

## Renault Twingo unter 20.000 Euro



### TESTS:

Alpine A290 • BYD Surf & Sealion 7 • Fiat Grande Panda  
Honda Jazz • Leapmotor C10 • Mazda CX-30  
Renault Rafale • Skoda Enyaq • VW Golf • Toyota Proace Verso

#### Morgen

Nio kommt nach Österreich



#### Gestern

Abarth Zagato 750



#### Heute

Rechtsberatung: E-Auto-Brände



PORSCHE

# Energiegeladen.

DER NEUE MACAN GTS.



**Porsche Zentrum Wien Nord**  
Leopoldauerstraße 90  
1210 Wien  
Telefon +43 505 911 11  
[www.porsche.at/wiennord](http://www.porsche.at/wiennord)

**Porsche Zentrum Wien-Liesing**  
Ketzergasse 120  
1230 Wien  
Telefon +43 505 911 17  
[www.porsche.at/wienliesing](http://www.porsche.at/wienliesing)

Macan GTS – Stromverbrauch kombiniert: 18,5–20,5 kWh/100 km; CO<sub>2</sub>-Emissionen kombiniert: 0 g/km. Stand 11/2025.  
Die angegebenen Werte wurden nach dem vorgeschriebenen Messverfahren VO (EG) 715/2007 (in der gegenwärtig geltenden Fassung) im Rahmen der Typengenehmigung des Fahrzeugs auf Basis des neuen WLTP-Prüfverfahrens ermittelt.

In dieser Ausgabe präsentieren wir Ihnen eine spannende Mischung aus Neuheiten, Tests und tiefgehenden Einblicken rund um das Thema Fahrzeug und Mobilität. Ob Sie sich für die neuesten Modelle wie den neuen Pick-up Dodge Rampage, den richtig preiswerten und vollelektrischen Renault Twingo 5 oder den Lexus LBX interessieren – wir halten Sie auf dem Laufenden. Besonders freut uns, dass Nio nun auch nach Österreich kommt und somit die bezahlbare Elektromobilität weiter vorantreibt. Ganz besonders sind wir hier gespannt, ob auch die Wechselakkustationen heimisch werden dürfen oder ob man wieder bürokratische Hürden in den Weg gelegt bekommt.

Unser Testprogramm bietet Ihnen eine breite Palette an Fahrzeugen von verschiedensten Marken: vom kompakten Mazda CX-30 über den vielseitigen Honda Jazz bis hin zu den Plug-in-Hybriden VW Golf eHybrid und Renault Rafel. Für Fans der Nutzfahrzeuge haben wir den Toyota Proace Verso im Blick, während auch sportliche Highlights wie der Toyota GR Supra in der Motorsportgeschichte am Ende des Hefts nicht fehlen dürfen.

Für Elektroautofahrer ist auch alles dabei: von der kleinen, sportlichen Alpine A290, dem frechen BYD Surf und Fiat Panda bis hin zum Mittelklasse-SUV Enyaq von Skoda und den nächsten Newcomern aus Fernost, dem großen Leapmotor C10 und dem BYD Sealion. Neben den automobilen Highlights werfen wir auch einen Blick auf aktuelle Themen wie die rechtliche Bewertung bei E-Autobränden, die Zukunft der Elektromobilität in Zanitzers E-Block und die betrieblichen Investitionen in E-Autos. Auch einen Ausblick auf neue E-Flitzer in Schwebel werfen wir in dieser Ausgabe.

Zur Entspannung lädt unsere Psychologie-Abteilung zu Rollenspielen ein, die unsere Beziehung zu Mensch, Fahrzeugen und Mobilität vertiefen und eine Auszeit vom Alltagsstress bieten. Ebenfalls im Heft: die neueste Ausgabe tierischer Embleme und ein Rückblick auf den legendären Abarth Zagato 750, exklusiv verfasst von Österreichs wandelndem Klassikarchivar und Rally- und Oldtimerlegende Alexander Trimmel.

Allzeit eine gute Fahrt,  
Ihre Redaktion



|              |                                           |    |
|--------------|-------------------------------------------|----|
| Neuheiten:   | Dodge Rampage .....                       | 4  |
|              | Renault Twingo .....                      | 5  |
|              | Nio kommt nach Österreich .....           | 6  |
|              | Lexus LBX .....                           | 8  |
| Tests:       | Mazda CX-30 .....                         | 10 |
|              | Honda Jazz .....                          | 12 |
|              | Toyota Proace Verso .....                 | 14 |
|              | VW Golf eHybrid .....                     | 16 |
|              | Renault Rafale .....                      | 17 |
|              | BYD Surf .....                            | 18 |
|              | BYD Sealion 7 .....                       | 19 |
|              | Leapmotor C10 .....                       | 20 |
|              | Fiat Panda .....                          | 22 |
|              | Alpine A290 .....                         | 23 |
|              | Skoda Enyaq .....                         | 24 |
| Recht:       | E-Auto-Brand .....                        | 26 |
| Ausblick;    | E-Auto-Projekt in Schwebel .....          | 27 |
| E-Mobilität: | Zanitzers E-Block .....                   | 28 |
| Psychologie: | Rollenspiele .....                        | 30 |
| Klassik:     | Trimmels Tierisch gut X .....             | 32 |
|              | Abarth Zagato 750 .....                   | 38 |
| Steuer:      | Betriebliche Investition in E-Autos ..... | 42 |
| Motorsport:  | Toyota GR Supra & Isolde Holderied .....  | 44 |

mehr zum Mercedes Vision Iconic auf Seite 29



## Impressum:

Eigentümer und Herausgeber: Speedcompany OG, Kleegasse 5, A-2230 Gänserndorf Süd, Kontakt: [leser@motorandmore.at](mailto:leser@motorandmore.at) Redaktion und freie Mitarbeiter: Keijo Keke Platzter, Alexander Trimmel, Franz Schulz, Rainer Lustig, Ildika Biela, Eduard Unger, Joachim Zanitzer, W.E. Randerer, Georg Hanousek, Bernhard Reichel, Fotos: Henry Gasselich, Anzeigen&Marketing: Gerald Hruza, Claudia Auer. Gestaltung & Layout: Bernhard Reichel, Produktion: grafik.at - Atelier Hannes Gsell, Druck: Grafički zavod Hrvatske d.o.o. Vertrieb: PlusCity und Lenticity (Linz), Shopping City Seiersberg (Graz), ELI Shopping (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, Stock Adobe, Seite 3: Hersteller

## Erster Kontakt: RAM Rampage

# Neues Pferd im Stall

RAM präsentiert den neuen Pick-up Rampage zwischen Nutzwert und Lifestyle.

Ein durchaus passender Ort für diese Fahrzeugpremiere: Auf der Pferdemesse Fieracavalli 2025 tritt RAM als Hauptpartner auf und präsentiert dort seinen neuen Rampage.

Ein cleverer Schachzug, denn Reitsportler wissen mit einem Pick-up in der Regel etwas anzufangen. Mit 980-Litern-Lade- fläche lassen sich Futter, Einstreu oder dreckige Stallschuhe bequem transportieren – und in ländlichen Regionen findet ein Fahrzeug dieser Größe meist problemlos Platz.

Der RAM Rampage ist das erste Fahrzeug, das vollständig in Brasilien entworfen und produziert wurde und mit ihm sollen mehr als nur praktische Nutzer angesprochen werden. Er soll die Lücke zwischen kompakten SUVs und klassischen Pick-ups schließen. Ob diese Lücke tatsächlich existiert, versucht RAM gerade herauszufinden. Daher steht noch in den Sternen, wann der Rampage tatsächlich nach

Europa kommt – und zu welchem Preis. Mit 5,03 Meter Länge, 1,89 Meter Breite und 1,72 Meter Höhe bleibt der Rampage deutlich unter dem RAM 1500, ist kürzer als Ford Ranger oder Toyota Hilux und kaum länger als ein VW Passat. Damit kann man ihn tatsächlich fast als kompakt bezeichnen.

Fest steht, es gibt zwei Varianten: den Rebel für Offroad-Aktivitäten mit einem 2.2 Multijet Turbodiesel-Motor mit 200 PS und 450 Nm sowie den sportlich eleganteren R/T mit einem 2.0-Turbo-Benzinmotor mit 272 PS und 400 Nm und tiefergelegtem Fahrwerk.

Beide Versionen sind mit einer 9-Gang-Automatik mit Drehschalter und optionalen Schaltwippen am Lenkrad ausgestattet. Von 0 bis 100 km/h geht es mit dem R/T in 6,9 Sekunden (max. 220 km/h) und mit dem Rebel in 9,9 Sekunden (max. 196 km/h). Beide sind mit einem Allradantrieb ausgestattet. Dazu gibt es Voll-LED-Scheinwerfer mit Blinkern in Lauflichtfunktion und Nebelscheinwerfern mit Kurvenlichtfunktion. Bei der Präsen-

tation konnte der R/T genauer unter die Lupe genommen werden. Das Interieur macht einen hochwertigen Eindruck: Leder- und Wildlederapplikationen, rote Ziernähte, ein 12,3-Zoll-Infotainmentsystem, ein 10,3-Zoll-Kombiinstrument, 9 Lautsprecher plus Subwoo-

ge für ein Pferd mit Hänger nicht aus und eignet sich für Reiter eher als Zweitfahrzeug. Offen bleibt, ob diese Ausrichtung wirklich den Bedürfnissen europäischer Kunden entspricht. Laut RAM sei der Rampage ohnehin eher für Sportarten wie Kitesurfen gedacht, bei denen



fer und sechs USB-Anschlüsse (davon 3 USB-C) erfüllen aktuelle Komfortansprüche. Der Rebel soll dagegen auf strapazierfähige, leicht zu reinigende Materialien setzen.

Bei einem Pick-up darf die Frage nach der Anhängelast nicht fehlen – besonders auf einer Pferdemesse. Die Benzinversion zieht jedoch nur 750 Kilo, die Dieselvariante etwas über eine Tonne. Damit reicht der Rampa-

die Ausrüstung auf der Lade- fläche Platz finden soll. Auch Shoppingtouren sollen gut ins Konzept passen. Ein Lifestyle-Pick-up eben: Man könnte mit einem Augenzwinkern sagen, ein Cabrio für die Einkäufe. Lässt man die Anhängelast außen vor, präsentiert sich der Rampage dennoch als gelungenes, hochwertig verarbeitetes Fahrzeug.

Tanja Pitzer





**Neuheiten: Renault Twingo**

# Eis- & Preisbrecher

Bereits der große Bruder R5 legte vor, jetzt folgt mit dem Twingo der nächste kleine Retro-Flitzer. Vollelektrisch und unter 20.000 Euro Startpreis, das ist eine Ansage!

Der erste Renault Twingo von 1992 hat das A-Segment radikal verändert. Fröhlich, farbenfroh und modular lud er Kunden dazu ein, „sich das Leben zu erfinden“, das zu diesem Auto passt. Seinerzeit bot der Automobilmarkt eine große Auswahl an Kleinwagen für die Stadt, und jedes Jahr kamen neue hinzu. Heute macht dieses Segment keine 5 Prozent des europäischen Marktes aus.

wartungen unter einen Hut zu bringen, haben sich die meisten Hersteller aus diesem Segment zurückgezogen.

Renault macht das Gegenteil: Aufbauend auf seiner Geschichte und seinem Know-how im Bereich Kleinwagen hat der französische Automobilhersteller beschlossen, diese Herausforderung anzunehmen und sie als große Wachstumschance zu begreifen. Das Ergebnis ist der Twingo der neuen Generation, ein echter Game Changer. Er ist Teil einer umfassenden Transformation: sowohl intern bei Renault, wo sie mit der Disziplin und Leidenschaft der Beschäftigten, dem beschleunigten Entwicklungstempo und der wettbewerbsfähigen Produktionsbasis des Unternehmens in Europa vorangetrieben wird, als auch auf Marktebene, wo der Twingo E-Tech Electric als modernes vollelektrisches Stadtfahrzeug mit hohem Kundennutzen zu einem erschwinglichen Preis die Standards des A-Segments neu definiert.

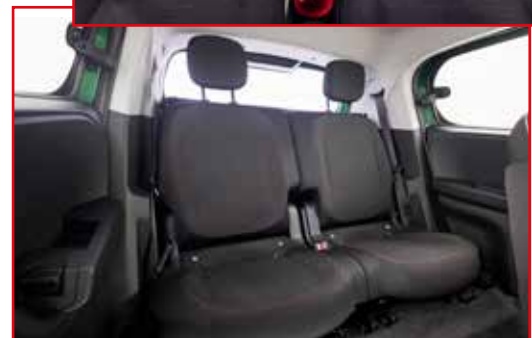
Um den Geist des Twingo zum Leben zu erwecken, übernimmt das neue Modell die DNA der ersten Generation und versieht sie mit einem einzigartigen, zeitgemäßen Flair. Der Twingo E-Tech Electric ist ein Fahrzeug mit ikonischem und unverwechselbarem Design – und darüber hinaus außergewöhnlich geräumig und modular, mit fünf Türen, zwei individuell verschiebbaren Sitzen im Fond, einem Beifahrersitz mit umklappbarer Rückenlehne und vielem mehr. Der Innenraum ist optimal auf alle Bedürfnisse zugeschnitten und bietet eine Vielseitigkeit, die in dieser Fahrzeug- und Preisklasse bisher unerreicht ist.

Viele seiner Fahrassistenzsysteme sind normalerweise eher in höheren Preisklassen zu finden und das Multimedia-System OpenR link mit integriertem Google feiert Premiere in diesem Segment. Der LFP-Akku des Twingo E-Tech Elec-

tric besitzt eine ideale Größe: Leicht und kompakt, ermöglicht er eine Reichweite von bis zu 263 Kilometern und wird mit einem spritzigen, leichten 82 PS-Motor kombiniert. Speziell im urbanen Umfeld sorgt die One-Pedal-Funktion für Komfort und Entspannung. Hinzu kommt ein wettbewerbsfähiger Preis: Der Twingo wird für unter 20.000 Euro auf den Markt kommen. Der Twingo wird im Werk Novo Mesto in Slowenien gebaut und kommt im Frühjahr 2026 auf den Markt.



Doch die aktuelle Größe des A-Segments liegt nicht an einer geringen Nachfrage: Nach wie vor suchen Autofahrer in ganz Europa nach kompakten, erschwinglichen Fahrzeugen – ob für das Leben in der Stadt oder als Zweitwagen. Das Problem liegt in der Größe des Angebots. Angesichts der Schwierigkeit, Wettbewerbsvorteile, die Einhaltung von Normen und das Erfüllen moderner Kundener-



**Neuheiten: NIO startet in Österreich**

# Schlag auf Schlag

Nach BYD, MG & Co startet mit NIO der nächste chinesische Autobauer seinen Vertrieb in Österreich. Importiert wird der Neuzugang aus dem Reich der Mitte vom Privatimporteuer AutoWallis, der hierzulande auch schon die Marke KGM (ehemals SsangYong) vertreibt.

NIO wurde 2014 als globales Unternehmen gegründet und gilt weltweit als Pionier für Elektrofahrzeuge im Premium-Segment. Die Leitphilosophie „Blue Sky Coming“ steht dabei sinnbildlich für NIOs Vision einer sauberen, vernetzten und lebenswerteren Zukunft durch nachhaltige Mobilität. Zum Markteintritt kommen vier vollelektrische Modelle nach Österreich.

## NIO ET5 Limousine & Touring

Der NIO ET5 kombiniert sowohl als Limousine als auch als Tourer sportliches Design mit modernster Technologie. Der progressive Spoiler und die Shark Nose verleihen der Frontpartie einen dynamischen Auftritt, während das Interieur auf ein digitales, intuitives Fahrerlebnis ausgelegt ist. Der Dual-Motor-Allradantrieb mit 360 kW (489 PS) Systemleistung und 700 Nm Drehmoment ermöglicht den Sprint von 0–100 km/h in nur 4,0 Sekunden. Der Standard Range Akku

(75 kWh) und Long Range Akku (100 kWh) bieten eine kombinierte WLTP-Reichweite von 456 km bzw. 590 km. Zu haben ist die Limousine ab 59.990 Euro, der Touring ab 60.990 Euro, jeweils inklusive umfassender 5-Jahres bzw. 150.000 Kilometer Herstellergarantie.

## NIO EL6 – SUV

Selbstverständlich darf auch bei NIO kein SUV im Modellportfolio fehlen und hier deckt der EL6 diesen Bereich ab. Seine breite Silhouette, die fließenden Linien und die markanten Designelemente betonen seinen Premium-Charakter, welcher durch seine technischen Möglichkeiten unterstrichen wird. Das schon von der Limousine und dem Tourer bekannte Dual-Motor-System sorgt demnach für die gleichen Pferdestärken, Fahrleistung und Reichweite weichen aber aufgrund des Mehrgewichts etwas ab. 4,5 Sekunden für den Sprint zur 100 km/h Marke und eine Laufleistung von 406

bzw. 529 km brauchen sich trotzdem nicht zu verstecken. Zu haben ab 64.990 Euro.

