

McLaren 570S Spider

British Open



TESTS:

Ford Fiesta ST-Line • Volvo XC60 T8 • Renault Espace
Škoda Kodiaq • Mitsubishi Space Star • Opel Crossland X

Thema

Auto & Senioren



Story

Auto & Autor



Classic

Zwei Wilde von Renault





So sehen Sieger aus.

Österreichs meistverkaufter Pick-up.*



Ob Offroad oder Onroad – mit seinen bis zu 200 PS starken Motoren sorgt der neue Ford Ranger überall für zügiges Vorankommen, sogar wenn er seine Nutzlast von 1.150 kg voll ausnutzt. Dabei vergisst das Arbeitstier nicht auf die nötige Portion Komfort: Mit ergonomischen Sitzen und zahlreichen intelligenten Assistenten wie Anhängerstabilisierung, Überrollschutz sowie Traktionskontrolle. Kein Wunder also, dass der Ford Ranger so beliebt ist. Jetzt bei Ihrem Ford Partner probefahren!

Ford Ranger ab: € 24.790,-¹⁾



Eine Idee weiter

Ford RANGER: Kraftstoffverbrauch (Prüfverfahren: NEFZ):
innerorts 7,3 – 11,4 l / außerorts 6,0 – 7,3 l / kombiniert 6,5 – 8,8 l / CO₂-Emission 171 – 231 g / km

Symbolfoto 1) Unverbindlich empfohlener nicht kartellierter Aktionspreis für Ford Ranger Doppelkabine XL mit 2,2L TDCi 130 PS und Allradantrieb (beinhaltet Importeurs- und Händlerbeteiligung) inkl. USt. und 3 Jahre Garantie (beginnend mit Auslieferungsdatum, beschränkt auf 100.000 km). Nähere Informationen bei Ihrem Ford Händler oder auf www.ford.at. Freibleibendes Angebot.

* Der Ford Ranger ist – gemäß Zulassungen – Österreichs meistverkaufter Pick-Up in 2017. Quelle: Statistik Austria. ** Der Ford Ranger mit Doppelkabine wurde beim Euro NCAP Crash Test 2015 mit 5 Sternen ausgezeichnet.

editorial

Liebe Motor&more-Lesende!

Die Eindrücke sind noch frisch. Sie müssen sich vorstellen: ruhiger Vormittag. Eine Kreuzung. Rot. Drei oder vier Vehikel. In einem Auto: der Schreiber dieser Zeilen. Auf einem Motorrad: ein Motorradfahrer. Dann passiert's. Der Herr am Zweirad erhebt lauthals seine Stimme. Und ruft. Was er ruft, löst Verwunderung aus.

„ÜBMEM AMIAPONG.“

Wie bitte? Laut und deutlich. Ohne ein sichtbares Zeichen einer Sinnenstrübung. Er hat's wiederholt, insgesamt vier Mal. Ist bei Grün brav weitergefahren. Ganz normal. Und hat eine gar nicht so kleine Gruppe von Mitmenschen in großer Verwirrung zurückgelassen.

Sind wir jetzt mit einem Fluch belegt? War es vielleicht Thailändisch für „FOAH WEIDA, DU ****!“, oder sowas in der Richtung? Oder soll es nur von der eigentlichen Verschwörung ablenken?

Ich werde diesen Menschen nie wiedersehen, seine Worte bleiben mir unvergesslich. – Reden wir von etwas anderem.

Das Cover gehört unserer Begegnung mit einem Stück Edelmetall aus England. Von „Britisch Elend“ ist da keine Spur. Kurz war unsere Zeit mit ihm, und auf den Bildern schaut Tirol ganz anders aus. Unsere Ausrede ist Technik-Pech. Die meisten Originalfotos sind futsch. Der McLaren 570S ist jedenfalls ein Spaßmacher für Junge und Junggebliebene. So ein Zufall! Denn die Silver- und Golden-Ager am Steuer sind ebenfalls ein Schwerpunkt diesmal. Zwei Verrücktheiten von Renault bilden den diesmal extra großen Classic-Teil. Und auch ein Auto im „Golden Age“ kann noch einiges erleben; es erzählt selbst davon.

In diesem Sinn ein herzliches Übmem Amiapong!

*Johannes Gauglica,
immer noch verwundert*

P.S.: Aus unseren Textverarbeitungen fließt auch Österreichs größtes Motorsport-Magazin. 11X jährlich im Zeitschriftenhandel, oder im Abo. Rally&more. Ausprobieren!



