

Elektrospielzeuge



Technologie-Duelle: Jeep Compass & Avenger • Mazda CX-5 & CX-60
Nissan Micra Evolve & Qashqai e-Power

Sondermodell

VW Golf Falco



Rechtsberatung

Haftung bei autonomem Fahren



Roadtrip

Toyota GR WRC Experience



Spritpreise sind am besten, wenn man sie selten sieht

Bis zu 1.350 km Reichweite pro Tank: mit den SUPER HYBRID Elektro-First-Modellen von BYD.



*Die maximale, kombinierte Reichweite von bis zu 1.350 km bezieht sich auf den BYD SEAL 6 DM-i TOURING: 1,7-2,6 l/100 km; Stromverbrauch: 14,6-16,4 kWh/100 km; CO₂-Emission: 38-60 g/100 km; Elektrische Reichweite bis zu 100 km. Abgebildet: BYD SEAL U DM-i; Normverbrauch: 1,5-3,2 l/100 km; Stromverbrauch: 19-22,5 kWh/100 km; CO₂-Emission: 35-71 g/100 km. Reichweite: bis zu 1.125 km. Elektrische Reichweite bis zu 125 km. Verbrauchs- und Emissionswerte gewichtet, kombiniert nach WLTP. Antriebsbatterie-Garantie: 8 Jahre oder 250.000 km. Druckfehler, Irrtümer und Änderungen vorbehalten. Stand: April 2026.

Editorial

In dieser Ausgabe baten wir vier Marken mit unterschiedlichsten Antriebskonzepten zum Testspezial. Mazda zeigte immer schon mutige und eigenwillige Lösungen gegen den Strom. So setzt der japanische Hersteller im neuen CX-5 auf einen großvolumigen Saugmotor. Absolut rar, und die Haltbarkeit wird es ewig danken. Mit 3,3 Litern ist der Turbodiesel mit sechs Zylindern in Reihe ein wahres Gedicht – hier stimmen die Relationen von Motordimensionierung und Fahrzeuggewicht. Resultat: geringer Kraftstoffverbrauch und die Deklassierung des Downsizing-Trends. Mit dem MX-30, dem 6e und dem CX-6e bietet Mazda auch Vorzeigbares für Elektroautofahrer. Das nächste innerjapanische Duell ist sehr spannend, da ein serieller Hybrid dem rein elektrischen Antrieb gegenübersteht. Das zweite Japaner-Duo in unserem Testspezial handelt die Vorteile des Voll-Hybrid-Antriebs ab, wobei die Antriebstechnologien auf zwei Fahrzeugsegmente mit demselben Motor aufgeteilt sind. Unter den Mitsubishi-„Hauben“ arbeiten Renault-Technik und europäische Technik, die nun auch in den Modellen von Jeep Einzug hält. Hier steht der direkte Vergleich von Mild-Hybrid und Elektrischer an. Zusammengefasst darf also gesagt werden: Zumindest derzeit ist die Technologieoffenheit höher als je zuvor.

Für alle, bei denen der reine Elektroantrieb bereits jetzt an erster Stelle steht, haben wir einen weiteren Spezialblock erstellt. Neben neuen, spaßigen Neuerscheinungen und allgemeinen Neuigkeiten rund um das Thema E-Mobilität befasst sich unser Steuerberater mit den Regierungsplänen zur Sachbezugsbefreiung von E-Autos.

Ebenso spannend ist unser neues Rechtsthema, das klärt, wer eigentlich wirklich bei einem Unfall mit einem autonomen Auto haftet. Sie dürfen überrascht sein. Alexander Trimmels Klassikserie „Tierisch gut“ ist bereits im 13. Teil angekommen. Abgerundet wird das Klassikkapitel über das Wirken von Manfred Wolf und 45 Jahre Audi quattro.

*Allzeit eine gute Fahrt,
Ihre Redaktion*



Inhalt

Motorsport:	Nürburgringrenner von BMW & VW ... 4
Recht:	Haftung: autonome Assistenten 6
E-Mobilität:	Lexus & Renault 8
	Zanitzers E-Block 10
	Steuer: Sachbezugsbefreiung 12
	Smart #2 14
	Elektro-Neuheiten 16
Tests:	Mazda CX-5 18
	Mazda CX-60 20
	Mitsubishi ASX 22
	Mitsubishi Grandis 23
	Nissan Qashqai 24
	Jeep Avenger 26
	Jeep Compass 27
	Nissan Micra 28
Klassik:	Trimmels Tierisch gut XIII. 30
	45 Jahre Audi quattro 32
Roadtrip:	Toyota GR WRC Experience 38
Psychologie:	Aufklärung & Schutz im Verkehr. 42
Österreich:	VW Golf Falco Edition 44
Rückblick:	Nie realisierte SUV 46



Impressum:

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

Motorsport: BMW M3 Touring 24H

Schnelllader

Die BMW-Fans haben ihn gefordert, BMW liefert: Ein überwältigend erfolgreicher Aprilscherz aus 2025 wurde bei den 24 Stunden auf dem Nürburgring 2026 Realität – die Rennversion des BMW M3 Touring.



2027!



Volkswagen R wird 2027 beim 24h-Rennen auf dem Nürburgring an den Start gehen. Dafür entwickelt die Marke aus Warmenau mit Max Kruse Racing einen allradgetriebenen Golf R.

Nach drei Jahren mit dem Golf GTI Clubsport wird VW mit dem Golf R 24H ein neues Kapitel beim 24h-Rennen aufschlagen. Ein wichtiger Teil des Projekts ist weiterhin der langjährige Partner Max Kruse Racing. Ein neues Showcar gibt bereits einen ersten Ausblick auf den spektakulären Rennwagen. Der Renneinsatz zum 25-jährigen Bestehen der Marke Volkswagen R ist ein klares Bekenntnis zu ihren Wurzeln: Das „R“ leitet sich von „Racing“ ab – der Renneinsatz soll diesen Anspruch im Wettbewerb sichtbar machen. Seit der Einführung des Golf R32 im Jahr

2002 steht Volkswagen R für die sportlichsten und leistungsstärksten Serienfahrzeuge der Marke Volkswagen. Der enge Bezug zum Motorsport und zum Begriff „Racing“ ist ein fester Teil der Marken-DNA. „Das 24h-Rennen ist für uns die härteste Bewährungsprobe unter realen Wettbewerbsbedingungen“, sagt Reinhold Ivenz, Leiter Volkswagen R. „Der Nürburgring ist zugleich unsere Test- und Entwicklungsstrecke und beim 24h Rennen treffen wir nicht zuletzt die Menschen, die unsere Leidenschaft für Performance teilen – deshalb passt das Projekt perfekt zu Volkswagen R.“

Am 16./17. Mai trat der BMW M3 Touring 24H als spektakuläres Highlight für die Zuschauer in der „Grünen Hölle“ an. Seine Rennpremiere feierte das Fahrzeug bereits beim zweiten Saisonlauf der Nürburgring Langstrecken-Serie (NLS).

Schon kurz nach der Markteinführung des BMW M3 Touring Straßenfahrzeugs im Jahr 2022 spielte man bei BMW M Motorsport mit dem Gedanken, auch eine Rennversion zu bauen. Doch es brauchte einen besonderen Schlüsselmoment, um aus der Idee einiger Ingenieure einen konkreten Plan werden zu lassen – und dieser Moment war ausgerechnet ein Aprilscherz. Am 1. April 2025 postete BMW M Motorsport auf seinen Social-Media-Plattformen Bilder eines vermeintlich in der Entwicklung befindlichen BMW M3 Touring

GT-Rennfahrzeugs. Die Resonanz bei Fans und Medien auf diesen Post war überwältigend. Er erreichte mehr als eine Million User und erzeugte über 1,6 Millionen Views. Auch das Engagement der Posts lag um ein Vielfaches über den üblichen Zahlen der Social-Media-Kanäle von BMW M Motorsport.

Durch diesen Erfolg inspiriert, wurden die bereits zuvor erdachten Pläne für die Verwirklichung der Idee einer Rennversion des BMW M3 Touring im Sommer 2025 konkret. Innerhalb von nur acht Monaten haben die Ingenieure von BMW M Motorsport den BMW M3 Touring 24H aufgebaut. Er hat die gleiche technische Basis wie der BMW M4 GT3 EVO, entstammt aber der Grundkarosserie des BMW M3 Touring. Der BMW M3 Touring 24H ist 200 Millimeter länger und inklusive Heckflügel 32 Millimeter höher als der BMW M4 GT3 EVO. Die technischen Daten beider Rennfahrzeuge sind identisch. Unter der Haube wütet natürlich der 590 PS starke Reihen-sechszylinder M TwinPower Turbo, welcher satte 700 Nm Drehmoment an die Räder wuchtet. Wir sind schon auf den nächsten Fanservice gespannt.



2026!



Motorsport: VW Golf R 24 H

Rwacht



Autopilot an, Verantwortung aus? Wer haftet, wenn...?

Mag. Andrea Waldmann

ist als Rechtsanwältin in Wien tätig

www.ra-waldmann.at



Autopilot an, Verantwortung aus? Wer haftet, wenn die Technik versagt?

Moderne Fahrzeuge übernehmen heute bereits Aufgaben, die vor wenigen Jahren noch nach Science-Fiction klangen. Spurhalteassistenten lenken eigenständig zurück in die Fahrspur, Tempomaten bremsen automatisch ab und Einparkhilfen manövrieren das Auto selbständig in eine

einen Unfall, sondern auch zivilrechtliche Haftungsfolgen.

Besonders wichtig ist dabei die Unterscheidung der verschiedenen Automatisierungsstufen. Die meisten heute zugelassenen Systeme bewegen sich auf

noch stark reglementiert und auf spezielle Szenarien, wie z.B. Stau auf Autobahnen begrenzt. Hier findet ein entscheidender Wechsel in der Verantwortung statt. Solange das System in seiner genehmigten Funktion aktiv ist, trägt der Hersteller die Verantwortung für Handlungen des Fahrzeuges. Verursacht das Fahrzeug in diesem Modus aufgrund eines Systemfehlers einen Unfall, haftet der Hersteller. Die Haftung fällt jedoch auf den Lenker zurück, wenn er der Aufforderung zur Übernahme der Steuerung nicht rechtzeitig nachkommt oder das System außerhalb seines definierten Einsatzbereichs verwendet.

Vollautonome Fahrzeuge der Stufen 4 (hochautomatisiertes Fahren) oder 5 (autonomes Fahren), die völlig ohne menschliches Eingreifen fahren, sind im normalen Straßenverkehr derzeit ohnehin noch Zukunftsmusik.

Langfristig könnte sich die Haftungsverteilung hin zum Hersteller verschieben. Je stärker Fahrzeuge tatsächlich eigenständig Entscheidungen treffen, desto stärker rückt auch die Produkthaftung der Hersteller in den Fokus. Fehlerhafte Software, Sensorprobleme oder mangelhafte Systeme könnten künftig nicht mehr nur ein technisches, sondern vor allem ein juristisches Problem der Fahrzeughersteller werden.

Ob Autos eines Tages tatsächlich ganz ohne Lenkrad und Pedale unterwegs sein werden, ist allerdings selbst unter Fachleuten umstritten. Manche Experten halten Level 5 – also vollständig autonomes Fahren ohne menschlichen Eingriff – inzwischen gar nicht mehr für notwendig. Bis dahin gilt jedenfalls weiterhin: Auch das modernste Assistenzsystem ersetzt keinen verantwortlichen Fahrer.



Parklücke. Begriffe wie „Autopilot“ oder „Drive Pilot“ vermitteln dabei schnell den Eindruck, das Fahrzeug könne bereits eigenständig fahren. Rechtlich ist die Lage in Österreich jedoch deutlich nüchterner, insbesondere was die Haftung angeht.

Nach wie vor gilt ein Grundprinzip im österreichischen Straßenverkehrsrecht: Die Verantwortung bleibt in den meisten Fällen beim Menschen hinter dem Lenkrad. Fahrerassistenzsysteme gelten rechtlich lediglich als Unterstützung und befreien im Fall eines Unfalls nicht von der Haftung. Der Lenker muss das Fahrzeug jederzeit beherrschen und in der Lage sein, sofort einzugreifen. Wer sich zu sehr auf die Technik verlässt, riskiert daher nicht nur

Level 1 (assistiertes Fahren) oder Level 2 (teilautomatisiertes Fahren) des automatisierten Fahrens. Das bedeutet: Das Fahrzeug kann einzelne Aufgaben wie Lenken, Beschleunigen oder Bremsen übernehmen, eine permanente Überwachung durch den Fahrer bleibt aber verpflichtend.

Erst ab Level 3 (bedingt automatisiertes Fahren) darf sich der Fahrer unter bestimmten Bedingungen zeitweise vom Verkehrsgeschehen abwenden, muss aber jederzeit in der Lage sein, unverzüglich einzugreifen und die Kontrolle wieder zu übernehmen. Solche „Level-3-Fahrzeuge“ sind in Österreich zwar zulassungsfähig, ihre Nutzung im regulären Verkehr ist aber



Klaren Durchblick haben und dabei Urlaubsfeeling verspüren.

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

Neuheiten: Renault R4 JP4x4

French Open

Renault zeigt ein weiteres lebensfrohes Concept auf Basis des R4.

Im Schatten der Retrostars Twingo und R5 versteckt sich völlig zu Unrecht der R4. Dieser verführt spätestens mit der offenen Version „plein sud“ mit schickem-nostalgischem Stoffschiebedach (Renault, bitte auch für den Twingo anbieten). Das fesche Sondermodell

Roland-Garros folgt im Herbst. Die Franzosen setzen jetzt noch eines drauf. Im Rahmen des Tennisturniers French Open 2026 in Paris enthüllte Renault das Conceptcar R4 JP4x4. Als verspielte und fröhliche Mischung aus Strandbuggy und Pick-up interpretiert dieses den Stil der

legendären R4-Versionen Plein Air (1969) und JP4 (1981). Der Grün-ton ist eine Neuinterpretation des ursprünglichen Smaragdgrüns und des Salatgrüns, die in den 1970er und 1980er Jahren für den „4L“ erhältlich waren. Technisch basiert der Renault 4 JP4x4 Concept auf der gleichen Plattform wie der 2025 vorgestellte Renault 4 Sa-

vane 4x4 Concept. So ist die Bodenfreiheit um 15 mm höher als beim normalen Renault 4 E-Tech Electric. Vor allem aber besitzt der Renault 4 JP4x4 Concept einen zweiten Elektromotor an der Hinterachse und verfügt damit über einen permanenten Allradantrieb. Mal sehen was wir womöglich in der Serienproduktion wieder sehen werden



Neuheiten: Lexus TZ

Fullsize



Lexus TZ

Mit einer Gesamtlänge von 5,1 Metern und einem Radstand von drei Metern bietet der Lexus TZ reichlich Platz für einen komfortablen Innenraum mit sechs Sitzen. Der Lexus TZ verfügt über e-Achsen an Vorder- und Hinterachse. Der Elektromotor an der Vorderachse leistet 227 PS, der an der Hinterachse entwickelt 120 PS. In der Long Range Variante leisten beide Motoren jeweils 227 PS. Für den TZ stehen zwei Akkuoptionen mit 77 kWh oder 95,8 kWh zur Wahl, die je nach Ausführung eine Reichweite von 450 bis 540 Kilometern ermöglichen. Die Long Range Varianten verfügen über eine Hinterradlenkung, je nach Ausstattung rollt der TZ auf 20 oder 22 Zoll-Rädern. Der TZ verfügt zudem über das bislang größte Panoramadach in einem Lexus Modell. Es erstreckt sich über alle drei Sitzreihen und trägt zur offenen Atmosphäre im Innenraum bei. 2027 geht es los.



