

Faszination 911



TESTS: Audi A5 Avant • Honda Civic Type R • Jeep Avenger North Face
Mitsubishi Outlander • MG Cyberster & S5 • Porsche 911 • VW T-Roc

Rückblick

Abgesagte Spitzensportler



Durchblick

Rechtsberatung Vignette



Ausblick

Alle Neuheiten 2026



LIMITED EDITION

4WILD Zubehör-Paket ab € 1.490,-*

Mach dein Abenteuer sichtbar.
Der Crosstrek als Outdoor Edition.

**Crosstrek
ab € 37.490,-**



Scannen
und mehr
erfahren:



* Alle Fahrzeugpreise sind unverbindlich empfohlene, nicht kartellierte Aktionspreise inkl. NoVA und 20% MwSt. Der 4WILD Zubehörpaket-Preis ist ein unverbindlich empfohlener, nicht kartellierter Aktionspreis inkl. Montage und 20% MwSt mit einer Gültigkeit bis 31.03.2026. Reifen und Reifendruckkontrollsensoren sind in diesem Zubehörpaket nicht enthalten. Das Angebot bzw. die Anwendung des Zubehörpakets gilt ausschließlich bei Kauf eines Subaru Neuwagens aus der aktuellen Crosstrek Modellreihe und Erstzulassung bis 31.03.2026. Druckfehler, Irrtümer und Änderungen vorbehalten. Symbolfotos. Stand 11/2025. Crosstrek Kraftstoffverbrauch kombiniert: 7,7 l/100 km (WLTP), CO₂ Emissionen: 174 g/km.

Plug-in-Hybridfahrzeuge (PHEV) sind eine gute Brücke, um Erfahrungen mit dem Laden von Fahrzeugen zu sammeln. Lesen Sie dazu auch den Kommentar auf Seite 34. Aktuell erleben PHEV einen Aufschwung, damit die immer geringeren CO₂-Vorgaben eingehalten werden und auch die Besteuerung, Stichwort geringere NoVA, für den Autokäufer günstiger ausfällt. Ein PHEV kann tatsächlich viel Kraftstoff sparen, was aber rein vom Besitzer des PHEV abhängt. Wird viel geladen, spart er CO₂ ein. Da dies aber selten der Fall ist, überlegen Verantwortliche, regelmäßiges Laden zu verpflichten, um Benzin zu sparen. Technisch wäre es schon lange möglich, z.B. beim Mitsubishi Outlander PHEV (Test auf Seite 22), die Ladevorgänge oder die elektrisch zurückgelegten Kilometer über die OBD-Schnittstelle auszulesen. Ob die Komplexität und Überwachung einer Gesellschaft gut tun, ist eine andere Frage.

Neben den Hybriden von Audi, Mitsubishi und Jeep nehmen wir uns auch die spannenden Elektrofahrzeuge von MG vor und als fossiles Kontrastprogramm den Honda Type R, der jedoch leider seine Abschiedsfahrt antritt.

Warum einfach, wenn es auch digital geht. 2026 ist das letzte Jahr, in dem die feuerrote Vignette noch in Klebform verkauft wird; ab 2027 nur noch digital. Wer einen Fehler macht, muss nun mit 200 Euro statt 120 Euro Strafe rechnen. Sie wissen schon, Inflation oder so. Damit aber erst gar kein Fehler passiert, lesen Sie die Tipps unserer Anwältin Andrea Waldmann auf Seite 29, die zudem auch in dieser Ausgabe wieder Ihre Leserfragen beantwortet. Wenn auch Sie eine spezielle Rechtsfrage oder eine unklare Situation haben, schreiben Sie uns doch direkt.

Unsere Klassikgeschichten zeugen von 50 Jahren VW Golf GTI und einem ganz besonderen offenen Porsche 911 der Baureihe 993.

Nach dem Ausblick auf die Neuheiten 2026 endet diese Ausgabe wieder mit der Rückblick-Serie auf jene Autos, die nie das Licht der Welt erblicken durften.

Und bitte, vergessen Sie nicht Ihr Dach vom Schnee zu befreien, den anderen zuliebe.

Allzeit eine gute und sichere Fahrt,
Ihr Joachim Zanitzer



Inhalt

Neuheiten:	Neuheiten 2026.....	4
	Toyota Aygo X	12
	Toyota Urban Cruiser.....	14
Tests:	Porsche 911 Carrera.....	16
	Audi A5 Avant eHybrid.....	18
	Jeep Avenger 4xe The North Face..	19
	Honda Civic Type R	20
	Mitsubishi Outlander.....	22
	VW T-Roc	24
	MG Cyberster	26
	MG S5.....	28
Psychologie:	Fahren im hohen Alter	29
	Liebessprachen.....	30
E-Mobilität:	Zanitzers E-Block.....	32
	Kommentar: PHEV & REX	34
Recht:	Vignetten.....	38
	Leserfragen	39
Klassik:	Porsche 911 Speedster 993.....	40
	50 Jahre Golf GTI.....	42
Steuer:	Sponsoring im Motorsport	44
Rückblick:	Abgesagte Spitzensportler	46



Impressum:

Eigentümer und Herausgeber: Speedcompany OG, Kleegasse 5, A-2230 Gänserndorf Süd, Kontakt: leser@motorandmore.at Redaktion und freie Mitarbeiter: Keijo Keke Platzter, Alexander Trimmel, 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), bühlercenter (Krems), SCS (Vösendorf) Fotos: Cover: Bernhard Reichel Seite 3: Hersteller, Bernhard Reichel

Ausblick: Das Autojahr 2026: Highlights

Gas & Strom

Trotz allen Unruhen und Unsicherheiten ist auch im Jahr 2026 keine automobiler Pause in Sicht. Es gibt zahlreiche Neuheiten, vorwiegend SUV, und besonders die Japaner sind sehr motiviert, neue Modelle, vor allem Elektroautos, auf den Markt zu bringen. Generell ist kein Trend erkennbar, dass weniger Stromer entwickelt werden, ganz im Gegenteil.



Fotos: Hersteller, Illustrationen: Reichel Car Design

BMW 3er & i3

Neben dem rein elektrischen i3 wird es auch einen neuen 3er mit weiterhin längs verbauten Reihen-Sechszylinder-Motoren geben. Was das Design betrifft, so scheint es kein großes Geheimnis mehr zu sein, dass es sich sehr stark an den bereits vorgestellten Elektromodellen orientieren wird. Es ist anzunehmen, dass bei allen neuen Modellen aus Bayern zukünftig die charakteristische Niere und die Scheinwerfer zu einer Einheit verschmelzen werden. Darüber hinaus dürfen wir uns auf die Einführung eines neuen M3 freuen, als Plug-in-Hybrid.



Audi A6 Allroad

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



Audi RS 5 Avant

Mit dem neuen RS 5 wird es erstmals ein RS-Modell als Plug-in-Hybrid abgegeben. Voraussichtlich koalieren 353 Verbrenner-PS mit 190 Elektro-PS zu einer gewaltigen Systemleistung von gut 540 Pferdchen. Heftige Kotflügelverbreiterungen samt tieferen Scheinwerferhöhlen, ein bis zum Boden runter gezogener und für den RS 5 exklusiver Kühlergrill mit eigenem Wabendesign, riesige vordere Lufteinlässe mit großflächigen tiefschwarzen Akzenten.



Honda Prelude

Endlich wieder eine echte Honda-Neuheit für Europa. Der Prelude ist zurück, als Vollhybrid mit 2.0-Benziner, welche von zwei Elektromotoren auf sportliche 184 PS Systemleistung gepusht wird. Mit 51.990 Euro ist man dabei.



Mercedes S-Klasse Facelift

In das Facelift der S-Klasse investiert Mercedes überproportional viel. Das Modell muss ja noch einige Jahre laufen, ehe der Nachfolger rein elektrisch wird. Ein massiv gewachsener und beleuchteter Kühlergrill mit einem neuen Scheinwerferdesign mit markanten Doppelstern-Leuchten prägen das Facelift. Den Innenraum wird wohl vom MBUX Superscreen besetzt werden. Die Assistenten werden stark aufgerüstet. An Luxus jeglicher Art wird es nicht mangeln.



weiter auf der nächsten Seite



Mitsubishi Grandis

Der Grandis ist zurück, natürlich nicht als Van, sondern als modischer SUV. Schon die 4,4 Meter Länge verraten, dass auch dieser Mitsubishi ein Sprössling der Renault-Kooperation, sprich der Symbioz, ist. In Österreich wird der neue Grandis sowohl als 1,3-Liter-Mild-Hybrid (MHEV) mit Schaltgetriebe als auch als 1,8-Liter-Vollhybrid (HEV) mit Automatikgetriebe eingeführt. Ab 28.990 Euro geht es bereits los, und acht Jahre Garantie sind ebenfalls eine starke Ansage.

Audi Q7

Während der Touareg ausläuft und der Cayenne elektrisch wird, darf der Q7, nach 11 Jahren Bauzeit, in eine völlig neue Generation starten. Unter der Haube arbeiten somit mehr oder weniger elektrifizierte Verbrennungsmotoren. Als Konkurrent zu BMW X7 und Mercedes GLS wird es erstmals einen stark verwandten Q9 geben. Beide SUVs werden auch mit bis zu sieben Plätzen erhältlich sein.



Mazda CX-5

Der CX-5 ist das Zugpferd der Marke. Der 4,69 lange Japaner bietet 583 Liter Kofferraumvolumen. Der Innenraum wird radikal digitalisiert. Tasten, Knöpfe und Drehregler werden durch die Bedienung über ein bis zu 15,6 Zoll großes Touch-Display und Sprachsteuerung ersetzt. Unter der Haube darf es nach alter Schule zu gehen. Zwar entfallen die kraftvollen Dieselmotoren, dafür setzt man beim Mild-Hybrid-Saug-Benziner auf 2,5 Liter Hubraum. Damit lassen sich auch 2.000 Kilogramm ziehen. Optional wird es auch wieder Allradantrieb geben. Neu ist auch das erstmalige Brake-by-Wire-Bremskonzept. Los geht es mit attraktiven Preisen ab 36.380 Euro.

Toyota RAV4

Mehr als 2,5 Millionen Einheiten hat Toyota seit der Einführung des ersten RAV4 im Jahr 1993 in Europa verkauft (weltweit 15 Millionen Exemplare). Die Hybridtechnologie von Toyota entfaltet mit dem neu entwickelten Plug-in-Hybridsystem der nächsten Generation, das im RAV4 zum Einsatz kommt, ihr volles Potenzial. Die neue Lithium-Ionen-Batterie besitzt eine Kapazität von 23 kWh und bietet eine rein elektrische Reichweite von gut 100 Kilometer. Dank des ausstattungsabhängig erhältlichen 50-kW-DC-Bordladegeräts – ein im D-SUV-Segment seltenes Feature – kann die Batterie in nur 30 Minuten von 10 auf 80 Prozent aufgeladen werden.



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



Elektrikerboom

Porsche Cayenne

Cayenne Generation vier fährt rein elektrisch vor, entsprechend steht am Heck der Zusatz „Electric“. 442 PS boosten die aktuelle Basis in 4,8 Sekunden auf Tempo 100 km/h. Der Cayenne Electric Turbo leistet (bei Launch Control) abartige 1.156 PS und spurtet in 2,5 Sekunden auf Landstraßentempo. Porsche lässt den Turbo bis 260 km/h laufen. Mit bis zu 390 kW Ladeleistung lässt sich der 113 kWh-Akku in einer Viertelstunde von 10 % auf 80 % aufladen. Später wird es auch wieder eine Coupé-Version geben.



Toyota C-HR+

Es gibt drei Antriebsoptionen mit 167, 224 oder 343 PS Systemleistung. Den Einstieg bildet ein 57,7-kWh-Akku, ausschließlich in Verbindung mit Vorderradantrieb. Darüber hinaus ist eine 77-kWh-Batterie verfügbar, die sowohl mit Vorder- als auch mit Allradantrieb angeboten wird. Die Frontantriebsversion leistet 224 PS und ist mit 609 Kilometern der Reichweiten-Champion der neuen C-HR+ Modellreihe. Sein technischer Bruder hört auf den Namen Subaru Uncharted.

Mazda CX-6e

Nach dem 6e folgt technisch verwandt aus der Changan-Kooperation nun die 4,92 Meter lange SUV-Version CX-6e. Diese könnte für jene interessant werden, die den klassischen 6er-Kombi vermissen. Der Elektriker bietet überschaubare 330 bis akzeptable 1.074 Liter Kofferraumvolumen und einen 72 Liter großen Frunk. Die Bedienung läuft völlig über den 26-Zoll-Touchscreen ab. Es stehen ein Motor mit 258 PS, ein LFP-Akku mit 78 kWh Kapazität und bis zu 195 kW Ladeleistung parat. Bis zu 484 Kilometer sollen möglich sein. Bei 175 km/h wird abgeregelt. Optional gibt es Kamera-Außenspiegel. Bei 46.990 Euro geht es los.



Nissan Leaf

Der neue Nissan Leaf mutiert zum 4,35 Meter kurzen SUV-Coupé. Angetrieben werden immer die Vorderräder. Mit 177 und 218 PS stehen zwei Motorisierungen zur Wahl. Akkuroptionen gibt es mit 52,9 und 75,1 kWh, ebenfalls zwei. Den Verbrauch geben die Japaner mit 13,8 kWh an. Ende des Jahres wird es auch einen rein elektrischen Juke auf eigener Plattform geben.



• GTI •

GEILE SOCKE!

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

Autosocken.at

Toyota Hilux

Der Hilux der neuesten Generation von Toyota kommt zuerst rein elektrisch. Nutzlast von 715 kg und 1.600 Kilo Anhängelast. Der Akku ist 59,2 kWh groß. Ein Mild-Hybrid Diesel und ein Wasserstoffantrieb sollen folgen.



Audi A2 e-tron

Nach über einem Vierteljahrhundert kehrt der A2 als E-Auto zurück. Erste Erlkönige offenbaren klar, dass proportional auch der Ur-A2 als Vorbild gedient hat, wenn auch ab Ende 2026 merklich flacher. Im Gegensatz zu den Geschwister Cupra Raval, Skoda Epiq und ID.Polo wird die Audi-Version somit optisch ganz klar anders und eigenständig ausfallen. Das Auto wird wohl auch A1 und Q2 ersetzen. Vermutlich kommen 50 bis 80 kWh große Akkus mit bis zu 500 Kilometer Reichweite zum Einsatz.

Peugeot 408

Setzt auf den Doppeldecker-Look, spricht oben sitzt nun das Tagfahrlicht mit übermarkanten LED-Krallen und darunter getrennt und schwarz hinterlegt versteckt das Abblendlicht. Der frische 408 ist der erste Löwe, welcher am Heck über einen beleuchteten Schriftzug verfügt. Dieser ist nahtlos in einen glänzenden Streifen integriert, der sich über die gesamte Breite



Cupra Born Facelift

Der Born erhält Ende des Jahres sein zweites Facelift, welches nach dem Technik-Update samt größerem 12,9-Zoll-Touchscreen aus 2024 nun eine deutlich radikalere Optik. Kühlergrill und geteilte Scheinwerfer sollen sich noch stärker vom ursprünglichen Seat-Design abheben und den kompakten Elektrowagen optisch noch stärker in die Cupra-Familie einordnen. Dank kleinerem Einstiegsakku sinkt auch der Basispreis.





Skoda Peaq

Die Tschechen runden ihre elektrische SUV-Plattform auch nach oben ab und bringen einen Siebensitziger über dem Enyaq. Optisch ist die Konzeptstudie Vision 7S Vorbild. Basis ist der Modulare E-Antriebs-Baukasten (MEB). Bis zu 340 PS, 200 kW Ladeleistung sind möglich. Los soll es bei knapp über 50.000 Euro gehen.



des Fahrzeugs erstreckt. Neu ist die Karosseriefarbe Flare Green, welche wie ein Chamäleon die Farbe wechselt. Neue Materialien, Menügrafiken, Ambientebeleuchtungsfarben prägen den aufgefrischten Innenraum und unkritische Zeitgeister dürfen sich über neue Überwachungskameras in den A-Säulen freuen. Die unveränderte 213 PS starke aber „reichweitere“ Elektroversion punktet jetzt auch unter anderem mit einer Vehicle To Load-Funktion.