Impressum:

Eigentümer und Herausgeber: Speedcompany OEG, 2231 Strasshof, Schönkirchner Straße 4. Chefredaktion: Johannes Gauglica. Redaktion: Beatrix Keckeis-Hiller, Bernhard Reichel, Keijo Keke Platzer, Michael Schriefl. Fotos: Robert May, Johann Vogl. Grafik & Produktion: Martina Scharmitzer. Druck: Grafički zavod Hrvatske d.o.o. Vertrieb: Forstinger GmbH, Plus City Linz. Fotonachweise: Cover: McLaren, Seite 1 & 3: Pixabay, J. Gauglica, Bernhard Reichel, VW



inhalt

Thema:	Auto & Senioren	4	
Vorstellungen:	Technik-Zukunft bei Subaru	8	
	Peugeot 508	10	
	Lexus RX450hL	11	
	Jaguar I-PACE	12	
	Volvo V60	14	
	Bentley Continental	15	
	Van x 3: Berlingo, Rifter & Combo	16	
Ausblick:	Supersportwagen-Zukunft	18	
Tests:	McLaren 570S Spider	20	
	Ford Fiesta 1.0 EcoBoost ST-Line	22	
	Mitsubishi Space Star 1.2	23	
	Renault Espace TC2 225 EDC	24	
	Škoda Kodiaq SportLine	26	
	Volvo XC60 T8	27	
	Opel Crossland X	28	
	Verkehr&mehr:	Auto & Autor: ein Cabrio schreibt	30
	Tuning mit DOTZ	32	
	Anhänger-Tipps von Forstinger	34	
Alternativ:	Solarmobil: Sono Motors Sion	38	
	Neu: SEAT Leon TGI	40	
Classic:	Renault R5 Turbo & Clio V6	42	
Motorsport:	Elektro-Racer	46	

MOTORSPORT IN ÖSTERREICH

Rally&more

ABO

Sie sparen

20%

rund

www.rally-more.at



Senior & Auto

Ohne Lim



Was ganz simples: die richtige Sonnenbrille macht's den Augen leichter

Foto: Pixabay



Schau ma amoi: man muss ein Auge drauf haben, ob man genug sieht

Foto: Newspress

Echte Routiniers wissen es sowieso: keine Selbstüberschätzung! Was wir alle aber nicht so gut können: Selbsteinschätzung.

Da gibt's eine Statistik. (Es gibt für alles eine Statistik.) Das größte Verkehrsrisiko kommt angeblich von der Gruppe der über 85-Jährigen. Die haben doppelt so viele Unfälle wie die Leute zwischen 15 und 24. Im Durchschnitt pro Kopf. Ein Blödsinn. Klarerweise gibt es weniger Köpfe über 85 als unter 25. Wer schuld war, steht da auch nicht. Trauen wir „den Alten“ nicht genug zu? Der Anteil der Silver- und Golden-Ager an der Gesellschaft steigt. In etwa 20 Jahren wird jeder vierte Mensch im Straßenverkehr über 65 Jahre alt sein. 65 ist bald das neue 50. Und man ist ja gern mobil. Auch wenn man nicht täglich fährt, mit Vehikel und rosa

Schein kann mans, wenn man will. Wissenschaftliches dazu gibts aus Amerika, wo man ohne Auto ja aufgeschmissen ist. Dort haben Ex-Autofahrer ein doppeltes Depressions-Risiko.

Back on track

Anderswo ist die Überprüfung der Fahrtauglichkeit für ältere Lenkerinnen und Lenker schon Pflicht. Wir entscheiden noch selbst, ob und wann uns das Fahren zu viel wird. Ein Alterslimit gibt es bei uns nicht, und hoffentlich nie. Wenn jemand im Verkehrsgeschehen ungewöhnlich oft „auffällt“, kann die Polizei es ihrer Bezirksbehörde weitersagen. Die bittet dann vielleicht

Senior & Auto

Neuer Wagen

Wer zahlt, schafft an: mit den Jungen flirtet die Werbung, die Älteren haben das Geld. Geht's noch um Bling und staunende Nachbarn?

