

Nie realisierte Sportwagen



TESTS: Audi Q6 • Citroën ë-C4 • Cupra Terramar • Hyundai Ioniq 9
Mazda6e • Opel Frontera & Mokka & Zafira • Peugeot E-3008

Wien-Dakar-Wien

12.500 Kilometer im E-Auto



Tatort Österreich

Rechtsberatung Fahrerflucht



Frisch aus China

Der Mazda6e überzeugt



Oldtimerverkauf | Teilemarkt | Oldtimerschau | Clubpräsentationen



OLDTIMER MESSE TULLN

ÖSTERREICHS GRÖSSTE OLDTIMERVERANSTALTUNG

Oldtimer
Youngtimer
Motorräder
Traktoren

9.–10. Mai
2026



www.facebook.com/oldtimermesse.tulln

www.oldtimermesse.at

Editorial

Ein neues Jahr bringt in der Regel aufgrund beschlossener Gesetze Änderungen für Autofahrer mit sich. Diesmal allerdings sind es die Behörden und Gesetzgeber, die einige Änderungen auf den Weg gebracht haben.

Die Stadt Wien muss sparen. Die Einnahmen sollen auch steigen. Anstatt mehr Personal in die Außenbezirke zu schicken, startet man mit einem Scan-Car, um vermehrt Kurzparksünder zu erwischen. Offiziell befindet sich das im Testlauf, doch bald wird es zum Stadtbild gehören, und irgendwann gehen wir davon aus, dass der analoge Parkschein ausgedient haben wird. Die Parksheriffs sollen auch Aufgaben der Polizei übernehmen, was das Bestrafen von Parksündern betrifft. Offiziell sollen sich die Polizisten mehr um ihre Kernaufgaben kümmern.

Noch nicht so weit ist ein anderer Punkt, der zu Änderung führen wird: bündige Türgriffe. Aufgrund einiger Todesfälle arbeitet das chinesische Ministerium für Industrie und Informationstechnologie (MIIT) an Vorgaben, dass diese mechanisch zu bedienen sind, um bei stromlosen Fahrzeugen das Öffnen der zu gewährleisten.

So manch einer nutzt beim Kauf eines teuren Luxuswagens den steuerlichen Vorteil, indem die Plug-in-Hybrid-Variante gewählt wird. Da die NoVA bei PHEV bei wenigen bis zu Null Prozent vom Nettopreis errechnet wird, kann das eine erhebliche Ersparnis bedeuten, besonders wenn der Nettopreis im sechsstelligen Bereich liegt und die Nova 12 % beträgt. Eine Studie des Fraunhofer-Instituts Karlsruhe hat anhand realer Daten aus Fahrzeugen aufgezeigt, welche Modelle kaum geladen werden. Sicher ist jedenfalls, dass die Teil- oder Vollelektrifizierung gekommen ist, um zu bleiben – sei es als Mild- oder Vollhybrid, als aufladbarer PHEV oder Vollelektriker. Nur so können die Hersteller die EU-Vorschriften für den CO2-Flottenausstoß einhalten. Der neueste Vertreter der PHEV ist der kürzlich präsentierte Omoda 9 mit bis zu 135 Kilometer rein elektrischer Reichweite. Nachzulesen auf Seite 14.

Allzeit eine gute Fahrt,
Ihr Joachim Zanitzer



Titelstory:	Wien-Dakar-Wien im E-Auto 4
Erster Kontakt:	Nissan Micra 12
	Omoda 9 14
	Audi Q3 16
Tests:	Mazda 6e 18
	Hyundai Ioniq 9 20
	Peugeot E-3008 22
	Audi Q3 23
	Opel Frontera 24
	Opel Zafira 26
	Opel Mokka 27
	Citroën ë-C4 28
	Cupra Terramar 29
Psychologie:	Konfiguratorliebe 30
E-Mobilität:	Zanitzers E-Block 32
Klassik	60 Jahre Ford Transit 34
	Trimmels Tierisch gut XII 38
Rückblick:	Abgesagte Spitzensportler II 40
Steuer:	Turboabschreibung von E-Autos 44
Recht:	Fahrerflucht 46
Motorsport:	Aston Martin Valkyrie LM 47



Impressum:

Eigentümer und Herausgeber: Speedcompany OG, Kleegasse 5, A-2230 Gänserndorf Süd, Kontakt: leser@motorandmore.at Redaktion und freie Mitarbeiter: Keijo Keke Platzer, Alexander Trimmel, Franz Schulz, Rainer Lustig, Ildika Biela, Eduard Unger, Joachim Zanitzer, W.E. Randerer, Georg Hanousek, Bernhard Reichel. Fotos: Henry Gasselich, Anzeigen&Marketing: Gerald Hruza, Claudia Auer. Gestaltung & Layout: Bernhard Reichel, Produktion: grafik.at - Atelier Hannes Gsell, Druck: Grafički zavod Hrvatske d.o.o. Vertrieb: PlusCity und Lenticity (Linz), Shopping City Seiersberg (Graz), ELI Shopping (Liesen), Leoben City Shopping (Leoben), EO (Oberwart), Riverside, Auhofcenter und Q19 (Wien), G3 Shopping Resort (Seyring/Gerasdorf), Rosenarcade (Tulln), City Center Amstetten (Amstetten), bühcenter (Krems), SCS (Vösendorf) Fotos: Cover: Hersteller, Bernhard Reichel Seite 3: Hersteller



Pionierarbeit auf zwei Kontinenten

Erstmals erreichten drei Elektrofahrzeuge aus Europa den Senegal ausschließlich unter Nutzung öffentlicher Ladeinfrastruktur bzw. neu geschaffener Ladepunkte. Das österreichische Team – bestehend aus Doris Holler-Bruckner (Präsidentin des Bundesverbands nachhaltige Mobilität und OEKONEWS-Herausgeberin), begleitet von Thomas Lacher (Hinreise) und Arnold Holler (Rückreise) – setzte dabei auf einen vollelektrischen Ford Mustang Mach-E AWD, der von Ford Austria bereitgestellt wurde. Die Route führte von Österreich über Deutschland, die Schweiz und Frankreich nach Spanien und weiter per Fähre nach Marokko. Von dort ging es durch Mauretanien bis zum legendären Zielpunkt der Rallye Dakar, dem Lac Rose im Senegal.

Von High-Tech-Ladennetzen zu afrikanischer Pionierarbeit

Während die Fahrt durch Europa dank ei-

nes dichten Netzes an Schnellladestationen völlig problemlos verlief, begann südlich von Agadir (Marokko) das eigentliche Abenteuer. Hier startete die RIVE2DAKAR:

- **Infrastruktur-Ausbau:** Im Rahmen dieser 12.500 Kilometer langen elektrischen Rallye wurden neue Lademöglichkeiten geschaffen, die künftig eine rein elektrische Fahrt bis Westafrika ermöglichen.
- **Herausforderung Sahara:** „In Europa ist Reichweite längst kein Thema mehr. In Afrika haben wir Pionierarbeit geleistet“, erklärt Doris Holler-Bruckner. „Dank der Initiative von Silvia Brutschin (RIVEMAROC) wurde ein wichtiger Beitrag zur nachhaltigen Mobilität vor Ort geleistet.“

weiter auf Seite 6

Pionierfahrt: Von Wien nach Dakar und zurück im E-Auto

Grenzenlos

Extremtest bestanden: Das OEKONEWS-Team beweist mit einem Ford Mustang Mach-E die volle Langstreckentauglichkeit von Elektromobilität – von Schnee und Eis bis in die Sahara.

12.500 Kilometer, zwei Kontinente und Temperaturunterschiede von fast 50 Grad: Eine außergewöhnliche e-mobile Expedition führte ein österreichisches Team von Wien quer durch Europa bis nach Dakar im Senegal – und wieder zurück. Das Fazit nach einem Monat unter extremsten Bedingungen: Elektromobilität kennt keine Grenzen mehr.



Arnold Holler



Doris Holler-Bruckner, Präsidentin des Bundesverbands nachhaltige Mobilität und OEKONEWS-Herausgeberin.





Moderner Stomer vor historischer Kulisse - genauso gelungen wie das Credo des Restaurants „Ziegelwerk“.

Extreme Bedingungen – überzeugende Technik

Die Reise war ein Hätetest für Mensch und Maschine:

- **Klimaschock:** Von winterlichen Minusgraden und Schneefahrbahnen in Österreich bis zu +35 Grad in der Sahara.
- **Terrain:** Der Ford Mustang Mach-E bewährte sich nicht nur auf der Autobahn, sondern meisterte auch eine schwierige Offroad-Passage, etwa an der Grenze zwischen Mauretania und dem Senegal.

Von Wien nach Dakar – durch Schnee und Eis bis zur Sahara

12.500 Kilometer, extremste Wetterbedingungen von winterlichen Minusgraden in Europa bis zu +35 Grad in der Sahara, mit Wetterkapriolen in Marokko und Spanien bei der Rückreise bis zur Schneefahrbahn in Österreich. Diese außergewöhnliche e-mobile Reise führte von Wien quer durch Europa bis nach Dakar im Senegal – und wieder zurück. Gefahren wurde mit einem Ford Mustang Mach-E AWD, zur Verfügung gestellt von Ford Austria – vollelektrisch über die gesamte Distanz. Erstmals fuhren drei E-Fahrzeuge aus Europa nach Dakar rein mit Nutzung von öffentlicher Ladeinfrastruktur.

Die Route des österreichischen Teams verlief von Österreich über Deutschland, die Schweiz und Frankreich bis nach Spanien. Von dort ging es mit der Fähre nach Marokko, weiter nach Mauretania und den Senegal bis zum legendären Zielpunkt der berühmten Rallye Dakar am Lac Rose nahe Dakar und retour.

Drei Teams machten sich von Europa aus auf den Weg: ein österreichisches, ein schweizerisches und ein deutsches E-Fahrzeug. Beim österreichischen Team, das in Wien startete, war Doris Holler-Bruckner, Herausgeberin von OEKO-NEWS, die gesamte Strecke an Bord. Auf der Hinreise wurde sie von Thomas Lacher aus Mühlheim am Rhein begleitet, auf der Rückreise von Arnold Holler.

weiter auf Seite 8

Poleposition: Das verbindende Transportmittel Fähre ist schon eine unverzichtbare Hilfe auf der gesamten Reise.



Der Mustang Mach-E bei einem PV-Park in Spanien



Frostmodus: Winter in den Alpen



DOTZ
WHEELS



BILBAO

BLAZE



VW GOLF MK1 CABRIO / VW GOLF MK7 GTI | Wheels: BILBAO | BLAZE
Colour: silver/polished lip | available from 17" - 20"

»»»» dotz-wheels.com »»»»

TIMELESS DESIGN, ENDLESS POSSIBILITIES.

BILBAO
BLAZE

Von bestehender Infrastruktur bis zu Pionierarbeit in Afrika

Bis Agadir in Marokko konnte auf bestehende Ladeinfrastruktur zurückgegriffen werden. „Quer durch Europa war es äußerst einfach zu laden, es gibt mehr als genug Schnellladestationen entlang der Autobahnen. Reichweite ist hier kein Thema mehr“, so Doris Holler-Bruckner, Präsidentin des Bundesverbands nachhaltige Mobilität, die bereits mehrere Langstreckenfahrten und eine e-mobile Weltreise gemacht hat. Mit der Fähre ging es von Tarifa nach Tanger. In Marokko wurde die runde 800 Kilometer lange Strecke von Agadir nach Tanger jeweils an einem Tag zurückgelegt, mit bedeutend weniger Ladeinfrastruktur als in Europa.

Südlich von Agadir, ab Mirleft, startete offiziell die RIVE2DAKAR – eine 400 Kilometer lange erste Version einer elektrischen Rallye durch Westafrika, von den südlichen Provinzen Marokkos über Mauretanien bis in den Senegal zum Lac Rose, dem legendären Endpunkt der einstigen Dakar-Rallyes. In diesem Rahmen wurden zusätzliche Lademöglichkeiten geschaffen, die künftig auch anderen E-Fahrzeugen eine rein elektrische Fahrt bis Dakar ermöglichen sollen. Organisiert wurde die RIVE2DAKAR von Silvia Brutschin vom RIVEMAROC-Team, das damit einen wichtigen Beitrag zur Weiterentwicklung nachhaltiger Mobilität in Westafrika leistet.

Die Reise führte von einem extremen Winter einbruch in Europa bis in die Tropen und durch die Sahara mit Temperaturen von bis zu 35 Grad Celsius. Auch Offroad-Passagen – etwa in Mauretanien nahe der Grenze zum Senegal – wurden erfolgreich bewältigt. Doris Holler-Bruckner, Präsidentin des Bundesverbandes nachhaltige Mobilität und Herausgeberin von OEKONEWS, zieht ein positives Fazit: „Der Ford Mustang Mach-E hat sich einfach bewährt – egal ob auf Autobahnen oder bei schlechten Landstraßen und einer Offroadfahrt an der Grenze von Mauretanien nach Senegal.“

weiter auf Seite 10



Doris Holler-Bruckner, Senegal



Windpark Sahara, Mauretanien

Westsahara





Möbel mit verdächtig guter Kurvenlage.

Möbel aus Altreifen.

Rethinking resources.

www.retyred.com

LASSEN SIE SICH
UM IHRE REIFEN
BENEIDEN.



Arnold Holler beschreibt die Reise als besonderes Erlebnis: „Mit dem E-Auto eine so lange Strecke zu fahren, war eine einmalige Erfahrung, die zeigte, was machbar ist.. *Ich liebe es, neue Landschaften, Kulturen und Menschen auf einer e-mobilen Reise wie dieser kennenzulernen.*“

Insgesamt war das Team einen Monat unterwegs – und legte dabei eine Strecke zurück, die viele Österreicherinnen und Österreicher in einem ganzen Jahr mit ihrem Fahrzeug fahren.

Elektromobilität kennt keine Grenzen

Die 12.500 Kilometer lange Reise von Wien nach Dakar und retour zeigt eindrucksvoll: Elektromobilität ist längst alltagstauglich – auch über Kontinente hinweg und unter extremen klimatischen Bedingungen.

Die Tour war nicht nur ein Abenteuer, sondern auch ein starkes Signal für die Zukunft nachhaltiger Mobilität – von Mitteleuropa bis nach Westafrika.

Ein Signal für die Zukunft

Insgesamt legte das Team in nur einem Monat eine Distanz zurück, die der durchschnittlichen Jahresfahrleistung eines PKW in Österreich entspricht. „Diese Reise zeigt eindrucksvoll: Elektromobilität ist alltagstauglich – über Kontinente und Klimazonen hinweg“, so Holler-Bruckner nochmals.

„Der Ford Mustang Mach-E hat sich unter allen Bedingungen bewährt – egal ob auf High-Speed-Autobahnen oder auf staubigen Pisten in Westafrika“, zieht Doris Holler-Bruckner ein positives Fazit.

Mauretanien



Zieleinfahrt nahe Dakar Senegal



Marokko



• R S R •

GEILE SOCKE!

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

Autosocken.at



Erster Kontakt: Nissan Micra

Stadtstromer

Der Micra ist nach drei Jahren zurück, rein elektrisch!

Die nunmehr 6. Generation tritt in große Fußstapfen: Seit 1983 wurden von den Generationen 1–5 in Summe rund 6 Millionen Fahrzeuge weltweit verkauft. Neu: Erstmals ist der Micra ausschließlich vollelektrisch. Bereits bewährt: die Zusammenarbeit mit Renault, wie schon bei der letzten Generation. Dieses Mal hat man sich aber nicht an der Technik des Clio bedient, sondern an jener des vollelektrischen Renault 5. Kein schlechter Schachzug, ist dieser doch „Car of the Year 2025“. Designtechnisch hebt man sich deutlich ab und zitiert mit den runden Tagfahrleuchten vorne und den runden Rücklichtern die sehr erfolgreiche 3. Generation des Micra. Dadurch entsteht das sehr sympathische Auftreten des neuen Micra. Technisch werden zwei Akkugrößen sowie zwei Leistungsstufen angeboten – 40 kWh mit 122 PS oder 52 kWh mit 150 PS. Wobei die niedrigste Ausstattung „Engage“ der kleinen Batterie und die höchste Ausstattung „Evolve“ der großen Batterie vorbehalten sind. Die mittlere, „Advanced“ genannte, kann mit beiden Akkus bestellt werden. Sehr erfreulich: Die Wärmepumpe, LED-Schein-

werfer, Klimaautomatik, Keyless Entry, CarPlay/Android Auto, Parksensoren hinten sowie 18-Zoll-Leichtmetallfelgen sind in allen Ausstattungen Serie! Ab „Advanced“ stehen zudem die Google-Dienste inklusive Maps mit Routenplanung, ein adaptiver Tempomat und eine Rückfahrkamera zur Verfügung. Im „Evolve“ wird das Paket noch durch eine Harman-Kardon-Musikanlage, den „ProPilot Assist“ genannten Assistenten mit Lenk- und Stauassistent sowie die zweifarbige Lackierung ergänzt.