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



— HOTEL & CONFERENCE —

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





Joachim Zanitzer
e-Mobilität Spezialist

Zanitzers Block



Neues Preismodell für AC-Laden in Oslo

Die Norweger sind ja Vorreiter in Sachen Elektromobilität. Nachdem sie jahrelang den Kauf von Elektroautos gefördert haben, liegt die Quote nun schon bei über 95 Prozent. Mittlerweile beginnt man, die Förderungen oder Erleichterungen zurückzunehmen, wie die Benutzung der Busspuren oder die vollständige Befreiung von der Straßensteuer. Unabhängig davon ändert sich aber das Preismodell an öffentlichen AC-Ladern. Oslo ändert nun sein Zeitmodell auf ein kWh-basiertes Abrechnungsmodell. Klingt einfach, ist es aber nicht. Dieses wird nun ähnlich komplex wie die Abrechnung unserer heimischen Stromlieferanten. Basis ist ein Spotpreis, den Oslo zahlt. Dazu kommen noch eine Betriebskostengebühr und zuletzt noch die zeitbasierende Parkgebühr. Einfacher klingt anders.

Fast zwei Drittel weniger Pannen bei Elektroautos

Die aktuelle Auswertung des deutschen Automobilclubs ADAC hat wieder gezeigt, dass Elektroautos weniger anfällig sind als Verbrennerfahrzeuge. Dabei hat man berücksichtigt, dass es Elektrofahrzeuge noch nicht so lange gibt, und dies im Zeitvergleich angepasst. Bei zweijährigen Modellen ist die Pannenanfälligkeit um zwei Drittel geringer, bei fünfjährigen Modellen noch immer um 40 Prozent geringer. Hauptursache ist der geringere Einsatz von Verschleißteilen. Hauptkomponente eines Problems bleibt, wie immer, die 12-Volt-Starterbatterie (auch bei den Verbrennern), gefolgt von der Bordelektronik.

Wiederbelebung von HWM

HWM Mobility (Halleiner Motoren Werke) ist eine österreichische Motorradmarke, die von 1948 bis 1958 über 107.000 Motorräder in Hallein fertigte. 1962 gestorben, wurde die Marke 2023 als HWM Mobility durch einen studierten Autodesigner wiederbelebt. Der Firmensitz ist leider nicht mehr Hallein, sondern Stetten in Niederösterreich. Seit 2025 sind nun die elektrischen Modelle auf dem Markt, die grundsätzlich alle in China produziert werden. Zur Auswahl stehen neben zwei klassischen Verbrennermodellen auch zwei elektrische Modelle wie der Elektroroller ConnE mit bis zu 120 Kilometern Reichweite und 105 km/h Spitze oder der Gatschhupfer FoxE. Beide sind um 5.199 Euro zu haben. Mittlerweile hat man schon zwölf Vertriebspartner in Österreich.

EV Clinic nun auch in Österreich

Der aus Kroatien stammende Elektrospezialist baut seine Standorte immer weiter aus und hat nun in Tirol seinen siebenten Standort geplant. Und zwar in Tirol in Österreich, einem Gebiet, das ihnen, wie sie selbst schreiben, lange gefehlt hat, da es hier doch weit über 200.000 Elektrofahrzeuge gibt. Es wird kein reiner Servicebetrieb, sondern ein Fachbetrieb, der sich der Probleme rund um den Akku annehmen wird. Bis zu zehn Standorte sollen es werden, da die Nachfrage schon jetzt weit über den Kapazitäten liegt. Willkommen in Österreich, kann man da nur sagen.

Range Extender, doch nicht bei BMW

Entgegen dem Trend will BMW nicht auf Range Extender setzen, obwohl man einst mit dem BMW i3 einer der Vorreiter war. Warum ist BMW diesmal technologisch nicht mit dabei? Der BMW-Entwicklungsvorstand erklärte dies mit der nicht mehr vorhandenen Reichweitenangst. Bestes Beispiel ist der neue BMW i3 („Neue Klasse“), der bis zu 900 Kilometer elektrische Reichweite schaffen soll. Ungeachtet dessen bleibt man aber gegenüber neuen Technologien offen. Deswegen wird 2028 der BMW X5 erstmals mit Brennstoffzellenantrieb ausgestattet werden.

Fotos: Hersteller

Ladestopps mit Google Maps planen

Nach Apple soll es zukünftig nun auch mit Google möglich sein, während einer Navigation Ladestopps planen zu können. Damit ist dies auch für Fahrzeuge ohne fahrzeugintegriertes Google-Betriebssystem möglich. Dabei werden mittels Android Auto fahrzeugspezifische Daten wie Akkustand und Verbrauch genutzt, sofern man mit seinem Auto verbunden ist. Google plant dann neben der Route auch Komponenten wie Wetter, Verkehrslage usw. ein. Verfügbar ist das schon für rund 350 verschiedene Modelle von Volkswagen, BMW, Hyundai, Audi und Toyota. Aktuell allerdings nur für den amerikanischen Markt.



Kennen Sie den? Ford Transit City

Ford hat vor Kurzem seine neuen City-Laster präsentiert. Eigentlich ist der neue Ford Transit City ein JMC aus China. Ford ist mit 32 Prozent an Jiangling Motors Co., Ltd. (JMC) beteiligt und hat diesen gemeinsam entwickelt. Den Transit City gibt es in drei Varianten, mit kurzem

Der Affela von Sony & Honda ist schon wieder Geschichte

2020 wurde auf der Computermesse CES Consumer Electronics Show in Las Vegas das Gemeinschaftsprojekt Affela 1 von Sony Honda vorgestellt. Es galt nicht nur als ein Elektroauto, sondern als eine Art Referenzmodell für die tiefe Integration von Software, Entertainment und autonomem Fahren. Honda lieferte aufgrund seiner Erfahrung im Automobilbau die Hardware, Sony aufgrund seiner Erfahrung in der Unterhaltungselektronik die Software. Was das Beste beider Welten sein sollte, ist leider gescheitert noch bevor das erste Fahrzeug verkauft wurde. Die Gründe sind vielfältig, große Komplexität bei der gewollten Armada an technologischen Innovationen sowie deren ausufernden Kosten sowie den geänderten wirtschaftlichen Rahmenbedingungen. Aktuell ist fraglich, ob das Joint Venture Sony Honda Mobility in einer anderen Form überleben wird.



Neue App für alte Nissan Leaf & Renault Zoe

Die Fahrzeuge werden immer mehr zu rollenden Computern, bei denen gewisse Funktionen über Apps gesteuert werden. Was gut klingt, kann aber dazu führen, dass aufgrund der schnell voranschreitenden Software- und Sicherheitsentwicklung veraltete Apps abgeschaltet werden. Mit 31.03.2026 traf es die NissanConnect EV für Nissan Leaf-Modelle vor Mai 2019. Zuvor erwischte es schon die alten elektrischen Smart-Modelle, für die es bereits eine App auf Open-Source-Basis gibt. Auf deren Grundlage hat ein Entwickler einen eigenen Dongle für die Modelle Nissan Leaf und die Renault Zoe entwickelt.



und langem Radstand sowie mit Kasten-
aufbau. Somit schafft die Kastenversion
bis zu 8 m³ Ladevolumen und 1.275 kg
Zuladung. Die Reichweite wird mit dem
56-kWh-LFP-Akku mit bis zu 254 Kilome-
tern im städtischen Bereich angegeben.
Die Leistung beträgt 150 PS und beinhal-
tet mit Rückfahrkamera, adaptivem Tem-
pomat, Einparkhilfe vorne und hinten, be-
heizten Sitzen und 12,3-Zoll-Touchscreen
eigentlich alles.

147,8 kWh-Akku für den neuen BMW iX5?

Während auf Instagram schon die ersten Leaks vom neuen X5/iX5 aufgetaucht sind, ist nun auch ein offizielles Dokument auf der Website der US-Umweltbehörde aufgetaucht, das berichtet, dass der neue BMW iX5 von BMW einen Akku mit 147,8 kWh, vermutlich Brutto-,Kapazität haben wird. Doch ist das wirklich notwendig? Ein größerer Akku bedeutet mehr Gewicht. Schon jetzt wiegt der BMW iX mit dem 108,9-kWh-großen Akku an die 2,7 Tonnen ohne Extras. Eine gewisse Spirale: mehr Reichweite, mehr Akku, mehr Gewicht, mehr Verbrauch. Gerade jetzt, wo die Ladeinfrastruktur schon sehr gut ausgebaut ist und mit neuen Technologien wie 800 V schneller geladen werden kann, ist es da noch notwendig, mit Megaakkus herumzufahren?

Wie weit die neue C-Klasse bei 130 km/h kommt

Schon mit dem neuen Mercedes-Benz CLA hat Mercedes-Benz daran gearbeitet, diesen möglichst effizient zu gestalten. Haupttreiber für den Verbrauch ist grundsätzlich immer die Aerodynamik, weswegen der CLA auch so „flach“ ist. Nun präsentiert Mercedes aber die neue vollelektrische C-Klasse (Seite 16). Auch hier hat man auf eine sehr gute Aerodynamik und einen sehr effizienten Antriebsstrang gesetzt. Nun bewirbt Mercedes aber gleich von Haus aus, wie weit man bei Autobahntempo 130 kommt oder welche Ausstattungsmerkmale wie viele Reichweitenkilometer kosten. Ein Aspekt, der bei vielen viel mehr wiegt als die Akkugröße oder Ladezeiten. Da die neue C-Klasse einen rund 11 Prozent höheren Luftwiderstand als der CLA (Reichweite 561 Kilometer) hat, hat man den Akku um 11 Prozent größer gemacht (94 kWh), damit man mit rund 542 Kilometern nahezu die gleiche Reichweite schafft. Auch zeigt sich, dass ein AMG-Paket aufgrund der Breitreifen und Sonderausstattung mindestens 30 bis zu 125 Kilometer Reichweitenverlust verursacht.



Sachbezugsbefreiung von E-Autos vor dem Aus?

Mag. Philip Verdino, LL.M.

ist als Steuerberater und Wirtschaftsprüfer tätig

www.taxvisory.at

TAXvisory



Das Elektroauto war bisher mit zahlreichen steuerlichen Vorteilen versehen. Da die Regierung nicht mehr grün besetzt ist und dringend Geld zum Budgetlochstopfen gebraucht wird, werden diese steuerlichen Vorteile Schritt für Schritt zurückgefahren. Zuerst war es die Streichung der Kaufprämie. Dann die Anwendung der motorbezogenen Versicherungssteuer auch für Elektroautos. Nun soll mit der Verabschiedung des Doppelbudgets eine Sachbezugsbesteuerung für Elektroautos eingeführt werden.

Die Regierung hat sich in den Verhandlungen über ein Doppelbudget für 2027 und 2028 auf diverse Maßnahmen geeinigt. Es liegen aktuell noch keine konkreten Gesetzesvorhaben oder Entwürfe vor, so dass momentan auf Medieninformationen und -berichte zurückgegriffen werden muss. Ein vollständiges Gesamtbild des Budgets soll zur Budgetrede am 10. Juni 2026 vorliegen.

Zuerst war davon die Rede, dass die Höhe maximal ein Drittel der Sachbezugsbesteuerung von Verbrennern (derzeit 2,0% der Anschaf-

se Höhe soll in zwei Schritten erreicht werden, weil in den diskutierten Maßnahmen bereits die zusätzlichen Einnahmen 2027 und 2028 beziffert werden. Derzeit kursiert ein geplanter Zielwert von 0,75% der Anschaffungskosten, was aber bereits über einem Drittel ist. Es wird weiters vermutet, dass es eine Deckelung wie bei den Verbrennern in Höhe von EUR 48.000,00 geben soll.

Damit würde auch bei Elektroautos ein steuerpflichtiger Sachbezug entste-

aber pro Monat das steuer- und sozialversicherungspflichtige Einkommen um bis zu EUR 360,00 erhöht. Die Auswirkungen wären erheblich: Bei einem Brutto-Monatsgehalt von EUR 5.000,00 würde dies einer Reduktion des Nettoeinkommens von rund EUR 180,00 pro Monat entsprechen. Gleichzeitig stei-

- so wie beim Verbrenner - einen halben Sachbezugswert geben. Es ist weiters davon auszugehen, dass diese Bestimmungen auch auf alle Gesellschafter-Geschäftsführer angewendet werden sollen, die ein Elektroauto zur Verfügung gestellt bekommen. Die Aufregung ist daher groß. Zuerst gibt es einige steuerliche



fungskosten bzw. 1,5% bei besonders CO₂-armen Fahrzeugen) ausmachen soll. Die-

hen, der mit 0,75% vom Anschaffungswert zwar niedriger ist als bei einem Verbrenner,



gen aber auch die Abgaben für den Arbeitgeber. Die ab 2028 angekündigte Reduktion der Lohnnebenkosten von 1% würde aber nur eine Ersparnis von rund einem Drittel bringen.

Ob auch eine Sachbezugsbesteuerung für das Laden am Arbeitsplatz eingeführt wird, ist noch nicht bekannt. Bei geringer Privatnutzung soll es aber

Anreize und dann wird wieder zurückgerudert. Eine Planbarkeit ist so nicht gegeben. Der niedrigere Sachbezugswert im Vergleich zum Sachbezug beim Verbrenner relativiert sich außerdem, wenn man bedenkt, dass Elektroautos im Vergleich zu Verbrennern derzeit deutlich teurer sind.

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



Möbel mit verdächtig guter Kurvenlage.
Möbel aus Altreifen.

Rethinking ressources.
www.retyred.com

LASSEN SIE SICH
UM IHRE REIFEN
BENEIDEN.



Neuheiten: Smart #2

Zurück zum Ursprung

Smart zeigt mit dem 2,79 Meter kurzen Concept #2 den vierten fortwo: elektrisch, bis zu 300 Kilometer Reichweite & Schnellladen: 10–80 Prozent in unter 20 Minuten.

Die Produktion des letzten fortwo endete Ende März 2024 im bislang einzigen und ehemaligen Smart-Werk im französischen Hambach. Insgesamt lief der Flitzer als Coupé und Cabrio damit von 1998 bis 2024 vom Band. Die letzte, dritte Generation wurde gemeinsam mit Renault gebaut. Die Franzosen haben die Nachfolger des Twingo jedoch wieder auf eigene Beine gestellt. Generation zwei wurde von Mitsubishi-Motoren angetrieben und die erste Version vom bislang einzigen Dreizylindermotor von Mercedes. Dazwischen gingen die SUV-Modelle #1, #3 und #5 an den Start sowie – ausschließlich in China – die Limousine #6. In Europa gilt unter den Fans jedoch nur das kurze Urmodell als „richtiger“ Smart. So soll der Problemlöser für überfüllte Städte, Parkplatznot und Ressourcenknappheit eine weitere Chance erhalten. Die Marke Smart ist seit 2019 ein Joint Venture zwischen Mercedes, die weiterhin Design und Vertrieb übernehmen, und dem chinesischen Autogigan-

ten Geely (Technik & Produktion), zu dem auch Volvo und Lotus gehören.

Mit dem zweisitzigen Concept #2 enthüllt Smart erstmals ein 1:1-Designmodell des mit Spannung erwarteten vollelektrischen Smart #2. Geprägt von der übergeordneten Designphilosophie „Love, Pure, Unexpected“ wurde das Concept #2 exklusiv vom Mercedes-Benz Global Design Team gestaltet. Aus einer Perspektive, in der Funktion zum Ausdruck von Haltung wird, hebt es das Stadtauto weit über reine Zweckmäßigkeit hinaus. Auf das Wesentliche reduziert, wird die klare und kompakte Silhouette zur Leinwand für Individualität. Großzügige Proportionen, eine markante Zweifarblackierung in mattem Weiß und warmem Gold sowie feine Lederdetails verleihen dem Modell seinen unverwechselbaren Ausdruck, während verborgene, unerwartete Elemente spielerisch unter transluzenten Oberflächen hervortreten. Auf Basis einer eigens

entwickelten Electric Compact Architecture (ECA) von Smart steht das künftige Serienmodell Smart #2 für die Neuinterpretation des ultimativen zweisitzigen Stadtautos. Über seine ikonische Ästhetik hinaus zeigt das Concept #2, wie kompromisslose urbane Alltagstauglichkeit umgesetzt werden kann. Das Designkonzept greift die für Smart charakteristische „wheels-at-the-corners“-Architektur auf und maximiert so den Innenraum bei einer Gesamtlänge von nur 2,79 Metern. Zugleich demonstriert das Smart Concept #2 mit einem Wendekreis von 6,95 Metern

eine außergewöhnliche Agilität für müheloses Manövrieren im urbanen Raum. Basis ist die neu entwickelte ECA-Plattform, welche bis zu 300 Kilometer Reichweite bietet, sowie eine DC-Schnellladefähigkeit, mit der sich der Ladezustand in weniger als 20 Minuten von 10 auf 80 Prozent erhöhen ließe. Zum Konzeptmodell gehören außerdem innovative Vehicle-to-Load-Funktionen (V2L). Das Serienmodell des #2 wird im Oktober 2026 auf dem Pariser Autosalon seine Weltpremiere feiern.

