

Packen, reisen, kühlen, brennen

Fahren im Sommer

TESTS: Alfa Giulia • Mazda CX-5 • Kia Stinger • Volvo S90 • Fiat 500L • Subaru Levorg & XV

Alternativ

Neuer Nissan Leaf



Motorrad

Die News für 2018



Classic

Auto & Geschichte





Formula 1
Grosser Preis von
Österreich 2018

Spielberg 29 June - 01 July



DIE RACING-HIGHLIGHTS 2018 AM RED BULL RING

FORMULA 1 GROSSER PREIS VON ÖSTERREICH 2018 // 29.06.-01.07.2018
MOTORRAD GRAND PRIX VON ÖSTERREICH 2018 // 10.08.-12.08.2018

JETZT TICKETS SICHERN!

#AUSTRIANGP
PROJEKT-SPIELBERG.COM



editorial

Liebe Motor&more-Lesende!

Flug schon gebucht? Wartet der Ferienflieger zur Costa Pauschale, oder wird es doch ein Trip mit dem Auto (bitte auch innerhalb der EU nicht ohne Reisepass)? Dann gibt es einen Grund zum Freuen. Nämlich dieses Heft! Wie gewohnt haben wir ein paar Tipps und Infos für Sie. Manche sind eh völlig logisch; auch für uns gibt es ein Sommerloch. Aber was Neues ist jedenfalls dabei. Denn auch unsere Gesetzgeber haben sich Schmankerln einfallen lassen.

Rauchende Leser/innen sollten sich vorsorglich einen Glimmstengel zur Beruhigung gönnen. Und vorm Einsteigen wieder abdämpfen, wenn die Family mitfährt. Denn das verstinkt nicht nur die Klimaanlage, sondern kann seit Neuestem auch recht teuer werden.

Noch eine schlaue Idee: auf unseren Autobahnen wird der Pannestreifen (sofern vorhanden) womöglich zur „Begegnungszone“ zwischen Fließverkehr, Einsatzfahrzeugen und, eh klar, Autos mit Panne. Das wird vielleicht lustig, wenn man Galgenhumor mag. Ob und wie dieses Konzept durchdacht ist, wird eine Testphase in Niederösterreich zeigen. Wir haben unsere leisen Zweifel.

Neues erwartet uns auch bei den Händlern, mit zwei und vier Rädern. Wir haben uns einiges angeschaut und erzählen's Ihnen weiter. Unsere Classic-Abteilung ist diesmal doppelt so groß ausgefallen, wir blicken zurück auf Auto- und Weltgeschichte. Vorwärts blicken wir auch, in die Zukunft der kompakten Sportwagen. Es gibt sie ja doch noch. Damit auch die nächsten Sommer nicht fad werden!

Vom Urlaub träumt, auf sonnige Zeiten hofft, und ganz speziell Ihnen viel Spaß mit diesem Heft wünscht

die Motor&more-Redaktion

P.S.: die Eltern von Motor&more erzeugen auch ein sehr schmuckes und lesenswertes Motorsport-Magazin namens Rally&more. Das gibt's 11x jährlich im Zeitschriftenhandel. Was kostet ein Abo? Folgen Sie unauffällig diesem QR-Code!



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: Grafički zavod Hrvatske d.o.o. Vertrieb: Forstinger GmbH, Plus City Linz.

Fotonachweise: Cover – Pixabay, Seite 1 und 3: Nissan, JFK Library, Honda, Dotz



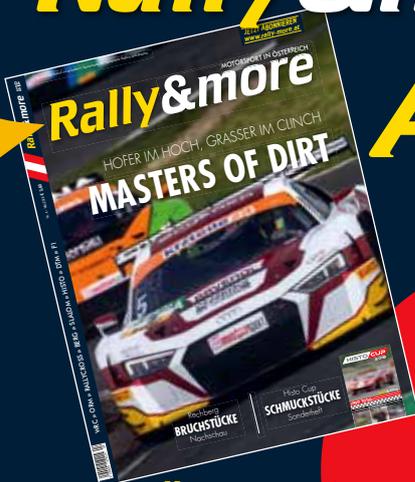
inhalt

Coverstory:	Fahren & Reise im Sommer	4
Vorstellungen:	Ford Focus	12
	Lada Vesta	13
	Mercedes A-Klasse	14
	VW Touareg	15
	Allradler von Škoda	14
Ausblick:	Sportwagen-Zukunft	18
Tests:	Alfa Giulia	20
	Mazda CX-5	21
	Subaru Levorg & XV	22
	Volvo S90	24
	Fiat 500L	25
	Kia Stinger	26
Quiz:	Zahlen-Spiel	28
Verkehr&mehr:	Pannestreifen „neu“	30
	Rauchen im Auto	31
	Klima-Tipps von Forstinger	34
Freizeit:	Neues vom Projekt Spielberg	36
Alternativ:	Erdgas-News	38
	Neu: Nissan Leaf	40
Classic:	Auto & Geschichte	42
	120 Jahre Renault	44
Motorrad:	Die Neuheiten 2018	46

MOTORSPORT IN ÖSTERREICH

Rally&more

ABO



Sie sparen

20%

rund

www.rally-more.at



Fahren im Sommer

Prima Klima

Es gibt nur mehr zwei Jahreszeiten: „zu kalt“ oder „zu heiß“ – wenn letztere ausbricht, wird's im Auto oft quälend.

Schattenparken hat zwar einen schlechten Ruf, aber ein besseres Mittel zum Kühlhalten des Autos gibt es nicht. In praller Sonne kann die Temperatur im Innenraum pro Minute um ein Grad steigen. Darum lässt man auch Kinder, ältere Menschen oder Tiere nicht im heißen Auto ohne Belüftung zurück. Wenn's zu heiß wird, schaltet der Körper einen Gang zurück. Reaktion, Konzentration und Kondition mögen keine Sommerhitze. Und wenn man sich dann doch reinsetzen muss und die Bude auf ein erträgliches Maß herunterkühlen will, freut man sich über die Klimaanlage. 1940 tauchte sie zum ersten Mal in einem Auto auf (es war ein Packard), bis in die 1990er

war sie blanker Luxus. Heute sind die Autos „ohne“ schon in der Minderheit. Sie ist nicht nur angenehm, sie macht das Autofahren auch sicherer.

Vor der Fahrt sollte man durchlüften: alle Türen, Fenster, Dächer auf, Hitze raus. Beim Wegfahren die Klimaanlage auf Vollgas, die Ventilation auf Umluft; nach zwei, drei Minuten stellt man dann die Wunschtemperatur ein. (wer beim Umluft-Betrieb raucht, freut sich über den im System festgesetzten Duft womöglich noch eine längere Zeit.)

Fenster zu! Wer die Außenwelt kühlt, tut trotzdem nix gegen die

Erderwärmung und verschwendet nur den eigenen Sprit, bis zu drei Liter im Durchschnitt. Nur der Vollständigkeit halber: Wenn das Gebläse abgedreht ist, wird (eh klar) auch nix klimatisiert.

Einige Minuten vor der Ankunft dreht man die Air-Condition ab, sonst ist beim Aussteigen der Temperaturunterschied zu groß. Mehr als acht Grad sollte der nicht sein, zwei bis drei sind ideal. Das Gebläse sollte aber weiter laufen. Das baut Kondenswasser im Verdampfer des Klimasystems ab. Damit es auch im nächsten Sommer nicht zu heiß wird! Zu kalt sollte es aber auch nicht sein (20 bis 24 Grad sind zumeist am



angenehmsten); die Düsen sollten nicht direkt auf den Körper zeigen. Das ist kurzfristig erfrischend, aber auf Dauer schmerzhaft, und die Augen trocknen aus.

Pollen, Pilze, Keime: das alles kann von draußen reinkommen oder im Kühlsystem ausgebrütet werden. Die Filter sollten gewechselt werden wie laut Werk empfohlen. Jede Klimaanlage kann auf einen Aktivkohlefilter umgerüstet werden. Der hält Pollen, Feinstaub und Ozon draußen. Wenn die Tierwelt zu hartnäckig ist, braucht's eine chemische Reinigung des Systems beim Fachmann.

Auch wer nicht gern klimatisiert, sollte trotzdem pro Woche mindestens zehn Minuten die Klimaanlage einschalten. Sonst trocknen Dichtungen aus, das Kühlmittel verabschiedet sich tröpfchenweise. Auch bei regulärem Betrieb gibt's einen „Schwund“ von acht bis zehn Prozent pro Jahr.

Niedriger Kühlmittelstand bedeutet, dass schlechter gekühlt wird. Außerdem kann er den Kompressor beschädigen, dann wird's richtig teuer.

Einmal im Jahr sollte man sich also Zeit und Geld für einen Check der Klimaanlage nehmen.

Johannes Gauglica

Fahren im Sommer

Nach dem Crash

Wie verhält man sich beim Autounfall im Ausland? Vor allem: ruhig bleiben!

Unfallstelle absichern, nötigenfalls erste Hilfe leisten und Rettung rufen. Euro-Notrufnummer: 112.

Polizei holen: unbedingt bei Personenschäden oder bei Verständigungsschwierigkeiten. Nachher eine Kopie des Protokolls verlangen.

Daten austauschen: Personalien, Fahrzeug- und Versicherungsdaten. Unerlässlich: das Formular für den Europäischen Unfallbericht. Der Bericht muss von beiden Lenkern unterschrieben sein.

Dokumentation: Unfallskizze, Fotos von Unfallstelle, Unfallspuren und Schäden, Personalien von Zeugen notieren. Nichts Unverständliches unterschreiben, keine voreiligen Schuldeingeständnisse machen!

Vorsicht, wenn das Abschleppen des Autos zur Werkstatt angeboten wird – das könnte eine Gaunerei sein.

Mietwagen: sofort die Mietwagenfirma informieren, nicht selber abschleppen oder reparieren lassen.

Meldung an die eigene Haftpflichtversicherung: innerhalb 1 Woche nach dem Unfall.



Fotos: Pixabay

Fahren im Sommer

Hitze-Spitze

Oft ist die Urlaubsreise per Auto ein echtes Gruppenerlebnis. Denn alle sind bei der Ankunft gleichermaßen fertig. Man kann sich's leichter machen!

Das (angeblich) Offensichtlichste vorweg: Planung ist durchaus eine gute Idee. Ein kleiner Umweg kann die Reise entspannen, mit weniger Stau und/oder schöner Szenerie. Dabei kann man sich auch Punkte für Pausen überlegen.

Alle drei Stunden wird's Zeit zum Pause machen. Die sollte mindestens zehn Minuten lang sein, und nur im Auto sitzen bleiben gilt nicht. Füße vertreten, Muskeln entspannen, den Kindern etwas Zeit zum Austoben geben, diverse Körperfunktionen fordern ihr Recht – und dann geht's weiter.

Die richtige Kleidung zum Reisen: leicht, luftig, locker. Bei hohem

Tempo sind offene Scheiben und Schiebedächer zwar verlockend, sorgen aber womöglich für einen peinlichen Sommerschnupfen. (Der letzte Satz gilt nicht für Cabrio-Piloten. Fröhliches Verkühlen!)

„Sind wir schon da?": Den Kids wird leicht fad. Die meisten haben eh schon ihre Smartphones und Tablets, aber alle sollten irgendwas zu tun haben. Etwas Schatten für die jungen Passagiere in Reihe 2 ist auch eine gute Idee, mit Sonnenrollos oder eingeklemmtem Tuch überm Fenster. Für den Fall, dass dem Nachwuchs das Reisen im Magen liegt, empfiehlt sich ein stets bereites,

nach Möglichkeit nicht durchsichtiges (Speib-)Sackerl.

Der Klassiker der Sommer-Tipps: Trinken! Und zwar, wiederum no naa, weder Bockbier noch Prosecco. Drei Liter pro Tag sollten es sein. Das Essen sollte auch eher leicht ausfallen.

Übrigens: lieber nicht barfuß aussteigen! Bei starker Hitze, so ab 30 Grad, und praller Sonne kann auch die Fahrbahn schmelzen. Stark befahrene Straßen werden bis zu 70 Grad heiß. Dann tauchen Spurrillen auf, im Extremfall platzt sogar die Asphalt- oder Betondecke auf.

Johannes Gauglica



Fahren im Sommer

Vignettenpreise '18

Es gibt (fast) keine Grenzkontrollen mehr, gestoppt wird stattdessen beim Vignetten-Verkauf: die Preise in den Nachbarländern.

Slowakei

Kategorie	10 Tage	Monat	Jahr
bis 3,5t hzG	EUR 10	EUR 14	EUR 50

Monats- und 10-Tages-Vignette gelten auch über den Jahreswechsel hinaus.
Motorräder: keine Vignettenpflicht.

Slowenien

Kategorie	7 Tage	Monat	Jahr
PKW 2A	EUR 15	EUR 30	EUR 110
PKW 2B	EUR 30	EUR 60	EUR 220
Motorrad	EUR 7,50	EUR 30	EUR 55

Tschechische Republik

Kategorie	10 Tage	Monat	Jahr
Kfz bis 3,5 t hzG	Kč 310	Kč 440	Kč 1.500

Das Beginndatum der Monats- und 10-Tages-Vignetten kann frei gewählt werden.
Motorräder: keine Vignettenpflicht.

Schweiz

Jahr: EUR 35,75

Ungarn

7 Tage	Monat	Jahr	Jahr (Region)
--------	-------	------	---------------

D1M: Motorrad

HUF 1.470 HUF 2.500 - -

D1: Motorräder, Pkw bis 3,5t hzG, zum Transport von bis zu 7 Personen, und deren Anhänger
HUF 2.975 HUF 4.780 HUF 42.980 HUF 5.000

D2: alle Kfz, die in keine andere Kategorie fallen
HUF 5.950 HUF 9.560 HUF 42.980 HUF10.000

U: Anhänger der Kfz der Kat. D2 und B2

HUF 2.975 HUF 4.780 HUF 42.980 HUF5.000

B2

HUF 13.385 HUF 21.975 HUF 199.975 HUF20.000

hzG = höchstzulässiges Gesamtgewicht



LASSEN SIE SICH UM IHRE REIFEN BENEIDEN.

retyred
ORIGINAL

Möbel mit verdächtig guter Kurvenlage.
Möbel aus Altreifen.

Rethinking resources.
www.retyred.com



Fahren im Sommer

Stimmt so!

Bei uns ist das Trinkgeld üblich, anderswo auch – aber was ist im Urlaubsland angemessen? Ein Ratgeber zwischen Exzess und Beleidigung.

In manchen Ländern ist das Trinkgeld im Rechnungsbetrag enthalten, in anderen lässt man es am Tisch liegen.

Zu wenig ist schlecht, zu viel manchmal auch nicht gut; beide können für böses Blut sorgen. Also, was geht?

Italien und Kroatien: Wird kein Gedeck eingerechnet, gibt man üblicherweise fünf bis zehn Prozent des Restaurantbetrages als Trinkgeld, ansonsten weniger. In italienischen und kroatischen Bars wird kein „Tip“ erwartet. Beim Taxifahren rundet man auf.

Spanien und Portugal: Am besten lässt man fünf bis zehn Prozent des Betrages auf dem Tisch liegen. Allerdings nicht in kleinen Münzen, das kann geizig wirken. Taxifahrern gibt man üblicherweise etwa zehn Prozent Trinkgeld.

Frankreich: Auch hier lässt man das Trinkgeld am Tisch liegen, und zwar rund 15 Prozent des Betrages. Außerdem bekommen Taxifahrer und Platzanweiser im Kino oder Theater eine kleine Zuwendung.

Griechenland: Das Trinkgeld ist abhängig von der Art des Lokals. In Tavernen wird der Betrag aufgerundet, ansonsten sind fünf bis zehn Prozent üblich. Im Taxi wird ebenfalls aufgerundet.

Skandinavien: Da gibt es keine einheitliche Regelung. Finnische und dänische Kellner erwarten sich Extrazuwendung. In Norwegen gibt man rund zehn Prozent, in Schweden wird aufgerundet.

Benelux: In belgischen, niederländischen und luxemburgischen Restaurants, Taxis und Hotels ist das Trinkgeld schon im Preis enthalten. War das Service besonders gut, kann man fünf bis zehn Prozent des Rechnungsbetrages extra geben. In Luxemburg rechnen Taxifahrer mit 15 Prozent des Fahrpreises und auch Platzanweiser im Theater oder Kino bekommen einen kleinen Betrag.