Skoda Epic

Als Bruder von Cupra Raval oder VW ID. Cross spielt es den 4,1 Meter kurzen Skoda Epiq für gut 25.000 Euro in der Basisausstattung. Auch 475 Liter Gepäckraumvolumen sind eine Ansage.



Smart #2

Mittlerweile ist es offiziell, der fortwo bekommt einen Nachfolger in vierter Generation und viertem Kooperationspartner. Geely entwickelt scheinbar die bekannte Plattform stark weiter und wird Ende des Jahres den #2 vorstellen.



Nissan Micra

Auf Basis des Renault 5 bringt Nissan den Micra als reines und nun deutlich kantigeres Elektroauto zurück. Schon ab 24.490 Euro Aktionspreis geht es los. Es stehen Akkus mit 40 oder 52 kWh zur Verfügung, bzw Motoren mit 122 oder 150 PS. Eine Wärmepumpe ist bereits Serie. Auch auf Basis des Renault Twingo wird es Ende des Jahres eine Nissan-Version geben.



Erster Kontakt: Toyota Aygo X

Genial einfach

Toyota hat den Aygo X geliftet und elektrifiziert, damit ist der Cityflitzer der erste Voll-Hybrid in der Kleinwagenklasse.

Zielanwendung dieses sehr wendigen Fahrzeugs ist die Fortbewegung auf engen Verkehrsräumen, was nicht bedeutet, dass hier der urbane Raum allein gemeint ist. Wir durften den aufgefrischten Aygo X in und um Florenz in der Stadt, im bergigen, kurvenreichen Terrain und auf Autobahnen in der spätherbstlichen Toskana fahren und ein Fahrzeug erleben, das in allen Ausführungen fahrwerkstechnisch entweder angenehm, komfortabel oder in der erstmaligen GR Sport Ausführung sehr sportlich straff abgestimmt ist.

Teilzeit-Elektriker

Unabhängig von der Konfiguration wird der Aygo X von einem 1,5-Hybridsystem mit stufenloser CVT-Automatik und einer Systemleistung von 116 PS angetrieben, was zu einem sehr agilen Fahrerlebnis führt, da zusätzliche 44 PS im Vergleich zum Vorgänger verfügbar sind. Das Zusammenspiel der Hybridtechnik ist bei Toyota, nicht überraschend, perfekt und die Intelligenz der Energienutzung und Rückgewinnung wurde dabei weitergedacht, um auch

Informationen über den Streckenverlauf, vor allem der Steigungen und Gefälle, im Energiemanagement zu berücksichtigen.

Der im System mitwirkende Dreizylinder stellt die Energie gemeinsam mit dem Elektromotor bei rasanter Beschleunigung prompt und mit deutlichem Schub zur Verfügung, allerdings erhöht sich nur in diesen Situationen natürlich auch das Geräuschniveau.

Auch innen hui

Die verwendeten Materialien wirken hochwertig, solide, obwohl natürlich auch sichtbarer Kunststoff verbaut ist. Das Lenkrad lässt sich in der Höhe einrichten. Sitzmaterialien und Sitzpositionen sind angenehm und vermitteln durch die Passform Sicherheit. Der Aygo X ist ein „Hingucker“, da sowohl die Farbpalette, insbesondere die der Zweifarben-Lackierungen, sehr chic ist und vor allem die Frontpartie dem Wagen ein dynamisches, wohlproportioniertes Aussehen verleiht. Besonders erfreulich ist beim Aygo, dass alle wesentlichen Funktionen über Tasten am Lenkrad oder Klimapanel bedienbar

sind. Das mittige Infotainment ist groß, informativ und gefällig gestaltet, sowie die Routenführung und Fahranlagen sehr hilfreich für Auge und Ohr aufbereitet.

Gut bestückt

Die Serienausstattung ist bereits reichlich und kann durch Wahl der jeweiligen Ausstattungslinie und Pakete noch weiter angepasst werden.

Einfach richtig

Der Aygo X, als Kleinwagen im sogenannten A-Segment konzipiert, zeigt einmal mehr Toyotas schon sprichwörtliche Robustheit und Technik und will genau jene Zielgruppe ansprechen, die ein Fahrzeug sucht, das im Handling gut überschaubar, sicher ist, Spaß beim Fahren macht, vor allem ökonomisch effizient, aber praktikabel genug ist, um den meisten Mobilitätsanforderungen eines Zweipersonen-Haushalts gerecht zu werden. Mit 20.490 Euro ist der Preis zwar angemessen, zumal mit zehn Jahren Garantie, aber deutlich teurer.

Eduard Unger



Fotos: Hersteller





Möbel mit verdächtig guter Kurvenlage.
Möbel aus Altreifen.

Rethinking ressources.
www.retyred.com

LASSEN SIE SICH
UM IHRE REIFEN
BENEIDEN.





Erster Kontakt: Toyota Urban Cruiser

Stadtstromer

Das Segment der rein elektrischen City-SUV bereichert Toyota durch die Rückkehr des Urban Cruiser.

Toyota baut sein elektrisches SUV-Portfolio weiter aus: Mit der Einführung des neuen 4,3 Meter langen Urban Cruiser macht der japanische Automobilhersteller den nächsten Schritt, um alle wichtigen Segmente des europäischen Elektro-SUV-Marktes abzudecken. Der Urban Cruiser ist in zwei Akkuvarianten erhältlich, die unterschiedliche Leistungsstufen und Reichweiten bieten. Insgesamt stehen drei Antriebsversionen zur Wahl: ein Modell mit Vorderradantrieb und 49-kWh-Akku sowie eine Front- und eine Allradantriebsversion mit 61-kWh-Akku. Die Reichweite beträgt je nach Antriebs- und Akkuversion bis zu 426. Das elektrische Allradsystem, das einen zusätzlichen Motor an der Hinterachse nutzt, sorgt für Traktionssicherheit auf losem Untergrund und rutschigen Straßen und unterstreicht den authentischen SUV-Charakter des Urban Cruiser, der auch herausfor-

dernde Einsätze in unwegsamem Gelände meistert.

Innere Werte

Im geräumigen Innenraum sorgen die clevere Gestaltung und die intelligente Anordnung der Komponenten des Elektroantriebs für eine optimale Raumausnutzung. Dank des langen Radstands von 2,7 Metern sowie der um 16 Zentimeter verschiebbaren und im Verhältnis 2:1:2 umklappbaren Rückbank inklusive einstellbarer Lehnenneigung verfügt der Urban Cruiser über ein großzügiges und vielseitig nutzbares Platzangebot für Passagiere und Gepäck. Wenn die Rücksitze in ihrer vordersten Position stehen, bietet der Gepäckraum ein Ladevolumen von 310 Litern bis zur Dachhöhe. In der hintersten Position beträgt das Volumen 244 Liter.

Im Cockpit sind das digitale 10,25-Zoll-Kombiinstrument und ein 10,1-Zoll-Multimedia-Display nahtlos zu einer

einzigsten schlanken Einheit verbunden. Das Aufladen des Akkus an DC-Ladestationen von 10 auf 80 Prozent dauert etwa 45 Minuten. Das dreiphasige AC-Aufladen mit 11 kW von 15 auf 100 Prozent sollte etwa sechs Stunden dauern, während eine einphasige 7-kW-AC-Ladung voraussichtlich etwa 9,5 Stunden benötigt. Wie für alle neuen Akkuelektischen Fahrzeuge verspricht Toyota auch für den Urban Cruiser eine lang anhaltende Akkuqualität, Langlebigkeit und Zuverlässigkeit. Toyota garantiert, dass die Batterien bis zu 10 Jahre lang noch über mindestens 70 Prozent ihrer ursprünglichen Kapazität verfügen. Im Normal-Modus bietet der Toyota Urban Cruiser eine schnelle Leistungsentfaltung für das alltägliche Fahren, während der Sport-Modus eine schärfere Gasannahme aufweist und damit ein agileres Fahrerlebnis ermöglicht.

Eduard Unger



TOYOTA GAZOO RACING CENTER 1200 WIEN
NEUWAGEN / TUNING / WERKSTATT

PERFORMANCE FÜR DIE STRASSE



Test: Porsche 911 Carrera

Was will man mehr?

Was einst die Topmodelle des Porsche 911 boten, bildet heute die Basis Carrera. Fast 400 PS sind kaum noch als Einstiegsmodell zu bezeichnen!



MOTORTYP Bi-Turbo-Benziner
ZYLINDER B6

LEISTUNG 394 PS

DREHMOMENT 450 Nm

0 AUF 100 KM/H 4,1 Sek.

SPITZE 294 km/h

GETRIEBE 8-Gang-DKG

ANTRIEB Hinterrad

LEERGEWICHT 1.520 kg

REIFEN 235/40 R19 vorne

295/35 R20 hinten

VERBRAUCH 10,1 L/100km

VERBRAUCH TEST

11,8 L/100km

CO₂ 244 g/km

L/B/H 4.542/1.852/1.298

KOFFERRAUM 135+373 L

PREIS 167.073 €

PREIS TESTWAGEN 185.721 €



Fotos & Text: Bernhard Reichel

Der neue GTS mit seinem sofort ansprechenden E-Turbolader markiert zweifellos einen bedeutenden Meilenstein in der kontinuierlichen Entwicklung des 911. Seine Leistung ist nahezu mit der des letzten Turbo vergleichbar. Dennoch lässt sich dieses Potential in Österreich kaum auf der Straße vollständig ausleben oder auch nur finanziell rechtfertigen. Während der GTS mit 3,6 Litern vorfährt, vertraut man beim getesteten Carrera auf die Motorspezifikationen des bisher bekannten 3,0-Liter-Bi-Turbo-GTS, allerdings mit einer Leistung von 394 PS. Das sind neun PS mehr als zuvor. Rennsport-Enthusiasten werden vom Schub nicht so erschlagen wie bei Turbo oder GTS, doch die Kraft ist beeindruckend und präzise dosierbar. So lässt sich das Triebwerk noch ein bisschen intensiver erleben, ohne sofort die Fahrerlaubnis aufs Spiel zu setzen.

Der Klang spielt eine zentrale Rolle im Gesamterlebnis. Es ist kein aggressives, kehliges Saugerfauchen wie bei einem GT3, sondern ein angenehm tiefes, bei Bedarf gieriges Turbowummern. Es ist verblüffend, wie spontan der Bi-Turbo-Motor anspricht und schnell hochdreht. Für den akustischen Kick schaltet man den Sport-Modus manuell per Wippe ein, verharrt kurz bei 7.000 Umdrehungen und genießt mit einer kurzen Drosselklappen-Extradosis einen fast ekstatischen Choral. Bei 7.500 Umdrehungen legt das ultraflott schaltende DSG dann den nächsten Gang ein. Die Traktion ist herausragend: Der 911 bewegt sich präzise mit sehr stabilem Geradeauslauf bei sehr hohem Tempo.

Besonders wenn man die stabile Seitenlage trainieren möchte, erfreut man sich am reinen Heckantrieb. Für kontrolliertes Übersteuern sind die 295er-Walzen zu griffig, und zu aggressives Angehen endet meist in leichtem Untersteuern. Quer liebt der Carrera lieber provokative Lastwechsel, bei denen dann aber eine richtig schnelle Reaktion gefragt ist. Dann zeigt sich wieder die einzigartige Verlässlichkeit und Gefühlsechtheit, die nur Porsche bieten kann. Man muss nur den Wagen herausfordern, um seine volle Leistungsfähigkeit zu erleben.

Dieses Gefühl der Sicherheit und Verbindlichkeit macht den 911 bis heute so faszinierend. Es ist die Balance zwischen Alltagstauglichkeit und purem Fahrspaß, die den Carrera auszeichnet. Man kann mit ihm unauffällig, komfortabel und friedlich den Alltag bewältigen, aber ihn auch bei Bedarf zur Rennmaschine mutieren lassen. Diese Mischung macht aber jedoch den großen Reiz aus.

Fast 400 PS sind immer noch eine Ansage, vor allem dann, wenn man damit umzugehen weiß. Der 911 bietet durch seine unmittelbar wiederherstellbare Traktion ein hohes Maß an Sicherheit beim Ausreizen seiner Grenzen und jener des Piloten.



Test: Audi A5 Avant TFSI e-hybrid quattro S tronic

Businesskombi

Audis neuer Mittelklasse-Kombi mit Stecker zum Testantritt.

Wir berichten hier über die Plug-in-Version des neuen Audi A5 Avant in der 270-kW-Variante im Test. Alternativ gibt es auch eine 220-kW-Version. 270 kW bedeuten, wie im S5, 367 PS und 500 Nm, dementsprechend schiebt der Audi mächtig nach vorne. 5,1 Sekunden auf 100 km/h sind beinahe die Werte eines Elektroautos. Um die Leistung auf die Straße zu bringen, bedarf es des hauseigenen Quattro-Allradantriebs. Äußerlich ist davon kaum etwas zu erkennen, lediglich die roten Bremssättel zeugen von der Leistung. Außerdem lässt sich die Lichtgrafik der Front- und Heckleuchten individualisieren, und am Kotflügel prangt eine kleine e-Hybrid-Plakette. Die Sportsitze verfügen über ausgeprägte Seitenwangen, sind straff und elektrisch verstellbar, die Sitzauflage ist ausziehbar. Die Qualität im Innenraum ist typisch Audi. Leder, Mikrofaser, Carbon, Klavierlack... Zudem hat das noch immer nicht ganz einwandfrei zu bedienende Touch-Display am griffigen Lenk-

rad auch in der Fahrertür Einzug gehalten. Neben der Spiegelverstellung ist hier nun auch die Bedienung der Nebelscheinwerfer integriert. Um eine Fehlbedienung zu vermeiden, ist der Blick leider von der Straße abzuwenden. Im Armaturenbrett vor dem Beifahrer kann ein eigenes Display zur Unterhaltung des Beifahrers dienen. Das Fahrer-Display zeigt die Informationen grafisch gestochen scharf an, ebenso das Infotainmentsystem. Auch das Klangerlebnis der Bang & Olufsen Soundanlage war ausgesprochen scharf. Weniger avantgardistisch ist der Raum im hinteren Kofferraum. 361 Liter sind kein Ruhmesblatt; zudem existiert kein Raum im Unterboden, was dem Akku geschuldet ist.

Knackig & zackig

Das Fahrwerk und das Fahrverhalten sind knackig und direkt – typisch Audi, aber dennoch komfortabel für weite Strecken. Zudem fühlt man sich aufgrund der ausgezeichneten Dämmung

von der Außenwelt abgeschnitten. Motorisch ist Leistung satt vorhanden. Nicht nur im Verbrennermodus, sondern auch elektrisch geht es richtig voran. Das Fahrzeug fährt stets elektrisch an, bis der Verbrennungsmotor übernimmt. Die sechs verschiedenen Fahrmodi lassen sich in der Klavierlack-Mittelkonsole auswählen; außerdem gibt es hier griffgünstig einen Drehregler für die Lautstärke. Wenig gibt es beim Laden des Plug-in-Hybridsystems zu regeln. Das System kann nur AC mit maximal 11 kW laden. Eine DC-Lademöglichkeit, wie bei den Konzerngeschwistern, hat man dem Audi nicht spendiert. Eine Vollladung des Akkus dauert mit 11 kW AC rund 2,5 Stunden. Damit sind gut 94 Kilometer rein elektrisch möglich. Bei leerem Akku verbraucht das Fahrzeug zwischen 6 und 7 Litern auf 100 km. Typisch Audi ist auch der Preis: Über 80.000 Euro kostet der Testwagen, und die Aufpreisliste ist noch lang.

