motor&more
Februar/März 2018
www.motorandmore.at

Autonom: Renault Symbioz

Wirklich losgelöst

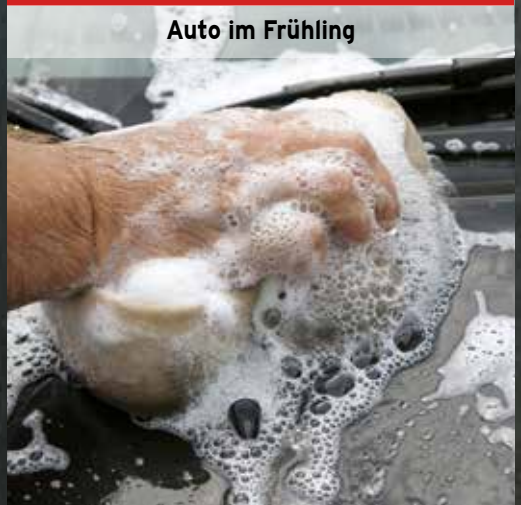
TESTS: Hyundai Kona • Ford Ka+ • Citroën C3 • VW Arteon • Peugeot 308 SsangYong Tivoli • Mercedes-AMG E63 S • Renault Koleos

News

G-Klasse & Co.

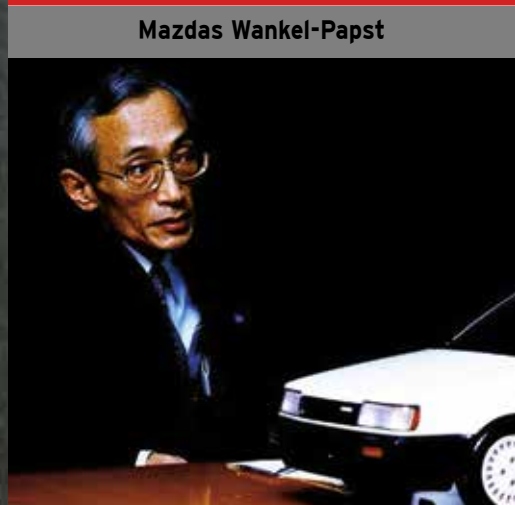
Thema

Auto im Frühling



Classic

Mazdas Wankel-Papst



www.pluscity.at

PLUSCITY
First Class Shopping

45 RESTAURANTS, BARS & CAFÉS – OBERÖSTERREICHS ERSTE GENUSSADRESSE

Ob feurige Burritos, herzhafte Burger, knackige Salate, Spezialitäten aus Fernost, saftige Steaks oder italienische Küche – die PlusCity ist DIE Adresse für kulinarische Highlights aus aller Welt. **So viel Auswahl gibt's nur hier.**

12 LOKALE **JEDEN SONNTAG** ab 12.00 Uhr für Sie geöffnet:

L'OSTERIA ÖSTERREICH · KFC sogood · SUBWAY · SURACE · my indigo eat and smile · OX STEAKS & GRILL

akakiko EASY JAPANESE FUSION · DUNKIN' DONUTS · OLIVA · Hollywood MEGAPLEX PLUSCITY · ocean park FAMILY ENTERTAINMENT CENTER

editorial

Liebe Leserinnen, liebe Leser!

In manchen Teilen der Republik war der Winter eigentlich gar nicht da, in anderen war er kurz und schmerzvoll; aber wir behalten ihn ja doch im Auge. Es wäre nicht das erste Mal, dass er uns mit einer Zugabe überrascht. Wenn wir uns überraschen lassen! Sofern – völlig überraschend – der milde Winter ja doch sanft in einen milden Frühling übergeht, wird es Zeit für Reinigung. Zum Frühjahr gehört der Putz, auch fürs Auto. Dabei sollte man systematisch vorgehen. (Behaupten wir halt.) Nicht erst lang zu suchen braucht man nach Schäden in der Windschutzscheibe. Man sollte sie nicht ignorieren. Aus kleinem Schaden kann schnell großer werden. Ob die Scheibe reif für den Tausch ist und worauf man dabei achten sollte, wissen die Experten von Forstinger. Wie viele Sensoren blicken heute durch die Windschutzscheibe nach vorn, und was tun sie alles? Mehr darüber in diesem Heft!

Rollen unsere Autos bald schon eigenständig zum Waschen und Reparieren? Machen sie sich autonom Termine aus? Lassen sie's dann eigenmächtig von unseren Kreditkarten abbuchen? Das Cover, und vielleicht auch die Auto-Zukunft, gehört dem Autonomie-Konzept von Renault. Ganz von der Leine gelassen wird der Selbstfahrer noch nicht. Lange kann es aber nicht mehr dauern. Kreditkartennummer kriegt er von uns auch noch keine. Sicher ist sicher!

Noch ganz zum Selberfahren ist die G-Klasse von Mercedes (wir murmeln leise „Puch") – nach vier Jahrzehnten der erste Modellwechsel, und man muss schon zweimal hinschauen. Innen gibt's dafür Luxus statt Bundesheer-Charme. Klettern kann der neue G aber noch immer. Einiges rollende Material hatten wir wieder im Test-Fuhrpark, vom Ford KA+ bis zum Mercedes-AMG E63. Bitte umblättern!

Viel Spaß, auch in unserem achten Jahr, wünscht wie immer
Ihre Motor&more-Redaktion

inhalt

Coverstory:	Autonomes Fahren mit Renault	4
Vorstellungen:	Subaru XV	8
	VW T-Roc & SEAT Arona	10
	Toyota Landcruiser	11
	VW up! GTI	12
	Jaguar E-Pace	14
	Detroit Auto Show: G-Klasse & Co.	16
	Vienna Auto Show: Lada & Co.	20
Ausblick:	Mittelklasse-Zukunft	22
Tests:	Hyundai Kona	24
	Ford KA+	25
	Renault Koleos	26
	Citroën C3	28
	SsangYong Tivoli	29
	Mercedes-AMG E63 4MATIC	30
	Peugeot 308	32
	VW Arteon	33
Alternativ:	Wasserstoff-Honda Clarity	34
Verkehr & mehr:	Fahren im Frühling	36
	Windschutzscheiben-Profis: Forstinger	42
	Rückrufe: nicht nur „Dieselgate"	44
Classic:	Mazdas Wankel-Papst	38

Impressum:
Eigentümer und Herausgeber: Speedcompany OEG, 2231 Strasshof, Schönkirchner Straße 4. Chefredaktion: Johannes Gauglica. Redaktion: Beatrix Keckeis-Hiller, Florian Laszlo, Bernhard Reichel, Keijo Keke Platzer. Fotos: Robert May. Grafik & Produktion: Martina Scharmitzer. Druck: Ferdinand Berger & Söhne GmbH, Horn. Vertrieb: Forstinger GmbH, 1230 Wien.
Fotonachweise: Cover – Renault, Seite 1 und 3: Daimler, Pixabay, Mazda, RM Sotheby's, Lada

Nicht für die Serie: der Renault Symbioz dient als Demo Car für die Autonomie-Entwicklung – wenn's blau leuchtet, fährt er selbsttätig, der Mensch ist körperlich anwesend, mental vielleicht nicht

Fotos: Renault

Coverstory: Renault Symbioz

Wirklich

Einen Ausblick auf die nahe Zukunft des automatisierten Autofahrens lieferte Renault unter realen Bedingungen mit einem vollelektrisch angetriebenen Demo-Car.

Neu denken wird man sich das Autofahren wohl müssen. Die Entwicklung geht weg von der Aktivität, hin zur Passivität. Denn Automatisierung ist die Tendenz, auch in der Welt der individuellen motorisierten Mobilität. Es scheint, als wäre Fahrspaß zunehmend verpönt und das Thema der Zukunft – Hand in Hand mit der Antriebs-Elektrifizierung – das Überlassen der Entscheidungsfreiheit an Computer. Eine Vorschau darauf, wie Renault das sieht und gestalten will, offerierte die Rhombusmarke vergangenen Herbst auf der IAA in Gestalt des Concept Cars Symbioz. Er führt die Design-Ansätze seiner Vorgänger-Prototypen DéZir und Trézor fort; es ist aber ein viersitziges Sport-Coupé. Details wie die Lichtsignatur zitieren die aktuellen Serienbrüder, das Interieur ist futuristisch mit komfortabler, wohnlicher Ausstattung. Eine Kostprobe, wie sich das leibhaftig und unter weitgehend realistischen Bedingungen anfühlt, lieferte Renault mit dem vom Concept weiterentwickelten Demo Car. Es schafft die vierte von fünf Stufen des als „autonom" klassifizierten Fahrens. Location war die hauseigene Entwicklungs-Dependance eine gute Autostunde von Paris entfernt. Von dort aus hat der Symbioz bislang gut 10.000 Fahrkilometer abgespult – vor allem auf einem mit den örtlichen Behörden und dem Betreiber akkordierten Teilstück der Autobahn A13, der „Route de Normandie".

völlig losgelöst

Fährt auch passiv

Das Hauptquartier mitten in den Gärten eines klassischen französischen Châteaus könnte durchaus als futuristisches Wohnhaus durchgehen – eines mit Wohnzimmer-Garage. Darin kann sich der fast fünf Meter lange, nicht ganz zwei Meter breite und weniger als eineinhalb Meter hohe Batterie-Elektriker auf einer Plattform drehen. Zum Beispiel um fürs Laden oder Auslesen der Daten in die passende Position gebracht zu werden. Hier wird der Flachmann mit mehr als drei Metern Radstand nicht nur garagiert, sondern auch präpariert für eine rund hundert Kilometer lange Testfahrt.

Für die sollte er trotz Strom-konsumierender Onboard-Testgeräte, voller Besetzung (vier Personen) und fleißiger Klimatisierung bei normannisch-winterlichem Wetter mit viel Regen und wenig Sonne, angesichts einer angegebenen Reichweite von fünfhundert Kilometern ausreichend gerüstet sein. Selbst wenn die beiden Elektromotoren an der Hinterachse, ein Aggregat pro Rad, bis zu 680 PS Spitzenleistung und ein Maximal-Drehmoment von 660 Newtonmetern produzieren.

Das klingt nicht nur markig, das fühlt sich – selbstverständlich im Aktivfahr-Modus – auch so an, auf den spärlich befahrenen Landstraßen. Der Akku sitzt im Wagenboden, die Leistungselektronik ist unter die Fronthaube gepackt. Der sportlich konzipierte Elektriker wirkt fein ausbalanciert, und je nach Fahrmodus – „Classic“ oder „Dynamik“ – benimmt er sich entweder typisch französisch komfortabel oder dynamisch-sportlich. Denn, entgegen der eingangs angesprochenen Befürchtung, will Renault nicht am Fahrspaß rütteln. Der stellt sich spätestens beim Durchpfeilen unzähliger Kreisverkehre auf dem Weg zur Autobahn auch absolut ein.

Die Kombination aus Heckantrieb und Vierradlenkung greift sich sehr sportlich an. Damit gelingt das Einreihen in den flott fließenden Autobahnverkehr in einem Wimpernschlag ohne Blick in die Rückspiegel. Denn es gibt keine. Deren Aufgabe nehmen Kameras und ein Display pro Seite, im gewohnten Blickfeld. Wie auch immer, die angegebenen sechs Sekunden für den Null-auf-100-Sprint glauben wir dem 2,2-Tonner. Dessen System signalisiert bei einem Speed von rund 120 km/h, das Fahren übernehmen zu können und in den „Hands Off“-Modus zu wechseln.

Route de Autonomie

Ist der Pilot dazu bereit, muss er die Hände vom Lenkradkranz nehmen und auf dem Volant für ein paar Sekunden simultan zwei Tasten drücken. Ist das gelungen, kann man dem Lenkrad zuschauen. Kommod zurückgelehnt: Mobiliarposition, Lichtstimmung, Sound und Raumparfumierung stimmen sich auf den Fahrmodus ab. Man kann auch, den Sitz ein wenig aus der Achse gedreht, die Landschaft betrachten. Oder beobachten, wie das automatisierte System den Blinker einschaltet, zum Überholen die Spur wechselt, sich wieder einreiht, wie beschleunigt und gebremst wird. Eine Ahnung davon hat man ja, wenn man Automaten wie Abstands- und aktiver Spurhalteassistent etc. in etlichen Fahrzeugen schon ausprobiert hat. Trotzdem: Gehört man zur Fraktion der aktiven Autofahrer, zuckt es hier und da in den Händen, um korrigierend einzugreifen.

Inzwischen stellt eine Flut von Anzeigen und Darstellungen und Hinweisen auf den Monitoren (OLED-Screens), die Kombiinstrument und Infotainment-Display ersetzen – hinter dem Lenkrad und auf der Mittelkonsole sowie

Stufe vier: „Mind Off." Die VR-Brille kann uns dann jederzeit schönes Wetter vorgaukeln
Foto: Renault

im Head-Up-Display – die jeweilige Aktivität dar. Zu der auch die Ankündigung und die Ausführung des Passierens einer Mautstelle gehört. Die der Symbioz unter der (An-)Leitung eines GPS-Signals absolviert. Die Kommunikation zwischen Sensoren und Infrastruktur ist angesichts etlicher auseinander laufender Spuren und der Absenz von Markierungen (noch) nicht möglich. Möglich ist aber das Wechseln in die nächste Stufe der Fahr-Automatisierung, in den „Mind Off"-Modus. Zwecks Anschaulichkeit bekommt man dafür eine Datenbrille aufgesetzt. Der Gedanke an einen Blindflug stellt sich ein und die Frage, ob man der Elektronik vertrauen kann.

Funktioniert blendend

Man ist ohnehin nicht allein. Zwingend vorgeschrieben ist für die Testfahrten ein Techniker auf dem Beifahrer- und einer auf dem Rücksitz, plus Begleitfahrzeug. Dem kann man ebenso wenig Beachtung schenken wie der blauen Außenbeleuchtung des Symbioz oder dem realen Geschehen auf der regennassen Autobahn. Denn die virtuelle Realität gaukelt zunächst eine frühlingshaft sonnige Normandie vor. Danach in rascher Abfolge eine dicht bebaute Stadt mit starker Ähnlichkeit zur Défense in Paris, daraufhin eine beeindruckende Sonnenfinsternis und schließlich einen Seine-Rundflug mitten in einem Schwalbenschwarm. Spätestens dann ist man endgültig „Mind Off". Bei Autobahntempo, nicht unter hundert Kilometer pro Stunde.

Zurück in die grau-vernieselte Realität. Die tief stehende Wintersonne kämpft wacker gegen die grauen Regenwolken, hin und wieder schickt sie leuchtende Strahlen auf den spiegelnden Asphalt. Und verwirrt die Augen der Kameras. So wie es ein dichter Schneeschauer, starker Regen, Gischt aus Wasser- und Schlammlacken sowie fetter Nebel auch tun könnten. Bevor sich jedoch die korrespondierenden Sensoren aus dem Steuerungs-Konzept bringen lassen, startet der Begleiter das redundante System und steuert den Symbioz per Joystick ein Stück, bis zur Rückkehr in den aktiven Fahrmodus. Und mit der Versicherung, dass das System mit der Nacht gut zurechtkommt. Der Rückweg über die Dörfer zum Château offenbart, dass der Symbioz auch enge und winkelige Gassen meistern kann. Das Einparken ins Wohnzimmer nehmen die Techniker dann aber doch lieber selbst in die Hand. Obwohl er das selber können soll, dank Valet Parking.

Für die Entwicklung eines künftigen Serienmodells hat sich Renault eine Reihe Partnern ins Boot geholt. LG ist zuständig fürs Cockpit, respektive die Schnittstelle Mensch-Maschine. Ubisoft stellt die Datenbrille. Devialet steuert das Soundsystem bei. Sanef, Betreiber der A13, kooperiert in Bezug auf die Infrastruktur (V2X-Kommunikation). TomTom liefert die Navigationsdaten. IAV ist zuständig für die Integration der Sensoren und die Algorithmen.

Auch wenn die Fahr-Automatisierungs knapp vor der Türe stehen soll, ist eine Reihe von Fragen nach wie vor noch offen. Eine betrifft die gesetzlichen Regelungen. Voll autonomes Fahren ist nach wie vor in Europa nicht zulässig. Renault will vorerst den „autonomen" Modus auf Autobahnen, Schnellstraßen und Verkehrswege mit Mittelstreifen beschränken. Nach wie vor nicht abschließend geklärt sind die Themen Haftung und Versicherung. Und der wirksame Schutz vor Hackern. Schließlich liefert nicht nur der Symbioz enorme Datenmengen. Diese werden mit zwei Terabyte pro autonom fahrendem Auto und Stunde beziffert. Während der Entwicklungsphase sind es noch viel mehr.