Großbritannien und Irland: Getränke werden in Pubs an der Bar bestellt, drum ist Trinkgeld unüblich. In Restaurants und Hotels ohne Bedienungszuschlag gibt man 15 bis 20 Prozent des Betrages.

Asien: Trinkgeld ist eher unüblich, in Japan sogar beleidigend. In starken Tourismus-Regionen wie beispielsweise in Thailand, Malaysia, den Philippinen oder Bali ist der „Tip“ bereits üblich. In den Tourismuszentren Thailands wird alles unter zehn Baht, also rund 20 Cent, als unhöflich bewertet.

USA und Kanada: Auch wenn die Rechnung einen Bedienungszuschlag beinhaltet, wird ein Trinkgeld erwartet, üblicherweise 15 bis 20 Prozent. In den USA finden sich am Ende der Rechnung auch häufig bereits berechnete „Tip“-Vorschläge.

Australien und Neuseeland: In Australien ist Trinkgeld nicht üblich. In Neuseeland kann man bei wirklich exzellenten Leistungen fünf bis zehn Prozent auf den Rechnungsbetrag aufschlagen. Allerdings wird mit Trinkgeldern meistens nicht gerechnet.

Wer außerhalb des Euro-Raumes keine lokale Münze fürs Trinkgeld mehr hat, kann auch Euros geben, aber nur Scheine. Denn Münzen können nicht umgetauscht werden. *JG/Quelle: ÖAMTC*

Pack' mas!

Wieviel Ballast wir so mitschleppen, merken wir erst beim Packen der Koffer für den Urlaub. Wie verstaut man den Ferien-Hausrat richtig?

Vor dem Einladen sollte man jedes Gepäckstück auf die Waage stellen. Wegen des zulässigen Gesamtgewichtes, und auch um zu wissen, welches Trumm am schwersten ist. Das gehört dann im Kofferraum möglichst weit unten und nah zur Fahrzeugmitte.

Koffer sollten stehen oder nebeneinander liegen, denn gestapelte Koffer können leichter verrutschen. Sofern es im Gepäckraum Halteösen gibt, sollte man sie nutzen und das Gepäck mit Gurten sichern.

Das Gepäck nicht zu hoch stapeln, damit die Sicht nach hinten nicht unnötig blockiert wird. Kleinkram sollte gut verstaut werden; ungesichert wird er bei Notbremsungen womöglich zum Projektil mit bis zu 50-facher Wucht seines Eigengewichtes.

Die Dachbox ist für sperrige, nicht zu schwere Dinge da. Der Schwerpunkt muss möglichst niedrig und zentral sein, alle Gegenstände gut gesichert. Sonst verrutschen sie bei Notbremsungen oder brechen sogar durch. Achtung auf die maximale Dachlast des Autos!

Wenn ein Fahrradträger die Heckleuchten verdeckt, braucht man Zusatzleuchten.

Mehr Gewicht erfordert höheren Reifendruck. Sonst kommt das Auto womöglich in Kurven und beim Bremsen ins Schwimmen. Der richtige Druck steht in der Bedienungsanleitung.

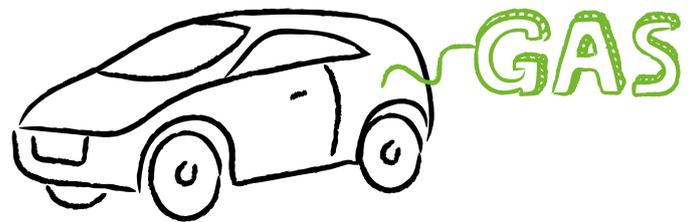
Wenn das Auto schwer beladen ist, sollte man auch die Leuchtweite der Scheinwerfer einstellen, sofern das nicht eh automatisch passiert.

Wichtig: Warndreieck, Warnweste und Autoapotheke (aufs Ablaufdatum schauen!).



Foto: Unsplash

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



Fahren im Sommer

Das Dokument

In der EU sind wir's nicht mehr gewöhnt, aber der Reisepass gehört noch immer zu jeder Reise mit Grenzübertritt.

Zu allererst: Der Führerschein ist kein gültiges Reisedokument, auch nicht bei kurzen Ausflügen, und auch nicht im Schengen-Raum. Ein Grenzübertritt ohne Reisedokument ist strafbar. In 40 europäischen Ländern gilt auch ein gültiger Personalausweis, aber der Pass gilt überall.

Kosten eines Passes

Erwachsene: Gewöhnlicher Reisepass: 75,90 Euro
 Expresspass: 100 Euro
 Ein-Tages-Expresspass: 220 Euro
 Notpass: 75,90 Euro

Kinder: bis zum 2. Geburtstag: gebührenfrei
 bei Erstaussstellung
 Von 2 bis 12 Jahren: 30 Euro
 Ab 12 Jahren: 75,90 Euro
 (Kinder können nicht in den Pass der Eltern eingetragen werden)

Wo gibt's den Pass?

Den Antrag stellt man bei der für den Wohnort zuständigen Bezirkshauptmannschaft (bzw. Magistrat), oder auch bei dazu speziell ermächtigten Gemeinden.

Die Zustellung erfolgt mit RSb-Brief an eine Adresse nach Wahl innerhalb von ungefähr fünf Arbeitstagen. Der Expresspass kommt am nächsten Arbeitstag per Botendienst.

Was man braucht: amtlicher Lichtbildausweis, alter Reisepass, Geburtsurkunde, Staatsbürgerschaftsnachweis, aktuelles Passfoto (nicht älter als 6 Monate und entsprechend den EU-Kriterien), eventuell Heiratsurkunde und Nachweis eines akademischen Grades.

Gültigkeit

Erwachsene: gewöhnlicher Reisepass: 10 Jahre (auch Expresspass und Ein-Tages-Expresspass)

Kinder: Bis 2 Jahre: 2 Jahre gültig
 Ab 2. Geburtstag: 5 Jahre gültig
 Ab dem 12. Geburtstag: 10 Jahre gültig

Notpass: für die Dauer einer Reise, maximal ein Jahr.

Der Notpass

Wenn der Reisepass weg ist und bis zur Abfahrt noch drei Tage Zeit sind, geht sich ein Notpass aus. Es gibt ihn bei der jeweils zuständigen Behörde, auch außerhalb der Amtszeiten vom Journaledienst. Vorher klären: akzeptiert das Zielland einen Notpass, braucht man ein Zusatz-Visum? Falls der verlorene Pass wieder auftaucht, darf man ihn nicht mehr verwenden. Denn er steht in den internationalen Fahndungsdatenbanken, Einreise oder Boarding können verweigert werden. Für den Notpass braucht man einen amtlichen Lichtbildausweis (z.B. Führerschein), Passfoto (nicht älter als sechs Monate) und 75,90 Euro.

Im Ausland

Jedenfalls notwendig: Verlust- oder Diebstahlsanzeige bei der örtlichen Polizei. Einen Notpass stellt die österreichische Vertretungsbehörde aus. In Österreich muss der Verlust/Diebstahl nochmals bei der Polizei gemeldet und dann ein neuer Reisepass beantragt werden.

Tipp: Auf Reisen sollte man Kopien der Dokumente mitnehmen und getrennt von den Originalen mitführen, oder bei einem Cloud-Dienst oder im Mailpostfach speichern. Dann kann man umso schneller darauf zugreifen. Mehr Infos zum Reisepass: www.help.gv.at

Johannes Gauglica



Fachwerkstatt

ZUVERLÄSSIG
PREISWERT
KOMPETENT

FORSTINGER
Fachwerkstatt



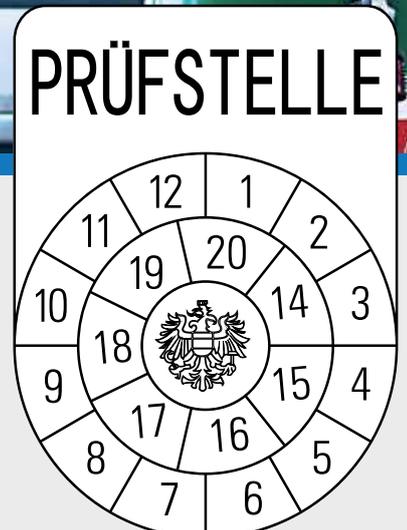
**SICHER
UNTERWEGS!**



Unsere §57a „PICKERL“-Überprüfung:

- zum Fixpreis für PKW, Zweirad & Anhänger

Bei Bedarf bietet Forstinger die Möglichkeit der Reparatur von allen Marken & Modellen mit Verschleiß- & Ersatzteilen in Erstausrüsterqualität.



Neu: Ford Focus

Vierte Generation



So viel Technologie wie noch nie: der neue Ford Focus will in der Klasse der Kompakten den neuen Standard setzen

Fotos: Ford

Der innovativste Ford aller Zeiten: Die Detroitter wollen ihre Rivalen im europäischen Kompakt-Segment mit Technologie abhängen.

Was es nicht geben wird: einen Dreitürer. Was es bei uns nicht geben wird: die viertürige Limousine. Der Fünftürer und der Kombi sind größtmäßig am selben Level wie ihre Vorgänger. Sie ruhen auf einer neuen Plattform, die in Zukunft die Basis für weitere Modelle sein wird. Größerer Radstand soll mehr Platz bringen. EcoBoost ist weiter das Schlagwort bei den Benzinmotoren. Einen Vierzylinder sucht man beim Verkaufsstart vergebens. Zum Einliter-Dreierpack in verschiedenen Stärken (62 kW/85 PS, 74 kW/100 PS, 92 kW/125 PS) kommen 1500er mit 110 kW/150 PS und 34 kW/182 PS. Diesel gibt's immer noch, nämlich zwei mit 1,5 Litern Hubraum (70 kW/95 PS und 88 kW/120 PS) sowie ein Zweiliter mit 110 kW/150 PS. Neben der manuellen Sechsgang-Schaltung ist eine neue achtstufige Automatik im Angebot.

eine Europa-Premiere für Ford. Drei besondere Geschmacksrichtungen des Focus heißen Vignale, ST-Line und Active. Vignale steht für Luxus-Features und spezielles Kundenservice. ST-Line ist ein sportiver Vorgeschmack auf Schnelleres und Stärkeres, das es in den kommenden Jahren sicher geben wird. Active ist was komplett Neues, nämlich eine „Softroad“-Version mit erhöhter Bodenfreiheit. In Sachen Assistenten bekommt der vierte Focus einiges mit. Ein Stau-Assistent bringt erste autonome Fahrfunktionen in den Focus, LED-Scheinwerfer offerieren blendfreies, Fahrbahn-angepasstes Licht, und der Einpark-Helfer braucht keine menschliche Mitarbeit. Die bisher vergebens verlangte adaptive Dämpferregelung (Normal, Sport und Eco) gibt es jetzt auch. Man bekommt viel für sein Geld. Für wieviel Geld bekommt man's? Die Preisliste startet bei 19.580 Euro, zu Beginn gibt es ein 13.990er-Angebot im Leasing. JG

Kopf hoch!

Innen ist das Head-up-Display



In Russland spielt der Kombi keine Rolle, bei uns sind SW und SW Cross die Hoffnungsträger innerhalb der Familie Vesta, die die Marke wieder beleben soll
Fotos: Lada

Neu: Lada Vesta

Russische Aggression

Sie greifen an: Die Autobauer aus Togliatti wollen das europäische Budget-Segment aufmischen, mit einem starken Angebot.

Vom Ur-Lada wurden ab 1970 gute 30 Millionen Exemplare gebaut, in seinen unzähligen Updates und Veränderungen. Den Allradler namens Taiga, oder Niva, oder nur 4x4 (je nach Epoche) gibt es seit 1977 in 2,5-millionenfacher Ausführung. Der größte russische Autobauer musste sich neu erfinden: Seit 2012 ist der Lada-Hersteller AvtoVAZ Teil der Allianz Renault-Nissan. Im Ausland ist man fast verschwunden, im Inland hat man Terrain verloren. Aktuell werden Ladas in 22 Länder exportiert, primär die Ex-UdSSR.

Daran wird intensiv gearbeitet, auch in Österreich. Bei uns gibt es 45 Service-Partner und 25 Händler. Der 4,5 Meter lange Vesta steht für den kompletten Reboot des Unternehmens. Vier oder fünf Türen: In Russland ist das Verlangen nach Kombis endenwollend, bei uns setzt man die Hoffnungen primär in den Vesta SW und SW Cross.

Innere (Mehr-)werte

Vorderhand wird ein Motor in Österreich offeriert, ein 1600er mit 78 kW/106 PS und 148 New-

tonmetern. Da fängt man also bescheiden an. Andere könnten folgen, denn da gäbe es noch Stärkeres. Getriebe: fünf Gänge manuell oder automatisiert. Sechs Airbags, ESP und Berganfahrhilfe sind in allen Modellen an Bord.

Untypisch für Lada ist das serienmäßige Vorkommen von Bequemlichkeit. Der Vesta klimatisiert, tempomatisiert, hebt und senkt alle Fenster elektrisch, beheizt Sitze, hilft heckwärts beim Einparken, infotaint und connec-

ted. All das serienmäßig. Der SW Cross hat 1,4 Zentimeter mehr Bodenfreiheit (nämlich 20,3 Zentimeter) und größere Räder (nämlich 17 statt 15 Zoll), dazu farbenfrohe Akzente im Interieur. Das ist eine Menge gemessen an den Preisen: Vesta ab 12.790 Euro, SW ab 14.250 Euro, SW Cross ab 17.050 Euro. Zuckerln zum Start sind Leasing-Bonusse von 1.000 Euro für die Limousine, 1.500 für den SW und 2.000 für den SW Cross.

Johannes Gauglica





Knackiger sieht die neue Mercedes A-Klasse aus und fährt sich auch so
Fotos: Mercedes

Neu: Mercedes A-Klasse

Sprich mit ihr!

Total digital und selbstlernend, aber noch nicht selbstfahrend: im Kern ist der neue Edel-Kompakte halt doch noch ein Auto.



Nicht schlechter als E- sollen die Fahrer der A-Klasse mit Digitalem bedient werden



Leichteres Einräumen, weniger zerklüfteter Boden: 67,2 mm misst die Ladekante



Die breitere Heckklappe macht ein schlankeres Heck und hübschere Rückleuchten

Man könnte meinen, Digitalität und Konnektivität wären in der Autowelt mittlerweile wichtiger als der tatsächliche Zweck eines Fahrzeugs: die Fortbewegung. Nicht anders schien es, als Mercedes schrittweise den Schleier über dem Resultat der A-Klasse-Erneuerung lüftete. Zuerst ging es ums Interieur, das voll-digitale Cockpit mit freistehenden Displays, von zwei Mal sieben bis zu zwei Mal 10,25 Zoll groß (bekannt aus der E-Klasse). Im zweiten Schritt wurde in erster Linie das sprachgeführte „selbstlernende“ Multimediasystem (MBUX) ausgelobt. Man konnte lernen, wie man mit ihr, mit Mercedes, spricht und was sie, mit KI (Künstliche Intelligenz) gefüttert, mit Befehlen sowie Fragen anfangen kann.

Immer noch Auto

Dass alleine damit die Premium-Position im Kompakt-Segment nicht erreichbar ist, wissen auch die enthusiastischsten Digitalisierungs-Fans. Deshalb handelt es sich immer noch um ein Auto. Eines, das sich nicht bis zur Unkenntlichkeit verändert hat, doch schärfer gezeichnet ist, mit schmaler wirkendem Gesicht und strukturierterem Heck sowie weitgehend schnörkellosem Korpus: Die Heckleuchten sind geteilt, die Laderaumklappe breiter, das Kofferabteil größer (370 Liter). Seit dem

Wechsel von Kurz-Van auf Flachmann hat der Kompakte bereits ab der Basis ganz neue Fahrdynamik-Dimensionen. Die sind jetzt um ein Eck verfeinert. Die Federung/Dämpfung neigt weniger zu Härte, auch im Sport-Modus nicht. Im Gegenzug erfreut der Stuttgarter mit feinsten Einlenkpräzision. Fahrdynamisch hängt das Fahrerlebnis von den Antrieben ab.

