fahrrad-Draisine warteten auf die jüngsten Öffi-Fans. Parallel dazu informierte die Recruiting Area über Karrieremöglichkeiten bei den Wiener Linien.

Next Stop: Warschau

Selbstredend, dass die Tram-WM nach dem tollen Erfolg in Wien ihre Fortsetzung findet. 2026 heißt es für die Öffi-Fans, nach Polen zu pilgern, wo in Warschau der zweite WM-Titel im Tramway-Fahren vergeben wird.

Gerald Hruza, W. E. Randerer



Sonax Wintertipps

Alle Jahre wieder...

...kommt die kalte Jahreszeit und da ist dann auch bei unseren Autos einiges zu tun, damit die Fahrzeuge nicht schon frühzeitig verschlupft sind. Ein paar Tipps, worauf man rechtzeitig achten sollte.

Reifen

Was im Sommer gut aussieht und für ordentlich Grip sorgt, ist im Winter kontraproduktiv. Statt „breit“ sind schmalere Reifen im Winter die bessere Option. Die richtige Dimension findet man im Datenblatt des Herstellers. Bitte auch den Reifendruck kontrollieren – er verändert sich bei tiefen Temperaturen und sollte angepasst werden.

Winterausrüstung

Eiskratzer (im Idealfall mit Besen), Starthilfekabel, Abschleppseil, Scheibenfrostschutz, Reservekanister, Anti-Beschlag-Tuch oder Lederschwamm, Handschuhe, Schaufel, Taschenlampe und eine Decke. Bei Fahrten ins Wintersportparadies sollten auch die Schneeketten nicht fehlen.

Batterie

Der Klassiker, wenn es um Pannen in der kalten Jahreszeit geht. Zeit also, Funktion und Kapazität der Batterie zu prüfen. Zur Schonung kann man beim Fahren den einen oder anderen nicht nötigen Stromverbraucher abschalten.

Türschlösser

Dein Enteisungsspray sollte man bei sich führen – nicht im Handschuhfach! Unser Tipp: Mit Sonax „Schlossfit“ vorsorgen, dann sind vereiste Schlösser auch bei arktischen Temperaturen kein Thema mehr.

Scheibenwischanlage

Sie sollte möglichst voll sein, und das Mischverhältnis Wasser-Frostschutz muss stimmen. Fertige Mischungen bieten sich hier an, wie z. B. der neue „Green Forest“ mit Kiefernduft, der gleichzeitig auch ein Scheibenreiniger ist.

Diesel

Von Anfang Oktober bis Ende März müssen die Tankstellen Winterdiesel ausschenken. Bei zweistelligen Minusgraden lohnt sich trotzdem der Griff zum Premium-Treibstoff, dem Extrem-Winterdiesel.

Motor-Kühlflüssigkeit

Auch sie kann bei zu wenig Kühlmittel einfrieren. Kontrolliert werden sollte sie nur in der Fachwerkstätte oder im Prüfzentrum eines Autofahrer-Clubs.

Türdichtungen

Diese sollte man vor der großen Kälte mit dem Sonax „GummiPfleger“ behandeln – dann frieren die Dichtungen nicht am Rahmen an.



Klassik: Chevrolet Corvette C3**American way of show**

Die C3-Corvette wurde 15 Jahre lang, von 1967 bis 1982, gebaut. Ein kompromissloser Zweisitzer mit herausnehmbaren Dachhälften, ohne von außen zugänglichem Kofferraum, mit bollernden V8-Aggregat, Einzelradaufhängung und Scheibenbremsen rundum. Da soll noch jemand sagen, die Amis konnten keine Sportwagen bauen!

Von der C1 von 1953...

Kurz nach Ende des Zweiten Weltkriegs setzte in den Vereinigten Staaten von Amerika ein wahrer Sportwagen-Boom ein. Hollywood-Stars inszenierten sich gerne in ihren offenen Zweisitzern. Die überwiegend europäischer Herkunft waren. Erst 1953 stellte sich GMs Chevrolet Division der

mächtigen Übersee-Herausforderung. Präsentierte im Waldorf Astoria Hotel in New York die Corvette. Den ersten amerikanischen Nachkriegssportler. Benannt nach einem schnellen Kriegsschiff, mit mutig gestalteter Zweisitzer-Kunststoffkarosserie und Panoramascheibe. Jedoch simpler Technik darunter. Ein 3,9-Liter-Sechszylinder-Motor aus dem Lieferwagenregal, gekoppelt