Georg Hanousek



NICHOLAS OFCZAREK IN

So einen Naturgenuss spielt's nur da!

**GRATIS ANREISE
AUS WIEN & GRAZ,
GRATIS ÖFFIS
VOR ORT!***

MIT DER BURGENLAND-CARD



burgenland
die sonnenseite österreichs

* Mit der **Burgenland Card** nutzen Sie die Öffis im ganzen Burgenland gratis – inklusive Anreise aus Wien und Graz auf ausgewählten Buslinien.
Details unter card.burgenland.info und verkehrsbetriebe-burgenland.at.

BMW i7

Auf eine Integration der 800-Volt-Architektur musste leider verzichtet werden. 250 kW Ladeleistung sind auch nicht schlecht. Neue Akkus mit bis zu 112 kWh sind für WLTP-Reichweiten von 728 Kilometern gut. Der Innenraum mit seinem BMW Panoramic iDrive ist praktisch nicht wiederzuerkennen. Am unteren Scheibenrahmen werden nun alle wichtigen Informationen eingespiegelt. Die Optik bleibt provokant und mächtig, allerdings wohlproportionierter ausgelegt, davon profitieren auch die Verbrenner-Varianten.



Mercedes C400 4Matic

Die elektrische C-Klasse mit 489 PS aus zwei Motoren samt 2-Gang-Getriebe fährt mit einem 94,5 kWh-Akku mit 762 Kilometern WLTP-Reichweite vor und beschleunigt in 4,1 Sekunden auf Tempo 100. Mit 330 kW Spitzenwert darf geladen werden. 470 Liter Kofferraum und 101 Liter großer Frunk machen ihn fit für die Reise, wie 2,97 Meter Radstand. Optional ist der 39,1 Zoll große Hyperscreen, welcher sich über die ganze Innenraumbreite spannt.

VW ID.3 Neo

Das zweite Facelift verwandelt den ID.3 zum ID.3 Neo und beschert dem Elektrokompakten ein völlig neues Frontdesign, welches sich nun harmonischer in die gesamte Volkswagen-Palette einfügt. Die optimale maximale WLTP-Reichweite beträgt bis zu 630 Kilometer. Neu ist zudem der One-Pedal-Driving-Modus und eine Vehicle-to-Load-Funktion. Von den Optimierungen profitiert auch der spanische Bruder Cupra Born.



Cupra Raval

Mit dem feschon Raval erweitert Cupra das Portfolio nach unten um einen 4,05 Meter langen vollelektrischen Cityflitzer. Seine Brüder heißen VW ID. Polo, Skoda Epic oder ab Herbst auch Audi A2 e-tron. Der 37 kWh LFP-Akku ist mit 116 oder 135 PS zu haben. Mit diesem soll man gut 300 Kilometer weit kommen. Für die Topmodelle mit 211 oder 226 im VZ steht der 52 kWh-NMC-Akku parat, welcher bereits 400 Kilometer ermöglichen soll. Anstatt wie beim Basisakku, darf hier mit 130 statt 90 kW geladen werden. Der Cupra Raval Alpha soll ab 27.400 Euro starten.



Neuheiten: Hyundai Ioniq 3

Spacy

Hyundai bringt mit dem 4,2 Meter kurzen Ioniq 3 einen weiteren kompetenten Player ins Segment der E-Kompakten.



Aufgebaut ist der E-Flitzer auf der Electric-Global Modular Plattform (E-GMP) mit 400-Volt-Architektur und Vorderradantrieb. 135 oder 147 PS-Versionen stehen parat. Es stehen zwei Akkuoptionen zur Auswahl, die eine prognostizierte WLTP-Reichweite von mehr als 344 Kilometer (Standard-Range) und über 496 Kilometer (Long-Range) bieten. Es ist das erste europäische

Hyundai Modell, das mit dem Infotainment-System „Pleos Connect“ ausgestattet ist, das auf dem Android Automotive OS (AAOS) basiert und über ein 12,9-Zoll-

oder 14,6-Zoll-Display verfügt, um einen intuitiven Zugriff auf Fahrzeugfunktionen, Navigation und Konnektivität zu ermöglichen. Funktionen wie der Hyundai Digital Key 2 ermöglichen den schlüssellosen Zugang über Smartphones oder Wearables, während Plug & Charge, ein integrierter EV-Routenplaner sowie Vehicle-to-Load (V2L)-Funktionen für den Innen- und Außenbereich nahtlose Erlebnisse gewährleisten. Das DC-Gleichstromladen von 10 auf 80 Prozent dauert unter optimalen Bedingungen 29 Minuten und wird durch eine AC-Wechselstrom-Ladefähigkeit von bis zu 22 kW ergänzt. Das großzügige Kofferraumvolumen von 441 Litern sorgt für Alltagstauglichkeit, ergänzt durch die integrierte Megabox mit 119 Litern. Man darf vorsichtig mit etwa 35.000 Euro kalkulieren.



VW ID. Polo

Volkswagen präsentiert den neuen ID. Polo und damit die vollelektrische Version eines der erfolgreichsten Modelle auf einer eigenen Plattform. Den ID. Polo gibt es mit neuem effizienten Frontantrieb und in drei Leistungsstufen mit 116, 135 und 211 PS. Der ID. Polo GTI leistet 226 PS und ein noch stärkerer Clubsport soll in Planung sein. Die ersten zwei Versionen werden dabei serienmäßig mit einer 37 kWh (netto) großen LFP-Version (Lithium-Ferrophosphat-Akku) der neuen Hochvolt-Batterie starten. Diese Batterie kann an DC-Schnellladesäulen in 23 Minuten von 10 auf 80 % geladen werden und bietet eine Reichweite von bis zu 329 Kilometer. Der 211 PS-Antrieb wird von einer NMC-Variante (Nickel-Mangan-Kobalt-Akku) mit Strom versorgt, bietet einen Energiegehalt von 52 kWh (netto), ermöglicht Reichweiten von bis zu 455 Kilometer und kann an DC-Säulen in 24 Minuten von 10 auf 80 Prozent geladen werden. Mit bis zu 455 Kilometern WLTP-Reichweite und dem neuen Connected Travel Assist inklusive automatischer Ampelerkennung, LED-Matrix-Scheinwerfern,

effizientem One-Pedal-Driving oder der Vehicle to Load Funktion bringt der elektrische Polo zahlreiche nette Features mit. Dank neuem Frontantriebskonzept bietet er reichlich Platz für fünf Personen und mehr Kofferraumvolumen als andere Fahrzeuge der Klasse. Der neue ID. Polo ist vier Meter lang, 1,8 Meter breit und 1,53 Meter hoch. Der Radstand beträgt 2,6 Meter. Das Kofferraumvolumen beträgt 441 Liter. Bei umgeklappten Rücksitzlehnen steigt das Ladevolumen auf 1.240 Liter.

Innen drin

Auf der Sichtachse ist das „Digital Cockpit“ mit einer Diagonale von 10 Zoll angeordnet. Das Touchdisplay des neuen Infotainmentsystems „Innovision“ mit einer Diagonale von 13 Zoll ist zentral in der Instrumententafel verortet und sowohl für den Fahrer als auch den Beifahrer gut erreichbar. Listenpreis ab 25.490 Euro.



Test: Mazda CX-5 2.5L e-Skyactiv G AT AWD Exclusive-Line

Ganz der Neue

In nun bereits dritter Generation, als Neuentwicklung, präsentiert sich der CX-5 der Zeit technologisch angepasst, mit einigen Veränderungen zum Vorgängermodell.

Tritt man an das Fahrzeug heran, erkennt man unverkennbar die Mazda-Designsprache Kodo, die Robustheit und Sportlichkeit gleichermaßen unterstreicht. Ebenso wird deutlich, dass sich der CX-5 mit einer Länge von 4,69 Metern und einer Breite von 1,92 Metern stärker dem CX-60 annähert hat. Diese Änderungen wirken sich sehr angenehm auf die Platzverhältnisse im Fahrzeug aus. Auch der Kofferraum lässt sich nun sowohl hinsichtlich des Volumens von 583 Litern als auch aufgrund seiner Abmessungen noch besser nutzen. Fast schon typisch für Mazda ist – und muss erwähnt werden –, dass durch die Öffnung der hinteren Türen um nahezu 90 Grad der Zutritt zur zweiten Reihe, die ebenso vom um über 11 Zentimeter vergrößerten Radstand profitiert, sehr angenehm ist. Optisch sehr ansprechend sind zudem die Lichtsignaturen der

LED-Scheinwerfer sowie die Gestaltung der Rückleuchten. Im Cockpit zeigt sich nahezu durchgängig die Digitalisierung und damit die größte offensichtliche Veränderung, die auch in den EV-Modellen von Mazda ähnlich zur Anwendung kommt, und aus Sicht der Verkehrssicherheit nicht völlig kritiklos ist. Fast alle Funktionen und Einstellungen des Fahrzeugs werden über das zentral platzierte, 12,9 Zoll messende Infotainment-System gesteuert. Das System reagiert unmittelbar auf Eingaben. Die Benutzerführung ist gut, wenngleich nicht immer intuitiv und optimal ablesbar. Die Aufbereitung und Anzeigooptionen des Fahrinformationsdisplays, vor allem aber des gestochenen scharfen Headup-Displays, stellen die für den Fahrer relevanten Informationen – einschließlich der Fahrhinweise des Navigationssystems – dafür umso deutlicher zur Verfügung.

Modern & vernetzt

Konnektivität („Google Built-in“), Sicherheitssysteme und Sprachsteuerung leisten einen guten Beitrag zur Fahrsicherheit, wenngleich der Fahrer immer noch „das letzte Wort“ hat. Ästhetik, Wertigkeit der Materialien, Ergonomie und Bedienbarkeit waren allerdings beim Vorgängermodell des CX-5, insbesondere in der hohen Ausstattungslinie, deutlich stimmiger.

Das letzte Saugertier

Der Antrieb ist ein Mildhybrid. Im Antriebsstrang wird der Verbrennungsmotor durch einen kleineren Elektromotor vor allem beim Anfahren und Beschleunigen kurzzeitig zur Drehmomenterhöhung unterstützt. Der 2,5-Liter-Saugbenzinmotor leistet 141 PS aus vier Zylindern und wird vom sogenannten M-HEV mit 0,22-kWh-Akku unterstützt. Der CX-5 ist insgesamt angenehm

zu fahren, lädt eher zum Cruisen ein, kann aber auch, wenn notwendig, Leistung abrufen, was sich dann deutlich hören lässt. Der WLTP-Verbrauch kann im Mi-Drive-Fahrmodus „Normal“ bei vorausschauender Fahrweise erreicht werden; bei agilerem Fahren beziehungsweise im Sportmodus werden diese Werte naturgemäß jedoch klar überschritten. Erwähnenswert ist zudem, dass der CX-5 für Anhänger bis zu zwei Tonnen zugelassen ist.

Zusammengefasst

Der neue Mazda CX-5 ist ein gelungenes SUV mit ausreichend Nutzwert, Platz und Leistung für Fahrer, die den Bemühungen des Herstellers hinsichtlich technologischer Innovation, Downsizing und Verbrauchsreduzierung folgen und zugleich auf eine starke Marke vertrauen möchten.

Eduard Unger



Fotos: Joachim Zanitzer



MOTORTYP Saug-Benziner
ZYLINDER R4
AKKUKAPAZITÄT 0,22 kWh
LEISTUNG 141 PS
DREHMOMENT 238 Nm
0 AUF 100 KM/H 10,9 Sek.
SPITZE 185 km/h
GETRIEBE 6-Gang-Automatik
ANTRIEB Allrad
LEERGEWICHT 1.711 kg
REIFEN 225/55 R19
VERBRAUCH 7,4 L/100 km
VERBRAUCH TEST
8,4 L/100 km
CO2 168 g/km
L/B/H 4.690/1.860/1.695
KOFFERRAUM 583-2.019 L
PREIS 44.780 €
PREIS TESTWAGEN 45.700 €

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



MOTORTYP Turbo-Diesel
ZYLINDER R6
AKKUKAPAZITÄT 0,33 kWh
LEISTUNG 254 PS
DREHMOMENT 550 Nm
0 AUF 100 KM/H 7,4 Sek.
SPITZE 219 km/h
GETRIEBE 8-Gang-Automatik
ANTRIEB Allrad
LEERGEWICHT 1.935 kg
REIFEN 235/50 R20
VERBRAUCH 5,2 L/100 km
VERBRAUCH TEST
 5,5 L/100 km
CO2 105 g/km
L/B/H 4.745 / 1.890 / 1.688
KOFFERRAUM 570-1.148 L
PREIS 72.870 €
PREIS TESTWAGEN 72.870 €



motor**more**

Test: Mazda CX-60 3.3L e-SKYACTIV D Homura Plus

Mehr Gelassenheit

Beim CX-60 Modelljahr 2026 sind die Begriffe Automobil, Manufaktur und Ingenieurskunst stimmig miteinander verbunden.

Mazdas bislang leistungsstärkster 3,3 Liter Dieselmotor ist mit seinen 254 Allrad PS, nicht nur in seiner Klasse, ein Sparmeister. 5,2 Liter je 100 Kilometer sind im realen Mischbetrieb ohne weiteres zu erreichen. Möglich macht das die Motor- und Getriebekonstruktion gemeinsam mit dem 48-V-Mild-Hybrid-System. Darüber hinaus ist der CX-60 nun auch für die Verwendung synthetischer Bio-Kraftstoffe (HVO 100) vorbereitet.

Der CX-60 ist ein Fahrzeug, das sich auf der Langstrecke wohl fühlt und bei Leistungsabrufen zur Beschleunigung oder bei Bergfahrten mehr als Freude zum Fahren macht. Auch die maximale zulässige Anhängerlast von 2,5 Tonnen stellt die Leistungsfähigkeit unter Beweis. Die Wohnlichkeit im CX-60 mit seinen hochwertigen Materialien und Auskleidungen sowie die klassischen Bedienelemente an Lenkrad und Mittelkonsole stellen eine Wohltat im Zeitalter der überbordenden Bildschirmbedienung dar. Auch die zugfreie Klimaanlage

und Dämmung faszinieren. Dennoch verfügt der CX-60 über genügend Digitalisierung im Zusammenhang mit Google-Funktionen. Das mittige Infotainment ist sehr gut ablesbar und nicht überladen. Das Fahrinformationsdisplay ist mit den wirklich wichtigen Informationen versehen und das gestochen, scharfe Headup-Display eine perfekte Ergänzung, je nachdem welche sonstigen Assistenzsysteme gerade aktiv sind. Besonders gefällt uns die Bedienung des Infotainments über den Drehdruckschalter und vier weitere Schalter auf der Mittelkonsole, da diese Art der Bedienung dennoch weit mehr der Fahrsicherheit gerecht wird, als die Eingabe über Touch-Screen. Auch die Assistenzsysteme unterstützen den Fahrer positiv ohne jemals zu aufdringlich zu wirken.

Meisterwerk

Der CX-60 ist mit seinen 4,75 Metern Länge und 1,95 Metern Breite schon ein ordentliches Stück Auto, der Kofferraum mit seinen 570 Litern groß genug. Die hinteren Türen lassen sich

auf praktisch 90 Grad öffnen, was das Ein- und Aussteigen sehr erleichtert.

Nur das macht die Konkurrenz besser: Beim CX-60 erkennt die Schließung der elektrischen Heckklappe erst bei Kontakt, dass ein Hindernis darunter vorliegt. Schön wäre auch eine verzögerte Schließlogik, der man zwar den Schließimpuls gibt, die Heckklappe aber erst zu schließen beginnt, wenn die Person oder das Ladegut darunter entfernt ist. Der CX-60 in der von uns gefahrenen Homura Plus Ausstattung ist ein Fahrzeug für Genießer großer, äußerst sparsamer und dennoch leistungsstarker Dieselmotoren, die den Fahrspaß immer wieder neu beleben. Der CX-60 will gefahren werden – ihn nur urban zu nützen, wäre eine Verschwendung seiner Werte. Leider honoriert, trotz der Sparsamkeit im Verbrauch und reduzierter Emissionen, die österreichische KFZ-Steuerkomponente das kaum.