Monsieur Moteur

Zum Start gibt's zwei Benziner und einen Diesel. Einstiegs-Otto ist ein 1,33-Liter aus der Technik-Kooperation mit Renault. Er entwickelt, Turbo-aufgeladen, auf dem Papier 162 PS und vermeldet das recht lautstark. Er hat aber gefühlt nicht ganz das versprochene Temperament, zumal sich das siebenstufige Doppelkupplungsgetriebe nicht immer mit dem Antrieb zu verstehen scheint. Wesentlich souveräner benimmt sich der Zweiliter, dessen 224 PS wirken glaubhaft. Gefühlt kräftiger als die Leistungsangabe von 116 PS scheint der 1,5-Liter-Diesel. Auch er stammt vom französischen Partner, er ist hochgradig unbrummig. Weitere Motoren kommen nach, ab Herbst gibt es auch Allrad. Dem Hatchback folgt eine Reihe von Derivaten bis zum AMG. Der Preis: ab 32.920 Euro (für den Diesel).

Beatrix Keckeis-Hiller

Neu: VW Touareg

Alpenkönig & Wüstenfreund

Er ist nie mit Getöse aufgetreten: Mit kantigerer Präsenz und neuer Technik startet der VW Touareg in Generation drei.

Er war einfach da. Im Herbst 2002. Körperlich mächtig, aber weniger ungewöhnlich als der zeitgleiche Plattform-Bruder Porsche Cayenne, und nie so martialisch wie der 2005 auf gleicher Basis gefolgte Audi Q7. Auch in der dritten Auflage gibt sich der Wüstensohn fast bescheiden. Er lässt seinen Geschwistern sowie dem Bentley Bentayga und Lamborghini Urus den Vortritt. Als echter Wolfsburger: außen zwar extrovertierter, sportlicher und kantiger als bisher, jedoch kaum plakativ; innen wie gewohnt ergonomisch einwandfrei, unaufgeregt und fast schon gediegen, selbst in der Basis. Dabei hat er in der Länge kaum zugelegt, auf 4,88 Meter. Dafür hat er 160 Kilo abgenommen (auf 2 Tonnen) und einen um 113 Liter größeren Laderaum. Zur inneren Feinheit beitragen kann das digitalisierte Cockpit („Innovision“): eine konfigurierbare Instrumentierung auf 12“-Display. Es lässt sich mit einem 15“-Touchscreen fürs Infotainment-System auf der Mittelkonsole ergänzen. Immer noch da ist ein Sortiment an Dreh-Reglern. Bedienung und Funktionen folgen dem von VW gewohnten, durchschaubaren Layout.

Zum Fahren

Start-Motorisierung ist ein Dreiliter-V6-TDI mit 230 oder 286 PS samt Achtgang-Automatik, wie alle künftigen Verbrenner. Die Auslegung des Antriebs folgt weniger dem Sport- als einem Komfort-Auftrag. Dem wird der hochbeinige Wolfsburger gerecht, auf Autobahn und im kurvigen Geläuf. Auch dank fahrdynamischer Unterstützer wie Vierradlenkung und Wankausgleich.

Ein optionales Offroad-Paket mit erweitertem Fahrprofilprogramm sollte da Ernsthafteres ermöglichen. Neben den bereits erwähnten Fahrassistenten können bis zu zwanzig elektronische Sicherheitswächter an Bord sein. Dazu gehört neben LED-Matrix-Licht auch ein Nachtsicht-System mit Wärmekamera. Antriebsseitig wird im August aufgestockt, um einen Benziner, einen 3.0 V6 TSI mit 340 PS. Im Frühjahr 2019 folgt ein Vierliter-V8-TDI (481 PS). Für China reserviert sein wird vorerst ein Plug-In-Hybrid (367 PS).

Der Preis: ab 66.690 Euro.

Beatrix Keckeis-Hiller



Hinter die Heckklappe des Zweittonners passen jetzt 810 bis 1.800 Liter Ladegut



Mit VW-typischem Gespür für Ergonomie eingerichtet, optional mit 15“-Touchscreen



Am Diesel führt vorerst noch kein Weg vorbei: 3,0l-V6, mit 230 oder 286 PS

Mächtige Ansage: dritter VW Touareg, wenig gewachsen und dennoch mit mehr Innenraum

Fotos: VW





Škoda und 4x4

Vier Räder, ein Ziel

Es gibt vier Modellreihen und 13 Modellvarianten mit Allrad, insgesamt ist das sogar jedes zehnte Fahrzeug aus der Tschechischen Republik.

Die Tradition des Allradantriebs bei der tschechischen Marke geht weit zurück. Die ersten Versuche mit einem Mehrachsen-Antrieb gab es in Mladá Boleslav bereits in den späten 1930ern. Das moderne Kapitel der Story begann 1999 mit dem Octavia Combi 4x4. Seitdem hat Škoda insgesamt mehr als 700.000 Allradfahrzeuge produziert. Das Interesse an Allrad-Fahrzeugen ist so hoch, dass man die 4x4-Palette in den vergangenen drei Jahren ergänzt hat. Die geht vom Octavia über die SUVs Karoq und Kodiaq bis zur Limousine Superb (seit 2008). Voriges Jahr übertraf Škoda erstmals die Grenze von 127.000 produzierten Allradfahrzeugen. Meistverkaufter 4x4-Škoda ist der

Kodiaq, und sechs von zehn Kodiaq gehen als Allradler zu ihren neuen Besitzern.

Die Vorteile

Alle aktuellen Allrad-Modelle von Škoda verfügen über eine elektronisch gesteuerte Lamellenkupplung der fünften Generation. Die Hauptvorteile sind niedrigeres Gewicht und geringerer Platzbedarf. Der Allradantrieb ist zudem vollständig mit den Elektronik- und Assistenzsystemen vernetzt. Dabei funktioniert das System komplett automatisch, der Fahrer braucht in keiner Situation eingzugreifen. Die elektronisch gesteuerte Lamellenkupplung ist in jedem Modell baugleich. Die Unterschiede liegen allerdings in

einer eigenen Kalibrierung der Antriebssoftware, die in Parametern wie beispielsweise Radstand, Schwerpunkt oder Motoren zu den jeweiligen Fahrzeugen passt. Ein Antriebsmoment von bis zu 3.200 Nm kann zur Hinterachse geschickt werden. Ein großes Drehmoment an der Hinterachse wird benötigt, wenn die Vorderachse entlastet ist und die Hinterachse die Kraft auf die Straße überträgt. Das hilft besonders beim Anfahren an steilen Hängen mit Anhänger oder bei schlechter Haftung der Vorderräder. Das Allrad-System hilft das ganze Jahr über in den unterschiedlichsten Situationen und liefert damit einen Beitrag zur aktiven Sicherheit.

W.E. Randerer

Das Allrad-Kapitel begann 1999, seitdem hat Škoda mehr als 700.000 4x4-Fahrzeuge produziert
Fotos: Škoda





PLUSCITY

First Class Shopping



220 INTERNATIONALE
TOP-BRANDS

um welten
mehr
style

★★★ Jeden Donnerstag und Freitag bis 21 Uhr geöffnet ★★★



Der aktuelle **BMW Z4** ist schnell und komfortabel. Bei der dritten Generation, einer Zusammenarbeit mit Toyota, soll wieder der Sport überwiegen. Dafür sorgt schon der Gewichtsverlust von gut 150 Kilo auf 1,4 Tonnen, vor allem dank der Rückkehr zum Stoffverdeck. Unter der Haube arbeiten Vier- und Sechszylinder mit Turbo: 136 bis 326 PS, sechs Gänge manuell oder Achtgang-Automatik, natürlich Heckantrieb. Der Z4 M mit 450 PS ist noch nicht endgültig verabschiedet. Ab etwa 35.000 Euro geht's los. Die Produktion soll zu Magna Steyr in Graz wandern, gemeinsam mit dem Toyota Supra. Der wird nur ein Coupé, der Z4 nur ein Roadster.



Mercedes-AMG pfeift auf ein SUV und rundet sein Angebot nach unten ab. Der kleine Bruder des GT soll direkt auf den Porsche 718 Cayman zielen, welcher sich vom aktuellen SLC wohl noch nicht ausreichend fürchtet. Vermutlich treibt der drei Liter große V6-Biturbo den Sportwagen an, aber auch die starken Vierzylinder aus dem A-AMG sind noch nicht vom Tisch. 450 PS sind also jedenfalls keine große Hürde. Etwa 2021 dürfte das Projekt Serienreife erreichen. Optisch darf man sich wohl viel vom Glanz des großen Bruders erwarten. Bei den Cabrios von C- und S-Klasse hat das schon wunderbar geklappt, ohne am Prestige des Großen zu kratzen.

Ausblick: Kompakt-Sportler

Jetzt erst recht

SUV und autonomem Fahren zum Trotz stehen kompakte Sportwagen reinsten Wassers gerade vor einem Comeback.





Fast 20 Jahre war es still um den **Toyota Supra**. In wenigen Monaten ist er wieder da. Vorerst wird der GT86 nicht ersetzt, sondern nach oben ergänzt. Optisch ist der Neue deutlich aggressiver als Halbbruder BMW Z4. Auch fahrdynamisch wird er schon ab der Basis das giftigere Fahrgerät sein. 1,5 Tonnen sind für heutige Verhältnisse angesichts von Sicherheit und Leistung okay. Statt eigener Motoren setzt man wohl auf die von BMW, mit Vierzylindern zwischen 197 und 252 PS und Dreiliter-Reihensechser mit 340 PS. Welche Rolle der Hybridantrieb spielt, ist noch unklar. Geschaltet wird achtstufig automatisch oder erstmals per Doppelkupplung.

Die Italiener wollen wieder einen echten Sportwagen bauen: Nach dem genussvollen großen 8C mit Maserati-Technik und dem brachialen Vollcarbon-Leichtgewicht 4C steht ein Comeback des **Alfa Romeo 6C** an. Die „sei cilindri“ gab es zwischen 1927 und 1954 in mehreren Varianten. Unter der bildschönen Haube arbeitet der aus den Quadrifoglio-Versionen von Giulia und Stelvio bekannte und von Ferrari entwickelte 2,9l-Biturbo-V6 mit bis zu 500 PS. Die Kraft geht an die Hinterachse. Als technische Basis steht neben der Giorgio-Plattform auch die des Maserati Alfieri zur Verfügung. 2020 soll der 6C serienreif sein.



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

Bella Macchina: auch stilistisch ist Alfa Romeo auf der Überholspur



Test: Alfa Romeo Giulia

Andiamo!

Ach, was hat uns Alfa viele Jahre hängen lassen: kaum was Neues, kaum was Gutes. Und jetzt Schönheiten wie 4C, Giulietta, Stelvio und Giulia!

Kaufen Sie ein Auto nach objektiven Kriterien oder nach Geschmack? Entscheidet der Kopf oder das Bauchgefühl?

Tendieren Sie zu zweitem, folgen Sie uns – zu Alfas Giulia, der Neuauflage einer der berühmtesten heckgetriebenen Sportlimousinen. Während einer der letzten Verfechter dieser Art, der in München, mittlerweile auch dem Frontantrieb Vorrang gibt, geht Alfa den umgekehrten, ein bisschen gefährlicheren Weg. Unser Traum-Date ist die Endstufe „Quadrifoglio“ mit 510 PS für

86.790 Euro. Aber 180 Diesel-PS tun's auch.

Super!

So heißt das mittlere Ausstattungsniveau mit 17-Zöllern, Alu-Türleisten und Ledersitzen. Automatik gibt es wahlweise. Die Farbe unserer Wahl heißt „Grigio Vesuvio“, das je nach Licht zwischen grau und dunkelblau schimmert – das haben wir so auch noch nie gesehen. Der Innenraum ist klar strukturiert, in Serie bekommt man den Front-Kollisionswarner mit Notbremsfunktion und den

rüttelnden Spurhalte-Assistent. Gewöhnungsbedürftig sind der Startknopf am Lenkrad und der eigenwillige Blinker. Tadellos ist die Sprachsteuerung fürs Navi. Man fühlt sich ob der tiefen Sitzposition und der breiten Mittelkonsole nur anfangs eingengt als etwa in einem 3er-BMW. Das Anfahren mag im ersten Moment ruppig sein, dann aber zieht die Maschine prächtig. Per Drehknopf wird der Charakter der Bella Macchina geändert. Sportlich gestimmt nimmt sie das Gas früher an, die Federung wird härter, die Lenkung noch ein

kleines bisschen direkter. Schnittig von Kurve zu Kehre, ohne Vertrauensverlust unsererseits – auch wenn unserer Schönheit die Luft an den steilsten Stücken ausgeht, bleibt sie doch flott genug. Das rechnen wir ihr hoch an. Ganz „vielleicht“ bekommt Giulia bald eine ebenso fescche Schwester: Wir wünschen uns dieses Coupé.

Einen Alfa kaufen, heißt nicht mehr auf Komfort, Sicherheit und Zuverlässigkeit (und beim Diesel auch Verbrauchs-Vernunft) zu verzichten.

Keijo Keke Platzer



www.alfaromeo.at

- Motor:** Vierzylinder-Diesel, Direkteinspritzung, Turbo
- Hubraum:** 2.143 ccm
- Leistung:** 132 kW/180 PS bei 3.750 U/Min.
- Drehmoment:** 450 Nm bei 1.750 U/min.
- Höchstgeschwindigkeit:** 230 km/h
- 0–100 km/h:** 7,1 Sekunden
- Verbrauch (Werk):** 4,2 l auf 100 km
- Testverbrauch (Durchschnitt):** 6,5 l auf 100 km
- CO₂:** 109 g/km
- Getriebe:** Achtgang-Automatik
- Reifen:** 205/60 R16 (Winter)
- Kraftübertragung:** Heckantrieb
- Fahrwerk:** vorne Doppelquerlenker, hinten Mehrlenker
- Bremsen:** Scheiben innenbelüftet; ABS, ESP
- Leergewicht:** 1.520 kg
- Tankinhalt:** 52 l
- Preis:** 34.300 Euro
- Preis des Testwagens:** 41.800 Euro

Daten Alfa Romeo Giulia



Italienische Mode: knapp taillierter, aber bequemer Innenraum – zur guten Figur gehört auch ein fescches Hinterteil, so wie dieses!

Fotos: Robert May



Mazda CX-5: Styling, Komfort, Verarbeitung und Leistung lassen manchen europäischen Konkurrenten nicht mehr gar so glanzvoll ausschauen

Fotos: Robert May

Test: Mazda CX-5 G194 AWD Revolution Top

Jinba Ittai

Stets ein bisschen anders: Mazda macht's wie Sinatra und sucht seinen eigenen, eigenständigen Weg – auch beim großen SUV zu Recht?

Der Testwagen folgt dem Trend: Diesel ist pfui. Aufgegeben haben die Ingenieure in Hiroshima ihn noch nicht. Auch sonst schlagen sie eine etwas andere Richtung ein. An einem „Diesel-Otto“ mit den Vorteilen beider Konzepte wird gefeilt. Und exzessives Downsizing findet man auch nicht. Mazdas Motoren-Philosophie könnte man Frank-Sinatra-Politik nennen: „I did it my way“. 2,5 Liter, vier Zylinder, null Turbos.

Ab 25.990 steht der CX-5 in der Liste. Serienmäßig sind neben umfassender passiver Sicherheit auch ein gutes Raumgefühl, Platz genug für Fünf und eigentlich-schon-premium Materialanmutung. An der Verarbeitung gibt es nichts zu beanstanden. Die aktuelle Design-Spra-

che der Japaner ist attraktiv, und sie funktioniert auch in dieser Größe wunderbar. (Der mächtige CX-9 kommt nicht zu uns.) „Einmal alles“ und durchaus nicht unscharf war unser Testmobil mit 41.690 Euro, Extras für knapp 2.300 Euro waren das Schiebedach, die ordentlich teure Sonderfarbe „Crystal Soul rot“ und die Navigation. Dafür bekommt man überkomplette Ausstattung und für ein Auto dieser Größe achtbare Agilität. Das fühlt sich nicht an wie 1,6 Tonnen.

Was ist Stärke?