an eine Zweigang-Automatik sorgte für beschaulichen Vortrieb, Starrachse hinten und Trommelbremsen rundum sicher nicht für Sportwagen-Flair. Verarbeitungsmängel im Umgang mit dem neuen Karosserie-Werkstoff und ein zu hoher Preis bremsten die Verkaufszahlen drastisch. Nur 300 Corvettes fanden im ersten Produktionsjahr ihre Liebhaber. Erst als sich der motorsportaffine Techniker Zora Arkus-Duntov und der ebenso rennbegeisterte Stylist Bill Mitchell dem neuen General Motors-Spielzeug widmeten, ging es mit der Corvette steil bergauf. Und vorwärts. Mit V8 und bis zu



290 Pferdestärken unter der Haube, sowie 4-Gang-Getriebe auf Wunsch. Bob Caderats Front- und Flankendesign verwandelte das ungeliebte Entlein mit den vergitterten Scheinwerferabdeckungen in einen stolzen Schwan. 1960 überstiegen die Verkaufszahlen erstmals die 10.000-Stück-Hürde.

...über die C2 von 1963...

War die erste Corvette-Generation C1 eher noch ein Show-Renner, so änderte sich dieses Bild mit der Einführung des C2-Sting Rays von 1963 drastisch. Gekürzter Radstand, bessere Gewichtsverteilung, Einzelradaufhängung rundum und eine Abmagerungskur auf etwa 1400 Kilo verbesserten dessen Fahreigenschaften drastisch. Vier Scheibenbremsen ab 1965 konnten selbst bis zu 425 Pferdestärken aus sieben Litern Hubraum bändigen. Die Linienführung von Larry Shinodas GFK-Kleid mit Klappscheinwerfern erinnerte an einen Stachelrochen, ganz nach Geschmack und Anleitung des passionierten Hochseefischers und Chef-Stylisten Bill Mitchell. Nicht ganz zum Wohlgefallen von Arkus-Duntov, der zu viel

Auftrieb an der Vorderachse monierte.

...zur C3 von 1968

Angesichts einer drohenden Ford-GT40-Konkurrenz, feilte Duntov längst an einem rennsportorientierten C2-Mittelmotor-Nachfolger. Corvair-Schöpfer gar an einer Heckmotor-Variante. Doch bei Chevrolet hatte man ganz andere Sorgen, als das Corvette-Konzept komplett umzukrempeln. Man musste einen GM-Konkurrenten zu Fords Mustang-Pony-Car entwickeln. Somit blieb bei der C3-Corvette von 1969 technisch alles beim Alten. Im Gegensatz zum Erscheinungsbild. Seine aufregende Außenhaut orientierte sich am - erneut von Shinoda kreierten - Mako Shark II von 1965. Mit stark akzentuierten Kotflügelbäuchen über den Rädern und Wespentailen-Fahrgastzelle. Obwohl Duntov wieder sehr mit Auftrieb auf der Vorderachse und Kühlungsproblemen kämpfte, erreichte die Corvette 1970 ihren Leistungsgipfel. Mit brutalen 465 PS bei 7,4 Liter Hubraum. Doch langsam näherte sich

die Muscle-Car-Ära ihrem Ende. Strenge amerikanische Abgas- und Sicherheitsvorschriften forderten ihren Tribut.

weiter auf der nächsten Seite



Stylist Bill Mitchell



Zora Arkus Duntov





Fotos: Bernhard Reichel

Bei gleichem Hubraum standen 1973 im US-Sportler „nur noch“ 270 PS bei 4400 Umdrehungen zur Verfügung. Bei der stärksten 5,7-Liter-Variante 20 Pferdestärken weniger. 190 PS in der Basis-Version. Genauso viel wie bei Maseratis Mittelmotor-V6-Merak, der 1973 in Österreich mit öS 435.000,- mehr als doppelt so teuer war wie der V8-Ami-Schlitten.