Farbenfroh

Es stehen sechs Farben zur Auswahl sowie farblich abgesetzte Dächer in Schwarz und Silber, woraus 14 Farbkombinationen entstehen. Der Kofferraum des 3,97 Meter kurzen Nissan Micra fasst 326 Liter und kann durch Umklappen der 2:1 geteilten Rückbank auf bis zu 1.106 Liter erweitert werden. Nette Eastereggs: Sowohl in der Mittelkonsole als auch bei der linken Rückleuchtenverkleidung findet sich die im Kunststoff eingeprägte Silhouette des Mount Fuji.

Wie fährt er sich?

Man merkt, dass das Fahrwerk für europäische Stra-

ßen abgestimmt ist, wobei es dabei nie unangenehm hart ausfällt und gerade auf kurvenreichen Landstraßen für gute Laune sorgt. Die 150 PS lassen einen sehr flott durch die Stadt wieseln, und auch Autobahn-Beschleunigungen sowie -Fahrten stellen kein Problem dar. Bei frühlinghaften Temperaturen wurde auf der Testrunde inklusive eines Autobahnabschnitts ein Durchschnittsverbrauch von 15 kWh/100 km erzielt. Damit sind in der Praxis im Mix rund 350 km mit einer Ladung beim großen Akku möglich. Die 415 Kilometer Reichweite laut WLTP scheinen im Stadtverkehr, gerade auf Sommerreifen, leicht erreichbar zu sein! Nachgeladen wird AC-seitig immer mit 11 kW, am DC-Charger mit bis zu 80 kW beim kleinen Akku und mit bis zu 100 kW beim großen Akku. Preislich startet der neue Nissan Micra bei 27.990 Euro für die 40-kWh-Batterie in der Ausstattung „Engage“ und geht bis zu 34.990 Euro mit dem 52-kWh-Akku und der Ausstattung „Evolve“. So hat der Micra die besten Zutaten, um auch in der 6. Generation erfolgreich zu sein!

Georg Hanousek



Fotos: Christian Houdek

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 Mauerwerkstentfeuchtung, -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

Erster Kontakt: Omoda 9

Es wird ernst

Mit dem Omoda 9 präsentiert die chinesische Marke ihr neues Plug-in-Hybrid-SUV mit Allradantrieb. Dieser vereint hohe Systemleistung, großzügige elektrische Reichweite und ein umfangreiche Premium-Ausstattung in einem eigenständigen SUV-Konzept.

Der Omoda 9 übernimmt innerhalb der Modellfamilie die Rolle des technologischen Spitzenmodells. Als Plug-in-Hybrid mit intern genannter SHS-Technologie und Allradantrieb verbindet er Leistungsreserven mit elektrischer Effizienz und positioniert sich im oberen Segment moderner SUV-Konzepte. Mit einer Länge von 4,8 Metern und einer Breite von 1,9 Metern tritt er selbstbewusst auf.

Beste aus beiden Welten

Die Kombination aus einem 1.5 T-GDI-Benzinmotor und einem leistungsstarken Elektromotor ermöglicht eine Systemleistung von 538 PS bei einem Systemdrehmoment von 650 Nm. Die Beschleunigung von 0 auf 100 km/h in 4,9 Sekunden verdeutlicht, dass hier nicht nur Effizienz, sondern auch dynamische Souveränität im Mittelpunkt steht. Gleichzeitig bleibt das Fahrzeug alltagstauglich: 5 Sitzplätze, eine Anhängelast von bis zu 1.500 Kilogramm gebremst und ein Kofferraumvolumen von 471 Litern (erweiterbar auf

bis zu 1.783 Liter) machen den Omoda 9 zu einem vielseitig nutzbaren SUV.

Reichweiter

Die Hochvoltbatterie des Omoda 9 verfügt über eine Kapazität von 34,5 kWh und basiert auf einer Lithium-Mangan-Eisenphosphat-Technologie (LMFP). Nach WLTP beträgt die rein elektrische Reichweite bis zu 145 Kilometer. Im innerstädtischen Betrieb werden bis zu 192 Kilometern angegeben. Diese Werte positionieren den Omoda 9 im oberen Bereich aktueller Plug-in-Hybrid-Konzepte und ermöglichen es, einen Großteil typischer Alltagsstrecken vollständig elektrisch zurückzulegen. Die kombinierte Gesamtreichweite liegt bei rund 1.100 Kilometern. Der kombinierte Kraftstoffverbrauch nach WLTP beträgt 1,6 Liter pro 100 Kilometer, der Energieverbrauch 19,5 kWh pro 100 Kilometer bei kombinierten CO₂-Emissionen von 38 g/km. Die maximale AC-Ladeleistung beträgt 6,6 kW, wodurch eine Vollladung (0–100%)

in etwa 5,5 Stunden möglich ist. Im DC-Betrieb sind Ladeleistungen von bis zu ordentlichen 70 kW möglich. Der Ladebereich von 30–80 % kann dabei in rund 25 Minuten erreicht werden. Zusätzlich verfügt das Fahrzeug über eine externe Stromabgabe (Vehicle-to-Load) mit 6,6 kW. Dadurch können externe Verbraucher über das Fahrzeug mit Energie versorgt werden.

Premiuananspruch

Die Materialanmutung ist hochwertig ausgeführt, mit weichen

Oberflächen im direkten Kontaktbereich und klar strukturierten Dekorelementen. Das Ziel ist ein Innenraum, der nicht experimentell wirkt, sondern souverän und technologisch ausgereift. Der stets vollausgestattete Omoda 9 ist zu einem Fixpreis von 48.990 Euro verfügbar – ohne optionale Ausstattungslinien. Mit dabei Luxus wie Panorama-Glasdach, Rücksitzheizung, Sony-Sound mit 15 Lautsprechern und so weiter.

Joachim Zanitzer





kultur
burgenland

mörbisch **see
Fest
spiele**
Wir geben dem See eine Bühne



MIT
ALFONS HAIDER
UND
MARK SEIBERT

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**

Erster Kontakt: Audi Q3 im digitalen Licht

Es werde Licht

Im winterlichen Salzburg mit Startpunkt Vega-Sternwarte hatten wir die Gelegenheit, den neuen Audi Q3 und insbesondere das nun in diesem Segment bestellbare digitale Licht bei Nachtfahrten zu erleben.

„Digitales Licht ermöglicht ein Plus an Sicherheit“, sagt Audi kurz und bündig und informiert in weiterer Folge, dass intelligentes, digital gesteuertes Licht sich aktiv und blendfrei an die Fahrsituation anpasst. Realisieren wird das über die Matrix-LED-Scheinwerfer, die vorausfahrende oder entgegenkommende Fahrzeuge erkennen und diese automatisch ausblenden, während der übrige Straßenbereich dennoch hell erleuchtet bleibt. Ebenso wird der Fahrstreifen durch das Licht analysiert und dem Fahrer durch Einblendung von Leit- und Fahrinformationen auf die Fahrbahn geleitet. Zum Beispiel wird dadurch vorausschauend aufmerksam gemacht, wenn man ungewollt den Fahrstreifenrand ansteuert. Ein richtungsweisendes Symbol wird auf der Fahrbahn eingeblendet, das zu entsprechenden Korrektur-Lenkbewegungen anregen soll. Die moderne Technik bietet zahl-

reiche adaptive Lichtfunktionen und projiziert Lichtbilder oder auch andere Symbole, wie etwa eine Schneeflocke, wenn die Fahrbahn rutschig werden könnte, direkt auf die Straße. Die digitalen Matrix-LED-Scheinwerfer, eigentlich Lichtprojektoren auf Mikro-LED-Basis, benötigen vor allem einen weitaus kleineren Bauraum, haben ein geringeres Gewicht sowie eine höhere Effizienz und damit eine stärkere Leuchtkraft und besseren Kontrast.

Dritte Generation

Der Q3 präsentiert sich sowohl als SUV als auch optional als Sportback selbstbewusst, emotional und unterstreicht die Aerodynamik mit dem breiten Singleframe. In der Seitenansicht teilt eine horizontale Schulterlinie zwischen Scheinwerfern und Heckleuchten den Q3 optisch und sorgt damit für eine ganz besondere Verteilung der Konturen.

Es werde Licht

Die Heckpartie ist durch optionale digitale OLED-Heckleuchten geprägt, die durch ein durchgehendes LED-Leuchtband und beleuchtete Ringe ergänzt werden. Im Inneren wurde die Lenkradbedieneinheit optimiert, die mehr Raumgefühl in der Mittelkonsole schafft. Neu designte Lenkstockhebel führen zu einem neuen, nach Gewöhnung spannenden Bedienerlebnis. Die Menüstruktur des Infotainments ist klar, sehr gut ablesbar und damit weit oben in der Menüführung. Wesentliche Funktionen für Klima, Temperatur, Fahrmodi und andere sind noch über physische Schalter geführt.

Erste Fahreindrücke

Fein ist auch die optional erhältliche Akustikverglasung, die insbesondere mit den TFSI-Motoren zur inneren Ruhe führt. Besonders fahrfreudig, gleichzeitig überraschend sparsam, zeigte sich

der 2.0 TFSI mit 265 PS und Quattro-Antrieb samt Zweiventil-Dämpferregelung. Auf winterlichen, teils ungeräumten Straßen spielte diese Technik ihre Stärken voll aus, und es war ein unglaublicher Genuss, immer solide Traktion zu erleben. Steuerlich günstiger sind der 1.5 TFSI mit 150 PS und der 2.0 TFSI mit 204 PS.

Für Vielfahrer und deutlich gemütlicher im Vortrieb erlebten wir das Dieselaggregat, den 2.0 TDI mit 150 PS. Der Q3 ist nicht zuletzt durch die mit den entsprechenden Paketen bestellbaren Lichtinnovationen eine weitere Stufe im kompakten Premium-Segment höher gestiegen und wird seinen künftigen Besitzerinnen und Besitzern beim Fahren einige Freude bereiten – was allerdings auch seinen stolzen Preis hat.

Eduard Unger



News: Audi RS 5

Plug & Play

Der neue Audi RS 5 ist der erste seiner Art: der erste Hochleistungs-Plug-in-Hybrid mit echten RS-Genen. Als Sedan und natürlich klassischer Avant.

Mit rund neun Zentimetern mehr Breite vorn und hinten im Vergleich zum Audi A5 Grundmodell sowie ausgestellten Radhäusern steht er selbstbewusst auf der Straße. An der Front dominiert der dreidimensionale Singleframe mit Wa bengitter, flankiert von Air Curtains, die den Luftstrom optimal lenken. Am Heck bilden der aerodynamisch gestaltete Diffusor und die ovalen, matten Endrohre der RS-Sportabgasanlage einen kraftvollen Abschluss. Ob sportliche Kurvenjagd, Performance oder elektrisches Gleiten durch die Stadt – der RS 5 deckt ein breites Feld wie nie zuvor ab. Er erreicht damit eine fahrdynamische Spreizung – vom komfortablen Alltagsbegleiter bis zum hochperformanten Kraftpaket. Zum ersten Mal kombiniert Audi Sport seinen kraftvollen 2,9-Liter-V6-Biturbo mit 510 PS und eine 177 PS starke E-Maschine. Im Fokus stehen eine op-

timierte RS-spezifische Vorder- und Hinterachse, das RS-Sportfahrwerk mit innovativer 2-Ventil-Dämpfer-Technologie, die RS-typisch abgestimmte Lenkung, große 20- und 21-Zoll-Räder mit spezifisch abgestimmten Reifen sowie leistungsstarke Stahl- und Keramikbremsanlagen. Der komplett neu entwickelte Antriebsstrang quattro mit Dynamic Torque Control ermöglicht erstmals elektromechanisches Torque Vectoring an der Hinterachse. Die Längsverteilung übernimmt das neue selbstsperrende Mittendifferenzial mit Grundsperrmoment. Die Querverteilung erfolgt durch das neu entwickelte Hinterachsgetriebe, das die Momente blitzschnell und zielgenau zwischen den Hinterrädern verteilt. Das Resultat: ein außergewöhnlich agiles, souveränes und müheloses Fahrerlebnis. Die Markteinführung ist für den Sommer 2026 geplant.



Test: Mazda6e Standard Range Takumi

Eleganter Reisen

Mazda hat nach dem MX-30 das nächste rein elektrische Fahrzeug vorgestellt. Der wahrlich optisch sehr ansprechende 6e ist mit dem chinesische Hersteller Changan entstanden.

Die fast fünf Meter lange Limousine ist, wie bei fast allen anderen Mitbewerbern auch, eine versteckte Schräghecklimousine. Sehr selten ist hingegen, dass der Heckdeckel mit einem ausfahrbaren Heckspoiler versehen ist. Dieser kann nicht nur zur Begrüßung ausfahren, sondern auch manuell aktiviert werden. Darunter befinden sich die zwei typischen runden Heckleuchten. Vorne imponiert der typische „Signature Wing“ sehr, diesmal inklusive des beleuchteten Logos.

Innere Werte

Unter der Fronthaube befindet sich sogar ein sehr großer, 72 Liter fassender Frunk mit herausnehmbarer Filzbox und Zwischenboden. Innen bietet der Wagen viel Platz, im Testwagen mit schwarzer Leder- ausstattung sehr elegant und wertig gestaltet. Die Einfassung in der Kopfstütze ist beleuchtet, und die in der Fahrerkopfstüt-

ze eingebauten Lautsprecher ermöglichen es dem Fahrer, Navigationsansagen oder Telefongespräche zu hören. Zum übersichtlichen 10,2-Zoll-Fahrerinfodisplay gibt es ein gutes AR-Head-up-Display. Allein die Einfassung des Fahrerinfodisplays mit Chromleiste und schöner Verkleidung ist optisch sehr ansprechend. Das Lenkrad ist griffig, trotz der Drückplatte für die Bedienung sehr gut zu handhaben. Viele Funktionen lassen sich über den 14,6-Zoll-Touchscreen bedienen, dessen Bedienung jedoch nicht immer logisch aufgebaut ist. Dafür zeigt der Home-Bildschirm die zuletzt verwendeten Apps an, und auch zwei Kurzwahlfenster können eingeblendet werden. Nichtsdestotrotz werden Mazda-Fahrer den alten, perfekt zu bedienenden Dreh-Drückregler vermissen. Stattdessen gibt es nun eine gekühlte induktive Ladeschale für das Mobiltelefon.

Das Fahrwerk ist sehr sportlich ausgelegt und lässt hohe Kurvengeschwindigkeiten zu, ohne unkomfortabel zu sein. Die Lenkung ist sehr direkt. Der 6e verfügt über sämtliche aktuell verfügbaren Assistenzsysteme, allerdings verringert der Wagen bei aktiven Tempomaten oder Travel Assist immer wieder selbst die Geschwindigkeit, wenn er eine Kurve erkennt – selbst auf leerer Autobahn. Hier sollte noch etwas Feinschliff erfolgen.

Flotter als angegeben

Ungewöhnlich ist die Motoren-Akkukombination. Wir fuhren den Standard Range mit 68,8 kWh großem LFP-Akku, der eine Reichweite von 479 Kilometern und 258 PS bietet. Der größere NMC-Akku mit 80 kWh lädt langsamer, leistet nur 245 PS und soll 552 Kilometer schaffen. Mit dem SR-Akku schafften wir die 10-80-Prozent-Ladung mit Vorheizen des Akkus schnell-

er als angegeben: in 23 statt 24 Minuten bei einer durchschnittlichen Leistung von 104 kW. Die Spitze lag bei 159 kW und kam knapp an die möglichen 165 kW heran und das im Winter. AC-Laden ist mit 11 kW möglich.