Antwort: die Abwesenheit von Schwächen. Die Philosophie dahinter heißt „Jinba Ittai“, die Einheit von Pferd und Reiter. Dieses Pferderl folgt überaus. Das Fahr-

gefühl ist oberklassig. Etwas nervend waren der träge adaptive Tempomat und die mitunter am Irrweg befindliche Spurhalte-Assistenz. Toll ist dagegen Mazdas elegant-einfaches Head-up-Display. Ein bisschen weniger zum Lachen war uns in puncto Getriebe. Es hat sechs Gänge, schaltet automatisch, aber nicht allzu flott. Es fühlt sich an, als würde allzu viel Motorkraft darin versprudeln. Es hat den ansonsten rundum tadellosen Eindruck vom CX-5 nicht verpatzt, aber etwas gedämpft. Nicht glänzen konnte der Verbrauch in unserem Test. Vom Werks-Wert waren wir auch bei beschaulicher Fahrweise etwas weg, da nutzte auch die Zylinderabschaltung nichts. Wir denken

uns, aber sagen's nicht, „ein Diesel kann das besser“.

Mit dem starken Benziner ist der Mazda CX-5 nicht der allergrößte Sparmeister, das Getriebe bremst den Vorwärtsdrang. Ansonsten gab es nur eins auszusetzen: dass wir ihn zurückgeben mussten. JG



www.mazda.at



- Motor:** Reihen-Vierzylinder, Direkteinspritzung
- Hubraum:** 2.488 ccm
- Leistung:** 143 kW/194 PS bei 6.000 U/Min.
- Drehmoment:** 258 Nm bei 4.000 U/Min.
- Höchstgeschwindigkeit:** 195 km/h
- 0–100 km/h:** 9,2 Sekunden
- Verbrauch (Werk):** 7,9 l auf 100 km
- Testverbrauch (Durchschnitt):** 9,3 l auf 100 km
- CO₂:** 162 g/km
- Getriebe:** Sechsgang-Automatik
- Reifen:** 225/55 R19
- Kraftübertragung:** Allrad
- Fahrwerk:** vorne Dreiecksquerlenker; hinten Mehrlenker
- Bremsen:** Scheiben, vorne innenbelüftet; ABS, ESP
- Leergewicht:** 1.613 kg
- Tankinhalt:** 58 l
- Preis:** 41.690 Euro
- Preis des Testwagens:** 43.980 Euro



Noch imprezieren: Der XV, die Softroad-Variante von Subaru Kompaktem, gibt sich außen etwas rustikal, überzeugt aber mit hohem Fahrkomfort

Fotos: Robert May

Test: Subaru Levorg & XV

Zwei Nette



www.subaru.at

Motor: Vierzylinder-Boxer
Hubraum: 1.995 ccm
Leistung: 115 kW/156 PS bei 6.000 U/Min.
Drehmoment: 196 Nm bei 4.000 U/Min.
Höchstgeschwindigkeit: 194 km/h
0–100 km/h: 10,4 Sekunden
Verbrauch (Werk): 6,9 l auf 100 km
Testverbrauch (Durchschnitt): 9,1 l auf 100 km
CO₂: 155g/km
Getriebe: CVT
Reifen: 225/55 R18
Kraftübertragung: Allrad
Fahrwerk: vorne McPherson; hinten Mehrlenker
Bremsen: Scheibenbremsen, vorne innenbelüftet; ABS, ESP
Leergewicht: 1.443 kg
Tankinhalt: 63 l
Preis: 30.990 Euro

Daten Subaru XV

Sympathler ohne Grenzen: Subaru hält die verschwindende Spezies Kombi am Leben, mit attraktiven Angeboten.

Levorg ist der Sportkombi, Outback der Edel-Landhauskombi, XV der SUV-Kombi. Forester das Kombi-SUV, und auch der kompakte Impreza hat eine Heckklappe. Colins Kombi? Stauraum-Sportler für aktive Millennials? Der neueste große Subaru will sich in unsere Herzen schmeicheln. Am unsympathischsten ist der Name. Levorg. Das klingt als zerträte man einen Frosch. Aber bitte, seinen Namen kann man sich nicht aussuchen. (Der Verfasser weiß das.) Der Fünftürer fühlt sich kompakter an, als seine 4,7 Meter Länge vermuten lassen würden. Das Viereinhalb-Meter-Auto XV wiederum schätzt man größer ein. In Sachen Platz auf der Heckbank gibt der

Levorg sich etwas „sportlich“. Der XV kam uns, den Maßen zum Trotz, innen fast geräumiger vor. Dafür gibt's im Gepäckabteil keine Zweifel, 522 Liter gegen 385. Beide Stauräume sind gut nutzbar.

Wir müssen reden

Beim Antrieb ist die Auswahl schlank. „Rightsizing“: 1,6 Liter hat der Boxer-Vierzylinder im Levorg, der durch einen Turbo atmet und 170 PS mitbringt. Der XV offeriert den 1600er mit 114 PS und als Top-Modell (das wir uns gegönnt haben) einen Saug-Zweiliter mit 156 PS. Weg ist bei Subaru die Diesel-Option. Schade, der Boxer-Diesel war toll. Geschaltet wird nicht, beide gibt's

nur mit CVT-Getriebe. Wir mögen CVT nicht, das haben wir schon oft gesagt. Drum hat's uns auch hier nicht sehr getaugt; in aller Fairness sind die CVTs heutzutage bereits sehr gut. Der XV hat in Sachen Harmonie des Antriebs die Nase vorn, mehr Hubraum und kein Turbo-Lag machen da wohl den Unterschied. Der Levorg wirkt gerade beim Beschleunigen etwas atemlos. Nicht langsam, aber auch nicht ganz so wie erwartet. Die Klangkulisse wird dann CVT-typisch. Generell sind die Boxer durchaus hörbar, aber angenehm. Nämlich kernig. In einem Subaru will man das. An die Außenwelt dringt davon fast nichts. Und er ist sozusagen verkehrserziehend.

Man fährt immer langsamer, als es klingt. Schaltpaddles warten hinterm Lenkrad, wiederum wirkt der XV beim quasi-manuellen Durchzappen etwas flinker. Man greift diese Paddles recht oft an, weil's dem Auto durchaus beim flotten Fortkommen hilft. Und dann gibt es noch was, worüber wir reden sollten, und das ist der Verbrauch. Beide Bordcomputer geben Neuer-Werte zu. Das ist dann doch recht saftig. Haben wir zu hart gegen die CVT-Trägheit angegast? Das ist durchaus möglich.

Sehr nett

Beide Autos offerieren achtbaren Fahrkomfort, man kann die Zügel locker halten. Präzise Lenkung und Traktions-Plus dank Allrad helfen mit. Der Spurhalter greift nur bei echtem Bedarf ein, dann aber entschlossen. Levorg hat einen wählbaren Modus für mehr Sport und etwas mehr Musik, der das Auto ohne WRC-Ambitionen

flinker reagieren lässt. XV bleibt stets der Bequemlichkeit verpflichtet. Beide erweisen sich als handlich, beide Testautos hatten Heckkameras. Ohne Piepserl, was uns anfangs mitunter überrascht hat. Das Sicherheitssystem „EyeSight“ kommt uns etwas wetterempfindlich vor, wirkliche Aussetzer gab es nur im Monsun. Sehr flink war das Start-Stopp-System.

Gute Freunde

Im Cockpit wirkt der XV frischer. Er hat auch eine neuere Generation des Navi-Infotainment-Systems. Beim Levorg spricht die Navigations-Dame immer noch in einzelnen Silben. Subaru offeriert eine eigene App namens Starlink. Und was soll man dazu sagen, sie funktioniert. Und hilft vor allem mit der Konnektivität, denn die wollte ohne App in unseren Testautos hin und wieder nur widerstrebend konnektieren. Im Ganzen funktioniert alles, wie's soll. Blinker blin-

ken, das Lenkrad lenkt, die Bremse bremst. Die meisten Knopferln – es gibt sie noch – sind dort, wo man sie erwartet und tun, was sie tun sollen. Was uns zu sagen bleibt: Das Leben mit beiden Subaru war wirklich angenehm. Wir kommen zurück zu unserem Spruch mit der Sympathie. Die Japaner wollen mehr sein als nur WRX und STI, sie positionieren sich am Markt als die nutzerfreundlichen Underdogs. Ab 29.990 kauft man den Levorg, unser Testmobil kam auf 38.990 Euronen plus fünf Hunderter für Metallic. Der XV startet bei 24.370; bei uns stand 30.990 am Zettel. Das sind keine Dumpingpreise, aber gemessen am Gebotenen okay.

Der Verbrauch ist ein negativer Punkt, ansonsten bleibt Subaru sympathisch. Lange Jahre Zusammenleben mit dem Levorg und XV kann man sich ohne Weiteres vorstellen.

Johannes Gauglica



www.subaru.at

- Motor:** Vierzylinder-Boxer, Direkteinspritzung, Turbo
- Hubraum:** 1.600 ccm
- Leistung:** 125 kW/170 PS bei 4.800–5.600 U/Min.
- Drehmoment:** 250 Nm bei 1.800–4.800 U/Min.
- Höchstgeschwindigkeit:** 210 km/h
- 0–100 km/h:** 8,9 Sekunden
- Verbrauch (Werk):** 7,2 l auf 100 km
- Testverbrauch (Durchschnitt):** 9,2 l auf 100 km
- CO₂:** 164 g/km
- Getriebe:** CVT
- Reifen:** 225/45 R18
- Kraftübertragung:** Allrad
- Fahrwerk:** vorne McPherson; hinten Mehrlenker
- Bremsen:** Scheibenbremsen, vorne innenbelüftet; ABS, ESP
- Leergewicht:** 1.596 kg
- Tankinhalt:** 60 l
- Preis:** 38.990 Euro
- Preis des Testwagens:** 39.490 Euro

Daten Subaru Levorg



Colins Kombi: die Zeit der goldenen Räder ist vorbei, der Levorg bringt einen entsetzlichen Namen und achtbare Performance in die obere Mittelklasse

Fotos: Robert May



Er lehrt die Rivalen aus Germany das Fürchten: Volvo S90 als potenter Hybrid
Fotos: Robert May

Test: Volvo S90 T8 Twin Engine

Doppelt fährt besser

Elegant ohne Ende. Minimalistisch ohne Ende. Power ohne Ende. Und trotzdem ein bisschen öko. Volvo operiert an der Grenze zur Oberklasse, und am Puls der Zeit.

Wir lehnen uns nicht allzu weit aus dem Fenster, wenn wir sagen, diese Limousine werden wir nicht oft zu Gesicht bekommen: Die Ziel- und Preisgruppe ist bei uns doch germanisch zentriert. Gut so, sagen die Fans der Marke, heute zumeist gut frisierte und barbierte Besserverdiener. Schon ab 2019 wollen die Schweden kein Auto mehr ohne E-Motor bauen. Das ist keine Kunst, wenn man Plug-in-Hybride schon tadellos in der Massenproduktion umsetzen kann. Das Topmodell T8 Twin Engine setzt auf einen Zweiliter mit Turbo und Kompressor an der Vorderachse und einem Elektromotor hinten. Zusammen ergibt das 407 PS, mit den Vorteilen ansatzloser Beschleunigung, Unterklasse-Verbrauchswerten und 4WD. Wie immer flunkern die Hersteller mit Akkureichweiten aus dem Labor: Statt 50 Kilometern sind 35 realis-

tisch. Während der Fahrt lädt sich der Akku immer wieder von selbst auf, für die großen Reichweiten braucht er die Steckdose. Was uns überrascht, ist die Ruhe seiner (Verbrenner-)Kraft: Klangerlebnis bekommt man stattdessen aus dem ausgezeichneten, 3.000 Euro teuren Bowers&Wilkins-Soundsystem.

iPad auf Schwedisch

Was die Limousine zunächst so unscheinbar macht, ist die Abwesenheit von äußeren Ecken, Kanten und Wölbungen. Nur die Motorhaube zieren vier zur Windschutzscheibe hin geschlossene Abstufungen und die Seitenwände je eine Chromleiste am unteren Ende der Türen. Die Ladeluke ist für den vorhandenen, großzügigen Stauraum etwas zu klein geraten. In der Bedienung des T8 schwanken wir zwischen „innova-

tiv“ und „verloren“. Knöpfe und Schalter wurden auf ein Minimum reduziert und durch einen hochwertigen Bildschirm mit 23er-Diagonale ersetzt. An sich ist die Bedienung intuitiv, problematisch wird das Ganze aber beim Fahren. Der Mensch am Steuer muss immer wieder zwischen Funktionen hin- und her wechseln, das lenkt schnell ab. Zudem verloren wir uns in den zwei Testwochen mehrfach in den Untermenüs, was dem sonst recht geschickt zu bedienenden Volvo Punkteabzug einbringt. Ein Wort noch zum kristallgläsernen Automatikwahlhebel: Sexspielzeug. *(Nein, wir wollten's nicht näher wissen. – die Red.)*

Mit dem S90 Twin Engine gelingst Volvo vielleicht nicht der ganz große Limousinen-Wurf, aber Unterstatement auf höchstem Niveau ohne NoVA.

Keijo Keke Platzer



www.volvo.at

Motor: Reihen-Vierzylinder, Direkteinspritzung, Turbo, Kompressor; E-Motor

Hubraum: 1.969 ccm

Systemleistung: 299 kW/407 PS bei 5.700 U/Min.

Drehmoment: 640 Nm bei 2.200–5.400 U/Min.

Höchstgeschwindigkeit: 250 km/h

0–100 km/h: 4,8 Sekunden

Verbrauch (Werk): 2,0 l auf 100 km

Testverbrauch (Durchschnitt): 8,6 l auf 100 km

CO₂: 46 g/km

Getriebe: Achtgang-Automatik

Reifen: 245/45 R18

Kraftübertragung: Allrad

Fahrwerk: vorne Doppelquerlenker; hinten Integralachse

Bremsen: Scheiben, innenbelüftet; ABS, ESP

Leergewicht: 2.077 kg

Tankinhalt: 50 l

Preis: 70.700 Euro

Daten Volvo S90 T8 Twin Engine



Auch als „Cross“ ist der Fiat 500L eine geräumige, höchst reisetaugliche Raumfähre für die ganze Familie

Fotos: Robert May



Test: Fiat 500L Cross

1 Nummer größer

Andere Autobauer quälen uns mit wilden Kürzeln und Phantasienamen, bei Fiat ist man mittlerweile cinquecentisiert.

Flaggschiff (oder -schiffchen) der Italiener ist der 2007 neu aufgelegte 500. Der knuffige Cinquecento ist eher etwas für Menschen mit kleinem Parkplatz und nicht so kleiner Geldbörse. Wer's größer mag, aber nicht aufs SUV 500X reflektiert, wird seit 2012 auf die nächstgrößere Variante verwiesen, den 500L. Dem oft kritisierten Einheitsbrei entflieht er aus dem Stand. Trotz des Namens steht der Minivan auf der Plattform des Punto. Voriges Jahr hat man ihn im Detail und mit Assistenz-Helferlein erfrischt. Was ihn weiterhin einzigartig macht: runde Lichter überall, der Kühlergrill, die zweigeteilte A-Säule und

in der rustikaleren Cross-Variante die Plastik-Beplankung rundum. 2,5 Zentimeter mehr Bodenfreiheit machen ihn ein bisschen hochbeinig. Gatschige Wald-Prüfungen sollte er bestehen, serienmäßige M+S-Reifen, Traktionskontrolle und ESP helfen dem Frontantrieb dabei auf die Sprünge.

Das große Aber

Als dann, die inneren Werte: Auch dank viel Kopffreiheit und der Wagenhöhe sitzt man (auch hinten) in der Business Class, mit freiem Blick auf die Umgebung. Der 500L manövriert sich handlich und gibt sich weder schwindlig-sportlich

noch schwammig-unseriös. Fünf Antriebe stehen zur Verfügung: der 1,4l-Benziner mit 95, 105 oder 120 PS oder die Dieselvearianten 1,3l (95 PS) und 1,6l (120 PS). Angesichts 1,2 Tonnen und der Absicht, einen Van auch zu beladen, empfehlen wir mindestens 100 PS. Der Verbrauch spricht da für den 105-PS-Turbobenziner. Kurz übersetzt fährt sich der Fiat 500L in unserer Testversion (1,6 Multijet) bis etwa 140 spritziger als manch leichter Vertreter seiner Klasse.