Joachim Zanitzer



MOTORTYP R4 Turbo-Benziner
AKKUKAPAZITÄT 20,7 kWh
LEISTUNG Benziner 252 PS
LEISTUNG Elektro 143 PS
LEISTUNG System 367 PS
DREHMOMENT System 500 Nm
0 AUF 100 KM/H 5,1 sec
SPITZE 250 km/h
ANTRIEB Allrad
LEERGEWICHT 2.157 kg
REIFEN 245/40 R19
E-REICHWEITE 101 km
E-REICHWEITE TEST 94 km
VERBRAUCH 2,6 L
15,4 kWh/100 km
VERBRAUCH TEST 6,1 L
23,2 kWh/100km
CO2 50 g/km
L/B/H 4.832/1.860/1.451
KOFFERRAUM 361-1.306 l
PREIS 72.400 €
PREIS TESTWAGEN 80.260 €



Fotos: Hersteller

Test: Jeep Avenger 4xe The North Face Edition

Der Abenteurer

Das fesche Sondermodell „The North Face“ des Jeep Avenger gibt es nur als Hybrid und ist liebevoll gemacht.

Den Jeep Avenger gibt es in einer speziellen Sonderedition „The North Face“ mit allerlei optischen Anpassungen. Mattschwarze Aufkleber auf der Motorhaube mit „The North Face“-Logo und allerlei goldenen Elementen. Zudem spezielle schwarze 17-Zoll-Leichtmetallfelgen mit goldenen Akzenten und Allwetterreifen. Innen gibt es spezielle, abwaschbare dreifarbige Sitze mit Summit-Gold-Profilen und ein spezielles Armaturenbrett mit dem topografischen Mont-Blanc-Profil und dem „1 of 4.806“-Logo. Die obligatorischen goldenen Farbtupfer findet man auch an den Sitzen, auf den speziellen Gummifußmatten mit Bergprofil sowie auf der magnetischen Abdeckung für die Mittelkonsole. Alles in allem gefällt die „The North Face“-Edition sehr. Weitere nette Details sind die Entenform in der Frontstoßstange, der Marienkäfer auf der Dachreling, der Sternengucker

oder das Mont-Blanc-Massiv in den Scheiben, die Gummibänder auf der Rückseite der Sitze, um Utensilien zu halten, sowie der Abschlepphaken, der aus der Heckstoßstange ragt und derart massiv heraussteht, dass man ihn fast sofort ausprobieren möchte.

Hoch hinaus

Die Fahrtrichtung wird über Tasten unterhalb der Klimasteuerung geregelt. Ungewöhnlich ist der Home-Button für das Infotainmentsystem, der sich unterhalb des Systems zwischen den Lüftungsdüsen befindet. Das digitale Cockpit ist sehr übersichtlich und optisch ansprechend gestaltet. Auf den Sitzen sitzt man weich und bequem. Der Platz in der zweiten Reihe sowie der Kofferraum sind ausreichend. Die Schaltwippen am Lenkrad dienen nicht nur für manuelle Schalteinriffe, sondern können auch für die Rekupera-

tion verwendet werden. Die Tasten am Lenkrad sind problemlos zu bedienen und fühlen sich sehr gut an. Das Hybridsystem ist aus dem Stellantis-Konzern bekannt und besteht aus einem kleinen Dreizylinder. Im Jeep leistet er 136 PS, mit den Elektromotoren sind es dann 145 PS. Der Motor ist etwas brummig, aber die sanfte Achtgang-Automatik sorgt für ruckfreies Schalten und ermöglicht bequeme Reisen sowohl in der Stadt als auch auf der Autobahn. Der Verbrauch lag zwischen 5,1 l/100 km (Stadt/Land) und 6,4 l/100 km auf der Autobahn. Der Testverbrauch lag insgesamt bei 6,2 l/100 km. Mit dem eher bescheidenen 44-Liter-Tankinhalt sind dennoch rund 650 km möglich. So ansprechend diese optische Sonderedition ist, so sehr schreckt doch der sehr hohe ausgerufenen Preis ab.

Joachim Zanitzer

Fotos: Joachim Zanitzer



Jeep

MOTORTYP Turbo-Benziner
ZYLINDER R3
AKKUKAPAZITÄT 0,89 kWh
SYSTEMLEISTUNG 145 PS
DREHMOMENT 230 Nm
0 AUF 100 KM/H 9,5 sec
SPITZE 194 km/h
ANTRIEB Allrad
LEERGEWICHT 1.475 kg
ANHÄNGELAST 920 kg
REIFEN 215/60 R17
VERBRAUCH 5,4 l Super
VERBRAUCH TEST 6,2 l
CO2 122 g/km
L/B/H 4.088/1.776/1.541
KOFFERRAUM 325-1.218 l
PREIS 39.700 €
PREIS TESTWAGEN 40.330 €

*inkl. Haftpflicht 40,17 €, Kasko 168,22 €, motorbez. Versicherungssteuer 52,56 €, Bonus-/Malus-Stufe 0, Zulassungsbez. Wien

Versicherung inkl. Kasko
ab **260,95 €** monatlich*

helvetia
Ihre Schweizer Versicherung



MOTORTYP Turbo-Benziner
ZYLINDER R4
LEISTUNG 329 PS
DREHMOMENT 420 Nm
0 AUF 100 KM/H 5,4 Sek.
SPITZE 275 km/h
GETRIEBE 6-Gang manuell
ANTRIEB Vorderrad
LEERGEWICHT 1.429 kg
REIFEN 265/30 R19
VERBRAUCH 8,2 L/100 km
VERBRAUCH TEST
 9,9 L/100 km
CO2 186 g/km
L/B/H 4.594/1.890/1.401
KOFFERRAUM 410-1.212 L
PREIS 65.990 €
PREIS TESTWAGEN 65.990 €



Test: Honda Civic Type R

Samuraischärfe

Der Honda Civic Type R ist das nächste sinnlose Emissions-Opfer. 329 PS und 6 handgerissene Gänge stellen sich unserem Test.

Focus RS, i30 N, Astra OPC, Megane R.S.,... die Liste an gestrichenen Kompaktsportlern wird immer länger. Wer so etwas sucht, muss schnell sein, denn in Kürze reiht sich auch der Honda Civic Type R in diese Liste ein. Er ist ohnehin mit Schaltgetriebe einer der letzten seiner Art. Günstig ist das mit gut 66.000 Euro nicht, aber der technische Aufwand ist kein kleiner, zumal auch die gesamte Karosserie durchsiebt, beflügelt und auf Krawall gebürstet wurde. Apropos gebürstet: den Innenraum haben die Japaner ebenfalls kräftig herausgeputzt. Vor allem die roten Recaro und der knallrote Teppich und Gurte sind toll. Gestartet wird direkt im Sportmodus. Wir kennen kein Auto, welches das zulässt oder sogar aktiv fördert. Grandios.

Im Fahrbetrieb fühlt man sich dadurch sofort wohl, wobei sich der durchzugsstarke Motor auch schaltfaul bewegen lässt. Man findet ein schönes, griffiges, rundes Lenkrad vor, was immer seltener anzutreffen ist. Was sofort auffällt, ist die geringe Unter-

steuerneigung, die gute Traktion beim Beschleunigen und der erreichbare Kurvenspeed, was durch sehr breite Reifen rundum, ein Sperrdifferential und das rennmäßige Fahrwerks-setup erreicht wird. Jeder Lenkbefehl wird unmittelbar umgesetzt, ohne dass die Lenkung zu nervös wirkt. Einziger Nachteil ist der etwas große Wendekreis von 12,5 Metern.

Handarbeit

Die manuelle 6-Gangschaltung überzeugt durch sehr kurze Schaltwege und perfekte Anschlüsse, sodass Überholmanöver kurz und sicher erledigt werden können. Man schaltet öfter, als es notwendig wäre. Zusätzlich wird beim Runterschalten automatisch Zwischengas gegeben, um Drehzahlunterschiede auszugleichen. Was die Bedienung angeht, kommt der Civic recht klassisch daher, was hier auf jeden Fall als Kompliment zu verstehen ist. Die Klimaautomatik bedient man etwa über Tasten und Drehregler, das geht einfach und schnell und sieht

auch wertiger aus als jede noch so feine Touchfläche. Die elektronischen Helferlein verhalten sich unauffällig, was positiv zu vermerken ist. Damit ist es nicht mehr dringend notwendig, diese auszuschalten, wenn man eine sportliche Gangart wählt. Die Sitzposition und der Seitenhalt in den roten Recaros sind perfekt und auch auf langen Fahrten fühlt man sich bequem aufgehoben. Was in einem so sportlichen Fahrzeug noch auffällt, sind die großzügigen Platzverhältnisse in der zweiten Reihe, sowohl was Bein- als auch Kopffreiheit anbelangt, das würde man so nicht erwarten. Die 350 Millimeter großen Bremsen sind für die Rennstrecke dimensioniert und im normalen Fahrbetrieb kaum zu beeindrucken. Außerdem sind sie sehr gut zu dosieren und vermitteln ein ausgesprochen sicheres Fahrgefühl. Beim Benzinverbrauch kommt man in der Praxis auf ca. 8,5 Liter/100 km, der starke Motor hat mit dem 1.430 kg leichten Gerät leichtes Spiel.

Franz Schulz



Fotos: Hersteller

ADI'S

MEN'S
DAY

BBQ & LIFESTYLE

3.

Limited Tickets!
Jetzt anmelden

OKTOBER
2026



MÄNNER MASTERCLASSES

12 STUNDEN
GENUSSTAG

LTD
EVENT

SAVE
THE
DATE



Adi Matzek
+ Team



@adimatzek
f @ v

ADI MATZEK

Doppel-Grillweltmeister & Fleischermeister

EXCLUSIV EVENT

2026

Test: Mitsubishi Outlander Diamond Plug-In Hybrid

Big in Japan

Plug-in Pionier Reloaded. Endlich ist der Outlander wieder da und schon bei uns im Test.

2015 war Mitsubishi der Plug-In-Hybrid-Pionier schlechthin. 10 Jahre später ist man wieder mit einem echten Mitsubishi und dem hauseigenen erprobten Plug-in Hybrid-System retour und hofft an den Erfolg mit dem Vorgängermodell anknüpfen zu können, der sich über 200.000 mal verkaufen konnte. Gegenüber dem Vorgängermodell hat man sich optisch und qualitativ gänzlich neu erfunden. Das „Dynamic- Shield“ Design findet sich an der Front ergänzt mit einer bulligen Seitenansicht und den großen 20 Zöllern. Im Innenraum hat sich sehr viel getan, um ein Gefühl von Qualität zu vermitteln. Das zeigt sich bei den verwendeten

Materialien wie Chrom-, Klavierlackapplikationen und der verwendeten Menge an Leder. Die Steppung der bequemen und breiten beheizten und belüfteten Sitze, optional mit Massagefunktionen, findet sich auch an allen Türtafeln wieder und sorgt für den eleganten Auftritt. Alles gefühlt qualitativ besser als aktuell bei so manch deutschem Premiumhersteller.

Guter Klang

Mit dabei in der Diamondausstattung ist das Yamaha Dynamic Soundsystem mit 12 Lautsprechern, zum 12,3 Zoll großen volligitalen Kombiinstrument gesellt sich ein Head-Up-Display, welches allerdings

nur die fahrzeugeigene Navigation anzeigen kann. Beim griffgünstigen Wahlhebel befindet sich ein Drehregler für 6 Fahrmodi, mit dem das Super-All Wheel Control-Allradsystem (S-AWC) mit Bergan-/Bergabfahrhilfe gesteuert werden kann. Der Fahrkomfort hat sich auch sehr verbessert und vor allem das Aufheulen des stufenlosen Getriebes beim Vorgänger ist im Alltag nicht mehr wahrzunehmen. Leider sehr nervig sind die Assistenzsysteme. Schon der Blick auf die Klimasteuerung lässt das System piepsen. Gut nur, das sich viele Dinge personalisieren lassen. Das Raumgefühl ist sehr gut, wozu das riesige Panoramadach, das sich öffnen und verschatten lässt, beiträgt. Das Kofferraumvolumen beträgt 498 Liter.

Als Motorisierung gibt es den Outlander nur noch als Plug-In mit 225 kW aus einem 2,4 Liter Motor, der schon aus dem vorigen Modell bekannt ist.

Der Akku wurde auf 22,7 kWh vergrößert, was nur eine größere elektrische Reichweite ermöglicht. Statt der offiziellen 84 Kilometer schafften wir 96 Kilometer. Unverändert die Möglichkeit, den Akkustand zu halten oder während der Fahrt mittels Charge aufzuladen, sowie die Rekuperationspaddels hinter dem Lenkrad.

Stromtarife

Neu ist der One-Pedal Modus, der den Outlander aber nicht bis zum Stillstand abbremst. Die Lademöglichkeiten: Mit AC 3,7 kWh lädt den Outlander in rund 6,5 Stunden. Mittels Chademo DC System konnten wir von 5 auf 80 % bei durchschnittlichen 29 kW in 35 Minuten laden und erreichten die 40 kW Spitze Ladeleistung. Leider ist dieser Anschluss nur noch schwer zu finden. Positiv ist aber die serienmäßige Wärmepumpe und eine Garantie von bis zu 8 Jahren.

Joachim Zanitzer



Fotos: Hersteller



MOTORTYP R4 Turbo-Benzin
AKKUKAPAZITÄT 22,7 kWh
LEISTUNG Motor 136 PS
LEISTUNG E-Motor 115 PS
0 AUF 100 KM/H 7,9 sec
SPITZE 170 km/h
ANTRIEB Allrad
LEERGEWICHT 2.120 kg
ANHÄNGELAST 1.600 kg
REIFEN 255/45 R20
E REICHWEITE TEST 96 km
VERBRAUCH 0,8 l Super
23,4 kWh/100 km
VERBRAUCH TEST 6,7 l
21,2 kWh/100km
CO2 19 g/km
L/B/H 4.719/1.897/1.750
KOFFERRAUM 495-1.404 l
PREIS 62.990 €
PREIS TESTWAGEN 61.990 €

jeweiligen Tarif und zugrundeliegenden allgemeinen und besonderen Vertragsbeilagen zu entnehmen.

halek

IHR PROFI FÜR GASTRO & CO.

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



HALEK.AT

Test: VW T-Roc 1.5 e-TSFI R-Line DSG

T-Rocstar

Wie die Zeit vergeht! Bereits die zweite Generation des Golf SUV T-Roc steht am Start, mit bewährter Ware unter der Haube.

Volkswagen hat eines seiner Erfolgsmodelle, den T-Roc, neu aufgelegt. Unser Testwagen in der aufpreisfreien Farbe Canary Yellow Uni fällt auf. Was noch auffällt, sind die neuerdings beleuchteten Logos vorne wie hinten, eingebettet in ein durchgehendes Leuchtband. Mit der Ausstattungsvariante R-Line kommen dazu drei R-Logos an den Kotflügeln und vorne am Stoßfänger, der mit einem massiv großen, schwarz glänzenden Wabengrill versehen ist. Im Innenraum merkt man den Längenzuwachs von über 12 Zentimeter gegenüber dem Vorgänger. Gewonnen hat vor allem der Kofferraum, der um 20 Liter an Volumen gewachsen ist. Das Cockpit ist vollständig digital. Das Cockpit und die beiden digitalen Rundinstrumente lassen sich vielfältig variieren. Der obere Teil des Cockpits und die Sitze mit gutem Seitenhalt sind mit Recyclingstoff überzogen. Die gekühlte Induktionsladefläche für Mobiltelefone

mag leider keine Handyhüllen, ansonsten funktioniert diese sehr gut. Ungewöhnlich für einen VW sind die Türöffner, die in die Armlehne integriert sind. Der Tempomat ist nun mittels Tasten am Lenkrad zu bedienen. In der Mittelkonsole befindet sich ein beleuchteter Display-Druckknopf, mit dem man die Lautstärke oder die Fahrprofile verändern kann.