Eduard Unger



Fotos: Hersteller

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



Test: Mitsubishi ASX 1,8 I Hybrid Intense

Nachgeschliffen

Der frisch geliftete Mitsubishi ASX samt neuem hubraumreicheren und stärkeren Hybrid-Antrieb im ersten Test.

MOTORTYP Saug-Benziner
ZYLINDER R4
SYSTEMLEISTUNG 158 PS
AKKUKAPAZITÄT: 1,2 kWh
0 AUF 100 KM/H 8,9 Sek.
SPITZE 180 km/h
GETRIEBE 6-Gang-Automatik
ANTRIEB Vorderrad
LEERGEWICHT 1.493 kg
REIFEN 215/55 R18
VERBRAUCH 4,4 L
VERBRAUCH TEST 5,5 L
CO2 100 g/km
L/B/H 4.828/1.797/1.573
LADEVOLUMEN 348-1.458 l
PREIS 34.690 €
PREIS TESTWAGEN 35.590 €



Seit über drei Jahren ist der ASX als Geschwisterchen des Renault Capture nun auf dem Markt. Mitsubishi hat jetzt die Motoren weiter ausgemistet und aufgefrischt. Einen Plug-in-Hybriden findet man seit Ende 2024 nicht mehr im Programm. Wer weder, wie in der derzeit einzig verbleibenden sowie ebenso neuen Basismotorisierung, nicht mehr selber durchs Getriebe rühren mag oder einfach von Haus aus einen elektrifizierten Antrieb bevorzugt, der greift zum neuen Vollhybriden, der das alte 1,6 Liter-System mit 143 PS Gesamtleistung ersetzt.

Hybridexklusiv

Weiters steht die höchste Ausstattungslinie Diamond nur dem Vollhybriden zur Verfügung. Für unseren Test reicht die Linie Intense darunter absolut aus. Zurück zur Technik. Ein im Getriebegehäuse integrierter Permanentmagnet-Synchronmotor mit 49 PS aber satten 205 Nm Drehmoment

unterstützt den nunmehr 1,8 Liter großen Vierzylinder mit 109 PS auf 158 PS Systemleistung. Das fährt sich im Alltag ziemlich fein. In der Stadt spielt er seine Vorzüge aus. Die Übergänge von Elektromotor auf rauren Benziner sind nur gelegentlich wahrnehmbar, eher beim Beschleunigen aus niedrigen Geschwindigkeiten heraus, oder wenn der Akkustand gering ist. Die Lenkung ist präzise genug für die Stadt aber leicht synthetisch und teils fast zu leichtgängig. Hier schafft bei Bedarf der Sport-Modus Abhilfe.

Gemütlich eingerichtet

Im Inneren fühlt man sich schnell wohl. Erstaunlich wie viel Platz der ASX vorne und hinten bietet. Die hinteren Passagiere erfreuen sich sogar über sehr gute Kniefreiheit aber für Großgewachsene könnte die Kopffreiheit dann enger werden. Der Multimedia-Screen ist angenehm weit oben angebracht ohne die

Sicht nach vorne zu beeinträchtigen. Das Menü ist schnell durchschaut und auch die drei Renaulttypischen Satelliten für die Multimedia-Einstellungen hinter dem Lenkrad sind nach kurzer Eingewöhnung intuitiv und blind bedienbar.

Ruhe im Sturm

Ein Segen ist die Taste links vom Lenkrad, welche alle nervigen Assistenten sofort zum Schweigen bringt. Das digitale Kombiinstrument lässt auch eine Vollkartendarstellung anzeigen.

Die Batterie kostet etwa 100 Liter Kofferraumvolumen und das praktische Kellerfach. Immerhin fällt so die doch etwas hohe Ladekante nicht mehr so stark ins Gewicht. Steigt das Transportbedürfnis, so lässt sich auch die Rückbank geteilt um 16 Zentimeter in der Länge verschieben, was ziemlich genial ist.

Rainer Lustig



Fotos: Joachim Zanitzer

Test: Mitsubishi Grandis 1,8 l Hybrid Diamond

Familiensofa

War der Mitsubishi Grandis der ersten Generation – gebaut von 2003 bis 2011 – noch ein großer Family-Van mit bis zu sieben Sitzplätzen, ist er jetzt ein sehr hübsches SUV.

Der Japaner mit französischem Hintergrund zeigt sich eigenständig und hübsch. Besonders in unserer Ausstattungslinie Diamond. Die beste Ausstattung lässt fast keine Wünsche offen, alles ist drin, alles ist dran, wie man es von dem fernöstlichen Hersteller gewöhnt ist. Zusätzlich zu den „kleineren“ Ausstattungen gibt's beim Diamond noch außen ein elektrochromes Glasdach, sprich eine innovative Verglasung des Daches, welche sich in ihrer Lichtdurchlässigkeit und Tönung elektronisch regulieren lässt.

Der 1,8 Liter Motor springt eher unvorhersehbar an und heult oft auf, das natürlich um den Akku wieder aufzuladen. Er zeigt sich von der knurrigen Art, also man hört ihn schon eindeutig und alles in allem wirkt er eher rau.

Doch das ist das Laster der Hybrid-Antriebe, man gewöhnt

sich aber eigentlich schnell an diese Art des Antriebs. Das Automatikgetriebe schaltet sauber durch und ist auch für den recht moderaten Verbrauch mitverantwortlich. Rund 5,3 Liter auf 100 Kilometer sind etwa bei moderater Autobahnfahrt mit 130 km/h möglich. Was schon, aufgrund der geboten Leistung, ein sehr guter Wert ist. Das Fahrwerk wirkt etwas „hölzern“ und etwas härter, die Sitze vorne sind allerdings sehr bequem und so fühlt sich das Gesamtgefühl wieder positiv an. Leider ist der Grandis im Innenraum ein modernes Auto, wirkliche Bedienungstasten gibt es, außer am Lenkrad, nur für die Klimaanlage, den Automatikwahlhebel und die elektrische Handbremse, alles andere ist per Touch zu bedienen, wobei es schon mal vorkommen kann, dass man wichtige Bedienelemente erst im Gefühl 17. Untermenü findet. Immer übersichtlich bedienbar sind hingegen die Sitzheizung, die

Lenkradheizung und die Klimaanlage. Zuerst sucht man zum Beispiel den Lautstärkeregler der Audioanlage mal am Display oder irgendwo in der Mittelkonsole. Am Display ist ja prinzipiell auch richtig, aber anders als man es sich dachte: die beiden Knöpfe für für laut und leiser befinden sich auf der oberen Kante des Displays - gut, wenn man sich mal die Anleitung durchliest.

Der Mitsubishi Grandis ist als „Diamond“ wirklich gut ausgestattet, die VVerbrauchswerte sind sehr moderat. Bis auf die Kleinigkeiten in der Bedienung, den doch gefühlt rauen Motor und das eher härtere Fahrwerk, ist er rundum sehr gelungen. Auch der Preis von 40.590 Euro ohne Aufpreis-Farbe ist aufgrund der gebotenen Leistung von der kombinierten Systemleistung von 158 PS doch recht günstig.

Rainer Lustig



MOTORTYP Turbo-Benziner

ZYLINDER R4

SYSTEMLEISTUNG 158 PS

SYSTEMDREHMOMENT 205 Nm

AKKUKAPAZITÄT: 1,4 kWh

0 AUF 100 KM/H 9,1 sec

SPITZE 180 km/h

GETRIEBE 6-Gang-Automatik

ANTRIEB Vorderrad

LEERGEWICHT 1.492 kg

REIFEN 225/45 R19

VERBRAUCH 4,4 L

VERBRAUCH TEST 5,6 L

CO2 101 g/km

L/B/H 4.413/1.816/1.575

LADEVOLUMEN 492-1.582 l

PREIS 40.590 €

PREIS TESTWAGEN 41.440 €



Fotos: Joachim Zanitzer

*inkl. Haftpflicht 36,68 €, Kasko 136,37 €, motorbez. Versicherungssteuer 45,36 €, Bonus-/Malus-Stufe 0, Zulassungsbez. Wien

Versicherung inkl. Kasko
ab **218,41 €** monatlich*

helvetia
Ihre Schweizer Versicherung



MOTORTYP Turbo-Benziner
ZYLINDER R3
AKKUKAPAZITÄT 2,1 kWh
LEISTUNG 205 PS
DREHMOMENT 330 Nm
0 AUF 100 KM/H 7,6 Sek.
SPITZE 170 km/h
GETRIEBE 1-Gang-Automatik
ANTRIEB Vorderrad
LEERGEWICHT 1.654 kg
REIFEN 235/45 R20
VERBRAUCH 4,6 L/100 km
VERBRAUCH TEST
6,4 L/100 km
CO2 105 g/km
L/B/H 4.425/1.835/1.625
KOFFERRAUM 455-1.379 L
PREIS 40.090 €
PREIS TESTWAGEN 47.990 €



Test: Nissan Qashqai 1.5T e-Power N-Design+

E aber steckerfrei

Der serielle Hybrid macht Sinn, Nissan hat ihn im Programm!

Der Qashqai ist nun schon in 3. Generation und teilt sich aktuell die CMF-C-Plattform mit dem Renault Astral. Im Innenraum teilt er sich auch Infotainment und Instrumente mit dem Mitsubishi Outlander. Allerdings geht Nissan motorisch hier ganz einen eigenen Weg und stattet den Qashqai mit einem seriellen Hybridantrieb namens e-Power aus. Das bedeutet, der Qashqai fährt immer elektrisch, ohne geladen werden zu müssen. Der Benzinmotor lädt laufend die Batterie auf, und diese Batterie speist den Elektromotor, der die Räder antreibt. Vorteil, immer einen kraftvollen Antritt durch den Elektromotor, ohne dass dieser wie ein Plug-in geladen werden muss. Nissan verspricht eine Reichweite bis zu 1.200 Kilometer pro Tankfüllung.

Wie sich das fährt?

Völlig unaufgeregt, unkompliziert und einfach. Man merkt bis auf das zeitweilige Brummen des Drei-Zylinders kaum etwas, da dieser gut gedämmt ist. Beim Abrufen der vollen Leistung dreht der Motor logischerweise höher. Im Alltag ist davon nur selten et-

was zu hören. Im Stadtverkehr fährt dieser sehr oft elektrisch aufgrund des über 2 kWh großen Akkus. Drei Fahrmodi Eco, Standard und Sport - stehen zur Verfügung, wobei nur der Eco-Modus einen reinen Segelmodus zulässt. Jeder andere Modus oder der B-Modus lädt durch Rekuperation laufend die Batterie zusätzlich auf. Auch ein One-Pedal-Modus, wie bei reinen Elektroautos in der Regel üblich, ist mit an Bord, kann aber nicht bis zum Stillstand verzögern. Bei Überland- oder Autobahnfahrten fährt er sehr sparsam, da der Benzinmotor auf geringer Drehzahl läuft, was dann rund 5,5-6 Liter auf 100 Kilometer ergibt. Im Test kamen wir auf 6,4 Liter auf 100 Kilometer und 900 Kilometer mit einer Tankfüllung. Mit einem vollen Akku rund 6 Kilometer weit bei geringen Stadttempo.

Innere Werte

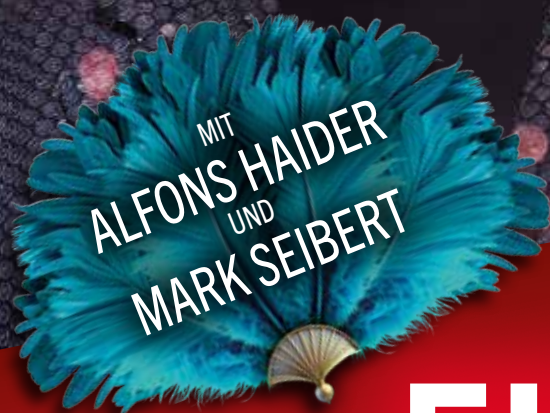
Der Innenraum ist qualitativ sehr wertig und ansprechend gestaltet und bietet viel Platz für alle Passagiere. Der Kofferraum ist groß und der zweigeteilte Zwischenboden lässt sich sogar gesondert aufstellen. Allerdings ist die La-

dekante sehr hoch. Die getestete N-Design-Version besticht durch eine Zweifarbenlackierung, sowie stylische zweifarbig glanzgedrehte spezielle 20-Zöller, LED Matrix Scheinwerfer oder elektrischer Heckklappe. Innen mit elektrischen Memory-Sitzen mit Kunstleder, Panoramaglasdach, dazu ein 10 Lautsprecher-Soundsystem von BOSE und ein echtes und sehr gutes 10,8 Zoll Headup-Display zum digitalen 12,3 Zoll-TFT-Cockpit-Display. Mit NissanConnect ist ein sehr gut funktionierendes Google basiertes Infotainment-System mit dabei. Der ProPilot erkennt automatisch Parklücken und kann bis zu 5 vordefinierte Parkplätze speichern. In Summe fährt sich der Qashqai bequem und sehr kraftvoll wie ein Elektroauto mit linearer Kraftentfaltung, mit dem Vorteil, nie laden zu müssen. Ein Teilzeitelektriker mit einem besonderen Motorantriebskonzept, das sehr gut funktioniert. Ein kleiner Softwarefehler, der uns kurzzeitig zum Stehen brachte, inklusive. Kein Weltuntergang.

Joachim Zanitzer



Fotos: Joachim Zanitzer



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**

Jeep

MOTORTYP Turbo-Benziner
ZYLINDER R3
SYSTEMLEISTUNG 145 PS
AKKUKAPAZITÄT: 0,89 kWh
0 AUF 100 KM/H 9,5 Sek.
SPITZE 194 km/h
GETRIEBE 6-Gang-DSG
ANTRIEB Allrad
LEERGEWICHT 1.475 kg
REIFEN 215/60 R17
VERBRAUCH 5,4 Liter
VERBRAUCH TEST 6,2 Liter
CO2 122 g/km
L/B/H 4.084/1.776/1.541
LADEVOLUMEN 325-1.218 l
PREIS 40.200 €
PREIS TESTWAGEN 41.590 €



motor**more**

Test: Jeep Avenger The North Face e-Hybrid 4xe

Offroad & Design

Wenn sich eine Automarke mit einer Bekleidungsfirma zusammentut, kommt mitunter ein Sondermodell heraus. So auch im Fall des Avenger The North Face, bei dem gemeinsam ein auf 4.806 Stück limitiertes Sondermodell kreiert wurde.

Der Avenger galt seit seiner Einführung im Jahr 2023 als Einstiegsmodell in die Welt von Jeep. Über die Jahre hat sich das ursprünglich nur frontgetriebene Modell jedoch gemauert: Erstmals verfügt nun auch die Hybrid-Variante über einen 4x4-Antrieb. Die Stückzahl von 4.806 Exemplaren steht für die Höhe des Mont Blanc, des höchsten Bergs Europas. Ein Antireflex-Aufkleber auf der Motorhaube mit dem The-North-Face-Logo sowie gelbe Zierelemente schmücken die Karosserie des Sondermodells. Im Innenraum setzt sich das Farbschema fort, zudem sorgen markante Ausstattungsdetails wie das spezielle Armaturenbrett-Design mit topografischen Linien und dem Mont-Blanc-Profil für einen besonderen Look. Darüber hinaus gibt es zahlreiche weitere Highlights wie Voll-LED-Scheinwerfer, eine elektrische Heckklappe, einen 10,25-Zoll-Touch-

screen mit Navigationssystem, eine induktive Ladestation, Klimaautomatik sowie umfangreiche Assistenzsysteme inklusive Autobahnassistent.