Lang strecken

Die Familienkutsche ist höchst reisetauglich. Sympathische Details:

etwa der große Türgriff an der Innenseite der Heckklappe – damit lässt sich der Kofferraum ohne viel Kraftaufwand und ohne dreckige Hände schließen – oder auch ein zweites Handschuhfach auf der Beifahrerseite. Inkludiert ist eine 60:40 Rückbank zwecks mehr Sitz- oder Gepäckraum. Ganz ausbauen lässt sie sich nicht. Wer mehr braucht, nimmt den Wagon: 20 Zentimeter mehr Länge bringen 138 Liter mehr Ladevolumen (dann 638 l).

Zum Mister Italia reicht's für den Fiat 500L nicht, aber er vereinfacht mit nützlichem Transportraum und fairem Preis Familien das Leben. *Keijo Keke Platzer*



www.fiat.at

Motor: Reihen-Vierzylinder, Direkteinspritzung, Turbo

Hubraum: 1598 ccm

Leistung: 88 kW/120 PS bei 3.750 U/Min.

Drehmoment: 320 Nm bei 1.750 U/Min.

Höchstgeschwindigkeit: 183 km/h

0-100 km/h: 11,5 Sekunden

Verbrauch (Werk): 4,3 l auf 100 km

Testverbrauch (Durchschnitt): 5,0 l auf 100 km

CO₂: 114 g/km

Getriebe: Sechsgang manuell

Reifen: 225/45 R17

Kraftübertragung: Vorderrad

Fahrwerk: vorne McPherson; hinten Verbundlenker

Bremsen: Scheiben; vorne innenbelüftet; ABS, ESP

Leergewicht: 1.380 kg

Tankinhalt: 50 l

Preis: 18.200 Euro

Preis Testwagen: 23.500 Euro

Daten Fiat 500L Cross





Test: Kia Stinger

Scharfer Cocktail



www.kia.at

Motor: Vierzylinder-Benziner, Direkteinspritzung, Turbo

Hubraum: 1.998 ccm

Leistung: 188 kW/256 PS bei 6.200 U/Min.

Drehmoment: 353 Nm bei 1.400–3.500 U/min.

Höchstgeschwindigkeit: 240 km/h

0–100 km/h: 6,0 Sekunden

Verbrauch (Werk): 8,3 l auf 100 km

Testverbrauch (Durchschnitt): 8,7 l auf 100 km

CO₂: 190 g/km

Getriebe: Achtgang-Automatik

Reifen: 225/40 R19 (vorne), 255/35 R19 (hinten)

Kraftübertragung: Allrad

Fahrwerk: vorne McPherson, hinten Mehrlenker

Bremsen: Scheiben; ABS, ESP

Leergewicht: 1.700 kg

Tankinhalt: 60 l

Preis: 43.290 Euro

Preis des Testwagens: 53.290 Euro

Daten Kia Stinger 2,0 T-GDI

Stinger: ein Gemisch aus Cognac und Creme de Menthe. Ein bisserl scharf, ordentlich stark, recht cool. Kommt das hin?

Kias Weg in die erste Liga begann Mitte der Nullerjahre, als sich die Konzernmutter Hyundai nach Deutschland aufmachte. Was man wollte: Nicht etwa von den Vorbildern abkupfern, sondern deren beste Leute abwerben. So lockte man etwa Peter Schreyer – einen der bekanntesten Auto-designer der Gegenwart – mit

freien Gestaltungsmöglichkeiten nach Südkorea.

Im Seouler Hauptquartier brennt jeden Tag schon um 4 Uhr das Licht. Dass Mitarbeiter in der Firma übernachten, soll keine Seltenheit sein. Was die Zeichner und ihre fleißigen Arbeitsbienen in den Folgejahren aus den belächelten Autos machten, führte

zum einen oder anderen Neidmoment seitens deutscher Konzernchefs. Der Kia c'eed beispielsweise ist ein gleichsam praktischer wie knackiger Kompakter. Was noch fehlte, war etwas für die oberen Zehntausend, etwas zum Angeben. Die früheren Versuche Opirus und Genesis hatten wenig Erfolg.



Da gibt's ein paar Tränen in Stuttgart und München, denn der Stinger ist ein Dorn in manchem Auge

Fotos: Robert May

Es ist ein Stinger

Ausgefasst haben wir die kleinste Motorisierung: vier Zylinder in Reihe mit zwei Litern Hubraum und 255 PS in der mittleren Ausstattung „GT-Line“ um 53.290 Euro (u.a. mit Head-up-Display und Sperrdifferenzial). Anders als bei der großen 3,3l-Maschine gibt Kia sich hier mit Hinterradantrieb zufrieden. Wir uns auch. Das adaptive Fahrwerk kann per Drehschalter in der Mittelkonsole von Smart bis Sport+. Im obersten Modus gibt das Stabilitätsprogramm w.o. und der Motor darf unbegrenzt leisten, wofür er geschaffen wurde. Was die Koreaner günstiger und mindestens genauso gut regeln, sind allerlei Helferlein und zwar fast komplett serienmäßig. Mitarbeiters plus gibt's für den Querverkehrsassistent fürs rückwärts Ausparken und die in unserem

Test fehlerfrei arbeitende Tempolimit-Anzeige. Mit seinem 406 Liter großen Kofferraum meistert er die Hürden des Alltags mühelos. Generell ist der Stinger innen konservativer, als er außen vorgibt zu sein. Das soll aber kein Nachteil sein, lassen sich Klima, Audio und Navi mit Knöpfen herrlich einfach verstellen. Was uns abgeht, ist eine Steuerung fürs Display in der Mittelkonsole, welches ansonsten vom Lenkrad aus verstellt werden kann.

Dieser Blick!

Farblich gibt es den Stinger in zehn Varianten: Unsere Top-3 sind Feuerrot, Trauerschwarz oder das Beige Grau namens Ceramic Silver. Dass vor einem Fahrende etwas länger in den Rückspiegel schauen, wenn der grimmige Koreaner (egal welcher Farbe) hinten ihnen

auftaucht, wird zur amüsanten Gewohnheit. Die markentypische Tigernase, der große Mund und die dazugehörigen Lachfalten, dazu die Hornissen-Augen – da muss man hinschauen. Sportlich gezeichnet auch das Heck: Vier Endrohre sind in dieser Klasse keine Seltenheit, der traurige Blick der quer durchgezogenen Heckleuchten soll wohl sagen: Ohhh, wir sehen uns heute nicht mehr. Auch wir haben traurig dreingeschaut, man trennt sich ja doch schwer ...

Fast furios

Und doch bleiben kleine, aber feine Unterschiede zu A5, C-Klasse und 4er. Man sitzt gut, aber nicht komfortabel. Die Haptik und Bedienung kann, was sie können muss, innovativ ist hier aber nichts, was mitunter so schlecht

auch wieder nicht ist. Und das Fahrwerk? Immer hart, nur selten herzlich, aber der Stinger klebt mit den vier 19-Zöllern von Continental noch nicht so ganz auf dem Asphalt, wie wir uns das von einer Flunder wie ihm wünschen würden. Dennoch überlassen wir den Stinger nur ungern dem nächsten Kollegen. Beim letzten Zwischenstopp an der Tankstelle fragt uns ein verdutzter Porsche-Fahrer: „Ist das ein Maserati?“. Ein größeres Kompliment kann man dem Auto kaum machen. Kia ist angekommen. Bar mixer, einen Stinger!

Dieses Auto ist bitter, vor allem für Audi, BMW und Mercedes. Denn Kia hat mit dem Viertür-Coupé Stinger etwas Besonderes im Angebot. Ein Cocktail, der schmeckt!

Keijo Keke Platzer

KTM X-BOW RENNSTRECKENTRAINING RED BULL RING - SALZBURGRING UVM.

operated by
razoon
more than racing

KTM

X-BOW

7500 U/MIN
228 KM/H
1:40:09

UM NUR
€ 99,-

ARE YOU READY TO RACE?

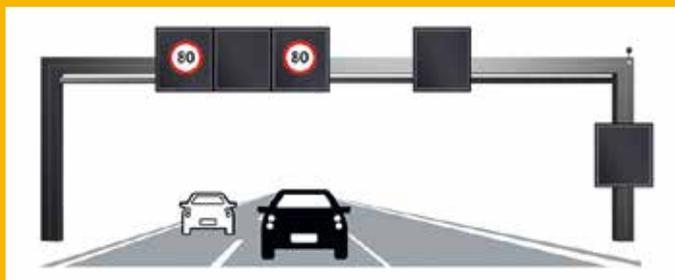
▶▶ INFOS & BUCHUNG: WWW.RAZOON.AT



So soll das funktionieren mit dem offenen Pannestreifen: Grün auf dem Über-Kopf-Signal heißt „ab hier offen“...



...bei Gelb darf niemand mehr auf den Pannestreifen fahren, denn der wird geschlossen, sobald der Letzte draußen ist...



...und wenn nichts mehr leuchtet, ist das Normbetrieb wie gewohnt - Pannestreifen nur für Pannen

Fünf Fragen

1. Welches Tempolimit gilt am freien Pannestreifen?

Das auf den Überkopfanzeigen je nach Verkehrsdichte geschaltene Tempolimit, ganz wie immer.

2. Dürfen Pkw und Lkw jede Fahrspur benützen?

Pkw dürfen jede der drei Spuren benützen, Lkw sind linksaußen nicht erlaubt.

3. Wie funktioniert das mit den Abfahrten?

Ist der Pannestreifen freigegeben, ist er zugleich die Abbiegespur. Wer gerade weiterfährt, benützt die linke oder mittlere Spur.

4. Was tun bei Pannen?

Das Auto sollte nach Möglichkeit in einer Pannenbucht abgestellt werden. Wenn das nicht geht, wird der Pannestreifen von der Zentrale aus geschlossen.

5. Und die Rettungsgasse?

Da soll alles beim alten bleiben. Bei zähem Verkehr soll wie immer die Rettungsgasse gebildet werden.

Unsere Anmerkung: Bei den letzten beiden Punkten sehen wir in Zukunft die meisten Schwierigkeiten auf uns zukommen.

Offener Pannestreifen

Spuren- suche

Damit der Verkehr besser fließt: Ein Stück Autobahn wird zum Versuchsgebiet für die Freigabe des Pannestreifens.

Zwischen Wien und dem Flughafen Schwechat soll bei Stau der Pannestreifen offen sein. (Einige Zeitgenoss/innen glauben das ja bereits jetzt.) Dann fließt der Strom der Autos etwas weniger zäh, so wünscht sich das zumindest das Verkehrsministerium. Der Ort ist nicht zufällig gewählt, als ein Stau-Hotspot. Erfunden haben wir das nicht: Europäischer Spitzenreiter ist Holland. Auf über 300 Kilometern Autobahn wird dort regelmäßig bei Stau der Pannestreifen geöffnet. Es gibt gute Erfahrungen aus Großbritannien und Deutschland. Die Touringclubs finden die Sache prinzipiell auch gut, sehen aber nötige Detailregelungen: Wie schaut die Bodenmarkierung aus, und was geschieht mit der Rettungsgasse? Außerdem soll über dieser neuen Lösung, sagen die Autofahrer-Vertretungen, der weitere Ausbau der Autobahnen nicht zu kurz kommen.

Wie geht das?

Webcams erfassen Livebilder des Test-Abschnittes. Vor jeder Freigabe schauen die Traffic Manager der ASFINAG sich die Lage vor Ort an. Erst wenn die „Trafikanten“ das Okay geben, zeigt der Überkopfwegweiser am Beginn der Strecke einen grünen Pfeil, außerdem eine Anzeige rechts neben der Fahrbahn. Und nur damit wir's deutlich gesagt haben: Wenn diese Anzeigen nicht aktiv sind, ist das Befahren des Pannestreifens (no naa) verboten. Sobald die Situation sich entspannt, sperrt die ASFINAG den Pannestreifen wieder. Ein gelb blinkender Pfeil bedeutet, dass der Pannestreifen wieder zu ist. Alle weiteren Anzeigen bleiben noch grün, bis der Pannestreifen wieder leer ist. Dann wird umgeschaltet.

Übrigens: „Hallo Leben“

Ablenkung ist vor Übermüdung, zu hohem Tempo und zu wenig Abstand Risikofaktor und Unfallursache Nummer 1 auf Autobahnen. Im Rahmen von „Hallo Leben“, der Initiative für ein sicheres Miteinander auf Österreichs Straßen, setzt die ASFINAG daher in den kommenden zwei Monaten einen Info-Schwerpunkt gegen Ablenkung am Steuer.

Rauchen & Brennen

Abgas-Norm

Langsam, aber sicher wird Österreich ja doch zu „Katschikistan“, die nächste Einschränkung betrifft alle Autofahrenden.

Wir sind dafür: Wenn Personen unter 18 mitfahren, darf im Auto nicht mehr geraucht werden.

Das Verbot ist mit 1. Mai in Kraft, ab 1. Juni wird mit maximal 100 Euro gestraft. Notorsche Kettenraucher können bis zu 1.000 Euro ablegen. Wie? Keine Ahnung. (Österreich halt.) Lassen wir uns überraschen!

Brandeln darf übrigens immer der Mensch hinterm Steuer, auch wenn die Heizer in Reihe 2 sit-

zen. Allein ist unsere Republik mit einer solchen Regelung nicht.

Anderswo

Auch auf Reisen muss man vorm Anrauchen kurz ins Gesetzbuch schauen.

In Griechenland und Italien sind die Behörden humorfrei, je nach Situation riskiert man bis 5.000 Euro. Die Griechen kassieren auch für's Rauchen im Taxi – sie verstehen ja doch was vom Geld.

Moderat fällt der Tarif im Tschickland Frankreich aus: 68 Euro. Clever ist man im United Kingdom, dort gibt es eine Ausnahme für offene Cabrios. Ausnahme von der Ausnahme ist das klimatisch eher frische Schottland. Die Details variieren von Land zu Land, am besten ist immer das Abdämpfen vorm Start und bei Bedarf eine Rauchpause. Den Kids zuliebe!

Johannes Gauglica

DOTZ

www.dotz-wheels.com

Daten DOTZ Revvo

Dimensionen: 7,5x17",
8,0x18", 8,0x19", 8,5x19",
9,5x19", 8,5x20", 9,5x20"**Finish:** bronze oder gunmetal
mit poliertem Tiefbett,
schwarz matt**Bauart:** Schwerkraftguss,
5-Loch-Anbindung**Traglast:** bis zu 735 kg**RDKS:** 100 % RDKS-FIT**ABE:** für zahlreiche Fahrzeug-
modelle**Garantie:** 3 Jahre

Knud Tiroch und seine Randsteinhummel: der Camaro à la „Bumblebee“ rollt auf DOTZ Revvo dark

Fotos: Dotz

Zubehör-News

Ur-amerikanisch

Es muss nicht immer Hotrod sein – das fährt Knud Tiroch im Alltag: Chevy Camaro mit Felgen aus dem Hause DOTZ.

„Das Leben ist zu kurz, um das falsche Auto zu fahren“: Der legendäre Airbrusher und Gründer des Hotrod Hangar ist schon seit rund zehn Jahren in den verschiedensten Tuning- und Designbereichen ein Partner der Felgen-Designer von DOTZ. Er hat sich für alle Tage einen Camaro V6 mit 3,6-Liter-Motor und 370 Nm (305 PS) zugelegt. Kleine Änderungen am Auto: etwa ein neuer AeroKit und veredelte Designarbeiten. Um den harmonischen Eindruck weiter zu betonen, hat Tiroch seinen Camaro mit einer

DOTZ Revvo dark veredelt. 9,5 x 20-Zoll auf 275er-Reifen sind die perfekten „Schlapfen“ für das Pony-Car. Besonderer Eyecatcher bei dieser Kombination: Die Streifen auf der Motorhaube entsprechen der Farbe der gunmetal-lackierten Revvo dark mit ihrem poliertem Tiefbett.