## firefly – kleiner Premium Stromer

Last but not least dürfen wir noch den kompakten firefly kurz vorstellen. Speziell für den urbanen Einsatz konzipiert, bietet der vier Meter lange Kompakt-Hatchback ein tadelloses Raumangebot. Hochwertige Materialien, hohe Sicherheitsstandards und guter Komfort runden seine Alltagstauglichkeit ab. Der 143 PS starke E-Heckmotor liefert neben einem agilen Fahrverhalten hohe Effizienz. Die kombinierte WLTP-Reichweite beträgt bis zu 330 km, während die 100 kW-DC-Schnellladefunktion ein Aufladen von 10–80 % in unter 30 Minuten ermöglicht. Über die V2L-Funktion können externe Geräte mit Strom versorgt werden – ideal für Freizeit und Alltag. Gibt es ab 29.990 Euro beim NIO-Händler ihres Vertrauens:

[www.nio-auto.at](http://www.nio-auto.at)



# DER WINTERDUFT DEINER TRÄUME KLARE SICHT MIT KIEFERNDUFT

**SONAX®**  
MADE IN GERMANY



# 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

## Erster Kontakt: Lexus LBX

# Nippon Luxus

Lexus präsentiert den frischen LBX, das kleinste SUV der Marke, und unterstreicht mit diesem Fahrzeug den Anspruch, auch mit einem kleineren Wagen luxuriöses Feeling anbieten zu können.

Es wäre kein Japaner würden nicht Design und Verarbeitungsphilosophien dem Auto zuzusprechen sein. Lexus verfolgt die Prinzipien „Omotenashi“, also Gastlichkeit und Service, „Takumi“, hohe Handwerkskunst in ausgereifter Technik und „Time“ den Anspruch, dass jede Minute im Fahrzeug zum Erlebnis wird.

### Nachhaltigkeit

Lexus ist die Luxusmarke von Toyota und so sind auch Qualität, Zuverlässigkeit, Langlebigkeit und Technik bekanntlich mehr als makellos. Daher lässt sich zum Lexus LBX seitens Technik und Fahrweise oft ein Vergleich mit dem Toyota Yaris Cross herstellen, der in vielen Punkten ähnlich, aber dann doch nicht gleich ist. Der LBX will bewohnt werden und dazu gehört, dass der kleine SUV gut aussieht, sich gut anfühlt, gut riecht und insgesamt ein angeneh-

mes Ambiente in jeder Hinsicht bietet.

### Schöner Wohnen

Lexus stellt den Anspruch seine Fahrerin oder Fahrer und natürlich auch die Mitfahrer mit einem Hauch von Luxus verwöhnen zu wollen und das merkt man, wenn man im Fahrzeug Platz nimmt und den LBX auf sich wirken lässt. Man möchte meinen, es reicht schon aus, einfach nur darin zu sitzen und sich dem Gesamteindruck, den das Fahrzeug ausstrahlt, hinzugeben und damit ein „multisensorisches Erlebnis“ zu genießen.

### Luxus & Lifestyle

Solide Verarbeitung und sehr angenehme Materialanmutung erwartet man. Das Auto riecht aber auch gut und das ist auch so gewollt, und damit auch Teil der Designphilosophie des LBX. Damit aber nicht genug. Lexus bietet bei der Wahl der Aus-

stattung Individualität an und möchte, dass der Besitzer des Fahrzeuges möglichst seine Note mitbestimmt und damit seinen eigenen Stil zum Ausdruck bringt. Natürlich bekommt man bei diesem LBX und damit passend zum Wohngefühl im Auto auch eine entsprechende Audio Ausstattung vom Audio Pionier Mark Levinson. Zusammenfassend ist der LBX ein sehr gefälliges, wendiges SUV, das durchaus spritzig gefahren werden kann, gleichzeitig aber die bekannte Sparsamkeit des Plattform-Bruders Toyota Yaris durch die Hybridtechnik gewährleistet, aber - und das ist das Hauptunterscheidungsmerkmal - viel mehr ein Lifestyle-Fahrzeug ist und der Individualität seiner Besitzerin oder seines Besitzers gerecht werden möchte - und das hat auch seinen Preis. Ab 33.690 Euro.

*Eduard Unger*



Fotos: Hersteller



# DAS ★★★★★ 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





**MOTORTYP** Saug-Benziner  
**ZYLINDER** R4  
**LEISTUNG** 140 PS  
**DREHMOMENT** 238 Nm  
**0 AUF 100 KM/H** 9,7 Sek.  
**SPITZE** 194 km/h  
**GETRIEBE** 6-Gang manuell  
**ANTRIEB** Vorderrad  
**LEERGEWICHT** 1.486 kg  
**REIFEN** 215/55 R 18  
**VERBRAUCH** 6,0 L/100 km  
**VERBRAUCH TEST**  
 6,2 L/100 km  
**CO2** 135 g/km  
**L/B/H** 4.395/1.795/1.540  
**KOFFERRAUM** 430-1.406 L  
**PREIS** 35.840 €  
**PREIS TESTWAGEN** 36.670 €

motor**more**

**Test: Mazda CX-30 2,5L G140**

# Hochbeiniger

Wir nahmen uns den aufgefrischten Mazda CX-30 vor.

Der Mazda CX-30 ist seit 2019 auf dem Markt und verbindet modernes Kompakt-Crossover-Design mit klassischen Attributen, wie etwa physischen Knöpfen zur Bedienung statt wischintensiver Touchscreens. Auch die Motorisierung ist bewusst traditionell gehalten: Wie schon beim zivilen Mazda 3 in unserer letzten Ausgabe, kommt auch der kleine Crossover mit einem 2,5-Liter-Saugmotor daher, der nominell 140 PS leistet.

## Einfach fesch

Das Design des Japaners weiß durchaus zu gefallen. Er wirkt modern und zeitgemäß, hebt sich aber dennoch positiv vom aktuellen Designer-Einerlei ab und ist natürlich sofort als Mazda erkennbar. Er fügt sich nahtlos in die Modellfamilie ein. Besonders gelungen ist die Lackierung: Mazda nennt das Metallic-Rot „Soul Red Crystal“. In Kombination mit mattschwarzen Akzenten – etwa am unteren Teil der vorderen Stoßstange, an der hinteren Stoßstange so-

wie an den Seitenschwellern – wirkt der CX-30 außen äußerst elegant.

## So soll es sein

Auch der Innenraum überzeugt optisch: Neben einer schwarzen Kunststofflandschaft sorgen Chromakzente für eine angenehme, wohnliche Atmosphäre. Wie schon im Mazda 3 finden wir auch im CX-30 analoge Armaturen. Allerdings spiegelt die konkave Abdeckung des Kombiinstrumente bei einer Körpergröße von rund 1,80 Metern teilweise stark. Dafür gibt es ein Head-up-Display, das die wichtigsten Informationen direkt auf die Frontscheibe projiziert – gut ablesbar und sicher, da die Blickwechsel sehr kurz bleiben.

## Den Nerv getroffen

Ein weiterer Kritikpunkt, der jedoch nicht nur Mazda betrifft, ist das nervige Gebimmel, sobald man auch nur 1 km/h über der erlaubten Geschwindigkeit fährt. Muss das wirklich sein? Sollte es nicht dem Fahrer überlassen

bleiben, wie schnell er unterwegs ist? Zudem schafft es bislang kein Hersteller, die erlaubte Geschwindigkeit immer korrekt anzuzeigen – hier besteht also noch Verbesserungsbedarf. Sehr positiv fällt dagegen der Seitenhalt der Sitze auf, die zudem ausgesprochen bequem sind. Bei Nacht überzeugen die adaptiven LED-Matrix-Scheinwerfer: Der CX-30 blendet automatisch auf, selbst bei Gegenverkehr bleibt das Fernlicht aktiv, da entgegenkommende Fahrzeuge gezielt „ausgeblendet“ werden. Das sorgt für maximale Weitsicht, ohne andere zu blenden. Alles in allem präsentiert sich der Mazda CX-30 als modernes Fahrzeug, das bei den wichtigsten Bedienungselementen erfreulicherweise auf klassische Knöpfe setzt, statt auf überladene Touch-Menüs mit unzähligen Unterpunkten. Er kombiniert moderne Technik mit einem Schuss Old-School – und das in einer gelungenen Mischung.

Rainer Lustig



Fotos: Rainer Lustig

**TOYOTA GAZOO RACING CENTER 1200 WIEN**  
**NEUWAGEN / TUNING / WERKSTATT**

# PERFORMANCE FÜR DIE STRASSE



**Test: Honda Jazz e:HEV 1.5 i-MMD Advance Sport**

# Kleines Raumschiff

Wir testeten den aufgefrischten Jazz in alltäglichen Situationen, hatten teilweise Gepäck der unterschiedlichsten Art dabei.

Besonders praktisch ist die Flexibilität der hinteren Sitzbank, die als „Magic Seat“ bekannt ist, wobei die Sitzfläche mit einem Handgriff hochklappbar ist und die ganze Bank versenkbar ist. Ersteres hilft insbesondere, wenn anstatt der Sitzreihe einfach nur Stauraum ohne Sitzfläche benötigt wird, etwa für übergroße Einkaufstaschen, die nach hinten gestellt werden sollen. Zweiteres hingegen vergrößert den Kofferraum auf 1.205 Liter. Der Vollhybrid beim Jazz und auch bei anderen Honda-Modellen ist so konzipiert, dass oft ein Elektromotor die Räder antreibt. Die Energie wird von einem Benzinmotor gewonnen, der an den Generator gekoppelt ist, welcher die Batterie speist. Erst bei höheren Geschwindigkeiten wird dann über eine Kuppelung der Verbrennungsmotor auf die Räder durchgeköpelt. Die Technik ist so fein, dass keinerlei Ruckeln oder Umschaltvorgänge wahrgenommen werden.

Insgesamt wird mit Energie sehr effizient umgegangen, wobei auch Bewegungsenergie, z.B. beim Bremsen oder Auslaufen, rekuperativ die Batterie wieder lädt.

## Raumwunder

Der Innenraum wirkt sehr wertig und haptisch angenehm griffig. Polsterungen und Ziernähte machen ihn besonders wohnlich, die Sitze sind sehr bequem und ermüdungsfrei. Der Rundumblick und die Panorama-Windschutzscheibe vermitteln ein Gefühl von Weite. Besonders hervorzuheben sind die physischen Tasten für die Klimaanlage sowie die feedbackgebenden Lenkradtasten zur Steuerung diverser Assistenten und zum Abruf von Fahrinformationen im Fahrinformationsdisplay, das ergonomisch und informationsaufbereitend höchst gelungen ist. Das mittige Infotainment erscheint auf den ersten Blick klein, ist aber für die erweiterte Fahr-

zeugbedienung wie Radio, Navi und einige Individualeinstellungen unserer Meinung nach optimal und gelungen im Jazz integriert.

Der Jazz lässt sich zügig, aber auch höchst sparsam, nutzen. Im Mischbetrieb und im Eco-Modus lassen sich 5 Liter sehr weit unterbieten; sogar weniger als 4 Liter sind bei ausgewogener, vorausschauender Fahrweise mit zwei Personen und im Eco-Modus möglich. Eher selten, aber doch, macht sich akustisch der in diesem Antriebskonzept mitarbeitende Benzinmotor bemerkbar, wenn kurzzeitig höhere Lasten oder raschere Beschleunigungen dem Jazz abverlangt werden. Die Gesamtkonzeption des Honda Jazz überzeugt jedenfalls mit hoher Qualität, Praktikabilität, Ökonomie, intelligenten Lösungen und seinen kompakten Maßen, die ihn jedenfalls vielfältig einsetzbar machen.

*Eduard Unger*



**MOTORTYP** 107 PS-Saug-Benziner, 122 PS-Elektromotor  
**ZYLINDER** R4  
**AKKUKAPAZITÄT** 1,1 kWh  
**SYSTEMLEISTUNG** 122 PS  
**DREHMOMENT** 253 Nm  
**0 AUF 100 KM/H** 9,6 Sek.  
**SPITZE** 175 km/h  
**GETRIEBE** CVT-Getriebe  
**ANTRIEB** Vorderrad  
**LEERGEWICHT** 1.314 kg  
**REIFEN** 185/55 R16  
**VERBRAUCH** 4,7 L/100 km  
**VERBRAUCH TEST**  
4,9 L/100km  
**CO<sub>2</sub>** 106 g/km  
**L/B/H** 4.089/1.966/1.526  
**KOFFERRAUM** 304-844 L  
**PREIS** 31.290 €  
**PREIS TESTWAGEN** 31.290 €



Fotos: Eduard Unger



TOURING  
**NIO eT5**

# Der erste seiner Art

Bereit für neue Wege – jetzt auch in Österreich



**Auto Auer GmbH**  
Wienerstraße 78-82, 3500 Krems  
02732 83501  
[office@auto-auer.at](mailto:office@auto-auer.at)

**Max Lampelmaier GmbH**  
Salzburger Straße 33, 5163 Mattsee  
06217 5221-0  
[info@lampelmaier.at](mailto:info@lampelmaier.at)

**nio-auto.at**

Stromverbrauch nach WLTP kombiniert: 19,3-21,9 kWh/100km; CO<sub>2</sub> Emissionen kombiniert: 0 g/km; CO<sub>2</sub>-Klasse A.  
Das Bild dient nur zur Veranschaulichung.



**MOTORTYP** Turbo-Diesel  
**ZYLINDER** R4  
**LEISTUNG** 177 PS  
**DREHMOMENT** 400 Nm  
**0 AUF 100 KM/H** 9,1 Sek.  
**SPITZE** 185 km/h  
**GETRIEBE** 8-Gang-Automatik  
**ANTRIEB** Vorderrad  
**LEERGEWICHT** 1.878 kg  
**REIFEN** 225/55 R17  
**VERBRAUCH** 7,3 L/100 km  
**VERBRAUCH TEST**  
 8,3 L/100 km  
**CO2** 191 g/km  
**L/B/H** 4.959/1.920/1.899  
**KOFFERRAUM** 550-1.600 L  
**PREIS** 60.689 €



**Test: Toyota Proace Verso 2,0 D-4D 180 AT VIP**

# Businessliner

Der Titel kommt nicht von ungefähr, die Bus-Version des Proace spielt wahrlich alle Stückerln und verdient sich den Zusatz VIP – und zwar ohne Wenn und Aber. Viele der verbauten Features findet man sonst nur in Luxuslimousinen.

Eine kleine Zusammenfassung: 2-Zonen-Klimaautomatik, Premium-Soundanlage, Webasto-Standheizung, elektrisch verstellbare Vordersitze mit Massagefunktion, Ledersitze, zwei Einzelsitze in der zweiten Reihe mit Lounge-Tisch auf Schienen, ein Keyless-System mit zwei seitlichen Schiebtüren, ein Sky-view-Panoramadach und vieles mehr. Damit wirkt der Innenraum mehr als nobel, und man würde nicht glauben, in einem Bus zu sitzen – wären da nicht die erhöhte Sitzposition und die dritte Sitzreihe.

## Ohne Tadel

Gleiches gilt auch für den Chauffeur, der an einem Arbeitsplatz agieren kann, welcher keine Wünsche offen lässt. Da fallen die perfekten Sitze ebenso auf wie das schick gestaltete und sehr griffige Lenkrad mit den in-

tuitiv bedienbaren Tasten. Das gilt übrigens für das komplette Cockpit, wo alles sehr logisch und gut bedienbar angeordnet und auch die Optik sehr gelungen ist. Speziell der Touchscreen mit seiner Navi-Darstellung und den Menüs fällt hier ins Auge.

## Raum und Nutzen

Voll besetzt dürfen sich alle Mitfahrer über jede Menge Platz freuen, fürs Gepäck bleibt dann aber nur mehr bedingt viel Raum. 550 Liter sind es; verzichtet man auf die dritte Reihe, stehen bis zu 1600 Liter zur Verfügung. Als sehr praktisch haben sich auch die beiden seitlichen, elektrisch zu bedienenden Schiebetüren erwiesen. Dadurch wird der Einstieg oder das Anschnallen von Kleinkindern im wahrsten Sinn des Wortes zum Kinderspiel. Und wie fährt er sich?

Die Kombi aus 2-Liter-Die-

selaggregat mit 177 PS und 8-Gang-Automatik passt perfekt. Kraft in jeder Lebenslage, und die Automatik sortiert die Gänge seidenweich, wobei der Fahrer wahlweise auch via Schaltwippen hier das Kommando übernehmen kann. Reisen wird damit zum Genuss, nicht zuletzt, weil auch die Abstimmung auf der komfortablen Seite liegt, das Fahrwerk trotzdem dem Piloten stets eine sichere Straßenlage vermittelt. Und wer den Gasfuß nicht zu sehr strapaziert, fährt mit gut 8 Litern Diesel die 100-Kilometer-Distanz. Wie es sich für einen VIP-Boliden gehört, ist auch auf die Geräuschkulisse großes Augenmerk gelegt worden. Selbst auf der Autobahn bei hohem Tempo wird es nie laut – außer, die Soundanlage ist gerade am Werk.

Gerald Hruza



Fotos: Henry Gasselich



DOTZ 4x4  
**TALARA**  
BRONZE



««« dotz-wheels.com »»»»

MERCEDES SPRINTER / WHEELS: TALARA | BRONZE

**TALARA**  
BRONZE

## Test: VW Golf Rabbit eHybrid

# Teilzeit-Elektriker

Dieser Hase läuft und läuft ... auch als Plug-in-Hybrid.