Der Mazda kann sehr sparsam bewegt werden. Werte um 14–15 kWh in der Stadt sind problemlos möglich. Im Winter, bei Autobahntemperatur, sind Werte um 21–22 kWh zu rechnen. Im Durchschnitt kamen wir bei winterlichen Verhältnissen auf einen guten Schnitt von 20,1 kWh. Sogar mittels V2L-Adapter können extern 230V-Geräte betrieben werden.

Tolles Angebot

Der 6e hat mit seinem dynamischen und eleganten Auftritt auf jeden Fall großes Aufsehen erregt und ist dabei nicht einmal als vollelektrischer Mazda erkennbar.

Joachim Zanitzer



Fotos: Hersteller



MOTORTYP Permanent-Magnet-Synchronmotor
AKKUKAPAZITÄT 68,8 kWh
LEISTUNG 258 PS
DREHMOMENT 320 Nm
0 AUF 100 KM/H 7,6 Sek.
SPITZE 175 km/h
GETRIEBE 1-Gang Automatik
ANTRIEB Hinterrad
LEERGEWICHT 1.962 kg
ANHÄNGELAST 1.500 kg
REIFEN 245/45/19
REICHWEITE 479 km
REICHWEITE TEST 350 km
VERBRAUCH 18,2 kWh/100 km
VERBRAUCH TEST 20,1 kWh/100km
CO2 0 g/km (lokal)
MAßE L/B/H 4.921/1.890/1.491
LADDEVOLUMEN 337-1.074 L
PREIS 43.475 €
PREIS TESTWAGEN 44.625 €

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: Hyundai Ioniq 9 Calligraphy 110 kWh Performance

Der Raumgleiter

Der Ioniq 9 ist ein großer elektrischer SUV-Van mit 3 Sitzreihen mit 6 oder 7 Sitzen und das neue fünf Meter lange XXL-Flaggschiff.

Das Platzangebot ist großzügig mit beheizten und belüfteten Sitzen in der Reihe 1 und 2, und selbst die Plätze in der elektrisch umklappbaren 3. Sitzreihe sind alles andere als Notsitze. Selbst mit aufgestellter 3. Sitzreihe sind 544 Liter Kofferraumvolumen vorhanden. Wenn die beiden hinteren Reihen umgelegt sind, passen sogar ein 2,36 Meter-KEA Kasten in der Länge rein oder auch 2.419 Liter Fassungsvermögen. Dazu ist noch ein 52 Liter großer Frunk vorhanden.

Die Größe merkt man beim Fahren kaum, lediglich im Parkhaus drängen sich der Wendekreis und Breite auf. Wenn es sein muss, ist man mit seinen 427 PS in 5,2 Sekunden auf 100 km/h. Die getestete Top-Ausstattung Calligraphy Version beinhaltet alles, was das Herz begehrt. Neben all den technischen Assistenzsystemen ist das Einblenden des toten

Winkels bei Betätigen des Blinkers im Fahrerdisplay typisch für Hyundai und sehr hilfreich. Weiters ist der Dachhimmel komplett mit Alcantara bezogen, eine UV-C Desinfektionsschale, großes Head-Up-Display, eine tolle Bose-Soundanlage, Matrix-LED-Scheinwerfer sind dabei. Die Mittelkonsole ist sehr voluminös und lässt sich sowohl von vorne als auch hinten öffnen. Die digitalen Außenspiegel sind gewöhnungsbedürftig. Das Kamerabild in OLED-Display im Innenraum ist bei Tageslicht gut, bei Nacht allerdings nicht sehr gut einschätzbar. Hilfreich dagegen sind die eingblendeten Linien, die einem Sicherheit geben beim Spurwechsel.

Sicherheit gibt es auch für lange Reisen aufgrund der 110 kWh großen Batterie die, im langen „Radstand“ steckt. Die große Batterie hat allerdings auch einen kleinen Haken: an

öffentlichen 11 kW AC-Ladestationen benötigt diese bis zu 10,5 Stunden für eine vollständige Ladung. Mit der 800V Ladetechnologie ist an DC-Schnellladern eine maximale Ladeleistung bis zu 350 kW möglich und soll die Ladung von 10-80 % in 24 Minuten schaffen. Wir benötigten wetterbedingt knapp unter 30 Minuten mit einer doch sehr guten durchschnittlichen Ladeleistung von über 170 kW. Damit das machbar ist, sind serienmäßig eine Wärmepumpe und eine Akkuvorkonditionierung mit dabei. Derart ausgestattet sollen Reichweiten von bis 600 Kilometern möglich sein. Wir kamen auf 450-500 km.

Der Ioniq 9 Calligraphy bietet alles an Ausstattung, was möglich ist, und maximalen Platz. Dass dies nicht billig ist, war zu erwarten, aber komfortabler Reisen geht nicht.

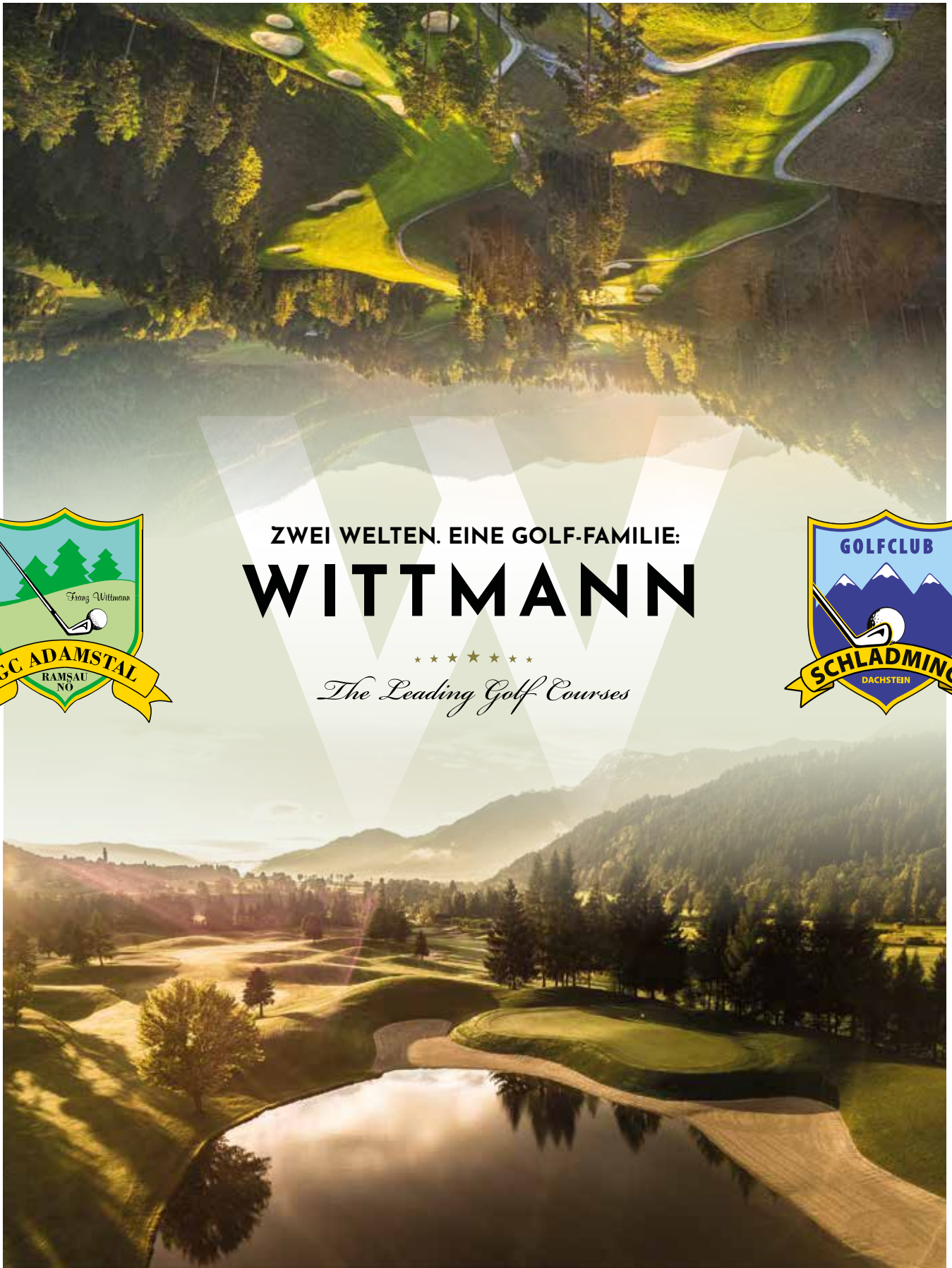
Joachim Zanitzer



MOTORTYP 2 Permanent-Magnet-Synchronmotoren
AKKUKAPAZITÄT 110 kWh
LEISTUNG 428 PS
DREHMOMENT 700 Nm
0 AUF 100 KM/H 5,2 sec
SPITZE 200 km/h
GETRIEBE 1-Gang Automatik
ANTRIEB Allrad
LEERGEWICHT 2.717 kg
REIFEN 285/45 R21
REICHWEITE 600 km
REICHWEITE TEST 450 km
VERBRAUCH 20,6 kWh/100 km
VERBRAUCH TEST 28,0 kWh/100km
CO2 0 g/km (lokal)
LB/H 5.060/1.980/1.790
LADEVOLUMEN 338-2.419 L
PREIS 87.490 €
PREIS TESTWAGEN 91.850 €



Fotos: Hersteller



ZWEI WELTEN. EINE GOLF-FAMILIE:
WITTMANN

The Leading Golf Courses





MOTORTYP 2 Permanent-Magnet-Synchronmotoren
AKKUKAPAZITÄT 73 kWh
LEISTUNG 325 PS
DREHMOMENT 511 Nm
0 AUF 100 KM/H 6,0 Sek.
SPITZE 180 km/h
GETRIEBE 1-Gang Automatik
ANTRIEB Allrad
LEERGEWICHT 2.279 kg
REIFEN 235/50 R20
REICHWEITE 496 km
REICHWEITE TEST 380 km
VERBRAUCH 17,5 kWh/100 km
VERBRAUCH TEST 20,7 kWh/100km
CO2 0 g/km (lokal)
L/B/H 4.542/1.895/1.641
LADEVOLUMEN 470-1.430 L
PREIS 55.050 €
PREIS TESTWAGEN 57.249 €



motormore

Test: Peugeot E-3008 GT Exclusive Dual Motor 325 AWD

Extravagant

Stellantis bietet nun sein extravagantes SUV-Coupé Peugeot E-3008 in einer kompetenten Allradvariante an.

Warum extravagant? Die Überraschung tritt ein, wenn man im 3008 Platz nimmt. Man fühlt sich sofort wie zuhause. Das liegt am umfangreichen Stoffeinsatz im Bereich der Frontpassagiere sowie am Einsatz von Klarlackelementen. Während das Cockpit-Design auf den ersten Blick sehr extrovertiert und verschachtelt erscheint, ist es im Alltag doch sehr vertraut und strahlt französische Eleganz aus – vor allem durch die Ambientelemente, die sich rund um das Cockpit befinden. Dazu kommt das sehr kleine und griffige Lenkrad von Peugeot, dessen Touch-Tasten sich im Gegensatz zu den VW-Modellen vorbildlich bedienen lassen. Die hinter dem Lenkrad platzierten i-Cockpit-Panoramic-Instrumente sind gut abzulesen und ersetzen damit jegliches Head-up-Display. Der gebogene und schwebende 21-Zoll-HD-Bildschirm ist in zwei Bereiche eingeteilt, und beide Bereiche lassen sich mit vielen vorgegebenen Widgets personalisieren. Ebenso die sogenannten i-Toggles im Bereich der Mittel-

konsole, mit denen die wichtigsten persönlichen Auswahlmenüs abgespeichert werden können.

Komfortabel, aber keinesfalls langweilig

Der Peugeot verfügt über ein hervorragendes, komfortables Fahrwerk, das nichts mehr mit den weichen Fahrwerken aus früheren Tagen zu tun hat. In Kombination mit dem kleinen, griffigen Lenkrad ermöglicht es einen ausgezeichneten Wendekreis für agiles Handling. Auch die leichtgängige Lenkung trägt dazu bei. Die von uns getestete GT-Exclusive-Version bietet serienmäßig schicke Alcantara-Kunstleder-Sitze mit Peugeot-Logo-Prägung in den Kopfstützen, die äußerst bequem sind. Perfekt sind die 8 Massagemöglichkeiten in 3 Stufen – keiner bietet hier mehr. Nachbessern sollte man bei der schwachen Heizleistung der Sitzheizung. Die Lenkradheizung hingegen konnte begeistern. Ebenso die vielen Staufächer, die vorhanden sind: Neben dem drahtlosen Fach für das Mobiltelefon existiert auch

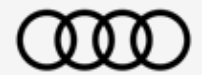
ein eigenes Fach für den Beifahrer, und zum Handschuhfach gehört noch ein riesiges gekühltes Fach in der Armlehne. Woran ist nun die Allradvariante von ihren Frontantriebsgeschwistern zu erkennen? Außen nur am Dual-Motor-Schriftzug an der Heckklappe. Im Innenraum beim Kofferraum, dessen Unterflurfach nun nicht mehr nutzbar ist. Und im Drive-Modus ist nun die Auswahl AWD (All Wheel Drive) vorhanden.

Im Schnitt kamen wir auf fast 21 kWh trotz Wärmepumpe. Im Ladetest schafften wir statt der maximal möglichen 160 kW nur 117 kW. Eine Funktion zum Vorwärmen des Akkus existiert leider nicht. Somit erreichten wir eine realistische Reichweite von rund 380 Kilometern im Mix. Wem das zu wenig ist, muss auf die Long-Range-Variante mit dem 97-kWh-Akku greifen, die allerdings keine Allradoption bietet. Schick ist das E-3008 SUV-Coupé allemal.

Joachim Zanitzer



Fotos:Oliver H



Test: Audi Q6 Sportback e-tron quattro

Gesunder Rücken

Die fesche Coupé-Variante des Audi Q6 im ersten Test.

Mit dem Q6 Sportback e-tron bringt Audi sein nächstes großes Elektro-SUV auf Basis der neuen Premium Platform Electric (PPE) auf die Straße – der zweiten 800-Volt-Architektur aus der Kooperation mit Porsche nach der bekannten J1-Plattform von e-tron GT und Taycan. Gleichzeitig tritt das neue Modell die Nachfolge des Audi Q8 e-tron an, bleibt außen etwas kompakter, bietet innen aber ein vergleichbares Raumgefühl.

Komfortabel

Auf der Straße überzeugt der Q6 Sportback e-tron vor allem mit seinem optionalen Luftfahrwerk. Die Spreizung zwischen komfortablem Dahingleiten und sportlicher Fahrweise gelingt

bemerkenswert gut. Selbst bei hohem Tempo bleibt das Fahrzeug souverän und stets kontrollierbar – ein Verdienst der gelungenen Fahrwerksabstimmung. Im Test pendelte sich der Verbrauch bei 20,4 kWh/100 km ein, was angesichts der Größe und einer Leistung von 387 PS ein solider Wert ist. Aufgrund der großen Batterie sind somit selbst auf der Autobahn 400 Kilometer im Alltag realistisch.

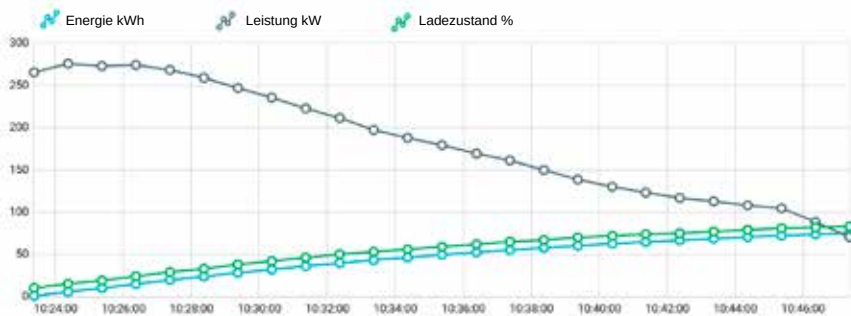
Ladepartner

Beim Laden zeigt sich die moderne 800-Volt-Technik von ihrer besten Seite: Bis zu 275 kW DC-Ladeleistung ermöglichen Ladezeiten von rund 22 Minuten von 10 auf 80 Prozent. Dank Akku-Vorkonditionierung lassen sich diese Werte auch

im Alltag stabil erreichen. Weniger überzeugend wirkt dagegen das AC-Laden mit 11 kW angesichts der großen Netto-Akku-Kapazität von 94,9 kWh.