Allrounder wie immer

Das Fahrwerk ist ausgewogen; die großen Felgen lassen den T-Roc bei schlechten Straßen holpern – erst recht innerstädtisch bei Tempo 30. Die Lenkung reagiert sehr direkt. Die Assistenzsysteme des Travel Assist sowie die Verkehrszeichenerkennung arbeiten sehr gut und zuverlässig. Auch die Sprachsteuerung funktioniert ebenfalls sehr zuverlässig und versteht sämtliche Befehle. Zusätzlich sind im R-Line-Paket auch ein Head-Up-Display, Alupedale und das R-Logo in der

Lenkradspeiche enthalten. Motorisch wird dem 1,5-Liter-Mildhybridmotor mit 150 PS Leistung, der auch über eine Zylinderabschaltung bei niedrigen Drehzahlen verfügt, Leistung entlockt, die im Cockpit auch optisch angezeigt wird. Zusätzlich ist auch Segeln möglich mittels des elektrischen 48V-Mildhybridsystems. Im Cockpit mahnt es auch rechtzeitig, den Fuß vom Gas zu nehmen, z.B. vor Ortschaften, um automatisch zu rekuperieren. Die Außengeräusche sind angenehm gedämmt, und der Motor klingt beim Leistungsabruf angenehm kernig. Allerdings enttäuscht ein wenig der Mildhybridmotor; die Leistungsentfaltung könnte etwas vehementer sein. Flott hingegen ist wie gewohnt das DSG-Getriebe. Der Test-Durchschnittsverbrauch lag bei 6,9 Liter/100 km. Bei 100 km/h lag der Verbrauch bei 5,5 Liter, bei 130 km/h bei 7,5 Liter.

Joachim Zanitzer



MOTORTYP Turbo-Benziner
LEISTUNG 150 PS
DREHMOMENT 250 Nm
0 AUF 100 KM/H 8,9 sec
SPITZE 212 km/h
ANTRIEB Vorderrad
LEERGEWICHT 1.439 kg
REIFEN 225/45 R19
REICHWEITE 710 km
REICHWEITE TEST 700 km
VERBRAUCH 5,8 l Super
VERBRAUCH TEST 6,9 l
CO2 128 g/km
L/B/H 4.372/1.828/1.573
KOFFERRAUM 465-1.350 l
PREIS 42.990 €
PREIS TESTWAGEN 47.184 €

Fotos: Joachim Zanitzer



MTL Mauersanierungen GmbH

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

eines der führenden österreichischen Unternehmen am Sektor:

➤ **Bauwerksabdichtung**

➤ **Mauerwerksabdichtung**

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

➤ **Mauertrockenlegung**

- Ausheizen der nassen Mauerbereiche mit Heizstäben oberhalb der Abdichtungsebene.

➤ **Heizstabtechnik**

- flächige Mauerwerksentfeuchtung, -ausheizung mit Heizstäben.

➤ **Fugen- und Rissverpressung**

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

➤ **Mauerwerksverfestigung**

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

Kontakt und Information:

Bernhard WILHELM, Inhaber und GF

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

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

A-2353 Guntramsdorf, Gumpoldskirchnerstraße 2

Test: MG Cyberster GT

Roadster Forever

Wann haben Sie zuletzt ein Cabrio gesehen? Oder einen Roadster? Noch dazu elektrisch? Richtig. Bis dato gar nicht. Es gab nämlich keinen. Bis jetzt. MG hat eine Lücke geschlossen, die keiner scheinbar gewillt ist zu schließen. Und wer, wenn nicht MG, wäre dazu prädestinierter? Auch wenn aktuell SAIC hinter MG steckt, den Ur-Roadster hat MG 1955 erschaffen. 2025 gibt es den Roadster wieder, als MG Cyberster, vollelektrisch.

Optisch macht der Roadster viel her. Stimmige Proportionen, schlank und schnittig, ist aber um einiges größer als sein Urahn. Lange Motorhaube, zwei Sitze, Stoffverdeck, diesmal elektrisch, und markantes Heck. Ein durchgehendes Leuchtenband mit Pfeilen, die nach außen zeigen. Auch markant sind die Türen, die sich nach oben öffnen. Damit man damit auch immer sorgenfrei aussteigen kann, wurden Sensoren seitlich und in der Höhe angebracht, damit man nirgends anstoßen kann. Zudem lässt sich die Höhe auch einstellen.

Der Cyberster ist ein Hingucker. Er zieht die Blicke im Alltag stets auf sich. Viele sind überrascht, dass dies ein MG ist, erst recht, wenn sie hören, dass dieser rein elektrisch angetrieben ist. Ungeachtet des Antriebs dürfte er dennoch sehr begehrenswert

sein. Dieser Roadster ist wirklich gelungen, ohne sich viel mit Retroanleihen zu beschäftigen. 2 Sitze, flach und lang, und ein Stoffverdeck, das auch dicht ist. Das kann bestätigt werden. Das alles reicht, um die Herzen höher schlagen und den Wind durch die Haare wehen zu lassen.

Auch innen kann der Cyberster punkten. Neben der Qualität der Materialien fallen sofort die 3 Bildschirme hinter dem Lenkrad auf. Links davon das Infotainmentsystem, mittig alle Fahrinformationen und rechts davon die Verbrauchsinformationen und Fahrzeugeinstellungen. Nur leider werden die beiden äußeren teilweise vom Lenkrad verdeckt. Die trennende Mittelkonsole mit Haltegriff für den Beifahrer beinhaltet ebenfalls ein Display für die Klimasteuerung und Fahrwahlschalter. Am griffigen Lenkrad befinden

sich Paddels mit der Aufschrift KERS, die Formel 1 lässt grüßen, für die Rekuperation, sowie 2 Tasten für die Fahrsistenzsysteme und die Super Sport Taste für den Sportmodus mit erhöhter Motorleistung und Motorsound. Die Bedienung benötigt etwas Eingewöhnung. Der Sitzkomfort ist sehr komfortabel und zweifarbig in Leder/Alcantara. Die Verarbeitung ist top. Alles wertig gemacht, kaum Plastik zu finden und perfekt verarbeitet. Elektrisches Verdeck ist serienmäßig. Vorteil: das Kofferraumvolumen bleibt immer bestehen, egal ob das Verdeck offen ist, oder nicht. Frunk ist allerdings keiner vorhanden.

Beeindruckend sind aber auch die Fahrleistungen. Knapp über 3 Sekunden auf 100 km/h. Jetzt wissen wir, wofür der Haltegriff in der Mittelkonsole vorhanden ist. Kein Wunder bei 725 Nm,

510 PS und Allrad. Ein direktes Ansprechen und eine sehr direkte Lenkung. Der Cyberster kann Kurven räubern, empfiehlt sich aber für Geraden, da das Gewicht bei Kurveneingang doch merkbar ist. Aber wehe, das Kurvenende naht, da zieht er mit dem Allradantrieb raus und stürzt los in die nächste Gerade. Ein Gran Turismo Roadster erster Klasse. Weniger klasse allerdings ist die Nutzung von Apple Carplay oder Android Auto, die leider nur via Kabel möglich ist.

Elektrisch hat der Cyberster einen nutzbaren 74,4 kWh Akku, der mittels AC mit 11 kW oder DC mit 144 kW geladen werden kann. Im Ladetest konnten wir bei kühlen Temperaturen 142,5 kW erreichen. Für die 10-80% DC-Ladung benötigten wir 33 min mit einer durchschnittlichen Ladeleistung von 99 kW. Die wird man auch oft brauchen,

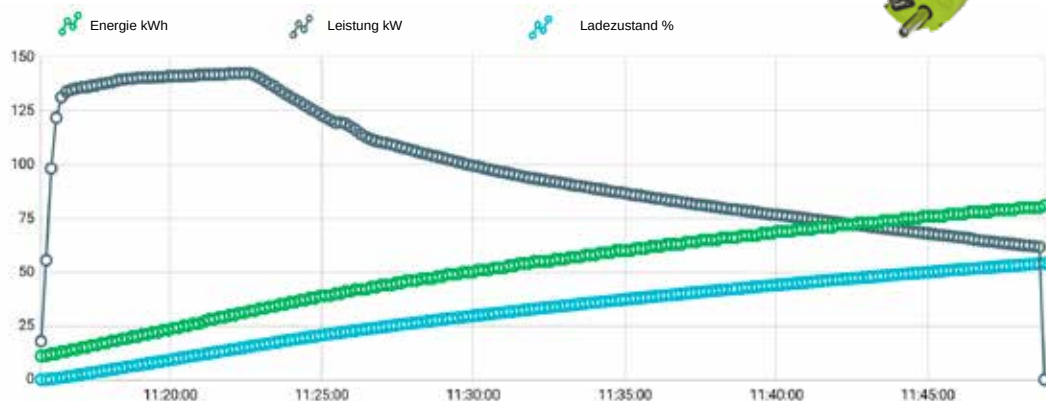


Fotos: Bernhard Reichel



sollte man die 200 km/h Spitze oder die tolle Beschleunigung von 3,2 Sekunden auf 100 km/h auskosten. In Summe kamen wir auf einen Testverbrauch von 23,4 kWh, was gut für 250-300 Kilometer reicht. Wem die 68.000 Euro für die allradbetriebene GT-Version zu viel sind, der bekommt die heckgetriebene Trophy-Version schon um 60.000 Euro mit 250 kW. Unserer Meinung nach sollten Sie die Farbe Inca Yellow wählen. Die passt hervorragend zum Cyberster. Der nächste Sommer kann kommen.

Joachim Zanitzer



MOTORTYP 2 Permanentmagnet-Synchronmotoren
AKKUKAPAZITÄT 74,4 kWh
LEISTUNG 510 PS
DREHMOMENT 725 Nm
0 AUF 100 KM/H 3,2 Sek.
SPITZE 200 km/h
ANTRIEB Allrad
LEERGEWICHT 1.985 kg
REIFEN 245/40 R20 vorne, 275/30 R20 hinten
REICHWEITE 443 km
REICHWEITE TEST 300km
VERBRAUCH 19,1 kWh/100 km
VERBRAUCH TEST 23,4 kWh/100km
L/B/H 4.535/1.913/1.329
KOFFERRAUM 249 L
PREIS 67.490 €
PREIS TESTWAGEN 68.480 €

Detailinformationen und die genauen Prämien sind dem jeweiligen Tarif und zugrundeliegenden allgemeinen und besonderen Vertragsbeilagen zu entnehmen.



MOTORTYP Permanent-magnet-Synchronmotor
AKKUKAPAZITÄT 62,1 kWh
LEISTUNG 231 PS
DREHMOMENT 350 Nm
0 AUF 100 KM/H 6,3 Sek.
SPITZE 190 km/h
ANTRIEB Hinterrad
LEERGEWICHT 1.725 kg
ANHÄNGELAST 750 kg
REIFEN 225/55 R18
REICHWEITE 465 km
REICHWEITE TEST 350km
VERBRAUCH 16,0 kWh/100 km
VERBRAUCH TEST 22,1 kWh/100km
L/B/H 4.476/1.849/1.633
KOFFERRAUM 453-1.441 L
PREIS 40.990 €
PREIS TESTWAGEN 41.780 €

motormore

Test: MG S5 EV Luxury Long Range

Das Familienauto

Der MG S5 darf als Nachfolger des ZS EV betrachtet werden und macht so ziemlich alles richtig. Lesen Sie mehr!

Das neue Kompakt-SUV von MG ist vollelektrisch und nennt sich S5 EV. Das Fahrzeug in der Größe des ersten VW Tiguan präsentiert sich hier in der Luxury-Ausstattung mit dem großen Akku und mit der aktuell angesagten Front mit schmalen Leuchten vorne und einer durchgehenden Lichtleiste hinten mit Y-auslaufenden Leuchten. Vorne trägt er selbstbewusst ein großes MG-Logo, zusätzlich hat er für ein Elektroauto ungewöhnlich griffgünstige gewöhnliche Türgriffe und eine Dachreling in Silber.

Der Innenraum fühlt sich gut und wertig an, vieles ist weich geschäumt und wird von Grau- und Schwarztönen dominiert. Die Sitze mit Leder-/Stoffoptik, deren perforierter Innenteilstreifen aus MG-Buchstaben besteht, sind groß geschnitten und beheizbar, der Fahrersitz ist elektrisch verstellbar. Das Lenkrad verfügt über zwei frei programmierbare Tasten. Das Infotainment-System ist grafisch mit 4-5 programmierbare Kacheln gestaltet und Apple Carplay und Android Auto können

kabellos genutzt werden. Darunter sind physische Tasten und Drehregler für die Klimaanlage und Lautstärke. Die Mittelkonsole beinhaltet einen griffgünstigen geriffelten Gangwahl-Drehregler, daneben mit weichem Material ausgekleidet ein Fach, um ein Mobiltelefon kabellos zu laden und ein Steckfach für ein zweites Mobiltelefon. Das ganze ohne Klavierlack wie in anderen deutschen Premiummarken.

Außen hui, innen hui

Der Kofferraum ist groß und offenbar unter dem Ladeboden noch ein paar zusätzliche Zentimeter an Höhe, Frunk ist leider keiner vorhanden. Die Rundumsicht ist aufgrund der großen Fenster sehr gut, zusätzlich hat MG hier eine 360-Grad-Kamera serienmäßig dem S5 spendiert. Dennoch gibt es einige Ausstattungselemente, die in dieser Klasse nicht selbstverständlich sind. Da ist zum Beispiel die Vehicle to Load (V2L) Möglichkeit, die viele andere Hersteller und Modelle nicht mal gegen Aufpreis anbieten. Fünf verschie-

dene Fahrmodi, zusätzlich 3 verschiedene Modi für die Lenkungsunterstützung inkl. One Padel Drive bis zum Stillstand sind ebenfalls mit dabei. Ungewöhnlich ist auch die Höchstgeschwindigkeit mit 190 km/h für ein elektrisches SUV, die nicht wie üblich schon früher elektronisch abgeregelt ist. Enttäuschend ist die Anhängelast von nur 750 Kilo. Die 18 Zoll Reifen tragen mit den 55er Reifen aufgrund ihres hohen Querschnittes sehr zum Fahrkomfort bei. Die Alufelgen haben aufgeklippte Plastikkappen für eine bessere Aerodynamik. Die angegebene DC-Ladeleistung von 139 kWh konnte mit 142,2 kWh sogar übertroffen werden. Die Ladezeit von 10-80 Prozent betrug genau 30 Minuten und 98 kW im Durchschnitt. Die AC-Ladung beträgt 11 kW. Der durchschnittliche Verbrauch beträgt gute 16,7 kWh. Der MG S5 EV ist ein unspektakulärer, unauffälliger familientauglicher Volkswagen mit viel Platz und sparsamem Verbrauch.

Joachim Zanitzer



Fotos: Hersteller



Fahreignung im Alter

Unsere Gesellschaft wird immer älter; der demografische Wandel bringt neben gesundheitspolitischen, unter anderem auch verkehrspolitische Herausforderungen.

Unsere Gesellschaft wird immer älter; der demografische Wandel bringt neben gesundheitspolitischen Aufgaben unter anderem auch verkehrspolitische Herausforderungen. Einerseits bedeutet Mobilität Autonomie, soziale Integration und Lebensqualität, andererseits geht die altersbedingt abnehmende Leistungsfähigkeit auch mit höherer Unfallgefährdung einher. Die Forschung zeigt beispielsweise einen U-förmigen Zusammenhang zwischen Alter und Unfallrate pro gefahrenem Kilometer für sehr junge und ältere PKW-Fahrende. Eine Analyse des Deutschen Verkehrssicherheitsrates DVR zeigt, dass es vor allem ab Ende 70 zu einem starken Anstieg kommt. Während für die Altersgruppe der 75- bis 79-Jährigen ca. 10,7 schwere Unfälle pro 100 Millionen gefahrenen Kilometern erfasst

und deren Auswirkungen auf Verkehrssicherheit und Autonomiebedürfnisse.