Der Plug-Hybrid ist technisch anspruchsvoll. Im Alltag packen viele Kunden nicht einmal das Ladekabel aus. Das Konzept mutiert zum ökologisch absurden Steuersparmodell. Die Idee, die kurzen täglichen Fahrten elektrisch zurückzulegen und den Sommerurlaub ohne Ladeärgern entspannt fossil zu bestreiten, klingt eigentlich einladend. Obendrauf denken wir uns: Warum nicht auch mal mit einem Plug-in-Hybrid probieren, so viel elektrisch wie möglich auf der Langstrecke zu fahren?

### Aus beiden Welten

Den traditionsreichen Golf Rabbit gibt es seit dem Facelift auch als eHybrid genannten Plug-in-Hybrid. Unter der Haube arbeitet ein 150 PS starker 1,5-Liter-TSI-Benzinmotor, gemeinsam mit einem 116 PS starken Elektromotor, was eine Systemleistung von 204 PS ergibt. Übertragen wird die Kraft mittels 6-Gang-Direktschaltgetriebe auf die Vorderachse. In Kombination mit dem 19,7

kWh großen Akku ergab sich auf über 1.100 Testkilometern ein Durchschnittsverbrauch von nur 1,4 Litern Benzin plus 13,1 kWh Strom.

### Strombetrieb

Insgesamt luden wir sechsmal AC und dreimal DC. Stadtfahrten im reinen Elektromodus lagen bei etwa 16–17 kWh/100 km, auf Überlandstrecken inklusive Autobahnabschnitten bei rund 20 kWh/100 km – das entspricht somit einer realen rein elektrischen Reichweite von gut 100 km. Damit ist der Golf Rabbit eHybrid für jene mit Reichweitenangst ein idealer Einstieg in die E-Mobilität: Wer regelmäßig zu Hause, bei der Arbeit oder an der öffentlichen Ladesäule laden kann, fährt im Alltag lokal emissionsfrei. Bei einem längeren Ausflug oder im Urlaub springt der Benzinmotor mit seinem 40-Liter-Tank ein, wobei der Elektromotor hier stets beim Beschleunigen unterstützt. Wer hingegen nicht lädt, schleppt unnötig ein Mehrgewicht von

400 Kilo mit. Das Fahrverhalten ist golftypisch neutral und erinnert bei der Kraftentfaltung stark an ein Elektroauto. Im Vergleich zum eGolf der 7. Generation ist die Ladeleistung gestiegen: 11 kW AC und 50 kW DC – eine vollständige Ladung von 0 auf 100 Prozent dauert an einer DC-Schnellladestation nur rund 42 Minuten, genug Zeit für einen Einkauf oder die Einnahme einer Mahlzeit. Da der Akku im Kofferraumboden untergebracht ist, sinkt das Kofferraumvolumen auf lediglich 273 Liter. Da im vollgepackten Motorraum kein Platz für einen Frunk vorhanden ist, landet das Ladekabel unweigerlich im Passagierraum. Die Verarbeitung in diesem wirkt solider als im vollelektrischen Schwestermodell ID.3. Durch das Facelift zog wieder ein Lenkrad mit haptischen Tasten samt Schaltwippen und das aus den VW ID-Modellen bekannte 12,9-Zoll-Entertainmentssystem ein.

Georg Hanousek



**MOTORTYP** Turbo-Benziner,  
Elektromotor  
**ZYLINDER** R3  
**AKKUKAPAZITÄT** 19,7 kWh  
**SYSTEMLEISTUNG** 204 PS  
**DREHMOMENT** 250 Nm  
**0 AUF 100 KM/H** 7,2 Sek.  
**SPITZE** 220 km/h  
**GETRIEBE** 6-Gang-DSG  
**ANTRIEB** Vorderrad  
**LEERGEWICHT** 1.652 kg  
**REIFEN** 225/40 R18  
**VERBRAUCH** 1,1-6,6 L/100 km  
12,1-19,3 kWh/100 km  
**VERBRAUCH TEST**  
1,4 L + 13,1 kWh/100km  
**CO<sub>2</sub>** 25-150 g/km  
**L/B/H** 4.289/1.789/1.478  
**KOFFERRAUM** 273-1129 L  
**PREIS** 39.000 €  
**PREIS TESTWAGEN** 43.900 €



Fotos: Georg Hanousek

**Test: Renault Rafale Atelier Alpine E-Tech 4x4**

# Französischer Jet

Das fesche Topmodell Rafale als Plug-in Hybrid im Test

Renault hat sein großes Fast-back-SUV-Coupé nach dem französischen Kampfflugzeug Dassault Rafale benannt. Wie sein Namensgeber ist auch der Rafale der Straße mit zwei Motoren ausgestattet. Als Plug-in-Hybrid leistet der Testwagen satte 300 PS, kombiniert aus einem Dreizylinder-Motor mit 150 PS und einem Elektromotor mit 151 PS. Doch damit nicht genug: Dieses schnittige SUV-Coupé in dem auffälligen Gipfelblau-Mattlack überrascht noch mit weiteren technischen Raffinessen. Dazu gehören die Atelier-Alpine-Ausstattung mit den 21-Zoll-Felgen und dem Sportfahrwerk, dessen aktive Dämpfung immer durch eine Straße scannende Kamera an den Straßentyp angepasst wird. Zusätzlich kann noch zwischen Comfort, Dynamic und Sport gewechselt werden, was Auswirkungen auf das ESP, das 4Control Advanced System und die adaptiven Stoßdämpfer hat. Ergänzt wird das Ganze noch

durch eine mitlenkende Hinterachse. Dieses lässt in der Stadt bis 50 km/h die Hinterräder um 5 Grad mitlenken für mehr Agilität, darüber hinaus bis zu 1 Grad für mehr Stabilität in Kurven.

## Chapeau!

Der Innenraum ist großzügig, wertig und optisch ansprechend gestaltet. In den Türverkleidungen, dem Armaturenbrett und den Sitzen finden sich die Nähte immer dreifach in den Farben der französischen Tricolore Blau-Weiß-Rot wieder. Die großzügigen ergonomischen Sportsitze aus Alcantara und Kunstleder enthalten in den Vordersitzen ein beleuchtetes Alpine-Logo. Optional war der Testwagen mit dem sogenannten Solarbay-Panoramadach ausgestattet. Es besteht aus mehreren Folienschichten im Glas, die per Sprach- oder Handsteuerung in 4 Stufen vermilchen. Neben dem Head-up-Display und dem klangstarken Harman-Kardon-Soundsystem

mit 12 Lautsprechern gibt es wie gewohnt die Renault-typischen drei Hebel rechts hinter dem Lenkrad sowie das Infotainment mit Google-Betriebssystem und den darunter befindlichen Tasten für die Klimatisierung. Vor der Armlehne, in Form eines Schubhebels eines Flugzeugs, befindet sich der Knopf für den EV-Mode. Hier kann zwischen Hybrid, Electric und e-Save umgeschaltet werden. Das harmonische Plug-in-Hybrid-System, das mit bis zu 7,4 kW einphasig AC in rund 2,5 Stunden geladen werden kann, geht immer voll zur Sache. Selbst in Kombination mit dem nur 1,2 Liter großen, akustisch präsenten Dreizylinder-Motor kommt der „Kampfjet“ voll zur Geltung. Mit dem 17 kWh großen Akku waren rein elektrische Fahrten von bis zu 94 km möglich. Auf einer Autobahnstrecke von über 200 Kilometer lag der Verbrauch bei 5,7 Liter und 13,9 kWh..

Joachim Zanitzer



Fotos: Bernhard Reichel



**MOTORTYP** Turbo-Benziner,  
Elektromotor

**ZYLINDER** R3

**SYSTEMLEISTUNG** 300 PS

**DREHMOMENT** 320 Nm

**AKKUKAPAZITÄT** 17 kWh

**0 AUF 100 KM/H** 8,8 Sek.

**SPITZE** 180 km/h

**GETRIEBE** 2+4-Gang-Automatik

**ANTRIEB** Allrad

**LEERGEWICHT** 2.009 kg

**REIFEN** 245/40 R 21

**VERBRAUCH** 0,6-6,2 l

21,2 kWh/100 km

**VERBRAUCH TEST**

1,4 l + 13,1 kWh/100km

**CO<sub>2</sub>** 14-140 g/km

**L/B/H** 4.289/1.789/1.478

**LADEVOLUMEN** 273-1129 L

**PREIS** 39.000 €

**PREIS TESTWAGEN** 43.900 €

\*inkl. Haftpflicht 43,49 €, Kasko 158,42 €, motorbez. Versicherungssteuer 119,52 €, Bonus-/Malus-Stufe 0, Zulassungsbez. Wien

Versicherung inkl. Kasko  
ab **321,43 €** monatlich\*

**helvetia**  
Ihre Schweizer Versicherung

## Test: BYD Dolphin Surf Comfort

## Fruchtzweig

Kompakt, clever, dynamisch – der freche kleine sowie sympathische BYD Dolphin Surf Comfort im ersten Test.

Mit dem Dolphin Surf Comfort bringt der chinesische Hersteller BYD sein bislang kleinstes Modell auf den Markt und beweist, dass ein Kleinwagen nicht automatisch Verzicht bedeuten muss und das Segment alles andere als am Ende ist. Gerade einmal 3,99 Meter kurz, bietet das Fahrzeug überraschend viel Auto für sehr faires Geld.

## So gut wie voll

Im Innenraum empfängt der BYD Dolphin seine Passagiere mit elektrisch verstellbaren Kunstledersitzen inklusive Sitzheizung und einem zentralen Multimediadisplays mit Android Auto und Apple CarPlay. Erfreulich sind die haptischen Tasten am Lenkrad sowie jene für die Klimasteuerung und der Lautstärkenregler in der Mittelkonsole. Der Kofferraum fasst klassenübliche 308 Liter und kann mittels geteilter Rückbank

auf bis zu 1.037 Liter erweitert werden. Außen bietet der Dolphin Surf eine 360 Grad-Kamera, Parksensoren hinten, LED-Frontscheinwerfer sowie 16 Zoll Alufelgen.

## Flott und flink

Unter der Haube arbeitet ein 156 PS starker Permanentmagnet-Synchronmotor, der letztlich besonders im Sportmodus für flotten Vortrieb sorgt, bei Nässe aber nicht das volle Drehmoment auf die Straße bringt. Im Alltag überzeugt der BYD mit Effizienz: unter 10 kWh Verbrauch innerorts, im Testdurchschnitt auf 1.000 Kilometern mit hohem Überlandanteil 16,5 kWh/100 km.

## Kleiner Alltagsheld

Auch beim Laden zeigt sich eine hohe Alltagstauglichkeit: 11 kW an der städtischen Ladesäule, der Ladeanschluss vorne rechts

ist dafür ideal positioniert. An der Schnellladesäule schafft er maximal 85 kW, womit der Akku von 10 auf 80 Prozent in rund 35 Minuten geladen ist. Damit eignet sich der Dolphin Surf nicht ausschließlich für die Stadt, sondern auch für die gelegentliche Langstrecke.

## Schlanker

Die Software wirkt im Vergleich zu den größeren BYD-Modellen abgespeckt – kein Bordcomputer, lediglich der Momentanverbrauch ist abrufbar, die Klimaanlage lässt sich in 17 Stufen ändern, nicht aber in Grad Celsius, zudem fehlt dem Autor die Außentemperaturanzeige. Unterm Strich überzeugt der Dolphin Surf Comfort als praktischer, sparsamer und überraschend hochwertiger Einstieg in die Welt der E-Mobilität.

Georg Hanousek



# BYD

**MOTORTYP** Permanent-Magnet-Synchronmotor  
**AKKUKAPAZITÄT** 43,2 kWh  
**LEISTUNG** 156 PS  
**DREHMOMENT** 220 Nm  
**0 AUF 100 KM/H** 9,1 sec  
**SPITZE** 150 km/h  
**ANTRIEB** Vorderrad  
**LEERGEWICHT** 1.390 kg  
**REIFEN** 185/55 R16  
**REICHWEITE** 310 km  
**REICHWEITE TEST** 262 km  
**VERBRAUCH** 16,0 kWh/100 km  
**VERBRAUCH TEST** 16,5 kWh  
**L/B/H** 3.990/1.720/1.590 mm  
**LADEVOLUMEN** 308-1.037 L  
**PREIS** 25.880 €  
**PREIS TESTWAGEN** 25.880 €

Fotos: Georg Hanousek



**Test: BYD Sealion 7**

# Komfort trifft Kraft

**BYD**



Fotos: Joachim Zanitzer

**MOTORTYP** Asynchronmotor v.,  
Permanentmagnet-Synchronmotor h.  
**AKKUKAPAZITÄT** 91,5 kWh  
**LEISTUNG** 530 PS  
**DREHMOMENT** 690 Nm  
**0 AUF 100 KM/H** 4,5 sec  
**SPITZE** 215 km/h  
**ANTRIEB** Allradantrieb  
**LEERGEWICHT** 2.435 kg  
**REIFEN** 245/45 R20  
**REICHWEITE** 502 km  
**REICHWEITE TEST** 419 km  
**VERBRAUCH** 18,5 kWh/100 km  
**VERBRAUCH TEST** 21,8 kWh  
**L/B/H** 4.830/1.925/1.620 mm  
**LADEVOLUMEN** 58+520-1.789 L  
**PREIS** 52.480 €  
**PREIS TESTWAGEN** 53.580 €

Mit dem Sealion 7 bringt BYD ein weiteres SUV und das in einer Konfiguration, die keine Wünsche offen lässt.

Der 4,83 Meter lange Fünfsitzer setzt auf elegantes Design, hochwertige Materialien und moderne Antriebstechnik. Unter dem Blech arbeitet ein Allradsystem mit 530 PS, gespeist aus einem 91,5 kWh großen LFP-Akku. Trotz 2,4 Tonnen Leergewicht gelingt der Sprint auf Landstraßentempo in nur 4,5 Sekunden. Doch anders als die sportlich abgestimmte Limousine Seal, legt der Sealion 7 den Schwerpunkt klar auf Komfort: Das Fahrwerk filtert Unebenheiten souverän heraus, die Sitzposition ist höher, die Lenkung agiert angenehm ruhig, die Assistenzsysteme arbeiten unaufgeregt – ideal für Langstrecken.

## Luxus pur

Im Innenraum dominiert Luxus: Großzügige Nappaledersit-

ze mit gesteppter Oberfläche, wahlweise auch in elegantem Weiß, schaffen Wohnzimmeratmosphäre. Die Materialauswahl und Verarbeitung bewegen sich auf Premium-Niveau, was man am Lenkrad erkennt, welches einen belebten Pralltopf und metallbedampfte Tasten hat. Der 520 bis 1.789 Liter fassende Kofferraum, ergänzt durch einen 58-Liter-Frunk, macht den Sealion 7 auch im Alltag vielseitig einsetzbar.

## Meilenstein

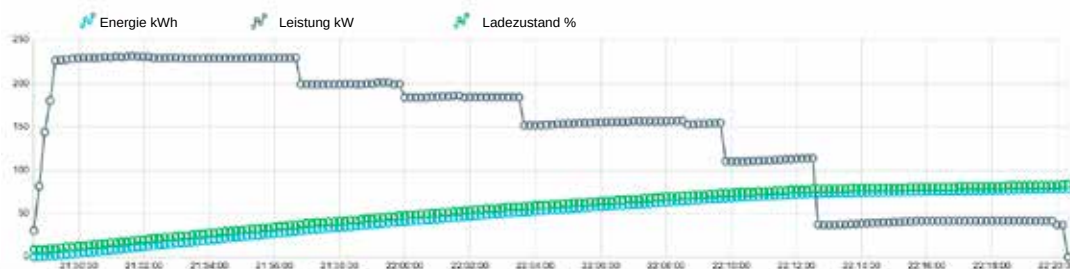
Technisch ist der Sealion 7 ein weiterer Meilenstein für BYD in Europa: erstmals mit 800-Volt-Architektur ausgestattet, ermöglicht der große Akku Ladeleistungen von bis zu 230 kW. Damit dauert die Ladung von 10 auf 80 Prozent nur rund 25 Minuten. Die

Heckantriebsvariante mit dem kleineren 82,5 kWh-Akku bleibt bei der 400 Volt Technik und maximal 150 kW Ladeleistung - entsprechend dauert der Ladevorgang bis 80 Prozent 8 Minuten länger. AC-seitig verfügen beide Modelle über ein 11 kW Onboard-Ladegerät.

## Praxisgerecht

Mit einem Testverbrauch von rund 21,8 kWh/100 km sind dank des großen Akkus praxisgerechte Reichweiten von über 400 Kilometern möglich. Das Allradmodell kann zudem bis zu 1,5 Tonnen Anhängelast ziehen, während jenes mit Heckantrieb auf 750 Kilo beschränkt ist. Der BYD Sealion 7 kombiniert Leistung mit hohem Reisekomfort und das zu einem Preis von gut 53.000 Euro.

Georg Hanousek



\*inkl. Haftpflicht 45,08 €, Kasko 195,42 €, motorbez. Versicherungssteuer 189,24 €, Bonus-/Malus-Stufe 0, Zulassungsbez. Wien

Versicherung inkl. Kasko  
ab **429,73 €** monatlich\*

**helvetia**  
Ihre Schweizer Versicherung

## Test: Leapmotor C10 Design

# Reduziert

Entwickelt und gebaut in China und ist so manches von Tesla abgeschaut? Der große C10 im ersten Test.