Mehr Platz, als man vermutet

Fahrer und Beifahrer dürfen sich über ein sehr großzügiges Platzangebot freuen, im Fond wird es klassenüblich allerdings etwas enger. Mit einer Länge von etwas über vier Metern ist der Avenger dennoch sehr kompakt. Umso erstaunlicher ist es, dass er trotzdem mit einem Kofferraumvolumen von 325 bis 1.218 Litern reichlich Stauraum bietet. Typisch für Jeep sind auch die großzügigen Ablagen – allen voran das riesige Fach unter der Mittelkonsole, das durch eine magnetische Abdeckung vor neugierigen Blicken geschützt werden kann. Über Stock und Stein: Angetrieben wird der Design-Jeep von einem 1,2-Li-

ter-Dreizylinder-Turbobenziner mit 136 PS. Unterstützung kommt von zwei jeweils 29 PS starken E-Motoren, womit die Systemleistung bei 145 PS liegt – mehr als ausreichend für Fahrspaß auf und abseits der Straße. Die Geräuschdämmung ist zudem hervorragend, ebenso wie die Kombination aus komfortabler Abstimmung und satter Straßenlage. Die Gangwechsel übernimmt ein gut abgestimmtes 6-Gang-Doppelkupplungsgetriebe. Wer möchte, kann die Gänge über Schaltwippen hinter dem Lenkrad auch selbst wechseln. Dank des elektrischen Allradantriebs ist man bei jeder Witterung sicher unterwegs, auch wenn der Avenger natürlich nicht die Offroad-Fähigkeiten eines Jeep Wrangler erreicht. Dennoch verfügt er über das Selec-Terrain-System mit vier Fahrmodi sowie eine Bergabfahrhilfe.

Gerald Hruza



Fotos: Henry Gasselich

Test: Jeep Compass Summit Elektro

Großstadtcowboy

Selten erregt ein Auto so viel Aufmerksamkeit. Ob es am Design, an der poppigen Farbe Hawaii oder seiner Technik liegt?

Auf jeden Fall ist der Jeep Compass ein sehr muskulöses und groß wirkendes Auto. Die eckigen Radkästen und die großen serienmäßigen 20-Zoll-Alufelgen (Summit) füllen die Radkästen perfekt aus. Es wundert nicht, dass der Compass viel größer wirkt, als er ist. Er misst nur 4,55 Meter Länge und ist somit doch um einiges kleiner als die üblichen SUVs.

Die Karosserie ist ähnlich einem Kombi, was dafür sorgt, dass im Innenraum sehr viel Platz vorhanden ist. Nicht nur auf allen Plätzen, sondern auch im Kofferraum mit 550 Litern, dessen Rückbank sich im Verhältnis 2:1:2 umlegen lässt und somit ein Volumen von über 1.500 Litern ermöglicht. Obwohl Platz vorhanden wäre, ist kein Frunk dabei. Dafür existieren in der Mittelkonsole zwei großvolumige Fächer. Während der Becherhalter Schwierigkeiten hat, schmale Dosen zu halten, schafft die Tür hingegen große 1,5-Liter-Flaschen. Die Stoff-Vi-

nyl-Sitze sind bequem und in der Summit-Edition sogar belüftet, samt Massagefunktion. Im unteren Innensegment wird viel einfaches und leicht zu reinigendes Plastik verbaut.

Drucksache

Bei der Bedienung gibt es ein paar kleine Kritikpunkte. Der Touchscreen reagierte nicht so eindeutig auf Druck, wie man es gewohnt ist, und aufgrund der extremen Breite des Bildschirms, der bis knapp hinter das Lenkrad reicht, verdeckt die rechte Hand am Lenkrad immer den linken Teil des Displays. Sehr sensibel reagiert das System auf die Bitte, die Hände am Lenkrad zu lassen. Das Fahrverhalten ist auf Komfort ausgelegt, und man genießt es richtig, kein Sportfahrwerk zu haben. Obwohl der Compass vier Fahrmodi besitzt, u.a. für Schnee und Sand, einstellbar über einen rot markierten Schalter, würden wir uns mangels Allradantrieb nicht ins Gelände wagen. Zudem fehlt in der

360-Grad-Kamera die durchsichtige Darstellung des Autos sowie eine Bergabfahrlilfe. Die Leistung ist im Alltag ausreichend ein Sportler war noch kein Jeep. Das Lenkrad liegt angenehm in der Hand, ist leichtgängig und gefühlt sehr wendig. Der Compass hat einen netto 74 kWh-Akku, der sich DC mit bis zu 160 kW laden lässt, was er auch locker geschafft hat. Für die 10-80%-Ladung benötigte er 33 Minuten. AC ist mit 11 kW möglich. Trotz des Aufbaus lässt er sich im Alltag sparsam bewegen, auf der Autobahn sind bei warmen Temperaturen schon mal 23–25 kWh pro 100 km im Verbrauch. Bei Autobahntempo schafft man somit etwa 300 Kilometer, bei Überland- und Stadtfahrten bis zu 370 Kilometern. Man merkt überall am Auto, dass man einen Jeep fährt: Immer findet man irgendwo das klassische Jeep-Logo, den Ur-Willy oder gar einen Dachcamping-Urlauber. Cool!

Joachim Zanitzer

Jeep

MOTORTYP Permanentmagnet-

Synchronmotor

AKKUKAPAZITÄT 74 kWh

LEISTUNG 213 PS

DREHMOMENT 345 Nm

0 AUF 100 KM/H 8,5 Sek.

SPITZE 180 km/h

GETRIEBE 1-Gang-Automatik

ANTRIEB Vorderrad

LEERGEWICHT 2.110 kg

ANHÄNGELAST 1.230 kg

REIFEN 235/50 R20

REICHWEITE 467 km

REICHWEITE TEST 320 km

VERBRAUCH 14,9 kWh/100 km

VERBRAUCH TEST 20,7 kWh/100km

CO2 0 g/km (lokal)

MAßE L/B/H 4.552/1.928/1.675

LADEVOLUMEN 550–1.561 L

PREIS 50.800,00 €

PREIS TESTWAGEN 57.640 €



Fotos: Joachim Zanitzer

*inkl. Haftpflicht 40,35 €, Kasko 151,31 €, motorbez. Versicherungssteuer 105,12 €, Bonus-/Malus-Stufe 0, Zulassungsbez. Wien

Versicherung inkl. Kasko
ab **296,78 €** monatlich*

helvetia 
Ihre Schweizer Versicherung

Test: Nissan Micra Evolve

Flottes Mäuschen

Mit Freude gastiert die neue Nissan Micra zum Test. Warum DIE Micra? Weil man ab einem gewissen Alter bei einer Micra die Zusatzbezeichnung Mouse verbindet. Was taugt sie heute?

Auf so einem Modell durfte meine Person in der Fahrschule das Fahren lernen. Dazwischen sind über 30 Jahre vergangen. Die nun 6. Generation nutzt Technik vom Renault R5, was klar erkennbar ist. Sie knüpft mit niedlichen Voll-LED-Frontleuchten, die einen anzuzwinkern scheinen, wieder an die Niedlichkeit des Ur-Micra an. Sehr gut ist auch die Gestaltung der LED-Rückleuchten gelungen, die, wie die Frontleuchten, in Kreisform gestaltet sind. Innen ist er, bis auf das Logo am Lenkrad und andere Stoffe, ganz wie sein Technikspender. Der Nissan hat jetzt schon Rekupe-
rationswippen und einen echten One-Pedal-Drive-Modus, mit dem er bis zum Stillstand verzögert. Sehr hilfreich ist die frei belegbare Taste am Lenkrad, mit der die aktuell gültige Geschwindigkeit für den Tempomaten übernommen werden kann, oder die wichtigste

Taste, die sich links vom Lenkrad befindet. Damit lassen sich nach persönlichem Geschmack die technischen Helferlein programmieren und mit einem Tastendruck abstellen. Der Becherhalter ist nur für schmale Dosen gemacht. Das Google-basierte Infotainmentsystem ist schnell, zuverlässig und versteht vieles sehr gut. Das Fahrwerk ist absolut knackig. Es reagiert spontan und leichtfüßig. In letzter Konsequenz ist die Hinterachse aber dann doch mehr auf Komfort ausgelegt. Das merkt man an den mehrfarbigen Sitzen mit der Ledernachbildung und dem guten Komfort auf der Autobahn sowie dem Pro-Pilot-Assist, der bestens funktioniert hat. Alle Assistenzsysteme sind ab Evolve mit an Bord, wie eine Rückfahrkamera. Das Platzangebot ist eines Kleinwagens würdig, der Kofferraum auch ausreichend; bei umgelegter Rückbank ist eine Stufe

vorhanden. Frunk gibt es leider keinen. Selbst bei Wohlfühltemperatur für den Akku verbraucht der Nissan bei Autobahntempo schon mal mehr als 25 kWh. Innerstädtisch sind 12 oder 13 eine fixe Größe. Vorausschauend fahrend sind Werte darunter leicht möglich, so sind hier sogar 400 Kilometer möglich, auf der Autobahn etwa 250 Kilometer. Der maximale DC-Ladespeed beträgt 100 kW, den wir knapp verpasst haben; der Schnitt lag dennoch bei über 70 kW. Mit 11 kW AC-Laden ist der 52-kWh-Akku in knapp unter 5 Stunden voll. Die Wärmepumpe ist Serie. Ein tolles Auto, der Micra, für mich ab heute – zumindest der Evolve – kein Mäuschen mehr, sondern wie eine Micra Super S aus 1990. Knackig wie ein Go-Kart und mit einer tollen Soundanlage. Noch einmal 18 sein.

Joachim Zanitzer



MOTORTYP Synchronmotor
AKKUKAPAZITÄT 52 kWh
LEISTUNG 150 PS
DREHMOMENT 245 Nm
0 AUF 100 KM/H 8,0 Sek.
SPITZE 150 km/h
GETRIEBE 1-Gang-Automatik
ANTRIEB Vorderrad
LEERGEWICHT 1.470 kg
ANHÄNGELAST 500 kg
REIFEN 195/55 R18
REICHWEITE 413 km
REICHWEITE TEST 320 km
VERBRAUCH 14,9 kWh/100 km
VERBRAUCH TEST 16,7 kWh/100km
CO2 0 g/km (lokal)
L/B/H 3.974/1.774/1.498
LADEVOLUMEN 326–1.106 L
PREIS 34.990 €
PREIS TESTWAGEN 35.490 €



Fotos: Georg Hanousek

ADI'S
**MEN'S
DAY**

BBQ & LIFESTYLE

3.

Limited Tickets!
Jetzt anmelden

OKTOBER
2026



MÄNNER MASTERCLASSES

12 STUNDEN
GENUSSTAG

LTD
EVENT

**SAVE
THE
DATE**



*Adi Matzek
+ Team*



@adimatzek
f o v

ADI MATZEK

Doppel-Grillweltmeister & Fleischermeister

2026 EXCLUSIV EVENT

Klassik: Wie das Tier im Emblem einzog

Tierisch gut XIII

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

Mygale

„Nomen est Logo!“ Das französische Wort „Mygale“, bezeichnet, ins Deutsche übersetzt, die Tarantel. Eine großwüchsige Spinne, deren Name sich von der italienischen Stadt Tarent ableitet. Aus deren Umgebung sie ursprünglich bekannt war. Wo auch immer gefährliche Mygale-Monoposto-Spinnen in der Formel Ford, Formel Renault oder Formel 3 und 4 antraten, hieß es für die Konkurrenz Obacht geben. Die über 1.500 produzierten Renner der 1989 von Bertrand Decoster, einem Aerodynamiker, in Magny-Cours gegründeten Firma, errangen in ihrer 35-jährigen Geschichte über 100 internationale und nationale Meisterschaften. Ehe „Ligier Automotive“ sich im Jänner 2025 die Mehrheitsrechte an der Firma sicherte.



LEVC London Taxi

Seit über einem Jahrhundert sind die unverwechselbaren schwarzen Taxis ein prägendes Element des Londoner Straßenbildes. Insbesondere der seit 1948 produzierte Austin FX4, mit seinen gegenläufig zu öffnenden Türen und bequemer Innenhöhe, galt lange Zeit als dessen Synonym. blieb unter Beibehaltung der Grundform bei ständiger technischer Überarbeitung bis vor Kurzem mit Dieselmotor in Produktion. Seit 2017 besitzt der neue LEVC TX einen Geely-Plug-in Hybrid-Antriebsstrang und Aluminium-Karosserie. Als LEVC-Markenlogo dient der Pegasus. Jenes legendäre geflügelte Pferd, welches die Fähigkeit symbolisieren soll, auch Wege anpeilen zu können, die anderen nicht zur Verfügung stehen.



Carteret

In den 1920er-Jahren vollzog sich ein lang-samer Wahrnehmungswandel des Automobils vom Luxus- und Sportspielzeug der Reichen zum Gebrauchsfahrzeug breiterer Bevölkerungsschichten. Zahlreiche kleine Hersteller schossen aus dem Boden, die hubraumschwache und leichte Cyclecars in Großbritannien sowie Voiturettes in Frankreich herstellten. Doch nicht allzu viele schafften es davon, mehrere Jahre zu überleben, oft musste man bereits nach knapp einem Jahr die Produktion wieder einstellen. Wie beispielsweise „Carteret“ aus Courbevoie. Im Herbst 1921 stellte man einen Kleinwagen mit 900 Kubikzentimeter-Vierzylinder-Ruby-Motor auf die Räder. Im Herbst 1922 war die Firma mit dem stolzen Schwan im Logo schon wieder vom Markt verschwunden.



Humber Super Snipe

1957 kam der erste Humber Super Snipe mit selbsttragender Karosserie auf den Markt. Das Flaggschiff der Marke. Traditionell ein echtes Repräsentationsfahrzeug, mit opulent ausgestatteten Innenraum. Rundum holzgetäfelt, Leder-Clubgestühl und Messingaschenbechern. 1960 bekam die Super-Schnepfe (englisch: Snipe) als erstes britisches Serienfahrzeug auffällige Doppelaugen unter leicht vorgezogenen Kotflügelbrauen. Zart angedeutete Heckflossen dienten auch mittelgroßen Lenkern als hilfreiche Reversier-Peilmarken. Ein Autobahn-Dauertempo von 160 Stundenkilometern stellte den 1,5-Tonnen-Unterstatement-Vogel vor keinerlei Probleme. Ein Wagen für Menschen, die es nicht nötig hatten, mehr zu scheinen als sie sind.



Hesketh Racing

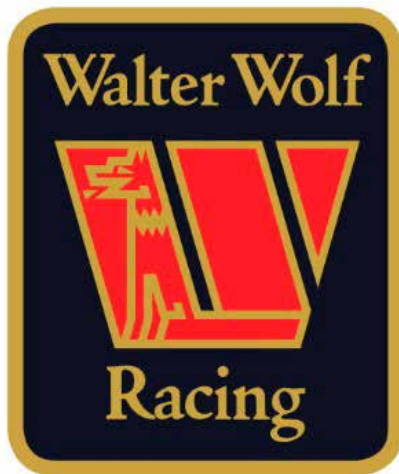
Im Alter von 15 Jahren brach Lord Hesketh die Schule ab, jobbte als Gebrauchtwagenverkäufer, ehe er in die Investmentbanking-Abteilung von Dean Witter nach San Francisco wechselte. In Hongkong heuerte er bei einer Schiffsmaklerfirma an. Im Alter von nur 21 Jahren gründete der stattlich auftretende 230-Pfund-Exzentriker sein eigenes Formel 1-Team. Schockierte mit seinem extravagan-ten Auftritt das etablierte F1-Establishment. Mit Privatjet, Helikopter, Yacht, Rolls Royce und einem zum rollenden Salon umgebauten Doppeldeckerbus als Teamtruck. Vollgefüllt mit Dom-Perignon-Champagnerkisten. Mechaniker wurlten in Maßanzügen herum, die reinweißen Hesketh-Rennwagen trotzten jeglichen Sponsoraufklebern. Sie trugen lediglich das Hesketh-Teamwappen: Einen Teddybär mit Union-Jack. Ein Logo, entstanden dank einer Postkarte mit Teddy im Zimmer einer Prostituierten. Dem der junge Adelige kurzerhand einen Helm aufmalte.