Um die oft sehr emotional geführte Debatte um Fahreignung im Alter faktenbasiert führen zu können, wurde in einer aktuellen Studie* ein Datensatz von über 5.000 gesunden älteren Menschen ausgewertet. Es wurde untersucht, wie sich bei gesunden älteren PKW-LenkerInnen die fahreignungsrelevanten Leistungsparameter verändern. Im Fokus der Auswertung stand die Frage, ob sich anhand der vorhandenen Leistungstestdaten ein Schwellenalter identifizieren lässt, ab dem die Wahrscheinlichkeit für kritische Leistungseinbußen signifikant ansteigt. In einem weiteren Schritt wurde analysiert, welche Leistungsbereiche davon besonders betroffen sind.

Eine differenzierte Betrachtung der Analysen zeigt einen altersbedingten Rückgang in allen untersuchten Leistungsdimensionen. Dieser ist aber nicht für jede Leistungsdimension gleich schnell. Die Fähigkeit zur Überblicksgewinnung sinkt beispielsweise bereits ab 70 Jahren deutlich unter den Normbereich, während die Konzentrationsfähigkeit bis dahin stabil bleibt und erst danach stetig abnimmt. Aus verkehrspsychologischer Sicht muss hier festgehalten werden, dass eine einzelne Leistungsbeeinträchtigung im Regelfall gut kompensiert werden kann, als Kompensationsmöglichkeiten für eine verlangsamte Reaktionszeit kommen etwa ein angepasster Fahrstil (langsames Tempo, mehr Abstand, ...) und ein Notbremsassistent in Frage. Schwierig wird es dann, wenn mehrere Beeinträchtigungen aufeinandertreffen. Die Studienergebnisse zeigen hier deutlich, dass das 80. Lebensjahr in allen untersuchten Leistungsbereichen eine kritische Schwelle markiert, ab der bedeutsame Leistungseinbußen besonders häufig vorkommen.

Die Ergebnisse sprechen somit gegen eine pauschale Altersgrenze zur Bewertung der Fahreignung. Sie lassen jedoch ableiten, dass insbesondere ab dem 80. Lebensjahr eine differenzierte Vorgehensweise zur Leistungsabklärung unter Berücksichtigung individueller Ressourcen Sinn macht. Auch die Unfalldaten stützen diese Ergebnisse.

*Vetter, M., Baldauf, I., Banse, R., Kaltenegger, A. & Schützhofer, B. (2025). Zwischen Autonomie und Risiko: Kognitiver Leistungsabfall im hohen Alter und seine Bedeutung für die Fahreignung, Zeitschrift für Verkehrssicherheit, 5, 271-277.

www.sicherunterwegs.at - Ihr Partner für Nachschulungen, Untersuchungen, Verkehrserziehung und Forschung.



wurden, waren es bei den 80- bis 84-Jährigen 20,3 und bei den über 85-Jährigen 38,9. Das ergibt ein fast zehnfaches Risiko im Vergleich zur sichersten Altersgruppe der 45-64-Jährigen, welche etwa 4 schwere Unfälle pro 100 Millionen gefahrenen Kilometern zu verzeichnen hat. Es braucht somit eine differenzierte Analyse altersbezogener Veränderungen

In der Studie wurden fünf Leistungsbereiche untersucht, welche sowohl alterssensibel als auch prädiktiv valide für sicheres Fahrverhalten sind, es sind dies die Leistungsdimensionen Fähigkeit zur Überblicksgewinnung, Konzentrationsfähigkeit, Reaktionsfähigkeit und reaktive Belastbarkeit sowie periphere Wahrnehmung.

Psychologie: Liebessprachen

Sex & More

Mag. Nicole Kienzl, MSc

ist als Sexual- und Paartherapeutin in Mödling tätig

www.sexual-therapie.at

Wie ein Auto braucht eine Beziehung die richtige Pflege, um so lange wie möglich am Laufen gehalten zu werden. Jedes Auto, jede Beziehung ist verschieden, die Betriebsanleitung ist wichtig. Populistisch oder einfach populär – die fünf Sprachen der Liebe auf der Überholspur.

Kann man Beziehungen ähnlich verstehen wie Fahrzeuge – mit unterschiedlichen Antrieben, individuellen Bedürfnissen und regelmäßiger Wartung? Der US-amerikanische Pastor und Paarberater Gary Chapman ist davon überzeugt, dass Beziehungen vor allem dann funktionieren, wenn beide Partner die gleiche „Sprache der Liebe“ sprechen. Sein weltweit bekanntes Konzept der fünf Sprachen der Liebe beschreibt fünf grundlegende Arten, wie Menschen Zuneigung und Liebe ausdrücken und vor allem empfangen: durch Zärtlichkeit, Lob und Anerkennung, Hilfsbereitschaft, gemeinsame Zeit oder Geschenke.

Chapmans zentrale These lautet: Jeder Mensch hat eine bevorzugte Liebesprache. Wird diese nicht „gesprochen“, fühlt sich der Partner trotz guter Absichten ungeliebt. Wer etwa regelmäßig Geschenke macht, der andere sich jedoch vor allem gemeinsame Zeit wünscht, kommuniziert emotional aneinander vorbei – vergleichbar mit einem Motor, der zwar läuft, aber nicht die richtige Kraftübertragung findet. Überträgt man dieses Modell auf die automobilen Lebenswelt, wird es besonders anschaulich. Gemeinsame Zeit kann eine entspannte Autofahrt über kurvige Landstraßen sein, ein Besuch bei Oldtimer- oder Tuningtreffen oder ein Abend im Autokino. Geschenke hingegen reichen

vom praktischen Zubehör wie neuen Fußmatten oder hochwertigem Lackwachs bis hin zu einem Modellauto des Traumwagens. Hilfsbereitschaft zeigt sich beim gemeinsamen Räderwechsel, bei der Pflege des Fahrzeugs oder bei der Unterstützung während einer längeren Fahrt. Lob und Anerkennung lassen sich durch ein anerkennendes Wort nach einer souverän gemeisterten Verkehrssituation oder einem perfekt eingeparkten Manöver ausdrücken. Die fünfte Sprache, Zärtlichkeit, umfasst körperliche Nähe und Intimität. Auch Sexualität gehört dazu – sie ist in Beziehungen weniger reine Triebbefriedigung als vielmehr eine Form nonverbaler Kommunikation, unabhängig davon, ob sie im Auto oder zu Hause stattfindet.

Nach Chapman liegt der Schlüssel zu einer stabilen Beziehung darin, die bevorzugte Liebesprache des Partners zu erkennen und bewusst anzusprechen. So ließen sich Missverständnisse vermeiden und emotionale Bedürfnisse gezielter erfüllen. Doch das Konzept stößt natürlich auch auf Kritik. Viele Psychologen argumentieren, dass alle fünf Sprachen für die meisten Menschen gleichermaßen wichtig sein könnten. Eine intime Beziehung ohne Zuneigung, Zeit oder Wertschätzung erscheint natürlich kaum denkbar. Zudem wird das Modell als zu statisch

betrachtet, da sich Bedürfnisse im Laufe einer Beziehung verändern können – abhängig von Lebensphase, Stresslevel oder persönlichen Entwicklungen.

Ein weiterer Kritikpunkt ist die fehlende wissenschaftliche Absicherung. Chapmans Theorie basiert überwiegend auf

finden, um dauerhaft glücklich zu sein. Beziehungsforschung zeigt vielmehr, dass erfolgreiche Partnerschaften vor allem durch Engagement, Kommunikation und Anpassungsfähigkeit geprägt sind. Ähnlich wie bei einem Auto reicht es nicht, das richtige Modell zu wählen – entscheidend ist die regelmäßige

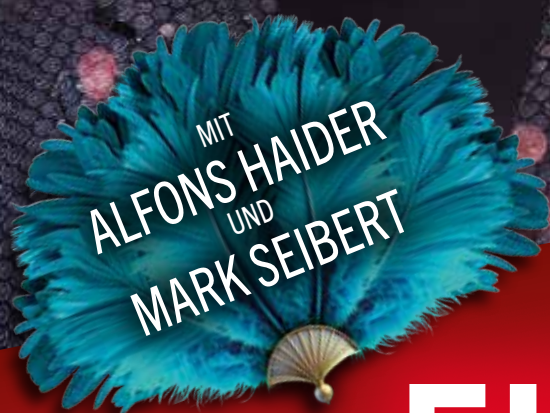


seinen Erfahrungen in einer amerikanischen Kirchengemeinde und damit auf einer relativ homogenen Stichprobe: heterosexuelle, christliche Ehepaare. Eine breite empirische Grundlage fehlt bislang. Dennoch erlebte das Konzept durch soziale Medien wie TikTok, Instagram und Facebook einen neuen Aufschwung. Menschen lieben es, sich selbst besser zu verstehen, Tests zu machen und sich einzuordnen – allerdings sind die Ergebnisse oft sehr vereinfacht.

Problematisch kann zudem die Annahme sein, man müsse lediglich den „passenden“ Partner

Pflege und Wartung.

Unterm Strich sind die fünf Sprachen der Liebe weniger als feste Kategorien zu verstehen, sondern eher als Orientierungshilfe. Menschen sprechen oft mehrere Sprachen gleichzeitig, und ihre Prioritäten können sich im Laufe der Zeit ändern. Auch wenn Chapmans Modell keine universelle Lösung bietet, kann es dabei helfen, Gespräche anzustoßen und das gegenseitige Verständnis zu fördern. Denn wer weiß, was den Partner wirklich antreibt, ist auf der Beziehungsstraße klar im Vorteil – egal ob im Kleinwagen oder im Sportwagen.



EIN KÄFIG VOLLER NARREN

La Cage aux Folles

16. Juli bis 22. August 2026

Musik & Gesangstexte von
**JERRY
HERMAN**

Buch von
**HARVEY
FIERSTEIN**

Nach dem Stück
„Ein Käfig voller Narren“
von
JEAN POIRET

Deutsche Übersetzung von
**ERIKA GESELL &
CHRISTIAN SEVERIN**

LIDAR kann Kameralinsen zerstören

Einige Fahrzeughersteller verwenden ein LIDAR-basiertes System zur Erkennung des Straßenverkehrs. LIDAR bedeutet „Light Detection and Ranging“ und nutzt ein Laser- oder starkes Infrarotlicht, um die Laufzeit zwischen Aussendung des Signals und dem Empfang des reflektierten Signals zu messen. Damit ist eine präzise 3D-Umwelterfassung möglich. Allerdings kann dieses Laserlicht unter bestimmten Umständen Kameras, auch von Smartphones, beschädigen, wenn man direkt auf das LIDAR-Licht hält. Man kann das mit dem menschlichen Auge vergleichen, wenn es direkt in die Sonne starrt. LIDAR-Systeme sind jedoch ein wesentlich besseres Kamera-Assistenzsystem als reine kamera-basierte Systeme. Das hat ein Vergleich des Automagazins GRIP bei einer Demonstration gezeigt, bei der das LIDAR-Fahrzeug von Nio in nahezu allen Fällen Hindernisse im Regen erkennen konnte und vor dem Hindernis zum Stehen kam.

Joachim Zanitzer

e-Mobilität Spezialist

Zanitzers



Neue Maßnahme gegen Kabeldiebstahl

Wie schon einmal berichtet, häufen sich die Ladekabel-Diebstähle bei Schnellladern. Der Anteil an Kupfer ist eigentlich gering, da die Kabel immer mit einer Kühlung und speziellen, stabilen Ummantelungen umgeben sind. Das Kupfer mag zwar keine 50 Euro bringen, aber der Schaden kann bis zu 5.000 Euro betragen – ganz abgesehen vom Ausfall in der Zeit. Neben verdeckter Videoüberwachung gibt es jetzt von einem schwedischen Unternehmen eine neue Lösung. In die Kabel ist eine unschädliche blaue Farbe integriert, die langlebig ist und beim Durchtrennen des Kabels ausspritzt. Es gibt bereits Ladesäulenhersteller, die dieses System bestellt haben.

Mega-Akkus kaum nachgefragt

Die Modelle von NIO sind für ihre Besonderheit des Wechselakkus bekannt und haben weltweit bereits mehr als 50 Millionen Akku-Swaps im Rahmen des BaaS (Battery as a Service) durchgeführt. Im Zuge dieses BaaS wird der Akku nicht gekauft, sondern nur gemietet. Während in Europa hauptsächlich die 75- und 100-kWh-Akkus zur Verfügung stehen, gibt es im Heimatland China auch 150-kWh-Akkus. Das Tochterunternehmen Onvo bietet 60 kWh und 85 kWh an. Wie der CEO von Onvo bekannt gab, ist die Nachfrage nach den großen Akkus kaum vorhanden – einerseits, weil die Batteriemiete für die kleineren Akkus günstiger ist, und andererseits, weil die Ladeinfrastruktur so gut ausgebaut ist, dass der Bedarf an großen Akkus nicht besteht.

Achtung bei Anhängerfahrten mit Elektroautos

Dass Elektroautos aufgrund ihres Akkus schwerer sind als herkömmliche Verbrenner, ist bekannt. Was bisweilen nur ein Problem bei Stapelparkern in Garagen ist (in der Regel mit 2.000 kg pro Stellplatz limitiert), stellt beim Fahren mit Anhängern ein größeres Problem dar. Vielen ist noch die 3,5 Tonnen höchstzulässiges Gesamtgewicht des Fahrzeuggespannes in Erinnerung. Aktuell darf aber mit dem Führerschein Klasse B ein kleiner, leichter Anhänger bis maximal 750 kg zugelassenes Gesamtgewicht gezogen werden, sofern das Fahrzeug nicht mehr als 3,5 Tonnen wiegt. Aber was passiert, wenn das Auto schon per se schwer ist – hier sind 2,5 Tonnen keine Seltenheit – dann kann es mit einem großen, schweren Anhänger (>750 kg) schon zu viel sein. Das bedeutet, mit einem großen E-Auto ein anderes Fahrzeug am Anhänger zu transportieren, ist dann mit der Führerscheinklasse B nicht mehr möglich. Um dies dennoch fahren zu dürfen, wäre die Führerscheinklasse E oder die Klasse 96 erforderlich. Diese ist eine 7-stündige Zusatzausbildung ohne Prüfung.

WLTP-Verbrauchsermittlung bei e-Autos

Sehr oft kommen Diskussionen auf, warum sich die elektrische Reichweite nicht einfach nach Akkugröße durch den Durchschnittsverbrauch errechnen lässt. Sehen wir uns einmal an, wie die Ermittlung der Verbrauchswerte nach dem Worldwide Harmonized Light Vehicles Test Procedure (WLTP) erfolgt. Die Messung erfolgt über 30 Minuten im Labor bei 23 Grad Celsius nach vorgegebenen Geschwindigkeitsniveaus, bestehend aus den vier Teilzyklen Low, Medium, High und Extra High, über 23 km. Die Teilzyklen Low und Medium ergeben den City-Zyklus. Im Low-Zyklus wird maximal 56,5 km/h gefahren, und 56 Prozent des Zyklus werden gestanden, um Ampelphasen oder Stop-and-Go-Verkehr zu simulieren. Während der Stadtverbrauch noch am ehesten nachvollziehbar ist, sieht die Realität bei Autobahnfahrten anders aus. Im Extra High-Zyklus wird maximal 131,3 km/h gefahren, aber das Durchschnittstempo inklusive aller Stoppphasen beträgt nur 46,5 km/h. Das erklärt, warum der kombinierte WLTP-Wert kaum zu erreichen ist.