Mit dem C10 bringt Leapmotor, ein chinesischer Hersteller, an dem Stellantis größter Einzelaktionär ist, sein erstes SUV nach Österreich. Neben dem Kleinwagen T03 soll das 4,74 Meter lange D-Segment-SUV die Marke hierzulande etablieren. Getestet wurde die vollelektrische Variante mit dem netto 66 kWh fassenden Akku und dem 218 PS starken Heckmotor.

Der Tesla-Einfluss ist unübersehbar: Der Schlüssel ist eingespart, es gibt nur eine nervige NFC-Karte oder eine App für den Zutritt. Das Cockpit verzichtet weitgehend auf Schalter, sogar die Lüftungsdüsen werden über den zentralen Touchscreen gesteuert. Das Design wirkt aufgeräumt und die Verarbeitung hochwertig. Serienmäßig an Bord sind unter anderem be-

heizte und belüftete Kunstledersitze, 360-Grad-Kamera, Parkensoren hinten, LED-Scheinwerfer und ein Panoramadach mit Rollo.

Pfiffig ist der im Dachspoiler versteckte Heckscheibenwischer. Der dahinter liegende Kofferraum fasst 435 Liter, verfügt über eine hohe Ladekante, lässt sich aber auf bis zu 1.410 Liter erweitern. Unter der Fronthaube findet sich zudem ein 32 Liter-Frunk, ideal fürs Typ-2-Ladekabel, mit dem an der AC-Ladesäule mit 11 kW geladen werden kann. DC sind maximal 84 kW möglich – kein Spitzenwert, dafür mit stabiler Ladekurve: 10–80 Prozent werden in rund 35 Minuten nachgeladen. Auf der Straße zeigt sich der C10 komfortabel. Das Fahrwerk bügelt Unebenheiten souverän weg, die

Kraftentfaltung bleibt aber selbst im Sportmodus stets sanft.

Der adaptive Tempomat arbeitet zuverlässig, allerdings lässt sich der Abstand zum vorausfahrenden Fahrzeug nicht variieren, wodurch schon sehr früh abgebremst wird. Der Spurhalteassistent agiert etwas ruppig, kann aber auch deaktiviert werden. Ebenso der Geschwindigkeitswarner und der Aufmerksamkeitswarner: mit jeweils einem Klick im Drop-Down-Menü kehrt Ruhe im Innenraum ein. Im Herbst-Mix lag der Verbrauch bei 20,7 kWh/100 km, innerstädtisch sind Werte um die 12 kWh möglich. Real sind somit etwas über 300 Kilometer Reichweite pro Ladung möglich.

Georg Hanousek



Fotos: Georg Hanousek



**MOTORTYP** Permanent-magnet-Synchronmotor  
**AKKUKAPAZITÄT** 66 kWh  
**LEISTUNG** 218 PS  
**DREHMOMENT** 320 Nm  
**0 AUF 100 KM/H** 7,5 Sek.  
**SPITZE** 170 km/h  
**GETRIEBE** 1-Gang Automatik  
**ANTRIEB** Hinterrad  
**LEERGEWICHT** 1.980 kg  
**REIFEN** 245/45 R20  
**REICHWEITE** 425 km  
**REICHWEITE TEST** 318 km  
**VERBRAUCH** 18,5 kWh/100 km  
**VERBRAUCH TEST** 20,7 kWh/100km  
**CO<sub>2</sub>** 0 g/km (lokal)  
**L/B/H** 4.739/1.900/1.680 mm  
**LADEVOLUMEN** 32+435-1.410 L  
**PREIS** 38.500 €  
**PREIS TESTWAGEN** 38.500 €



Denkmalschutz  
Altbausanierung  
Bautischlerei  
Möbelbau  
Inneneinrichtung  
Küchen  
3D-Planung

## Test: Fiat Grande Panda Electric La Prima

# Tolle Kiste Reloaded

Fiat baut Panda 3 und 4 derzeit noch parallel. Elektrisch ist nur die ganz neue Generation zu haben.

Die Bezeichnung „Die Tolle Kiste“ stammt aus den Werbeslogans Fiats aus den 80er Jahren. Der damalige Panda war schlicht und einfach, aber sehr erfolgreich. Nun ist die vierte Generation am Start und ist sowohl als Hybrid- als auch als Elektroversion wie sein Urahn Panda Elettra verfügbar. Dieser kam damals mit seinen Bleiakkus 70 Kilometer weit, der Neue kommt definitiv weiter.

Noch ist der Grand Panda nur als Fronttriebler zu bekommen; eine Designstudie für den legendären 4x4 existiert bereits. Die Optik wäre schon mal vorhanden. Auch innen durften sich die italienischen Designer austoben. Hier war der Dach-Rundkurs in Lingotto in Turin die Vorlage, und alles wurde mehrheitlich in Blau und Gelb gestaltet. Sowohl am Armaturenbrett (inklusive Logo vom alten Panda) als auch in der Mittelkonsole und den beiden

Anzeigen Power und Akkustand im Armaturenbrett. Und an den Türen sind wieder die Fiat-Logos, der nette Schriftzug an den bequemen Sitzen sowie das Armaturenbrett mit Bambusfaser und der „Bambox“. Die Ausstattung La Prima bietet zudem kabelloses Handyladen, Klimanavigation mit Tasten, Navigation, Rückfahrkamera, Parksensoren vorne und abgedunkelte Scheiben hinten. Das Winterpaket, das nur 375 Euro kostet, sollte dabei sein, da es Sitz- und Lenkradheizung sowie Frontscheibenheizung im Bereich der Wischerblätter bietet. Damit hat man auch schon das Maximum an Ausstattung im Wagen.

Das Raumangebot, obwohl nur 4 Meter lang, und die Rundumsicht sind aufgrund der kantigen Form ausgezeichnet. Das Fahrverhalten ist sehr komfortabel, wobei die Sitze auch dazu beitragen. Der Grand Panda ist

ausreichend motorisiert, was bedeutet, er schafft maximal 132 km/h Spitze. Auch die Beschleunigung ist mit 11,5 Sekunden auf 100 km/h überschaubar. Der Wagen ist mit knapp über 1,4 Tonnen eher leicht, was an dem nur 350 kg schweren LFP-Akku mit 43,8 kWh Nettokapazität liegt. Wien-Linz ist mit einer gemüthlichen Geschwindigkeit gerade noch so machbar. Wie hoch der Verbrauch dabei ist, muss man sich selbst ausrechnen; eine Anzeige dazu gibt es nicht, ebenso wenig eine Laderoutenplanung in der Navigation. Im Endeffekt sind 200 Kilometer auf der Autobahn machbar, 250–280 in der Stadt realistisch. Die maximale DC-Ladeleistung betrug 89 kW, und in 34 Minuten ist der Akku von 10 auf 80 Prozent geladen. Der Durchschnittsverbrauch von 19,3 kWh ist aufgrund des hohen Autobahnanteils nicht sehr repräsentativ.

Joachim Zanitzer

# FIAT

**MOTORTYP** Permanent-Magnet-Synchronmotor  
**AKKUKAPAZITÄT** 43,8 kWh  
**LEISTUNG** 113 PS  
**DREHMOMENT** 122 Nm  
**0 AUF 100 KM/H** 11,5 sec  
**SPITZE** 131 km/h  
**ANTRIEB** Vorderrad  
**LEERGEWICHT** 1.440 kg  
**REIFEN** 205/50 R17  
**REICHWEITE** 320 km  
**REICHWEITE TEST** 460 km  
**VERBRAUCH** 16,8 kWh/100 km  
**VERBRAUCH TEST** 19,3 kWh  
**L/B/H** 3.999/1.763 /1.615 mm  
**LADDEVOLUMEN** 361-1.315 L  
**PREIS** 29.900 €  
**PREIS TESTWAGEN** 30.275 €



Fotos: Joachim Zanitzer

**Test: Alpine A 290 GTS**

# Gedoptes Autodrom



Fotos: Rainer Lustig

**MOTORTYP** Fremderregter

Synchronmotor

**AKKUKAPAZITÄT** 52 kWh

**LEISTUNG** 218 PS

**DREHMOMENT** 300 Nm

**0 AUF 100 KM/H** 6,4 sec

**SPITZE** 170 km/h

**ANTRIEB** Vorderrad

**LEERGEWICHT** 1.479 kg

**REIFEN** 225/40 R19

**REICHWEITE** 364 km

**REICHWEITE TEST** 290 km

**VERBRAUCH** 16,5 kWh/100 km

**VERBRAUCH TEST** 18,6 kWh

**L/B/H** 3.990/1.820/1.520 mm

**LADEVOLUMEN** 326-1.106 L

**PREIS** 44.200 €

**PREIS TESTWAGEN** 47.650 €

## Das Topmodell des neuen Renault 5 kommt von Alpine und hört auf den Namen A290 GTS. Wir baten ihn zum Test.

An die Jugendzeit, als man im Wiener Prater oder bei Volksfesten im Autodrom seine Runden gedreht hat? Mit diesen Metallic lackierten Fahrzeugen? So ungefähr fühlt sich die Alpine A 290 GTS auch an, besonders wenn man den OV Button drückt, aber dazu später mehr.

Doch Alpine? Woher kommt der Name und ist das nicht ein moderner Renault R5? Alpine ist der Name jener französischen Sportwagenmarke, die Jean Rédélé im Jahr 1955 in Frankreich gründete. Seit 1973 gehört Alpine zu 100 Prozent zu Renault und kann als Sportmarke von Renault gesehen werden.

Ja, es ist richtig, der Alpine A 290 ist eigentlich ein Renault 5, nur statt der 95 PS im Renault 5 E-Tech liefert die Alpine A290 GTS satte 218 PS auf die Vorderräder und beschleunigt in 5,4 Sekunden von 0 auf 100 km/h. Die Höchstgeschwindigkeit ist auf maximal 170 km/h abgeriegelt, für unsere Verhältnisse im Alpenland natürlich vollkom-

men ausreichend. Optisch ist die aktuelle Alpine A 290 sehr nahe am Original, dem legendären R5 angelehnt, welcher von Anfang der 1970er bis Mitte der 1990er gebaut wurde und schon damals als sportliche Alpine-Version erhältlich war. Heute zeichnet den Sportler eine neue Front-Stoßstange, geänderte Seitenschweller und eine sportlicher Heckstoßstange aus. Auch die fischen Alufelgen passen hervorragend und die blaue Metallic-Lackierung spiegelt die Rennsportfarbe der Franzosen wieder.

### Fast wie damals

Hervorragend passt dazu die Alpine Homepage: Man gibt das Auto ein und erhält zum Beispiel gute Informationen bezüglich der errechneten Reichweite. Beispielsweise hat es gerade draußen 12 Grad, wir haben die Heizung eingeschaltet und fahren hauptsächlich Überland, dann kann man etwa eine Reichweite von 285 Kilometer erwarten ohne Eco Modus. Bei gleicher Einstellung mit einer Temperatur von

25 Grad wächst die Reichweite auf 320 Kilometer. Genauso kann man auch die Ladezeit berechnen: Angenommen wir haben eine Restreichweite von 30 Kilometer und wollen das Auto bei einer öffentlichen Ladestation mit 7,4 kW bis 100 Prozent laden, dann müssen wir mit einer Ladezeit von 5 Stunden und 40 Minuten rechnen. Wenn wir mit 50 kW laden können, beträgt die Ladezeit nur noch etwas über eine Stunde.

Die Alpine ist sehr gut motorisiert und macht auch im Stadtverkehr eine Menge Spaß. Der rote Knopf am Lenkrad ist die sogenannte „Overtake“ Funktion, wo die gesamte Leistung per Knopfdruck sofort abgerufen werden kann, ideal eben zum Überholen auf der Landstraße.

Alles in allem ist die Alpine A 290 GTS ein cooler Stadtfliker, welcher auch Überland oder auf der Autobahn eine gute Figur macht.

Rainer Lustig



## Test: Skoda Enyaq 85

# On the top

## Ein Facelift für Europas Erfolgs-Stromer Skoda Enyaq!

Seit seiner Markteinführung im Jahr 2020 hat sich der Skoda Enyaq mit über 250.000 verkauften Exemplaren zu einem der erfolgreichsten Elektroautos Europas entwickelt – und zum Bestseller innerhalb des Volkswagen-Konzerns. Damit das so bleibt, erhielt das SUV nun ein umfassendes Facelift. Optisch prägt das neue „Tech-Deck-Face“ mit durchgehendem Leuchtband die Frontpartie. Eine optimierte Aerodynamik senkt den Verbrauch und steigert damit die Reichweite. Im Innenraum setzt Škoda verstärkt auf nachhaltigere Materialien und eine hochwertige Verarbeitung. Für den Test stand der Enyaq 85 in Olibo-Grün Metallic zur Verfügung, der weiterhin auf den bekannten 77-kWh-Akku setzt und den silberne Akzentteile außen vere-

deln. Die Topausstattung „Design Selection ecoSuite“ präsentiert sich mit elegantem braunem Leder und bietet in Kombination mit dem Maxx-Paket jede Menge Luxus: Massagesitze mit Heizung und Belüftung, Head-up-Display und ein 12-Lautsprecher-Soundsystem von Canton gehören ebenso dazu, wie zahlreiche Komfort- und Assistenzfunktionen. Besonders erfreulich: Skoda bleibt seiner Bedienphilosophie treu und kombiniert den zentralen Touchscreen mit echten Tasten in der Mittelkonsole und am Lenkrad – inklusive Rekuperationswippen. Unverändert bleibt das üppige Kofferraumvolumen von 585 bis 1.710 Litern – ein klarer Pluspunkt für Familien. Mangels Frunk wird das Ladekabel in einer Tragetasche seitlich im Kofferraum verstaut. Typisch Škoda

sind die „Simply Clever“-Details, wie etwa der Regenschirm in der Tür oder zahlreiche Details zur Befestigung von Ladegut. Fahrdynamisch legt der Enyaq 85 spürbar zu: Der stärkere Motor an der Hinterachse beschleunigt das über 2,2 Tonnen schwere SUV nun in 6,7 Sekunden auf 100 km/h – 1,8 Sekunden schneller als bisher. Die Ladeleistung bleibt unverändert bei 11 kW AC und 135 kW DC, womit 10 bis 80 Prozent in rund 30 Minuten erreicht sind. Im Alltag sind dank eines Verbrauchs von 17,3 kWh/100 km realistische 445 Kilometer Reichweite möglich. Mit dem überarbeiteten Enyaq hat Skoda seinen Bestseller konsequent weiterentwickelt – um fit gegen die wachsende Konkurrenz zu sein.

Georg Hanousek



# SKODA

**MOTORTYP** Permanentmagnet-Synchronmotor  
**AKKUKAPAZITÄT** 77 kWh  
**LEISTUNG** 286 PS  
**DREHMOMENT** 545 Nm  
**0 AUF 100 KM/H** 6,7 Sek.  
**SPITZE** 180 km/h  
**GETRIEBE** 1-Gang Automatik  
**ANTRIEB** Hinterrad  
**LEERGEWICHT** 2.247 kg  
**REIFEN** 235/45 R21 vorne  
255/40 R21 hinten  
**REICHWEITE** 551 km  
**REICHWEITE TEST** 445 km  
**VERBRAUCH** 15,8 kWh/100 km  
**VERBRAUCH TEST** 17,3 kWh/100km  
**CO<sub>2</sub>** 0 g/km (lokal)  
**L/B/H** 4.658/1.879/1.615 mm  
**LADEVOLUMEN** 585-1.710 L  
**PREIS** 47.990 €  
**PREIS TESTWAGEN** 60.033 €



Fotos: Georg Hanousek

# 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**

# Wenn das E-Auto brennt – wer haftet jetzt wirklich?

Mag. Andrea Waldmann

ist als Rechtsanwältin in Wien tätig

[www.ra-waldmann.at](http://www.ra-waldmann.at)



Elektroautos gelten als leise und sauber. Doch wenn eines plötzlich in Flammen aufgeht, stellt sich rasch die Frage: Wer ersetzt den Schaden – vor allem dann, wenn auch andere Fahrzeuge oder die Garage betroffen sind?

Grundsätzlich haftet bei einem Fahrzeugbrand der Halter – und zwar auch dann, wenn ihn kein Verschulden trifft. Das nennt man eine Gefährdungshaftung: Wer ein Kraftfahrzeug betreibt, muss für Schäden aufkommen, die vom Betrieb dieses Fahrzeugs ausgehen.

Diese Haftung – und damit auch der Versicherungsschutz aus der Kfz-Haftpflichtversicherung – greift aber nur, wenn der Brand im Zusammenhang mit dem Betrieb des Fahrzeugs steht.

Anders sieht es aus, wenn das Fahrzeug tagelang unberührt in der Garage steht und sich ohne äußeren Anlass entzündet. Dann fehlt der Zusammenhang mit dem Verkehrsbetrieb – das Auto war ja längst nicht mehr „in Betrieb“. In solchen Fällen haftet der Halter nicht, und die Haftpflichtversicherung lehnt die Deckung ab.

Brennt also das Elektroauto eines Nachbarn in der Tiefgarage und steckt dabei andere Fahrzeuge oder das Gebäude in Brand, geht der Geschädigte oft leer aus.

abgestelltes Auto in einer Wiener Garage entzündet hatte, bekräftigte das Höchstgericht, dass weder Halter noch Haftpflichtversicherung haften. Das Gericht stellte klar, dass sich in solchen Fällen nicht die typische Gefahr des Straßenbetriebs, sondern bloß die allgemeine Gefahr einer energiebetriebenen Anlage verwirklicht. Auch das Unionsrecht ändert daran nichts: Zwar versteht der Europäische Gerichtshof den Begriff der „Verwendung eines Fahrzeugs“ weit, doch diese Auslegung betrifft nur die Versicherungspflicht, nicht die zivilrechtliche Haftung. Österreich darf also weiterhin unterscheiden – und die Haftung auf den eigentlichen Fahrbetrieb beschränken.