Spezielles

Eine der Besonderheiten der DOTZ Revvo ist die Hinterdrehung im Bereich der kontaktlos auslaufenden Oberkanten der Speichen. Die

konkave Bauform entspricht auch noch einem weiteren Kriterium für jeden sportlich-orientierten Autofahrer: Gewichtersparnis. Alles in allem ist der so veredelte Camaro ein Auto aus einem Guss – perfekt für die Fahrt zum Fotoshooting, zur Filmpremiere oder auch nur zum nächsten Supermarkt. Das macht Knud Tiroch nicht nur tagtäglich, sondern das ganze Jahr lang. Denn die DOTZ Revvo dark ist auch im Winter auf dem Tirochschen Ami montiert. Auch in der kalten Jahreszeit ein echter Hot Rod!



Fachwerkstatt

ZUVERLÄSSIG
PREISWERT
KOMPETENT

FORSTINGER
Fachwerkstatt



MIT KÜHLEM KOPF VORAUS!

Schnell & einfach zu Ihrem

Werkstatt Termin



QR-CODE
SCANNEN
forstinger.com

Klima-Service Standard

- Funktionsprüfung der Klimaanlage
- Klima-Service bis max. 250g Klimagas (R134a)
- Druckprüfung der Klimaanlage • Klimaanlage füllen
- Gilt nicht für leere Anlagen, Hybrid- oder Elektroautos!

Klima-Service Premium

- beinhaltet das Klima-Service Standard
- Klimaanlage-Desinfektion
- 1 Stk. Pollenfilter
- Arbeitszeit für 1 Pollenfiltertausch

Ihren persönlichen Klima-Service-Termin können Sie bequem online in einer unserer Forstinger Fachwerkstätten reservieren.

FORSTINGER  **Tipps**

Klimaanlagen- Frühling

Wenn die Temperaturen plötzlich nach oben klettern, heißt es, einen kühlen Kopf zu bewahren, vor allem im Straßenverkehr.



Dabei kann eine Klimaanlage helfen. Nur wohl temperiert ist angenehm. Hat man die erste Hürde der richtigen Einstellung der Klimaanlage, immer öfter über moderne Touchscreens, überwunden, ist es wichtig, dass die Klimaanlage auch voll funktionstüchtig ist.

Nur ein regelmäßiges Klimaanlagen-Service sichert Ihnen optimale Kühlleistung, spart Treibstoff und ist dazu deutlich günstiger als spätere Reparaturen.

Sollte aus Ihrer Klimaanlage schlecht riechende, zu warme Luft strömen, dann ist es Zeit für einen Klimaanlagen-Service inklusive Desinfektion bei Ihrer Forstinger Fachwerkstatt! Denn in der Klimaanlage sammeln sich über die Zeit Pilze, Bakterien und andere Keime, die vor allem für Allergiker rasch zum Problem werden können.

Was ist dabei?

- Absaugung des Kältemittels und die Reinigung an der Klimateststation
- Ergänzung von fehlendem Kältemittel
- Öl für Kompressor erneuern
- Feuchtigkeit in der Anlage wird entfernt
- Überprüfung auf Dichtheit
- Probelauf und Funktionsprüfung der Anlage

Sie können zwischen Klimatest Standard und Klimatest Premium wählen – die Forstinger Mitarbeiter beraten Sie gerne vor Ort!

Beim Klimatest Premium wird zusätzlich zum Klimatest Standard die Klimaanlage mit Ultraschall desinfiziert und der Pollenfilter getauscht.

Warum KlimaService?

- perfekte Kühlleistung
- weniger Kraftstoffverbrauch
- regelmäßige Wartung verlängert die Lebensdauer der Anlage
- jede Anlage verliert jährlich Kältemittel durch geringe Undichtheiten
- ein zu geringer Füllstand erhöht den Verschleiß des Klimakompressor
- um die volle Leistung bei hohen Außentemperaturen zu erreichen muss die Anlage voll sein.



Forstinger TIPP

Lassen Sie eine Person an Ihrer Lüftung schnuppern, die nicht ständig mit diesem Auto fährt. Man gewöhnt sich sehr schnell an alle Arten von Gerüchen, wenn man ständig damit konfrontiert wird. Machen Sie bereits vor dem Sommer das Klimaanlage-Service, um dann die Sonne mit kühlem Kopf genießen zu können.



JETZT NEU: SALZBURG-KÄFER-SIMULATOR

Mehr als nur spielen: Realistische Steuerung mit echtem Sportlenkrad, Schaltknopf und Handbremse. Fahren Sie mit einem Polo WRC auf den Strecken der Rallye-WM, ein historisches Bergrennen auf der Tauplitz oder einen neuen Rundenrekord im Formel-1-Auto am Red Bull Ring.



VW KÄFER – EIN NAME, EIN AUTO, EIN RENNFAHRER!

Das VW-Käfermuseum in Gaal (Steiermark) präsentiert dieses Kultfahrzeug in seiner gesamten Vielfalt – mit 30 Exponaten vom Beginn bis zur Wiedergeburt einer Legende. Mit viel Einsatz, Beharrlichkeit und Liebe zum Detail wurde gesammelt, gekauft und restauriert, um den Kult, den dieses Auto ausstrahlt, nicht verblassen zu lassen. Einige der aktuell zu bestaunenden Highlights sind: der Salzburg Käfer, ein Porsche RSK 718, der „Gelb-Schwarze-Renner“, ein VW Käfer Cabrio, ein „Hebmüller“-Cabrio, ein VW Schwimmwagen sowie ein VW Bus Typ 2 T1 Feuerwehrbus.

Gruppenangebot

Besuch VW Käfermuseum mit Führung und Mittagessen im Sportzentrum Gaalerhof € 18,50
Reiseleiter und Busfahrer gratis!

Ingering II/4, A-8731 Gaal
Telefon: 03513/8822
E-Mail: info@kaefermuseum.at
www.kaefermuseum.at

Zahlen-Spiel

Extra trocken

Matrix gehört ins Kino, Tortengrafiken ins Kochbuch, Tabelle zum Fußball? Statistik ist öd, die Ergebnisse aber mitunter ganz interessant. Probieren Sie's!

„Association des Constructeurs Européens d'Automobiles“ oder, wenn man's eilig hat, ACEA: wer in Europa Autos baut, ist mit dabei. Und will auch wissen, was da-

mit passiert und wo die Trends hingehen. Dafür braucht's Zahlen, Zahlen, Zahlen. Was wir hier verwenden, sind die neuesten, die wir gefunden haben. Ein oder

zwei Jahre können sie alt sein. Für ein Spielchen sind sie akkurat genug. Was gibt's zu gewinnen? Nix. Interessiert? Los geht's!

1. Wieviele Autos werden in der EU gebaut (in Millionen)?
a) 7,3
b) 8,8
c) 9,6
d) 10,1
e) 12,4
2. Wieviele Autos per 1.000 EU-Einwohner (EW) fahren durchschnittlich herum?
a) 357
b) 375
c) 537
d) 573
e) 735
f) 753
3. Welches EU-Land hat die größte Auto-Dichte per 1.000 EW? Tipp: Österreich nicht.
a) Deutschland
b) Frankreich
c) Malta
d) Spanien
e) Zypern
4. Wie alt (in Jahren) ist das durchschnittliche Auto?
a) 6,7
b) 8,7
c) 9,7
d) 10,7
e) 12,7
5. Wie dreckig (in g/km CO₂) ist das EU-Durchschnittsauto?
a) 118
b) 184
c) 208
e) 218
f) 281

Die Auswertung (richtige Antworten):

- 0: man kann nicht alles wissen.
1: ganz heimlich lesen Sie den Wirtschaftsteil.
2: ganz öffentlich lesen Sie den Wirtschaftsteil.
3: Sie können eine Bilanz lesen, ohne überzuschnappen.
4: Sie sollten in einem Aufsichtsrat sitzen.
5: Sie sitzen in einem Aufsichtsrat.

Die Antworten 1. d, 2. c, 3. c, 4. d, 5. a

Promotion: „razoon - more than racing“

Erste Reihe fußfrei: Deinen Feinschliff für die Rennstrecke bekommst du von den Profis bei „razoon - more than racing“

Im Cockpit



Kontakt:

office@razoon.at | +43 664 19 747 19
www.razoon.at | www.sommer-cup.at

Mit über 200 km/h die Zielgerade entlang: Werde selbst zum Rennfahrer und fühle dich wie in der Formel 1.

X-BOW GT4 Racing

Ob Rennfahrertraining, der Firmenevent mit actiongeladener Atmosphäre, das intensive Privat-Coaching, oder Selberfahren: die Profis heißen „razoon – more than racing“. Wir wissen, wovon wir reden: Heuer setzt die Mannschaft rund um Dominik Olbert auch ein eigenes Rennteam ein. Gefahren wird ein KTM X-Bow GT4, der große Bruder des Kult-Roadsters. Mit dabei ist man in der KTM X-Bow Battle und zumindest einmal, am Red Bull Ring, auch in der GT4 Central European Series. Anfeuern ist erlaubt, aber für echte Race-Fans geht mehr.

Rennstreckentraining

Bereits seit Mitte März hast du die Chance, pures Formel-1-Feeling bei unseren exklusiven Rennstreckentrainings zu genießen. Die Fahrt mit über 200 km/h entlang der Zielgeraden, die Wahrnehmung, beim Anbremsen kaum einatmen zu können – und dieses unbeschreibliche Gefühl beim Beschleunigen aus dem Kurvenausgang! Du wirst dieses Erlebnis dein Leben lang nicht vergessen – beim Selberfahren oder als Beifahrer im Race Taxi. Eine Vielzahl von Terminen steht zur Auswahl, auf den schönsten Rennstrecken in und um Österreich: am

Red Bull Ring, Salzburgring, Pannoniaring uvm. – ab 99 Euro inkl. MwSt.

X-BOW Sommercup

Sommer, Sonne, Reifenrauch: auch 2018 spricht die razoon – more than racing gmbh wieder alle an, die den gewissen Renn-Kick erleben möchten. Das Erlebnis Racing ist einzigartig, aber manchmal genügt das nicht. Soll es auch so richtig um was gehen? Genau dafür schreibt „razoon – more than racing“ den X-BOW Sommercup aus. Bei Österreichs größter Amateur-Meisterschaft dreht sich alles um Sieg oder Niederlage. Neben dem angsterfüllten Blick auf die Stoppuhr geht es vor allem um den Spaß am Fahren, das Fahrerlebnis und das Erlernen der richtigen Fahrzeugkontrolle für Extremsituationen. Die Boliden, natürlich wieder KTM X-Bow, stehen vor Ort bereit. Dann geht es los mit bis zu 160 km/h auf schönen und anspruchsvollen Rennstrecken an verschiedenen Locations in Österreich. Jedes Mal hast du die Wahl zwischen verschiedenen Packages (Rookies, Fun und Unlimited), zu Preisen von 99 über 169 bis 299 Euro. Early Birds sind wie immer schlauer!

Infos und Online-Buchung: www.razoon.at

Termine X-BOW Sommercup

- 9. 6. Wachauring (NÖ)
- 28. 7. Racing Center Greinbach (St)
- 18. 8. Wachauring (NÖ)
- 8. 9. Innsbruck (T)
- 15. 9. Saalfelden (S)





Wo geht's hier zum Scheitelpunkt? Linien-Lehre mit Vollprofis wie zum Beispiel David Coulthard



GWYP Supermoto mit Doppelweltmeister Bernd Hiemer als Coach im Driving Center des Red Bull Ring



Champions wie Mattias Ekström, der Red Bull Ring als Spielplatz, PS-starke Spielgefährten und Sie – Race-Feeling pur, mit Sicherheit!

Fotos: Lucas Pripfl

Anmeldung für alle Trainings unter:

fahrerlebnisse@projekt-spielberg.com

Termine GWYP 4-Rad

05. bis 06. Juli 2018

mit Mattias Ekström

16. bis 17. Juli 2018

mit David Coulthard

25. bis 26. Juli 2018

mit David Coulthard

Die Preise

GWYP Training 4-Rad Onroad 2 Tage 2.995 Euro

Preis für Begleitperson (ohne Fahraktivitäten) 375 Euro

GWYP Kids (pro Teilnehmer) 130 Euro

GWYP Supermoto 290 Euro

(mit eigenem Bike, inkl. Verpflegung)

Freizeit: Projekt Spielberg

Lernen VO

Go with your Pro: die beste Möglichkeit, ein wahrer Renn-Profi zu werden, ob auf zwei oder vier Rädern, ob jung oder jung geblieben.

Ein Motorsport-Profi als persönlicher Coach, der Red Bull Ring als Spielplatz, PS-starke Spielgefährten und Sie – hier gibt es Race-Feeling pur, und das mit Sicherheit.

Go with your Pro Training 4-Rad Onroad

Die Motorsportlegenden David Coulthard und Mattias Ekström geben als persönliche Coaches ihre Erfahrungen mit der anspruchsvollen Strecke weiter. Erleben Sie einen Fuhrpark, der Träume wahr werden lässt. Trainieren Sie Ihre Fahrkünste, gehen Sie ans Limit. Zunächst mit dem KTM X-Bow im Driving Center, bevor Sie als Beifahrer im KTM X-Bow Race Taxi und dann selbst im Formel 4 Boliden über den Red Bull Ring jagen. Auch der Porsche Cayman S kommt zum Einsatz. Nach einem spektakulären Tag lassen Sie bei einer Gala mit 4-Gänge-Menü und Weinverkostung Ihren Gaumen verwöhnen.

Was wird geboten? Ein Fahrzeug für 2 Tage im Driving Center, auf dem Go Kart Track und auf dem Red Bull Ring, inklusive einer Übernachtung



n den Profis

in einem Hotel des Projekt Spielberg. Fahrzeuge aus dem hauseigenen Fuhrpark werden bei Trainings doppelt besetzt. Nicht vergessen: für die Teilnahme wird ein gültiger Führerschein benötigt.

Folgende Racer sind beim GWYP im Einsatz:

KTM X-Bow: 790 Kilo, 330 PS, keine elektronischen Fahrhilfen;

Porsche Cayman S: 1.460 Kilo, 350 PS

Formel 4: 570 Kilo, 210 PS, keine elektronischen Fahrhilfen

GoKart: 135 Kilo, 9 PS

Go with your Pro Kids

Die Tagestrainings „Go with your Pro“ für Nachwuchs-Racer sind der perfekte Einstieg in die Welt des Motorsports. Im Mittelpunkt steht das Kart, schon für viele Champions die Karriere-Basis. Wer dort Spaß und Erfolg haben will, braucht gute Kondition, technisches Verständnis, Geschicklichkeit und natürlich Schnelligkeit. Genau diese Eigenschaften werden mit den Kids & Teens – aufgeteilt in die Gruppen 6 bis 10 Jahre und 11 bis 15 Jahre – trainiert.

Die Theorie zeigt, was einen perfekten Piloten ausmacht, z.B. realistische Selbsteinschätzung, gesunde Ernährung und Fitness, aber auch Flaggenkunde und richtiges Verhalten auf einer Rennstrecke.

Am Praxis-Programm stehen Ideallinie, Kurveneingang, Scheitelpunkt,

Kurvenausgang, Blicktechnik, Startübungen, Überholen und vieles mehr. Nicht zu vergessen: eine ordentliche Portion Spaß und Freude. Höhepunkt ist ein Rennen inklusive Qualifying, bei dem die „Gaudi“ mehr im Vordergrund steht als der erste Platz.

Im Preis enthalten sind alle Theorie- und Praxisblöcke, der „Gaudi“-Wettbewerb, Simulatoren, RC-Bahn, Qualifying und das Rennen samt Siegerehrung sowie die komplette Verpflegung (Frühstück, Mittagessen, Snacks, Getränke). Achtung: Die Zahl der Teilnehmer ist limitiert – in der Gruppe „7 bis 11 Jahre“ auf max. 10 Kinder, in der Gruppe „11 bis 15 Jahre“ max. 14 Kinder. Alle Termine sind unter projekt-spielberg.com zu finden.

Go with your Pro Supermoto am 26. August

Trainieren Sie Ihre Fahrkünste, gehen Sie ans Limit und bewegen Sie ein Supermoto Bike im Grenzbereich. Das Driving Center bietet mit verschiedenen Streckenvarianten optimale Bedingungen für alle, vom Einsteiger bis zum aktiven Sportler. Der zweifache Supermoto-Weltmeister Bernd Hiemer steht Ihnen als professioneller Instruktor zur Verfügung!