Im Innenraum setzt Audi auf ein stark digitalisiertes Cockpit: Ein gebogenes Display kombiniert Tacho und Infotainment, ergänzt durch ein eigenes Display für den Beifahrer. Dazu kommt ein sehr gutes Augmented-Reality-Head-up-Display. Die Verarbeitung ist grundsätzlich hochwertig, bei einem Fahrzeugpreis im sechstelligen Bereich wirkt der Materialmix mit Stoffelementen im S-Line-Interieur jedoch teilweise diskutabel. Auch die Touch-Tasten am Lenkrad muss man mögen. Praktisch bleibt der Q6 dennoch: 511 Liter Kofferraumvolumen plus ein 64 Liter großer Frunk sowie bis zu 2,4 Tonnen Anhängelast machen ihn alltagstauglich.

Georg Hanousek



- MOTOTYP 2 Permanent-Magnet-Synchronmotoren
- AKKUKAPAZITÄT 94,9 kWh netto
- LEISTUNG 387 PS
- DREHMOMENT 580 Nm
- 0 AUF 100 km/h 5,9 Sek.
- SPITZE 210 km/h
- GETRIEBE 1-Gang Automatik
- ANTRIEB Allrad
- LEERGEWICHT 2.400 kg
- REIFEN 285/40 R21
- REICHWEITE 636 km
- REICHWEITE TEST 465 km
- VERBRAUCH 16,6 kWh/100 km
- VERBRAUCH TEST 20,4 kWh/100km
- CO2 0 g/km (lokal)
- L/B/H: 4.771/1.936/1.611
- LADEVOLUMEN 64+511–1.379 L
- PREIS 72.350 €
- PREIS TESTWAGEN 103.090 €



Fotos: Hersteller

*inkl. Haftpflicht 46,80 €, Kasko 340,44 €, motorbez. Versicherungssteuer 140,50 €, Bonus-/Malus-Stufe 0, Zulassungsbez. Wien

Versicherung inkl. Kasko ab 527,74 € monatlich*



Test: Opel Frontera Electric GS

Stadtabenteurer

Der Ur-Frontera war ein Gelände-SUV klassischer Art. Der neue Frontera hat hingegen die Aufgabe, den Van-artigen Crossland zu ersetzen und ein City-SUV zu sein.

Neben Hybridmotoren gibt es auch die vollelektrischen Varianten. Der neue Frontera basiert auf der STLA-Medium-Plattform von Stellantis. Hier hat man es geschafft, sehr viel Platz auf kleinem Raum zu schaffen. Bei umgeklappter Rückbank passen bis zu 1.600 Liter rein. Nebenbei ist die Rundumsicht sehr gut. Der Innenraum ist in einer Silber/Grau/Schwarz-Mischung gehalten und sehr wohnlich eingerichtet. Die Beinfreiheit in Reihe zwei ist großzügig.

Auf jeden Fall sollten die GS-Variante und das optionale Tech-Paket geordert werden. Im GS-Paket enthalten sind die Einparkhilfe vorne und hinten sowie eine Rückfahrkamera, eine Dachlackierung sowie die Außenspiegel in Schwarz und die Stoßstangen in Wagenfarbe, glänzende 17-Zoll-Leichtmetall-

felgen Diamond Cut „Groot“ und eine drahtlose Mobiltelefonladeschale. Innen erhält man einen 10“-Touchscreen mit DAB und drahtloser Apple Carplay/Android Auto-Funktion sowie getönte hintere Scheiben. Im Tech-Paket gibt es dann eine Dachreling, Sitz-, Lenkrad- und Frontscheibenheizung sowie LED-Nebelscheinwerfer. Wir haben noch nie eine so schnell ansprechende Sitzheizung erlebt.

Der Opel federt sehr komfortabel, und der Komfort war im Lastenheft sehr groß geschrieben. Die Sitze mit der Einkerbung in der Sitzfläche entlasten das Steißbein und sind sehr bequem. Die Lenkung ist leichtgängig und erleichtert das Rangieren in der Stadt oder im Parkhaus ungemein. Auch der Wendekreis wirkt sehr klein. Was der Opel allerdings nicht kann, ist eine Laderoutenplanung, eine

Verbrauchsanzeige oder eine optionale Wärmepumpe. Daher sollte den 3-phasigen 11-kW-AC-Lader für 503 Euro investiert werden. Die DC-Ladeleistung beträgt unter idealen Bedingungen 100 kW. Das Laden von 10 % auf 80 % bei Temperaturen um 0 °C dauerte 44 Minuten bei maximal 68 kW. Die durchschnittliche Ladeleistung lag bei 40 kW. Auf der Autobahn benötigte der Opel 24,4 kWh auf 100 km. Für 2.200 Euro gibt es auch einen 54-kWh-Akku. Wer allerdings im Umland und viel in der Stadt unterwegs ist, kann mit einem Verbrauch von 12,7 kWh pro 100 km in der Stadt etwa 250 km Reichweite erreichen. Generell kann man sagen, dass der Wagen im Grunde alles kann und hat, was man eigentlich braucht – ein Vernunftsauto von Opel, so wie damals.

Joachim Zanitzer



MOTORTYP Permanent-Magnet-Synchronmotor
AKKUKAPAZITÄT 44,2 kWh
LEISTUNG 113 PS
DREHMOMENT 125 Nm
0 AUF 100 KM/H 12,1 Sek
SPITZE 143 km/h
ANTRIEB Vorderrad
LEERGEWICHT 1.549 kg
REIFEN 215/60 R17
REICHWEITE 306 km
REICHWEITE TEST 250 km
VERBRAUCH 18,2 kWh/100 km
VERBRAUCH TEST 25,1 kWh
L/B/H 4.385/1.795/1.655 mm
LADEVOLUMEN 460-1.600 L
PREIS 31.489 €
PREIS TESTWAGEN 35.699 €



Fotos: Hersteller, Bernhard Reichel

**Kronen
Zeitung**

PRÄSENTIERT

SEE OPENING



burgenland

die sonnenseite österreichs

Hol dir jetzt
dein **TICKET!**



KIA

Beach ^{and}
Surf Fest

30.04.-03.05.2026

NEUSIEDL AM SEE

**WARMUP:
24.-26.04.2026
WEIDEN AM SEE**



Mehr auf beachandsurf.at



Test: Opel Zafira Life 2.2 Diesel

Weiteres Leben

Der Zafira stieg vom Van zum Bus auf und darf noch dieseln!

2019 war die Wende des Opel Zafira vom typischen Van zum Großraum-Bus. Es lässt sich vorweg bereits sagen, dass wer ein Fahrzeug dieser Größe sucht, mit dem Zafira Life, mit seinen knapp fünf Metern Länge und mehr als ausreichenden 180 Diesel-PS, sehr gut bedient sein wird. Das Platzangebot ist üppig, und je nach Ausstattung und Sitzkonfiguration können bis zu 8 Passagiere inklusive Fahrer großzügig und bequem reisen, denn der Komfort, die Fahrwerksabstimmung und vor allem die fein abgestimmte 8-Stufen-Automatik erzeugen einen sehr soliden, harmonischen Fahreindruck. Die Sitze sind in der von uns gefahrenen Ausstattungsvariante GS aus Kunstleder. Fahrer- und Beifahrersitze sind elektrisch verstellbar und beheizbar, mit Armlehnen und Lendenwirbelstütze ausgestattet. Die beiden hinteren Sitzreihen lassen sich verschieben, umklappen und auch ausbauen. Obwohl das Interieur eher harter Kunststoff ist, wirken die

Auskleidungen dennoch gefällig und vor allem für den doch eher dem Praxisnutzen geschuldeten Verwendungszweck robust. Ansprechend sind die mit Jalousien versehene Dachverglasung sowie die praktische und ergonomisch gut geformte Innenraumbeleuchtung und Leselampen. Die abgedunkelte Wärmeschutzverglasung ist nicht nur optisch chic, sondern gerade bei so viel Fensterfläche äußerst praktisch und eigentlich ein Muss. Die Geräuschdämmung ist ordentlich, und würde man nicht durch die erhöhte Fahrposition an die Größe des Fahrzeugs erinnert werden, wäre sie durchaus mit einem tiefer gebauten Fahrzeug vergleichbar. Das digitale Fahrinformationsdisplay und Infotainment geben in überschaubarer Weise jene – praktischen – Informationen, die wirklich wesentlich erscheinen. Die Vernetzung des Fahrzeugs ist aber über Android Auto und Opel-Dienste jedenfalls auf der Höhe der Zeit. Die Ausmaße des Fahrzeugs werden ei-

nem vor allem in engeren Garagen bewusst. Hier helfen aber die Abstandssensoren und vor allem beim Rücksetzen die Top-View der Rückfahrkamera, die fast millimetergenaues Rangieren ermöglicht. Bei unseren Fahrten in unterschiedlichsten Situationen im urbanen und ländlichen Raum konnten wir einen Realverbrauch zwischen 7,5 und 7,9 Litern je 100 km feststellen, wobei hier auch die bei winterlichen Temperaturen mitlaufende Klimaautomatik und Fahrzeugheizung eine Rolle spielten. Ein Goodie hier ist der Fast-Mode der Klimatisierung, der den Fahrgastraum in kurzer Zeit wirklich angenehm aufwärmt. Zielgruppen für diesen Zafira Life sind wahrscheinlich eher Taxi-, Personentransportunternehmen oder große Familien. Will man aber auch nur komfortabel mit wenigen Personen reisen und nicht gleich zum Camper werden, dann wäre dieser Zafira mehr als eine Überlegung wert.

Eduard Unger



MOTORTYP Turbo-Diesel
ZYLINDER R4
LEISTUNG 180 PS
DREHMOMENT 185 Nm
0 AUF 100 KM/H 10,6 Sek.
SPITZE 185 km/h
GETRIEBE 8-Gang-Automatik
ANTRIEB Vorderrad
LEERGEWICHT 1.987 kg
REIFEN 225/55 R17
VERBRAUCH 6,6 L/100 km
VERBRAUCH TEST
 7,9 L/100 km
CO₂ 186 g/km
L/B/H 4.981/2.010/1.955
KOFFERRAUM 4.900 L
PREIS 51.355 €



Fotos: Eduard Unger

Test: Opel Mokka GS Hybrid

Lebendiger Mokka

Wie schlägt sich der schon seit 2021 am Markt befindliche Opel Mokka mit 136 PS und Hybrid-Technologie?

Die zweite Mokka-Generation entstand bereits aus der Zusammenarbeit mit Stellantis. Man merkt dem Mokka aber an, dass er schon etwas in die Jahre gekommen ist. Aber ist er deswegen ein schlechtes Auto? Nein, absolut nicht. Der getestete Mokka ist ein schickes zweifarbiges City-SUV mit markanter, steiler Falte in der Motorhaube und der durchgehenden schwarzen Leiste, in der die LED-Lichter eingefasst sind. Opel nennt dieses Design-element Vizor. Man merkt in Reihe 2 und im Kofferraum, dass der Mokka nur knapp über 4 m lang ist. Der Kofferraum ist mit 250 l nicht sehr groß, kann aber optional im Unterboden ein Notrad aufnehmen. Der Innenraum ist in mehreren Grautönen gehalten, aber ansprechend gestaltet. Überall befinden sich Tasten, die die Bedienung un- gemein erleichtern, sowohl am Lenkrad als auch für die

Klimasteuerung. Darunter die obligatorische kabellose Handyladeschale. Man verzichtet, bis auf die Einfassung der beiden großen Displays, auf den Einsatz von kratzempfindlichem Klavierlack. Sehr gut. Am beheizten Lenkrad gibt es zudem Schaltwippen, mit denen man das 6-Gang-Getriebe manuell schalten kann. Außerdem hat er einen gut funktionierenden Abstands-Tempomaten, der schon ab Tempo 30 funktioniert. Das Fahrerinfodisplay ist klar und strukturiert gegliedert, mit eingblendeter Navigations- sicht, die beim ersten Eindruck an die Polestar-Darstellung erinnert. In Kombination mit dem zweiten volldigitalen Widescreen-Display in der Mitte nennt Opel das „Pure Panel“. Die bequemen Sitze bieten Sitzheizung an Bord, ebenso wie ein großes Handschuh- fach, wenn auch unbeleuchtet. In der GS-Ausstattung sind

auch die hübschen zweifarbi- gen 18-Zoll-Aluflegeln enthal- ten. Der Fahrkomfort ist gut, und das Fahrzeug fährt sich sehr knackig. Selbst auf der Autobahn fühlt man sich gut aufgehoben. Der Hybrid bietet laufend genug Unterstützung, was zu dynamischen Fahrlei- stungen führt. Der Mokka wirkt stets agil und spritzig; selbst bei 130 km/h geht es noch gut voran. Allerdings ist der 3-Zy- linder hörbar brummig. Dafür lässt sich der Mokka sehr oft kurzzeitig rein elektrisch bewe- gen, was dazu führt, dass der Testverbrauch bei 6,1 l auf 100 km liegt. Bei Autobahntempo verbraucht er sogar nur 5,9 l auf 100 km. Auch sein Gewicht von nur knapp 1,3 Tonnen Leerge- wicht trägt sicher dazu bei. Hier hat wohl der Stellantis-Konzern seine Aufgabe beim Hybridsys- tem sehr gut gemacht.

Joachim Zanitzer



Fotos: Hersteller



MOTORTYP Turbo-Benziner
ZYLINDER R3
AKKUKAPAZITÄT 25,7 kWh
LEISTUNG 136 PS
DREHMOMENT 230 Nm
0 AUF 100 KM/H 8,2 Sek.
SPITZE 207 km/h
GETRIEBE 6-Gang-Automatik
ANTRIEB Vorderrad
LEERGEWICHT 1.309 kg
REIFEN 215/55 R18
VERBRAUCH 4,9 L/100 km
VERBRAUCH TEST
6,1 L/100 km
CO₂ 110 g/km
L/B/H 4.150/1.787/1.535
KOFFERRAUM 250-930 L
PREIS 29.907 €
PREIS TESTWAGEN 33.587 €

*inkl. Haftpflicht 34,80 €, Kasko 128,45 €, motorbez. Versicherungssteuer 42,48 €, Bonus-/Malus-Stufe 0, Zulassungsbez. Wien

Versicherung inkl. Kasko
ab **205,73 €** monatlich*

helvetia
Ihre Schweizer Versicherung



MOTORTYP Permanent-Magnet-Synchronmotor
AKKUKAPAZITÄT 54 kWh
LEISTUNG 156 PS
DREHMOMENT 260 Nm
0 AUF 100 KM/H 9,1 Sek.
SPITZE 150 km/h
GETRIEBE 1-Gang Automatik
ANTRIEB Vorderrad
LEERGEWICHT 1.634 kg
REIFEN 215/60 R17
REICHWEITE 416 km
REICHWEITE TEST 300 km
VERBRAUCH 16,7 kWh/100 km
VERBRAUCH TEST 20,8 kWh/100km
CO2 0 g/km (lokal)
L/B/H 4.350/1.800/1.525
LADEVOLUMEN 380-1.250 L
PREIS 38.215 €
PREIS TESTWAGEN 42.463 €



Test: Citroën ë-C4

Die neue Göttin

Extravagante SUV-Coupés gibt es im Stellantis-Konzern auch in kompakter Form und natürlich auch rein elektrisch.

Erinnern Sie sich? Im Jahr 1955 wurde sie vorgestellt, die Citroën-Ikone, auch „La Déesse“ oder auf gut deutsch „die Göttin“ genannt. Sie war damals nicht nur im Design eine Ikone, sondern brachte das Thema Komfort auf ein anderes Level. Durch zahlreiche innovative Ideen wurde die DS schnell zu einem Verkaufsschlager und die absolute Neuerung war das zentrale hydraulische System für Federung (Hydropneumatik), welches einen unglaublichen Komfort spürbar machte. Hier schließt sich der Kreis in die Moderne, der Citroën ë-C4 ist ein neues E-Auto mit einem sehr ausgeprägten Komfort-Gefühl. Der C4 ist sehr bequem, was ihn selbstverständlich besonders Überland zum bequemen Überflieger macht aufgrund der Advanced Comfort Federung. Dieses patentierte System mit doppelten progressiven hydraulischen Anschlägen sorgt für perfekten Komfort bei allen Straßenbedingungen.