Beatrix Keckeis-Hiller

www.renault.at

Daten Renault Symbioz

Antrieb: zwei E-Motoren (einer pro Hinterrad), Vierradlenkung
Spitzenleistung: 680 PS, 660 Nm
Dauerleistung: 490 PS, 550 Nm auf Dauer
Beschleunigung: 0 auf 100 in 6,0 Sekunden
Akku-Kapazität: 72 kWh
Spannung: 700 Volt
Speicher-Kapazität: bis zu 100 kW/h
Länge/Breite/Höhe: 4,92/1,92/1,44 Meter
Radstand: 3,07 Meter
Gewicht: 2.200 Kilogramm
Reichweite: 500 Kilometer
Ladezeit: 30 Minuten für 80 Prozent (mit 150 kW)
Sensoren/Kameras: 34
Fahrprogramme: 3 (Classic, Dynamic, Autonomous Driving (AD))
AD-Konfigurationen: 3 (Alone@Home, Relax, Lounge)

104
Forstinger Fachwerkstätten

Kraftfahrzeug Betrieb – Fachwerkstatt

FORSTINGER
Fachwerkstatt

ZUVERLÄSSIG, **PREISWERT** & KOMPETENT

bis zu 30%* günstiger

Unsere Services:

- §57a Überprüfung
- Auspuff-Service
- Batterieeinbau
- Fahrwerk-Service
- Innenreinigung
- Jahresservice
- Reifen-Service
- Reparaturen an Bremsen & Fahrwerk
- Klima-Service & Reparatur
- Lichtercheck gratis
- Service laut Herstellervorgaben (Herstellergarantie bleibt erhalten)
- Reifeneinlagerung
- Scheibenwischertausch gratis
- Steinschlag-Reparatur
- Ölwechsel zum Komplettpreis
- Windschutzscheiben-Tausch
- Zahnriementausch

*Vergleichsbasis ist die unabhängige Studie der Arbeiterkammer Wien „Reparaturpreise von KFZ-Werkstätten 2017". Verglichen werden die Kosten eines Mechanikers für eine Autoreparaturstunde in Wiener Kfz-Werkstätten mit den Kosten eines Mechanikers für eine Autoreparaturstunde bei Forstinger. Über den bei Ihrer Reparatur anfallenden Stundensatz informiert Sie Ihre nächste Forstinger Filiale.

Neu: Subaru XV

Gelände ohne Ende

Es fällt kaum auf, dass Subarus Jüngster vom Scheitel bis zur Sohle neu gemacht ist – das Design nur in Details modifiziert.

Optisch nur sehr unauffällig retuschiert, technisch dafür aber komplett erneuert: Subaru XV
Fotos: Subaru

Siehe Front- und Heckleuchten, siehe das frisch aufgeräumte Cockpit mit feineren Materialien: der kompakte Crossover in seiner zweiten Generation wirkt erwachsener, auch technisch. Was man nicht sieht, im direkten Vergleich mit dem Erstling jedoch deutlich spürt, ist die erneuerte Technik auf neuer globaler Plattform, die sich der XV mit dem ebenfalls neuen Impreza und künftigen Modellen teilt. Größer ist er nicht geworden, es blieb bei unter 4,5 Metern Länge und knapp 2,7 Metern Radstand (Kofferraum: 385 bis 1.310 Liter). Das kommt ihm bei Übersichtlichkeit und City-Handling zugute. Er ist mit 1.408 Basis-Kilo samt Allrad leichtgewichtig. Hand in Hand damit und erhöhter Torsionssteifigkeit gingen ein Feintuning an den Aufhängungen, Minimierung der Vibrationen und optimierte Geräuschdämmung. Die muss kein Dieselnageln mehr dämmen, denn der Selbstzünder ist nicht mehr im Programm.

Simuliert & assistiert

Zwei Vierzylinder-Boxer, jeweils ohne Turbo: der 1,6-Liter hat solide 114 PS, der 2,0-Liter kräftige 156 PS, beide mit dem bekannten CVT-Getriebe. Es simuliert sieben Schaltstufen. Man muss auf Asphalt kein Fan dieser Automatik sein, im Gelände punktet sie mit sanft einsetzendem Vortrieb bergauf wie bergab. Bei einer ausgedehnten Geländefahrt bewies der permanente 4x4 auf matschigem Schnee und in seifigem Schlamm seine Stärken. Das taten auch die neuen Voll-LED-Scheinwerfer (nur in der Einstiegsstufe nicht serienmäßig) mit fein abgestimmtem Leuchtfeld. In allen Österreich-Varianten an Bord ist die Assistenten-Suite „EyeSight". Die Mittelkonsole trägt in Augenhöhe ein Multifunktions-Display. Das ergänzt das Infotainment- und Navigations-Touchscreen für mehr Übersichtlichkeit. Mit dem ebenfalls serienmäßigen Offroad-Hilfsprogramm „X-Mode" ist auch in gröberem Gelände der Traktionssicherheit und -bereitschaft kein Ende. Der Preis: ab 23.990 Euro.

Beatrix Keckeis-Hiller

LASSEN SIE SICH
UM IHRE REIFEN
BENEIDEN.

retyred
ORIGINAL

Möbel mit verdächtig guter Kurvenlage.
Möbel aus Altreifen.

Rethinking ressources.
www.retyred.com

Ab 1.165 Kilo bringt der City-Crossover auf die Waage, Allradantrieb ist kein Thema
Foto: SEAT

Neu: SEAT Arona

Spanisches Springinkerl

Luft nach unten und oben ist immer noch im SUV-Segment, trotz anhaltender Modell-Flut – SEAT mischt mit.

Der Arona teilt sich die Basis mit dem Ibiza. Nur ist er als Crossover acht Zentimeter länger (knapp 4,15 Meter) und zehn Zentimeter höher. Auch im Sinne der Gewichtsersparnis – ab 1.165 Kilo – ist Allradantrieb kein Thema. Im Laderaum dürfen es von 400 Liter bis zu 1.280 Liter Gepäck sein. Antriebe aus dem Konzernregal: an Benzinern der Einliter-Dreizylinder und der neue 1,5l-Vierzylinder, dazu der 1,6l-Diesel. Damit umfasst das Leistungsoffert 95, 115 und doch recht stolze 150 PS, via Handschaltung oder siebenstufigem DSG. Ein Erdgas-Triebling wird hinzukommen. Dass SEAT auf Assistenztechnik und Konnektivität geschaut hat, ist klar. Auch, dass es der Klein-Katalane individuell bunt treiben kann, angesichts 68 möglicher Karosserie-/Dachfarben-Kombinationen. Zukunft: Ein großer SEAT-SUV steckt in der Pipeline. Der Preis: ab 16.990 Euro. *B.K.-H.*

Neu: VW T-Roc

Robust-Golf

VW will das Segment der kompakten SUVs rocken – der Neue kann Allrad haben, muss aber nicht.

Unmissverständlich schon der Name: T-Roc. Dem hat man Design-seitig etwas deutlich Wilderes auf 4,3 Metern Länge zugestanden. Die Deutschen haben sich zum robusten Outfit kräftige, auf Wunsch auch Bi-Color-Karosseriefarben und kontrastierende Interieur-Dekore ausgedacht. Das Laderaumvolumen ist mit 445 Litern für passable Gepäckmengen gut. Erweiterbar ist es auf klassenübliche 1.290 Liter. Unterbau des T-Roc ist, wie beim Golf und Tiguan, der Modulare Querbaukasten (MQB). Bekannte Turbo-Aggregate: 1,0 (drei Zylinder) und 1,5 Liter Hubraum haben die Benziner, damit 115 und 150 PS. Diesel-Abteilung: 1,6- (ab März) und 2,0-Liter ergeben 115, 150 und 190 PS (ebenfalls ab März). An Getrieben werden sechs manuelle oder sieben doppelt gekuppelte Gänge offeriert. Die Einstiegsmodelle sind Vorderrad-getrieben, ab 150 PS kann man Allrad ordern. Weitere SUVs kommen: Touareg-Neuauflage, der winzige T-Cross und der elektrische I.D. Crozz. Der Preis: ab 21.490 Euro. *B.K.-H.*

Abenteuer- und Unternehmungslust soll der Kompakt-Crossover rundum suggerieren
Foto: VW

Mächtiger als zuvor wirkt der Kühlergrill, die Dimensionen sind gleich geblieben
Fotos: Toyota

Neu: Toyota Land Cruiser

Smile!

So etwas wie einer der letzten Mohikaner: nach dem Technik-Update des Land Cruiser setzt Toyota mit einer Kosmetik-Kur fort.

Bei aller Modernisierung setzt man nach wie vor auf das Leiterrahmen-Bauprinzip, die Starrachse hinten und die Zahnstangenlenkung. Beim Antrieb allerdings setzt man nicht mehr auf die Macht des Hubraums und die Zahl der Zylinder. In Österreich wird überhaupt nur mehr ein 2.8 Liter großer Diesel mit vier Zylindern und 177 PS, mit sechs Gängen manuell oder automatisch, angeboten. An Bord ist stets permanenter Allradantrieb samt Geländeuntersetzung, je nach Version ergänzt durch ein Standard-, ein sperrbares oder ein elektronisch gesteuertes Differenzial. Der Antriebsstrang ermöglicht eine höchst zulässige Anhängelast von maximal drei Tonnen. Teil der Überarbeitung war verbesserte Geräuschdammung.

Optik & Technik

Am Exterieur ist das Front-Design neu interpretiert, mit massiven Chrom-Streben auf dem Kühlergrill und, je nach Ausstattung und Karosserie, LED-Scheinwerfern. Serienmäßig sind die LED-Heckleuchten. Innen setzte es feinere Materialien und ein neues Lenkrad. Dazu kommt ein erweitertes Optionen-Programm, etwa Sitzheizung im Fond (auf den Außenplätzen). Technik: zu den elektronischen Fahrhelfern gehört jetzt auch Verkehrsschilderkennung und ein Fernlichtassistent. Optional ist eine 360-Grad-Kamera mit Bodensichtfunktion. Mehr Info liefert ein TFT-Display im Instrumenten-Cluster, ein achtzölliger Touchscreen sitzt auf der Mittelkonsole.

Größen: 4,4 Meter langer Dreitürer und 4,9 Meter langer Fünftürer mit bis zu sieben Sitzen (Radstand: 2,45 bzw. 2,79 Meter). Für Offroad-Passagen ist er mit 21,5 cm Bodenfreiheit (Dreitürer: 20,5 cm) gerüstet. Wasserwege können bis zu 70 cm tief sein. Der Preis: ab 44.900 Euro für den Drei-, ab 46.400 Euro für den Fünftürer.

Beatrix Keckeis-Hiller

Am oberen Ende der ausladenden Mittelkonsole sitzt jetzt ein 8-Zoll-Touchscreen

Einzige Motorisierung in Österreich ist der 2,8l-Vierzylinder-Diesel mit 177 PS

Modernisiert sind das Cockpit sowie Infotainment- und Navigations-Instrumente

Neu: VW up! GTI

Klein & kariert

Stärker als der Ur-GTI: der up! flitzt nicht mehr nur in der City
Foto: VW

Golfball und Karo - die GTI-Schlüsselreize sind auch hier vorhanden
Foto: VW

Zwei Klassen drunter, und trotzdem nicht weniger Auto: die Schlüsselreize sind da, der GTI zum Einstecken ist Wirklichkeit.

Das Original – Moment: Originale sind natürlich alle GTI aus dem Hause Volkswagen, fangen wir anders an – also das Original-Original des Jahres 1976 brachte 110 PS mit. Der up! in seiner muskulösesten Variante darf deren 115 ausliefern. Dies wie gewohnt aus drei Zylindern mit insgesamt 999 Kubikzentimetern Hubraum. In der Modellhierarchie sitzt der up! auf einer Stufe, die es 1976 noch gar nicht gegeben hat, nämlich unterhalb des Polo. Mit knapp 3,6 Metern Länge ist er gar nicht so viel kompakter als sein Urahne, außerdem wegen Crash-Vorschriften und Komfort-Wünschen ungefähr 150 Kilo schwerer. Dafür auch schneller – sofern erlaubt (also eh nicht bei uns), kratzt er an der 200-km/h-Marke.

Der Sinn?

Man grübelt: Braucht ein Kleinwagen das? Gegenfrage: wer hat den Golf GTI gebraucht? Gewollt hat ihn bis heute fast eine halbe Million Kunden. Und übrigens sind 115 PS heutzutage grundsätzlich nichts besonderes mehr. Auf die Präsentation kommt's an! Das Kleinformat verspricht agile Kurvenfreude. Gefeilt wurde am Fahrwerk (15 Millimeter tiefer) und der Lenkung. Beim schnellsten up! sind natürlich alle Kleinigkeiten an Bord, die dem/der GTI-Freund/in Freude machen. Karierte Sitze: check. Golfball-Schaltknauf: check. Die dezenten Sport-Streifen außen: check. Leistbare Performance für alle Tage: check. Zu kaufen gibt's ihn ab 16.590 Euro inklusive aller Taxen.

Johannes Gauglica

104
Forstinger Fachwerkstätten

KRAFTFAHRZEUG BETRIEB
Fachwerkstatt

FORSTINGER
Fachwerkstatt

SCHADEN AN DER WINDSCHUTZSCHEIBE?

bis zu 30%* günstiger

Unsere Glas-Services:

- Steinschlagreparatur
- Windschutzscheibentausch (Front, Heck- & Seitenscheiben)
- Kalibrierung von Fahrassistenzsystemen
- Tausch von Scheinwerfern und Spiegelgläsern
- komplette Versicherungsabwicklung

Ihre Vorteile:

- Erstausrüsterqualität (Original-Ersatzteile)
- Einbau lt. Herstellerrichtlinien
- attraktive Flottenkunden-Pakete (B2B Kunden)
- Steinschlagpflaster GRATIS

*Vergleichsbasis ist die unabhängige Studie der Arbeiterkammer Wien „Reparaturpreise von KFZ-Werkstätten 2017". Verglichen werden die Kosten eines Mechanikers für eine Autoreparaturstunde in Wiener Kfz-Werkstätten mit den Kosten eines Mechanikers für eine Autoreparaturstunde bei Forstinger. Über den bei Ihrer Reparatur anfallenden Stundensatz informiert Sie Ihre nächste Forstinger Filiale.

Auf der sehr sportlichen Seite: britisches Kompakt-SUV Jaguar E-Pace
Fotos: Jaguar

Neu: Jaguar E-Pace

Junger Jäger

Breitschultrig, breitspurig, und auf Wunsch mit 21-Zoll-Rädern zu haben

Er ist auch praktisch, das zeigen 557 bis 1.234 Liter Kofferraumvolumen

Talentiert auch abseits des Asphalts, gebaut in Österreich: Jaguar schickt ein Kompakt-SUV ins dicht besetzte Segment.

Ohne SUV gibt's derzeit kein markantes Verkaufs-Plus. Auch exklusive Marken kommen nicht darum herum. Jaguar hat bereits den F-Pace. Bei den kompakteren Crossovern steckt aber der größte Profit. Dort jagt jetzt der E-Pace. Für den bulligen Auftritt standen F-Pace und der Sportwagen F-Type Pate. Auch im Interieur wurden Details aus dem F-Type in den E-Pace transplantiert: Fahrer-zentriertes Cockpit, Fahrmodus-Schalter, sportliches Gestühl. Hinter dem Volant breitet sich ein 12,3 Zoll großes konfigurierbares TFT-Display aus. Information und Navigation finden auf einem 10 Zoll großen Touchscreen statt.

Auf den Vorderpfoten?

Die technische Basis auf der Plattform von Range Rover Evoque und Land Rover Discovery Sport sieht man ihm nicht an. Alu-Motorhaube, -Dach und -Heckklappe rücken das Gewicht auf 1.775 bis 1.926 Kilo. Erstmals werden nur die selbst entwickelten Ingenium-Motoren angeboten, allesamt aufgeladene 2,0l-Benziner. Benziner zum Start haben 240 und 300 PS, die Diesel 150 (manuelles Sechsgang-Getriebe), 180 (Automatik optional) und 240 PS. Mit 150 PS wird der Selbstzünder manuell über sechs Gänge geschaltet. Alle anderen Leistungsstufen fahren mit neungängigem automatischen Wandlergetriebe.

Der E-Pace ist der zweite Fronttriebler der Geschichte der Marke. (Der X-Type war im Kern ein Ford Mondeo.) Nur beim Einstiegsdiesel gibt es kein Allrad. Das Stan-

dard-4x4-System arbeitet mit elektronisch gesteuerter Lamellenkupplung. Die stärksten Stufen haben ein heckbetont ausgelegtes System. Es agiert mit zwei Lamellenkupplungen an der Hinterachse. Ein Torque Vectoring-System hält den E-Pace in der Spur. Weitere Elektronik sorgt für Grip auf rutschigem Untergrund. Das fördert im Verein mit der neu konstruierten Vorderachse die Fahrdynamik auf Asphalt, auch im Normal- und speziell im Dynamik-Modus. Einen Modus für Offroad gibt's auch; Wasser darf durchaus auch bis zu einem halben Meter tief sein. 204 Millimeter Bodenfreiheit und 500 Millimeter Wattiefe machen's möglich.