Wer umsteigt, kann seinen Auto-Geschmack hinterfragen. Das sportive Coupé, obzwar fesch, erfordert beim Zu- und Ausstieg ebenso Sportlichkeit. Die Direktoren-Limo nervt beim Rangieren. SUVs mag man wegen des Gefühls der Sicherheit. (Solang man kein Fußgänger ist.) Nachteil der Massivität kann schlechtere Rundum-Sicht sein. Bleibt also nichts über außer Öko-Kisterln? Doch doch, sagt der Verkäufer und zeigt aufs Spitzenmodell. Nicht jedes Extra erleichtert den Alltag. Oft hat man keine Wahl mehr; gewohnte Knopferln sind beim neuen Boliden womöglich weg. Stattdessen gibt's Untermenüs. Wer ein Smartphone bedienen kann, schafft auch dies. Anfangs nicht ohne Groll auf den Designer. Die Bedienung muss der Berater beim Händler im Detail erklären (können). Sonst bleiben die mo-

dernsten Features nutzlos. Bei den Assistenten gilt „je mehr, desto lieber“, wenn man sie nicht richtig nutzt.

Nehmen Sie Platz!

Immer aufpreiswürdig sind gute Sitze. Nappaleder ist unwichtig, Aufbau und Verstellbarkeit schon, gegen Kreuzweh und Ermüdung. Unabhängige Infos haben Autoclubs, Konsumentenschützer, und übrigens auch Autotests wie zum Beispiel unsere. Vertrauen Sie uns! Bei dieser Gelegenheit: Die seit jeher gewohnte Position hinterm Lenkrad ist nicht unbedingt auch noch die beste. Vielleicht geht es weniger anstrengend und mit besserer Übersicht?

Von selber

Statt zwei Minuten Probesitzen beim Händler muss eine Probefahrt zeitlich drin sein. Gern auch

mit Automatik. Wer nie der Technik das Schalten überlassen hat oder nur die Ölsprudler von vor 20 Jahren kennt, kann sich in der Praxis überzeugen, dass sie mittlerweile richtig gut sind. Das mit dem höheren Verbrauch stimmt auch nimmer so ganz. Das mit dem Aufpreis allerdings noch immer. Selbst im Kleinwagen ist der Automat kein Riesenluxus mehr, an den Komfort gewöhnt man sich rasch.

Zünden oder Glühen

Nicht nur wegen Feinstaub: muss es ein Diesel sein? Wer weniger Kilometer absputzt, macht die höheren Kosten (Anschaffung, Reparatur) nicht mit Spritersparnis wett. Hybrid klingt vielleicht nach Raumschiff. Die Dinger sind jedoch zuverlässig und mit ihrer Öko-Einstufung auch zukunftssicher. Die Sinnfrage steht am Preiszettel.

it

zur Untersuchung, und das kann unangenehm werden. Selbsteinschätzung ist schwer, aber nötig. Häufen sich am Auto die Blessuren, fühlt man sich unsicher oder verkrampt, könnte es ja doch auch an der eigenen Fitness liegen. Wenn Verwandtschaft und Freunde höflich Bedenken äußern, dann nicht gleich abwinken. Der Moment ist ideal für einen Check der Gesundheit.

Augen & Ohren

Ältere agieren umsichtiger als Junge. Riskieren weniger, bereiten sich besser auf längere Fahrten vor, halten mehr Sicherheitsabstand. Und verkneifen sich übrigens auch den Alkohol am Steuer. Andererseits fährt der Körper halt so langsam aber sicher einige Funktionen zurück. Die Wahrnehmungs- und Reaktionszeiten werden länger.



Foto: Pixabay



Nur keine Scham: Hörgeräte sind winzig und billiger als der Totalschaden

Foto: Newspress



Arznei-Cocktail: Mit welchem Stoff im System man nimmer fahren sollte, weiß der Doc

Foto: Pixabay

Jedenfalls sinnvoll ist ein regelmäßiger Sehtest. Schon die geeignete Sonnenbrille bringt bei blendendem Wetter, im Zwielicht oder auch im Nebel erstaunlich viel. Man sollte sich durchaus mehr als eine leisten. Die Beratung vom Fachmann gehört dazu. Und stimmen die optischen Gläser noch? Ebenso „leise“ schleicht sich der Gehörverlust ein. Das schadet der räumlichen Orientierung und dem Gleichgewicht. Ein Knopferl im Ohr ist keine Schande und gar nicht mehr unelegant.

Die Chemie

Mit der Lebenserwartung steigt auch die Chance auf gesundheitliche Probleme verschiedensten Ausmaßes. Und die der Medikamente. Was verringert die Reaktionsfähigkeit? Der Blick in den Beipackzettel genügt nicht. Bei jedem neuen Pulverl unbedingt den verschreiben-

den Doktor fragen, auch wegen der Wechselwirkungen mit anderen Medikamenten. Die Ärzte des Vertrauens werden ohnehin nur von einem Bruchteil der Patienten auf die Fahrsicherheit angesprochen. Dabei haben sie die Übersicht, wo es vielleicht problematisch werden könnte. Und sie sagen's nicht weiter.