Auch innen durchdacht

Der Innenraum setzt die äußere Formensprache fort, er ist stylisch, aber nicht zu sehr verspielt, die Sitze stahlen eine Bequemlichkeit aus, das Lenkrad wirkt eigenwillig, wie es schon Mitte der 50er Jahre es die DS mit ihrem Einspeichenlenkrad auch schon zeigte. Die Form, der eigenwillige Pralltopf, wo sich ein Airbag drin befindet, die farbliche Abstimmung, wo man optisch vermutete, dass es sich um ein zweispeichen-Lenkrad handelt. Erst beim genaueren Hinsehen wird die dritte sehr breit ausgeführte Speiche sichtbar. Mit dem schwarzen Klavierlack in der Mittelkonsole und bei dem Mittelteil des Armaturenbrettes wirkt der Franzose echt sehr elegant, Fingertapser und Staub sind dann eher der Feind der optischen, schwarzen Highlights. Die Rückfahrkamera könnte schärfer sein, und unter der induktiven Ladeschale befindet sich ein Fach, das darunter noch

ein kleines Geheimfach hat. Das Elektrosystem funktionierte tadellos rund um den Gefrierpunkt. Ebenso die Sitz- und Lenkradheizung, die man in diesen Wintertesttagen echt schätzen gelernt hat. Auf der Autobahn verbrauchte der ë-C4 brave 20,8 kWh/100 km. Dennoch benötigte man rund 75 Prozent des 54 kWh-Akkus für die einfache Strecke Wien-Linz. Trotz der Temperaturen und ohne Vorwärmung des Akkus konnte die DC-Spitze von 100 kW mit 98 fast erreicht werden und dauerte knapp die versprochenen 35 min mit 56 kW Durchschnitt. Bei Überlandfahrten lag der Verbrauch bei Temperaturen um 0 Grad bei guten 17,4 kWh.

In Summe aber ist der Citroën die Preis-Leistungs-Marke im Stellantis-Konzern mit eigenständigem Charme, der trotz der winterlichen Temperaturen und Fahrbahnverhältnissen sehr sparsam sein kann und seine Ladeversprechungen einhalten konnte.

Rainer Lustig



Fotos:Hersteller



Test: Cupra Terramar VZ e-Hybrid

Family Cupra

Mit dem Terramar bringt Cupra sein vorläufig größtes SUV auf die Straße – und positioniert es selbstbewusst an der Spitze der eigenen Modellpalette.

Schon optisch setzt der Spanier ein Statement: Die exklusive Sonderlackierung „Dark Void“ hüllt das kräftig gezeichnete SUV in ein edles Violett. Dazu passend die 20-Zoll-Felgen mit kupferfarbenen Akzenten – ein typisches Cupra-Markenzeichen.

Interior

Auch im Innenraum zieht sich das Kupfer-Design konsequent fort. Edle Applikationen, ein formschöner Türgriff und eine stimmungsvolle Ambientebeleuchtung in den Türen sorgen gemeinsam mit den burgunderroten Ledersitzen mit feinen Ziernähten für eine feine Mischung aus Luxus und Sportlichkeit. Das optionale Glasschiebedach bringt zusätzlich Licht ins großzügige Interieur. Praktisch: Die Batterie sitzt unter dem Kofferraumboden, die Rückbank bleibt aber dennoch verschiebbar – so stehen bei aufrechter Rück-

bank 400-490 Liter Kofferraumvolumen zur Verfügung. Das Lenkrad mit physischen Tasten, Schaltwippen für das DSG, Cupra-Fahrmodusknopf und Starttaste unterstreicht den sportlichen Anspruch.

Teamplayer

Technisch überzeugt der getestete Plug-in-Hybrid mit seinem aufwendigen Antriebsstrang: rein elektrisch konsumiert der Terramar rund 20 kWh/100km und schafft in der Praxis gut 100 Kilometer ohne Verbrenner – selbst inklusive Überlandanteil. Der kombinierte Testverbrauch liegt bei 17 kWh plus 2,7 Liter Super 95/100km. Geladen wird der Akku mit bis zu 50 kW an der DC-Ladesäule, so vergehen rund 40 Minuten von 0 auf 100 Prozent, oder alternativ mit 11 kW an der AC Ladesäule, wodurch eine vollständige Ladung rund 2 Stunden dauert.

Typisch Cupra

Im „Cupra“-Modus wird der Verbrenner akustisch präsent und klingt kernig, die Kennlinie des Gaspedals und das Lenkgefühl werden spürbar direkter und es stehen die vollen 272 PS zur Verfügung, die den Terramar in 7,3 Sekunden auf Landstraßentempo spurten lassen. Seine fast zwei Tonnen Leergewicht kann er aber nicht ganz verbergen. In den anderen Fahrmodi halten sich sowohl Motorklang als auch der Verbrauch vornehm zurück. Die automatische Rekuperation bremst aber nicht bis zum Stillstand.

Feurige Aktionen

Dank aktuell 9.000 Euro Nachlass beim VZ e-Hybrid kommt das voll ausgestattete Testfahrzeug auf knapp 54.000 Euro – ein selbstbewusstes, aber stimmiges Angebot für das neue Flaggship.

Georg Hanousek

- MOTOTYP Turbo-Benziner
- ZYLINDER R4
- AKKUKAPAZITÄT 19,7 kWh netto
- SYSTEMLEISTUNG 250 PS
- DREHMOMENT 580 Nm
- 0 AUF 100 km/h 7,3 Sek.
- SPITZE 215 km/h
- GETRIEBE 6-Gang Automatik
- ANTRIEB Vorderrad
- LEERGEWICHT 1.904 kg
- REIFEN 255/40 R20 vorne
- 255/40 R20 hinten
- REICHWEITE ELEKTRISCH 115 km
- VERBRAUCH 0,5-5,8
- VERBRAUCH TEST 0,6-5,9 l/100 km
- VERBRAUCH E TEST
- 20,4 kWh/100km
- CO2 39 g/km (lokal)
- L/B/H: 4.519/1.869/1.586
- LADEVOLUMEN 400/490-1.415 L
- PREIS 55.900 €
- PREIS TESTWAGEN 62.889 €



Fotos: Hersteller, Bernhard Reichel

*inkl. Haftpflicht 38,28 €, Kasko 215,04 €, motorbez. Versicherungssteuer 61,92 €, Bonus-/Malus-Stufe 0, Zulassungsbez. Wien

Versicherung inkl. Kasko ab **315,24 €** monatlich*

Psychologie: Konfigurator-„Liebe“

Sex & More

Mag. Nicole Kienzl, MSc

ist als Sexual- und Paartherapeutin in Mödling tätig

www.sexual-therapie.at

Verliebt in eine KI – die Psychologie hinter Kontrolle, Bindung und Konfiguration.

Wer einen Neuwagen konfiguriert, erlebt ein zutiefst psychologisches Prinzip: das Bedürfnis nach Kontrolle und Selbstwirksamkeit. Jede Entscheidung – Farbe, Ausstattung oder Innenraum – wird sofort bestätigt. Das System reagiert vorhersehbar, zuverlässig und ohne Widerspruch. Psychologisch entsteht dadurch ein Gefühl von Kompetenz, Sicherheit und Übereinstimmung mit den eigenen Vorstellungen. Genau diese Mechanismen finden sich auch in der Beziehung zwischen Mensch und Chatbot wieder – nur auf einer emotionalen statt auf einer materiellen Ebene.

Immer mehr Menschen entwickeln emotionale Bindungen zu Chatbots. Aus psychologischer Sicht ist Bindung ein grundlegendes menschliches Bedürfnis. Menschen suchen Nähe, Verständnis und Bestätigung. Chatbots erfüllen diese Bedürfnisse auf eine besondere Weise: Sie sind jederzeit verfügbar, reagieren sofort und zeigen kontinuierlich Aufmerksamkeit. Diese permanente Responsivität aktiviert das menschliche Bindungssystem, das ursprünglich für zwischenmenschliche Beziehungen entwickelt wurde.

Ein wichtiger Faktor ist dabei die sogenannte parasoziale Beziehung. Dabei handelt es sich um eine einseitige emotionale Bindung, bei der eine Person Gefühle entwickelt, obwohl das Gegenüber keine echten Emotionen besitzt.

Der Chatbot reagiert mit Empathie, stellt Fragen, vermittelt Interesse merkt sich alles. Das Gehirn verarbeitet diese Signale ähnlich wie in echten sozialen Interaktionen. Neuropsychologisch wird dabei das Belohnungssystem aktiviert: Aufmerksamkeit und Bestätigung führen zur Ausschüttung von Dopamin, was positive Gefühle verstärkt und die Interaktion attraktiv macht.



Gleichzeitig reduziert die Interaktion mit einer KI zentrale soziale Beziehungen. In menschlichen Beziehungen besteht immer die Möglichkeit von Ablehnung, Kritik oder Konflikt. Diese Erfahrungen können Angst, Unsicherheit oder Verletzlichkeit auslösen. Ein Chatbot hingegen bleibt stabil, freundlich und widerspricht nicht. Dadurch entsteht ein psychologischer Schutzraum. Nutzer können sich ausdrücken, ohne negative Konsequenzen befürchten zu müssen. Dieses Gefühl emotionaler Sicherheit kann besonders für Menschen mit Unsicherheiten oder negati-

ven Beziehungserfahrungen sehr anziehend sein. Ein weiterer psychologischer Mechanismus ist die Projektion. Menschen neigen dazu, eigene Vorstellungen, Wünsche und Gefühle auf ihr Gegenüber zu übertragen. Da der Chatbot keine eigene Persönlichkeit besitzt, entsteht eine Projektionsfläche, die sich optimal an die Erwartungen des Nutzers anpasst. Da-

durch entsteht die Illusion von Verständnis und emotionaler Nähe. Tatsächlich interagiert der Mensch jedoch teilweise mit seinen eigenen Bedürfnissen und Vorstellungen. Problematisch ist dabei, dass echte Beziehungen psychologisch anders funktionieren. Sie beinhalten Widerspruch, Frustration und Unsicherheit. Gerade diese Erfahrungen fördern emotionale Reife und persönliche Entwicklung. Eine KI hingegen bestätigt den Nutzer kontinuierlich und vermeidet Konfrontation. Dadurch kann sie kurzfristig emotionale Bedürfnisse erfüllen, langfristig jedoch die

Fähigkeit schwächen, mit den Herausforderungen realer Beziehungen umzugehen.

Hinzu kommt das Prinzip der emotionalen Konditionierung. Wenn eine Interaktion regelmäßig positive Gefühle auslöst, wird sie zunehmend gesucht und verstärkt. Die ständige Verfügbarkeit der KI kann dadurch ein Gewohnheitsverhalten fördern. In extremen Fällen kann dies zu emotionaler Abhängigkeit führen, da die KI eine leicht zugängliche Quelle für Bestätigung und Nähe darstellt.

Am Ende zeigt sich erneut die Parallele zur Neuwagenkonfiguration. Psychologisch wirkt die Konfiguration deshalb so befriedigend, weil sie vollständige Kontrolle, Vorhersagbarkeit und Anpassung ermöglicht. Der Nutzer gestaltet ein Objekt nach seinen Vorstellungen, ohne Widerstand oder eigene Bedürfnisse des Gegenübers. Eine Beziehung zu einer KI folgt einem ähnlichen Prinzip. Sie passt sich an, bestätigt und bleibt kontrollierbar. Echte menschliche Beziehungen hingegen entziehen sich dieser vollständigen Kontrolle. Gerade ihre Unvorhersehbarkeit, ihre Konflikte und ihre Eigenständigkeit machen sie psychologisch bedeutsam. Während ein konfiguriertes Auto ein perfektes Objekt darstellt, bleibt eine KI eine perfekt angepasste Interaktion – doch echte emotionale Entwicklung entsteht nur dort, wo Kontrolle endet und echte Begegnung beginnt.



FANREISE ZUR RALLYLEGEND 2026

[AUSNAHMEZUSTAND IN] SAN MARINO

RALLYLEGEND
Repubblica di 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 Zahlungsstelle,
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



PHEV am Pranger

Aufsehen erregte eine kürzlich veröffentlichte Analyse über Plug-in-Hybride (PHEV) bezüglich europaweiter Realdatenanalyse des Fraunhofer Instituts Karlsruhe im Alltag. Darin wurden auf Basis von realen Fahr- und Verbrauchsdaten aus dem normalen Straßenbetrieb von 981.000 Fahrzeugen und 1.436 Modellvarianten die tatsächlich gefahrenen Kilometer, der verbrauchte Kraftstoff sowie die geladene elektrische Energie in unterschiedlichen Ländern, Klimazonen und Nutzungsprofilen ausgewertet. Das ist mittlerweile möglich, weil die Daten aus dem verpflichtenden On-Board Fuel Consumption Monitoring, kurz OBFCM, stammen, das seit 2021 in neu zugelassenen Fahrzeugen in der EU integriert ist. Wenig überraschend ist, dass die PHEV im Alltag mehr Verbrauch aufweisen als im WLTP-Testlabor, das nur wenige Kilometer umfasst und daher fast ausschließlich elektrisch absolviert werden kann. Dabei wurden die Porsche PHEV am wenigsten geladen. Im Endeffekt liegt es am Fahrer, dass der PHEV sein wahres Potenzial ausschöpfen kann.

Die MW-Ladesäulen kommen

Schon Anfang des Jahres 2025 hatte Ionity das Schnelllade-Joint-Venture mit den Megawatt-Ladesystemen von Alpitronic präsentiert. Mit den HYC1000-Ladesäulen, die je nach Auslastung auf mehrere Fahrzeuge verteilt oder dynamisch bei Einzelbelegung mit bis zu 600 kW gebündelt an ein Fahrzeug abgeben können. Bald soll es in Deutschland so weit sein; in Frankreich wurden jedoch bereits an zwei Standorten die ersten HYC1000 mit insgesamt zwölf Ladepunkten für Kunden geöffnet. Weitere folgen. Damit kann die Wartezeit weiter verkürzt werden, wobei in der Regel nicht perfekt temperierte Akkus der Grund für geringe Ladeleistungen sind.

Kostenfalle Wartung bei Elektroautos?

Dass Elektroautos weniger Verschleißteile besitzen als Verbrenner, ist bekannt. Laufende Ölwechsel, Zündkerzen, Einspritzdüsen oder Abgasanlagen entfallen, und selbst der Bremsverschleiß ist aufgrund der Rekuperation geringer. Somit sollte man von niedrigeren Wartungskosten ausgehen, da weniger Teile kaputtgehen können. Doch manche Fahrzeughersteller verlangen dennoch eine jährliche Wartung, um den Ausfallsverlust der geringeren Arbeitsumfänge zu kompensieren. Oder sie heben einfach den Stundensatz erheblich an. Scheinbar möchten sie die Kosten für die Anschaffung von Werkzeugen und die Ausbildung von Hochvolt-Technikern auf die Kunden abwälzen. Jedenfalls gibt es in Deutschland bereits einige Beschwerden darüber.

Bis zu 1.000 neue Ladepunkte in Wien geplant

Wien Energie und die Stadt Wien wollen bis zu 1.000 neue Ladepunkte, darunter 10 Schnellladeparks, errichten. Die Planung ist noch im Gange und konzentriert sich auf Gebiete, in denen fußläufig keine öffentlichen Ladesäulen erreichbar sind, sowie auf allgemein barrierefreie Ladestellen. Außerdem werden stark frequentierte Standorte durch zusätzliche Ladepunkte in der Umgebung nachverdichtet. Ende Januar 2026 gab es über 4.000 öffentlich zugängliche Ladestellen, von denen Wien Energie zwei Drittel bereitstellt. Im vergangenen Jahr kamen über 900 neue Ladepunkte hinzu. Wenn die 1.000 neuen Ladepunkte umgesetzt werden, könnten es gegen Ende des Jahres etwa 5.000 sein.

Ladeanbieter Ella wird von Wien Energie übernommen

Der Ladeanbieter Ella der WEB Windenergie AG aus Waidhofen an der Thaya wird von Wien Energie übernommen. Alle rund 500 öffentlich zugänglichen Ladestellen in Niederösterreich, Oberösterreich und dem Burgenland werden vollständig übernommen. Damit erweitert Wien Energie nicht nur sein Gebiet, sondern auch die Anzahl seiner Ladestationen.