Buchtipp

Vergessene Autos

Rund 10.000 Automarken und Karosseriebaufirmen hat es gegeben, die meisten von ihnen sind allerdings längst wieder von der Bildfläche verschwunden und vergessen. In diesem umfassenden Kompendium über viele untergegangene Namen



Walter Wolf Racing

In den 1950er-Jahren absolvierte der 1939 in Graz nahezu mittellos geborene Walter Wolf eine Ausbildung zum Flugzeugmechaniker. Emigrierte schließlich 1960 nach Kanada. Dort arbeitete er zunächst als Berufstau-cher im Bereich Unterwasserinstalla-tionen, beteiligte sich kreditfinanziert an dem damals mit Finanzproblemen kämpfenden Unternehmen und profitierte in der Folge von dessen anschließendem Wachstum. Die Reinvestition seiner Gewinne in den

internationalen Rohölhandel legte schließlich den Grundstein für seinen enormen Reichtum. Wolfs Begeisterung für schnelle Autos führte ihn zu Gian Paolo Dallara, der für ihn Lamborghinis maßschneiderte und 1975 einen Deal mit F1-Hungerleider Frank Williams einfädelt. 1977 trat das Wolf-Racing-Team erstmals mit dem von Harvey Postlethwaite konstruierten WR1 an. Jody Scheckter gewann damit gleich beim ersten Antreten den Grand Prix von Argentinien. Der Südafrikaner wurde 1977 Zweiter in der F1-Weltmeisterschaft hinter Niki Lauda im Ferrari.



Halwart Schrader
Motor Buch Verlag
Hardcover, 31,50 Euro
ISBN13: 978-3-613-04727-3

Oettinger

Er gilt als der „Vater aller Tuner“, der Friedrichsdorfer Diplomingenieur Gerhard Oettinger. Seine OKRASA-Tuningsätze, die er auf der ersten Frankfurter IAA im Jahre 1951 der Öffentlichkeit präsentierte, verwandelten schwerfällig dahinkrabbelnde 25 PS-Brezelkäfer in flotte und muntere 38 PS-Maikäfer. Doch was bedeutet das seltsame Wort „OKRASA“? Es ist die Abkürzung für „Oettingers kraftfahrttechnische Spezialanstalt“, bewusst wortverwandt mit „Okasa“ gewählt, einer seit den 1920er Jahren bekannten Pille zur Stärkung der Manneskraft. Ausgestattet mit der 1955 vorgestellten, legendären OKRASA-TSV-Anlage konnten nur mehr wenige Straßenrenner den 70 PS-Volkssportlern auf der Autobahn Paroli bieten.



der langen Automobilgeschichte finden sich jedoch alle wieder, die des Erinnerns wert sind. Halwart Schrader kennt präsentiert in seinem Buch ein umfassendes Nachschlagewerk über die vergessenen Marken der Automobilgeschichte.

Ob Adler, Stoewer, Treser, Erdmann & Rossi, Gläser oder Deutsch – hier werden die besonders kreativen, mutigen, gelungenen aber auch skurrilen Marken und Karosseriehersteller wieder ins Rampenlicht gerückt. Ein unverzichtbares Werk für jeden Automobilliebhaber und Freund deutscher Automobiltradition.

Klassik: 45 Jahre Audi quattro

Vier gewinnt

Der quattro Antrieb macht seit 45 Jahren auf einzigartige Weise Audis Slogan „Vorsprung durch Technik“ erlebbar. Die Erfolgsgeschichte, die einst als technologischer Paradigmenwechsel begann, wird von Audi auch heute in der Ära der Mobilitätswende weitergeschrieben.



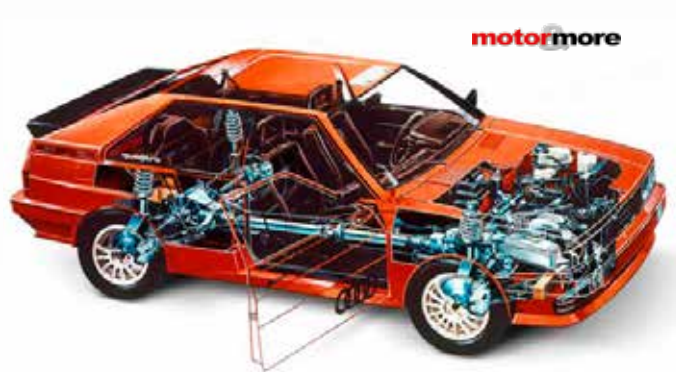
Durch eine leicht getönte Scheibe fällt der Blick auf einen Komplex aus Leitungen, Schläuchen und Konsolen. In dessen Mitte: ein Antriebsstrang. „Wir sind hier, wenn man so will, im Zentrum der Aggregateentwicklung von Audi“, beginnt Dieter Weidemann zu erklären. „In den Stockwerken über uns widmet man sich der Neu- und Weiterentwicklung von Motoren und Getrieben.“ Im Erdgeschoss, hinter dem dicken Glas an den Prüfständen des zugehörigen Getriebezentrums, werden Dauertests und Erprobungen nach unterschiedlichsten Kriterien gefahren – für front- und allradgetriebene Modelle. Wobei: Allrad sagt hier eigentlich niemand, wirft Weidemann ein. „Wer bei Audi Allrad meint, sagt quattro!“

Pionierleistung von Audi

Die offizielle Zeitrechnung der „Erfolgsgeschichte quattro“ beginnt im Jahr 1980. Genauer gesagt am 03. März 1980. Da debütierte in einer Eislaufhalle nahe des Genfer Messegeländes

des der Audi quattro, unter Kennern „Ur-Quattro“. Eigentlich beginnt diese Story aber schon im Frühjahr 1977. Da machten sich - erst noch im Geheimen, ab September offiziell unter dem Code „Entwicklungsauftrag 262“ - drei junge Audi-Ingenieure daran, den in Sachen Traktion und Kurvenverhalten theoretisch konkurrenzlosen Allradantrieb für den Betrieb in einem sportlichen PKW zu entwickeln: Jörg Bensinger (seinerzeit Leiter des Bereichs Fahrwerksversuche) als initiiender Ingenieur, Chef der Vorentwicklung Walter Treser als Projektleiter und der damalige Audi Vorstand für den Bereich Technische Entwicklung, Dr. Ferdinand Piëch, als Technikchef. Die ersten Tests mit einem frühen Prototypen - einem modifizierten Audi 80 mit dem Allradantrieb des VW Iltis, wobei als Hinterradaufhängung eine zweite McPherson-Vorderachse diente, die um 180° gedreht wurde - auf der Turracher Höhe in der Steiermark und bei Schnee waren äußerst vielversprechend. Aller-

dings zeigte diese Erstkonstruktion bei Straßenfahrten spürbare Verspannungen. Konkret etwa attestierte die Frau von Professor Ernst Fiala, damaliger Entwicklungschef des Konzerns, nach Testfahrten in Wien, das Auto sei in engen Kurven und beim Einparken recht „hupfert“. Fiala urteilte: „Da muss ein zentrales Differenzial rein“. Kurz darauf kam Hans Nevidek und Franz Tengler – beides Getriebeexperten – sodann eine Idee, die so einfach wie genial war: Eine 26,3 Zentimeter lange, hohl gebohrte Sekundärwelle im Getriebe, über die die Kraft in zwei Richtungen floss. Von ihrem hinteren Ende aus trieb sie den Käfig des manuell sperrbaren Zwischendifferenzials an; in das Getriebe integriert, sandte es 50 Prozent der Kraft via Kardanwelle an die Hinterachse, die über ein eigenes Sperrdifferenzial verfügte. Die andere Hälfte floss durch eine in der Sekundärwelle laufende Antriebswelle zum Vorderachsdifferenzial. Diese Lösung ermöglichte erstmals in der Automobilgeschichte einen Allradantrieb,



Der Audi quattro brachte ein Antriebskonzept auf die Straße, das bis dahin nur bei LKW und Geländewagen Verwendung gefunden hatte.



Im März 1980 sorgte während des Genfer Automobilsalons ein allradgetriebenes, sportliches Coupé für gewaltiges Aufsehen.

weiter auf der nächsten Seite

nicht nur für hochbeinige Geländewagen. „Er war leicht und kompakt und so erstmals für sportlich ausgelegte Fahrzeuge in Großserie einsetzbar“, erklärt Weidemann. Seitdem hat die Technologie sowohl im Motorsport als auch in Serienmodellen immer wieder für Aufsehen gesorgt. Dazu beigetragen haben auch Aktionen wie das Erklimmen verschneiter Skischanzen oder das Befahren der legendären Streif-Abfahrt in Kitzbühel – alles bergauf, versteht sich. „Diese Leistungen“, sagt Dieter Weidemann, „haben sich stellvertretend für die Technologie eingeprägt.“ Vor allem die Souveränität und das damit verbundene Sicherheitsgefühl bei Eis und Schnee, also beim Fahren auf Oberflächen mit besonders niedrigem Reibwert (Low- μ), haben einen hohen Stellenwert für die Entwickler. Denn gerade das, so Weidemann, wussten quattro Fahrer zu schätzen. Über 25 Jahre ist der Ingenieur in die Weiterentwicklung der quattro Technologie involviert. „Ich war zunächst in der Modulentwicklung tätig, habe unter an-

derem am Mittendifferenzial, dem Herzstück vieler quattro Modelle, gearbeitet.“ Schon damals hat er viel Zeit an den Prüfständen verbracht. Und auf den Teststrecken. „Meine Aufgaben waren von der Bewertung des Fahrverhaltens, der Fahrdynamik und des Fahrkomforts nicht zu trennen. Hier auf den Prüfständen unter Laborbedingungen erlangen wir wertvolle Daten und Einblicke. Aber am Ende muss man die Technologie erfahren und spüren, um die gewünschte Reife zu entwickeln.“ Heute ist Weidemann mit seinem Team für die Abstimmung genau dieser Eigenschaften in allen Audi Eigenentwicklungen verantwortlich.

Die stärksten Ideen aus zwei Welten

„Der quattro Antrieb wird immer Bestandteil der Audi DNA sein. Er ist eine unserer Pionierleistungen, wenn nicht sogar die historisch stärkste“, findet Weidemann. Ging es in den Anfängen vor allem um die Themen Sicherheit und Traktion, wurden im Laufe der Jahre weitere Eigenschaf-

ten zunehmend wichtig. „In den frühen 00er-Jahren, spätestens mit der Einführung des Sportdifferenzials ab 2008, wurde die Fahrdynamik in den Mittelpunkt gerückt. Später, mit der ultra-Technologie und den ersten vollelektrischen e-tron Modellen, die Effizienz.“ Aber auch bei den quattro Antrieben, bei denen Effizienzsteigerung im Mittelpunkt steht, behalten die Kernwerte Traktion und Fahrdynamik einen hohen Stellenwert. Um die Transformation der quattro Technologie in die batterieelektrische Antriebswelt kümmern sich unter anderem Korbinian Weber und Bastian Heidler. „Wir nutzen hier die gleiche Infrastruktur wie bei den Verbrenner-Antrieben. Denn im fertigen E-Fahrzeug wollen und müssen wir selbstverständlich die gleiche ausbalancierte Souveränität, Präzision und Harmonie – das gleiche quattro Feeling liefern“, gibt Weber Einblick in die Herangehensweise. Und Bastian Heidler ergänzt: „Wenn es auch technisch auf gänzlich andere Lösungen zurückgreift.“

Zwei E-Maschinen, ein elektrifiziertes Erlebnis

Der elektrische quattro Allradantrieb, wie er in Modellen der neuen Premium Platform Electric zum Einsatz kommt – etwa im Audi Q6 e-tron –, basiert auf der Kombination zweier eigenständiger E-Aggregate: eine kompakte permanentmagneterregte Synchronmaschine (PSM) an der Hinter- und eine Asynchronmaschine (ASM) an der Vorderachse. „Der Hauptantrieb erfolgt über die PSM, und nur bei Bedarf wird die ASM zugeschaltet. Die Kopplung zwischen Vorder- und Hinterachse, also das, was bei Verbrennern über mechanische Bauteile erreicht wird, bilden wir hier rein über vernetzte Softwarefunktionen ab“, erklärt Heidler, der seit 2016 für Audi elektrische Antriebe entwickelt. Zwischen dem Zeitpunkt, an dem das System die Fahr-situation erkennt und die Antriebsmomente der E-Maschinen stellt, vergehen nur etwa 30 Millisekunden. „Das geht wirklich blitzschnell, deutlich schneller als bei Systemen mit mecha-nischen Verbindungen“, unterstreicht auch Korbinian Weber. Die Technologie regelt permanent und vollvariabel die be-darfsgerechte Verteilung der Antriebsmomente zwischen bei-den Achsen – und zwar von null bis 100 Prozent und inner-halb von Sekundenbruchteilen. Das geschieht, wenn man so will, vorausschauend, bevor bei Glätte oder schneller Kurvenfahrt Schlupf auftritt oder das Auto unter- oder über-steuert. „Wir bilden in den vollelektrischen Modellen die glei-che Souveränität und Dynamik ab, wie man sie von Audi seit Jahrzehnten gewohnt ist. Nur dass gerade unsere neu ent-wickelten E-Antriebe diese Fahrleistungen sehr effizient und sehr leise und somit noch komfortabler darstellen können.“

quattro mit ultra-Technologie als Vorlage

Der Austausch mit Experten wie Dieter Weidemann ist bei der Entwicklung besonders wertvoll. Das Prinzip, die beiden Achsen trotz quattro voneinander zu trennen, ist bei Audi nicht neu. „Wir haben vor rund zehn Jahren den effizienzoptimierten quattro mit ultra-Technologie für konventionelle Antriebe eingeführt“, erklärt Weidemann. Hier kommen zwei Kupplungen zum Einsatz. Wenn das System in den effizienten Frontantrieb wechselt, öffnet die vordere – eine Lamellenkupplung am Ausgang des Getriebes. So wird kein Moment mehr an die hintere Achse übertragen. „Durch das Öffnen einer zweiten Trennkupplung im Hinterachsgetrie-be sorgen wir dafür, dass die Hauptverursacher von Schlepp-verlusten im hinteren Teil des Antriebsstrangs stehen bleiben.“ Dass man dennoch von einem permanenten Allradantrieb quattro sprechen kann, liegt darin begründet, dass die intelli-gente Steuerung des Allradantriebs mithilfe einer umfassenden Sensorik kontinuierlich Daten zu Fahrdynamik, Straßenzustand und Fahrverhalten auswertet und durch Simulationsmodelle sozusagen einen Blick in die nahe Zukunft errechnet. „Durch diese Voraussicht ist der quattro Antrieb mit ultra-Technologie immer bereits einsatzbereit, bevor er benötigt wird, und so-mit funktional nicht von einem permanenten Allradantrieb zu unterscheiden“, erklärt Weidemann. Im Prinzip funktioniert es in den neuen vollelektrischen E-Modellen von Audi genauso. Der quattro Antrieb hat sich über die Dekaden permanent weiterentwickelt, immer wieder Meilensteine gesetzt und den Transfer in die vollelektrische Mobilität gemeistert. Heute liegt der Anteil der Audi Modelle, die mit quattro Antrieb ausgelie-fert werden, bei über 50 Prozent. „Im Vergleich zum Verbren-ner mit seinen 45 Jahren quattro Historie“, sagt Heidler, „stehen wir beim e-quattro praktisch noch am Anfang.“ Die Erfolgsstory, da sind sich Weidemann und Heidler einig, wird bei Audi wei-tergeschrieben. An Ideen, versichern beide, mangelt es nicht.



Bauteile des Mittendifferenzials, Herzstück vieler quattro Varianten, zeugen gleichermaßen von Präzision und In-novation.



Dieter Weidemann ist seit 1997 bei Audi. Die Weiter-entwicklung des quattro Antriebs steht ihm oft im Mittelpunkt.



Bastian Heidler ent-wickelt seit 2016 elektri-sche Antriebe bei Audi.



Im Getriebezentrum werden Antriebsstränge in Dauertests erprobt und wichtige Erkenntnisse auch zum quattro Antrieb ermittelt.