Bleibt also nur der Weg gegen den Hersteller – über die Produkthaftung. Diese greift, wenn das Fahrzeug oder der Akku einen Fehler hatte und dieser den Brand ausgelöst hat. Doch genau das ist meist schwer nachzuweisen: Nach einem Fahrzeugbrand ist kaum mehr feststellbar, ob ein winziger Zelldefekt, eine beschädigte Leitung oder ein Softwarefehler die Ursache war.

Daneben kommen Gewährleistungsansprüche gegen den Verkäufer in Betracht, sofern der Brand noch innerhalb der Fristen liegt.

In der Praxis sollten Betroffene nach einem E-Auto-Brand rasch Beweise sichern, Fotos machen, Zeugen notieren und das Wrack nicht vorschnell entsorgen. Ob am Ende Halter, Hersteller oder niemand haftet, hängt oft an technischen Details – und daran, ob das Fahrzeug beim Entzünden tatsächlich noch „im Betrieb“ war.



Und genau hier liegt das Problem: Ein Auto gilt nur dann als „in Betrieb“, wenn es sich im Verkehr befindet oder noch typische Gefahren des Fahrbetriebs bestehen. Brennt etwa eine Bremse nach einer Fahrt durch Überhitzung oder entsteht ein Kurzschluss unmittelbar nach dem Abstellen, kann man den Schaden noch als betriebsbedingt ansehen – der Halter und damit seine Versicherung müssen zahlen.

Er kann den Schaden nicht vom Halter ersetzt verlangen, und dessen Versicherung zahlt ebenfalls nicht. Der Geschädigte könnte lediglich versuchen, gegen den Hersteller vorzugehen, muss dann aber beweisen, dass ein fehlerhaftes Produkt vorlag.

Diese Linie hat der Oberste Gerichtshof erst jüngst bestätigt: In einem Fall, bei dem sich ein tags zuvor

**Ausblick: Elektriker Verspätungen**

# Bitte warten

Die europäische Autoindustrie scheint zurzeit nicht aktiv zu agieren, sondern nur noch zu reagieren. Eine unzuverlässige politische Führung und eine Kundschaft, die zwischen Bewährtem und extremer Schnelllebigkeit pendelt, erschweren Entscheidungen. Diese Projekte bleiben somit in Schwebelage.

## VW Golf 9

Von der neuen Generation hört man vieles, der Erscheinungstermin soll je nach Meldung zwischen 2028 und 2032 liegen. Was man weiß, ist, dass sie rein elektrisch werden soll und bereits auf der neuen flexiblen SSP-Plattform (Scalable Systems Platform) stehen wird. Immer wieder spricht man von hohen Entwicklungskosten. Die Software soll erstmals von Rivian stammen.



## VW ID. Buzz California

Die Camper-Version war eigentlich schon beschlossene Sache, verschiebt sich jedoch auf unbestimmte Zeit. Schuld sollen nicht angebliche Gewichts- oder Reichweitenprobleme sein, sondern schlicht eine zu geringe Nachfrage.



## Lancia Aurelia

Der Plan von Lancia sieht eigentlich vor, ab 2026 ausschließlich noch Elektroautos neu auf den Markt zu bringen. Darunter würde auch die angekündigte neue Aurelia fallen. Lancia und Alfa Romeo stehen alles andere als gut da, und ob ein reiner Elektro-SUV die Verkaufszahlen deutlich steigern kann, bleibt abzuwarten. Es besteht auch die Möglichkeit, dass doch ein Verbrenner erscheint.



## BMW i3 Touring

Der neue iX3 markierte den Beginn der neuen Elektro-Plattform namens „Neue Klasse“. Die ersten Bestelleingänge sind äußerst vielversprechend. Mitte 2026 soll auch die entsprechende Limousine i3 vom Band im BMW-Stammwerk München laufen. Mit 800 Kilometern Reichweite und

ultraschnellem Laden mit bis zu 400 kW soll auch dieser elektrische 3er überzeugen. Diese Eckdaten sollen natürlich auch für den geplanten Touring gelten, der derzeit für 2027 vorgesehen ist. Ob dieser nun ein klassischer Kombi oder doch eher in der Seitenlinie Shooting-Brake-ähnliche Züge annimmt, wird sich noch zeigen.



## Flash Charging in Europa

Über die BYD Blade-Batterie, die eine Leistung von 1.000 kW laden kann, wurde bereits berichtet. Damals wurde diese Ladeleistung mit zwei gleichzeitig eingesteckten CCS-Ladesteckern erzielt. BYD arbeitet jedoch bereits daran, diese Ladeleistung mit nur einem Stecker für den PKW-Verkehr zu ermöglichen und dieses „Flash Charging“ auch nach Europa zu bringen. Dies wurde auf der Automobilmesse IAA 2025 verkündet. Noch arbeiten die Ladesäulenhersteller daran, diese Ladeleistung anzubieten. Mittlerweile sind 400 kW ja Standard.



Joachim Zanitzer

E-Mobilität Spezialist

# Zanitzers



## Kennen Sie den? DFSK E5 Hybrid

Ein weiteres SUV aus China, aber diesmal als Hybrid, ist der DFSK. Hersteller ist die Dongfeng Motor Corporation, die seit 1969 Fahrzeuge produziert. Dieser E5 Hybrid hat einen 1,5-Liter-Vierzylinder-Benziner mit einer stufenlosen Automatik und 277 PS. Der 4,7 Meter lange SUV bietet ein Kofferraumvolumen von 400 bis 2.000 Liter und Platz für 7 Personen. Eine umfangreiche Ausstattung ist serienmäßig enthalten – und das zu einem Preis von nur 34.990 Euro. Erhältlich bei 7 österreichischen Fahrzeughändlern.

## Elektro-Zugmaschinen in Österreich

Auch wenn sich der Verbrauch eines Elektroautos mit Anhänger erhöht, besteht weiterhin Bedarf. Welche in Österreich erhältlichen

## Wechselstromakkus!

Bis dato ist jede Batterie oder jeder Akku im täglichen Alltag eine Gleichstrombatterie. Auch die Elektroautos haben eine Gleichstrombatterie, was den Nachteil hat, dass man den erzeugten Wechselstrom mittels Inverter in Gleichstrom umwandeln muss. Das sorgt auch bei vielen Elektroautos für sogenannte Netzverluste, weil durch diese Umwandlung immer etwas an Leistung verloren geht. Stellantis geht hier einen neuen Weg und testet gerade ein Fahrzeug mit dem Wechselstromakku-Prototyp IBIS. IBIS steht für Intelligent Battery Integrated System. Hier wird der Inverter direkt im Akku verbaut, und damit kann der eigene Boardlader eingespart werden. Dadurch spart man Gewicht, kann schneller laden und auch die Netzladeverluste verringern sich. Ein Peugeot 3008 ist als Testfahrzeug damit schon unterwegs. Vor 2030 ist damit leider nicht zu rechnen.

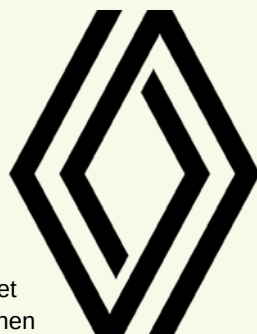
## E-Autos zum Hybrid umbauen?

Horse C15 ist ein kompakter Range-Extender von Horse Powertrain, Renault und Geely, das konzipiert wurde, um Elektrofahrzeuge nachträglich auf Hybride umzurüsten. Ein Range Extender ist per se nichts Neues, haben doch die ersten E-Auto-Pioniere wie der BMW i3 (als Extra) oder der Opel Ampera einen an Bord. Er sorgte mit einem kleinen Tank dafür, dass, wenn der Akku zur Neige geht, der Motor so viel Strom erzeugt, dass elektrisch weitergefahren werden kann. Interessant ist allerdings, dass dieser 1,5-Liter-Range-Extender ultrakompakt ist, mit den Maßen 50×55×27 Zentimeter. Dieser soll auch schon die kommende Euro-7-Abgasnorm erfüllen. Lassen wir uns überraschen, bis wann wir dieses System vorfinden werden.



## Refurberd Ersatzteile für den Renault Zoe

Mittlerweile gibt es eine immer größer werdende Menge an alten Elektroautos. Allein den über 350.000 Mal verkauften Renault Zoe gibt es seit 2013, wodurch der Bedarf an Ersatzteilen ständig steigt. Neuteile vom Hersteller übersteigen oft den Wert des Fahrzeugs. Daher hat der Zulieferer Valeo begonnen, wiederaufbereitete Inverter für die Renault Zoe anzubieten. Diese sind bis zu 30 % günstiger als Neuteile, und die Nachhaltigkeit wird gefördert. Die Teile werden in einem speziellen Verfahren aufbereitet, komplett durchgetestet und gewährleisten eine Qualität, die einem Neuteil entsprechen soll. Das Angebot soll um wiederverwendbare Leistungselektronik und 2nd-Life-Akkus auch für andere Renault-Modelle ergänzt werden.



## Neue Alpine A110 kommt elektrisch

Renault verkündete bereits das mit dem Jahr 2026 die neue Alpine A110 vollelektrisch auf den Markt kommen wird. Somit wird dies das dritte Elektromodell von Alpine werden, neben der A290 auf Basis des R5 oder dem Crossover A390. Neben dem kleinen kompakten Coupe A110 soll auch ein 2+2 Sitzler dem

## Erste Info zum Ferraris Elettrica

Wie schon einmal geschrieben, gibt Ferrari die Infos zu seinem ersten rein elektrischen Straßensportwagen nur in kleinen Häppchen preis. Nun wurden die ersten technischen Details genannt. Wie üblich ist der Akkublock im Unterboden untergebracht, der Schwerpunkt soll dadurch aber um 8 cm niedriger liegen als bei den Benzinmo-



Modelle können am meisten ziehen? Anbei eine Aufstellung der Top 5 (Recherche vom 2.11.2025). Der Maxus eTerron 9 Pickup schafft beachtliche 3,5 Tonnen. Darauf folgen die Geschwistermodelle Hyundai Ioniq 9 und Kia EV9, der BMW iX sowie mit Modelljahr 2026 auch der Porsche Macan, jeweils mit 2,5 Tonnen. Der Tesla X schafft 2,25 Tonnen, und der neue Audi Q6 e-tron kann 2 Tonnen ziehen.

Porsche 911 Konkurrenz machen. Dieser wird A310 genannt und ist schon als getarnter Prototyp unterwegs. Aktives Torque Vectoring soll ein ausgeprägtes Kurvenverhalten ermöglichen und die Leistung, die durch das gleiche Drei-Motoren-Set-up – eine E-Maschine vorn, zwei hinten – wie bei der kommenden A390 zustande kommt.

dellen. Der Radstand wird rund 3 m betragen und den 122-kWh-Akkublock zwischen den Achsen beinhalten. Aufgrund der 800-V-Technologie sollen Ladeleistungen von bis zu 350 kW möglich sein. Als Inverter werden Siliziumkarbid-Module (SiC) verwendet, die sich als sehr effektiv erwiesen haben. Das Fahrzeug soll bis zu 1.000 PS leisten und in rund 2,5 Sekunden auf 100 km/h beschleunigen. Mehr Infos gibt es Anfang 2026 mit Interieurfotos und im Frühjahr 2026, wenn das komplette Fahrzeug präsentiert wird.



## Neben Omoda und Jaecoo kommt nun Xpeng nach Österreich

Die Modelle von Xpeng, das SUV-Coupé G6 oder das SUV G9, werden bei Magna zusammengebaut. Korrekt, zusammengebaut. Damit Xpeng die Zölle umgehen kann, werden die Komponenten geliefert und bei Magna Steyr zusammengebaut. Bekannt sind die Xpeng-Modelle aufgrund ihrer 800V-Technologie, die Ladeleistungen bis zu 451 kW ermöglicht. Dies ist bei der 5C-LFP-Hochvolt-Batterie der Fall – ein Lithium-Eisenphosphat-Akku ohne Kobalt, Mangan und Nickel. Chery kommt mit den beiden Marken Omoda und Jaecoo nach Österreich. In Großbritannien ist man bereits gestartet. Beginnen werden sie mit den SUVs Omoda 5 und Jaecoo 7. Das SUV-Coupé Omoda 5 soll rund 30.000 Euro kosten, etwa 4,38 Meter lang sein und eine Reichweite von 430 Kilometern erreichen. Der kantige SUV Jaecoo 7 wird etwas mehr kosten und als Plug-in-Hybrid kommen. Er ist rund 4,5 Meter lang und soll eine elektrische Reichweite von etwa 90 Kilometern haben.



**Verkaufszahlen September** Der Anteil der verkauften Elektrofahrzeuge steigt stetig. Der Anstieg der verkauften e-Fahrzeuge von Januar bis September

ber 2025 in Österreich beträgt +41,4 % und lag bei insgesamt 46.151 Stück. Allein im September betrug der Zuwachs +21,8 %, jeweils im Vergleich zum Vorjahr.



## Kia EV6 mit dem geringsten Akkuverlust

Anhand einer Auswertung von über 1.300 Elektro- und Plug-in-Fahrzeugen hat der schwedische Gebrauchtwagenhändler Kvdbil festgestellt, dass der Kia EV6 die geringste Akkudegradation aufweist. Fokus lag auf dem State of Health (SoH), also darauf, wie viel vom ursprünglichen Akku noch genutzt werden kann. Neben dem Kia EV6 waren auch der Kia Niro und der Tesla Model Y vorne mit dem geringsten Akkuverlust. Insgesamt hatten 80 % der getesteten Fahrzeuge noch immer über 90 % der verfügbaren Akkukapazität. Es wurde außerdem festgestellt, dass nicht die gefahrene Reichweite zum Akkuverlust beiträgt, sondern vielmehr die Belastung des Akkus, sprich, wie oft dieser hohen DC-Schnellladungen ausgesetzt wurde.

## Mercedes Showcar mit integrierten Solarmodulen

Mercedes hat mit dem Showcar Vision Iconic ein sehr eindrucksvolles Coupé mit Designelementen aus den 1930er Jahren vorgestellt. Das Design ist sehr ansprechend: eine lange Motorhaube, ein riesiger Grill, ein filigranes Lenkrad mit dünnen Speichen und ein Heck wie von einer Yacht. Als technische Besonderheiten sind Steer-by-Wire, also keine mechanische Verbindung zwischen Lenkrad und Rädern, sowie die besonderen, neuartigen Solarmodule zu nennen. Diese werden wie eine hauchdünne Paste im Unterlack aufgebracht und ergeben beim



Vision Iconic rund 11 m<sup>2</sup>. Bei idealen Bedingungen soll die Energie aus diesen Modulen für etwa 12.000 Kilometer im Jahr ausreichen und einen Wirkungsgrad von 20 % haben. Ein tolles Designstück, das es leider nie auf die Straße schaffen wird.



## Psychologie: Rollenspiele

## Sex &amp; More

Mag. Nicole Kienzl, MSc

ist als Sexual- und Paartherapeutin in Mödling tätig

[www.sexual-therapie.at](http://www.sexual-therapie.at)

Rollenspiele haben ihren ganz eigenen Reiz. Sie sind der perfekte Mix aus Fantasie, Spannung und der Freiheit, für einen Moment jemand ganz anderes zu sein. Und ein Klassiker, der nie aus der Mode kommt, ist der gute alte Mechaniker – dreckige Hände, verschmierter Overall, tiefe Stimme – und ein Auto, das „dringend repariert werden muss“.

Klingt klischeehaft, ist es auch. Aber genau das macht es so heiß. Denn beim Rollenspiel geht es nicht um Realismus, sondern um das Kopfkino. Ob auf dem Beifahrersitz, in der Garage oder nur mit Fantasie im Schlafzimmer: Das Setting ist schnell geschaffen. „Mein Auto macht so komische Geräusche...“

brechen. Neue Dynamiken, andere Rollenverteilungen – das kann unglaublich belebend für die Sexualität sein.

Das Mechaniker-Rollenspiel etwa bedient ganz bestimmte Fantasien: Dominanz, Unterwerfung, Hilflosigkeit, wobei wir hier beim zweiten Thema, dem rough Sex wären.

Vertrauen. Denn um sich wirklich hinzugeben – gefesselt, festgehalten, vielleicht auch mal provoziert – braucht es Sicherheit. Dieses Spiel aus Dominanz und Unterwerfung, aus „Ich nehme dich“ und „Ich lasse mich nehmen“, kann extrem erregend sein. Und wenn es gut abgesprochen ist, kann es Räume öffnen, die man beim „normalen“ Sex oft gar nicht betritt. Wer sich traut, sexuelle Tabus zu hinterfragen, findet oft neue Seiten an sich selbst. Wer hätte gedacht, dass ein Schlag auf den Po, ein Griff an den Hals oder ein fordernder Blick so viel in einem auslösen können?

angenehm sein. Ohne klare Kommunikation, ohne echte Zustimmung, kann so etwas schnell kippen – und genau deshalb sollte man nicht einfach alles, was im Porno cool aussieht, 1:1 ins echte Leben übertragen.