Fotos: Hersteller, Bernhard Reichel

Joachim Zanitzer

e-Mobilität Spezialist

Zanitzers



Kilometerbasierte Steuer für E-Fahrzeuge in GB

Bis dato profitierten Elektroautos von Steuererleichterungen sowie von der Befreiung von der Kfz-Steuer (VED) und der sogenannten „Luxussteuer“ für teure Modelle. Diese Steuer fällt ab April 2028 weg, da eine neue kilometerbasierte Steuer („Electric Vehicle Excise Duty“) eingeführt wird: 3 Pence pro Meile für E-Autos bzw. 1,5 Pence pro Meile für Plug-In-Hybride, um sinkende Einnahmen aus der Kraftstoffsteuer auszugleichen. Die Kilometerstände im Zuge der Pickerlüberprüfung (HU/MOT) werden erfasst und auf dieser Basis wird die Steuer berechnet. Diese Regelung gilt zusätzlich zur regulären Fahrzeugsteuer (VED).

Der E-Manta von Opel kommt nicht vor 2030

Aufgrund der veränderten Marktbedingungen hat der Stellantis-Konzern massive Abschreibungen auf sein Elektroengagement vorgenommen. Davon betroffen ist leider auch der elektrische neue Manta von Opel. Die Planung für den neuen Manta bestand bereits seit langem; er



Illustration: Reichel Car Design

Aus für das Elektroauto-Projekt bei der Polizei

Seit 2023 existierte das Projekt TRON des österreichischen Innenministeriums, mit dem Ziel, die Praxistauglichkeit von Elektroautos als Polizei-Einsatzfahrzeug zu testen. Nun kommt mit Ende 2026 das Aus, da diese für den operativen Einsatz nur eingeschränkt geeignet sind. Im Test waren geleasten Fahrzeuge des VW-Konzernes (ID.3, ID.4 und Porsche Taycan). Die Gründe sind vielfältig, so findet die Ausrüstung keinen Platz im ID.4 und musste teilweise auf der Rückbank gelagert werden, zudem machte die Touchbedienung im Einsatz Probleme. Auch für Verfolgungsjagden seien die Modelle kaum geeignet, da sie bei Tempo 160 km/h abregelten und die Bremsen für rasante Fahrten unterdimensioniert seien. Auch die Reichweite im durchgehenden Streifendienst war nicht ausreichend und während einer Schicht musste das E-Einsatzfahrzeug mit einem anderen Fahrzeug getauscht werden aufgrund der Akkuleistung.



sollte Mitte des Jahrzehnts erscheinen. Nun die Nachricht: Er wird nicht vor 2030 auf den Markt kommen. Schade eigentlich, denn mit dem elektrischen Mokka GSE und dem bald erscheinenden Corsa GSE präsentiert Opel bereits sportliche Elektrowagen.



Kennen Sie den? ARI Bruni alias Wuling Mini EV 4

Der ultimative EV-Kleinwagen aus China ist der Wuling. Seit 2020 auf dem Markt, war er sogar Chinas meistverkauftes Auto. Nun gibt es ihn in Deutschland ab aktuell 12.990 Euro als 2- oder 4-Türer. Dieser ist damit zwar deutlich teurer als in China, wo er nur 5.000 Euro kostet, aber durch Zölle, Transportkosten, Homologation für Europa und Anpassungen gegenüber den China-Modellen ergibt sich dieser Preis. Der Lithium-Eisenphosphat-Akku hat eine Kapazität von 16,8 kWh, mit 11 kW AC-Ladung, und das Fahrzeug kann maximal bis zu 90 km/h fahren. Der Verbrauch nach chinesischer Methode soll bei 8,9 kWh/100 km liegen, was eine Reichweite von bis zu 205 Kilometern ermöglicht. Das Laden dauert vier bis fünf Stunden. Serienmäßig ausgestattet ist er mit schlüssellosem Zugang, Rückfahrkamera, Klima, LED-Scheinwerfern. Auch der etwas größere Wuling Bingo ist als ARI Poly ab 15.990 Euro erhältlich. Er ist bei ARI-Motors verfügbar, und aufgrund der europäischen Zulassung steht einer Zulassung in Österreich eigentlich nichts im Wege.



Anzahl der Elektrotaxis in Wien verdreifacht, aber...

Vor kurzem wurde die Verdreifachung der Anzahl von Elektrotaxis veröffentlicht. Dazu muss man wissen, dass die Stadt Wien sowie der Bund bereits 2023 finanzielle Anreize für Taxibetreiber in Form von Förderungen von bis zu 10.000 Euro geschaffen haben, da ab 2025 ein Zulassungsstopp für Verbrenner- oder Hybrid-Taxis umgesetzt wurde. Doch trotz Förderungen wurde diese nicht genutzt; stattdessen wurden überdurchschnittlich viele Verbrenner angeschafft. Neu zugelassen wurden im Jahr 2025 nur etwa 350 Fahrzeuge, während es 2024 noch über 1.000 Neuzulassungen gab, vorwiegend Verbrenner und Hybride. Argumentiert wurde mit fehlenden eigenen Lademöglichkeiten oder der nicht vorhandenen Möglichkeit, die Ladepunkte vorab reservieren zu können. Aktuell sind rund 8.100 Taxis in Wien gemeldet. Mehr als zwei Drittel des Fahrzeugbestands bestehen jedoch weiterhin aus Hybridfahrzeugen.



Nissan Ariya Studie mit Solarpaneelen

Auto mit Solarpaneelen? Nicht neu – Toyota hatte das beim Prius III auf dem Dach, und Hyundai beim Ioniq 5. Außerdem gab es den Sono Sion und den Lightyear, die es beide nicht in die Serienfertigung geschafft haben. Zum Clean Energy Day am 26.1.26 stellte Nissan jedoch den Ariya mit Solarpaneelen auf der Motorhaube, Heckklappe und am Dach vor, mit einer Fläche von 3,8 m². Die Paneele stammen von Lightyear. Das Nissan Advanced Product Planning Team in Dubai und das Nissan Powertrain Planning Team in Barcelona haben diese Studie entwickelt. In Barcelona soll damit bis zu 18 km pro Tag geladen werden, in Dubai bis zu 21 km pro Tag. Sogar in London könnten es bis zu 10 km sein. Obwohl sich das bisher noch nicht durchgesetzt hat und der Ariya mit Solarpaneelen nur eine Studie ist, hat das Ganze dennoch einen gewissen technischen Charme.



Klassik: 60 Jahre Ford Transit

Zahlenparade

Herzlichen Glückwunsch! Zahlreiche Rekorde und Meilensteine aus sechs Jahrzehnten Ford Transit.

Der meistverkaufte Transporter der Welt feierte kürzlich seinen **60. Geburtstag**: Am **09.08.1965** rollte der erste Ford Transit vom Band. In den sechs Jahrzehnten seit Erscheinen der Transporter-Legende hat sich viel verändert. Doch manches gilt damals wie heute: „Jeder Ladenbesitzer, Bauunternehmer, Handwerker, Rettungswagenfahrer, Bäcker oder Urlauber findet mit dem Ford Transit ein Fahrzeug, das seinen besonderen Anforderungen entspricht“, hieß es 1965 in der originalen Pressemitteilung der Marke.

Bis heute entstanden seit dem Startschuss im Ford-Werk Langley mehr als **13 Millionen** Ford Transit. Rein rechnerisch hat Ford damit während der vergan-

genen **720 Monate** alle zweieinhalb Minuten einen Transit fertiggestellt.

Der Ford Transit ist in den Verkaufs-Charts die weltweite **Nummer 1** unter den Transportern.

10.100.000 Transit hat Ford seit **1965** in Europa und der Türkei gebaut. Weltweit hat die Marke mehr als **13.000.000 Stück** produziert.

Die Kunden können aus mehr als **1.300 Variationen** des Transit-Zweitonnners wählen – beispielsweise verschiedene Karosserieformen, Längen, Höhen, Antriebe und Ausstattungsniveaus. Die Farbpalette ist dabei noch nicht einmal mitgezählt.



Supervan 1984



2003



Milk-Float 1969



1970



1968

Werbung 2006



Monza, 1972



Monza, 1972



1968

Der 1965 erschienene Transit Mk 1 stellte rund **1.700 Kilogramm Zuladung** zur Verfügung. Ein aktueller Transit-Kastenwagen schultert mehr als **2.400 Kilogramm Nutzlast**.

Die aktuell größte Transit-Variante L4 H3 kann in dem **15,1 Kubikmeter großen Laderaum** beispielsweise **236.000 Tischtennisbälle** unterbringen.

Der rein elektrische Ford SuperVan 4.2. leistet **2.000 PS**.

Der E-Transit mit größerer Batterie und erhöhter Reichweite bietet bis zu **402 Kilome-**

ter Aktionsradius – 28 Prozent mehr als die Version mit Standard-Akku.

Die Vernetzung des Transit mit dem FORD-Liive Uptime Management System ermöglichte **2024** in Europa **822.000** zusätzliche Einsatztage.

217 Ford Pro-Partner für Um- und Ausbauten in **18** europäischen Märkten erfüllen spezifische Kundenwünsche und rüsten Ford-Nutzfahrzeuge für bestimmte Einsatzzwecke um.

Die VOLLGAS!-Initiative für
unseren Lieblingssport



KOMM' ZUM MOTORSPORT, UND ERLEBE ...

- sportliche Höchstleistungen
- einen wichtigen Beitrag zur Fahrsicherheit
- technologischen Fortschritt
- Gemeinschaft und Leidenschaft
- Bildung und Inspiration



SONAX®

helvetia 
Ihre Schweizer Versicherung



www.my-lost-box.com

Sonax **Pflege**tipp

Dufterlebnisse für Entdecker

Mit der neuen „Car Refresher“-Produktlinie „Sonax Air Ventures“ bringt der Fahrzeugpflegespezialist das Gefühl legendärer Straßen und Orte in den Fahrzeuginnenraum. Vier attraktive Duftvarianten erzählen ihre eigenen Geschichten – von mediterraner Leichtigkeit über asiatische Blütenpracht bis hin zum urbanen Lifestyle.

Mit vier Varianten startet Sonax auf besondere Weise in die Welt der Autodüfte – jede nimmt den individuellen Duft einer ikonischen Route auf: „Orange + Rosemary“ weckt die Erinnerung an sonnendurchflutete

Tage auf Sardinien, „Croissant + Café au Lait“ fängt das Pariser Lebensgefühl ein, „Leather + Wild Cactus“ erinnert an den Mythos der Route 66, während „Cherry Blossom + Green Tea“ den Zauber japanischer Kirschblüten transportiert.

Für jeden Geschmack den richtigen Duft

Inspiriert von berühmten Routen wie der Route 66 in den USA, der Champs-Élysées in Paris oder der Sakura Road in Japan verwandeln die hochwertigen „Car Refresher“ jede Fahrt in ein sinnliches Reiseerlebnis. Jeder Duft erzählt seine eigene Geschichte – von mediterraner Leichtigkeit über asiatische Blütenpracht bis hin zum urbanen Lifestyle.

Duftet intensiv und neutralisiert unangenehme Gerüche

So sorgt die hochwertige Serie für eine angenehme Duftatmosphäre und neutralisiert gleichzeitig unangenehme Gerüche wie Rauch, Tier- oder Schweißgerüche. Die Formel ist besonders ergiebig – wenige Sprühstöße in den Fußraum genügen, um den Innenraum zu bedüften. Dabei besticht die elegante Sprühflasche durch ihre einfache Handhabung – und bietet auch etwas fürs

Auge: Das moderne, transparente Etikettendesign, gibt in einzigartiger Weise den Blick frei auf die in der Innenseite abgebildeten Panoramen legendärer Straßen.

Mit dem QR-Code zu den Sehenswürdigkeiten

Jedes „Air Venture“ bietet zudem eine kleine Entdeckungstour über das eigentliche Dufterlebnis hinaus. Im ablösbaren Rückseitenetikett finden sich Informationen zu den Sehenswürdigkeiten entlang der jeweiligen Route, ein QR-Code führt direkt zu einem exklusiven Marco Polo Travel Guide. Damit wird das Produkt selbst zum Tor in eine Welt voller Inspiration und Reiselust – ganz im Sinne des neuen Sonax „Road-Feelings“.



Produktvorstellung: **DOTZ Bilbao**

Comeback eines Klassikers

Mit der Bilbao präsentiert DOTZ eine Felge, die das Beste aus zwei Welten vereint: ikonisches Kreuzspeichendesign und moderne Technik. Die neue Felge ist dabei keine bloße Hommage an vergangene Zeiten – sie bringt den Vintage-Charme auf den Punkt und übersetzt ihn in ein zeitgemäßes, dynamisches Design.

Das markante Kreuzspeichendesign der Bilbao ist ein Statement für zeitlose Eleganz. Das polierte Tiefbett und die hinterdrehten Speichen (Undercut) verleihen dem Rad eine besondere Dynamik und sorgen für einen unverwechselbaren Look. Der vertiefte Mittenbereich rundet das Design ab und unterstreicht die Liebe zum Detail, die in jeder Linie der DOTZ Bilbao steckt.

Für Klassiker und aktuelle Modell

Die DOTZ Bilbao ist in Größen von 17 bis 20 Zoll erhältlich und deckt damit ein breites Spektrum an Fahrzeugen ab. Besonders hervorzuheben ist die Fülle an ECE-Anbindungen: Rund die Hälfte aller Anwendungen ist genehmigungsfrei – das bedeutet maximale Flexibilität und Komfort für Kunden. Ob ikonische Youngtimer wie der BMW E30 oder der Golf 1 mit 4-Loch-Anbindung oder

moderne Fahrzeuge mit 5-Loch-Setup, wie z. B. Audi A3/S3, A4, A5, A6, A7, BMW 2er, 3er (E90), 4er, 5er, 6er, i4, Fiat 500, Seat Leon – die Bilbao kennt keine Limits und passt sich unterschiedlichsten Anforderungen an.



WACHAURING MELK

18.+19.04.2026

RX-STAATSMEISTERSCHAFT UND FIA ZENTRALEUROPA-SERIE
+TSCHECHISCHE MEISTERSCHAFT, RX-NACHWUCHS-CUP UND HISTO-RX

FREIER EINTRITT
FÜR KINDER
BIS 14 JAHRE



GR RALLYCROSS



KEUSCH
DAS AUTOHAUS



www.gat-trailers.at

Mehr Infos auf www.leruteam2.at

Klassik: Wie das Tier im Emblem einzog

Tierisch gut XII

In der zweiten Ausgabe des neuen Jahres widmet sich Alexander Trimmel wieder Geschichten berühmter, unbekannter Embleme und deren tierischen Markenvertretern.

Narval

Auf Anregung von Rennfahrer Bernard Lagier fasste Flugzeugteilehersteller Gerard Crozier 1971 den Entschluss, zusätzlich Monoposto-Rennwagen zu produzieren. Ganz nach dem Vorbild der bewährten Brabham BT29 Formel Atlantic. Lediglich mit kürzerem Radstand und neuer Nase. Von einem Zweiliter-BMW-Motor befeuert, gingen die ersten acht gebauten Autos an Hubert Hahnes Rennfahrerschule am Hockenheimring. Den Markennamen „Narval“



wählten Crozier und Lagier in Anlehnung an die Fantasy-Sportwagen aus der Comic-Serie „Tif et Tondu“. Die Fledermaus im Emblem zierte schon längst Lagiers Rennfahrzeuge des „BAT-Clubs“.

Fotos: Archiv Trimmel



Singer Chamois

Im Markenemblem des Singer Chamois prangt der stilisierte Kopf einer Gämse. Jenes namensgebenden Alpengebirgstiers, welches selbst auf schwierigstem Terrain als besonders wendig, trittsicher und bergsteigfähig gilt. Dem von 1964 bis 1970 produzierten Chamois, einer luxuriösen Ausstattungsvariante des Hillman Imp mit Walnussapplikationen im Innenraum, lässt sich durchaus Agilität und Leichtfüßigkeit bescheinigen. Ob der Zuverlässigkeit in anspruchsvollem Gelände oder bei schwierigen Fahrbedingungen könnte man leichte Zweifel anmelden. Kämpfte doch der genial konstruierte Mini-Konkurrent mit dem Leichtmetallmotor im Heck bei Markteinführung mit zahlreichen Kinderkrankheiten. Die trotz ihrer stetigen Behebung die Verkaufszahlen nachhaltig beeinträchtigten.