Für alle Tage

Zu Fahrdynamik und Trittsicherheit bietet der E-Pace auf seiner Basis von 2,681 Metern Radstand auch eine Menge praktischer Seiten. Fünf Menschen finden Platz, wobei im Fond hinter durchschnittlich großen Vorderbänklern sogar mehr als in einer Billigairline-Kabine. Dazu gibt's 557 Liter Basis-Kofferraum, erweiterbar bis auf klassenübliche 1.234 Liter. Weiters gibt's große Staufächer in den Türen und zwischen den Sitzen, dazu fünf USB-Schnittstellen und vier 12 Volt-Anschlüsse. Das Konvolut an Assistenzsystemen ist ziemlich komplett, inkusive Wankneigungskontrolle und Anhängerstabilisierung. Im Optionen-Programm finden sich unter anderem 21-Zoll-Räder (einmalig im Segment), Matrix-LED-Leuchten, Glas-Panoramadach, Heckklappe mit Gestensteuerung, elektrisch ausfahrbare Anhängerkupplung und vieles mehr. Der Geburtsort des Engländers ist Österreich: Er rollt, wie der Elektriker I-Pace, bei Magna Steyr in Graz vom Band. Geplant ist derzeit eine Produktion von rund 60.000 Stück pro Jahr. Der Preis: ab 37.000 Euro.

Beatrix Keckeis-Hiller

Fahrer-orientiertes Cockpit, je nach Ausstattung vielfältig justierbares Gestühl

Statt konventioneller Uhren: 12,3 Zoll großes, konfigurierbares TFT-Display

Neu: Mercedes G-Klasse

Es G-eht weiter

Wie neu kann neu sein, ohne neu auszusehen? Der härteste aller Sterne ist weitaus weniger knorrig, aber weiterhin steirisch.

Außen ist er ganz der Alte, in Sachen Antrieb und vor allem Komfort ist jetzt alles anders, Schöckl-geprüft ist er trotzdem – das Original hat man à la Fossil in Kunstharz eingegossen
Foto: Daimler

Der erste Blick kann durchaus täuschen. Der Mercedes G schaut noch immer aus wie ein Puch G. („Authentische Ikone" nennt Daimler das.) Einen der kantigen Klassiker aus steirischer Hand hat Mercedes-Benz bei der Präsentation in Detroit in Kunstharz eingegossen. Ein Fossil? Bis zuletzt hat der G sich gut verkauft, in den letzten Jahren sogar immer besser. Das letzte AMG-Modell war der teuerste Stern überhaupt. Zumindest optisch gab es da nichts zu ändern. Unter dem kantigen Blech hat sich viel getan. Tun müssen – denn die zulässigen Werte für Crash-Widerstand und Emissionen werden immer strenger. Ein 40 Jahre altes Design hat's da schwer. Das Original war ein echter Steirer, auch der Neue wird in Graz gebaut. (Wo kommen die besten Allradler her? Genau.)

Papa- und Mama-Mobil

Man beginnt ganz oben, mit dem G500. Der profitiert von einem Vierliter-V8 mit zwei Turbos. Vernünftigere (und zweifellos auch unvernünftigere) Geschmacksrichtungen werden folgen. Was man zumindest zu Beginn nicht mehr kann: von Hand schalten. Aber die meiste Kundschaft, und davon gab es in den letzten Jahren immer mehr, fährt den G als SUV. Die freut sich über ein viel gemütlicheres Innenleben mit Leder-Möblage (auf Wunsch in „macchiato-beige"). Bequemere Sitze denn je. Ablagen in rauen Mengen. Und mehr Platz um die Schultern und Ellbogen.

G wie Gelände

Viel komfortabler soll er also sein, aber doch immer noch ein Klettertier. Beispiel: die Hinterachse, wo die Räder jetzt einzeln abhängen. Vorn sind sie noch in starrer Verbindung. Die Offroad-Kompetenz will Mercedes sich weiterhin nicht absprechen lassen; drei 100%-Differentialsperren stehen weiterhin

bereit, und wie gewohnt auch eine Gelände-Untersetzung. Wattiefe, Böschungswinkel und Bodenfreiheit fallen laut Werk besser aus als zuvor. Der um fünf Zentimeter längere Neu-G kann zehn Zentimeter tiefer waten als bisher (jetzt 70 Zentimeter). Die Böschungswinkel (vorne 31 Grad, hinten 30 Grad) und der Rampenwinkel (26 Grad) haben jeweils um ein Grad zugelegt. Auch, aber nicht nur dem Komfort dienlich ist eine adaptive Federung. Marktstart der G-Klasse ist im Juni, da wird der Mercedes G 500 zum Einstiegspreis von 142.890 Euro (inkl. NoVA und MwSt.) erhältlich sein. *Johannes Gauglica*

Studie: Nissan Xmotion

Riesenrad

Der Ausblick auf die nächsten SUVs von Nissan fällt mutig aus, und sie leben auf großem Fuß.

Vor allem die Vorderansicht traut sich was. Hat die japanische Hälfte der Allianz Nissan-Renault dann auch in der Serie so viel Mut beim nächsten X-Trail und Qashqai? Seitlich geblickt fallen die gewaltigen Räder auf. Innen herrschen Minimalismus, Flexibilität der insgesamt sechs Einzelsitze (das wird in der Serie dann weggelassen) und „Breitband-News" mit drei großen TFT-Displays. Die werden mit Sprachbefehlen, Gesten oder Augenbewegungen gesteuert. Per Hand gesteuert wird das Lenkrad, das es zum Glück auch noch gibt.

Foto: Nissan

Studie: Lexus LF-1

Details folgen

Wir schauen wieder in die Zukunft: großes Luxus-SUV aus Japan, für Amerika, und irgendwann in Europa.

Was unter dem mutigen Kleid steckt, lässt Lexus offen. Von Hybrid über Batterie-Elektriker bis Wasserstoff ... – oder ganz altmodisch mit Sprit? Alles ist möglich. Ansage von Lexus: im Jahr 2025 wird jedes Modell elektrisch sein oder zumindest mit E-Antrieb zu haben sein. 50 Prozent aller verkauften Lexus laufen dann auf die eine oder andere Art mit Strom. („E" bedeutet auch Hybrid-Mischantrieb.) So ähnlich wie der vom kalifornischen Toyota-Designbüro CALTY geschneiderte LF-1 Limitless wird der Nachfolger des aktuellen RX ausschauen. Irgendwann irgendwie: Wir würden ihn gern bei uns sehen, obwohl wir ihn uns dann wahrscheinlich nicht leisten können.

Foto: Lexus

Foto: Nissan

Studie: Infiniti Q Inspiration Concept

Nicht zu haben

Kaufen wird man dieses Auto nicht können. Wiedererkennen wird man es in der nächsten Infiniti-Generation.

Nissans Luxusmarke spielt in Europa eine Nebenrolle. In Amerika hat sie es mit dem markanten Auftreten der Konkurrenten von Lexus zu tun. Ein schärferes Profil schadet ihr also nicht. Der Q Inspiration lächelt uns selbstbewusst an; ein zukünftiges Flaggschiff der Marke trägt wahrscheinlich ein ähnliches Lächeln. Einen Motor hat das unverkäufliche Stück auch, und zwar den Zweiliter-Turbo aus dem Crossover QX50. Der Motorraum ist aber beinahe ein Nebenschauplatz.

Ruhig, ganz ruhig!

Hauptrollen spielen das Styling und die Innenarchitektur: Lounge statt Fahrgastzelle. Das Konzeptauto fällt innen so geradlinig aus, dass es karg wirkt. Was es aber nicht ist. Das Glashaus des Viertürers ohne B-Säule ist länger gezogen als bei sehr vielen anderen Autos. Immerhin wird man mehr Zeit mit dem Reisen verbringen statt mit dem Fahren. Automatisiert ist der Inspiration Concept nicht komplett, aber zu einem hohen Grad. Pro Pilot Assist nimmt Fahrer/in die stressige Routine ab, macht ihn/sie aber nicht immerhin noch arbeitslos. Das Stress-Niveau der mitreisenden Menschen überwacht er nebenbei auch noch, und leitet im Bedarfsfall meditative Beruhigung ein. Seit Jahrzehnten ein Autoshow-Favorit: Kameras statt Rückspiegeln werden sich vielleicht doch irgendwann durchsetzen. Vielleicht schon am nächsten großen Infiniti?

Bald: Hyundai Veloster

Flotter Dreier

Auf Wunsch auch ein paar PS: die Koreaner gönnen ihrem Coupé jetzt ein Performance-Modell.

Der erste Versuch war dann doch ein bisserl zu mutig. Für Europa jedenfalls. Gedacht war er sowieso hauptsächlich für Amerika. Drum hat man den Neuen auch dort zuerst hergezeigt. Zu uns soll er aber wieder kommen. Optisch hat er jetzt mehr mit dem i30 zu tun, von dem er technisch abstammt. Bei einem Feature bleibt's: eine Türe links, zwei Türen rechts. Naja. Das Innenleben entspricht der aktuellen Styling-Linie, ist also prima. War noch was? Ja. Ein N. Mit 275 PS bekommt der stärkste Veloster die Maschine des i30 N Performance. Der i30 N ist ein kompetentes Sportgerät. Wenn der Veloster das auch kann, sind so gesehen drei Türen eigentlich doch nicht so übel.

2x Mustang: Bull

Fort

Die neue alte Retro-Ausgabe des Ford Mustang ist noch ganz frisch, und schon legt Ford noch einige Schäuferln nach.

Fotos: Ford

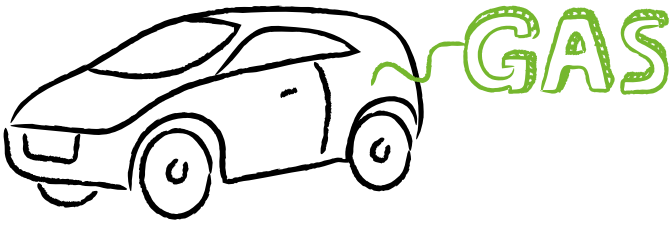
itt & GT500

une 500

Limitiert: der Mustang „Bullitt" als Hommage an den 50 Jahre alten Film. Sie wissen: McQueen, Verfolgungsjagd. Unangestrengt cool wie McQueen soll auch das Sondermodell sein. Deshalb schaltet man bittesehr auch händisch durch die sechs Gänge. Und freut sich über etliche Zusatz-Goodies – Recaro, Leder, semi-aktives Fahrwerk, vieles mehr aus dem Optionen-Katalog. Und eine zart massierte 5.0l-Maschine (475 PS, ideal für eine hügelige Gegend wie San Francisco) samt speziellem Auspuff für das gewisse Klangerlebnis. In Grün und mit feschem weißem Schaltknauf, so wie das 1968er-Original. Das gibt's übrigens auch noch.

Die größte Schaufel kommt 2019. Anvisierte Leistung: über 700 PS. Damit zielt man auf die Hellcats von Dodge und Camaro ZTL1. Der originale GT500 aus der kundigen Hand von Carroll Shelby brachte so seine 330 PS mit, war aber auch viel zierlicher. Nach Europa kommt das gedopte Rennpferd wohl nur im Grauimport. Die NoVA wird sich auf „tausche Auto für Haus" hinauslaufen.

Geben Sie Gas & sparen Sie sich die Hälfte Ihrer Spritkosten – mit einem Erdgasauto.



Erdgasautos fahren entweder mit natürlichem Methan (Erdgas) oder mit erneuerbarem Gas (Biogas) aus Abfällen, Gras oder sonstigen regenerativen Quellen. **Dabei sparen Sie rund die halben Spritkosten und vermeiden gleichzeitig fast die ganzen Stickoxide und den gesamten Feinstaub.** Ihre Geldbörse und die Umwelt werden es Ihnen danken beim Tanken.

Wir geben der Zukunft eine Zukunft.
InitiativeGas

www.erdgasauto.at

Neu: Lada Vesta

Reboot

Zwei ehemalige Ostblock-Marken haben ihr Image umgedreht, schafft es die dritte? Lada startet in Österreich von unten.

Zuletzt waren die Autobauer aus Togliatti bei uns nur mit dem knallharten, steinalten Offroader Taiga bzw. 4x4 nennenswert vertreten. Der findet seine Kundschaft von selbst, in überschaubaren Mengen. Auch wegen des weitmaschigen Netzes von aktiven Lada-Händlern. Spätestens nach dem Samara verschwand die russische Marke vom Radar. Ein paar Fehlstarts gab es in jüngerer Vergangenheit. Mit Straßenautos wie Priora und Kalina machte der Importeur aus dem fernen Buxtehude keinen Stich. Das soll sich ändern. Inzwischen greifen die Russen ins technische Regal der Allianz Renault-Nissan-Mitsubishi. Apropos Allianz: in der Economy-Klasse gibt es da einen internen Gegner namens Dacia. Lada probiert's deshalb mit „value for money". Und mit einem Modell, das so nur die Konkurrenz eine Liga weiter oben anzubieten hat.

Viel drin

Stattliche 4,5 Meter: der Neue heißt Vesta. Es gibt Viertürer und Kombi, letzteren auch als Softroader X-Cross. Interessante Mischung:

Vienna Autoshow

Neu bei uns

40 Marken, 400 Modelle, über 153.000 Besucher: eine kleine Auswahl von News der Vienna Autoshow.

Weltpremiere des gelifteten **Citroën C4 Cactus**: mit dem Federungssystem „Advanced Comfort" und neuen Komfort-Sitzen will man den Ruf des Bequemlichkeits-Weltmeisters zurückerobern. Preise für den C4 Cactus: ab 16.990 Euro. In Österreich neu ist der noble **DS7 Crossback**, ihn gibt's ab 36.190 Euro.

Europapremiere: Der italienische Crossover **Alfa Stelvio Quadrifoglio** mit 2,9l-V6 und daher 510 PS. Die waren auch genug für einen Nordschleifen-Rekord. Den Preis wissen wir noch nicht.

Der Vesta SW wird wohl das wichtigere Angebot im Kombi-Land Österreich sein
Fotos: Lada

Mit dieser Größe trifft er in die untere Mittelklasse, preislich bleibt er aber im Kleinwagen-Segment. Mit allen Bequemlichkeiten: das bedeutete für russische Verhältnisse früher „vier Sitze, Türen lassen sich öffnen, Scheiben vorhanden". Von solch sowjetischer Kargheit ist heute keine Rede mehr. Lada schöpft aus dem Vollen, mit Nettigkeiten vom Tempomaten über Licht- und Regensensor sowie Einparkhilfe hinten bis zur Sitzheizung. All das haben auch andere, hier kostet's All-Inclusive 13.390 Euro. Multimedia und Freisprecher kosten Aufpreis. Wird vor allem der Kombi zum Geheimtipp? Einen Diesel bietet Lada nicht an, aber das macht ja jetzt nicht mehr so viel wie früher, zumindest für Privatkunden.

Rundum

Beim Antrieb ist die Auswahl übersichtlich: Es gibt einen Benzinmotor mit überschaubaren 106 PS aus 1,6 Litern. Geschaltet werden fünf Gänge manuell oder automatisiert. Man gibt drei Jahre Garantie. In Russland wird auch ein Modell mit Erdgas-Antrieb offeriert; kommt es vielleicht zu uns? Lada setzt auf den Vesta als großen Umsatz-Bringer; man hat aber noch Anderes zu bieten. Angeboten wird auch der (nicht mehr ganz taufrische) kleine Abenteuer-Kombi Kalina Cross ab 10.750 Euro. Und selbstverständlich darf der 4x4 weiter kraxeln, als Taiga auch in Lkw-Version, und jetzt auch als rundum gelifteter „Urban" mit fünf Türen. Der Importeur reaktiviert derzeit das Händlernetz. Schafft Lada diesmal den Durchbruch in Österreich?

Johannes Gauglica

Fotos: Hersteller

Zweiter Anlauf: das Klein-SUV **Ford EcoSport** ist komplett neu, deutlich aufgewertet jetzt optional mit Allrad. Sportiv ist die Version „ST Line". Preis: ab 15.490 Euro. Ebenfalls neu: der Personentransporter **Tourneo Custom**.

Honda Jazz: Der Kleinwagen zeigt sich im aktuellen „Solid Wing"-Design. Neu ist auch eine sportive Version mit 130 PS; den 1.3 I_VTEC mit 102 PS gibt es weiterhin. Preis: inklusive „Power-Bonus" ab 15.990 Euro. Gut gelungen: die Honda **Civic Limousine**.

Mitsubishi Eclipse Cross: ab 25.900 Euro wird der Crossover mit Coupé-Touch bei uns offeriert. Das Gesicht blickt mutig im aktuellen Design „Dynamic Shield". Intelligent ist das Allradsystem S-AWC. Auch sehr fesch: der kleine **Space Star** um attraktive 7.990 Euro Basispreis.

Im Herbst 2018 erhält der **VW Passat** ein Facelift im Stile der noblen Coupé-Variante Arteon. Der statusbewusste Kühlergrill wird allerdings nicht ganz so opulent ausfallen. Dem Innenraum spendiert man ein noch größeres Display und ein überarbeitetes Head-up-Display. Automatisches Einparken per App soll es ebenso geben. Auch das dynamische Kurvenlicht aus dem Arteon zieht in den Passat ein.

Mercedes überarbeitet 2018 die **C-Klasse.** Optisch geht man sehr sanft vor. Je nach Ausstattung gibt es neue Frontschürzen und Scheinwerferinnenleben, etwa in Form des LED-High-Performance-Lichtes. Innen gibt es ein neues Lenkrad mit mehr Tasten, Tempomat-Funktion und Touchflächen. Die Hauptbedienung wird auf Touchpad umgestellt. Auch die Motoren erfahren eine Auffrischung.