Für manche ist das Spiel mit Macht und Schmerz Teil einer erfüllten Sexualität. Für andere ist es zu viel – und das ist genauso okay. Wichtig ist, dass niemand sich zu irgendwas gedrängt fühlt und dass es einen ehrlichen Austausch gibt. Dann kann aus dem, was vielleicht brutal wirkt, sogar etwas sehr Intimes entstehen.

Aber: Was für die einen nach purer Leidenschaft und hemmungsloser Lust klingt, kann für andere komplett verstörend wirken. Praktiken wie Würgen, Spucken, festes Zupacken, grobe Fellatio oder Spanking sind längst nicht mehr nur in Nischen der Pornowelt zu sehen – sie tauchen in Serien, Social Media und Mainstream-Pornos immer häufiger auf. Und das hat Einfluss. Es formt, wie vor allem Jüngere heute Sexualität wahrnehmen.

Aber genau hier wird es auch sensibel. Denn was bei einem Paar nach Vertrauen und Lust aussieht, kann für andere übergriffig oder einfach un-

Wie bei allen Rollenspielen gilt: Alles, worauf man Lust hat, ist erlaubt – solange es einvernehmlich ist. Safe Words sind keine Spaßverderber, sondern einfach gute Werkzeuge um sich sicher zu fühlen. Wenn man bei automobilen Beispielen bleiben mag, Rollenspiele wie „Mechaniker/Autobesitzer“, Fahrlehrer/Schüler, Polizeikontrolle, Autostopper oder Pannendiensthelfer bringen frischen Wind in lange Beziehungen – oder sorgen beim One-Night-Stand für eine extra Portion Spannung. Und wer weiß: Vielleicht muss das Auto danach wirklich in die Werkstatt... aber das ist dann ein ganz anderes Abenteuer.



kannst du mal nachschauen?“ – und schon beginnt das Spiel. Der eine übernimmt die Rolle des hilflosen Autobesitzers (mit oder ohne Ahnung), der andere spielt den coolen, kompetenten Mechaniker mit festem Griff und schmutzigem Charme. Oder selbstverständlich auch umgekehrt. Es geht nicht darum, eine oscarreife Performance abzuliefern, sondern gemeinsam aus dem Alltag auszu-

Rough Sex ist mehr als ein „härteres Ficken“. Es ist ein Spiel mit Grenzen, mit Macht, mit Lust – und mit einer Nähe, die sich tiefer anfühlen kann als jeder zarte Kuss. Es geht hier nicht um Schmerz, sondern um Intensität. Darum, so sehr gespürt zu werden, dass alles andere wie Gedanken, Erwartungen, der Alltag verschwindet. Was rough aussieht, basiert in Wahrheit auf etwas ganz Zerbrechlichem:



SUBARU

AKTIONSPREIS GÜLTIG BIS 31.12.2025

# Stabiler Preis mit Subaru Leasing

Hole dir jetzt den Crosstrek mit gratis Winterreifen  
und 8 Jahren Garantie ohne Kilometerbegrenzung.

Ab €149  
pro Monat



Scannen  
und mehr  
erfahren:



\* Leasingkonditionen für Crosstrek, Berechnungsbeispiel: Crosstrek 2.0i e-BOXER Style AWD, Listenpreis €41.490, Kaufpreis €37.490, Anzahlung €11.247 inkl. USt., Laufzeit 36 Monate, Leasingentgelt €149 inkl. USt. mtl., Fahrleistung/Jahr 15.000 km, Schlusszahlung €24.584 inkl. USt. Rechtsgeschäftsgebühr €168,51, Bearbeitungsgebühr €240 inkl. USt., Gesamtleasingbetrag €41.603,51, Sollzinssatz Fixzinsvereinbarung 4,880%. Dies entspricht einem effektiven Jahreszinssatz von 5,603 % p.a.; Finanzierungsaktion gültig für Neufahrzeuge aus der Modellreihe Crosstrek bei Kauf und Zulassung von 01.09.2025 bis 31.12.2025, freibleibendes Angebot der easyleasing GmbH, solange der Vorrat reicht, bei allen teilnehmenden Subaru Partnern. Die Abwicklung der Finanzierung erfolgt über die easyleasing GmbH; Erfüllung banküblicher Bonitätskriterien vorausgesetzt; alle Angaben inkl. 20% MwSt. bzw. NoVA. Crosstrek Kraftstoffverbrauch kombiniert: 7,7 l/100 km (WLTP), CO<sub>2</sub>-Emissionen: 174 g/km.

**Klassik:** Wie das Tier im Emblem einzog

# Tierisch gut XI

Auch in der letzten Ausgabe des Jahres widmet sich Alexander Trimmel wieder intensiv Geschichten berühmter, unbekannter Embleme und deren tierischen Markenvertretern.

## Buckle

Seit 1927 handelte Bill Buckle Senior im australischen Punchbowl mit britischen Fahrzeugen. Als sein gleichnamiger Sohn „Buckle Motors“ 1947 übernahm, kam diesem nach einer Englandreise die Idee, einen eigenen Sportwagen mit Kunststoffkarosserie im Stile der britischen Kit-Cars auf die Räder zu stellen. Dies gelang dem Motorsport-Freak mit Hilfe eines damals noch unbekannten Mechanikers und Designers namens Ron Tauranac. Dem späteren Konstrukteur der Brabham-Rennwagen. Der Buckle GT von 1957 basierte technisch auf dem Ford Zephyr Mk I mit 2,5-Liter-Sechszylindermotor und Dreiganggetriebe, dank Dreifach-Vergaseranlage, erhöhter Verdichtung und aerodynamischer Fiberglas-Leichtbaukarosserie eigneten sich die 864 Kilo leichten Renner hervorragend für den Motorsport. Wo nicht weniger als 16 der bis 1959 insgesamt 25 gebauten Fahrzeuge zahlreiche Erfolge einfuhren. Anschließend wandte sich Buckle dem Import von Goggomobil-Fahrgestellen zu. Die er mit einer vom Original abgekupferten GFK-Karosserie versah. Mit eigenen Entwürfen in einen offenen Zweisitzer (Dart) und Lieferwagen (Carryall) verwandelte.



Fotos: Archiv Trimmel

## Aspid SS

Aspid nannte sich nicht nur die Giftschlange aus der ägyptischen Mythologie, welcher Kleopatra zum Opfer fiel, sondern auch der von IFR Automotive in Spanien gebaute Roadster im Lotus-Seven-Stil, der 2008 auf der „British International Auto Show“ seine Premiere feierte. Mit 75 Kilo leichtem Alu-Chassis, Karbon-Karosserie und 400 PS starkem Zweiliter-Kompressor-Motor. Dank eines Leistungsgewichts von lediglich 1,75 PS pro



Kilogramm, sprintete der puristische Renner britischer Tradition und spanischen Temperaments in nur 2,8 Sekunden von Null auf Hundert. Ein für eine maximale Querschleunigung von 1,6g ausgelegtes Fahrwerk regelte der Pilot über einen Touchscreen in der Mittelkonsole. Dessen ungefederten Massen von Querlenker, Bremsen und innenliegenden Feder-Dämpfer-Einheiten auf F1-Niveau lagen. Mutige Schlangenbändiger mussten einen Grundpreis von 95.000 Euro einkalkulieren.

Soviel Lob der High-Tech-Straßensportler für seine technologische Innovation und Komfort auch ernte, tadelten Interessenten und Presse dessen Preisgestaltung.

## Autobianchi Primula

Der vom genialen Fiat-Chefkonstrukteur Dottore Dante Giacosa entwickelte Primula war nicht nur das größte Modell der Autobianchi-Modellpalette. Er war auch das erste Frontantriebsmodell des Fiat-Konzerns. Mit kompakter Schrägheckkarosserie, praktischer Heckklappe sowie umklappbarer Rücksitzbank war er Kombi und Limousine zugleich. Ähnlich wie der später präsentierte Renault 16. Vier Scheibenbremsen rundum sorgten für Bremssicherheit. Für Vortrieb sorgte anfänglich ein aus dem Fiat 1100 D bekanntes 1221ccm-Vierzylinderaggregat mit 55 PS, welches 1968 Lampredis 124er-Motor weichen musste. Die von der Carrozzeria Touring gefertigte Coupé-Variante des Autobianchi Primula war 1965 die Überraschung des Pariser Autosalons schlechthin. Ein fünfsitziger, sportlich-eleganter Zweitürer mit fünf Zentimeter niedrigerer Dachlinie, Knüppel- statt Lenkradschaltung, Nardi-Holzlenkrad, Veglia-Rundinstrumenten und höherwertiger Ausstattung.



## Burano

„Gino Borgesa führt beim Grand Prix von Neapel, als plötzlich ein Hund die Fahrbahn überquert. Das Ausweichmanöver kostet ihm den Sieg. In Nicole, der Hundebesitzerin, findet Gino die Liebe seines Lebens. Schwimmt auf einer sportlichen Erfolgswelle, gewinnt Rennen um Rennen, vernachlässigt jedoch zunehmend Verwandte und Freunde, allen voran seine Frau Nicole, die sich schließlich von ihm trennt“, so die Handlung des Motorsport-Melodrams „Der Favorit“ von 1955, mit Kirk Douglas, Bella Darvi und Gilbert Roland in den Hauptrollen. Gino Borgesa, alias Kirk Douglas, geht im Film für das italienische Burano-Team an den Start. Einer Phantasie-Marke mit Adler-Emblem im Kühlergrill. Die „20th Century Fox“-Filmgesellschaft kaufte drei Maserati-F2-Monoposti, deren Front sie veränderte. Taufte die Wagen auf den Namen „Burano“. Der Schweizer Baron Emmanuel de Graffenried fuhr 1954 den Burano-Dreizack beim Grand Prix von Belgien. Als Double von Kirk Douglas. Mit einer Kamera anstatt Adler im Kühlluft einlass. Lieferte so authentische und packende Rennaufnahmen für die Kinoleinwand.



## Meadows Frisky

Die 'Henry Meadows Limited' war in der Zwischenkriegszeit für ihre robusten Dreigang-Getriebe und leistungsfähigen Benzinmotoren bekannt, die in zahlreichen, ehemals berühmten britischen Automarken, wie Lagonda, Invicta, Lea Francis, Bean und Frazer-Nash zuverlässig ihren Dienst versahen. Noch während des Zweiten Weltkriegs nahm die Firma mit Pferdestärke und Zahnrad im Emblem die Produktion von Diesel-Motoren für Lastkraftwagen und Eisenbahnen auf. 1957 präsentierte man am Genfer Autosalon einen eigenen Kleinwagen namens 'Frisky'. Der geschlossene Zweisitzer mit 250ccm-Zweizylinder-Zweitaktmotor bestach dank seiner futuristischen, von Michelottii gezeichneten und bei Vignale gefertigten Kunststoffkarosserie mit Flügeltüren. Es wurden aber lediglich zwei Fahrzeuge davon hergestellt. Auf Basis des italienischen Entwurfs bastelte man bei Meadows selbst an einem skurril anmutenden Serienkleid. Welches ab 1957 sowohl das Coupé als auch das Cabrio zierte. Mit 152 Zentimeter Radstand, 60 Zentimeter Spurweite hinten und 10 Zoll Rädern. Wie zwei Jahre später beim Mini.



## ZAP Xebra

Nein, der ZAP Xebra ist keine Reliant Robin-Reinkarnation. Wenngleich auch er mit nur einem lenkbaren Vorderrad auskam und ähnlich gewöhnungsbedürftige Fahreigenschaften wie sein britisches Vorbild aufwies. Die chinesische „Qingqi Motorcycle Company“ startete ursprünglich mit der Herstellung kleiner Batteriesysteme für Elektrofahrräder und -roller. 2006 wagte man mit dem Xebra den Einstieg in den Personenwagenmarkt. Den weltweiten Vertrieb übernahm ZAP!.

Als Lenkberechtigung für den viertürigen Dreiradler reichte ein Motorradführerschein aus. Den 6,7 PS schwachen Elektromotor des Xebra speisten sechs Autobatterien mit 100 Ampere Strom. Die schon nach maximal 50 Kilometer Fahrstrecke bei 40 km/h Höchstgeschwindigkeit nach der Steckdose riefen. Für 12.000 US-Dollar bekam man aber immerhin drei Scheibenbremsen geliefert. Die jedoch leider allzu oft versagten. Wassereinbrüche legten die Elektrik lahm, weshalb ZAP!s Automobilabenteuer 2009 schon wieder Geschichte war. Nach lediglich 175 gebauten Fahrzeugen.



## Chrysler Pacifica Grizzly Peak Concept

2025 feiert die Chrysler Motor Corporation ihr 100-jähriges Firmenjubiläum. 1928 - nach erst drei Jahren am Markt - war diese mit den Marken Chrysler, Dodge, Imperial, DeSoto und Plymouth zum drittgrößten Automobilhersteller der USA aufgestiegen. Heute ist Chrysler Teil des Stellantis-Konzerns. Mit lediglich einem einzigen Modell in seiner Produktpalette, dem Pacifica. Der Nachfolger der erfolgreichen Voyager-Mini-Van-Baureihe besticht mit dem einzigartigen und genialen Stow 'n Go-Sitzsystem, welches je nach Bedarf die Einzel-Bestuhlung im Fahrzeugboden verschwinden lässt. Ein nötiges Feature, wenn man mit dem „Pacifica Grizzly Peak Concept“ von 2025 auf Bärenjagd gehen wollte. Mit Allradantrieb, 18-Zoll-Geländerädern viel Bodenfreiheit, Vorzelt und massivem Dachgepäckträger, um weiteres Jagdglück transportieren zu können. Ohne das feine graue Leder mit orangen Steppnähten im Innenraum in Mitleidenschaft ziehen zu müssen.

## Bean

Bis zum Ausbruch des Ersten Weltkriegs war George Bean vor allem mit der Herstellung von Kaminumrandungen, Feuerschutzgittern und Kaminbestecken beschäftigt. Sein einziger Sohn John Bean wagte 1914 den Schritt in die Automobilproduktion. Dafür übernahm er die Produktionseinrichtungen und sämtliche Formen von Perry Cars und ließ aus den USA modernste Werkzeugmaschinen für eine - in Europa noch in den Kinderschuhen steckende - Fließbandfertigung importieren. Im Jänner 1920 liefen die ersten Bean 11.9 als modifizierte Perrys vom Band – gefertigt auf zwei elektrisch betriebenen Montagelinien, die die Fahrgestelle mit einer Geschwindigkeit von 30 Zentimetern pro Minute weiterbewegten. 14 Jahre vor Morris. Bereits im Juli desselben Jahres konnten 505 Fahrzeuge innerhalb eines Monats produziert werden. 1926 wurde Bean vom Stahlunternehmen „Hadfields Limited“ übernommen, die Fahrzeuge mit dem stolzen Löwen im Emblem als Hadfield-Bean bis 1929 weiter angeboten.



## Steinwinter

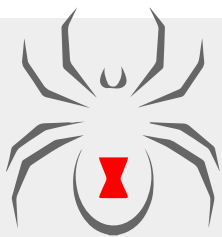
„250 L“ ohne „M“ dahinter? Zwei Zylinder statt zwölf? 250 Kubikzentimeter statt 12 Mal so viel und trotzdem das „cavallino rampante“ im Logo? Des Rätsels Lösung ist der Steinwinter 250 L.

Ein Fiat 126 mit 13,6 PS Goggomobil-Zweitakter im Heck. Dieser Entschleuniger wurde für deutsche Führerscheinbesitzer der Klasse IV auf den Markt gebracht. Welchen es lediglich erlaubt war, Fahrzeuge bis zu einem Viertelliter Hubraum zu lenken. Das Goggo-Triebwerk knatterte bereits im Vorgänger des 250 L, dem Steinwinter Junior. Einem Fiat Cinquecento Nuova mit downsized Motortechnik. Erwachsener war da schon der Amigo. Ein Buggy auf Fiat-Basis. Von Auto Mirage in Bologna hergestellt und von Steinwinter an die deutsche Gesetzeslage angepasst. Das letzte Personenwagenmodell, welches die Stuttgarter Firma produzierte, ehe man sich ab 1987 komplett dem Prototypenbau im Bereich der Sonderfahrzeuge widmete, war der „Junior 50“. Ein führerscheinfreies Kleinstfahrzeug skurriler Form mit 4,5 PS schwachem 50-Kubikzentimeter-Fichtel & Sachs Motor.



## Hobbycar

Ende der 1980er Jahre gebar der ehemalige Renault-Formel 1-Techniker François Wardavoire die Idee, ein Universalfahrzeug herstellen zu wollen. Geeignet für den banalen Straßenbetrieb, als vorzüglicher Bergkraxler und Amphibienfahrzeug. Mit 1,9-Liter-Vierzylinder-Turbodiesel-Mittelmotor im Edelstahlrahmen, wandlungsfähiger Kunststoff-Kevlar-Karosserie, Allradantrieb, hydropneumatischem Fahrwerk und zwei joystick-gesteuerten Hydrojets mit je 150 Kilo Schubkraft. Der Viersitzer maß gerade einmal 345 Zentimeter Länge, war nur 168cm breit und 950 Kilo leicht. Als Finanzier des genialen, wie auch sehr innovativen Projekts sprang der Öl-Erbe Serge Desmarais ein. Benannt nach dem Heimatplaneten des „kleinen Prinz“ in Antoine de Saint-Exupéry's gleichnamigen Roman, feierte der 380.000 Francs (etwa 100.000 Euro) teure Alleskönner am Pariser Autosalon 1992 seine Öffentlichkeitspremiere. Auf die Frage, wer sich ein so extrem kostspieliges Spielzeug kaufen wolle und könnte, antworteten die Hersteller: „Wir wenden uns an Besitzer von Vierzig-Meter-Yachten, konzentrieren uns auf Armee-Aufträge, den Katastrophenschutz, die Feuerwehr und angepasste Versionen für Verwaltungen.“ Ein Verkaufsziel von 1.200 Fahrzeugen pro Jahr wurde angestrebt. Nur etwa 60 Stück des Hobbycar B-612 fanden ihre Abnehmer.