Ritter Buggy

Buggies waren Freizeitmobile, die Spaß und Freiheit symbolisierten, die Flower-Power-Generation repräsentierten, ein unbeschwertes Lebensgefühl in den 1960er- und 1970er-Jahren zur Schau stellten. Fernab von allen Sicherheitsdoktrinen, wie Knautschzonen, Seitenaufprallschutz, Airbags oder gar Sicherheitsgurten. Meist auf verkürzten Volkswagen-Käfer-Plattformrahmen aufbauend. Mit phantasievoll gestalteten türlosen Kunststoffbaudewandln als Karosse. Nach dem Vorbild des US-amerikanischen Meyers Manx-Urahn. Claude Thiry's Firma „Ritter Motor Works“ im belgischen Jemeppe spezialisierte sich vorerst auf die Käfer-Chassis-Verkürzung, ehe man das Modell „Ritter Bull“ selbst kreierte. Der „Ritter Dackel“ basierte auf unverkürztem Volkswagen-Fahrwerk.



Firefly

Nach etwas Zwartzen ist der chinesische Autobauer Nio nun doch in Österreich an den Start gegangen und bringt bereits seine erste Submarke Firefly auf den Markt. Das Emblem ist ein Glühwürmchen; die Symbolik lässt auch nicht lange auf eine offizielle Erklärung warten: klein, wendig und voller Energie – es symbolisiert Bewegungsfreiheit und Andersartigkeit. Das Markenlogo zeigt ein fliegendes und leuchtendes Glühwürmchen, das den Geist der Marke illustriert: „Freedom to glow“. Die Marken-DNA von Firefly ist „Vivid“, um positive Emotionen und bleibende Eindrücke zu schaffen, „Thoughtful“ mit Logik und Zielsetzung sowie „Solid“, um Vertrauen und Zuversicht zu vermitteln. Es darf als Symbol für das innere Leuchten der Marke verstanden werden – die Fähigkeit, hell zu strahlen und anders zu sein. Firefly ist derzeit Markenname und zugleich das einzige angebotene Modell. Wer den ultra-wendigen Elektrokleinwagen in der Topausstattung bestellt, bei dem ist auch das Glühwürmchen als beleuchtetes Markenlogo zu sehen.



Sunbeam Alpine

Im James-Bond-Streifen „Dr. No“ feigt Sean Connery im hellblauen Sunbeam Alpine mit quietschenden Weißwandreifen durch enge Staubstraßenkehren. Jenem neuen Rootes-Konzernmodell, welches Kenneth Howes und Jeff Crompton als sportliche Speerspitze gegen die etablierte britische Konkurrenz eines MGA, Triumph TR3A und Austin-Healey für den amerikanischen Markt entwickelte. Um die leistungsvöhnte US-Kundschaft noch mehr zu verlocken, auf den Rootes-Sportler zurückzugreifen, pflanzte man diesem 1964, ganz in AC-Cobra-Manier, ein 4,2-Liter-Ford Fairlane-V8-Aggregat ein. Auf den Namen „Tiger“ getauft, blieb dem potenten Understatement-Renner nur ein sehr kurzes Leben beschieden. Mit Übernahme des Rootes-Konzerns durch die Chrysler Corporation im Jahre 1967 warderTigerschonwiederGeschichte.



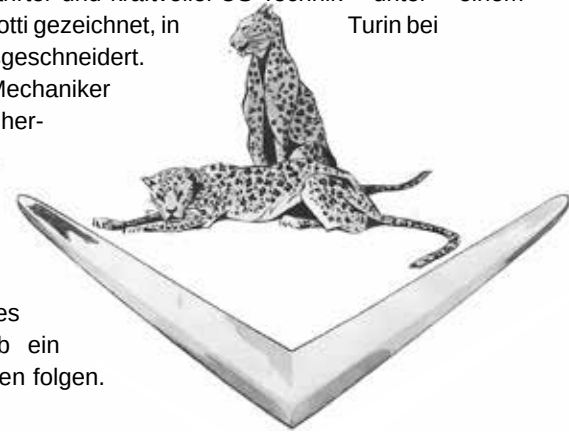
Pontiac Tojan

Knudsen Automotive in Nebraska nahm sich der - aufgrund strikter Emissionsbestimmungen - ein wenig flüggellahnen Pontiac Firebirds der dritten Generation an. Ex-GM-Designer Harry Bentley Bradley zeichnete für das martialische Äußere des Ami-Sportsportlers verantwortlich. Gale Banks verpasste dem 5,7-Liter-V8 zwei mächtige Garrett-Turbolader, wodurch die Fahrleistungen des Tojan-Prototypen die des Ferrari F40 überflügeln sollten. Doch die 800 PS-Variante blieb ein Einzelstück. Alle weiteren 135 zwischen 1985 und 1991 gebauten Tojans begnügten sich mit einem Bruchteil dieser Leistung. Konnten bei General-Motors-Händlern mit vielerlei individuellen Optionen bestellt werden.



Fina Sport Coupé

Einige von Perry Finas betuchten Kunden fühlten sich zeitweilig von der Zuverlässigkeit ihrer bildschönen und extrem hochpreisigen italienischen Sportwagen in Stich gelassen. Gemeinsam mit Sohn Joe fasste Perry 1954 den Entschluss, einen eigenen Sportwagen auf die Räder zu stellen. Mit bewährter und kraftvoller US-Technik unter einem schnittig-eleganten Alukleid. Von Michelotti gezeichnet, in Turin bei Vignale auf ein US-Ford-Chassis maßgeschneidert. Dem Cadillac-V8 entlockten die Fina-Mechaniker satte 300 Pferdestärken, die nicht wiehern, sondern sanft schnurrten, wie die beiden Wildkatzen im Logo an der Fahrzeugfront. Der aufwändig gestaltete Prospekt versprach ein Schnäppchen von lediglich 14.000.- US-Dollar. Dem siebenfachen Wert eines Durchschnitts-Amis. Das Coupé blieb ein Einzelstück, lediglich zwei Cabrios sollten folgen.



Fina Sport Convertible

Die Fina Convertibles entsprachen wesentlich mehr dem damalig vorherrschenden Geschmack der amerikanischen Klientel als das Coupé-Unikat. Mit überschwänglichen Chrom-Applikationen, Fake-Louvers und Continental-Kit am Heck. Ein kreisrunder Schacht am Armaturenbrett war für eine Flasche ausgezeichneten Chiantis reserviert. Für sanftes Dahingleiten sorgten von innen verstellbare Stoßdämpfer. Auf der Autorama in Philadelphia wurde das Cabriolet mit dem Hauptpreis am Concours d'Elegance ausgezeichnet. Die schnurrenden Wildkatzen des Coupé-Emblems mussten einem Wappen in Adelsgeschlechtsform mit einem geflügelten Löwen unter gleißender Sonne weichen.



McMyrtry

Nicht nur Gordon Murrays Staubsauger-Brabham-Alfa BT46B, mit dem Niki Lauda 1978 beim schwedischen Grand Prix siegte, klebte förmlich auf der Straße. Der 2012 in Goodwood präsentierte McMyrtry Speirling verfügt über ein ausgeklügeltes, Unterdruck erzeugendes Gebläsesystem, welches dem einsitzigen Elektro-Kohlefaserrenner zu 2000 Kilogramm Abtrieb und unglaublicher Bodenhaftung verhilft. 2025 konnte mit dem nur 381,5 Zentimeter kurzen und 1000 PS starken Kompakt-Racer mit dem stilisierten Vogel-Emblem in einer drehbaren Trommel gar „Deckenhaftung“ demonstriert werden.



SARAP Buffalo

Dass nicht immer ein Volkswagen-Käfer-Fahrgestell samt Technik unter einer Buggy-Plastikhaut stecken muss, bewiesen die bei André Koenigs Firma SARAP (Société Alsacienne de Recherches et d'Applications des Plastiques) gebauten Fahrzeuge. Sie basierten auf einem selbst konstruierten, sehr steifen und leichten Zentralrohrrahmen. Als Antriebsquelle dienten Renault-Motoren im Heck. Aus dem biedereren 1100er-R8 bis zum giftigen Alpine-Gordini-1600er. Nach jenem Tier benannt, welches vor Stärke strotzt und an das amerikanische Bison erinnert, welches aus wissenschaftlicher Sicht fälschlich als „buffalo“ bezeichnet wird.

Rückblick: Nie erschienene Topmodelle

Spaß beiseite III

Wenn man sich so die Weltentwicklung ansieht, gewinnt man den Eindruck, wir drehen uns nur im Kreis. Ablenkung ist Pflicht, doch den meisten Unterhaltungskünstlern hat man die Benzinzufuhr abgedreht und vielen sogar bevor sie überhaupt auf die Straße durften. Wir zeigen den bereits dritten Teil dieser sportlichen Topmodelle.

Hyundai i20 N

Als sich immer mehr bestätigte, dass auch vom i20 eine heiße N-Version in Vorbereitung ist, dachte man, diese würde noch auf Basis der zweiten Generation, die von 2014 bis 2020 vom Band lief, aufgebaut werden. Die vorliegende Illustration stammt aus dieser Zeit. In Wirklichkeit basiert der erste, leider in Europa wieder verschwundene i20 N auf dem Nachfolger und der dritten, aktuellen Generation, die 2020 auf den Markt kam.



VW Polo R

Gerüchte kündigten für 2012 einen Polo R an. Angeblich hätte dieser aus einem 1,4-Liter-Turbo 190 PS geleistet. Das wären 20 PS mehr als beim damaligen GTI.



Honda ZSX

Eigentlich wurde für Honda ein neuer kompakter Mittelmotorsportwagen als indirekter Nachfolger des S2000 angekündigt. Dieser hätte den Namen „ZSX“ tragen können, da Honda beim europäischen Patentamt die Form und diesen Namen angemeldet hatte. Wie beim großen Bruder NSX hätte sich ein Hybridantrieb angeboten. Ein 1,5-Liter-Vierzylinder-Turbomotor sollte mit elektrischer Unterstützung eine Systemleistung von knapp 300 PS mobilisieren. Auch der reine Einsatz des neuen zwei Liter großen Turbomotors aus dem Civic Type R war nicht vom Tisch.



Illustrationen: Reichel Car Design

BMW Z4 Coupé & M5 Touring

Eines gleich vorab: Diese zwei Bayern standen nie konkret vor einer Serienreife oder gar Planung, sondern sind eher illustrierte Wunschträume. Vor allem eine feste verlötete Version des Z4. Bekanntlich war das Coupé jedoch nur dem Toyota Supra vorbehalten, und BMW baute das gemeinsame Sportwagenprojekt nur als Roadster mit Stoffverdeck in Graz.

Schon von der zweiten 5er-Generation gab es eine Touring-Version des M5 in Kleinserie von 891 Stück. Von der vierten Generation liefen gerade mal tausend Exemplare vom Band, während es von der Limousine fast 20.000 Ableger gab. Das Fahrzeug war jedoch das Schärfste, was BMW auf die Räder stellen konnte: Ein aus der Formel 1 abgeleiteter V10-Sauger mit bestialisch drehendem und klingendem 5,0-Liter-Hubraum und 507 PS. Generation fünf pausierte wieder. Wie eine Touring-Version des M5 auf Basis der sechsten Generation aussehen könnte, zeigt diese Illustration. Seit der siebten Generation ab 2024 ist der M5 Touring übrigens regulär bestellbar, jedoch nur noch als Plug-in-Hybrid.

Honda NSX Type R

Eine Enthybridisierung im Stil des GT3-Rennwagens war früh vom Tisch. Ohne Akku wäre der Type R 200 Kilo leichter gewesen und mit reinem Heckantrieb quirliger. Der finale Type R hätte eher zusätzliche 70 Verbrenner-PS erhalten, aber kaum mehr.





Nissan Qashqai Nismo RS

Nismo ist außerhalb Europas ziemlich legendär und bringt kontinuierlich interessante Topmodelle auf den Markt. Darunter auch kuriose Vertreter wie Note oder Serena Nismo. Der 370Z und der GT-R Nismo haben hier ebenfalls Kultstatus, ebenso wie der deutlich bürgerlichere Juke Nismo. Doch so richtig wollte die Submarke nicht durchstarten. 2014 zeigte man zwar mit dem Pulsar Nismo einen GTI-Gegner, doch weder dieser kam auf den Markt, noch ein Nissan Qashqai Nismo RS auf Basis der zweiten Generation. Allradantrieb und gut 270 PS aus einem Vierzylinder-Turbomotor waren technisch plausibel. Hier hätte sich ein 1,6- oder gar 1,8-Liter-Hubraum angeboten.

Alfa Romeo Supercar

2018 veröffentlichte Alfa eine Skizze eines Nachfolgers des 8C als Mittelmotor. Trotz anfänglicher Gerüchte über einen Ferrari-V8 verdichteten sich die Infos sehr bald auf einen V6. Danach wurde es wieder ruhig, und das Projekt schien tot zu sein. 2023 präsentierten die Italiener dann den völlig anders aussehenden 33 Stradale als streng limitierten Supersportwagen. Ob es sich dabei um eine Fortsetzung oder einen Neuanfang handelt, ist nicht überliefert. Jedenfalls dürften 33 glückliche Kunden das vom Original (1967–1969) inspirierte Modell als V6-Biturbo mit 620 PS oder als Elektroversion mit 750 PS bestellen.

Dodge Viper

Als 2017 die letzte Viper vom Band lief und in Zeiten der medialen Klimakrise sowie des scheinbar beginnenden Elektrobooms schien das Schicksal der Legende besiegelt. Die Zeitschrift Car and Driver berichtete damals überraschend, dass etwa um 2020 herum doch eine neue Generation auf den Markt kommen sollte. Allerdings nicht mehr mit V10, sondern nur noch als V8 – aber immerhin als Sauger. Das charakteristische lange Maul und die zahlreichen Lufteinlässe wären weiterentwickelt worden.



Mercedes Baby GT

Der SLK absolvierte drei Generationen und wurde in seinen letzten Zügen noch in SLC umbenannt, um die technische Basis der C-Klasse zu betonen, ehe 2020 das Ende kam. Trotz klappbarem Hardtop war der Roadster natürlich kein echtes Coupé wie das Original aus den 1980er Jahren. Bereits 2018 tauchten wilde Gerüchte im Automagazin Autocar auf, dass Mercedes an einem kompakten, aber höher positionierten Sportwagen als potenziellen Nachfolger arbeite, der sich stilistisch an den GT anlehnen sollte. Der Porsche Cayman-Konkurrent wäre der kleinste echte AMG-Sportwagen geworden, mit einem Dreiliter-Reihensechszylinder und bis zu 435 PS.



Nissan Micra Nismo

Der letzte Micra war mit frechem Design und stämmigeren Proportionen deutlich selbstbewusster. RS, ST, OPC, GTI – kleine Knallbüchsen gab es im Kleinwagensegment reichlich. Für die Etablierung des Sportlabels Nismo bot sich der Micra praktisch an. Unter die Haube hätte der 1,6-Liter-Vierzylinder-Turbo mit 200 PS gepasst. Bereits vom biederen Vorgänger gab es 2013 eine Nismo-Variante, allerdings nur auf dem japanischen Markt, wo das Modell unter dem Namen „March“ verkauft wurde. Sogar der Van „Note“ wurde dort als Nismo angeboten.



Buchtipp

Die kuriosesten Autos aller Zeiten

Kuriose Anekdoten aus dem automobilen Gruselkabinett, skurrile Design-Flops und Autos, die ihrer Zeit voraus waren, sowie Montagsautos, Pannenfahrzeuge und Schrott ab Werk – ein humorvoller Blick auf die kuriosesten Autos der Vergangenheit für alle Autoliebhaber und



Skoda Scala RS

Ein Skoda ist praktisch stets ein verlässliches Erfolgsmodell, der Octavia schaffte es sogar, den ewigen Thronabonnenten und Plattformsponser Golf vom Verkaufsspitzenplatz zu schubsen. Da hätte ein wahrer Kompakt-Tscheche als direkter Gegner große Gefahr bedeutet. Die Plattform wurde jedoch abgespeckt, das Marketing war eher zurückhaltend. Gab es deshalb nie eine prestigeträchtige Sportversion RS?



Walther Wuttke
Motor Buch Verlag
 Hardcover, 31,50 Euro
 ISBN13: 978-3-613-04841-6

Ford Mondeo ST

Einen ST200 gab es bereits beim zweiten Mondeo 1999 und einen ST220 bei der dritten. Trotz James-Bond-Dienstauto-Auftritt wurde der vierten Auflage diese sportliche Ehre verwehrt, und auch bei der fünften Generation, die mit üppigem, gar an Aston Martin erinnerndem Kühlergrill schon optisch viel hergegeben hätte, blieb diese aus. Die Presse träumte damals von einem 2,3-Liter-Vierzylinder-Turbo mit 350 PS und Allradantrieb.