Ausblick: Mittelklasse-Zukunft

Im Zentrum

SUVs machen die Schlagzeilen und auch ein gutes Stück vom Profit, aber die klassische Midsize-Limousine hat noch ihren Platz in unserer Auto-Landschaft – und die Werke haben neue Modelle in der Pipeline.

Illustrationen: Reichel Car Design

2018 wird die Baureihe **Volvo S60/V60** neu aufgelegt. Außen wie innen orientiert sich das noble Mittelklassemodell stark am großen Bruder. Der Kombi darf wieder auf kantige Linien und Laderaum setzen. Unter der Haube arbeiten Vierzylinder mit zwei Liter und Turbolader. Das Topmodell wird ein Hybrid. Besonderen Wert legen die Schweden auf die Sicherheitsausstattung.

2019 kommt ein komplett erneuerter **Audi A4**. Auffällig: deutlich breiterer Kühlergrill, schärfer zugeschnittene Scheinwerfer und die Falten in den Kotflügeln. Die Abmessungen bleiben gleich. Innen sehen wir weniger Tasten, mehr Touchscreens und Extras aus dem neuen A6. Mild-Hybrid und Plug-in-Hybrid bereichern später die Palette. Das Mega-Facelift verlängert den Modellzyklus bis 2024.

Im Herbst 2018 erscheint der neue **BMW 3er**, technisch und optisch mit dem 5er verwandt. Die Hecklichter sind mit einem Leuchtband verbunden. Unter der Haube: zumeist Turbo-Vierzylinder. Den Reihensechser kriegen Top-Modelle wie M3 und M4. Ein 48-Volt-System macht Mild-Hybrid und E-Variante mit gut 350 PS möglich. Mehr Dynamik geben optional Integrallenkung und Bremsweg-Verkürzer IBC. 3er und 4er bleiben weiter optisch verschieden. Das Cabrio hat ein Stoffverdeck.

Test: Hyundai Kona 1.0 T-GDI

Mitten ins Herz

Auch Hyundai befüllt die Segmente: Der fesche Kompakt-Crossover will nicht nur mit seinem Look überzeugen.

Daten Hyundai Kona 1.0 T-GDI

www.hyundai.at

Motor: Reihen-Dreizylinder, Direkteinspritzung, Turbo
Hubraum: 998 ccm
Leistung: 88 kW/120 PS bei 6.000 U/Min.
Drehmoment: 172 Nm bei 1.500–4.000 U/Min.
Höchstgeschwindigkeit: 181 km/h
0–100 km/h: 12 Sekunden
Verbrauch (Werk): 5,0 l auf 100 km
Testverbrauch (Durchschnitt): 6,9 l auf 100 km
CO_2: 112 g/km
Getriebe: Sechsgang manuell
Reifen: 235/45 R18
Kraftübertragung: Vorderrad
Fahrwerk: vorne McPherson; hinten Verbundlenker
Bremsen: Scheiben, vorne innenbelüftet; ABS, ESP
Leergewicht: 1.350 kg
Tankinhalt: 50 l
Preis: 27.540 Euro
Preis des Testwagens: 27.990 Euro

Der Kona nimmt in der SUV-Hierarchie von Hyundai den unteren Abschluss ein, bis womöglich noch was kleineres dazu kommt. Das Werk nennt ihn einen „Hyundai, wie es noch keinen gab". Be ider äußeren Form stimmt das wirklich. Ecken, Kanten, Selbstbewusstsein, und das in knalligen Farben: Mehr denn je setzt die koreanische Marke auf Styling als Verkaufsargument. „Acid Yellow" schmückte unseren Testwagen, neun weitere Farben gibt es zur Wahl. Dazu kam im Interieur das Farbpaket „Limette" für ein Mehr an Gelbheit, vor allem aber wegen der Stoff-Leder-Möblage und der hinteren Mittelarmlehne. Das war das einzige Extra im Testwagen.

Keine Rätsel

... gibt es im Cockpit, die Position hinterm Lenkrad ist prinzipiell gut, die Sitze haben uns nicht ganz so gut gefallen. Erstaunlich großzügig sitzt man im Fond, in Höhe und Länge. Die Familie reist also kommod, und ihr Gepäck auch. Universell soll ein solches Auto sein. Dazu hat der Kona alle Voraussetzungen. Mit 361 Litern Kofferraum lässt es sich gut auskommen, bei Bedarf gibt's bis zu 1.143, und die sind gut nutzbar.

Zwei Räder sind genug

...jedenfalls für den Antrieb: In Sachen Bodenfreiheit darf man sich etwas mehr erlauben als mit einem Normal-Pkw, aber nicht allzu viel. Ein Liter, drei Zylinder: den typischen Klang hört man immer noch durch, vom Eindruck beim Fahren würde man dem Motor mehr Hubraum geben, auch mit Turbo. Seine 120 PS sind gut über die Drehzahl-Oktaven verteilt, die 172 Newtonmeter hören sich nicht nach viel an, schieben allerdings ausreichend vorwärts. Den Benziner gibt es nur mit 2WD, für Allrad muss man zum Diesel mit 177 PS greifen. Das Fahrverhalten bleibt kompakt und für diese Fahrzeugklasse agil. In Sachen Höchstgeschwindigkeit sind 181 km/h theoretisch möglich. Beim Verbrauch merkte man doch ein bisschen, dass der kleine Motor hart arbeitet. Fünf Liter verspricht das Werk; es geht mehr in Richtung eines Siebener-Wertes, sagen wir. Hyundai muss sich um den Erfolg des Kona keine Sorgen machen, er wird seine Kundschaft finden.

Johannes Gauglica

Limette innen, Acid Yellow außen, Platz im heck, drei Zylinder vorne: Hyundai Kona
Fotos: Robert May

In seiner Größe liegt der KA+ nahe am Fiesta, beim Preis weit weg: Ford jagt jetzt auch im Budget-Segment
Fotos: Robert May

Test: Ford KA+ Trend

Mehr von Klein

Von nun an wird das „a" großgeschrieben, gewachsen ist auch das Auto: Aus dem Lutschbonbon wurde ein praktischer Fünftürer.

Post-Gelb sagen Sie, Sahara-Gelb sagt Ford. Zugegeben, in Liquid-Weiß hätte er uns auch besser gefallen, aber ist man erst einmal unterwegs, sieht Passagier von der Farbe sowieso wenig. Innen ist der KA+ voll mit Ablageflächen und Hartplastik. Dieses ist aber gescheit verarbeitet, der Einstiegspreis von unter 10.000 Euro lässt uns hier ein Auge zudrücken. In der Ausstattung „Trend" sind Klimaanlage sowie Audiosystem mit USB und CD dabei. Tempomat (490 Euro), Leichtmetallräder (450 Euro) und getönte Scheiben (150 Euro) gibt's extra.

In der Höhe liegt die Kraft

In Europa wird die dritte Generation des Kleinstwagens ausschließlich fünftürig als KA mit dem Plus verkauft. Das macht das nervige Vor- und Zurückklappen der Sitze verzichtbar. Fünf Personen sollen im Kleinstwagen Platz finden, zumindest hinten sollte man halt keine langen Beine haben. Nach oben hin sitzt sich's auch mit 1,80 m Körpergröße gut – das schaffen nicht einmal alle Autos der nächstgrößeren Klasse. Umgeklappt gibt es 850 Liter Gepäckvolumen – für große Einkäufe absolut ausreichend.

Moment!

Beim exklusiv als 1,2l-Benziner erhältlichen KA+ fehlt es unterherum an Drehmoment. Überholmanöver wollen gut überlegt sein. Aber wir haben uns auch keinen Sportler erwartet, auch nicht in seiner stärksten Variante mit 85 PS. Seine Vorteile liegen sowieso woanders; zum Beispiel beim Verbrauch. In unserem Test war auch auf für ihn anstrengenden hügeligen Strecken die Sechs-Liter-Marke nicht zu überschreiten.

Kleinfamilien-tauglich

Der Ford-typische Trapezkühlergrill macht den KA erwachsener als je zuvor. Die Verspieltheit der Vorgänger ist weg, beim schnellen Hinschauen kann man ihn schon einmal mit dem nächstgrößeren Modell von Ford verwechseln. Es wirft die Frage auf: Wofür braucht's den Fiesta? Klar: Mit einer Länge von 393 Zentimetern liegt der KA+ 40 Millimeter unter dem Fiesta.

Wer keine große Familie kutschiert, für den kann der neue KA+ die günstigere Alternative (mit 3.500 Euro Ersparnis) sein. Dafür gibt's für Ford von uns ein Plus ins Mitarbeitsheft. *KP*

www.ford.at

Daten Ford KA+ Trend

Motor: Reihen-Vierzylinder, Direkteinspritzung
Hubraum: 1.198 ccm
Leistung: 63 kW/85 PS bei 6.300 U/Min.
Drehmoment: 112 Nm bei 4.000 U/Min.
Höchstgeschwindigkeit: 166 km/h
0–100 km/h: 13,9 Sekunden
Verbrauch (Werk): 4,8 l auf 100 km
Testverbrauch (Durchschnitt): 5,6 l auf 100 km
CO_2: 110 g/km
Getriebe: Fünfgang manuell
Reifen: 195/55 R15
Kraftübertragung: Vorderrad
Fahrwerk: vorne McPherson; hinten Verbundlenker
Bremsen: Scheiben vorne, Trommeln; vorne innenbelüftet; ABS, ESP
Leergewicht: 1.055 kg
Tankinhalt: 42 l
Preis: 11.450 Euro
Preis Testwagen: 13.660 Euro

Test: Renault Koleos

Im Reisezug

4,67 Meter in der Länge und 1,67 Meter in der Höhe: das SUV aus Frankreich ist schon auf den ersten Blick ein wirklich großes Auto geworden.

www.renault.at

Daten Renault Koleos Energy dCi 175 4WD

Motor: Vierzylinder-Diesel, Direkteinspritzung, Turbo
Hubraum: 1.995 ccm
Leistung: 130 kW/177 PS bei 3.750 U/Min.
Drehmoment: 380 Nm bei 2.000 U/Min.
Höchstgeschwindigkeit: 202 km/h
0–100 km/h: 10,70 Sekunden
Verbrauch (Werk): 5,3 l auf 100 km
Testverbrauch (Durchschnitt): 7,5 l auf 100 km
CO_2: 140 g/km
Getriebe: Sechsgang manuell
Reifen: 224/60 R18
Kraftübertragung: Allrad
Fahrwerk: vorne McPherson; hinten Verbundlenker
Bremsen: Scheibenbremsen; vorne innenbelüftet; ABS, ESP
Leergewicht: 1.735 kg
Tankinhalt: 60 l
Preis: 40.590 Euro
Preis des Testwagens: 47.414 Euro

Beim Fahren und beim Parken ist davon zum Glück wenig zu merken, zusätzlich sorgen Parksensoren und die in der Ausstattung „Intens" eingebaute Rückfahrkamera für ein sicheres Gefühl, wenn's einmal eng wird. Am meisten interessierte uns das Handsfree Parking. Wie das geht? Funktion per Knopfdruck aktivieren und langsam über den Parkplatz fahren. Sobald die Sensoren eine Parklücke entdecken, können wir die Hände vom Lenkrad nehmen. Das System gibt ab sofort Kommandos, wann wir Gas geben oder Bremsen sollen. Gelenkt wird automatisch. Und funktioniert's? Ja, ganz gut eigentlich. Der Koleos sucht sich auch Parklücken, bei denen man sogar als guter Autofahrer Abstand hält. Dann heißt's Nerven bewahren und hoffen, dass das Auto nicht irgendwann aufgibt, so wie in unserem Test. Dann steht man nämlich in einer Lücke, aus der man nur schwer wieder rauskommt.

Kommodes Reisen

Abgesehen davon diente der Koleos als komfortables Reisemobil. Die Schaltwege sind mittellang, Stress muss aber keiner aufkommen. Denn der 175 PS starke Zweiliter-Dieselmotor (alternativ gibt es den Diesel mit 130 Pferden) ist flott genug und dabei sehr ruhig. In nur knapp über zehn Sekunden schaffen es die 1,8 Tonnen auf Tempo 100. Wen's ins Gelände verschlägt, der kann auf den Allradantrieb setzen, auch dieser hat bei unserem kleinen Abstecher in Wald und Wiese alles richtig gemacht. Die Ledersitze sind Langstrecken-tauglich, und auch hinten finden drei Erwachsene locker Platz, ohne gleich mit dem Schulterringen zu beginnen.

Zum längeren Hinschauen verführt der 8,7-Zoll-Touchscreen im iPad-Hochformat; hier lässt Tesla grüßen. Nicht ganz stilsicher sind zum Teil klobige Innenraumteile aus Hartplastik, die nicht mehr zum schicken Äußeren passen. So finden wir zum Beispiel den Lenkradkranz nur mittelprächtig. Dafür entschädigen Chromeinfassungen, Leder mit Ziernähten und Holzzierde an den Airbags. Apropos: Renault rühmt sich gerne mit ausgezeichneten Crashtest-Ergebnissen. An Direktheit bzw. Härte haben Lenkverhalten und Fahrwerk nicht gewonnen, dafür ist der Koleos zu sehr auf Komfort ausgelegt – das gelingt ihm allerdings ausgezeichnet. Auch beim Koleos enttäuschen uns die Franzosen nicht (fünf Sterne beim NCAP-Crashtest, Spitzenwert bei der Insassensicherheit).

Charakterbildend

Sagte man vor einigen Jahren modernen Autos nach, eh alle gleich auszusehen, scheint es, als hätten Autobauer und ihre Designer reagiert: Ecken und Kanten kehren zurück. Wie auch die unmittelbare Konkurrenz von Peugeot hat sich Renault vom Styling her prächtig entwickelt. Vergleicht man den neuen Koleos mit dem alten, liegen Welten dazwischen. Das lässt sich Renault bezahlen: Der 2WD-Koleos startet bei 31.990 Euro; mit Allrad, Komfort- & Winter-Paket sowie sonstigen Einrichtungsgegenständen ist man schnell bei 50.000 Euro und damit in einer Preisklasse, in der Renault an und für sich nicht spielen will.

Auch wenn wir nicht alles gut an ihm finden, zum Beispiel den Preis – wir sagen's offen: Dieses Auto gefällt uns.

Keijo Keke Platzer

Kolossal, komfortabel, und nur in einigen Details kompliziert: Renault zeigt bei den großen SUVs erfolgreich Flagge
Fotos. Robert May

Es muss nicht immer Aircross sein: auch als „normaler" Fünftürer bleibt der C3 charakterstark
Fotos: Robert May

Test: Citroën C3

Farbenfroh

Alle reden vom SUV namens Aircross, doch es gibt ihn auch in Normalgröße: den C3 als Golf-Konkurrenten mit Persönlichkeit.

Ganz gewöhnt haben wir uns immer noch nicht daran, aber Citroën steht zu seinen Airbumps. Die schwarzen Luftpolster an der Seite sollen einen möglichen Aufprall dämpfen und die Karosserie vor Schäden bewahren. Wer sie nicht mag, kann sie beim Kauf kostenlos abbestellen. An sich wird der Fünfsitzer mit einer Dashcam im Innenspiegel ausgeliefert, die bei einem Unfall die Aufzeichnung von 30 Sekunden vorher und einer Minute nachher abspeichert; in Österreich wurde aus Datenschutz-Gründen darauf verzichtet. Allesamt Attribute des Offensivspiels der PSA-Marke. Denn seit man DS als Premium-Ableger von Citroën positioniert und mit Opel einen Stiefbruder bekommen hat, sucht Citroën seinen Platz im Aufgebot der Franzosen.

Individualität

Zum C3: Der rundliche Kleinwagen mit den auffälligen Nebellichtern hat die breiteste Zielgruppe, sowohl platz- als auch preismäßig. Der Kleinwagen in dritter Generation kostet in der billigsten Variante 11.990 Euro. Uns hat man einen SHINE PureTech 110 anvertraut, ein Modell am teureren Ende der Preisliste. In dieser Ausführung sind 16-Zoll-Räder, Einparkhilfe, sechs Lautsprecher und der Sieben-Zoll-Touch an Bord. Glatt ist der C3 keineswegs, verwirklichen kann sich Käufer etwa mit einer der 36 Farbkombinationen. Farbige Elemente finden sich auf Wunsch auch am Dach, den Nebelscheinwerfern, an den Außenspiegeln und der C-Säule. Im Innenraum gibt Citroën „Stoff" (gegen Aufpreis auch Kunstleder). Die komplett waagrecht (!) verbaute Armatur schafft Platz. Das Multimedia-System von PSA ist schick, allerdings zum Teil unpraktisch. Für das Wechseln zwischen Klima, Navi und Radio müssen stets Umwege genommen werden.