Alpenmarkt

Beim offiziellen Importeur Bernhard Kandl, A-1010 Wien, Kärntner Ring 5 und 11, war im Dezember 1973 das T-Roof-Coupé zum Diskont-Preis von ab öS 210.200,- zu haben. Das Cabriolet kostete gar um 7.300,- österreichische Schilling weniger. Wer sich Zigtausende ersparen wollte und vielleicht auch noch einen Exoten eintauschen wollte, feilschte bei einem der grauen US-Car-Importeure und -Dealer wie Puhr, Docsek oder Magrutsch. Zu deren typischer Klientel zählte sicher nicht Otto Normalverbraucher. Lag doch damals der Nettodurchschnittslohn eines Arbeits-

nehmers gerade mal bei öS 6.137,09. Ausreichend, um sich ein Volkswagen Krabbeltier leisten zu können. Gut situierte Pensionisten und Hut-Fahrer vertrauten auf solide Strich-8er-Technik aus dem Hause Mercedes. Amerikanische Autos zählten in Österreich zu den absoluten Exoten. Deren monatliche Verkaufszahlen lagen meist im einstelligen Bereich. Mehr als 60 Prozent davon wurden in der Bundeshauptstadt Wien verkauft. Apropos Strich. Corvettes waren ungewöhnlich häufig am Gürtel und im Prater anzutreffen. Zählten neben Panteras und Artgenossen zum Wohlstandssymbol goldkettenbehängter Beschützer der Wiener Bordsteinschwalben.

US-Style

Die C3-Corvette litt für lange Zeit unter ihrem Zuhälter- und Aufschneider-Image. Nicht nur aufgrund der muskulösen Optik, mit langer Haube und kurzem hohen Heck. Sondern auch aufgrund brachialer Akustik. Die von unaufgeregtem Standgasbrabbeln im Leerlauf, bei voller Drosselklappenöffnung in eine





lautstarke Symphonie aus Ansaug- und Auspuffklängen wechselt. Unter Volllast genehmigt sich der Rochester-Vierfachvergaser gerne um die 25 Liter Normalbenzin. Mit einem Tankvolumen von lediglich 58 Litern liegt der Aktionsradius bis zur nächsten Zapfsäule bei bescheidenen 230 Kilometern. Bescheiden auch der Rauminhalt der Kofferraumhöhle hinter den vorklappbaren Sitzlehnen. Vor Reiseantritt sollte gut überlegt werden, ob man offen oder geschlossen unterwegs sein will. Da beim Targa-Fahren auch die sperrigen Dachhälften im Gepäckabteil Platz finden müssen. Einmal tief in den komfortablen Einzelsitz geschlüpft und das teleskopisch und vertikal verstellbare Dreispeichen-Lenkrad passend justiert, fällt der Blick des/der Corvette-Piloten/ Pilotinin auf ein reichhaltig bestücktes, sportlich-funktionelles Armaturenbrett. Ohne alle unnötigen Ami-Gimmicks. Die Doppelscheinwerfer klappen per Unterdruck aus. Fensterheber werden elektrisch, der Abblendschalter ein wenig anachronistisch mit dem linken Fuß bedient. 215er-Schlapfen auf acht Zoll brei-

ten Felgen sorgen für viel Bodenhaftung, ein Sperrdifferential verhindert Schlupf. Servounterstützte, groß dimensionierte Scheibenbremsen bändigen spielend 1550 Kilo Leergewicht. Welches nahezu 50:50 Prozent gleichmäßig auf Front- und Hinterachse verteilt ist. Bis auf die wenig Fahrbahnkontakt vermittelnde Servolenkung erreicht die C3-Corvette durchaus Fahreigenschaften der teureren europäischen Konkurrenz. Mit welcher sie eigentlich gar nicht verglichen werden kann. Zeichnet die Corvette doch, laut Ex-GM-Manager Tom Keating, ein Alleinstellungsmerkmal aus. 1974 gab er zu Protokoll: „Mit der Corvette haben wir einen Sportwagen amerikanischer Prägung gebaut. Sie ist kein Rennwagen in jenem Sinn, wie europäische Sportwagen als Rennwagen verstanden werden. Sie soll vielmehr den Vorstellungen des amerikanischen Publikums von stilistischer Schönheit, Komfort, Bedienungsfreundlichkeit und Leistung gerecht werden.“ Dem ist wohl nichts hinzuzufügen.