1.000 km mit Serienakku

Viele versuchen sich aktuell mit Reichweitenrekorden bei einer einzigen Akkuladung. Das ist derzeit nur mit konsequentem Leichtbau, großen Akkus oder unzähligen Solarelementen möglich. Der niederländische Lightyear 0 hat mit einem 60-kWh-Akku und Solarmodulen die 1.000 Kilometer pro Ladung geschafft. Leider ging der Lightyear nicht in Produktion. Mercedes erreichte die 1.000 Kilometer mit einem großen 100-kWh-Akku in der Studie Vision EQXX. Nio hat dies mit seinem 150-kWh-Fest-



Fotos: Hersteller

Verbrauchsvorgabe für Elektroautos

In der Dezember-Ausgabe des ÖAMTC-Magazins wurde präsentiert, dass sich die durchschnittliche elektrische Reichweite in den letzten 10 Jahren verdoppelt hat. Ein Ergebnis interner Auswertungen. Das ist korrekt, doch zurückzuführen ist das oft nur auf die größeren Akkukapazitäten und nicht darauf, dass die Autos effizienter werden. Meist ist das Gegenteil der Fall: Der Verbrauch ist höher, weil die neuen Fahrzeuge immer größer und schwerer werden. Deshalb führte das chinesische Ministerium für Industrie und Informationstechnologie ab dem 1.1.2026 einen neuen obligatorischen nationalen Standard für den Energieverbrauch von rein elektrischen Personenkraftwagen über 2 Tonnen ein. Dieser soll bei 15,1 kWh pro 100 km liegen, allerdings im chinesischen CLTC-Modus. Die Hersteller müssen technische Upgrades an neu produzierten Fahrzeugen durchführen, andernfalls dürfen sie diese nicht mehr verkaufen. Ziel ist es, die Autohersteller zu mehr Energieeffizienz zu bewegen.

smart wächst mit #2 und #6

Das Portfolio von Smart wächst und wächst, dank der Kooperation mit Geely. Neben dem schon bekannten City-SUV #1, dem Coupe-Ableger #3 und dem SUV #5 wurde öffentlich bekannt gegeben, dass es wieder einen zweisitzigen City-Floh #2 geben wird. Das wurde vor allem von europäischen Kunden sehr gefordert. Im Herbst 2026 soll das fertige Fahrzeug präsentiert werden. Als Ziel hat man sich eine elektrische Reichweite von 250 Kilometern gesetzt. Erstmals gibt es mit dem #6 eine Limousine von Smart, die fast fünf Meter lang ist. Die Chancen, dass dieses PHEV-Modell je nach Europa kommen wird, sind allerdings gering, da Smart in Europa nur rein elektrische Fahrzeuge anbieten wird.



Fiesta & Focus zurück?

Vor Kurzem wurde eine Vereinbarung über eine strategische Partnerschaft zwischen der Renault-Gruppe und Ford geschlossen. Auf dieser Basis sollen zwei Elektromodelle für Ford auf Basis von Renault-Fahrzeugen mit deren Ampere-Plattform entwickelt werden. Anfang 2028 sollen diese beiden Modelle auf den Markt kommen. Die Fahrzeuge werden gemeinsam entwickelt, das Design wird jedoch von Ford stammen – ähnlich wie der Explorer und der Capri, die auf den ID-Modellen von VW basieren. Welche Modelle Ford damit auf den Markt bringen will, ist momentan nicht bekannt. Da Renault bereits die Basis für den kleinen Nissan Micra sowie den Mitsubishi Eclipse Cross liefert, munkelt man sehr über einen elektrischen Fiesta und Focus.



stoff-Akku in einem Serien-ET7 geschafft. Allerdings wird es diesen Akku nicht geben, weil die Produktion zu unwirtschaftlich sei. Renault hingegen hat mit nur einer Serienbatterie von 87 kWh, wie sie im aktuellen Renault Scenic E-Tech verbaut ist, die 1.000 Kilometer erreicht. Die Studie Filante Record 2025 sieht aus wie ein Rennwagen aus früheren Zeiten – lange Zigarrenform und voll verkleidete Räder. Das Besondere daran: Die 1.000 Kilometer wurden mit einer beachtlichen Durchschnittsgeschwindigkeit von 102 km/h zurückgelegt, bei einem Verbrauch von 7,8 kWh auf 100 Kilometer.

Kennen Sie den? Longbow

In Großbritannien ist ein Prototyp vorgestellt worden, der auf den Namen Longbow Speedster und Roadster (die Coupe-Version) hört. Entstanden aus einem im Jahr 2023 gegründeten Start-up, sind diese sportlichen Fahrzeuge auf ein geringes Gewicht von rund 900 kg sowie auf ein maximales Leistungs-Gewicht-Verhältnis ausgelegt. Die 4,2 Meter kurze Karosserie besteht aus extrudiertem Aluminium und beinhaltet einen 52-kWh-Akku, der eine Reichweite von rund 443 Kilometern ermöglicht. Die Beschleunigung soll bei 3,5 Sekunden liegen. Beim Speedster empfiehlt es sich aufgrund der fehlenden Windschutzscheibe, einen Helm zu tragen. Der Roadster soll 74.000 Euro kosten, der scheibenlose Speedster wird ab 2027 erhältlich sein und etwas mehr kosten.



Kommentar: Joachim Zanitzer

Reichweiter

Unabhängig vom leicht aufgeweichten Verbrennerverbot setzen immer mehr Hersteller auf die Kombination des Besten aus beiden Welten, um die Reichweite von Elektroautos zu verlängern. Dabei feiert auch der serielle Hybrid sein überraschendes Comeback.



„Ich würde ja gern ein Elektroauto fahren, aber die Ladeinfrastruktur ist zu schlecht, weil es zu wenig Ladesäulen gibt.“ Nun ja, dieses Argument hatte zu Beginn des neuen Elektroautozeitalters, also ab etwa 2006, auch seine Berechtigung. Kleine Akkus mit Reichweiten knapp über 100 Kilometer und noch sehr lückenhafte Ladeinfrastruktur führten damals zu, zugegebenermaßen, berechtigten Argumenten. Einige Hersteller haben das damals auch erkannt und suchten nach neuen Lösungen. GM hat 2011

die Antriebsräder entweder mit dem Motor oder elektrisch mit der Energie des Akkus angetrieben. Ziel war es, sich innerstädtisch elektrisch und außerhalb der Stadt benzinbetrieben fortzubewegen. Die elektrische Reichweite beträgt zwischen 50 und 100 Kilometer.

Ein REX- oder REEV (Range Extender Electric Vehicle) hat ebenfalls einen Akku und einen Verbrennungsmotor, aber – und das ist der große Unterschied zu einem

Aktuell sind in Europa PHEV-Akkugrößen von 15 bis 25 kWh üblich.

REX/REEV-Fahrzeuge sind derzeit noch eher Exoten, aber es gibt sie am heimischen Markt zu kaufen. Mazda MX-30 R-EV (mit der Besonderheit, einen Wankelmotor im Einsatz zu haben) oder der neue Leapmotor C10 REEV sind Fahrzeuge, deren Akku aufgeladen werden kann. Bei Nissan hat das e-Power-System für den Qashqai oder X-Trail hingegen eine Sonderstellung, da grundsätzlich nie rein elektrisch, also ohne Motor zur Stromerzeugung, gefahren werden kann. Dessen Akku kann daher auch nie extern aufgeladen werden. Die Frage nach dem Sinn eines PHEV oder REEV ergibt sich aus dem persönlichen Einsatzprofil. Das Argument „zwei Systeme, doppelte Kosten“ kann man pauschal nicht sagen, da die Elektrokosten keine Wartung benötigen. Möchte man öfter weite Reisen problemlos mit dem Fahrzeug zurücklegen, aber auf Kurzstrecken oder innerstädtisch stromern, ist man mit einem PHEV sicher am besten bedient. Will man hingegen hauptsächlich elektrisch unterwegs sein und bei gelegentlichen weiten Ausflügen auf die Reichweite vertrauen, ist ein REEV die bessere Wahl. Im November 2025 waren 20 Prozent aller neu zugelassenen Fahrzeuge in Österreich reine BEV-Fahrzeuge und 11 Prozent PHEV/REEV-Fahrzeuge.



Opel Ampera

PHEV – hier wird immer ausschließlich elektrisch gefahren. Das heißt, der Motor dient nur dazu, bei leerem Akku Strom zu erzeugen, also ein serieller Hybrid. Man fährt quasi ein BEV mit einem eingebauten Notstromaggregat, dessen Energie für etwa 50 bis

mit dem Opel Ampera / Chevrolet Volt bzw. BMW mit dem optionalen REX-Antrieb im BMW i3 Fahrzeuge auf den Markt gebracht, um dieses Problem zu lösen. Mittlerweile ist die Energiedichte der Akkus besser geworden, ebenso die Ladeinfrastruktur.

100 Kilometer ausreicht. Sogar VW hat mit dem ID.Era 9X sein erstes Modell mit REX vorgestellt, allerdings nur für den chinesischen Markt aber man weiß ja nie. Auch BMW arbeitet an einem REX, Gerüchte sagen, dass dieser auf dem nächsten X5 aufbauen soll.

Mittlerweile gibt es zwischen einem herkömmlichen Verbrenner und einem reinen Elektroauto, auch BEV genannt, verschiedene Antriebskombinationen, die hier einmal ausführlich erklärt werden müssen. Ein PHEV oder auch REEV hat einen Akku und einen Verbrennungsmotor. Die Art des Antriebs macht jedoch einen kleinen, feinen Unterschied aus.

Seit 2012 gibt es, mit der Einführung des sehr erfolgreichen Mitsubishi Outlander PHEV, eine Fahrzeuggattung, die einen Verbrennungsmotor und einen „kleinen“ aufladbaren Akku verbaut hat. Hier werden

Aufgrund der immer strenger werdenden CO₂-Vorschriften bieten mittlerweile alle Hersteller, meist ab der Mittelklasse aufwärts, Plug-in-Fahrzeuge an. Vor allem in China wächst mit der Beliebtheit großer Reichweiten auch die Größe der Akkus in PHEV-Fahrzeugen, deren Akkus bereits mit bis zu 80 kWh größer ausfallen als bei manchen reinen BEV.

Mazda MX-30 e-Skyactiv R-EV





DOTZ 4x4
TALARA
BRONZE



««« dotz-wheels.com »»»»

MERCEDES SPRINTER / WHEELS: TALARA | BRONZE

TALARA
BRONZE

Sonax **Pflegetipp**

Dem Flugrost keine Chance!

Jeder kennt ihn, keiner mag ihn! Die wissenschaftliche Definition laut DIN 50 900: „beginnende Korrosion von Eisen und Stahl“ – Definition von betroffenen Autobesitzern: „hässliche Wimmerln am Lack“ – und die braucht bekanntlich keiner!

Jedes Frühjahr stellen wir sie fest, diese unschönen gelb-braunen Flecken auf dem Lack unserer Fahrzeuge. Es schaut aus, als hätte das neue Auto bereits zu rosten begonnen. Besonders auffällig ist dieser Effekt an weißen oder silbernen Farbtönen. Was passiert da? Nicht das eigene teure Blech ist da angegriffen, der Rost kommt von außen. Beim Flugrost sammelt sich der Metallabrieb von der Straßenoberfläche, der z.B. beim Bremsen der Autos entsteht. Vor allem im Winter, wenn die Fahrzeuge in klebriger Salzlauge gebadet sind, haften diese Partikel am Lack; und durch das Salz korrodieren sie auch extrem schnell.

Schnelle Abhilfe von Nöten

Im Grunde genommen ist Flugrost also verrosteter Metallstaub, der sich auf dem Lack niedergeschlagen hat. Dennoch darf man ihn nicht ignorieren. Denn er ist eine „Keimzelle“ für Korrosion, die auf das Auto selbst übergreifen kann, wenn man nicht mit den geeigneten Reinigungsmitteln eingreift. Das geht am besten mit einem speziellen Flugrostentferner, der die Verschmutzung löst und damit abträgt. Ideal sind Mittel die ohne scharfe Säure auskommen. Nach der gründlichen Flugrostentfernung macht es natürlich Sinn, mit einem Hartwachs die Lackoberfläche wieder gut zu versiegeln. Damit

hat man die Oberfläche vorbeugend schon für den erneuten Angriff des Metallstaubs präpariert. Denn eines ist sicher: der nächste Winter kommt bestimmt....! Sonax-Produkte sind im gut sortierten Fachhandel erhältlich, aber auch im Shop an der Tankstelle Ihres Vertrauens. Mehr über das umfangreiche Autopflegeangebot von Sonax finden Sie im Internet unter www.sonax.at



Produktvorstellung: **DOTZ**

Detailreiche Designkunst

Der Fujisan, wie Japans Nationalsymbol und höchster Berg genannt wird, ist mit seiner einzigartigen und nahezu perfekten Form bis heute eine Inspiration verschiedenster Kunstformen. Daran angelehnt, heißt das neueste Aushängeschild von DOTZ Fuji.

Der extrovertierte Auftritt des Kreuzspeichendesigns spiegelt viele Inspirationen wider und ist mit reichlich Details gespickt. Durch die Farbvariationen schwarz glänzend frontpoliert, gunmetal und der Highlight-Farbe gold, passt sich das Rad praktisch jeder Fahrzeugfarbe ideal an. Die gewichtsreduzierte Bauweise mit mehrstufigem Felgenbett unterstreicht einmal mehr den sportlichen Charakter der DOTZ Fuji.

In den Dimensionen 7,5x18 bis 9x20 Zoll inklusive ABE- und ECE-Genehmigungen passt die Designfelge exakt auf viele Modelle der Kompakt- und Mittelklasse. Neu ist die 4-Loch-Anbindung in 18 Zoll für Fahrzeuge der Stellantis-Gruppe. Ebenfalls neu ist der glänzende goldene Klarlack im DOTZ-Portfolio, der im Speziellen Fahrzeugen von BMW und VW ein zusätzliches Statement verleiht.



Das „goldene Schuhwerk“ aus dem haus DOTZ steht auch dem Kompaktstortler Toyota Yaris GR überaus gut



FANREISE ZUR RALLYLEGEND 2026

[AUSNAHMEZUSTAND IN] SAN MARINO

**09.-12.10.2026**

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



Vignetten: Worauf Sie zu Jahresbeginn wirklich achten sollten

Mag. Andrea Waldmann

ist als Rechtsanwältin in Wien tätig

www.ra-waldmann.at



Seit der Einführung der digitalen Vignette im Jahr 2017 haben Lenker die Wahl zwischen der klassischen Klebevignette und der digitalen Vignette. Juristisch entscheidend ist nicht die Form, sondern ob für das konkret verwendete Fahrzeug und Kennzeichen eine gültige Mautberechtigung besteht. Genau hier passieren die häufigsten – und teuersten – Fehler.

Die 18-Tage-Falle: Konsumentenschutz schlägt Spontankauf

Die Klebevignette gilt, sobald sie ordnungsgemäß am Fahrzeug angebracht ist.

Achtung: Wer hier fälschlicherweise „Konsument“ anklickt, fährt trotz Bezahlung ohne gültige Maut, was laut Verwaltungsgerichtshof mit Geldstrafen von mehreren

stört. Ein Ersatz kann beantragt werden, wenn der Schaden nachgewiesen wird (Rechnung, Dokumentation, Foto der alten Vignette). Bis zur Bestätigung gilt jedoch: ohne gültige Vignette nicht fahren. Abgegratzte Pickerl einfach umzusetzen ist unzulässig. Bei einem Fahrzeugwechsel muss eine neue Vignette gekauft werden.



Bei der digitalen Vignette greift das Konsumentenschutzrecht: Beim Online-Kauf durch Privatpersonen wird die Gültigkeit erst nach Ablauf der Rücktrittsfrist wirksam. Diese beträgt grundsätzlich 14 Tage; zur Absicherung eines allfälligen Postweges im Fall des Rücktritts wird faktisch mit rund 18 Tagen gerechnet. Wer in dieser Zeit bereits fährt, riskiert hohe Strafen wegen Mautprellerei – obwohl die Vignette bezahlt wurde. Bei einigen offiziellen Verkaufsstellen ist es jedoch möglich, die digitale Vignette vor Ort zu kaufen, dann ist sie unmittelbar nach Kauf gültig, weil es sich rechtlich gesehen nicht um sogenannten „Fernabsatz“ handelt.