Fazit: Der Citroën C3 ist eigenwillig, aber gut. Das propagierte Zuhause-Gefühl kommt gut an. Und wir sind selten ein Auto gefahren, dessen Lenkhilfe so wirksam (wenn auch gewöhnungsbedürftig) funktioniert. *Keijo Keke Platzer*

www.citroen.at

Daten Citroën C3 PureTech 110 Shine

Motor: Dreizylinder, Direkteinspritzung, Turbo
Hubraum: 1.199 ccm
Leistung: 81 kW/110 PS bei 5.550 U/Min.
Drehmoment: 205 Nm bei 1.500 U/Min.
Höchstgeschwindigkeit: 188 km/h
0–100 km/h: 9,3 Sekunden
Verbrauch (Werk): 4,6 l auf 100 km
Testverbrauch (Durchschnitt): 6,0 l auf 100 km
CO_2: 103 g/km
Getriebe: Fünfgang manuell
Reifen: 205/55 R16
Kraftübertragung: Vorderrad
Fahrwerk: vorne McPherson; hinten Verbundlenker
Bremsen: Scheiben; vorne innenbelüftet; ABS, ESP
Leergewicht: 1.101 kg
Tankinhalt: 45 l
Preis: 17.640 Euro

Immer noch ein Geheimtipp: der Tivoli zieht nach wie vor Blicke auf sich, und zwar aus den richtigen Gründen
Fotos: Robert May

Test: SsangYong Tivoli e-XDi 160

Der zweite Blick

Der kleine Crossover aus Korea war schon einmal bei uns zu Besuch – damals hat er uns gefallen, und heute?

Wir haben den SsangYong Tivoli schon einmal ausprobiert. Zitieren wir uns halt einmal selber: „Was SsangYong derzeit vom Durchbruch abhält. Ist das dünne Händlernetz." – Das hat sich nicht geändert. Und das ist schade. Der Qualitätsanspruch der koreanischen SUV- und Crossover-Spezialisten ist immer weiter gestiegen, die Produkte werden damit auch immer besser. Das merkt man auch am Tivoli. Der Innenraum greift sich so an wie bei der koreanischen Konkurrenz, vielleicht mit Ausnahme der hartplastischen Türeinsätze vorne – das ist nur ein Detail. Farbenfroh kann man gerne werden, mit vielen Angeboten an Innen- und Außendekor. Das Dach in Kontrastfarbe zieht erste Blicke aufs Auto, beim zweiten Blick fällt die Kritik durchwegs positiv aus. Der Arbeitsplatz hinterm Lenkrad ist ausreichend gut einstellbar. Ablagen sind im Fahrzeug verteilt einige vorhanden. An Platz mangelt es nicht, auch in Reihe 2 kann man es sich gemütlich machen, sofern die Beine nicht zu lang sind. Der Gepäckraum ist mit 423 Litern recht groß, und die Sitze lassen sich natürlich umlegen.

Auf allen Rädern

Es muss nicht offroad sein, denn dort gehört der Tivoli als Crossover sowieso nicht hin. Er vermittelt auch auf Asphalt große Trittsicherheit und bewältigt die 115 PS des Dieselmotors wunderbar. Der gibt sich als gutherziger Drehmoment-Allrounder, der von unten her anzieht und nach oben hin keine sehr großen sportlichen Ambitionen entwickelt. Die Schaltung der sechs Gänge fällt etwas weitläufig aus. Kombinationen offeriert das Werk viele; Benzin- und Dieselmotor (128 bzw. 115 PS) können mit Vorder- oder Allrad, Handschalter oder Automatik nach Wunsch kombiniert werden. Fast alles ist möglich. Wichtig ist auch die großzügige Garantie, die SsangYong auf seine Fahrzeuge gibt. Fünf Jahre oder 100.000 Kilometer sind ein Zeichen des Selbstbewusstseins. Nach einigen Tagen des Zusammenlebens würden wir sagen: zu Recht.

Ssangyong rückt dem Mainstream immer näher, der Tivoli passt als kleiner Crossover genau in den Trend. Jetzt muss es die Kundschaft nur noch wissen. *Johannes Gauglica*

Daten SsangYong Tivoli e-XDI 160

www.ssangyong-auto.at

Motor: Vierzylinder-Diesel, Direkteinspritzung, Turbo
Hubraum: 1.597 ccm
Leistung: 85 kW/115 PS bei 3.400–4.000 U/Min.
Drehmoment: 300 Nm bei 1.500–2.500 U/Min.
Höchstgeschwindigkeit: 170 km/h
0–100 km/h: 11,0 Sekunden
Verbrauch (Werk): 4,7 l auf 100 km
Testverbrauch (Durchschnitt): 6,1 l auf 100 km
CO_2: 123 g/km
Getriebe: Sechsgang
Reifen: 215/45 R18
Kraftübertragung: Allrad
Fahrwerk: vorne McPherson; hinten Verbundlenker
Bremsen: Scheibenbremsen, vorne innenbelüftet; ABS, ESP
Leergewicht: 1.528 kg
Tankinhalt: 47 l
Preis: 23.250 Euro

www.mercedes-benz.at

Daten Mercedes-AMG E 63 S 4MATIC+

Motor: V-Achtzylinder, Direkteinspritzung, Bi-Turbo
Hubraum: 3.982 ccm
Leistung: 450 kW/612 PS bei 5.750–6.500 U/Min.
Drehmoment: 850 Nm bei 2.000–4.500 U/Min.
Höchstgeschwindigkeit: 250 km/h (abgeriegelt)
0–100 km/h: 3,4 Sekunden
Verbrauch (Werk): 9,1 l auf 100 km
Testverbrauch (Durchschnitt): 11,5 l auf 100 km
CO_2: 207 g/km
Getriebe: Neungang-Automatik
Reifen: vorne 265/35 R20, hinten 295/30 R20
Kraftübertragung: Allrad
Fahrwerk: vorne Mehrlenker; hinten Raumlenker
Bremsen: Scheiben, innenbelüftet; ABS, ESP
Leergewicht: 1.880 kg
Tankinhalt: 66 l
Preis: 152.730 Euro
Preis des Testwagens: 185.792 Euro

Test: Mercedes-AMG E 63 S

Speedboot

AMG legt die stärkste E-Klasse aller Zeiten auf Kiel und erhöht für den Bootsführer damit die Gefahr, sein Kapitänspatent abgeben zu müssen.

Es sollte der größte Entwicklungsschritt werden, der je bei einem Generationswechsel vollzogen wurde – noch größer, noch schneller, noch besser (und noch teurer). Was die Haus- und Hof-Tuner der Sternmarke aus dieser Vision zu ihrem 50-jährigen Bestehen gemacht haben, ist eine Wucht von Auto. Zwei Tonnen, um genau zu sein. Der Twin-Scroll-aufgeladene V8 aus dem AMG GT hebt vier Liter (weniger als zuvor) und ersetzt bis zu 612 Pferde (mehr als je zuvor). 3,4 Sekunden dauert es im Powerboat mit einem Drehmoment von 850 Newtonmetern bis Tempo 100, nur sieben Sekunden länger bis Tempo 200, haben wir uns sagen lassen.

Mit der Limo am Ring

Wenn (natürlich irrtümlich) auf einer Landstraße der Fahrmodus „Race" eingelegt wird, sollte Kapitän/in sich bewusst sein, dass ab sofort alle Pferde hinten anschieben und die Luftfederung den Komfortgang verlässt. Fortan braucht es Können und punktgenaues Tippen der Schaltpaddles, um das Schiff über Wasser zu halten. Allerdings kommt man dabei dem Verbotenen allzu nahe. Da empfiehlt sich ein Abstecher auf einen Ring. Bei 250 wird normalerweise abgeriegelt, auf der Rennstrecke seien, sagte uns AMG, 300 km/h möglich; allerdings fragen wir uns hier wirklich: spinnen die? In den edlen Massagesitzen auf den Nürburgring, vielleicht noch mit der IWC-Analoguhr die Zeit stoppen?

Mit Lärm durchs Dorf

Dann doch lieber auf die Landstraße: Das automatische Neungang-Sportgetriebe ist so gut, dass man die Schaltvorgänge nicht mitzählen könnte. Serienmäßig bei AMG (das war nicht immer so) ist der Allradantrieb namens

Schneller, besser, und optisch gar nicht so auffällig: Über 600 PS und Allrad in unaufgeregter Verpackung
Fotos: Robert May

4MATIC+, der bei dieser Muskelkraft das sinnvollste Mittel zur Kraftverteilung ist. Optisch ist der AMG gar nicht einfach von der zivilisierten E-Klasse zu unterscheiden. Am ehesten noch an den zwei Hutzen auf der Motorhaube und am kleinen Heckspoiler. Blickt man hinten drunter, blasen einem vier fette Auspuffrohre und ein wuchtiger Diffusor die Luft um die Ohren. Wenn wir schon bei den Gehörgängen sind: Öffnet man per Knopfdruck die Abgasklappe, ist man der Star der Ortsdurchfahrt, von Alberschwende bis Potzneusiedl – in solchen Momenten stellt man auch gerne den Burmester-Sound auf Stumm. AMG weiß um die Sinnlosigkeit all dessen im täglichen Straßenverkehr und versucht mit Zylinderabschaltung sowohl den Lärm als auch das Sprudeln einzudämmen. Ein Durchschnittsverbrauch unter 10 Liter scheint aber in jedem Fall unrealistisch.

Mit Familie auf Reisen

Innen ist alles feinste Ware. Im AMG kommen einige kleine Details dazu, eine 12-Uhr-Markierung am Lenkrad, ab und zu auch was in Karbon. An Sicherheitsassistenten ist alles an Bord, was wir von einem Auto um dieses Geld zu erwarten haben. Das Head-up-Display gibt's zwar nur optional um 1.035 Euro (netto); aber das ist, hat man die Kreditkarte einmal gezückt, auch schon egal. Die Konkurrenz (M5, RS 6, der CTS-V von Cadillac, etc.) in diesem Luxus-Preissegment mit dünner Zielgruppe muss sich warm anziehen. **Die sportlichste E-Klasse aller Zeiten auch für Porsche-Interessenten eine süße Verlockung. Man kann mit dem Kraftprotz auch auf Familienausflug und Einkaufstour gehen – ein schlagkräftiges Argument, vor allem bei der besseren Hälfte.**

Keijo Keke Platzer

halek.at
+43 (0)2246 / 3125

Ihr Profi für Gastro & Co

halek

Halek GmbH
Gewerbestraße 4
A-2201 Hagenbrunn-Industriegebiet
T +43 (0) 2246/31 25
F +43 (0) 2246/34 93
E office@halek.at
www.halek.at

Test: Peugeot 308 PureTech 130 GT-Line

Noch kleiner

Gemeint ist der neue Motor: Ein 1200er bewegt die erfrischte Generation des Kompakten aus Frankreich. Wie fährt das?

Bringen wir eins gleich hinter uns. Ja, das Lenkrad entzweit die Redaktion immer noch. Ja, es ist klein. Nein, es ist nicht für jeden Körperbau ideal. Empfehlung: ausprobieren! Damit wäre das aus dem Weg. Bleiben wir beim Interieur. Da wurde aufgeräumt und bei den Materialien erfolgreich nachgebessert. Das passt dem 308 prinzipiell gut. Rätsel gibt nur der Touchscreen auf. Ungeduldige müssen beim Suchen der Funktionen die Zähne zusammenbeißen. Blick hinter die Klappe: 420 Liter Gepäckraum, die bis 1.228 erweitert werden können, sind ein anständiger Wert.

Blick unter die Haube: da steckt was Neues in Form des 130 PS starken Vierzylinders mit nur 1,2 Litern Hubraum.

Live & direkt

Der Direkteinspritzer mit Turbo emittiert durch einen Partikelfilter – ja, den brauchen auch neue Benziner. Was er mitbringt: ausreichende Kraft und ein für seine Kleinheit sehr kompetentes Drehmoment. Kombiniert haben wir ihn mit einer tadellos-unauffälligen sechsstufigen Automatik. Wer (optional) auf „Sport" schaltet, wird mit rotem Armaturen-Glimmern und kernigem Knurren belohnt. Und auch mit gestrafftem Fahrverhalten und angepasster Charakteristik von Motor und Getriebe. Abenteuer im Alltag, alles im zivilen Rahmen. Dort blieb auch der Verbrauch.

Preislich gesehen

GT-Line bedeutet sportlich angehauchtes Ambiente. Mit dem Basispreis 29.400 Euro für diese Motorisierung und diese Ausstattung war beim Testauto noch nicht Schluss. Serienmäßig sind Features wie LED-Scheinwerfer, Telefon-Vernetzung „Mirror Screen" (CarPlay, Android Auto) oder Einparkhilfen. Extras wie 18-Zoll-Räder und Alcantara waren an Bord. Zum Sport-Paket, gehören auch die nicht so gelungenen Schalt-Paddles. Umschmeichelt wurden wir mit Nettigkeiten wie beheizten Massagesitzen. Extra-Assistenten: aktiver Einparker (funktioniert tadellos), aktiver Totwinkel-Assistent (hat uns nur bedingt gefallen), Rückfahrkamera, Aktiv-Bremse und andere.

Nach dem Facelift gefällt uns der Peugeot 308 noch mehr, kleine Schwächen hat die Bedienung, eine Stärke ist der neue 130-PS-Motor.

Johannes Gauglica

www.peugeot.at

Daten Peugeot 308 PureTech 130 GT-Line

- **Motor:** Reihen-Vierzylinder, Direkteinspritzung, Turbo
- **Hubraum:** 1.199 ccm
- **Leistung:** 96 kW/130 PS bei 5.500 U/Min.
- **Drehmoment:** 230 Nm bei 1.750 U/Min.
- **Höchstgeschwindigkeit:** 206 km/h
- **0–100 km/h:** 9,1 Sekunden
- **Verbrauch (Werk):** 4,4 l auf 100 km
- **Testverbrauch (Durchschnitt):** 6,7 l auf 100 km
- **CO_2:** 114 g/km
- **Getriebe:** Sechsgang-Doppelkupplung
- **Reifen:** 225/40 R18
- **Kraftübertragung:** Vorderrad
- **Fahrwerk:** vorne McPherson; hinten Verbundlenker
- **Bremsen:** Scheiben, vorne innenbelüftet; ABS, ESP
- **Leergewicht:** 1.320 kg
- **Tankinhalt:** 60 l
- **Preis:** 29.400 Euro
- **Preis des Testwagens:** 34.037,60 Euro

Aufgeräumt wurde vor allem innen, der Gepäckraum bleibt unverändert, unter der Haube arbeitet ein neuer 1200er

Fotos: Robert May

Kein direkter Phaeton-Nachfolger, aber auch kein Sport-Passat: das große Coupé von VW
Fotos: Robert May

Test: VW Arteon TSI 4Motion

Super(b)!

Avantgardistische Business-Class, so sieht VW sein luxuriösestes Angebot. Also ein Passat im Maßanzug? Schauen wir uns das genauer an.

Nach dem Ableben des Phaeton, um den es uns immer noch leid tut, ist der Arteon VWs nächster Versuch in der Oberklasse. Die Vorderansicht mutet ein bisserl passatesk an, aber Verwandte schauen sich halt ähnlich. Eleganz ohne Zartheit: Der Arteon macht aus seiner Größe kein Geheimnis. Auf den Abmessungen des Skoda Superb (Länge und Radstand sind identisch) gibt er sich optisch wuchtig wie ein Gentleman mit dreiteiligem Anzug und genageltem Schuhwerk. Großer Fuß übrigens, mit 20 Zoll. Wir würden durchaus sagen: Er ist maskulin.

So schaut's aus

Farblich traut er sich was, zumindest für unseren Test. Es muss nicht immer anthrazit sein! Innen bietet er großzügigen Platz, primär in Reihe 1. Aber auch im Fond, zumindest für Menschen bis 1,80 Meter. Alle anderen müssen das Taxi nehmen – keine Überraschung, weil eben „Coupé". Saubere Solidität strahlt das Interieur aus. Die Materialien erkennt man aus anderen (günstigeren) VW-Modellen; den ganz großen Luxus hat man sich hier erspart. Auch diese Lektion hat man vielleicht beim Phaeton gelernt. Was man nicht erwartet: Verblüffend „superb" ist dort hinten der Fußraum. Apropos Raum: auch das Gepäckabteil ist mit 563 und bis maximal 1.557 Litern und weit aufschwingender Heckklappe brauchbar. Na gut, die Ladekante ist recht hoch. Aber das macht, wenn wir uns ehrlich sind, nix. Coupés sind nicht zwangsweise praktisch. (VW bietet auch ausgezeichnete Kombis an.) Motorisch haben wir ins Volle gegriffen. 280 PS und Allradantrieb: um Performance muss man sich ebenso wenig Sorgen machen wie um den Grip. Fahrerlebnis-Schalter: Comfort ist äußerst amerikanisch-komfortabel (da wird auch das siebenstufige DSG etwas gemütlicher), der Sport wiederum sehr sportlich. Was er nie kaschieren kann, ist seine Masse. Das Fahrerlebnis wird dem Preis gerecht. Unser Testauto mit stärkstem Motor und einigen Extras kratzt an der 70.000er-Marke. Den Verbrauch laut Werk haben wir um eineinhalb Liter überschossen und sind auf einem hohen Achter-Wert gelandet. Und damit zum Hauptproblem des Arteon am Markt, das schon der Phaeton gehabt hat: VW ist eine populäre Marke, aber wird der Arteon in dieser Preisklasse akzeptiert?