Alexander Trimmel



Faszination: Corvette ZR1X

Mehr Power

Chevrolet enthüllt eine weitere Allrad-Corvette, die den legendären ZR1-Titel verdient: die Corvette ZR1X. Amerikas Hypercar beginnt mit dem LT7-V8-Motor der ZR1, der mehr Leistung liefert als jeder andere V8 eines amerikanischen Herstellers, nämlich 1.064 PS und 1.124 Nm Drehmoment, welches über ein 8-Gang-Doppelkupplungsgetriebe an die Hinterräder weitergeleitet wird. Mit einer geschmiedeten Flat-Plane-Kurbelwelle und einer Trocken-Sumpf-Ölversorgung wurde dieser handgefertigte 5,5-Liter-Small-Block-V8 entwickelt – zusammen mit den hochentwickelten Flat-Plane-Motoren der Corvette Z06 und des Z06 GT3 R-Rennwagens. Während die ZR1 das Hinterrad-antrieb-Prädikat der Vorgängergenerationen verkörpert, hat das Corvette-Team für eine neue Leistungsdimension die Allradfähigkeit hinzugefügt. Der ZR1X nutzt die Plattform, die 2024 mit dem E-Ray eingeführt wurde – der ersten Allrad-Corvette – und kombiniert einen Hochspannungssakku sowie einen Elektromotor, der die Vorderachse antreibt, mit einem V8, der die Hinterachse versorgt. Es gibt keine physische Verbindung zwischen den beiden Antriebsquellen, und das elektrifizierte Antriebssystem benötigt keinen externen Stecker – das Laden erfolgt durch regenerative Energie. Das Akkupaket der ZR1X ist zentral und tief im stabilen Rahmen

des Chassis platziert. Die Batteriekapazität liegt bei 1,9 kWh, und der kompakte Elektromotor an der Vorderachse kann auf Abruf 186 PS liefern. Das für den E-Ray entwickelte eAWD-Chassis-Steuerungssystem wurde für den ZR1X weiterentwickelt. Der ZR1X vereint beeindruckende Leistung mit ausgeklügel-

ten Bremsen: Alcon-Bremssättel mit 10 Kolben vorne und 6 Kolben hinten sind mit 16,5-Zoll-Carbon-Keramik-Rotoren kombiniert – die größten Durchmesser, die je in einer Corvette angeboten wurden. Die Rotoren bestehen aus karbonfaserverstärkter Keramik. Die Corvette ZR1X 2026 stellt

die ultimative Ausprägung der achten Generation dar. Sie ist gleichzeitig ein komfortabler Tourer, eine Rakete auf Geraden und eine Rennstreckenwaffe – alles in einem. Wie alle ikonischen Sportwagen der Corvette-Reihe wird auch die ZR1X als Coupé oder Hardtop-Cabriolet angeboten.



Fotos: Hersteller

Corvette CX & CX.R Vision Gran Turismo

Chevrolet präsentierte zwei Corvette-Studien: den Corvette CX und CX.R Vision Gran Turismo. Während sie nicht für die Produktion gedacht sind, sollen sie das Design der Corvette in Zukunft prägen. Die Corvette CX ist eine elektrische Supercar-Studie mit über 2.000 PS, Allradantrieb, aktiver Aerodynamik. Die CX.R Vision Gran Turismo ist für den Rennsport konzipiert, inspiriert von der Corvette-Rennhistorie. Mit erhöhter Aggressivität, leichter Bauweise und einem Twin-Turbo V8 mit 900 PS sowie drei E-Motoren bietet sie extreme Performance für den Einsatz auf der Rennstrecke – perfekt für das Spiel Gran Turismo 7. Beide Konzepte zeigen die zukünftige Richtung des Corvette-Designs und Performance, verbunden mit Tradition und Innovation.

DAS ★★★★★S EVENT- & INCENTIVEHOTEL IM SALZBURGER LAND



HOTEL & CONFERENCE

Hotel Gut Brandlhof
Hohlwegen 4 | 5760 Saalfelden
Salzburger Land, Österreich
Tel. +43 (0)6582 7800-0
office@brandlhof.com
www.brandlhof.com



Ausblick: Highlights aus allen Segmenten

Klassenkampf

Audi A6 Allroad

Einen ersten A7 Allroad werden wir nicht erleben. Die Aufwertung zur reinen ungeraden Verbrenner-Kennzeichnung ist abgesagt. Der Offroad-klassiker erscheint schon nächstes Jahr in neuer Frische und Generation. 48-Volt-Mild-Hybrid-System, Luftfahrwerk und Allradantrieb sind die Highlights. Dazu natürlich das bekannte Rezept rustikaler Anbauteile und Höherlegung.



Illustrationen: Reichel Car Design

Mercedes S-Klasse Facelift

Die Stuttgarter rüsten nochmals richtig auf und verpassen der S-Klasse jede Menge Assistenten der modernsten Sorte und einen XXL-Kühlergrill.



Renault Twingo

Auf R5 folgt der kleine Bruder Twingo. Die Plattform teilen sich die zwei kleinen Retroautos. Ein Kaufpreis von gut 20.000 Euro steht im Raum, wie ein Verbrauch von gut 10 kWh. Ab 2026!