FANREISE ZUR RALLYLEGEND 2026

[AUSNAHMEZUSTAND IN] SAN MARINO

**SONDER-
EDITION 2026:**

**40 JAHRE
GRUPPE B
RALLYLEGEND:
DAS SPECIAL
EVENT LIVE
ERLEBEN!**

09.-12.10.2026

4 TAGE | 3 NÄCHTE | (FR-MO)

FRÜHBUCHERPREIS

p.P. im DZ: € 499,-

gültig bei Buchung bis 31.05.2026

**GRUPPEN-
RABATT
SICHERN:**
Ab 10 Personen
1 x FREIPLATZ IM DZ
(eine Rechnung,
eine Zahlung,
eine Einstiegsstelle)

**OFTMALS
KOPIERT –
NIEMALS
ERREICHT!**

**PREISSTUFE 1
ALMOST SOLD OUT
NUR NOCH 30 PLÄTZE
FREI! JETZT BUCHEN!**

**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



Sonax Pflege Tipp

Duftend unterwegs

Wer mag es nicht, wenn es im Auto gut riecht? Noch besser, wenn der Scheibenreiniger und der Lufterfrischer für den Innenraum auch noch aufeinander abgestimmt sind! Sonax macht es möglich und das gleich in fünf unterschiedlichen Duftnoten.

Die Fans der Sonax Duftwelten genießen sie bereits bei Scheibenreinigen, Cockpitpflegern und dem „Klima Power Cleaner“: Düfte nach „Alm Sommer“-Bergkräutern, „Ocean Fresh“-Seeluft, „Sweet Flamingo“ oder karibischem „Havana Love“-Aroma sorgen bereits für das besondere Etwas bei der Autopflege. Seit heuer bringt der Autopflegespezialist diese Duftwelten auch zur dauerhaften Lufterfrischung im Auto zum Einsatz. Die „Sonax Air Freshener“ sorgen in Form eines schicken Kunststoffclips für das Lüftungsgitter langanhaltend für eine angenehme Beduftung im Autoinnenraum.



4 Wochen lang gut duften

Für den neuen „Air Freshener“ haben sich die Sonax Entwickler intensiv damit beschäftigt, auf Basis der langjährigen Erfahrungen eine flüssigkeitslose Alternative zu herkömmlichen Lufterfrischern anzubieten. Die Wirkung erzeugen hochwertige Parfümöle, mit denen der Kunststoff in einem speziellen Herstellungsverfahren beduftet wird. So sorgen die Lufterfrischer mehr als 30 Tage für ein intensives und langanhaltendes Dufterlebnis.

Neuvorstellung: DOTZ 4x4 Outland

Stahlfelge reloaded

Die neue DOTZ 4x4 Outland ist mehr als nur ein Stahlrad – sie ist ein Statement für alle, die das Extreme suchen. Mit einer Traglast von über 1.400 kg pro Rad richtet sich die Outland an professionelle Anwender, Expeditionsfahrzeuge und schwere Offroader, die auf maximale Belastbarkeit angewiesen sind.

Herzstück ist der 360°-Laserschweißprozess, der für höchste Präzision und Stabilität sorgt – ganz ohne CO₂-Emissionen. Die Kombination aus Shot Peening, konischem Scheibenprofil und modularer Bauweise macht die DOTZ 4x4 Outland zur technologisch fortschrittlichsten Stahlfelge ihrer Klasse – das perfekte Rad unter anderem für den Mercedes Sprinter und den Ineos Grenadier. Damit deckt der Deutsche Felgenrehersteller die gestiegene Nachfrage im Wohnmobilmobilbereich ab. Weitere 4x4 und Reisemobilanwendungen in 17 und 18 Zoll folgen.

Optisch überzeugt das neue Rad mit einem markanten Full-Face-Design, das nicht nur größer und konkav wirkt, sondern auch aerodynamische Vorteile bietet. Erhältlich in den Farben schwarz und bronze. Nachhaltig produziert, technisch überlegen und kompromisslos stark – die DOTZ 4x4 Outland ist gemacht für die härtesten und schwersten Bedingungen der Welt.



SPRITZTOUR NACH HOLLYWOOD!



Film, Snacks & Sunsets im Auto

Österreichs größte Leinwand

Genieße bei uns ein Kinoerlebnis in Extragröße mit über 500 m² Leinwandfläche auf der größten Kinoleinwand Österreichs.

Frische Mocktails & Cocktails

Täglich frisch zubereitete Cocktails (auch alkoholfrei als Mocktail) gibt es direkt auf unserer Cocktailinsel, oder bequem übers Handy zu bestellen.

#ErlebnisAutokino - mehr als nur Kino

Komm im Pyjama, dreh so laut auf wie du möchtest, nimm deinen Hund und deinen Goldfisch mit. In deinem Auto ist Kino so wie du es willst.

Snacks & Getränke teleportieren

Bei uns kannst du gemütlich über die Autokino-App deine Snacks und Getränke bestellen und bezahlen. Wir bringen sie zu deinem Auto.

Film-Klassiker & Blockbuster

Wir spielen für euch nicht nur die neuesten Blockbuster, sondern auch beliebte Klassiker aus der Vergangenheit.

Firmenevents & Privatveranstaltungen

Ideal für das ganz besondere und individuell gestaltete Firmenevent, aber auch Jungesellenabschiede, Geburtstage uvm.

Infos & Tickets unter: www.autokino.at



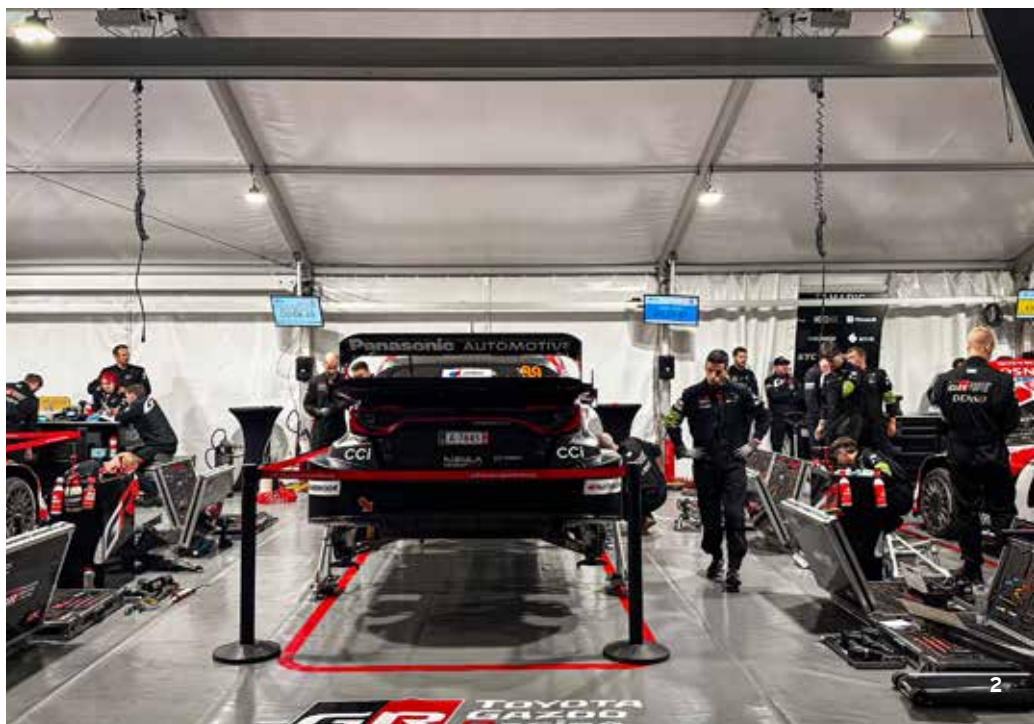
Toyota GR WRC Experience

Was sich der Keusch immer einfallen lässt

Toyota hat sich mit seinen GR-Modellen längst eine eigene Community aufgebaut – und die bekommt nun auch in Österreich einiges geboten.



„Win on Sunday, sell on Monday“ – dieses Prinzip galt über Jahrzehnte hinweg als goldene Regel der Automobilindustrie. Motorsport diente als ultimatives Schaufenster für Leistung und Technik. Doch die Zeiten haben sich verändert, Budgets wurden umgeschichtet. Und dennoch gibt es sie noch: Hersteller, die dem Motorsport einen hohen Stellenwert einräumen und eine direkte Verbindung zwischen Rennstrecke und Schaumraum ziehen. Porsche gehört dazu, Ferrari ohnehin, vielleicht noch BMW – und schon länger auch der größte Automobilhersteller der Welt, Toyota. Mit dem Motorsport-Label „GR“ hat man – ähnlich wie BMW mit „M“ oder Audi mit „S“ – eine eigene Sportmarke etabliert, die dem Kunden zeigt: Hier steckt Motorsporttechnik drin. Oder zumindest entsprechende Verzögerungen ...



Kunden wollen mehr

Das renommierte Wiener Autohaus Keusch (Toyota, Lexus, Maserati) geht dabei noch einen Schritt weiter. Seit der Eröffnung des eigenen GR-Schaumraums im 20. Bezirk setzt man verstärkt auf Kundenbindung und bietet fast monatlich gemeinsame Touren an. Im Rahmen der Rallye-WM-Rückkehr nach Kroatien haben wir uns diesen Frühling an die Gruppe angeschlossen und erlebt, was den GR-Spirit tatsächlich ausmacht. Während bei klassischen Ausfahrten oft Kulinarik im Vordergrund steht, geht es hier um das Wesentliche: das Fahren unter Gleichgesinnten und das zu einem fairen Preis. Neben vielen GR Yaris und einigen Supra ist auch ein steirischer Audi-Fahrer mit dabei, der sich zwar den einen oder anderen Schmäh gefallen lassen muss, aber dennoch herzlich aufgenommen wird. Denn die Touren stehen bewusst auch Fahrern anderer Marken offen. Über Partner besteht zudem auch die Möglichkeit, einen GR Yaris zu mieten – ideal für alle, die noch keinen ihr Eigen nennen.

Spaß mit Fahren

Mit Achim Mörtl wurde ein Guide engagiert, der selbst seit vielen Jahren Erlebnistouren zum Autofahren anbietet und mit seiner Rallyegeschichte auch aus dem Effeff zu erzählen hat. Der 55-jährige Kärntner fuhr selbst zu Beginn seiner Rallyekarriere auf Toyota, 1993 und 1994 mit Celica Turbo, 1995 dann mit dem legendären GT-Four („daran habe ich noch gute Erinnerungen“). Schon am ersten Abend macht er klar, worum

es geht: „Wir sind zum Autofahren hier. Autofahren, das ist Emotion, das ist Leidenschaft – los geht's!“ Ausgangspunkt ist ein großes Hotel in Postojna in Slowenien, angrenzend an die zweitgrößte Tropfsteinhöhle der Welt. Doch die Stalaktiten und Stalagmiten lassen wir erst einmal links liegen und machen uns auf zum ersten Highlight der Tour. Wer Rallye live erleben will, muss früh dran sein – nur so ergattert man die besten Plätze, wenn Solberg, Evans & Co. vorbeifliegen. Zwei Prüfungen sehen wir uns an diesem Freitag an.

weiter auf der nächsten Seite



Navigation leicht gemacht

Navigiert wird per App, die die Gruppe von Etappenort zu Etappenort führt – klarerweise nicht auf dem schnellsten Weg, denn wir sind ja zum Autofahren hier ... Im slowenischen und dann im kroatischen Hinterland lässt es sich noch herrlich Autofahren, bei kaum Verkehr, wenig Ortschaften und schon gar keinen Blitzern. Highlights sind unter anderem die legendäre Bergrennstrecke in Ilirska Bistrica und die Original-Wertungsprüfung Bribir-Novi Vinodolski. Die Strecken durchs Sloweniens und Kroatiens Hinterland bieten perfekte Bedingungen: wenig Verkehr, kaum Ortschaften, dafür umso mehr Fahrspaß. Mit unserem weinroten Toyota GR Yaris aus der Presseabteilung, Allrad – 280 PS aus nur drei Zylindern – perfektes Fahrwerk – steifes Chassis – passgenaue Schaltung – kann man das auch gnadenlos umsetzen. Das Gute an der App ist, dass jeder in einem für sich angemessenen Tempo fahren kann. Die Guides Achim Mörtl und Kompagnon Stefan Eichhorner sehen auch aus der Ferne, falls jemand verloren geht. Und selbst auf schmalen Wegen und entlegenen Gegenden ist das fast unmöglich, denn der eingebaute Routenplaner zeigt einem auch immer gleich einen Weg zurück an und gibt die Befehle mittels Sprachausgabe an uns weiter.

Beim Essen mit „Taka“

Am Abend lädt uns Toyota Gazoo Racing in den Servicepark ein. Wir bekommen eine Führung durch die Werkstatt und die dahinterliegende Logistik. Anschließend essen wir dort, wo auch die Fahrer, Mechaniker und Teammanager Juha Kankkunen während der Rallye speisen. Es dauert nicht lange, und der spätere Rallyesieger Takamoto Katsuta biegt um die Ecke. Es ist der perfekte Moment für Selfies, Autogramme und Benzingsprache. Einen Wermutstropfen muss allerdings Familie Bauernfried aus dem Waldviertel verkraften. Der große Held



der elfjährigen Tochter, Oliver Solberg, ist nach einem Ausfall bereits zurück im Hotel.

Nach einer weiteren Übernachtung in Postojna geht's am Samstag in Richtung Jadranska Magistrala – der berühmten Meeresstraße an Kroatiens Küste. Hier haben wir zunächst Glück, denn der Ferienverkehr ist noch in weiter Ferne und auch die Motorradsaison beginnt erst langsam. Wir genießen die Sonnenstrahlen und blicken auf die Insel Krk. In einem Restaurant in Karlobad machen wir die Kehrtwende und cruisen etwas entspannter retour.

Gegen das Artensterben

Zum GR Yaris selbst muss man eigentlich nicht mehr viel sagen. Toyota hat hier ein Fahrzeug geschaffen, dessen Wertschätzung vermutlich erst in einigen Jahren ihren Höhepunkt erreichen wird. Wie die anderen, einst motorsportlich großen japanischen Marken Mitsubishi und Subaru mit Lancer Evo und Impreza STi hat Toyota damit einen Rallyewagen für die Straße erschaffen. Vergleichbare

Konzepte sind durch Emissionsvorgaben, Konzernstrategien und politischen Druck weitgehend verschwunden. Toyota hingegen bleibt dran und entwickelt weiter. Nach Facelift und Sondermodellen wie „Sébastien Ogier“ und „Kalle Rovanperä“ folgt nun das nächste Upgrade: ein Aero-Paket mit markantem Heckflügel, zusätzlichen Lüftungsschlitzen und optimiertem Unterboden. Die teilweise limitierten Modelle starten bei mindestens 58.000 Euro, beim neuesten Aero-Paket liegt der Einstiegspreis bei 62.290 Euro. Nächste Gelegenheit für ein Fahrerlebnis der besonderen Art gibt es am 20. Juni mit der „Roadtrip & Slalom-Action“ in der Steiermark. Eine Woche vor dem Formel-1-Grand-Prix führt Achim Mörtl über einige der schönsten und beeindruckendsten Strecken der Region. Anschließend wartet in Fohnsdorf im Rahmen der Autoslalom-Staatsmeisterschaft die Möglichkeit, sich selbst gegen die Uhr zu messen. Anmeldung unter: www.keusch.com/gazoo-racing/events/ausfahrt

Keijo Keke Platzer



Fotos: Achim Mörtl - emotionale Mobilität



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

PERFORMANCE FÜR DIE STRASSE



Psychologie: Warum Aufklärung wichtig ist

Sex & More

Mag. Nicole Kienzl, MSc

ist als Sexual- und Paartherapeutin in Mödling tätig

www.sexual-therapie.at



Auf der Straße regelt die Ampel den Verkehr – das versteht jedes Kind. Auch im zwischenmenschlichen Verkehr hilft das Ampel-Prinzip. Außerdem leiten wir über auf die Gefahren das Paradoxon, dass Autowerbungen entsexualisiert sein müssen, andere tägliche Konsumgüter aber nicht.