Phaeton-Nachfolger ist der VW-Arteon nicht, auch kein Passat mit Sportkappe – dem Erfolg als Eleganz-Coupé steht nur die Marke vielleicht eventuell entgegen. *JG*

www.volkswagen.at

Daten VW Arteon TSI 4Motion

- **Motor:** Reihen-Vierzylinder, Direkteinspritzung, Turbo
- **Hubraum:** 1.984 ccm
- **Leistung:** 206 kW/280 PS bei 51.000 U/Min.
- **Drehmoment:** 3350 Nm bei 1.700–5.600 U/Min.
- **Höchstgeschwindigkeit:** 250 km/h
- **0–100 km/h:** 5,6 Sekunden
- **Verbrauch (Werk):** 7,3 l auf 100 km
- **Testverbrauch** (Durchschnitt): 8,7 l auf 100 km
- **CO_2:** 164 g/km
- **Getriebe:** Siebengang-Doppelkupplung
- **Reifen:** 245/35 R20
- **Kraftübertragung:** Allrad
- **Fahrwerk:** vorne McPherson; hinten Mehrlenker
- **Bremsen:** Scheiben, vorne innenbelüftet; ABS, ESP
- **Leergewicht:** 1.704 kg
- **Tankinhalt:** 66 l
- **Preis:** 59.280 Euro
- **Preis des Testwagens:** 69.638,25 Euro

Probiert: Honda Clarity Fuel Cell

Stilles Wasser

Noch klarer in der zweiten Generation: Honda hat die Technik des Brennstoffzellen-Antriebs weiter verbessert.

Die EU will den maximalen CO_2-Ausstoß pro Auto bis 2020 auf 95g/km herunterbringen. Nicht nur Europa drängt darauf. Nicht erst deswegen konzentriert sich Honda auf elektrischen Strom als Antriebsquelle. Beispiele von Honda-Hybriden waren bisher Civic, Insight, CR-Z und Jazz. Schon in den 1980ern hat der japanische Hersteller bereits mit der Forschung an der Brennstoffzelle begonnen. Dabei wird Strom mittels Wasserstoff an Bord gewonnen. Das soll die Nachteile des elektrischen Fahrens ausgleichen: voluminöse Akkus mit begrenzter Kapazität, gegenüber Verbrennern wenig konkurrenzfähige Reichweite, langes „Tanken", und so weiter. Die Erkenntnisse der Honda-Techniker führten ab Ende der 1990er zu den Prototypen FCX1 bis FCX4. Das erste Kleinserienmodell, ein zweitüriger Viersitzer, kam 2008 auf den Markt – allerdings nur in Japan und in den USA. 2008 hatte sich der Wasserstoff-Honda zum viersitzigen Viertürer mit Stil-Zitaten des Civic ausgewachsen. Die Reichweite gab Honda mit 460 Kilometern an. 2010 waren zwei Exemplare in Österreich zu Gast.

Clarity früher …

Wie fuhr sich das? Bei den kurzen Testfahrten damals wirkte der 136 PS starke Brennstoffzeller serienreif. 2016 präsentierte Honda die zweite Generation des Clarity, jetzt heißt er außerdem „Fuel cell". Er steht auf einer neu entwickelten Frontantriebs-Plattform. Die um 33 Prozent verkleinerte Zellen-/Antriebseinheit sitzt nun unter der Motorhaube. Die Leistung ist auf 174 PS (und 300 Nm) gestärkt. Unter den Vordersitzen ruht die Speicherbatterie, unter der Fondbank und im Kofferraumbereich sind die beiden Wasserstofftanks mit 24 und 117 Litern (das macht komprimiert fünf Kilogramm) untergebracht. Damit geht sich nunmehr Fünfsitzigkeit aus, und es bleiben im knapp fünf Meter langen, 1,9 Tonnen schweren Wasserstoff-Elektriker 334 Liter Volumen für Ladegut. Somit ist der Clarity gut für den Null-auf-100-Sprint in 9,0 Sekunden. Der Top-Speed ist mit 165 km/h elektronisch limitiert. An Reichweite verspricht Honda 650 Kilometer. Dieser aktuelle Clarity stand für eine Probefahrt in Niederösterreich parat.

Knapp fünf Meter lang, ab 1.900 Kilo Gewicht, 650 Kilometer Norm-Reichweite
Fotos: Honda

… und heute

Wie fährt sich das? Er wirkt ausgefeilt, im Vergleich zum Vorgänger fällt die fast völlige Betriebs-Lautlosigkeit auf, die akribischen Geräuschdämmungsmaßnahmen sperren auch Abroll- und Windgeräusche weitgehend aus. Wesentlich luftiger geworden ist das Raumgefühl, in beiden Reihen. Ausgereift wirkt die komfortable und dennoch sportiv interpretierte Fahrwerksabstimmung samt präziser Lenkung. Die Antrittsbereitschaft entspricht exakt den Erwartungen, die man an einen Elektroantrieb stellt.

Ein stufenloses Getriebe macht das Schalten obsolet. Überholvorgänge absolviert der Wasserstoff-Japaner ebenso lässig wie flotte Autobahnauffahrten. Es war nur eine kurze Bekanntschaft. Auf die Speed-Spitze haben wir's vorsichtshalber nicht getrieben. Und für ein Ausloten der Reichweite war leider nicht genug Zeit. Bemerkbar war trotzdem, wie – ganz wie bei allen anderen Arten von Antrieben auch – die Fahrweise das Verbrauchsverhalten beeinflusst.

Für Projekt-Piloten

Bestandteil der Testrunde war Nachtanken. Das Nachfüllen des Treibstoffs ist simpel und erfordert keine Sonder-Schulung. Und es ist nunmehr auch in Wiener Neudorf möglich, seit Herbst 2017 führt man dort Wasserstoff, was die Zahl der H_2-Versorger auf fünf Standpunkte bundesweit erhöht. Flächendeckend kann man das nicht nennen; aber immerhin ist der Anfang gemacht. Und zu haben ist der Honda Clarity in Österreich nach wie vor (noch) nicht. Die Produktionszahlen sind derzeit ohnehin niedrig: 200 Fahrzeuge pro Jahr. Das Gros wird in Japan und den USA ausgeliefert. Für Europa sind vorerst zehn Fahrzeuge vorgesehen. Sie kommen nicht in private Hände, sondern laufen in Pilotprojekten, die Testergebnisse liefern sollen. Wie wird sich das fahren?

Beatrix Keckeis-Hiller

Honda Clarity Fuel Cell: Er hat 174 PS und als erster seiner Art Platz für fünf

Stilistisch setzt er die erste Generation fort, er hat auch Design-Merkmale des Civic

Cockpit: Die Anordnung der Informations-Anzeigen folgt dem gewohnten Muster

In Wiener Neudorf: Eine von derzeit fünf öffentlichen Wasserstoff-Tankstellen

Der erste Weg nach dem Winter führt in die Waschstraße zur Grundreinigung, dann geht's ans Steinschläge-Suchen
Fotos: Pixabay

Auto-Frühling

Waschen, waschen,

Salz, Splitt, Dreck: nach dem Winter hat sich das geliebte Vehikel einen Frühjahrsputz verdient.

So geht's los: Zuerst muss der gröbste Schmutz weg. Da bietet der Fachhandel spezielle Pflegemittel. „Hausmittel" hinterlassen Spuren und schlimmstenfalls Schäden. In der Waschstraße wählt man am besten ein Programm mit Vorwäsche, damit der grobe Schmutz wirklich entfernt wird. Falze, Kanten, Nischen und Ritzen: Waschstraße oder Druckreiniger werden nicht allen Dreck erwischen. Da wird man Hand anlegen müssen. Denn erst dann kann man wirklich sehen, ob der Lack im Winter gelitten hat. Danach sollten die sensiblen Kunststoff- und Gummidichtungen mit einem Pflegemittel behandelt werden. Anschließend geht es erst einmal in die Waschanlage.

Für kleinere Steinschläge gibt's den Lackstift. Oberflächliche Kratzer, die noch nicht tiefer als der Klarlack sind, können mit einer Schleifpaste entfernt werden. Im Zweifel lieber zart streicheln! Roststellen muss man dann radikaler angehen (lassen).

Na glänzend!

Die eigentliche Lackpflege heißt: Polieren. Am besten arbeitet man sich Schritt für Schritt ums Auto herum, eine Fläche nach der anderen. Vorteil: das Polieren wird gleichmäßiger, die Politur kann richtig trocknen. Letzter Schritt ist das Hartwachs, in derselben Weise wie die Politur. Die Hartwachsversiegelung bietet wieder einige Monate Schutz vor der Außenwelt.

Kleine Schäden in der Windschutzscheibe sollte man fachgerecht reparieren lassen, bevor sie größer werden. Die Wischblätter werden die Minusgrade kaum unversehrt überstanden haben. Es wird Zeit für den Wechsel. Im Untergrund: Der Fahrzeugunterboden sollte mit einem Dampfstrahler gründlich gereinigt und dann konserviert werden. Auch unlackierte Kunststoffteile vertragen Pflege mit eigenen Spezialprodukten.

Zur Ansicht

Beim Blick unter die Motorhaube (Nester? Schlangen? Irgendjemand im Winterschlaf?) sollte zumindest eine Sichtprüfung auf undichte Stellen dabei sein. Dann kommen die Füllstände von Öl, Batterie, Bremsflüssigkeit und

waschen!

Scheibenreiniger dran, sofern das Auto das überhaupt noch zulässt. Für eine Motorwäsche und anschließende Konservierung geht man lieber zum Fachmann. Ebenfalls geprüft werden sollten neben den Bremsen (beim Reifenwechsel, am besten durch den Fachmann) auch der Keilriemen und die Scheinwerfer und Lichter rundum. Neuere Autos verlangen da den Weg in die Werkstatt.

Schöner Wohnen

Auch der Kofferraum sollte einmal gründlich entrümpelt werden, von Winterausrüstung wie Schneeketten und ähnlichem befreit werden. Checken Sie bei dieser Gelegenheit die Vollständigkeit und das Verfallsdatum des Erste-Hilfe-Kastens sowie die Verfügbarkeit der Warnweste.

Und eine gründliche Innenreinigung des Autos kann nicht schaden. Hier wirken Staubsauger, Polster- bzw. Lederpflegemittel, antistatische Reiniger und spezielle Cockpitsprays meist Wunder. Ein Blick in die Bedienungsanleitung ist da eine gute Idee. Je nach Material werden verschiedene Produkte für die Reinigung empfohlen. Auch für Armaturen und Kunststoffteile gibt es spezielle Reinigungsmittel.

Von Glanzsprays sollte man lieber die Finger lassen, sie machen die Oberflächen rutschig. Am Lenkrad kann man das nicht brauchen. Scheiben nicht vergessen! Dann kann der Frühling kommen.

JG/Quellen: TÜV, GTÜ, ÖAMTC

Auto Frühling

Reif für den Wechsel

Nach dem 15. April darf man die Winterpatscherln ausziehen – man muss nicht, aber es ist eine sehr gute Idee!

Im Zweifel sollte man sich lieber etwas Zeit lassen. Mitunter legt der Winter ein Comeback hin. Man muss bis Ende April (am Berg noch länger) damit rechnen. Die alte Regel: Von O bis O – Oktober bis Ostern.

Aber wenn's dann wärmer wird, wird sich die weichere Gummimischung der Winterreifen sich rascher abnützen, und das Fahrgefühl wird auch nicht griffiger. Die im Winter so wichtigen Lamellen und Feinschnitte verschlechtern auf trockenen Oberflächen und bei höheren Temperaturen das Fahrverhalten. Natürlich verlängern sich die Bremswege. Im Extremfall wird das gefährlich und/oder teuer. Auf den Punkt gebracht ist ein moderner Sommerreifen auf Grund seiner technischen Voraussetzungen in der warmen Jahreszeit das korrekte Bindeglied zur Straße.

Darum müssen die Winterpneus runter, wenn kein Frost mehr zu erwarten ist. Wer sicher gehen will, kauft neue Sommerreifen möglichst früh oder lässt sie sich beim Händler reservieren. Unser Tipp: der Besuch beim Reifenfachhändler.

Mehr unter www.vroe.at

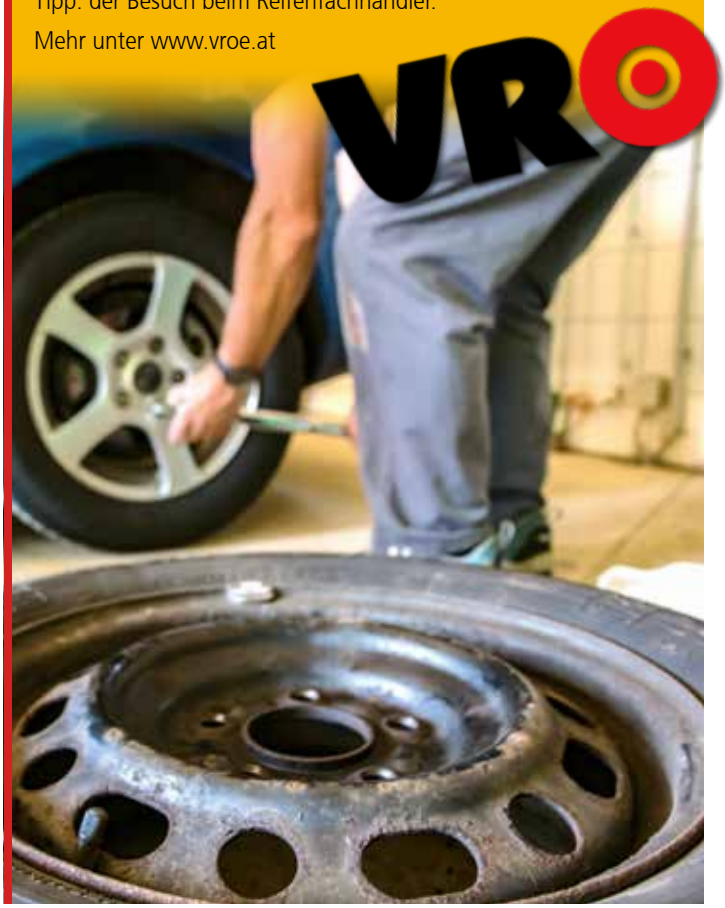


Foto: Pixabay

Auto-Frühling

Scheiben-kleister

Die neue Gewerbeordnung überträgt die Verantwortung für fachgerechte Reparatur der Scheiben an den Autobesitzer.

Abstandsradar, Parksensoren, Spurassistenten und viele mehr: bis zu fünfzig Sensoren mit Elektroniksystemen fahren in neuen Autos mit, viele hinter der Windschutzscheibe. Infrarot-, Ultraschall-, Hochdruck-, Radarsensoren und Minikameras müssen bei Austausch oder Reparatur der Scheibe penibel wieder justiert werden. Ist ein Abstandsradar nur um einen Zehntel-Millimeter „daneben", stimmt womöglich die Abstandsmessung zum Vordermann nicht mehr. Die Notbremsung setzt gerade dann zu spät ein, wenn man sie braucht. Windschutzscheiben und auch Panorama-Glasdächer sind außerdem tragende Karosserieteile. Bei Reparatur oder Austausch der Windschutzscheibe muss man sich an die Angaben des Herstellers halten. Die Message der Kraftfahrzeugtechniker: nur die Reparatur im Fachbetrieb gibt die nötige Sicherheit.