Die rein elektrischen Nachfolger von Porsche **718 Boxster** und **Cayman** verschieben sich auf 2027 und erscheinen erst nach dem E-Cayenne.

Erst wurden die Zweisitzer mit Verbrenner trotz guter Nachfrage früher eingestellt und nun tun sich die Nachfolger mit Akku schwer. Grund soll auch die Insolvenz von Zulieferer Northvolt in den USA sein. Proportional sollen Coupé und Roadster sehr ähnlich ausfallen, daher waren die energiedichten Akkuzellen von essenzieller Bedeutung. Optisch orientieren sich die Sportwagen klar an den Elektromodel-

len von Porsche, insbesondere bei den Scheinwerfern. Technische Details gibt es keine, nur Gerüchte: 800-Volt-Architektur mit bis zu zwei Motoren und somit auch erstmals Allradantrieb. Man spricht von gewaltigen Fahrleistungen und Beschleunigungen von unter drei Sekunden auf Tempo 100 km/h. Manche Magazine berichten sogar von Leistungen nahe der 1.000 PS im Versuchsstadium.





DOTZ 4x4
TALARA
BRONZE



«««« dotz-wheels.com »»»»

MERCEDES SPRINTER / WHEELS: TALARA | BRONZE

TALARA
BRONZE

Rückblick: Nie erschienene Sportwagen

Sport Mord

Im vierten Teil knöpfen wir uns die Storys nie erschienener Sportler vor. Diese Projekte kamen nie auf den Markt.

Porsche 960

Als Hauptkonkurrent für den Ferrari 488 GTB sahen die Zuffenhausener vor gut zehn Jahren noch Platz für ein Modell über dem 911. Die Basistechnik hätte wohl von 911 und 918 stammen sollen. Hinter den beiden Sitzen sollte einem Elektromotor entweder einen V8-Biturbo oder ein gleichstarker Sechszylinder-Boxer-Turbomotor zur Seite stehen und die Kraft auf alle vier Räder verteilen. Die Leistung hätte zur Differenzierung des 911 Turbo S ohnehin erst ab 700 PS losgehen sollen.



Mazda RX-7

Zwischen 1978 und 2002 baute Mazda drei Generationen des RX-7, besonders die letzte gilt als legendärste. Zwischen 2003 und 2012 wurde das viertürige Coupé RX-8 gebaut. Der Nachfolger sollte wieder ein klassischer Zweitüriger werden und wieder auf einen Wankelmotor vertrauen, welcher die neuen Emissionsvorschriften einhalten sollte. Immerhin: die 2023 auf der Japan Auto Show vorgestellte Studie Iconic SP soll nun doch Ende 2026 mit einem neuen Wankelmotor als RX-9 über dem MX-5 NE positioniert in Serie gehen.



Alpine Supercar

Das Comeback von Alpine war seit Jahrzehnten verlässlicher Begleiter der Gerüchteküche in Automagazinen. 2017 klappete es erfreulicherweise endlich mit der kleinen und leichten A110-Neuaufgabe. Bis dahin war von einem V10-Supercar oder einem größeren Mittelmotorsportwagen mit V6 die Rede...



Baby Corvette & Saab Sonett

Der zwischen 2005 und 2009 gebaute Roadster Pontiac Solstice war schon ziemlich cool. Die Front des deutschen Schwestermodells Opel GT aus 2007 hielt auch für die zart umetikettierten Schwestermodelle Saturn Sky und Daewoo G2X her. Doch damit noch nicht genug, gab es 2006 wilde Gerüchte über eine Baby-Corvette auf selbiger Basis als vierter Ableger, aber mit deutlich eigenständigem Design. Wohl würden unter der nach vorne öffnenden Motorhaube auch nur Vierzylindermotoren arbeiten, obwohl V6-Motoren prinzipiell im Regal standen. Sogar für die bis 2010 ebenfalls noch zu GM gehörende schwedische Marke Saab hatte man eine coole und imagebelebende Version angedacht. Ein neuer Sonett, wäre auch heute noch nett. Zwischen 1955 und 1974 hergestellt gab es drei Sportwagen-Generationen des schwedischen Automobilherstellers. Die Marke wurde bis heute nicht wiederbelebt.

Ford Capri

Der Name Capri ist zwar wieder zurückgekehrt, allerdings als dicker Elektro-SUV. Mit dem Evos gab es schon mal eine Studie eines knackigen Coupés.