Lernen Sie das Fahrverhalten dieser charakterstarken Motorräder kennen oder optimieren Sie Ihre Technik durch völlig neue Eindrücke. Das fördert technisches Verständnis, den spielerischen Umgang mit Motorrädern und schärft die Sinne. Ein unvergessliches Training ist garantiert! Teilnehmer: max. 15 Personen.



Fahren mit Erdgas

Wiener Mischung

Die Elektriker stehen anderen „Alternativen“ derzeit die Show – aber in Sachen CNG tut sich weiterhin viel.



Nein, die letzten paar Jahre waren nicht stark für CNG-Autos. Heuer haben sie im ersten Quartal 2018 kräftig zugelegt. Allerdings geht's um recht kleine Zahlen. Jänner bis April 2017 waren es 76 Pkw, davon 36 private. Heuer sind es 234, davon 108 private. Der Gas-Fachverband rechnet uns was vor: Ein mit 10 Euro Gas betankter Wagen der Golf-Klasse hat eine Reichweite von über 250 Kilometer; das Dieselmodell fährt ums selbe Geld etwa 210 Kilometer; mit Benzin kommt man rund 160 Kilometer weit. Im Österreich-Schnitt kostet ein Kilo Gas aktuell 0,998 Euro. Der Brennwert von Gas ist deutlich höher als der von Benzin und Diesel. Ein Kilo Gas entspricht 1,5 Litern Benzin oder 1,3 Litern Diesel.

Vienna Calling

Der Verbrennungsmotor wird fleißig weiter entwickelt. Das Neueste vom Neuen ist jedes Jahr beim Motoren-Symposium in Wien zu

sehen. CNG war heuer ein großes Thema. Auch Ford tut was. Die Basis hat man mit der Motorenfamilie EcoBoost. Angasen darf der Dreizylinder mit Direkteinspritzung und Turbo. Der Einliter macht schon mit Benzin 125 PS mobil, mit CNG im Tank sind es deren 150. Ausprobiert hat man die Sache in einem siebensitzigen Van. In Sachen Emission legt Ford Zahlen auf den Tisch: Beim Test lagen die CO₂-Werte je nach Fahr-/Messzyklus zwischen 93 g/km (NEFZ) und 120 g/km im neuen, schärferen WLTP-Verfahren. Feinstaub gibt es eh keinen, und auch kaum Stickoxide.

Evolution

Die VW-Gruppe pflegt den Erdgasantrieb mit fast allen ihren Marken. Aktuelles Schmuckstück ist der Einliter-Turbo TGI. Ein Stockwerk höher wird sich bald was tun. Der aktuelle 1,4-Liter-Motor wird von einem brandneuen 1500er

abgelöst. Beim TGI evo haben die Techniker ins Volle gegriffen. Der Motor ist von Haus aus für CNG optimiert, bivalenter Erdgas-/Benzin-Mischbetrieb ist auch möglich. Verbrannt wird der Treibstoff im Miller-Zyklus. Was bringt's? Kühlere Verbrennung mit weniger Druck, damit „klopft's“ weniger; mehr Kompression ist möglich. Samt Turbo mit verstellbarer Einlassgeometrie werden 130 PS mobilisiert. VW lockt auch mit angenehmerem Drehmoment und Ansprechverhalten. Zu haben ist der 1.5 TGI evo bald im VW Golf, SEAT Leon, Skoda Octavia und VW Caddy. Die österreichischen Gas-Fachleute wünschen sich jetzt die rechtliche Gleichstellung der Gas-Autos mit den E-Fahrzeugen, das grüne Kennzeichen auch für CNG und ihre Ausnahme von der 3,5-Tonnen-Regelung im Führerscheingesetz, die es für E-Autos schon gibt.

Johannes Gauglica

ERDGAS natürlich unterwegs ...

www.erdgasautos.at



Bezirksblätter lesen, 1.000,- € sparen und Suzuki Swift gewinnen!

Große Mobilitätsserie
jetzt in Ihren Bezirksblättern!
meinbezirk.at/steigein



Einfach näher dran.

Neu: Nissan Leaf

Alternat-eaf

Der Generationswechsel beschert dem kompakten Elektriker neben schärferem Design auch eine Reichweiten-Streckung: Bis zu 415 Kilometer soll er schaffen.

Man musste den Leaf bei seinem Marktstart vor sieben Jahren nicht unbedingt stylish finden; herzig war er schon. Und der erste rein für Strom-Antrieb entwickelte Großserien-Elektriker, mit 109 PS Leistung (und 24 kWh Akku-Kapazität) Man setzte auf viereinhalb Metern Länge stilistisch eher auf Vernunft als auf Futurismus, auch im Umgang: Das Auto an sich wurde nicht neu erfunden, die Bedienung ist ganz herkömmlich und simpel. Das ist mit Sicherheit einer der Faktoren des Erfolgs (weltweit 300.000 verkauft, davon 1.000 in

Österreich), selbst wenn die Reichweite anfangs mit angegebenen 160, realen 122 Kilometern recht beschränkt war. Zuletzt waren mit erhöhter Akku-Kapazität von 30 kWh laut Datenblatt 240, im Realbetrieb rund 175 km möglich.

Die Ablöse

Der Leaf hat nur wenig zugelegt: Er ist jetzt 4,490 Meter lang (Breite: 1.788 mm, Höhe: 1.530 mm), bei gleich gebliebenem Radstand von 2,7 Metern. Es wurden ihm der Babyspeck abtrainiert, die Flanken geglättet und der Blick

geschärft, im Stil seines Verbrenner-Bruders Micra. Trotzdem passen in den Kofferraum jetzt 435 Liter hinein (vorher 350). Er wiegt ab 1.450 Kilogramm. Deutlich saftiger ist der neue Leaf: Das E-Aggregat leistet jetzt 150 PS (plus 320 Nm). Die Akku-Kapazität ist mittels Energieverdichtung auf 40 kWh gestiegen. Nicht nur das macht das Fahren spaßiger: Fahrwerk und Lenkung sind neu abgestimmt. Das soll nach wie vor asiatischen und amerikanischen sowie europäischen Ansprüchen gleichermaßen entsprechen. Was



Das übersichtliche Cockpit kommt ohne große Digital-Spielereien aus



Für zwei ist es hinten kommod, dritter Gast sollte die Einkaufstasche sein



im Großen und Ganzen gelungen ist, mit Tendenzen zu einem etwas hölzernen Fahrerlebnis. Dass das Ausnützen der spontan abrufbaren Leistungsbereitschaft auf Landstraße und Autobahn – bei 160 km/h wird abgeregelt – nicht zu sehr mit Energieabfall bestraft wird, dafür sollte akribisches Feilen an der Aerodynamik sorgen. Der cW-Wert liegt aktuell bei 0,28. Immerhin verspricht Nissan anhand des potenteren Lithium Ionen-Akkus eine Reichweite von bis zu 415 Kilometern. Allerdings im städtischen Einsatz, mit häufigen Rekuperationsgelegenheiten. Für den Normmix-Betrieb stehen auf dem Datenblatt 270 Kilometer. Diese Werte gibt Nissan auf Basis des neuen WLTP-Prüfverfahrens an, der Neue ist demgemäß homologiert.

Zum Vergleich die Angabe nach NEFZ: 378 Kilometer, kombiniert.

Fahren & Forschen

Die gestärkte Ausdauer konnte im Zuge einer ersten Ausfahrt noch nicht bis auf den letzten Funken ausgetestet werden. Doch erscheinen die Werte glaubhaft, wenn man die Energiespar-Features wie Eco-Fahrmodus, Bremsrekuperation und e-Pedal situationsgerecht einsetzt. Letzteres ermöglicht, per Gas-, pardon: Strom-Pedal zu beschleunigen und zu bremsen, das funktioniert etwa so wie die Motorbremswirkung eines Verbrenners. Allerdings stirbt der Elektriker nicht ab, und die Bremsleuchten spielen bei heftigerer Verzögerung mit: Sie leuchten auf. Aktiviert wird das über

einen Schalter an der Mittelkonsole. Die ist neu gestaltet, ebenso wie das Anzeigeelementarium hinter dem Volant.

Spielen & Sparen

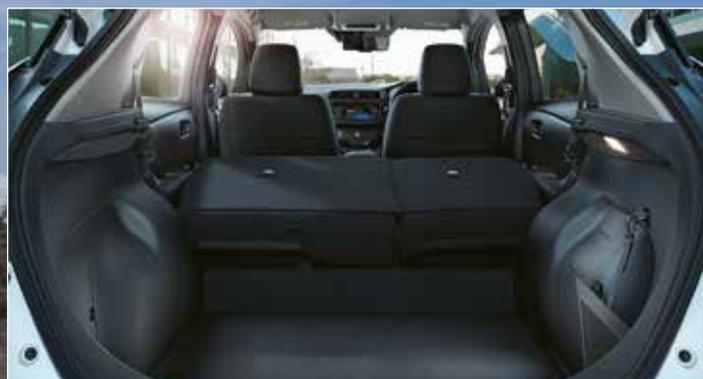
Hier enthält sich Nissan überbordender (Digital-)Spielereien: Das Tempo wird auf der rechten Runduhr analog angezeigt, das links postierte 7-Zoll-TFT-Display ist konfigurierbar, es kann über Energiestand, Kraftfluss, Verbrauch etc. informieren. Angenehm ist, dass man sich zum Klima-Regulieren nicht durch Untermenüs des Infotainment-Systems „touchen“ muss. Und zu einem der aktuellen Generalthemen, dem Vortreiben der Fahrautomatisierung, hat der Leaf auch etwas beizutragen: Neu ist ein Stauassistent, der via Kameras, Radaren und

Sonaren beim Kolonnen-Fahren unterstützt, wobei aber mindestens eine Hand auf dem Lenkrad bleiben muss. In der Top-Ausstattungsstufe werden LED-Scheinwerfer mitgeliefert. Orderbar ist auch ein Einparkassistent. Vernetzen kann man sich via Infotainment-System („Nissan Connect EV“), mittels Smartphone-Integration ist man informiert über Ladestand, Lademöglichkeiten etc. Zum Thema Laden gibt Nissan an, dass der Leaf-Akku an einer Schnell-Ladestation (CHAdeMO, 50 kW) in 40 bis 60 Minuten zu 80 Prozent aufgeladen sein kann. Hängt man ihn an eine 22 kW-Wallbox soll die Batterie zu 100 Prozent voll sein. Der Preis: ab 32.950 Euro (inkl. Batterie).

Beatrix Keckeis-Hiller



Generation 2: In der City soll der neue Leaf bis zu 415 Kilometer weit kommen
Fotos: Nissan



Kleines Wachstum, großer Laderaum: 435 bis maximal 1.176 Liter passen rein



Frisches Design lässt den kompakten Elektriker rundum schlanker wirken



Auto & Geschichte

Der König ist tot

Wie wird das Wetter? Es ist ein wolkenverhangener Novembertag in Dallas. Aber es soll trocken bleiben. Also: weg mit dem Bubble-Top.

1917 bekommt eine neue Marke von Luxusautos den Namen eines ermordeten Präsidenten. Ende der 1950er steht Lincoln nicht mehr so gut da; das schreit nach Erneuerung. Der Continental des Jahres 1961 macht radikal Schluss mit Heckflossen-Kitsch. Das gefällt auch dem Weißen Haus. Es ordert bei der Lincoln-Mercury Division der Ford Motor Co. einen offenen Continental. Aber keinen gewöhnlichen. Um einen Meter auf stattliche 6,3 verlängert. In Dunkelblau statt Begräbnis-Schwarz (das heißt wirklich so). Siebenliter-Motor für flotte

Fortbewegung im Notfall, dazu rotes Blinklicht und Sirene. Funktelefon und allerlei mehr. Und weil's so hübsch aussieht, ein wuchtiges „Continental Kit“ mit altmodischem Reservereifen außen am Heck; der ist 1961 nicht mehr serienmäßig. Zum Vergleich: der Serien-Continental, damals ein Luxusgerät à la Rolls-Royce, kommt laut Liste auf 7.300 Dollar. Die Staatskarosse kostet knapp eine Viertelmillion, heutzutage wären das 1,6 Millionen. Also ziemlich genau so viel wie die aktuelle POTUS-Schaukel namens „Beast“.

König von Camelot

„The eyes of Texas are upon you“: im erzkonservativen Südstaat wirft man dem Präsidenten Nummer 35 so ziemlich alles vor, was konservativen Amerikanern den Hass ins Hirn treibt. Er rüttelt (angeblich) an der heiligen Verfassung. Er packelt mit den Vereinten Nationen. Er liefert die schutzlosen USA dem Weltkommunismus aus. Er ist kein Christ (sondern Katholik). Und: er will gleiche Rechte für alle. Sonst noch Wünsche? Am aller-aller-konservativsten ist Dallas. Aber auch dort zieht Charisma, und das hat er ja. „Camelot“ nennt man ihn und seinen glamourösen Hofstaat – das magische Königreich. Jeder will ihn sehen. Damit man ihn besser sieht, hat der Continental einen hydraulisch anhebbaren Rücksitz. Dazu ein abnehmbares Verdeck in drei Varianten: ein Hardtop für alle Tage, eine Plexiglas-Haube (das Bubble-Top) als Wetterschutz mit Aus- und Einsicht, und natürlich gar kein Dach für die beste PR-Wirkung. Ein Präsident versteckt sich (noch) nicht, und dieser schon gar nicht.

Elite der Elite

Wichtigste Aufgabe des Secret Service ist die Bewachung des Präsidenten der USA. Seine Agenten sind auch, so sagt man, ganz gut im Ermitteln der besten Party in der Stadt. Und damit anderntags vielleicht nicht ganz frisch. Über sechs Jahrzehnte ohne Verlust einer Zielperson machen nachlässig. Die aktuelle Zielperson will außerdem keinen auffälligen Personenschutz. Auf dem massiven hinteren Stoßfänger des Continental, neben dem Reservereifen, sind Trittbretter. Dort steht niemand. Denn Charisma strahlt am hellsten ohne den Schatten von Bodyguards. Die Leibwächter reisen im Konvoi hinterher, auf 1950er-Cadillacs. Im Notfall müssen sie abspringen und rennen, so schnell sie können.

Eine Sekunde

„Hätte ich eine Sekunde früher reagiert, wäre ich heute nicht mehr da. Das wäre es mir wert gewesen.“ Der Mann vom Secret Service

wurde weltbekannt. Auf den Fotos und dem verwackelten Super-8-Film sieht man seinen Sprung über das Heck auf den Rücksitz. Zum Schutz der Zielperson, als Schild vor dem dritten Schuss. Aber zu spät, um eine Sekunde. Am 22. November 1963 um 13 Uhr ist es offiziell. „Es war mein Fehler. Das werde ich ins Grab mitnehmen“ – der Agent lebt noch. Und das Auto auch, im Henry Ford Museum. Kaum zu glauben: bis 1977 nehmen noch vier weitere Präsidenten gelegentlich dort Platz, wo die Nummer 35 gesessen ist. Zunächst gibt es 1964 den „Quick Fix“, der gar nicht so quick ist. Der Continental bekommt endgültig ein festes Dach, denn ab jetzt beginnen die US-Präsidenten sich zu verstecken (manch einer nicht ohne Grund). Außerdem mehr PS und, zu spät, Panzerung.

Und die Nummer 36 mag das Dunkelblau nicht. Also wieder Begräbnis-Schwarz. Das magische Königreich ist zu Ende.

Johannes Gauglica



Heute undenkbar: das Bubble-Top blieb unten, drum saß der US-Präsident im offenen Cabrio - hätte es etwas geholfen? Das Auto wurde umgebaut und stand weiteren Präsidenten zur Verfügung

Fotos: Kennedy Library/Public Domain



120 Jahre Renault

Sturm auf den Montmartre

Zu Weihnachten feiern die Franzosen nicht nur das Christkind: Renault darf heuer einen stolzen Geburtstag zelebrieren.