Infos: **www.kraftfahrzeugtechniker.at**

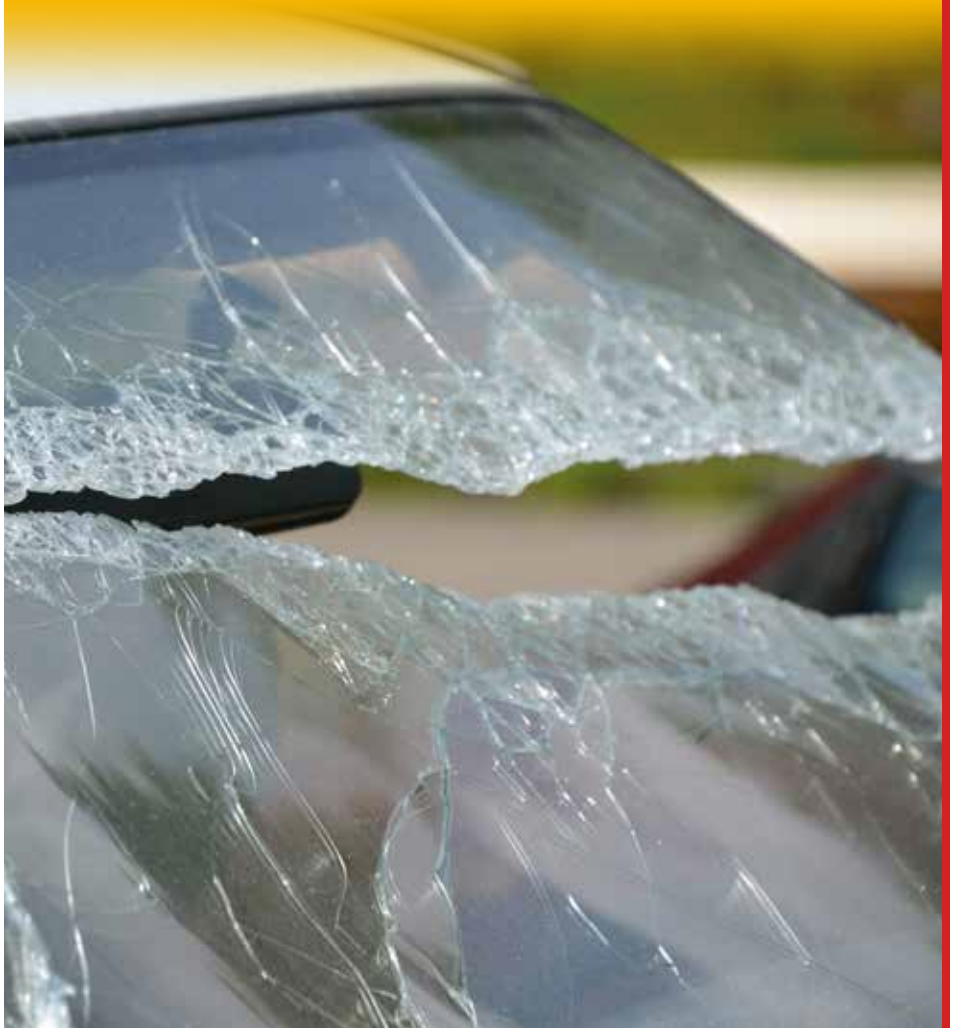


Foto: Pixabay

Auto-Spätwinter

Cool Ru

Manche von uns genießen noch einige Wochen Wintersport, andere freuen sich schon auf die Sonne – aber der Winter ist hartnäckig.

Auto-Spätwinter

Schiefl

Ein paar Wochen gehen wir ja doch noch gern zum Wintersport – beim Crash mit 50 km/h werden Ski am Dach zur Gefahr.

Foto: Pixabay

nnings

Es passiert ja immer wieder: die Bäume knospen, die Vogerln zwitschern, man packt die T-Shirts aus – und dann geht die Welt unter. Schnee, Splitt, Minusgrade. Winter 2: Jetzt erst recht! Und dann?

Wer zu früh auf Sommerhammerln gewechselt hat, schaut dann schlecht aus. Noch einmal umstecken wird sich dann meistens doch nimmer auszahlen. Alternative zu Winterreifen sind Schneeketten auf mindestens zwei sommerlichen Antriebsrädern. Das ist erlaubt. Aber nur wenn die Straße komplett oder fast „durchgängig" mit Schnee oder Eis bedeckt ist. Eine gute Idee ist es nur für den echten Notfall. Wir machen also das Auto wieder kältefit.

Wischerblätter checken, Scheibenfrostschutz wieder nachfüllen, und in den Kofferraum kommt wieder das Winter-Equipment (das wir gerade ausgeräumt haben)! Was nicht fehlen darf: Schneebesen, Eiskratzer, Scheibenfrostschutzmittel, die passenden Schneeketten, Antibeschlagtuch, Starterkabel und schlimmstenfalls die Schneeschaufel. Der Enteisungsspray gehört natürlich nicht ins Auto. Wir wünschen uns, dass wir ihn nicht brauchen!

liegen & Skifliegen

Die Straßen werden trockener, wir fahren vielleicht etwas flotter; die Ski fahren in der Dachbox mit. Schwere Koffer oder schlecht zu fixierende Gegenstände wie Skischuhe gehören grundsätzlich in den Kofferraum. Bei der Dachbox muss auch die höchst zulässige Dachlast des Autos berücksichtigt werden. Dann gehört auch der Reifendruck angepasst. Und die Fahrweise sollte man anpassen, denn das Gewicht verlagert sich in den Kurven und beim Bremsen. Und die Ski werden im Notfall gefährlich, auch in der Dachbox. Simulierter Crash mit 50 km/h: die Dachbox war so beladen, wie es oft der Fall ist. Der Inhalt war ungesichert. Die maximale Zuladung ist 50 Kilo, beim Test waren es 34. Beim Aufprall rutscht der Inhalt dann natürlich mit Schwung vor. Die Skier bohren sich durch die Dachbox. Durch dieses Loch fliegt dann der Rest der Ladung. Und wird zur Gefahr für andere. Wäre der Crashtest wirklich passiert, hätten die pro Paar rund fünf Kilo schweren Skier die Heckscheibe eines vorderen Fahrzeuges wie ein Speer durchschlagen und die Insassen vielleicht schwer verletzt. Beim Versuch waren auch die Befestigungen der Dachbox nicht stark genug, und sie hat sich vom Dachträger gelöst.

All das kann man vermeiden. Die Lösung: gutes Sichern! Zurrgurte und Zurrösen oder Spannvorrichtungen innerhalb der Box sind notwendig. Gute Fahrt zum letzten Schnee!

Quelle: Allianz

Foto: Pixabay

Auto-Frühling

Am Seil

Wenn das Auto streikt, bleibt oft nur noch das Abschleppen in die nächste Werkstatt – das ist mitunter gar nicht so einfach.

Simpel ist die Grunderfordernis: ein Abschleppseil! Am besten geeignet sind die handelsüblichen Nylonseile, sie dehnen sich und vermeiden damit ruckartige Zugbelastungen. Das Seil darf nicht länger sein als acht Meter, es muss in der Mitte ein rotes Fähnchen haben. Weitere Basics: das Fahrzeug im Schlepptau muss über eine funktionierende Lenkung und Bremsanlage verfügen. Bei Dunkelheit muss das abgeschleppte Fahrzeug entweder durch die Rückleuchten oder eine Notbeleuchtung erkennbar sein. Während des Abschlepp-Vorganges darf der Zündschlüssel nicht abgezogen werden, sonst rastet die Lenkradsperre ein. Hier wird's mitunter schwierig: „Keyless Go"-Systeme müssen deaktiviert werden. Bei leerer Fahrzeugbatterie ist das oft nicht möglich. Und nicht vergessen: Bremskraftverstärker und Servolenkung funktionieren nur bei laufendem Motor. Ansonsten ist im geschleppten

Auto-Frühling

Achtu

Frühjahrszeit ist Marderzeit: Marder sind jetzt hungrig – Vorbeugen hilft gegen hohe Reparaturkosten.

Marder sind im Frühjahr neugierig und durchaus auch grantig. Daher kraxeln sie gern in parkende Autos und leben dort ihre Aggressionen aus. Nämlich mit herzhaftem Biss in Schläuche und Kabel. Auch das Dämmmaterial der Motorhaube wird mit Gusto zerfledert. Die Folgeschäden sind unter Umständen erheblich, und manchmal gefährlich. Die Elektronik versagt oder es kommt zu kleinen Bränden, wenn Fetzen des Dämmmaterials an den heißen Motorteilen Feuer fangen.

Wenn das Nylonseil nicht hilft, muss der Abschleppwagen ausrücken
Fotos: Pixabay

Fahrzeug der Kraftaufwand für das Lenken und vor allem das Bremsen viel höher.

Die Technik

Das Anfahren muss behutsam erfolgen, das Seil muss immer gespannt gehalten werden. Achtung: beim Abschleppen sind höchstens 40 km/h erlaubt. Die Warnblinkanlage darf eingeschaltet sein, dann müssen Richtungsänderungen aber per Handsignal angezeigt werden. Auf der Autobahn oder Autostraße darf nur bis zur nächsten Ausfahrt bzw. Kreuzung geschleppt werden! Vor dem Abschleppen empfiehlt sich ein Blick in die Betriebsanleitung. Gar nicht geschleppt werden dürfen in den meisten Fällen Fahrzeuge mit Automatikgetriebe oder Allradantrieb, oder auch viele Hybrid- und Elektrofahrzeuge. Meist wird da der Abschleppwagen die einzige Lösung sein.

Quelle: ÖAMTC

ng, bissig!

Kontaktfreudig

Häufig hilft nur noch der Abschleppdienst in die nächste Werkstatt. Die Reparatur samt Ummantelung mit Marderschutz wird eventuell teuer. Das kann man verhindern.

Bewährt haben sich Kontaktplatten im Motorraum, die den missliebigen Nager praktisch immer in die Flucht schlagen. Die Kontaktplatten mit Minus- und Pluspol sorgen für einen Stromschlag nach dem Weidezaun-Prinzip. Das Tier wird nicht verletzt, aber es entfernt sich eilends. Die sensorgesteuerten und batteriebetriebenen Geräte arbeiten mehrere Monate unabhängig vom Bordnetz.

Nach einem Marderbiss empfiehlt sich eine Motorwäsche zur Entfernung der Duftmarke.

Quelle: GTÜ

Prickelnd, aber nicht gefährlich: Marderabwehr mit Strom
Fotos: Pixabay, GTÜ

AEZ Steam Multi-Talent

Klassisch im Design und genehmigungsfrei, in der Trendfarbe Gunmetal, mit 15 Speichen und Turbinen-Look.

15 Speichen oder fünf Dreier-Paare: zur Mitte hin sind die Speichen nach innen gebogen. Assoziationen zu Turbinen sind absolut beabsichtigt. Daher der Name: Steam. Der Dampf liegt im Detail. Der abgestufte Mittelbereich bildet den Blickfang im Zentrum, zur Verfeinerung mit fünffacher Zierbohrung verpasst, die das Rad optisch tiefer wirken lässt. „Genehmigungsfrei“: AEZ macht Schluss mit dem Papierkrieg, die Steam ist eine ECE-Felge, die auf zahlreichen Fahrzeugmodellen ohne zusätzliche Genehmigungen montiert werden darf.

Wo passt's?

Die Steam passt auf zahlreiche Fahrzeuge der Marken Audi, BMW, Jaguar, Mercedes, Land Rover, Volvo oder auch Alfa Romeo. Alle Räder sind fixgebohrt, was bedeutet, dass keine Ringe zur Mittenzentrierung notwendig sind und in vielen Fällen die Serien-Befestigungsmittel des Fahrzeugherstellers passen. Die Felge ist für Fahrzeuge von Alfa Romeo, Audi, BMW, Mercedes und MINI zusätzlich Mittenkappen-tauglich. „Staggered Wheel Fitment“: auch Mischbereifung ist möglich.

Foto: AEZ

Windschutzscheiben-Reparatur bei FORSTINGER

Glasklare Leistung

Steinschlag ist die häufigste Ursache für Glasschäden am Auto – Forstinger bietet Scheibentausch und -reparatur in Top-Qualität.

Ein Steinschlag ist rasch passiert. Moderne Scheiben mit zwei Schichten Glas und einer Sicherheitsfolie halten eine Menge aus. Sie springen selten komplett, aber beschädigt werden sie ja doch. Mit solchen Scheiben weiterfahren kann gefährlich werden.

Wann kann die Scheibe repariert werden, wann muss man sie wechseln? Dazu gibt's kompetente Beratung bei den Glas-Profis von Forstinger. Man kennt die Firma seit 55 Jahren, heute ist sie der größte flächendeckende Einzelhändler im Autozubehör- und Ersatzteilhandel, mit 107 Filialen in ganz Österreich und umfassendem Online-Shop.

Daneben bietet Forstinger auch in insgesamt 104 freien Fachwerkstätten ein umfassendes Service für Zwei- und Vierradbesitzer – also für Private, aber auch mit speziellen Leistungen für Firmenkunden. Die Autoglas-Profis arbeiten nur mit Glas in Erstausrüsterqualität, und streng nach den Richtlinien der Hersteller. Die Experten wissen auch, ab wann eine Scheibe nicht mehr tauglich für die Weiterfahrt ist. Denn es gibt klare Richtlinien, im Gesetz und auch von den Autofirmen.

Warum tauschen?

Wird ein Glasschaden nicht repariert, ist womöglich die Sicht schlechter. Durch die Lichtbrechung an der gesprungenen Stelle kann Scheinwerferlicht des nächtlichen Gegenverkehrs blenden. Head-up-Displays funktionieren nicht mehr richtig. In der Windschutzscheibe sitzen heute bis zu 40 Sensoren für Assistenzsysteme. Die machen dann nicht mehr, was sie sollen, zum Beispiel der aktive Tempomat oder die Kollisionsbremse. Scheiben halten außerdem Nässe, Kälte (oder Hitze) und Geräusche draußen. Feuchtigkeit zwischen den Schichten des Verbundglases macht die Sicht nur noch schlechter. Im Innenraum wird's kühler und lauter. Sogar die ganze Karosserie wird instabiler, denn Glasflächen sind tragende Teile. Und: für Autos mit Scheibensprung gibt's kein Pi-

Innerhalb von 24 Stunden werden die Gläser geliefert, dann machen sich die Forstinger-Spezialisten an den Einbau
Fotos: Forstinger, Pixabay

ckerl, auch der Wiederverkaufswert sinkt. Deshalb empfiehlt sich nach einem Glasschaden ein rascher Termin in Ihrer Forstinger-Werkstätte, für Rat und Hilfe von erfahrenen Experten.

Wie, wie schnell, wie viel?

Innerhalb von 24 Stunden werden die benötigten Gläser geliefert, dann machen die Spezialisten sich an den Einbau. Gleichzeitig kalibrieren die Profis auch all die Sensoren. Da muss nicht nur die Montage passen, sondern auch die richtige Einstellung. Da hilft jahrelange technische Erfahrung. In ausgewählten Filialen steht sogar ein Ersatzwagen zur Verfügung. Buchstäblich sehen lassen kann sich auch das Preis-Leistungs-Verhältnis: Reparaturen bei Steinschlag (ohne Scheibentausch) gibt es ab 60 Euro. Falls der Schaden kein Versicherungsfall ist, bietet Forstinger günstige Paketpreise für Kauf und Einbau einer neuen Scheibe. Für das Pickerl wird eine §57a-Ersatzplakette ausgestellt. Weitere Plaketten, wie die Autobahn-Vignette, können unter Vorlage der Rechnung wieder besorgt werden. Auch Firmenkunden mit Fuhrparks sind bei Forstinger in den besten Händen. Sie bekommen es viel häufiger mit Steinschlägen zu tun. Forstinger kümmert sich unbürokratisch um die Abwicklungen mit den Versicherern, stets zum Vorteil der Kunden.

Was noch für den Glas-Service von Forstinger spricht:

- Garantie auf den Windschutzscheiben-Einbau
- Gläser nach Europa-Standard, erkennbar am E-Symbol
- Einbau nur mit dem vom Hersteller empfohlenen Hochleistungsklebstoff
- Bei einem kompletten Scheibenbruch entfernen die Forstinger-Profis alle Glasreste
- Und als Notlösung für kleine Schäden gibt's gratis „Pflaster" in allen Forstinger-Fachwerkstätten

motormore

Thema: Auto-Rückrufe

Das Comeback

Es geht noch ärger als „Dieselgate“: Wenn eine Marke gleich millionenfach nach ihren Autos ruft, hat das seine guten Gründe.

Ein paar Marken kommen hier öfter vor. Das heißt aber nicht, dass die mehr Mist bauen als die anderen. Rückrufe hat jeder Hersteller, weil halt was passieren könnte, egal wie (un)wahrscheinlich das in der Realität dann ist. Wenn sich das beim planmäßigen Service erledigen lässt (oder heutzutage beim Software-Update), vermeidet das Werk die schlechte Nachrede eines Rückrufes.

11 Millionen Erzeugnisse, die man eigentlich nur einmal im Jahr wiedersehen wollte, holt die Volkswagen-Gruppe zurück in die Werkstätten – eine gewaltige Zahl. Für andere ist es auch ganz ohne Abgas-Mogelei noch schlimmer gekommen. Ganze Auto-Flotten werden nur dann gerufen, wenn die Sache wirklich ernst ist – fürs Börserl des Herstellers, oder für die Gesundheit der Menschen im Auto. Die größten Rückrufaktionen gibt es in Nordamerika, weil dort gern, schnell und teuer verklagt wird.

Unsichere Sicherheit

Aktuell hadern mehrere Autobauer mit den defekten Airbags von Takata. Schon 2006 kam ans Licht, dass manche Airbags ohne Grund und mit zu großer Wucht auslösen könnten. In einigen Fällen haben Metallsplitter zu tödlichen Verletzungen geführt. Wieviele es wirklich sind, wurde erst langsam klar: Ungefähr 100 Millionen Autos von fast 30 Marken, bis hin zu Superautos von Ferrari und McLaren, und längst verschwundenen wie Saab, Scion oder Pontiac mussten wegen der Airbags zurückrufen werden. Bei Honda allein waren es 5,4 Millionen Autos. Der japanische Zulieferer hat seine Fehler lange verschwiegen. Es gab Strafprozesse und einen teuren Vergleich mit Opfern. Takata ging pleite.