**BLACK  
WIDOW**

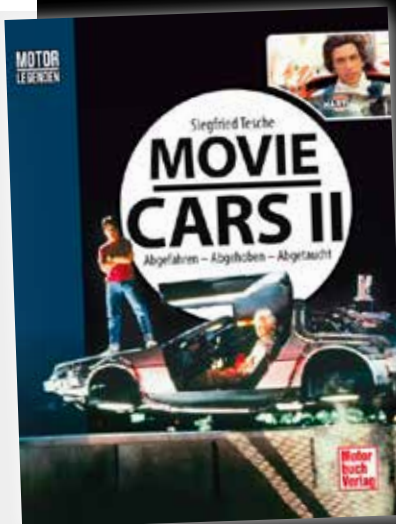
## Black Widow

Der Fahrzeugveredler Sherry 4x4 aus Louisiana überrascht gerne mit modifizierten Varianten von ohnehin nicht dezenten Fahrzeugen. So

verleiht etwar das „Black Widow“-Paket dem RAM noch mehr Offroadtauglichkeit und besticht durch ein gewagtes Innen- und Außen-Design. Der RAM 1500 Black Widow 20-Zoll-Black-Widow-Felgen mit 35-Zoll-Bereifung, Höherlegung, Sportauspuffanlage, getönten Scheiben, roten Bremssätteln und zahlreichem Innenraumdekor, natürlich mit dem Black-Widow-Logo, welches auch die Kotflügel außen ziert.

# Buchtipp Movie Cars II

Im neuen Band der Movie Cars spannt Filmexperte Siegfried Tesche den Bogen von verrückten Rennen durch Zeit und Raum bis hin zum Formel 1-Film unserer Tage. Im zweiten Band seiner Reihe zu den berühmtesten Filmautos schlägt er die Brücke von Filmklamotten der 1960er wie „Der fliegende Pauker“



Dr. Siegfried Tesche  
Motorbuch Verlag  
Hardcover, 31,50 Euro  
ISBN 978-3-613-04781-5

über die Formel-1-Filme der Neuzeit bis hin zu Fantasy- und Science-Fiction-Helden der 1980er-Jahre, von den Ghostbusters bis hin zu Marty McFly und seinen legendären DeLorean aus der Zurück in die Zukunft-Reihe. Porträts und kuriose Anekdoten rund um prominente Autofans wie Michael J. Fox, James Garner, James Coburn und Brad Pitt runden diese cineastische Zeitreise ab. Mit inzwischen 32 Büchern über Filme & Filmstars ist Journalist, Moderator und Autor Dr. Siegfried Tesche der ausgewiesene Experte für das Thema Kino, Stars und Automobile. Bei Motorbuch erschienen Auto-Biographien unter anderem zu James Bond, James Dean, und Elvis Presley. Für Motorlegenden - The Beatles wurde er 2023 mit dem Ehrenpreis des Motorworld Buchpreises in der Kategorie Biografie ausgezeichnet.

# RIVER•SIDE

## ART OF SHOPPING

### V I E N N A

# MOTORSPORT SHOW '26

VOM  
**HISTORISCHEN  
MONOPOSTO**  
BIS ZUR **FORMEL 1**

VOM  
**RALLYE-BOLIDEN**  
BIS ZU  
**GT3-TOURENWAGEN**

**DONNERSTAG – SAMSTAG**

**19.02. – 21.02.2026**

**10.000 PS AUS DEN VERSCHIEDENSTEN MOTORSPORT-BEREICHEN**

KICK OFF DER RALLYE-ÖM • INTERVIEWS • RENNSPORT-SIMULATOR  
PROJEKTVORSTELLUNGEN • GEWINNSPIEL u. v. m.



**FORMEL 1 TALK**

MIT DEM MOTORSPORT-EXPERTEN

**ALEXANDER WURZ**



**EINTRITT  
FREI**

DAS MOTORSPORT-MAGAZIN  
**VOLLGAS!**

**BREITENFURTER STR. 372, 1230 WIEN**

[WWW.RIVERSIDE.AT](http://WWW.RIVERSIDE.AT)



## Sonax Partnerschaft

# Joachim Puchner ist Sonax Markenbotschafter

Wenn es im Wintersport um Präzision, Geschwindigkeit und vor allem um klaren Durchblick geht, ist Joachim Puchner in seinem Element. Der ehemalige Weltcupfahrer und heutige ORF-Experte sowie Kamerafahrer steht wie kaum ein anderer für Erfahrung, Expertise und Sicherheit auf Eis und Schnee.

Als Markenbotschafter von Sonax, dem Marktführer bei Windscheibenreinigern, bringt Puchner die Werte des Unternehmens authentisch auf die Piste: Sicherheit, Qualität und Vertrauen. Ob bei seinen Einsätzen als Kamerafahrer im Skiweltcup oder im Straßenverkehr – Puchner weiß, dass gute Sicht gleichbedeutend mit Sicherheit ist. Oft entscheiden Sekundenbruchteile über eine sichere Fahrt. „Blindflug vermeiden“ lautet die Devise des Ex-Rennläufers und des Unternehmens aus Gramastetten.

### Innovative Produkte

Sonax sorgt mit seiner AntiFrost & KlarSicht-Serie Jahr für Jahr für Innovation und Fahrkomfort. 2025/26 überrascht das Unternehmen mit der Duftnote „Greenforest“ – einem frischen Kiefernwald-Aroma, das nicht nur für freie Scheiben im Nu sorgt, sondern auch für ein Stück Wohlbefinden im Winter. Man holt sich sozusagen den entspannenden Duft von Nadelholz ins Wageninnere. „Greenforest“ ist im praktischen 3-Liter-Standbeutel oder im 5-Liter-Kanister bei den Tankstellenpartnern sowie im gut sortierten Fachhandel erhältlich.

### Perfekte Symbiose

„Mit Joachim Puchner haben wir einen Markenbotschafter gefunden, der – wie Sonax – für Sicherheit, Leistung und Verlässlichkeit steht. Er kennt die Herausforderungen des Wintersports und weiß, dass man auf der Straße wie auch auf der Skipiste nichts dem Zufall überlassen darf. Die Zusammenarbeit steht

erst am Anfang und befruchtet uns gegenseitig“, so Johannes Artnr, Geschäftsführer Sonax Österreich.

Mit seiner Erfahrung im Spitzensport, seiner Glaubwürdigkeit als TV-Experte und seiner Leidenschaft für Schnee und Präzision verkörpert Joachim Puchner die perfekte Verbindung von Technik, Sicherheit und Emotion – und macht Sonax zum Partner für alle, die im Winter auf Sicherheit setzen.



## Promotion: AEZ-Winterfelgen

# Stylisch durch den Winter

Wenn die Temperaturen sinken, beginnt nicht nur die Zeit für warme Jacken und heiße Getränke – auch das Auto braucht ein Winter-Upgrade. Wer denkt, dass Funktionalität und Stil sich ausschließen, liegt falsch: Moderne Winterfelgen vereinen Sicherheit und Design.



Eine dieser stylischen Winterfelgen ist die AEZ Toronto, welche durch ein kantiges, detailreiches Design besticht. Das abwechslungsreiche Y-Speichendesign, gepaart mit V-Formen, schafft durch mehrere Ebenen eine tiefe Dreidimensionalität und präsentiert sich in unterschiedlichem Licht in spannender Vielfalt. Erhältlich in den Dimensionen 7,5x18 Zoll bis 10x20 Zoll, mit zahlreichen ABE- und ECE-Genehmigungen, ist sie ein auffälliger Blickfang gerade im Winter 2025/26. Damit das auch über die Jahre so bleibt, sorgt die hochwertige und innovative SRC-Lackierung. SRC steht für „Salt & Sun Resistant“, während der Buchstabe C auf die Versiegelungsschicht (Coating) verweist – Grundierungsschicht, Farbschicht, Deck- oder Versiegelungsschicht.

39.

# JÄNNERRALLYE

02.-04. 01. 2026

MeinBezirk

Tips total regional

LT1  
OBERÖSTERREICH

Life  
RADIO



Rallye Club  
Mühlviertel



WIMBERGER

LKW  
FRIENDS  
on the road



KONSTANT.at  
workwear

www.konstant.at - DER NO.1 ONLINE SHOP FÜR ARBEITSSCHUTZ

Raiffeisen  
Oberösterreich



inter  
wetten



TOOLBOX  
Werkzeug Beratung Service



SCHOLZ  
ROHSTOFFHANDEL

SPORT  
union



GK AUTOTEILE  
www.gk-autoteile.at

Sport **ober**  
österreich

MÜHLVIERTEL



jaennerrallye.at

Klassik: Abarth Zagato 750

# DoublePuzzle

Richard Granzers zehnjährige Herausforderung, Teilereste einer Unfallkarosserie in einen bezaubernd schönen Fiat Abarth 750 GT Zagato zu verwandeln.

Mit einem spanischen Lizenz-600er, dessen Äußeres nur mit sehr viel Polyester-Spachtel seine Form behielt, erschien Führerscheinneuling Richard Granzer immer rechtzeitig zum Dienstantritt beim Österreichischen Bundesheer. Mittels so mancher chirurgisch-technischer Eingriffe konnte der handwerklich begabte Jus-Student den 300-Schilling-Seat noch weitere zwei Jahre am Leben halten, ehe dieser 1984 einem hellblau-weißen 62er Fiat Multipla, dem Ur-Vater aller späteren Mini-Vans, Platz machen musste. Dieser fünfsitzige Frontlenker-Lieferwagen eines Wiener Wäschereibesitzers zeigte sich in einem außergewöhnlich schönen Originalzustand, wurde von Richard Granzer stetig instandgehalten und befindet sich auch heute noch im Familienbesitz. Ein genialer Giacosa-Geniestreich, der Richard so richtig ins Schwär-

men geraten lässt: „Ich bin damit mit meiner Familie in die Toskana auf Urlaub gefahren. Das Auto wurde nie komplett zerlegt. Nie von Grund auf restauriert. Es fährt sich wunderbar und man kann g’scheit drinnen sitzen!“ Als ob der Multipla noch nicht skurril genug wäre, richtete sich 1985 Richards Augenmerk auf drei zum Verkauf stehende Heinkel-Kabinenroller, welche fortan als Übungsprojekte für seine immer ausgefeilteren Schweiß- und Schraubkünste fungierten. Von den vielen neuen Bekanntschaften in der Clubszene angespornt, entging ihm zukünftig weder ein spannendes Inserat in den einschlägigen Fachmagazinen, noch ein günstiges Angebot am Internet-Auktionsmarkt. So wuchs nicht nur die

Sammlung, auch das angewachsene Netzwerk an Professionisten ließ immer mutigere Entscheidungen zu, um sich an fast unlösbare Projekte heranzuwagen.

Als Richard Granzer 2009 ein rudimentäres Fiat-Abarth-750-Zagato-Teilekonvolut auf „ebay.com“ entdeckte, stellte er sofort den Kontakt zum amerikanischen Besitzer des Autos her. Wobei man bei der Verwendung des Vokabels „Auto“ vielleicht ein wenig zur Übertreibung neigt. Es handelte sich hierbei nur um eine unvollständige, durch einen Rennunfall schwer in Mitleidenschaft gezogene Zagato-Karosserie von 1957. Der kompletten Technik entledigt, ohne Innen-



Fotos: Bernhard Reichel

raum, Scheiben, Türen und Hauben. „Durchs Redn, kumman d'Leit z'saum“, besagt ein Sprichwort, welches in diesem Fall wieder seine Gültigkeit behalten sollte. So wusste der Ebay-Anbieter, wo sich die Türen und Hauben, sowie Sitze und einige Tapezierungsstücke dieses Abarths befinden würden.

Nur 600 Kilometer von ihm entfernt. Richard konnte beide Besitzer davon überzeugen, dieses Teile-Puzzle günstig zu verkaufen und per Container nach Europa zu verschiffen. Als er das, was er kaufte, in Wien in Empfang nahm, war die erste Freude groß. Nur, dass der Wagenboden auch fehlte, sorgte für eine kleine Ernüchterung. Jedoch nicht für Verzweiflung, stammte doch die ganze Bodengruppe des Autos vom Fiat 600, den er schon von seinem Bundesheer-Seat und Reise-Multipla zur Genüge genau kannte. Der Fiat 600, im März 1955 am Genfer Automobilsalon erstmals der Öffentlichkeit vorgestellt, sollte als Volkswagen-Pendant zum italieni-

schen Symbol der Massenmotorisierung werden. Der kleine Viersitzer mit 2-Meter-Radstand und wassergekühltem Vierzylinder-Heckmotor geriet sehr bald in den Fokus vom Turiner Tuningteile-Erzeuger Carlo Abarth, der die Leistung des 21,5-PS-schwachen Zwergs mit viel Aufwand nahezu verdoppelte. Sein „Fiat 600 Derivazione Abarth 750“ glich bis auf die auffälligen Skorpion-Embleme vorne und hinten äußerlich dem biedereren Bruder, die verwendeten und selbst entwickelten Technikteile entsprachen jedoch edlen Kunstskulpturen.

Eine neue Kurbelwelle sorgte für zehn Millimeter mehr Hub. Mit einer um einen Millimeter größerer Bohrung wurde dem serienmäßigen 633 ccm-Block ein Dreiviertelliter Hubraum entlockt. Die schärfere Nockenwelle, ein gierig schlürfender Weber-32IMPE-Vergaser mit Sportluftfilter, größere Ventile und die sonor klingende Abarth-Doppelrohrauspuffanlage machten das „Einkaufswagen für Jedermann“ zum „brüllenden

Kraftlack“. Der mit einem Kaufpreis von 920.000,- Lire fast ein Drittel mehr kostete als ein Serien-600er. Was aber auch nicht verwunderlich war. Musste doch Carlo Abarth die kompletten Autos bei einem befreundeten Händler ankaufen, danach zerlegen und wieder mit seinen eigenen Teilen zusammenbauen.

Erst ab 1961 wurden halbfertige Fiat 600 in der Turiner Corso Marche 38 angeliefert. Halbfertige 600er, ohne Karosserie, stellte Fiat 1955 auch allen bekannten italienischen Karosserieschneidern zur Verfügung, die mit ihren Spezial-Kreationen aus Alu oder Blech am Turiner Salon 1955 um die Wette eiferten. Abarth setzte auf die Carrozzeria Boano. Präsentierte den 210A-Spider als Einzelstück, der viel zu kompliziert und teuer war, um jemals in Serie gehen zu können. Elio und Gianni Zagato stellten ihr leichtes Fiat 600TS-Alu-Coupé dem Publikum vor.

weiter auf der nächsten Seite





Mit einem vom Mailänder Tuner Piero Facetti aufgebohrten 30-PS-Triebwerk. Rennfahrer Ovidio Capelli setzte dieses Auto erfolgreich bei Rennen ein. Meinte, mit dem kräftigeren 750er-Abarth-Triebwerk im Heck damit noch bessere Siegchancen zu haben.

## Überzeugungsarbeit

Er konnte Elio Zagato davon überzeugen, auf Carlo Abarth zuzugehen. Dieser sollte seine Motoren für den Einbau in das Zagato-Coupé zur Verfügung stellen - was nach anfänglichen Zögerlichkeiten und gegenseitigen Ressentiments schlussendlich auch gelang. Gianni Zagato malte den endgültigen 1:1-Kreide-Entwurf an die

Tafelwand in der Mailänder Via Giorgini 18. Nach seiner Debüt-Vorstellung am Pariser Salon 1956 konnte der neue „Fiat 750 GT Zagato derivazione Abarth“ in Serie gehen. Sofern man überhaupt von einer Serie sprechen will. Obwohl etwa 600 Stück von 1956 bis 1959 in unterschiedlichen Serien gebaut wurden, glich nahezu kein Auto dem anderen.