Opel Manta

Ein neuer Manta ist auf dem Weg, auch er wird zum Elektro-Crossover. Auf ein neues großes Coupé wie ein Manta oder Calibra warten wir seit dem GTC Conceptcar aus 2007.





Audi R5

Die Geschichte der VW-Konzern-Roadster ist eine lange und ohne Happy End. Schon 2003 zeigten zuerst die Wolfsburger mit dem Concept R, wie ein MX-Konkurrent mit Mittelmotor hinten aussehen könnte. 2009 folgte die konkrete und angeblich so gut wie vor der Serienreife stehende Studie Bluesport mit Diesel-Motor. Gescheitert ist das Projekt wohl an den nötigen Stückzahlen, obwohl auch Ableger von Audi und Porsche gesetzt waren. Sogar Seat und Bugatti hatten ihre Ideen. Der Audi R5 wäre sogar als Coupé auf den Markt gekommen. Porsche hätte nicht nur ein neues Einstiegsmodell erhalten, sondern auch noch die Basis in Form einer verkürzten Boxster-Plattform geliefert.

Alfa Romeo 6C & GTV

Nach dem übergewichtigen Brera sollte es wieder einen mittleren echten Sportwagen geben. Nach dem genussvollen 8C mit Maserati-Technik und dem brachialen Vollcarbon-Leichtgewicht 4C hätte nun ein Comeback der Typenbezeichnung 6C angestanden. Unter der bildschönen Haube arbeitet der aus den Quadrifoglio-Versionen von Giulia und Stelvio bekannte und von Ferrari entwickelte 2,9-Liter-Biturbo-V6 mit bis zu über 500 PS. Die Kraft geht direkt an die Hinterachse. Bei der technischen Basis hätten nicht nur Module aus der Giorgio-Plattform, sondern auch jene des ebenfalls nie erschienenen Maserati Alfieri zur Verfügung gestanden. 2020 hätte der 6C erscheinen sollen.

Eine Nummer kleiner hätte der GTV sein sollen. Auf Basis des Mazda MX-5 der ND sollte 2015 der Alfa Romeo Spider entstehen. Recht spät fiel den Entscheidungsträgern auf, dass ein Alfa Romeo nicht außerhalb Italiens gebaut werden dürfe. Um den Deal einzuhalten, entstand kurzerhand der neue Fiat 124 mit hauseigenen Motoren. Das entsprechende GTV-Coupé war damit ebenfalls obsolet. Das größere spätere GTV-Projekt als Giulia Coupé wurde ebenfalls aufgegeben.



Caterham C120

Die moderne Alpine A110 geriet kompakt, leicht und leistungsfähig. Eigenschaften, welche auch auf den ursprünglichen Entwicklungspartner Caterham zutreffen hätten sollen. 2012 legte die Koalition los, leider ging 2014 dem britischen Traditionshersteller finanziell die Luft aus, die Franzosen entwickelten den Sportwagen alleine fertig. An der Caterham-Schürze fallen der große ovale Kühlergrill und das Fehlen der legendären alpinischen Zusatzscheinwerfer auf. Auch an technischen Unterscheidungsmerkmalen mangelte es nicht, so wäre der Brite stärker, direkter und härter abgestimmt worden. Ein manuelles Getriebe und eine Handbremse mit Hebel waren in Vorbereitung.



SKODA

130
JAHRE

Der Octavia: **Groß, größer, großartig.**

Schon ab
24.990,-



Der Octavia Combi schon ab 24.990,- Euro
bei Finanzierung, Versicherung und Service über die Porsche Bank.

Symbolfoto. Stand 09.09.2025. Alle Preise unverb., nicht kart. Richtpreise in Euro inkl. NoVA und 20% MwSt. Berücksichtigte listenpreismindernde Privatkunden-Nachlässe gelten mit Kaufvertrags-/Antragsdatum von 05.12.2024 bis 02.12.2025. 3.000,- 130 Jahre Bonus, 2.500,- Finanzierungs-, 1.000,- Versicherungs- (bei Abschluss einer KASKO Versicherung) und 1.000,- Service-Bonus (bei Abschluss eines Service- oder Wartungsproduktes) der Porsche Bank. Mindestlaufzeit 36 Monate. Mindest-Nettokredit 50% vom Kaufpreis.

Verbrauch: 4,4-7,8 l/100 km. CO₂-Emission: 113-178 g/km.

skoda.at | facebook.com/skoda.at | youtube.com/skodaAT | instagram.com/skodaAT