1980 war Ford dran. An 21 Millionen Autos der Baujahre 1970 bis 1980 war die „Park“-Stufe der Automatik fehlerhaft. Dabei gab es leider auch Tote. Die Lösung: ein Warn-Pickerl am Armaturenbrett. An fast 15 Millionen Autos mit dem blauen Oval mussten in den Jahren von 1999 bis 2009 die Tempomaten repariert werden. Der Grund: Schalter neigten zum Überhitzen und Feuergefahr. Brennen konnte es auch an 7,9 Millionen Fahrzeugen, die Ford 1996 zur Reparatur der Zündschlösser zurückrief. Bei deren vier Millionen wurden 1972 die Gurtschlösser ausgetauscht.

Ohne Absicht

„Unintended acceleration“: 2009 holte Toyota nach einigen (auch tödlichen) Unfällen neun Millionen Autos zurück. Und das, obwohl die Beschleunigung zumeist nach User-Fehler aussah. Jedenfalls wurden die Gaspedale modifiziert. Ein US-Prozess kostete außergerichtlich 1,3 Milliarden Dollar. 2012 waren 7,4 Millionen Toyota und Lexus wegen schadhafter Fensterheber dran.

Ohne Plan beschleunigen konnten auch 6,7 Millionen Autos von General Motors, die 1971 zur Reparatur gebeten wurden. Ausgetauscht wurde die Motoraufhängung. Zehn Jahre später gab es an 5,8 Millionen GM-Fahrzeugen eine Befestigung der hinteren Aufhängung zu reparieren. Und 2014 waren nach tödlichen Unfällen fast sechs Millionen GM-Boliden wegen fehlerhafter Zündschlösser dran, die die Airbags deaktivieren konnten. Seit 2003 kannte e der Hersteller dieses Problem.

Am anderen Ende der Skala: 2015 gab es einen Rückruf für den Rolls-Royce Ghost. Und zwar für ein einziges Auto.

Johannes Gauglica

Foto: Pixabay

Foto: Pixabay

Umfrage: Cruisen

Romantisch!

Weg ohne Ziel, nur zum Spaß: So macht das Autofahren Spaß – wer ist übrigens der wirkliche Romantiker beim Cruisen?

Im Frühling mit Genuss durchs Land – wie fahren Österreichs Autofahrer und -innen am liebsten? Das Auto-Portal AutoScout24 hat bei Menschen von 18 bis 65 Jahren nachgefragt.

Überraschung: Österreichs Männer sind im Auto romantischer als Frauen. Sie fahren lieber mit Partnerin als Frauen mit Partner (24 gegen 12 Prozent der Befragten). Mit Freunden oder Familie sind 16 Prozent gern unterwegs. Sechs Prozent sind am liebsten selbst Beifahrer.

Aber: zwei Drittel fahren überhaupt am liebsten alleine. Frauen cruisen am liebsten im Frühling (56 Prozent), Männer mögen den Sommer (51 Prozent).

Mit oder ohne Kurven?

Wiederum ins Klischee passt die Wahl des Weges: Frauen genießen das Fahren besonders auf ruhigen Landstraßen und pflegen lieber einen ruhigen, gemütlichen Fahrstil; während Männer durchaus auch den Spaß am kurvigen Bergpass schätzen und auch gern ein bisserl Gas geben – bitte nur legal! Knapp zwei Drittel aller Pilot/innen gondeln gern entspannt in den Urlaub oder ins Wochenende, etwa genau so viele (65 Prozent) schätzen die Landstraße durch Wiesen und Felder, jede/r Vierte fährt gern an der Küste – bei uns ist das etwas schwer. Und die Asfinag freut sich: 23 Prozent schätzen die Autobahn. Und all das mit großer Mehrheit am liebsten bei Tag.

ÖAMTC-Test

Gift im Lenkrad?

Ungesund nicht nur für die Hände: Der ÖAMTC hat sechs Lenkräder fünf gängiger Fahrzeuge genau unter die Lupe genommen.

Wir haben beim Fahren (noch) ein Lenkrad in der Hand, unter Umständen sogar recht lang. Sechs Lenkräder wurden auf Schadstoffe getestet. Internationale Auswahl waren der Dacia Sandero als günstiger Neuwagen (Kunststofflenkrad), der VW Golf (Kunststoff- und Leder), sowie Modelle aus Asien (Toyota Yaris, Kunststoff), Lateinamerika (Ford EcoSport, Leder) und Indien (Maruti Suzuki Eco, Kunststoff).

Mit Schweiß, Handcreme, Fett und Reinigungsmitteln müssen Lenkräder fertig werden. Je nach Kunststoff oder Leder wurden bis zu 39 Stoffe wie z.B. PAK, Azofarbstoffe, Flammschutzmittel, gesucht. Das Ergebnis war äußerst positiv. „Keines der getesteten Lenkräder – egal, ob Kunststoff oder Leder – überschreitet die geltenden Grenzwerte", berichtet der ÖAMTC-Cheftechniker, „viele der getesteten Parameter liegen sogar unter der Nachweisgrenze." Fazit: keine gesundheitsschädlichen Überraschungen für Fahrzeuglenker.

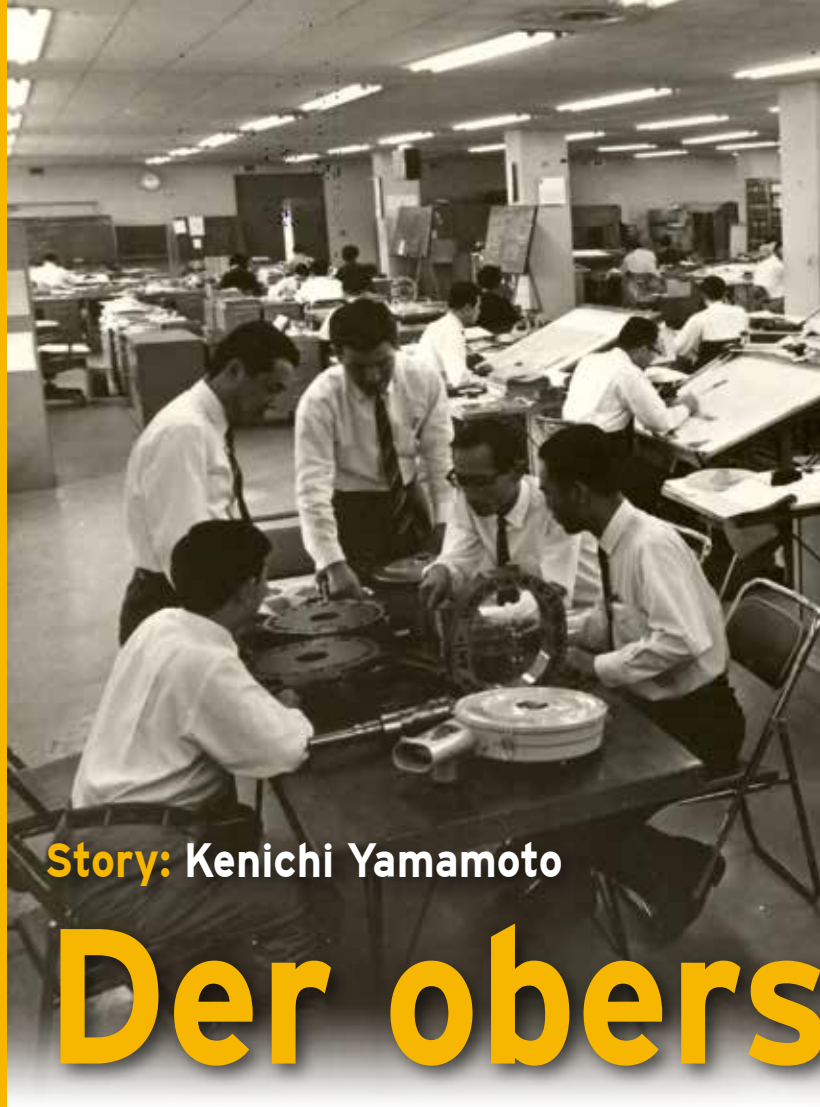
Foto: Pixabay

Am Weg vom Fließband ins Chefbüro setzte er Meilensteine: Kenichi Yamamoto
Foto: Mazda

Die japanische Marke bekam als einzige das Wankel-Konzept wirklich in den Griff
Foto: Mazda

1967 ließ der Cosmo Sport als erster Serien-Mazda die Kolben kreisen
Foto: Mazda

Wankel „neu“, in attraktiver Verpackung: Welterfolg RX-7
Foto: Mazda



Story: Kenichi Yamamoto

Der obers

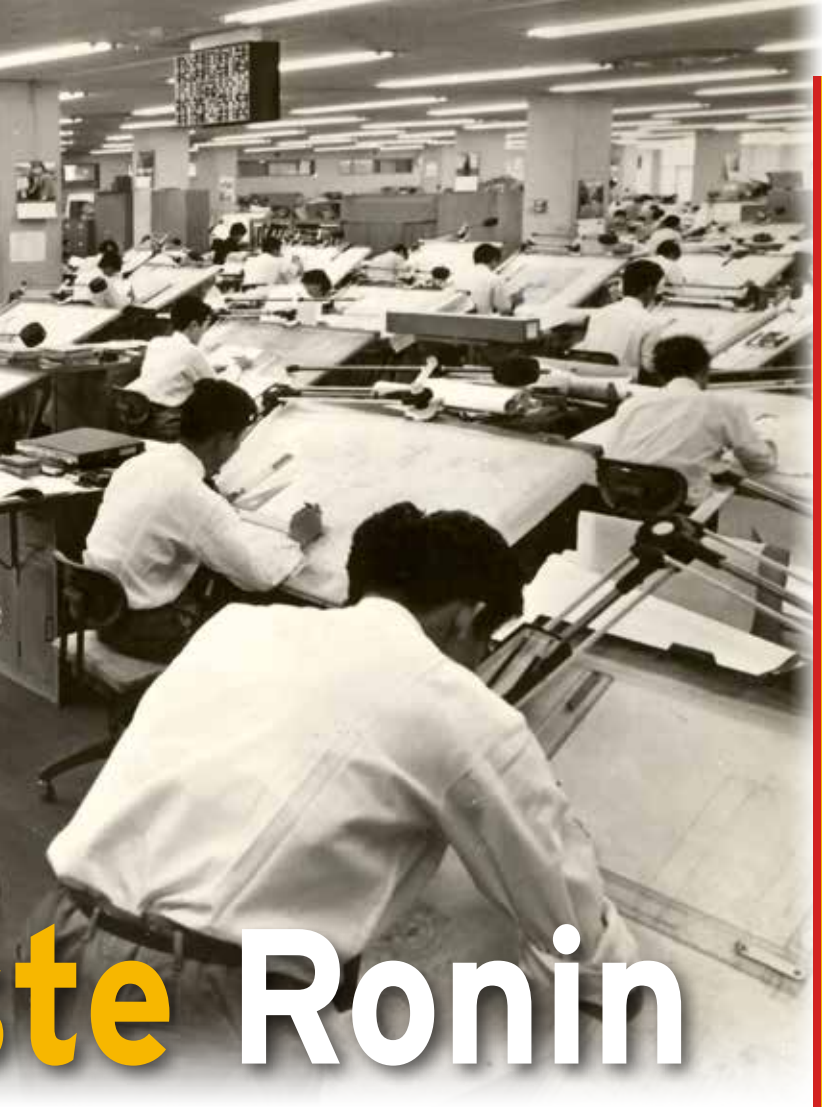
Vater des Mazda-Wankelmotors und auf seine Weise zweimal der Retter der Firma: Um ihn drehte sich alles.

Er war nie so recht ein Massenprodukt, aber der Wankelmotor spielt in der Geschichte der Marke aus Hiroshima eine wichtige Rolle. Die Firma war in den 1960ern in Gefahr, unter die Räder zu kommen. Der japanische Staat drängte, wollte die Fusion mit einem der größeren Autoproduzenten. Auftritt Yamamoto-san! Nach dem Weltkrieg trat der junge Kenichi Yamamoto in seiner komplett zerstörten Heimatstadt in den Dienst des Lastwagenherstellers Tokyo Kogo und schraubte eine Zeit lang Getriebe zusammen. Mit 25 avancierte er zum Techniker mit dem Spezialgebiet Motorenbau; ab 1961 war er der Leiter einer Elitegruppe von Ingenieuren. Die „47 Ronin“ arbeiteten an einem Motor nach dem Prinzip von Felix Wankel. Mit dem hatten andere Hersteller so ihre Probleme. Und davon hing viel ab für Tokyo Kogo mit seiner Automarke Mazda.

Cosmo-politisch

„Ich habe sehr viel darüber nachgedacht, wie ich eigentlich Präsident geworden bin“: In der japanischen Arbeitsweise hat der Einzelne wenig Gelegenheit, sich zu profilieren. Aber dieses Projekt forderte Führungsqualitäten. „Ich hatte die Leitung. Und hätte ich nicht beim Wankelmotor mitgemacht, säße ich heute nicht hier“, meinte der frisch gekürte Mazda-Präsident Yamamoto 1985 in der New York Times.

1967 ließ der Cosmo Sport als



...te Ronin

erster Serien-Mazda die Kolben kreisen. Die technische Exzellenz und das internationale Aufsehen ließen das Unternehmen unabhängig bleiben und global werden. Der Wankel tauchte später als Spitzen-Motor in einem Dutzend Modellen auf, unter anderem dem Sportcoupé RX-3, das es auch bis zu uns schaffte. Die meisten gingen nach Amerika, dort starteten sie den sportlichen Ruf der Marke. Nach dem Ölschock der 1970er sah es für das durstige Triebwerk aber schlecht aus. Dem gesamten Unternehmen ging es alles andere als prächtig. Zurück zum Zeichenbrett: Yamamoto und seine Ingenieure trimmten den Wankel auf mehr Sparsamkeit (zumindest für damalige Verhältnisse); dann planten sie rund um ihn herum einen attraktiven Sportwagen. Und der wurde ab 1978 ein Welterfolg. Sein Name: RX-7.

An der Spitze

Yamamotos weitere Karriere liest sich auch nicht schlecht. Er leitete die Designteams der Modelle 323 und 626. Diese Erfolgstypen brachten Mazda wieder in die schwarzen Zahlen. Da war die Beförderung zum Mister President keine Überraschung. Von 1987 bis 1992 Vorsitzender des Aufsichtsrates, erlebte er auch den größten Erfolg seines Motors: den Sieg in Le Mans 1991. Eine dunklere Phase in Mazdas Geschichte, bis hin zur Übernahme durch Ford, sah er sich schon aus der Ferne an. Im Dezember 2017 ist er verstorben; er wurde 95 Jahre alt. Mazda ist der einzige Hersteller, der Felix Wankels Wunderkreisel wirklich in den Griff bekommen hat. Die Entwicklung ist über die Jahrzehnte weitergegangen, vielleicht gibt es bald ein Comeback. Am Beginn standen die 47 Ronin und Kenichi Yamamoto.

Johannes Gauglica

Auktion: die teuersten Autos

Zuuuum ersten ...!

Blühendes Geschäft beim Auktionshaus RM Sotheby's: heuer gab es ein paar Rekordergebnisse.

Damit wir uns recht verstehen, alle Preise sind in Dollar, zuzüglich Provision und Nebenkosten. Keine Überraschung: Sechs der Top 10 heißen Ferrari. Überraschung: Das teuerste Stück kommt nicht aus bella Italia, sondern aus dem United Kingdom. Und es ist das wertvollste jemals versteigerte britische Auto.

Die Top 10

10.	1955 Ferrari 121 LM Spider	$5,720.000
9.	1939 Mercedes-Benz 540 K Spezial Cabriolet	$6,600.000
8.	1959 Aston Martin DB4GT Prototyp	$6,765.000
7.	2001 Ferrari F2001	$7,504.000
6.	1937 Bugatti Type 57S Cabriolet	$7,700.000
5.	1961 Ferrari 250 GT SWB Berlinetta	$8,305.000
4.	1959 Ferrari 250 GT LWB California Spider	$9,504.550
3.	2017 Ferrari LaFerrari Aperta	$10,043.000
2.	1959 Ferrari 250 GT LWB California Spider Competizione	$17,990.000
1.	1956 Aston Martin DBR1	$22,550.000

So sehen 22,6 Millionen Dollar aus, umgemünzt in britisches Blech: Aston Martin DBR1
Foto: RM Sotheby's

Rahofer.

SUZUKI

Way of Life!

4 Top-Modelle

4 x 4

clevere Kundenvorteile*

4 x 4 ALLGRIP Allradantrieb

4 x 4

Top-Features pro Modell

*** Jetzt 4x profitieren: VITARA, SX4 S-CROSS, SWIFT & IGNIS mit zinsfreier 1/3 Finanzierung, gratis Metallic-Lackierung, bis zu 5 Jahren Garantie & kostenloser Mobilitätsgarantie!**

Verbrauch „kombiniert“: 4,2-5,7 l/100 km, CO_2-Emission: 101-131 g/km

Gesamtangebot gültig für Neu- und Vorführfahrzeuge bis 31.03.2018. Irrtümer, Druckfehler und Änderungen vorbehalten. Symbolfotos. Abbildung zeigt Sonderausstattung gegen Mehrpreis. **Mehr Informationen auf www.suzuki.at oder bei allen teilnehmenden Suzuki Händlern.**

FIX Suzuki Fixpreis | 1/3 Finanzierung | 4x4 ALLGRIP-Antrieb | 5 Bis zu 5 Jahre Garantie