Sexualität begleitet den Menschen von der Geburt bis ins hohe Alter. Trotzdem hält sich hartnäckig die Vorstellung, Sexualität beginne erst mit der Pubertät. Aus entwicklungspsychologischer Sicht stimmt das nicht. Körperwahrnehmung, Nähe und Neugier gehören von Anfang an zur menschlichen Entwicklung. Zeitgemäße Sexu-
a-
ufklärung setzt deshalb früh an – nicht überfordernd, sondern altersgerecht und Schritt für Schritt. Kinder stellen irgendwann die einfache, aber große Frage: „Was ist Sex?“ Eine hilfreiche Antwort besteht darin, Sexualität nicht nur auf Geschlechtsverkehr zu reduzieren. Sexualität umfasst Gefühle, Nähe, Körperwahrnehmung, Lust und Beziehung. Ein anschauliches Modell ist das sogenannte Ampelprinzip. Rot bedeutet Stopp. Gelb steht für Unsicherheit. Grün bedeutet: Es passt. Sexualität ist dann stimmig, wenn drei Ebenen gleichzeitig auf Grün stehen:

Kopf: Ich möchte das und finde es gut.

Gefühl: Ich fühle mich sicher und wohl.

Körper: Es fühlt sich angenehm an.

Wenn diese drei Ebenen bei einer Person stimmig sind, kann sie ihren Körper selbst entdecken. Wenn sie bei zwei Menschen gleichzeitig passen, kann Sexualität miteinander stattfinden. Gleichzeitig gilt eine klare gesellschaftliche Grenze. Sex haben Erwach-

sene miteinander oder ältere Jugendliche untereinander – niemals Erwachsene mit Kindern. Kinder entdecken ihren Körper, auch ihre Genitalien. Wichtig ist, dass sie lernen, ihren Körper zu verstehen und korrekt zu benennen. Begriffe wie Penis, Vulva oder Vagina sind keine Tabuwörter. Sprache stärkt Kinder. Sie hilft ihnen, über ihren Körper zu sprechen und sich im Zweifel Hilfe zu holen. Offene Gespräche über Sexualität gehören deshalb zu den wirksamsten Formen der Prävention gegen sexuelle Gewalt. Studien zeigen, dass gut aufgeklärte Kinder im Durchschnitt später sexuell aktiv werden, sich besser schützen und schneller Unterstützung suchen, wenn Grenzen verletzt werden.

Interessant wird es, wenn man einen Blick auf die gesellschaftliche Entwicklung wirft – auch aus der Perspektive der Werbung. Über Jahrzehnte galt: Sex sells. Besonders deutlich war das in der Autowerbung. In vielen Kampagnen der 1970er bis 90er-Jahre wurden sexualisierte Bilder gezielt eingesetzt, um Fahrzeuge emotional aufzuladen. Modelle posierten neben Sportwagen, Körper wurden zum Blickfang. Heute wäre ein großer Teil dieser Werbung in dieser Form kaum noch möglich. Die Regeln für Werbung im öffentlichen Raum sind deutlich strenger geworden. Jugendschutz, Gleichstellung und ethische Standards spielen eine wesentlich größere Rolle. Plakatwerbung, TV-Spots oder

große Kampagnen werden sorgfältiger geprüft. Man könnte sagen: Der öffentliche Raum ist heute deutlich stärker reguliert als früher. Paradoxe Weise gilt das jedoch nicht im gleichen Maß für den digitalen Raum. Pornografische Inhalte sind im Internet oft mit wenigen Klicks erreichbar. Kinder und Jugendliche stoßen teilweise unbeabsichtigt darauf – etwa über soziale Medien, Gruppenchats oder scheinbar harmlose Suchanfragen. Hier zeigt sich ein gesellschaftlicher Widerspruch: Die klassische Werbung – etwa für Autos – wird streng reguliert. Gleichzeitig existieren im Internet Inhalte, die wesentlich expliziter sind und deutlich leichter zugänglich sein können.

Die Realität ist deshalb: Kinder lassen sich nicht vollständig vor solchen Inhalten abschirmen. Der entscheidende Schutz besteht nicht im Schweigen, sondern in Aufklärung und Begleitung. Viele Kinder kommen irgendwann mit pornografischen Inhalten in Kontakt. Manche reagieren neugierig, andere irritiert oder überfordert. Wichtig ist, dass sie wissen: Sie dürfen jederzeit mit Erwachsenen darüber sprechen. Eine häufige Angst von Kindern ist, dass ihnen sofort das Handy oder der Computer weggenommen wird. Diese Sorge führt oft dazu, dass sie ihre Erfahrungen verschweigen. Stattdessen hilft ein Gespräch. Man kann erklären, dass Pornografie inszeniert ist – ähnlich wie ein Actionfilm.

Dort springen Menschen aus dem dritten Stock und laufen anschließend unverletzt weiter. In Pornofilmen handelt es sich ebenfalls um Schauspielerinnen und Schauspieler, Drehbücher und Inszenierung. Das Gezeigte entspricht nicht der Realität von Beziehungen, Respekt und gegenseitigem Einver-



ständnis. Gerade für Jugendliche ist eine wichtige Botschaft: Neugier ist normal. Gründe können Erregung, Langeweile, Informationssuche oder Gruppendruck sein. Entscheidend ist, dass junge Menschen lernen, zwischen Inszenierung und Realität zu unterscheiden. Wenn Kinder oder Jugendliche mit ihren Fragen zu Erwachsenen kommen, ist das ein Zeichen von Vertrauen. Dann entsteht die Möglichkeit, Werte zu vermitteln: Respekt, Konsens, Selbstbestimmung und Verantwortung. Sexu-
a-
ufklärung bedeutet deshalb nicht, etwas zu beschleunigen. Sie ist vielmehr eine Art Fahrschule fürs Leben – und hilft jungen Menschen, sich in einer komplexen Medienwelt sicher zu orientieren.

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

Österreich: VW Golf Falco Editions

Into the Light

Volkswagen präsentiert zwei einzigartige Sondermodelle, die der wohl ikonischsten Musikfigur des Landes gewidmet sind: Falco. Die exklusiven Editions werden ausschließlich in Österreich erhältlich sein: die Golf Falco Edition und GTI Falco Edition.

Volkswagen engagiert sich seit vielen Jahren im Musikbereich und schafft mit Konzerten, Partnerschaften und Sondereditionen neue Zugänge zur Kultur. Unvergessen die großen Europatourneen in den 90er Jahren von Genesis, Pink Floyd, Rolling Stones und Bon Jovi – mit Partner Volkswagen und immer umgesetzt mit passenden Sondermodellen.

Die Golf Falco Editions setzen diese Linie konsequent fort, die Edition-Modelle enthalten markante Designelemente, die

an Falco und sein Wirken erinnern: prägnante Schwarz-Akzente, ein Signature-Emblem an der C-Säule, spezielle Interieurdetails und natürlich ein Top-Soundsystem von Harman Kardon. Beide Modelle werden durch eine eigens kreierte Präsentbox mit feinsten Vinyl-Platte ergänzt.

So verfügt die Golf Falco Edition über LED-Matrix Scheinwerfer, 18 Zoll Räder, Soundsystem Harman Kardon. Dazu kommen ein prägnantes B-Säulen Dekor mit Texten, die Unterschrift und

der Schriftzug FALCO auf der C-Säule, ein Badge „Falco Edition“ im Innenraum und die Präsentbox bestehend aus Schlüsselanhänger, Microfasertuch, Headphones Beats by Dr. Dre Studio Pro und die Vinyl-Ausgabe von „FALCO 3“.

Die Golf GTI Falco Edition ist als limitierte Auflage von 40 Stück erhältlich. Zu seinen Highlights zählen das schwarz lackierte Dach, 19 Zoll Räder, Black-Style-Paket, Soundsystem Harman Kardon und das adaptive Fahrwerk DCC. Dazu kommen: B-Säulen Dekor,

C-Säulen Dekor Unterschrift + Schriftzug FALCO, Innenraumbadge „Falco Edition 01/40“, Radnabenkappen mit der Unterschrift von Falco und die Deluxe Präsentbox bestehend aus Schlüsselanhänger, Microfasertuch, Headphones Beats by Dr. Dre Studio Pro und die Deluxe Vinyl-Ausgabe von „FALCO 3“. Farblich ist der Falco GTI in den Außenlackierungen schwarz, rot und mondsteingrau erhältlich. Preislich startet die Golf Falco Edition ab 32.990 Euro. Die Golf GTI Falco Edition ist ab 56.490 Euro zu haben.





ZWEI WELTEN. EINE GOLF-FAMILIE:
WITTMANN

★ ★ ★ ★ ★
The Leading Golf Courses



Rückblick: Nie erschienene SUV

Schattenkraxler

SUV boomen wie keine andere Fahrzeuggattung. Ein entsprechendes Modell ist praktisch eine Erfolgsgarantie. Da ist es direkt überraschend, dass es doch einige Projekte gar nicht auf die Straße geschafft haben. Begleiten Sie uns auf eine Reise über nie auf den Markt gekommene ultra kleine City-SUV, potente Tuning-Versionen bis hin zum Ultraluxus-Kreuzer.

Genesis GV90

Der GV90 war ein eigentlich für 2024 geplanter vollelektrischer Luxus-SUV mit bis zu drei Sitzreihen und sollte als Flaggschiff über dem GV80 starten. Er hätte voraussichtlich auf der gleichen EV-Plattform wie der Kia EV9 basiert, damit rund 480 Kilometer Reichweite und etwa 500 PS, 800-Volt-Architektur sowie Allradantrieb geboten. Maximaler Luxus und ein besonders hochwertiges Interieur dürfte bei einem sechsstelligen Betrag schon drinnen sein. Die Luxusmarke von Hyundai ist leider ohnehin nicht in Österreich vertreten. Schade!



Illustrationen: Reichel Car Design

Peugeot 1008

Auf Basis des DS 3 Crossback hätte sich auch ein kleines Geschwisterchen als Peugeot 1008 angeboten. Gerade mal vier Meter lang, Vorderradantrieb und Turbomotoren bis zu 150 PS hätten die City-SUV ausgemacht. Aus dem Debüt für 2022 wurde leider nichts.



BMW X4

Vom neuen X3, welcher bereits in vierter Generation angelangt ist, wird es keinen Coupé-Ableger X4 mehr geben. Allerdings planen die Bayern einen iX4, also eine flache Version des neuen iX3 mit 800 Volt-Technologie. Damit wäre das SUV-Coupé ein reiner Elektriker. Liebhaber fossiler Kraft müssen sich daher auf dem Second Hand-Markt umsehen.



Bentley „Babytayga“ & Bentayga Coupé

Autocar und Auto Express wollten vor über einem Jahrzeit bereits von den Plänen über den zweiten SUV der Marke Bentley erfahren haben. Das kompaktere Modell sollte Jaguar F-Pace oder auch dem Porsche Macan Konkurrenz machen und die Stückzahlen beinahe verdoppeln. Unklarheit bestand bei der technischen Basis. Geplant sollen Heck- und Allradantrieb gewesen sein. Womöglich bot sich sogar die Plattform des Porsche Panamera an. 2019 hätte das kleinere SUV laut den britischen Gerüchten auf den Markt kommen sollen. Gekommen ist es zum Glück nicht, das Ausschachten der Marke wie bei Maserati oder Jaguar wäre keine gute Idee gewesen.

Die Gerüchte im gleichen Zeitraum über eine **Coupé-Version des Bentayga** waren schon plausibler, schließlich hat in der Klasse fast jeder Hersteller eine sportliche oder extravagante Karosserievariante im Köcher. Das Coupé kam jedenfalls bis heute nicht, wohl auch zum Schutz der Plattformbrüder Lamborghini Urus, Porsche Cayenne Coupé oder auch Audi Q8.

Opel Adam X

Gleiche Plattform, Abmessungen und Motoren hätten es für einen weiteren Ableger von Opel gespielt. Dieser hätte angeblich namentlich die Nachfolge des gescheiterten dreitürigen Fiat 500 Konkurrenten antreten dürfen. Aber auch der Opel kam nie auf den Markt.





Nissan Juke Nismo

Der Juke R mit V6 und bis zu 700 PS ist heute ziemlich legendär. Fünf Stück wurden für sechsstellige Beträge gebaut. Deutlich bodenständiger war die reguläre Sportserie. Zwischen 2013 und 2019 bot Nissan vom Juke eine richtig spaßige und ambitioniert hart gefederte Nismo-Variante an. 200 PS in der Basis, 218 PS spielte der Nismo RS. Für 2021 hatten Insider eigentlich auch vom neuen und zweiten Juke eine heiße Nismo-Variante erwartet. Ein 1.6 Liter-Vierzylinder-Turbobenziner mit mindestens 220 PS, Allradantrieb samt manuellem 6-Gang-Getriebe sollten es richten, aber das Auto kam bis heute nicht.



Audi Q2 RS & BMW X2 M

Beide SUV spielen im City-Segment und sind Vertreter von Quermotoren und Frontantrieb. Allradantrieb wäre somit für beide potentielle Power-Versionen absolute Pflicht gewesen. Für den Audianer war kurze Zeit sogar ein Fünfzylinder-Turbo in Überlegung, wohl hätte man sich schon aus Respekt zum Q3 RS für einen Vierzylinder-Turbo entschieden, wie ihn auch der 300 PS starke aber nur kurz gebaute SQ2 erhielt. Mindestens 350 PS hätte ein potentieller RS Q2 also schon mobilisieren müssen.

Gut informierte Quellen wollten erfahren haben, dass unter die Haube eines möglichen X2 M ebenfalls ein Vierzylinder-Turbobenziner mit gut 375 PS einziehen hätten sollen, natürlich an besagten serienmäßigen Allrad und flotte 8-Gang-Automatik gekoppelt. Zu beiden Autos kam es leider nie. Der X2 fährt längst in zweiter Generation vor, der Q2 läuft im Sommer ohne direkten Nachfolger aus.



Skoda Karoq

Der 2017 erschienene Karoq gilt als Nachfolger des Yeti, doch als Tiguan II-Bruder offenbart er, dass er klar eine Nummer größer in der Kompaktklasse spielt, während der spätere Kamiq eher als Yeti-Nachfolger stimmig ist. So oder so, der Karoq ist damit seit neun Jahren auf dem Markt. Sein Bruder Seat Ateca sogar ein Jahr mehr. Beide verkaufen sich bestens und erfreuen die Kunden vor allem mit analoger Bedienung. Vermutlich gibt es deswegen, trotz überdurchschnittlichen Dienstjahren keinen Grund für einen modernen Nachfolger, während Tiguan und Q3 bereits in der nächsten und deutlich digitaleren Generation unterwegs sind. Wie ein Karoq auf deren Basis ausgesehen hätte, zeigt die rein spekulative Illustration.



SKODA

Werde auch du Teil der Family



bzw. bis zu 100.000 km



**Jetzt attraktive
Vorteilspakete sichern!**

Fabia

ab 14.460,- Euro



Kostenlos: 
4 Alu-Winterkomplettäder.

Octavia Combi

ab 25.580,- Euro



**Mit der Karoq 4x4 Prämie
2.000,- Euro sparen.**

Karoq

ab 28.290,- Euro

Bei Finanzierung, Versicherung und Service über die Porsche Bank.

Sichern Sie sich bis zum 30. Juni 2026 attraktive Angebote!
Schnell zugreifen: Viele Fabia, Karoq und Octavia Combi sofort verfügbar.

Symbolfotos. Stand 04.05.2026. Unverb., nicht kart. Richtpreise inkl. NoVA und 20% MwSt. für Privatkunden. Berücksichtigte listenpreismindernde Nachlässe: Family-Bonus (Fabia/Octavia 2.000,- | Karoq 3.000,-), 2.500,- Finanzierungs-, 1.000,- Versicherungs- (bei Abschluss einer KASKO Versicherung) und 1.000,- Service-Bonus (bei Abschluss eines Service-Produktes) der Porsche Bank. Mindestlaufzeit 36 Monate, Mindest-Nettokredit 50% vom Kaufpreis. Karoq 4x4 Prämie gilt für Karoq 4x4. Kostenlose vier original Alu-Winterkomplettäder für Octavia Privatkunden in Kombination mit kostenpflichtiger Škoda TopCard. Alle Aktionen gültig mit Kaufvertrags-/Antragsdatum 03.12.2025 bis 30.06.2026. Details zu den definierten Winterkomplettädern und zu allen Aktionen erhalten Sie unter skoda.at/aktionen bzw. bei Ihrem Škoda Betrieb. *5 Jahre Neuwagengarantie bzw. bis zu 100.000 km Gesamtkilometerleistung inklusive. Je nachdem, was zuerst eintritt.

Verbrauch: 4,3–8,5 l/100 km. CO₂-Emission: 112–195 g/km.

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