Audi RS 6 Sedan

Den Darth Vader unter den Kampfwagen stellte der RS 6 Avant auch in der vierten Generation hervorragend dar. Erstmals auch mit völlig eigenständiger Front, welche sich vom RS 7 teilte. Mit dem RS 7 konnte Audi auch in Nicht-Kombi-Märkten punkten, die man ansonsten BMW M5 und Mercedes E 63 AMG überlassen hätte. Dennoch hatte es die Fangemeinde immer interessiert, wie wohl ein echter RS 6 Sedan ausgesehen hätte. Vom Vorgänger gab es diese Version, und wohl auch vom Nachfolger ab 2027 wird es wieder eine geben.



Freunde ungewöhnlicher automobiler Geschichten: Autor Walther Wuttke präsentiert die schlechtesten, skurrilsten und kuriosesten Fahrzeuge von den 1960er- bis 1990er-Jahren - vom missglückten Design-Experiment bis zum technischen Albtraum. Dieses Buch ist ein Fest für Auto-Enthusiasten und alle, die Spaß an der Absonderlichkeit haben. Zahlreiche Fotos, humorvolle Anekdoten und spannende Hintergrundgeschichten lassen die legendären »Zitronen-Autos« (Gewinner der berühmten Silbernen Zitrone) wieder aufstehen. Ein ideales Autoliebhaber-Geschenk, das die Geschichte der Automobile mit Witz und Charme erzählt. Ein Bildband voller skurriler Highlights aus der Geschichte mit den außergewöhnlichsten Fahrzeugen, die man je gesehen hat.

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



HOTEL & CONFERENCE

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



„Turbo-Abschreibung“ von Elektroautos

Mag. Philip Verdino, LL.M.

ist als Steuerberater und Wirtschaftsprüfer tätig

www.taxvisory.at

TAXvisory



Neben den vielen Steuerzuckerln für Elektroautos (NoVA-Befreiung, Vorsteuerabzug, keine Sachbezugsbesteuerung für Dienstnehmer und GmbH-Geschäftsführer, Öko-Investitionsfreibetrag, steuerfreie Prämien) gibt es noch die **Möglichkeit der degressiven Abschreibung** der Anschaffungskosten. Diese „Turbo-Abschreibung“ wird gerne übersehen, stellt aber einen weiteren wesentlichen steuerlichen Anreiz für den Erwerb von Elektrofahrzeugen dar.

Bereits seit 1. Juli 2020 kann für die Anschaffung von Elektroautos eine degressive Abschreibung mit jährlich **30 % des Restbuchwertes** angesetzt werden. Im Gegensatz zur linearen Abschreibung von sonstigen Kraftfahrzeugen, bei welcher die Anschaffungskosten gleichmäßig auf die Nutzungsdauer von mindestens 8 Jahren verteilt werden müssen, können bei einer degressiven Abschreibung in den ersten Jahren höhere Beträge angesetzt werden. So würde ein PKW mit Anschaffungskosten von EUR 40.000 bei einer linearen Abschreibung bei einer Nutzungsdauer von 8 Jahren jährlich mit EUR 5.000 abgeschrieben werden. Bei einer degressiven Abschreibung wären die Abschreibungsbeträge beginnend mit dem ersten Jahr: EUR 12.000 (= $40.000 \cdot 0,3$), EUR 8.400 (= $28.000 \cdot 0,3$), EUR 5.880, EUR 4.116, EUR 2.881 usw.

Vorteilhaft an einer solchen degressiven Abschreibung ist, dass in den ersten Jahren **höhere Aufwendungen geltend gemacht werden können**. Dadurch kann gleich in den ersten Jahren eine hohe zusätzliche Steuerersparnis erzielt werden. Diese ist umso

höher, je höher der anwendbare Steuersatz ist. Bei einer GmbH (derzeit Körperschaftsteuer 23 %) ist der Vorteil nicht zu hoch, aber bei einem Einzelunternehmer, der z.B. fast 50 % oder 55 % Einkommensteuer zahlt, ist das ein wesentlicher Vorteil.

Zusätzlich müssten eigentlich auch noch Ersparnisse im laufenden Betrieb auf Grund niedriger Stromkosten pro km im Vergleich zu den (derzeit besonders hohen) Treibstoffkosten, weniger Wartungsbedarf (Ölwechsel, Zahnriemen etc) sowie der Vorsteuerabzug mit-einkalkuliert werden.

Weiters macht der zusätzliche **Öko-Investitionsfreibetrag** von 15 % (bis 31. Dezember 2026 sogar 22%) eine besondere Steuerersparnis aus. Dazu habe ich bereits berichtet.

Der Bezug der **Umweltförderung** iHv EUR 3.000,00 ist zwar steuerfrei, kürzt aber die

Anschaffungskosten. Daher ist die degressive Abschreibung von den um die Umweltförderung gekürzten Anschaffungskosten geltend zu machen. Es hat aber schon (steuerfreie) Förderungen gegeben, die die Anschaffungskosten nicht reduziert haben (zB COVID-Investitionsprämie).

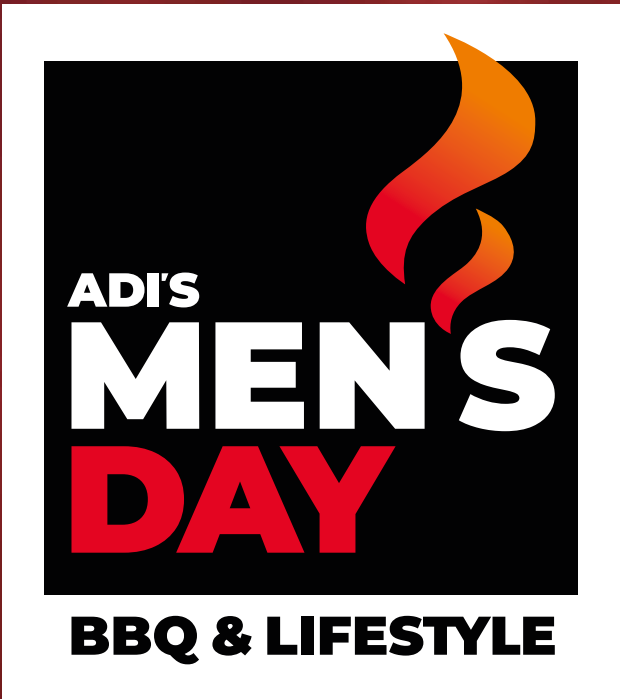
wären. Je höher der Preis des Elektroautos ist, umso mehr wirken sich diese Kürzungen auf eine Vergleichsrechnung aus. Über einem Bruttolistenpreis von EUR 60.000 fällt zudem auch noch die Umweltförderung iHv EUR 3.000 Euro weg, und bei Anschaffungskosten über EUR 80.000 würde zusätzlich der Vorsteuerab-



Einschränkend ist aber zu erwähnen, dass bei Bruttoanschaffungskosten des Elektroautos über EUR 40.000 die Vorsteuer und die Abschreibungen entsprechend der Luxustangente aliquot zu kürzen

zug gänzlich verloren gehen. Eine exakte Vorteilhaftigkeitsrechnung kann daher im Einzelfall erstellt werden.

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



3.

Limited Tickets!
Jetzt anmelden

OKTOBER
2026



MÄNNER MASTERCLASSES

12 STUNDEN
GENUSSTAG

LTD
EVENT

SAVE
THE
DATE

*Adi Matzek
+ Team*



ADI MATZEK

Doppel-Grillweltmeister & Fleischermeister

@adimatzek
f @ v

2026 EXCLUSIV EVENT

Fahrerflucht

Welche rechtlichen Konsequenzen drohen

Mag. Andrea Waldmann

ist als Rechtsanwältin in Wien tätig

www.ra-waldmann.at



Warum bereits ein kleiner Parkschaden rechtliche Folgen haben kann und wie Sie sich hier schützen.

Ein kurzer Moment der Unachtsamkeit, ein leises „Knacken“ beim Einparken – und schon ist es passiert. Viele Lenker gehen davon aus, dass nur schwere Unfälle mit Personenschaden rechtliche Pflichten auslösen. Tatsächlich ist die Rechtslage deut-

Ziel dieser Regelung ist es, die Feststellung des Unfallhergangs zu ermöglichen. Nur wenn die Beteiligten vor Ort bleiben, können Beweise gesichert, Schäden dokumentiert und allfällige Beeinträchtigungen – etwa durch Alkohol – überprüft werden.

und objektiv aufzunehmen. Bei Personenschaden sollte stets die Polizei informiert werden, da in diesen Fällen jedenfalls eine Beeinträchtigung zB durch Alkohol geprüft werden muss.

Welche Konsequenzen drohen

Das unerlaubte Entfernen vom Unfallort ist in Österreich eine Verwaltungsübertretung und kann empfindliche Geldstrafen nach sich ziehen. Darüber hinaus drohen versicherungsrechtliche Folgen, die oft schwerer wiegen als die Strafe selbst.

Wer sich pflichtwidrig entfernt, verletzt regelmäßig auch seine vertraglichen Obliegenheiten gegenüber der Versicherung. Die Kaskoversicherung kann die Leistung für den eigenen Schaden verweigern. Die Haftpflichtversicherung muss zwar den Schaden des Unfallgegners regulieren, kann jedoch unter Umständen Regress beim Versicherungsnehmer nehmen. Das bedeutet: Die Versicherung fordert einen Teil oder sogar den gesamten ausbezahlten Betrag zurück.

Besonders problematisch ist die Beweislast. Im Streitfall müsste der Lenker darlegen, dass sein Wegfahren keinen Einfluss auf die Aufklärung hatte – ein Argument, das in der Praxis kaum durchsetzbar ist.

Fazit

Auch bei scheinbar belanglosen Schäden gilt: Ruhe bewahren, anhalten und korrekt handeln. Ist der Geschädigte nicht vor Ort, informieren Sie umgehend die Polizei. Eine schnelle Meldung kann vor hohen Strafen, Regressforderungen und langwierigen Streitigkeiten schützen. Im Straßenverkehr ist nicht nur Aufmerksamkeit gefragt, sondern auch rechtliches Bewusstsein.



lich strenger: Wer in einen Verkehrsunfall verwickelt ist, muss anhalten und an der Klärung des Sachverhalts mitwirken – unabhängig davon, wie gering der Schaden erscheint.

Was gilt rechtlich als „Fahrerflucht“?

Umgangssprachlich spricht man von Fahrerflucht, juristisch korrekt ist vom „unerlaubten Entfernen vom Unfallort“ die Rede. Nach österreichischem Recht besteht nach jedem Unfall eine Mitwirkungspflicht. Das bedeutet: Anhalten, Daten austauschen und – falls erforderlich – die Polizei verständigen. Dabei spielt es keine Rolle, ob lediglich ein Kratzer im Lack, eine beschädigte Stoßstange oder eine umgefahrene Gartenmauer zurückbleibt. Auch reine Sachschäden lösen diese Verpflichtung aus.

Parkschaden: Reicht ein Zettel hinter der Windschutzscheibe?

Besonders heikel sind klassische Parkschäden. Das beschädigte Fahrzeug steht da, der Eigentümer ist jedoch nicht auffindbar. Viele glauben, es genüge, eine Telefonnummer zu hinterlassen. Das ist ein Irrtum. Ein Zettel ersetzt die gesetzlich vorgeschriebene Meldung nicht.

Ist die geschädigte Person nicht anwesend, muss die nächste Polizeidienststelle ohne unnötigen Aufschub verständigt werden. Eine fixe Minutenfrist gibt es nicht, doch entscheidend ist das unverzügliche Handeln. Wer zunächst wegfährt und erst Stunden später Anzeige erstattet, riskiert bereits eine Verwaltungsübertretung. Maßgeblich ist, dass die Behörde die Möglichkeit erhält, den Unfall zeitnah

Motorsport: Aston Martin Valkyrie LM

Jackpot

Le Mans für zu Hause, so realistisch und unverfälscht wie möglich – das bietet Aston Martin 10 glücklichen wie exklusiven Kunden mit dem LM.

Aston Martin feierte mit Stolz seine Rückkehr an die Spitze des Langstrecken-Motorsports und stellt den spektakulären Valkyrie LM vor – eine kaufbare, ultra exklusive und nicht homologierte Variante des Renn-Hypercars, das um den Gesamtsieg bei den 24 Stunden von Le Mans kämpfte.

Der Valkyrie LM basiert auf dem Valkyrie Hypercar-Rennwagen – dem ersten Fahrzeug seiner Art, das nach den FIA-„Hypercar“-Regeln gebaut wurde und sowohl an der FIA-Langstrecken-Weltmeisterschaft 2025 (WEC) als auch an der nord-amerikanischen IMSA Weather-Tech SportsCar Championship (IMSA) entspricht. Wie der Valkyrie, wird auch der LM von einem modifizierten Cosworth 6,5-Liter-V12-Saugmotor angetrieben, der auf die identi-

sche, reglementbedingte Leistung von 697 PS eingestellt ist.

Der Valkyrie LM ist eine exquisite Gelegenheit, Teil des exklusivsten Aston-Martin-Besitzerclubs der Welt zu werden – einer Gruppe, die in das reinste und authentischste Langstrecken-Fahrerlebnis eintauchen kann. Ein Erlebnis, das sonst nur unseren Werksfahrern vorbehalten wäre, die am absoluten Limit der höchsten Ebene des Sportwagenrennens fahren. Die Unterschiede zu den Fahrzeugen, die in WEC und IMSA antreten, sind minimal und konzentrieren sich darauf, den Valkyrie LM auch für Amateurfahrer zugänglich zu machen. Rennserienspezifische Elemente wie Ballast und FIA-Reglement-Elektronik werden entfernt, während eine maßgeschneiderte Cockpit-Benutzeroberfläche für

Track-Day-Einsätze entwickelt wurde. Der V12-Motor wird

außerdem so kalibriert, dass er mit leicht verfügbarem Kraftstoff betrieben werden kann.

Der heckgetriebene Valkyrie LM verfügt über ein sequenzielles 7-Gang-Getriebe mit halbautomatischem Schaltpedal-System – genau wie die Rennversion. Die Rennfahrwerkskonfiguration umfasst Doppelquerlenker vorne und hinten sowie über Pushrods betätigte Torsionsstabfedern mit einstellbaren seitlichen und zentralen Dämpfern. Der Valkyrie LM fährt auf speziell entwickelten Hochleistungsreifen von F1-Reifenlieferant Pirelli. Besitzer des Valkyrie LM können ihr Fahrzeug vollständig selbst besitzen und nutzen, es muss also nicht beim Hersteller gelagert werden. Gleichzeitig entwickelt Aston Martin jedoch ein spezielles Fahrerentwicklungsprogramm, das ihre Fahrfähigkeiten unterstützt, fördert und optimiert und ihnen das ultimative Motorsport-Erlebnis

auf höchstem Niveau bietet.

Seit seiner Konzeption im Jahr 2016 gilt der Valkyrie als Spitze seiner Klasse. Vom ursprünglichen Valkyrie-Coupé über den späteren Valkyrie Spider hatte jede Version ihre eigene Geschichte und Fahrerfahrung. Mit dem Valkyrie LM gelangt nun moderner Spitzen-Motorsport in die Hände einer kleinen Gruppe von Kunden, die den Weg eines Aston-Martin-Langstreckenrennfahrers selbst erleben können. Das Fahrzeug wurde entwickelt, um Fahrer jeder Herkunft zu fordern und zu begeistern, und wird im Laufe des Programms individuell auf die Entwicklung jedes Kunden abgestimmt.

Der Valkyrie LM ist streng auf 10 Exemplare limitiert. Die Auslieferungen beginnen rechtzeitig zum Start des maßgeschneiderten, vollständig betreuten Track-Day-Programms im zweiten Quartal 2026.





Klaren Durchblick haben und dabei Urlaubsfeeling erspüren.

Der SONAX Sommerscheibenreiniger entfernt zuverlässig Blend- und Schmierfilme sowie Insektenrückstände und überzeugt durch die einfache Anwendung. Und weil er so gut riecht, gibt es Orange + Rosemary als Produktfamilie. Die Küste Sardinien lässt grüßen.

WWW.SONAX.AT **MADE IN GERMANY**

SONAX®

SONAX
SONAX
SONAX