Wer die Vignette als Unternehmer kauft und das im Webshop ausdrücklich bestätigt, verzichtet auf das Rücktrittsrecht und kann die digitale Vignette sofort nutzen.

hundert Euro geahndet wird.

Doch Vorsicht ist auch vor der Verkaufsstelle geboten. Kaufen Sie Ihre Vignette am besten direkt bei der ASFINAG oder offiziellen Stellen. Der Oberste Gerichtshof bestätigte kürzlich, dass gewerbliche Weiterverkäufer, die Vignetten mit saftigen Aufschlägen ohne Mehrwert vertreiben, gegen das Weiterveräußerungsverbot verstoßen.

Scheibentausch oder Fahrzeugwechsel – was ist zu beachten?

Hier unterscheiden sich die Systeme deutlich:

- **Klebevignette:** Sie ist an die Scheibe und das Kennzeichen gebunden. Wird die Scheibe getauscht, ist die Vignette zer-

- **Digitale Vignette:** Scheibentausch und Fahrzeugwechsel sind rechtlich irrelevant, solange das Kennzeichen gleichbleibt. Wird hingegen ein neues Kennzeichen zugeordnet, ist eine Ummeldung/Übertragung erforderlich – diese ist nur unter bestimmten Voraussetzungen möglich und keineswegs automatisch. Wer vergisst, umzumelden, fährt trotz Bezahlung ohne gültige Vignette.

Wer haftet?

Ein verbreiteter Irrtum ist die Annahme, ausschließlich der Halter haftet. Tatsächlich trifft die Mautpflicht auch den Lenker. Wer Leihwagen, Firmenauto oder Probefahrzeug bewegt, hat selbst zu prüfen, ob eine passende Vignette vorhanden ist und ob digitale Registrierung und Kennzeichen übereinstimmen.

Fazit

Die digitale Vignette ist nicht „risikoärmer“, sie verschiebt die Risiken. Wer Kennzeichenänderungen, 18-Tage-Frist und Nachweispflichten beim Scheibentausch im Blick behält, vermeidet Ersatzmaut und Verwaltungsstrafen und spart sich unangenehme Schreiben der Behörde.

Leserfragen

Sie fragen, ich helfe Ihnen

Claudia S. fragt: Unlängst fuhr ich auf einer Landstraße, welche per Schild auf 70 km/h beschränkt wurde, wenig später kam eine Baustelle mit 50 und kurz darauf 30 km/h. Nach der Baustelle wurden die 30 km/h per Ende-Schild aufgehoben. Somit sind eigentlich 100 km/h erlaubt oder? Gilt dies auch für ortskundige Personen, analog zu verschnittenen Schildern?

Antwort: Nach dem Schild „Ende der Geschwindigkeitsbeschränkung“ darf man wieder 100 km/h fahren. Ein solches „Ende-Schild“ ist grundsätzlich nach jeder Geschwindigkeitsbeschränkung anzubringen. Wenn aber eine Geschwindigkeitsbeschränkung durch eine andere abgelöst wird, dann gilt das neue Beschränkungsschild als Beendigung der ersten Beschränkung. Die 50er-Beschränkung hat also gleichzeitig die 70er-Beschränkung aufgehoben und wurde durch die 30er-Beschränkung selbst aufgehoben. Nach Beendigung der 30er-Beschränkung darf man also wieder 100 km/h fahren. Wenn ein Verkehrsschild, mit dem die Geschwindigkeit beschränkt wird oder eine Beschränkung aufgehoben wird, so eingeschneit ist, dass es gar nicht mehr erkennbar ist, dann gilt es nicht. Aber Achtung: das gilt nur für runde Verkehrszeichen! Bei eckigen Verkehrszeichen, wie z.B. einem Stoppschild oder einem Vorranggeben-Schild erkennt man die Bedeutung des Schildes an der Form und muss sich trotz Schnees daran halten.

Wenn ich auf einer Straße durchgehend mit gleichbleibender überhöhter Geschwindigkeit von mehreren Radaranlagen hintereinander erfasst werde, gilt das dann als eine einzelne Verkehrsübertretung? Wenn jemand mehrmals am Tag ins gleiche Radar gefahren ist, handelt es sich dann um ein einzelnes Vergehen oder um mehrere?

Antwort: Es gibt tatsächlich Rechtsprechung, wonach es sich lediglich um eine einzige Verwaltungsübertretung handelt, wenn man auf einer Straße durchgehend mit gleichbleibender überhöhter Geschwindigkeit fährt und von mehreren Ra-

daranlagen geblitzt wird. Wenn man mehrere Strafen erhält, kann man dagegen Einspruch erheben und beantragen, nur einmal bestraft zu werden. In diesem Fall muss man aber nachweisen, dass man tatsächlich durchgehend die überhöhte Geschwindigkeit eingehalten hat – im Zweifel kann das rückgerechnet werden. Wenn man mehrmals am Tag vom selben Radar erfasst wird, liegt keine einheitliche Handlung vor, sodass es zulässig ist, für jeden einzelnen Verstoß eine Strafe zu erhalten.

Ab wann liegt ein Rotlichtverstoß vor? Wenn ich bei Rot einfahre oder wenn ich bei Rot noch nicht auf der anderen Seite angekommen bin?

Antwort: Ein Rotlichtverstoß ist bereits verwirklicht, wenn man bei Rotlicht in die Kreuzung einfährt. Selbst bei Einfahrt in die Kreuzung bei gelb blinkender Verkehrslichtanlage kann man bestraft werden, wenn man nnoch gefahrlos anhalten hätte können, was man im Zweifel beweisen muss.

Darf ich eine offensichtlich betrunkene Person am Fahren hindern?

Antwort: Ja, das darf man. Die allgemeine Sicherheit ist hier das überwiegende Rechtsgut. Man sollte allerdings beachten, dass sich die Handlung des Hinderns im Rahmen hält – ein Bewusstlosschla-

Ich habe gehört, dass Rettungskräfte nach dem Einschlagen einer Scheibe, um einen Bewusstlosen zu retten, von diesem auf Schadensersatz verklagt wurden. Ist so etwas wirklich möglich?

Antwort: Theoretisch ist das möglich, ob derjenige erfolgreich sein wird, ist eher fraglich. Rettungskräfte sind in diesen Fällen in der Regel durch den rechtfertigenden Notstand geschützt, wenn die Person tatsächlich bewusstlos war und das Einschlagen der Scheibe der geringstmögliche Eingriff in fremdes Eigentum war. Stellt sich beispielsweise heraus, dass die Türe unversperrt war, so hat die Rettungskraft überschießend gehandelt und könnte schadenersatzpflichtig werden.

Kevin U. fragt: Man liest immer wieder, dass zivile Polizeistreifen bestimmte Szenefahrzeugen dicht auffahren sollen um eine Rennbereitschaft zu provozieren. Wäre so etwas theoretisch überhaupt legal?

Antwort: Nein, das wäre nicht zulässig. Polizisten dürfen Verstöße gegen verkehrsrechtliche Bestimmungen nicht provozieren, um diese anschließend zu bestrafen. Die Beamten würden sich in diesem Fall selbst strafbar machen – etwa wegen Amtsmissbrauchs oder auch wegen Gefährdung der körperli-



Betrunkene an der Weiterfahrt hindern, ist nicht verboten.

gen des Betrunkenen wäre jedenfalls nicht verhältnismäßig. Wenn man einem Betrunkenen sein Fahrzeug überlässt, kann man rechtlich sogar als Mittäter angesehen werden, wenn es zu einem Unfall mit Personenschaden kommt.

chen Sicherheit in Folge des Auffahrens. Die Polizei darf sich aber sehr wohl verdeckt im Straßenverkehr aufhalten, um Verstöße zu ahnden, auch wenn diese von anderen Verkehrsteilnehmern provoziert wurden.

Klassik: Porsche 911 Speedster 993

Need for Speedster

Sollte Ihnen mal jemand einen 911 Speedster der Baureihe 993 als „original“ anbieten – bleiben Sie skeptisch, es existieren keine Handvoll Einzelstücke. Das letzte Exemplar wurde erst 2024 von Porsche ausgeliefert. 26 Jahre nach dem Ende des 993 – des letzten luftgekühlten Porsche 911.

Porsche-Enthusiast, Speedster-Sammler und Designer Luca Trazzi ließ seinen Traum von einem 911 Speedster über das Sonderwunsch-Programm Wirklichkeit werden. Seit 1954 gehören Speedster-Varianten zu Porsche. Charakteristisch sind die verkürzte Frontscheibe, Zweisitzigkeit und die ausgeprägte Heckabdeckung. Ab 1988, also am Ende der G-Serie, bot Porsche einen solchen Zweisitzer an und ebenso ab 1989 auf Basis des Typs 964. Von der vierten Generation des 911, dem Typ 993, gab es, abgesehen von zwei Einzelstücken, sowie deutlich später einem im Rahmen einer Werksrestaurierung umgebauten Exemplar keinen Speedster im regulären Modellprogramm. „Am Anfang sah ich mich um, konnte aber den Wagen, von dem ich träumte, nicht finden. Also beschloss ich,

ihn mir selbst zu bauen“, diesen legendären Ausspruch von Ferry Porsche hat sich Luca Trazzi zu eigen gemacht. Auch der erfolgreiche Designer aus Mailand hat nicht nur geträumt, sondern ist aktiv geworden: Der Porsche-Enthusiast vermisste einen 911 Speedster der Generation 993 in seiner umfangreichen Speedster-Sammlung. Mehr als drei Jahre dauerte es, bis auf Basis eines 911 Carrera Cabrios (Typ 993), Baujahr 1994, sein Einzelstück entstand. Der auch technisch umfangreich modifizierte Zweisitzer mit der charakteristischen Heckabdeckung war eines der Highlights der Monterey Car Week 2024 in Kalifornien.

Erstes Endkunden-Unikat
„In dieser Ausprägung und mit diesem enormen Änderungsumfang ist der 911 Speedster unser erstes Werksunikat

für einen Endkunden“, sagt Alexander Fabig, Leiter Individualisierung und Classic bei Porsche. „Das Einzelstück zeigt, was im Rahmen unseres Sonderwunsch-Programms möglich ist – und zwar auf der Basis eines klassischen Porsche 911 von 1994.“ Das Projektteam hat sogar ein maßstabsgetreues Designmodell des Speedster gebaut.



Typisch Speedster sind die Heckabdeckung und die Frontscheibe. Nur ein dünner schwarzer Rahmen umrandet sie und verstärkt den Effekt. Schwarze kegelförmige Außenspiegel im klassischen Design von Sportwagen aus

den 1960er Jahren sowie das Vier-Punkt-Tagfahrlicht moderner Porsche Modelle sind weitere markante Merkmale des Exterieurs. Die Karosserielinie der Heckabdeckung wurde völlig neu gestaltet. Während des Projekts war Luca Trazzi mehrere Male bei Porsche und hat er unter anderem live miterlebt, wie sein Speedster in der werkseigenen Lackiererei ein Bad in der kathodischen Tauchlackierung (KTL) nahm. Diese Prozedur durchlaufen ansonsten nur Neufahrzeuge im regulären Produktionsprozess. Danach begann der komplette Lackaufbau von Hand in Ottoyellow. Die 18 Zoll großen Turbo-Leichtmetallräder sind schwarz lackiert. Die schwarzen Steinschlagschutz-Folien vor den Hinterrädern sind funktionelle Design-Elemente und markante Merkmale anderer Speedster Generationen.



Fotos: Porsche



Die Sonderwunsch-Experten haben den Bugspoiler, die Seitenschweller sowie die hinteren Kotflügel des 911 Turbo 993 verbaut. Blinker, Heckleuchten und Leuchtenband sind optisch neu interpretiert worden. Im Interieur dominiert schwarzes Leder mit gelben Ziernähten. Die Kopfstützen ziert ein eingestickter Speedster-Schriftzug. Das optische Highlight im Innenraum sind die Mittelbahnen der Sitze:

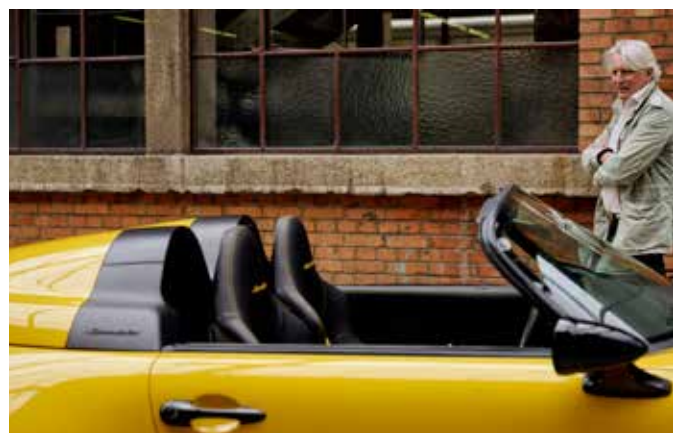
Sie sind im „Checkered“-Design mit gelben und schwarzen Karos ausgeführt. mehr Power Motor, Fahrwerk, Lenkung und Bremsanlage stammen aus dem 911 Carrera RS (Typ 993). Der luftgekühlte Sechszylinder-Boxer war seinerzeit der stärkste Motor von Porsche: Aus 3,8 Litern Hubraum schöpft er 300 PS.

Rarer als rar

Vom 911 Carrera Speedster auf

Basis der 993-Generation existierten zuvor nur zwei Exemplare. Das erste hat die Exclusive-Abteilung 1995 eigens für Ferdinand Alexander Porsche entwickelt. Es ist grün, besitzt 17-Zoll-Leichtmetallräder sowie ein Tiptronic-Getriebe und basiert auf der Carrera-Karosserie. Dieses Exemplar fand seinen Weg als Leihgabe der Familie zurück ins werkseigene Museum. Ein zweiter 911 993

Speedster (S) wurde 2001 für einen US-Kunden gebaut auf Basis eines der letzten 993 Cabrios von 1998. Das Auto war sein eigenes. Der Sitcom-Star erhielt einen silbernen Speedster als turbobreites 4S-Modell mit 18-Zoll-Rädern. Man braucht nicht lange zu überlegen. Es handelt sich natürlich um Jerry Seinfeld, Schöpfer der wohl genialsten US-Sitcom und begnadeter Porsche Sammler.



Klassik: 50 Jahre VW Golf GTI

Happy Birthday

Er ist der erfolgreichste Kompaktsportwagen der Welt: der Golf GTI. Das Original seiner Klasse. Mehr als 2,5 Millionen Exemplare wurden bis heute produziert. 2026 wird der Golf GTI 50 Jahre jung und wird erstmals elektrisch.

Eine Erfolgsgeschichte seit 1976. Als der Golf GTI 1976 auf den Markt kommt, ahnt niemand, dass der 110 PS starke Volkswagen mit seinem roten Rahmen im Kühlergrill, den schwarzen Radhausverbreiterungen und einem Golfball als Schaltknopf innerhalb kürzester Zeit zum weltweit erfolgreichsten Kompaktsportwagen aufsteigen wird. Nur 5.000 Exemplare sind geplant. Doch schon im ersten Jahr verkaufen die Händler zehnmals so viele Fahrzeuge. Insgesamt werden es 461.690 Golf GTI der ersten Generation. Es ist das ungewöhnliche Gesamtpaket, das ankommt: ein hochpräziser fahrbarer Sportwagen für einsame Alpenpässe und zugleich ein praktischer Begleiter für jeden Tag des Jahres, zudem ausgesprochen sparsam und sofort eine zeitlose Stil-Ikone. Parallel punktet der Preis: 13.850 D-Mark sind es in Deutschland. In den Medien ist von der Demokratisierung des Sportwagens die Rede. Und in der Tat, die Performance des 182 km/h schnellen Volkswagen ist beachtlich: Mit einem Sprint von 0 auf 100 km/h in nur 9,0

Sekunden lässt der Golf GTI 1976 zahlreiche Sportwagen und Coupés hinter sich, die locker 10.000 D-Mark teurer sind.