Er hat so gut wie alles gepackt, der Renault R4: die Familie samt Urlaubsgepäck, einen Fullsize-Schreibtisch, ein Motorrad (mit ausgebautem Vorderrad), zur Not – und schon in den 1960ern kaum legal – vier Erwachsene auf der Fondbank. Obwohl er nur 3,6 Meter lang war. Er hat alles geschleppt, was man ihm aufgeladen hat. Auch wenn der, auf den sich die Erfahrungen beziehen, nur 28 PS hatte, aus einem 1,1 Liter großen Vierzylinder-Benziner. Immerhin hatte er, als 1969er-Baujahr, schon ein Viergang-Getriebe. Aber immer noch das Loch in der vorderen Stoßstange. Man hätte

ihn per Kurbel starten können, was aber nie nötig war. Dafür riss manchmal die über die typische Revolverschaltung dirigierte Getriebestange, ab. Was mittels fest gezurtem Kabelbinder notdürftig behoben werden konnte.

Damit ist umrissen, was Renault im Jahr 1961 auf die Räder gestellt hatte: einen der allerersten Großserien-Fünftürer, der nach heutiger Nomenklatur ein Hochdachkombi ist und quasi der Ahnvater der kompakten Nützlinge. Simpel gestaltet: kastenförmig mit steil stehendem Aufbau, mit ebenso geräumigem wie variablem Innenraum. Als Rostschüsseln waren sie

halt nicht nur verschrien. Trotzdem sind sie nach wie vor im Einsatz, in Südeuropa, in Nordafrika, überall dort, wo es nach wie vor wenig auf schmuckes Neues, mehr auf unkompliziertes Praktisches ankommt.

Wie ging's los?

Für Renault war der R4 ein Wendepunkt. Damit legte sich der „Créateur de l'automobile“ auf die Frontantriebsphilosophie fest und begann, den Rhombus als Markenlogo zu etablieren. Verkauft wurde der Fünftürer, der mit schmalen Rädern und recht langen Federwegen bei niedrigem



Der Nachfolger des R4 ist hoch begehrt – in der aberwitzigen Turbo-Version



Der Ur-Renault meisterte vor 120 Jahren den steilsten Berg von Paris

Gewicht (ca. 700 Kilo) auch Off-road keine schlechte Figur machte, in 31 Jahren mehr als acht Millionen Mal. Bis Emissions- und Sicherheitsvorgaben das Produktionsende bedeuteten.

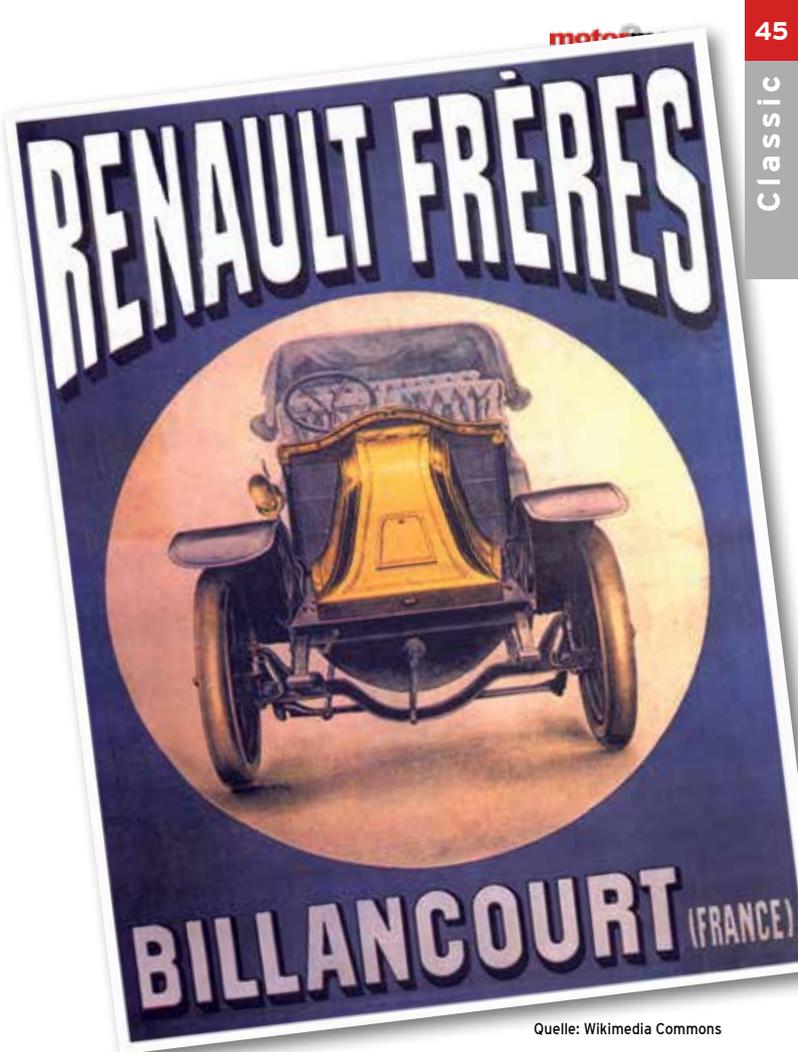
Begonnen hat das alles, offiziell, vor 120 Jahren. Zu Weihnachten. Am 24. Dezember 1898 erstürmte Louis Renault den Montmartre in Paris. Mit der Voiturette. Seinem ersten Auto. Er schaffte es, die Rue Lepic zu erklimmen, die mit dreizehn Prozent Steigung die steilste Straße in der Seine-Metropole ist. An der scheiter(te)n nicht nur Fußgänger und Radfahrer, auch Pferdegespanne. Doch der 21-Jährige knatterte mit Hilfe von 1,75 PS den Berg hinauf. Erstmals hatte ein motorisiertes Fahrzeug eine Kardanwelle und ein (dreigängiges) Getriebe. Auf der Stelle nahmen die Gebrüder Renault – neben Louis waren das Marcel und Fernand – die ersten zwölf Bestellungen auf und starteten in Boulogne-Billancourt mit der Serienproduktion.

Was dann folgte, war vorerst durchbuchstabiert. Die frühen Typen hatten keine Namen. Wie jenes Taxi-Modell, der Typ AG, das 1914 als Truppentransporter – „Taxi de la Marne“ – eher traurige Berühmtheit erlangte. Auch der zweite große Krieg hatte mehr als nur Einfluss auf das französische Industrieunternehmen: Es stand unter deutscher Besatzungsver-

waltung und Produktionsbefehl. Was nach dem Tod von Louis Renault (1944) und dem Ende des Krieges in Verstaatlichung mündete. Und gewissermaßen direkt zum Vorläufer des R4 führte: zum 4CV, der heimlich entwickelt worden war – mit Hilfe des Kriegsgefangenen Ferdinand Porsche – und 1946 auf dem Autosalon in Paris präsentiert wurde. Die ersten Modelle bekamen den Kosennamen „Cremeschnitte“, wegen des beige Farbtons. Der Lack war ein Restbestand vom Afrika-Korps.

Sport & Vernunft

In Österreich ist die damalige „Régie Renault“ seit 1947 präsent. Längst war man dazu übergegangen, den unterschiedlichen Typen nicht nur Buchstaben, auch Ziffern und teils Namen zu verpassen, siehe etwa die Dauphine (1956). Am eingängigsten etablierten sich Bezeichnungen wie eben der R4, der R8 (1962), der sich als himmelblauer Gordini auf der Monte Carlo Rallye hervortat, der R16 (1965), als einer der ersten Familien-Hatchbacks, der R5 (1972), dessen Turbo-Version unvergessbar ist, der R20 (1975), als feine Schrägheck-Limo mit der Sechszylinder-Benziner-Variation R30 und so weiter und so fort. Weiters setzte Renault verstärkt aufs Nützlings-Segment, mit Kleintransportern, deren einer Ahne der Estafette ist. Nicht vergessen wurde auf



Quelle: Wikimedia Commons

den (Motor-)Sport, siehe die Übernahme der Mehrheit von Alpine (1973) und den Einstieg in die Formel I (1977) und den Triumph in Le Mans 1978. Eine Vorreiterrolle gelang den Franzosen mit dem Espace (1984), dem ersten europäischen variablen Van für bis zu sieben Personen. Den hatte Matra nicht realisieren können. Aber Renault, mit der Begründung des Monospace-Segments, siehe auch Twingo (1993) und Scénic (1996). Dokumentiert ist die Geschichte der Rhombus-Marke in Flins bei

Paris, wo das historische Erbe und die Gegenwart gepflegt wird (Produktion des Zoe), anhand von rund 750 Fahrzeugen, inklusive Sondertypen wie dem Formel I-Espace. Etwa hundert Exemplare stehen gegen Voranmeldung zur eingehenden Betrachtung bereit. Auf dem Autosalon in Paris, von 8. bis 18. Oktober, wird Renault das runde Jubiläum feiern. Was die Rhombusmarke zu Weihnachten auf dem Montmartre inszenieren wird, darauf darf man gespannt sein. *Beatrix Keckeis-Hiller*



Der Estafette: Vorläufer der heutigen Lastenträger Trafic und Master



Espace: Segments-Begründer mit variablen Möbeln und Platz für Sieben



KTM 790 Duke: 105 PS, Parallel-Twin, 799 ccm, 169 kg (trocken). Ab 9.790 Euro.



BMW C 400 X: 34 PS, Einzylinder, 350 ccm, 204 kg (fahrfertig). Preis noch offen.



Triumph Speed Triple: 150 PS, R3, 1.050 ccm, 214 kg (fahrfertig). Ab 16.450 Euro.

Motorräder 2018

Dichte Mitte, einsame Spitze

Der Motorrad-Trend geht weiter in Richtung Hubraum- und Leistungsmittelklasse – mit einer hochklassigen Ausnahme. Café Racing ist stark angesagt.

Es wird ja wohl nicht so sein, dass die einst wilden Zweiradreiter brav geworden sind. Doch engt das zunehmend straffer geschnürte Korsett an Regelwerken – technischer und exekutiver Natur – den Spielraum für Motorräder weiter ein. Einerseits sind das die Einführung der Euro IV-Abgasnorm samt verpflichtendem On-board-Diagnosesystem und Sicherheitsvorgaben wie serienmäßiges ABS. Andererseits sind das die stetig steigenden Kosten alleine schon für den Führerschein aufgrund eines strengen Zugangs-Regelwerks. Gar nicht zu reden von zunehmend rigorosen Kontrollen und Ahndungen der Tempo-Regulierungen, die nicht nur auf besonders beliebten Zweiradstrecken den Fahrspaß trüben.

Trotzdem ist und bleibt die Welt des Motorrades eine bunte und vielfältige. Nach den erforderlichen technischen Umstellungen für weitere Zulassungsfähigkeit, die das Aus für etliche traditionelle Modelle und in der Vorjahres-Saison eine gewisse Ausdünnung bedeutet haben, haben die Hersteller offenbar wieder Luft für Neues, und das geht stark in Richtung Mittelklasse – Café Racing, Promenieren und Cruisen sind angesagt.

Dafür findet sich etwas brandneues Österreichisches, auch wenn der Markenname ein schwedi-

schischer ist. Die Neuformierung von Husqvarna unter dem Dach von KTM zeitigt die ersten Modelle. Die 701 Vitpilen schlägt von der Design-Seite die Brücke von der Klassik zur Moderne, ebenso leichtfüßig wie leicht, im Café Racer-Stil.

KTM selbst hingegen hat Neues in der Hubraum- und Leistungsmittelklasse. Die im Vorjahr als Konzept gezeigte 790 Duke wurde serienfertig gemacht. Neu ist der Antrieb, ein 790 ccm-Parallel-Twin mit 105 PS bei 169 Kilo (Trocken-)Gewicht. Eine 95-PS-Variante kann auf A2-Schein-gerechte 44 PS gedrosselt werden.

Ducati markiert mit der Panigale V4 die einsame Spitze unter den vierzylindrigen Supersportlerinnen: 214 PS aus 1.103 ccm bei unter 200 Kilo Fahrfertiggewicht sind die derzeit schärfste Ansage. Ein Schäuferl Leistung nachgelegt haben die Bologneser auch bei der Multistrada, die neue 1260er hat 158 PS. Die Scrambler-Baureihe wurde verdichtet, um die 1100er-Version. Der frisch aufgebaute 1.079-ccm-L-Twin – für die Varianten „Standard“, „Sport“ und „Special“ – hat 86 PS.

BMW reichert das Roller-Segment um einen Einsteiger-Scooter an. Im C 400 X werden aus einem 350-ccm-Einzylinder Zweiradeinsteiger-gerechte 34 PS geholt. Weiters für die 2018er-Saison aufgefrischt, mit einem neu

konfigurierten Parallel-Twin: F 750 GS (77 PS) und F 850 GS (95 PS). Dazu kommt die mächtige Tourerin K 1600 Grand America.

In punkto Mächtigkeit legt aber immer noch Honda mit der Gold Wing das Maß der Dinge vor. Die Tourerin ist neu interpretiert. Der 1,8-l-Sechszylinder-Boxer mit 126 PS ist wahlweise mit manueller Schaltung oder Doppelkupplungsgetriebe kombiniert. An Bord holen kann man sich jede Menge Fahr- sowie Assistenzelektronik. Zurück ist der Naked Bike-Klassiker CB1000R, mit 145 PS, und der ist flankiert von den Einsteigerinnen CB125R und CB300R. Erweitert hat Honda die neu aufgelegte Africa Twin-Familie um die „Adventure Sport“.

Triumph lieferte, neben Updates der beiden Tiger – 1200 und 800 – samt ihren Derivaten eine frisch gemachte Speed Triple. Die Dreizylinder-Engländerin ist um zehn PS stärker geworden, dabei wurde aber nur behutsam am bekannten Streetfighter-Design gefeilt.

Der Piaggio-Konzern setzt in der Hauptsache auf Modellpflege. Man wartet auf die bereits vor zwei Jahren gezeigte Studie der Vespa Elettrica. Sie ist als serienreif deklariert und sollte demnächst bestellbar sein: als reine Elektrikerin oder als X, mit Range Extender.

Beatrix Keckeis-Hiller



Ducati Panigale V4: 214 PS, V4, 1.103 ccm, 175 kg (trocken). Ab 25.995 Euro.



Honda Gold Wing: 126 PS, 6-Zylinder-Boxer, 1.833 ccm, 365 kg. Ab 29.990 Euro.



Vespa Elettrica: Für serienreif erklärt hat Piaggio die elektrifizierte Scooter-Ikone.



Husqvarna Vitpilen: 75 PS, Einzylinder, 692 ccm, 157 kg (trocken). Ab 10.195 Euro

Fotos: Hersteller

5
JAHRE
GARANTIE

FORD FIESTA ACTIVE

Der neue **Crossover** von Ford



Abenteuer oder Design? Mit dem neuen Ford Fiesta Active müssen Sie sich nicht mehr entscheiden: Er verbindet Handlichkeit und Dynamik mit der Optik eines SUV – inklusive erhöhter Sitzposition und der Wendigkeit eines Kleinwagens. Der neue Crossover von Ford ist also der richtige Partner für einen aktiven Lifestyle. Oder interessieren Sie sich für eines der anderen zahlreichen Fiesta Modelle? Dynamisch und effizient sind sie alle. Jetzt bei Ihrem Ford Partner probefahren!

Ford Fiesta ab: € 10.490,-¹⁾ bei Leasing.



Eine Idee weiter

Ford FIESTA: Kraftstoffverbrauch:

innerorts 4,2 – 7,8l / außerorts 3,5 – 5,2l / kombiniert 3,8 – 6,1l / CO₂-Emission 97 – 139g / km (Prüfverfahren: WLTP)

Symbolfoto 1) Unverbindlich empfohlener nicht kartellierter Aktionspreis (beinhaltet Händlerbeteiligung, Innovationsprämie und Ford Bank Bonus) inkl. USt, NoVA und 5 Jahre Garantie (beginnend mit Auslieferungsdatum, beschränkt auf 100.000 km), gültig bis 30.06.2018 bei Ford Bank Leasing. Leasingrate: € 39,-, zzgl. € 200,- Bearbeitungsgebühr und 1,17% gesetzlicher Vertragsgebühr, Laufzeit 36 Monate, 30% Anzahlung, 30.000 km Gesamtfahrleistung, Fixzinssatz 4,4%, Gesamtbelastung: € 11.680,28, gültig bis auf Widerruf, vorbehaltlich Bonitätsprüfung der Ford Bank Austria. Nähere Informationen auf www.ford.at.