Dieser schmerzlichen Erfahrung musste sich auch Richard Granzer bei seinem über zehnjährigen Restaurierungsfortschritt stellen. Um die Zagato-Karosserie nachhaltig instand zu setzen, war es nötig, die äußeren Aluminiumteile vorsichtig vom





darunterliegenden Stahlgerippe abzulösen. Nicht selten war an den gefalzten und genieteten Kontaktstellen Rost vorzufinden. Als Richards Spengler sein noch unlackiertes Werk ablieferte, hatte das Leichtgewicht nicht nur dank der unrühmlichen Verwendung von viel Spachtel-Kitt reichlich Speck angesetzt, die Vorderadaufhängung differierte links und rechts in der Höhe um einige Zentimeter, auch die Hinterachse war gegenüber der Wagen-Längsachse seitlich verschoben. Die teure Blecharbeit musste von einem begabteren Blechschneider ein

weiteres Mal wiederholt werden. Wie auch viele weitere Arbeiten: „Wir haben bei diesem Auto alles zwei- bis dreimal gemacht.“

### Trickkiste

Beim Ersatz für den fehlenden Original-Motor musste Richard Granzer ganz tief in die Trickkiste greifen, da es historische Abarth-Teile heute so gut wie gar nicht zu erwerben gibt. Den zeitgemäßen Motorblock spendierte ein NSU-Fiat 600 von 1959 dem Zagato-Coupé, die Kurbelwelle stammt von einem Fiat 850:

**weiter auf der nächsten Seite**

Seinem Traumaauto aus Kindheitstagen, mit dem Tacho bis zu damals schwindelerregenden 140 Stundenkilometern. „Sonst haben wir uns beim Motorenbau genau am Vorbild orientiert“. Kein leichtes Unterfangen, da sich selbst schon die Recherche, welche Teile ursprünglich eingebaut waren, besonders schwierig gestaltete. Nur dank eines guten Kontakts zu einem befreundeten Abarth-Zagato-Besitzer, der gleich drei Projekte in seiner Garage beherbergte, war es möglich, dieses sehr aufwändige Puzzle originalgetreu zu vervollständigen. Wobei es auch nötig wurde, zeitweilig sehr tief in die Tasche zu greifen: „Die 3,5“x12“-Fergat-Felgen gab es nur sehr teuer in Sizilien zu kaufen!“ Als die angebotenen Frontscheiben absolut nicht passen wollten, brachte nur eine höchst anspruchsvolle Einzelanfertigung die zufriedenstellende Lösung. Der Einbau des Goldstücks erfolgte von innen. Sie musste vorsichtig, schwimmend in Moosgummi gelagert, mit kleinen Holzkeilen gegen eine außen mit einem zarten Aluprofil umrandete Blechkante gepresst werden. Nach zehnjähriger mühevoller Herausforderung waren die schweißtreibenden Arbeiten am hellblauen „due cupoline“, oft uncharmant „Double-Bubble“ genannt, 2019 abgeschlossen. Die prominenten Dach-Höcker, welche zum Zagato-Markenzeichen mutierten, strahlten mit den der „Hohen Wand“ gegenüberliegenden schneebedeckten Hügeln um die Wette. Und mit dem zu Recht stolzen Erbauer: „Als er endlich fertig vor mir stand, empfand ich dieses Gefühl der Befreiung und Erleichterung!“

Alexander Trimmel





Finde deinen Überraschungsmoment.

Aktuelle Events:



14.11. - 20.12.  
Freitag und Samstag  
+ 8.12.



24.11. - 05.01.  
Montag bis Samstag



oder online:

**my-lost-box.com**

# Betriebliche Investition in Elektrofahrzeuge

Mag. Philip Verdino, LL.M.

ist als Steuerberater und Wirtschaftsprüfer tätig

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

TAXvisory



Weihnachtsgeschenk der Regierung für die betriebliche Investition in reine Elektrofahrzeuge. Im Rahmen des Maßnahmenpakets der österreichischen Regierung wurde im Bundesgesetzblatt vom 3. November 2025 die **Erhöhung des Investitionsfreibetrages** (kurz IFB) für die Investition im Zeitraum 1. November 2025 bis 31. Dezember 2026 in **bestimmte Anlagen** von 10 % auf 20 % und für Öko-Investments sogar von 15 % auf stolze **22 %** verlautbart.

Der Investitionsfreibetrag („IFB“) ist eine (zusätzliche) steuerliche Betriebsausgabe, welche den steuerpflichtigen Gewinn mindert, ohne jedoch die Abschreibungsbasis für die Absetzung für Abnutzung der entsprechenden Anlagen zu kürzen. Abhängig vom Anlagegut betrug der IFB bisher entweder 10 % oder im Bereich der Ökologisierung 15 %. Kraftfahrzeuge sind grundsätzlich ausgenommen, dafür gelten **reine Elektrofahrzeuge** als Anlagen im Bereich der **Ökologisierung**.

Der Investitionsfreibetrag ist seit der Wiedereinführung mit der ökosozialen Steuerreform im Jahr 2022 **nicht auf die sogenannte Wartetaste** (kann nur mit Gewinnen desselben Betriebes verrechnet werden) zu legen, sondern gilt seitdem unbeschränkt, kann daher mit Gewinnen von anderen Betrieben und anderen Einkünften sowie unbeschränkt vorgetragen werden. Es hat zur Geltendmachung im Gegensatz zum „alten“ IFB **keine Bilanzierung** zu erfolgen.

Es wurde lediglich eine Deckelung der Geltendmachung bis zu Anschaffungs- und Herstellungskosten iHv **EUR 1,0 Mio in einem Jahr** eingeführt. Umfasst daher ein Wirtschaftsjahr nicht 12 Monate, so kann für jedes Monat nur ein Zwölftel (also nur Investitionen von rd EUR 83.333 pro Monat) geltend gemacht werden. Sollte aber in den Monaten November und Dezember 2025 diese Deckelung von insgesamt EUR 166.667 (für 2 Monate) überschritten werden, so kann **der Überschreitungsbetrag** auf Basis der ergangenen Gesetzesverlautbarung den Investitionen der Vormonate 2025 zugerechnet werden (Achtung: niedrigerer IFB) oder ins Jahr 2026 (befristet erhöhter IFB) verschoben werden.

Dafür schließen der **IFB** und der investitionsbedingte **Gewinnfreibetrag** sich gegenseitig aus. Diese Abwägung ist jedoch nur für natürliche Personen bzw Personengesellschaften, soweit daran natürliche Personen beteiligt sind, relevant, da nur diese den Gewinnfreibetrag steuerlich ansetzen können. Für Kapitalgesellschaften stellt sich diese Frage daher nicht, für sie ist der Ansatz des IFB jedenfalls vorteilhaft. Für die Entscheidung, ob ein Wirtschaftsgut dem IFB oder dem investitionsbedingten Gewinnfreibetrag gewidmet werden soll, können folgende Ausführungen hilfreich sein:

- Liegt der steuerliche Gewinn unter EUR 33.000, ist es stets vorteilhafter, den IFB zu beantragen, da der investitionsbedingte Gewinnfreibetrag erst bei einem Gewinn über dieser Schwelle möglich ist. Die erworbenen Wirtschaftsgüter können daher jedenfalls dem IFB zugeordnet werden. Zusätzlich kann der Grundfreibetrag in Höhe von 15 % des Gewinns (in Höhe von maximal EUR 33.000) angesetzt werden.

- Im Falle von Verlusten ist die Geltendmachung des Gewinnfreibetrages ausgeschlossen, daher kommt nur der IFB in Frage.

- Bei größeren Investitionen ist zu beachten, dass der investitionsbedingte Gewinnfreibetrag betraglich mit maximal EUR 41.450 jährlich gedeckelt ist.

- Der IFB ist daher im Vergleich dann günstiger, wenn in Wirtschaftsgüter investiert wird, deren Anschaffungs- bzw Herstellungskosten mehr als EUR 207.250 betragen; im Fall des 22 %-igen IFB für Öko-Investments beträgt dieser Schwellenwert nur mehr EUR 188.409.

Um das **optimale steuerliche Ergebnis** - insbesondere bei der Elektrifizierung des Fuhrparks - zu erzielen, ist bei natürlichen



Personen bzw bei Personengesellschaften, soweit daran natürliche Personen beteiligt sind, jedenfalls eine **entsprechende Investitions- und Ergebnisplanung** sowie die Erstellung einer **zeitgerechten Vorscheurechnung** zu empfehlen.

Dabei sind auch mehrjährige Investitionen und Verlustsituationen zu berücksichtigen.

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



# FANREISE ZUR RALLYLEGEND 2026

## [AUSNAHMEZUSTAND IN] SAN MARINO



OKTOBER 2026

4 TAGE | 3 NÄCHTE | (FR-MO)

FRÜHBUCHERPREIS

p.P. im DZ: € 499,-

gültig bei Buchung bis 31.03.2026

OFTMALS  
KOPIERT –  
NIEMALS  
ERREICHT!GRUPPEN-  
RABATT  
SICHERN:  
Ab 10 Personen  
1 x FREIPLATZ IM DZ  
(eine Rechnung,  
eine Zahlung,  
eine Einstiegsstelle)

Ihr Profi in Sachen RallyLegend:  
Erfolgreiche Durchführung  
seit mehr als 15 Jahren!

## REISEVERLAUF:

1. Tag: Anreise nach Riccione (Abfahrtsrichtzeit St. Pölten/Schwertberg ca. 01:30 Uhr). Ankunft gegen 16:30 Uhr. Zimmerbezug und Abendessen oder Transfer zur Nacht-Sonderprüfung
- 2.-3. Tag: Besuch Rally-Legend San Marino (Service-Zone & mind. 2 Sonderprüfungen)
4. Tag: Heimreise nach Österreich (Rückankunft Raum Linz ca. 21:00 Uhr)

## IHRE INKLUSIVLEISTUNGEN

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

## ZUSTIEGSMÖGLICHKEITEN:

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

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

Mindestteilnehmer pro Route: 30 Personen



**Motorsport: Toyota GR Supra mit Isolde Holderied**

# Letzter Samurai

Isolde Holderied war Mitte der Neunziger-Jahre die schnellste Dame im Rallyesport. Heute ist sie Markenbotschafterin für alle GR-Modelle von Toyota. Wir haben sie bei einem Kundenevent von Toyota Keusch am Wachauring getroffen und durften für ein paar schnelle Runden am heißen Sitz neben Isolde im Toyota Supra Platz nehmen.



„Gib mir noch fünf Minuten, dann düsen wir gleich los“, meint Isolde Holderied, die eben aus einem Toyota GR Yaris gestiegen ist – zuvor hatte sie sich mit einigen spektakulären Drifts mit dem Wachauring in Melk vertraut gemacht. „Ich war noch nie hier, aber die Kurven sind gut – eine nette kleine Rennstrecke“, lächelt Isolde. Dann geht’s sogleich in den Toyota GR Supra.

Der Umstieg ist für die erfahrene Pilotin kein Problem. Der Einstieg in den Sportwagen der Japaner ist – wie erwartet – tief, die Schallensitze sind hochgezogen und vermitteln auch bei Querfahrten sicheren Seitenhalt – wie sich gleich herausstellen wird. Isolde schaltet vor dem Wegfahren noch

die Traktionskontrolle aus, dann geht’s auch schon los. „Der Supra ist das ideale Auto, um Spaß zu haben. Ich würde mit ihm sofort auf die Nordschleife gehen. Es ist ein richtiger Rennwagen, aber dennoch für die Straße geeignet“, beschreibt Isolde den japanischen Top-Sportler und wirft den Hecktriebler über einen gezielten Gasstoß in einen Drift. Die Rennstrecken-DNA ist nicht von der Hand zu weisen – schließlich war die Geburtsstunde des neuen Supra auf der Nürburgring-Nordschleife.

## Aufpoliert

Die Version, die wir am Wachauring bewegen dürfen, ist die GR Supra Lightweight Evo-Ausfüh-

rung. Der 3,0-Liter-Sechszylinder-Turbo bringt es auf 340 PS und weist zudem eine verbesserte Aerodynamik auf. „Ich mag besonders das Design in den Toyota-Gazoo-Racing-Farben, die knackige Handschaltung und die großen Bremsen“, zwinkert Isolde, als sie den Supra hart für die erste Kurve verzögert. Isolde geht das Fahren leicht von der Hand – kein Wunder, sie war in den 1990ern im Rallyesport eine große Nummer. Die Bayerin wurde Damen-Weltmeisterin 1994 und 1995 sowie Vize-Weltmeisterin 1994, jeweils in der Gruppe N auf einem Mitsubishi Galant. Danach wechselte sie zu Toyota und wurde 1996 die erste Werksfahrerin der Japaner. Platz 8 bei

der Rallye Monte Carlo 1997 mit der Celica GT-Four war das beste WM-Ergebnis der Deutschen. Als sich Toyota im Jahr 2000 aus der Rallye-WM zurückzog und alle Ressourcen in die Formel 1 verlagerte, stand Isolde am Scheideweg – nochmals den Hersteller wechseln, oder die aktive Karriere beenden und Toyota treu bleiben. „Im Nachhinein war es die richtige Entscheidung. Ich bin mittlerweile knapp 30 Jahre bei Toyota und in einer sehr privilegierten Position“, erklärt Isolde.

## Dem Chef verbunden

Heute betreut sie viele Kundenevents und leitet Verkaufsschulungen für alle GR-Modelle in Deutschland und Österreich. Sie

### GR Supra Lightweight Evo

|           |                |
|-----------|----------------|
| Antrieb   | Benzin         |
| Leistung  | 340 PS         |
| Hubraum   | 2.998 ccm      |
| Türen     | 2              |
| Aufbau    | Coupé          |
| Farbe     | weiß           |
| Getriebe  | 6-Gang manuell |
| Verbrauch | 9 Liter/100 km |

### GR Supra A90 Final Edition

|           |                |
|-----------|----------------|
| Antrieb   | Benzin         |
| Leistung  | 441 PS         |
| Hubraum   | 2.998 ccm      |
| Türen     | 2              |
| Aufbau    | Coupé          |
| Farbe     | schwarz        |
| Getriebe  | 6-Gang manuell |
| Verbrauch | 9 l/100 km     |





## Isolde Holderied (59)

Ex-Rallyefahrerin, Toyota-Markenbotschafterin  
aus Garmisch-Partenkirchen (DEU)

1986: Erste Rallye auf Opel – Sieg bei einer Fahrersichtung

## Größte Erfolge:

2x Damen-Weltmeisterin 1994, 1995 (Gruppe N)

4x Damen-Europameisterin 1992, 1993, 1996, 1997

1x Vize-Weltmeisterin 1994 (Gruppe N)

Seit 2001 Markenbotschafterin und Instruktorin bei Toyota



war außerdem die erste Europäerin, die den Toyota GR Yaris testen durfte, und hatte auch beim Supra ihre Hände im Spiel. Neben den modernen Modellen ist Isolde regelmäßig in historischen Toyota-Fahrzeugen anzutreffen.

Eine besondere Anekdote verbindet sie mit dem legendären 2000 GT aus den späten 1960ern: „Ich bin die ADAC Trentino Classic zusammen mit dem damaligen Toyota-Chef Akio Toyoda gefahren. Japaner sind ja ausgesprochen höflich, aber er hat immer so traurig zu mir rübergelesen. Da hat er mir leidgetan, und ich hab' ihn gefragt, ob er auch mal fahren will – schon war ein Strahlen in seinem Gesicht, und wir haben die Plätze getauscht“, erinnert sich Isolde an diesen historischen Bewerb in den Dolomiten.

Akio Toyoda hatte sich zwar 2023 als

leitender Direktor des größten Autoherstellers der Welt zurückgezogen, war davor aber federführend für das Comeback des Toyota Supra im Jahr 2019 verantwortlich. Im Jahr 2025 hat Toyota noch zwei neue Modellvarianten nachgelegt – unseren Lightweight Evo und die auf weltweit 300 Stück limitierte A90 Final Edition mit 441 PS, Akrapovic-Auspuffanlage und zahlreichen aerodynamischen Raffinessen wie Flaps und wuchtiger Heckspoiler. Eines der nur 100 für Europa bestimmten Exemplare war ebenfalls am Wachauring zu sehen. Isolde trifft ihren ehemaligen Chef und Initiator der Supra-Neuaufgabe immer wieder bei Events wie am Nürburgring oder in Goodwood – Toyoda erinnert sich jedes Mal sofort an die Rallyefahrerin aus Bayern und die Mitfahrt am heißen Sitz.



Bis zu  
**€ 5.000,-**  
Kundenvorteil<sup>1)</sup>

# Baut auf Technik, vertraut auf Instinkt

Like a Snowfox.



**Spare bis 31.12.2025 bis zu € 5.000,-  
auf unsere Snowfox-Modelle.**

Verbrauch kombiniert: 4,4–6,1 l/100 km, CO<sub>2</sub>-Emission 98–141 g/km<sup>2)</sup>



1) Kundenvorteil am Beispiel S-CROSS ALLGRIP 6AT flash von € 5.000,- besteht aus € 2.000,- Snowfox Bonus, € 1.000,- Finanzierungsbonus, € 750,- Versicherungsbonus und Händlernachlass. Finanzierungsbonus gültig bei Abschluss einer Finanzierung (Mindestlaufzeit 24 Monate) über Suzuki Finance – ein Geschäftsbereich der Toyota Kreditbank GmbH Zweigniederlassung Österreich. Versicherungsbonus gültig bei Abschluss eines Suzuki Versicherung Vorteilssets (bestehend aus Haftpflicht-, Vollkasko-, Insassen- und/oder Rechtsschutzversicherung), Mindestlaufzeit 12 Monate über GARANTA Österreich Versicherungs-AG. Aktion gültig für Privatkunden bei Kaufabschlüssen und Anmeldung von 11.09.2025 bis 31.12.2025 oder solange der Vorrat reicht. Bei allen teilnehmenden Suzuki Händlern.  
2) WLTP-geprüft. Druckfehler, Irrtümer und Änderungen vorbehalten. Symbolfotos. Mehr Informationen auf [www.suzuki.at](http://www.suzuki.at) oder bei deinem Suzuki Händler.