DNA für die vergangenen 50 Jahre und für morgen

Das einzigartige Zusammenspiel aus agilem Motor, leichtem Frontantrieb, ausbalanciertem Fahrwerk, perfekt passenden Sportsitzen und schnörkellos-knackigem Design zeichnet den Golf GTI bis heute aus. Es ist diese Synthese, die Volkswagen über 50 Jahre immer weiter geschärft hat – sie macht den Golf GTI zu einem authentischen Sportwagen und zum Original seiner Klasse. Fakt ist: Wer heute GTI sagt, meint Volkswagen.

Die Krönung dieser weltbekannten Produktmarke ist im Jubiläumsjahr 2026 der Golf GTI EDITION 50 – der mit 325 PS bisher stärkste Serien-Golf GTI. Das Jubiläumsmodell ist bereits bestellbar, die ersten Exemplare werden ab 2026 ausgeliefert. Dass die GTI-Philosophie auch in anderen Volkswagen

Baureihen erfolgreich ist, hat Volkswagen insbesondere mit dem Up und Polo GTI gezeigt. 2026 wird ein neuer Polo GTI durchstarten: der ID. Polo GTI. Mit 226 PS transferiert er die

bereits vom 28. Jänner bis 01. Februar in Paris auf der Rétromobile. Die Klassik-Messe an der Port de Versailles feiert 2026 wie der Golf GTI den 50. Geburtstag. Nahezu parallel be-



GTI-Philosophie erstmals in die elektrische Antriebsära – es hätte kein besseres Debütjahr für den ersten elektrischen GTI geben können.

GTI in Paris & Bremen

Die ersten fünf GTI-Jahrzehnte werden 2026 bei diversen großen Klassik-Events im Mittelpunkt stehen. Los ging es

ginn in der Hansestadt Bremen die erste deutsche Messe für klassische Fahrzeuge: die Bremen Classic Motorshow. Hier wird der Golf GTI vom 30. Jänner bis 02. Februar im Rampenlicht stehen. Beide Messen sind somit nicht nur die Auftaktveranstaltungen für die europäische Klassik-Saison 2026, sondern ebenso für das GTI-Jahr 2026.



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



Motorsport Sponsoring Steuerlich absetzbar?

Mag. Philip Verdino, LL.M.
ist als Steuerberater und Wirtschaftsprüfer tätig
www.taxvisory.at



Motorsport wird im Wesentlichen über Sponsoren finanziert. Für die Sponsoren herrscht hohe Unsicherheit, ob diese Aufwendungen steuerlich absetzbar sind oder nicht. Muss es zum Beispiel einen Sponsorvertrag geben und was muss dieser beinhalten? Sind Motorsportveranstaltungen eventuell als Events steuerlich absetzbar?

In einer **Sponsorvereinbarung** verpflichtet sich ein Sponsor zu finanziellen Zuwendungen etwa an einen Sportler oder Sportlerverein, während dieser dafür die Verpflichtung übernimmt, für den Sponsor als Werbeträger aufzutreten. Lt. Verwaltungsgerichtshof ist bei derartigen Zuwendungen ein Ineinanderfließen betrieblicher Erwägungen (Werbewirkung) und privater Motive (Unterstützung des Sportlers etc. aus Sportbegeisterung) im besonderen Maße möglich. Die Abgabenbehörde hat daher zu prüfen, ob in wirtschaftlicher Betrachtungsweise ein **Leistungsaustausch** vorliegt. Außerdem müssen die Leistungen des Sportlers geeignet sein, Werbewirkung zu entfalten. Dabei wird insbesondere in Betracht gezogen, ob auch andere Wirtschaftstreibende unter denselben Voraussetzungen eine gleichartige Sponsorvereinbarung geschlossen hätten. Der Gesponserte muss jedenfalls einem größeren Personenkreis bekannt sein.

Es sollte daher z.B. in Sponsorvereinbarungen ganz klar vereinbart werden, wie lange und wo genau in welcher Größe Werbeaufschriften angebracht werden. Weil auch ein fremder Sponsor ganz bewusst die Situierung einer Werbeaufschrift wählt und sich das von einem Sponsor für die Werbefläche

zu zahlende Entgelt unter anderem nach der Positionierung und der Fläche, die für die Aufschrift in Anspruch genommen wird, richtet. Wenn mit dem Sponsoring auch der Zugang zu einem VIP-Bereich verbunden ist, so sollte klar festgehalten werden, wie viele Kunden in diesen VIP-Bereich eingeladen werden dürfen. Nachweise über die angebrachten Werbeaufschriften (z.B. Fotos) und Belege über die eingeladenen Kunden sind empfehlenswert. Diesfalls muss der Sponsorvertrag nicht schriftlich vorliegen, ein schriftlicher Sponsorvertrag ist aber ein wesentliches Beweismittel.

Es ist nach der österreichischen Rechtsprechung aber nicht nur auf einen klar formulierten Sponsorvertrag abzustellen, sondern auch die Kriterien des **Eventmarketings** zu beachten. Aufwendungen, die dazu dienen, geschäftliche Kontakte aufzunehmen und zu pflegen, bei (künftigen) Geschäftsfreunden eingeführt zu werden und als möglicher Ansprechpartner bzw. potentieller Auftraggeber in Betracht gezogen zu werden, fallen unter den Begriff von Repräsentationsaufwendungen. Derartige Repräsentationsaufwendungen sind grundsätzlich nicht absetzbar.

Dieses Abzugsverbot kommt aber dann nicht zur Anwendung, wenn der Steuerpflichtige nachweist, dass die Aufwendungen Werbezwecken dienen und ein erhebliches Überwiegen der betrieblichen bzw. beruflichen Veranlassung vorliegt. Bei Veranstaltungen im Bereich des Eventmarketings, denen ein **Marketingkonzept** zu Grunde liegt, ist das der Fall. Soweit es sich also um Aufwendungen handelt, die mit der Teilnahme von

page als Anknüpfungspunkt bei von Kunden oder Lieferanten besuchten Events dienen, um den Teilnehmern und den Zuschauern Waren oder Dienstleistungen vorzustellen und möglicherweise sogar Bestellungen entgegennehmen zu können, so wird der Betriebsausgabenabzug gewährt, ohne dass irgendein schriftlicher Sponsorvertrag vorliegt. Dabei hilft es klarerweise, wenn die Events öffentlich zugänglich sind.



Kunden und Lieferanten in Verbindung stehen, sind diese als Betriebsausgaben anzuerkennen.

Wenn z.B. bei Motorsportveranstaltungen die Rennwagen mit den darauf befindlichen Aufschriften und Hinweisen auf die Firma und deren Home-

Die steuerliche Abzugsfähigkeit von Motorsport Sponsoring hängt folglich davon ab, ob eine schlüssige Sponsorvereinbarung oder ein überzeugendes Marketingkonzept vorliegt. Sonst wird es schwierig.

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

Fahrevents by **Keusch** - das Autohaus

Fahrspaß ohne Ende

Wenn es um gelebte Sportlichkeit geht, denkt man unweigerlich an die Marke Toyota – und an das Autohaus Keusch in Wien-Döbling. Kein Wunder: Dort befindet sich der einzige GR-Showroom des Landes.



Das neue Jahr hat begonnen, und schon stehen die Termine für die beliebten GR-Events fest. Auch heuer erwartet die Teilnehmer wieder purer Fahrspaß und echte Motorsport-Atmosphäre.

Rallye-WM und Genusstouren

Den offiziellen Auftakt macht am 12. März die Keusch Kart Challenge in Kottlingbrunn, wo sich Aktive wie Fans auf Betriebstemperatur für die weiteren Veranstaltungen bringen können – und die haben es wirklich in sich! Heuer stehen gleich drei geführte Ausfahrten mit Rallye-Coach Achim Mörtl auf dem Programm. Die Tour vom 9. bis 12. April ist dabei ein echtes Highlight – sie führt entlang der Magistrale zum Rallye-WM-Lauf nach Kroatien.

Bergstraßen-Liebhaber sollten sich das Wochenende vom 8. bis 10. Mai dick im Kalender anstreichen – da geht es über kurvige Straßen in die beeindruckende Welt der Dolomiten. Und wer den Fahrspaß lieber in kompakter Form genießen möchte, kommt im September auf seine Kosten: Am 26. September steht ein Fahrtag in Ostösterreich inklusive Slalom-Highlight auf dem Programm. Übrigens: Die Teilnahme ist auch mit Fremdmarken möglich und ausdrücklich erwünscht!

Die grüne Hölle ruft

Da Toyota nicht nur in der Rallye, sondern auch auf der Rundstrecke äußerst erfolgreich unterwegs ist, steht vom 15. bis 17. Mai ein Ausflug auf die legendäre Nordschleife zum 24-Stunden-Klassiker am Programm. Das Erlebnisangebot sucht seinesgleichen: Interviews und Autogrammstunden mit den Toyota-Piloten, exklusive Technik-Einblicke, eSport-Challenges, Foodcourt, GR-Fanshop – und natürlich das einmalige Gefühl, gemeinsam an der Strecke und an der LED-Wall mitzufiebern.



Wie, was und wo:

Alle detaillierten Infos zu den jeweiligen Events werden zeitnah auf der Keusch-Homepage (www.keusch.com) veröffentlicht. Unverbindliche Voranmeldungen können bereits vorab an marianne.papic@keusch.com gesendet werden.

Foto: Martin Butschell/BMP

KEUSCH
DAS AUTOHAUS



KEUSCH WIEN

1200 Wien | Lorenz-Müller-Gasse 7-11 | info@keusch.com | Tel.: +43 1 330 34 47 - 0



www.keusch.com

Rückblick: Nie erschienene Topmodelle

Spaß beiseite

Der Verkehr nimmt stetig zu, der Stromverbrauch der virtuellen Welt explodiert, es wird so viel geflogen wie nie zuvor, und es wird immer mehr Öl erbeutet, doch die meisten Spaßmacher, die uns Ablenkung und Freude inmitten dieser verwirrten Welt schenken könnten, sind praktisch verstummt – schon zuvor waren viele Projekte daran gehindert worden, das Licht der Welt zu erblicken.

Skoda Superb RS

Nicht so, als ob 280 PS in einem Superb nicht schon genug Kraft wären, aber viele Skoda-Jünger hätten sich oberhalb des Octavia RS gerne noch ein größeres Topmodell vorstellen können. Von den letzten beiden Generationen stand eine solche Power-Variante zur Diskussion, aber der Markt dürfte nicht ausreichend gewesen sein. Man hörte vom 2,0-TDI mit zwar „nur“ 240 PS, aber gewaltigen 500 Nm Drehmoment. Leider kam es anders.



VW Amarok R

Neben wilden Anbauteilen, heftigen Karosserieverbreiterungen und Bereifungen hätte einem rein fiktiven Amarok R als Zwilling des Ford Ranger MS RT ein mindestens 250 PS starker Vierzylinder-Turbodiesel mit vermutlich doppeltem Drehmomentwert ideal gestanden.



Hyundai Tucson N

Auch vom Tucson war eine heftige N-Version angedacht, welche dem VW Tiguan R einheizen hätte sollen. Gut 290 PS aber über 400 Nm Drehmoment hätten die Koreaner aus dem 2,5-Liter-Turbodiesel rausholen können. Glänzende Anbauteile in Schwarz und Wagenfarbe verstehen sich von selbst, wie dicke Räder und Sportfahrwerk. Aus einem möglichen Start Ende 2021 wurde leider nichts, ewig schade. Mittlerweile mussten in Europa alle fossilen N-Modelle abdanken.



Illustrationen: Reichel Car Design

Ford Kuga RS & ST

Dave Pericak, Direktor von Ford Performance äußerte sich 2017 gegenüber der britischen Autozeitschrift „Car Dealer“, er sei davon überzeugt, dass RS-Versionen auch gut als SUV funktionieren würden und es einen entsprechenden Markt gibt. Unter die Haube eines Kuga RS hätte sich wohl rasch der aus dem Focus RS bekannte 2,3-Liter-Vierzylinder-Turbo mit 350 PS und 440 Newtonmeter verpflanzen lassen. Ein entsprechendes Allradsystem wäre der Knaller gewesen. So oder so, es kam nie dazu. Der RS war also nur ein wilder Traum, aber was wäre mit einem ST-Modell gewesen. Spätestens beim Nachfolger, welcher gerade ein Facelift erhielt und immer noch erfolgreich im Programm ist, dachte man darüber nach. Der 280 PS-Turbo-Vierzylinder aus dem Focus ST hätte dem Kuga vermutlich Beine gemacht. Ob Emissionsvorschriften oder mangelndes Kundeninteresse Ford abgeschreckt hat, werden wir nie erfahren. An der Größe kann es nicht gelegen sein. Abgesehen von zahlreichen sportlichen Konkurrenten im gleichen Segment, gab es in den USA sogar einen Explorer ST.

Mercedes X-63 AMG

Eine heiße AMG-Variante hätte die Absatzzahlen der X-Klasse wohl kaum steigern können, aber wäre zumindest ein würdiger Abschluss gewesen. Unter der bulligen Haube wäre ausreichend Raum für den bekannten vier Liter großen V8-Biturbo gewesen, welcher mit gut 500 PS ordentlich motorisiert gewesen wäre.





Volvo V60 R

Volvo hat sich längst der Elektrifizierung verschrieben. Aus der Verbrenner-Performance-Schmiede Polestar wurde gar die heute populäre eigenständige Elektromarke, welche übrigens mit einem Hybrid ihre erste Schritte machte. Als die Welt noch etwas entspannter war, war vom damals neuen Mittelklasse-Kombi V60 eine heiße R-Version im Stile des legendären 850 T5 R nicht völlig unmöglich. Wünschenswert wäre natürlich eine Rückkehr des feinen seidigen Fünfsylinders der Schweden. Auch ein Vierzylinder-Turbo-Hybridmotor hätte unter die Haube gepasst. Das ganze noch im klassischen Merkur-Gelb?



Audi Q5 RS

Das Topmodell SQ5 der ersten Generation kam mit seinem kräftigen Motor und dem ungewöhnlichen Lautsprecher-Auspuff sehr gut an. Auf Letzteren hätte das potenzielle Topmodell über dem nächsten SQ5 nicht angewiesen sein müssen. Unter dessen Haube sollte damaligen Gerüchten und angeblichen Informationen zufolge der neue V6-Biturbo-Motor mit potenten 500 PS arbeiten.

Audi RS 6 Allroad

Angebliche, aber plausible Nachfragen aus China hätten für 2017 einen ganz besonders skurrilen Hybrid möglich machen sollen: Ein V8-Biturbo, 560 PS, 700 Newtonmeter und erhöhte Bodenfreiheit – das hätte einem RS6 Allroad sicher gut gestanden. Den hübschen Rädern war nur zu wünschen, dass sie nie echtes Gelände sehen würden. Bereits mit dem Concept „Nanuk“ hat Audi gezeigt, dass auch dem R8 ein Offroad-Kostüm gut stehen könnte. Der spätere Erfolg des Porsche 911 Safari hat jedenfalls das Konzept bestätigt.



Opel Insignia OPC

Der Vectra OPC war ein unterschätztes Auto und ist heute leider beinahe vergessen. Sein Nachfolger, Insignia OPC, war zu schwer und durstig. Insignia Nummer zwei erhielt leider diese Chance auf Besserung gar nicht. Dieser OPC hätte etwa um 2018 oder 2019 erscheinen sollen. Leaks versprachen sogar den 3,6-Liter-V6-Motor aus dem GM-Portfolio. 350 PS und Allrad hätten der Konkurrenz mächtig eingeheizt. Ob der Insignia OPC wegen der kommenden PSA-Fusion nicht mehr auf den Markt kam, weiß man nicht. Mittlerweile ist das Auto längst weg vom Fenster, wie die Mittelklasse an sich.



SONAX®
MADE IN GERMANY



Starke
Performance –
Säurefrei!

FelgenBeast

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

www.sonax.at