Apropos Verlust

Wenn der alte Führerschein hin ist, keine Angst vor der EU-Scheckkarte! Die bietet keinen Kreditrahmen, ist aber andererseits unbegrenzt gültig, wenn sie nur der Ersatz für den guten alten rosa „Deckel“ ist. Den kann man bei entsprechender Pflege gern noch bis 2033 verwenden, dann muss gewechselt werden. Führerscheine seit 2013 sind 15 Jahre gültig, auch die werden aber ohne ärztlichen Check oder neue Fahrprüfung verlängert. JG

Senioren & Auto

Üben, üben, üben!

Ein Fahrsicherheits-Training sollte man sich gönnen, auf Selten-Fahrer und Wiedereinsteiger wartet in der Fahrschule die „Perfektion“.

Lenken und Bremsen ist kein Problem, die Übersicht vielleicht schon eher. Wenn die Routine rostig ist, steigt der Stress. Jeder dritte Crash mit Fahrern ab 65 passiert beim Abbiegen, an Einmündungen oder

Kreuzungen. Wer darf was, wo, und wie? Es geht nicht nur um Vorrang & Co. Behördliche Kreativität verblüfft auch professionelle Kilometersammler. Was macht man in der Begegnungszone? Wie

schauen die neuesten Taferln und Markierungen aus? Das ist übrigens auch wichtig, weil die älteren Pilotinnen und Piloten sich mehr an Linien und Zeichen orientieren als der Nachwuchs; den interessie-



Fahrtraining gibt Selbstvertrauen – man muss es ja nicht übertreiben
Foto: Unsplash

No limit: Rosemary Smith
durfte F1 fahren – normaler-
weise fährt sie Rallye
Foto: Renault



Was ist neu, was ist anders: auf der Suche nach den Ideallinien
Foto: Newspress

ren mehr die bewegten Objekte. Sagt zumindest die Wissenschaft. Keine Sorge, der Fahrlehrer belehrt nicht. Er erklärt und hilft.

Im Drift

Fahrtechnik-Zentren gibt es in ganz Österreich. Rutschen, Schleudern, Vollbremsen: Ein Fahrsicherheits-Training macht Spaß ohne Risiko. Die Hindernisse sind aus Wasser. Dem Auto

droht nur Sauberkeit. Es darf zeigen, was es wirklich kann. Das wird die meisten Fahrer überraschen. Die spüren vielleicht auch ihre eigenen Limits bei Reaktion und Konzentration. Ebenfalls eine gute Sache: neue Systeme in Sachen Assistenz lernt man beim Fahrtraining am besten kennen. Damit die Überraschung nicht zu groß ist, wenn der Spurhalte-Automat am Lenkrad zupft.

I AM



retyred
ORIGINAL

Möbel mit verdächtig guter Kurvenlage.
Möbel mit Profil.

Think. Rethink.
www.retyred.com

Subaru-Event

One-stop shop



Event mit spannenden Informationen, zum Glück ohne Test am Schluss



An der Kette: Boxermotor und Lineartronic-Getriebe harmonisieren



Klein angefangen: seit 60 Jahren die ehemalige Flugzeugfirma Autos
Fotos: Subaru

Klein, aber mit Selbstvertrauen: die japanische Marke zeigt, wie sie sich ihre Zukunft vorstellt – und versucht uns umzustimmen.

Feindselig? Nein, das kann man so nicht sagen. Skeptisch. Experten, echten und vermeintlichen (also wir), blieben reservierte Gesichter beim Thema CVT. Für die Ingenieure, die da zum Technik-Talk antreten, ist Stufenlosigkeit in Subarus Getriebe namens Lineartronic die ideale Lösung. Das Fahrerlebnis ist halt nicht so, wie wir in Europa es uns erwarten. Für uns ziehen CVT-Mobile stets an der Kette. Was hier ja stimmt. Eine massive, aber verblüffend kleine vielgliedrige Kette managt die Antriebskraft in unendlicher Übersetzungs-Vielfalt. Sie würde sich auch als Uhrband von High-End-Chronographen gut machen. Am Schnittpunkt von Drehmoment und PS soll mittels CVT und Elektronik der Motor immer in der Wohlfühl-Zone gehalten werden, zwecks mehr Effizienz. Aus Sicht der Ingenieure die ideale Lösung, übrigens auch

beim Offroad-Einsatz, ohne ärgerlichen Wheelspin.

Wenn man es erklärt bekommt, ist das Konzept bestechend; an das Fahrerlebnis werden wir älteren Semester uns auch noch gewöhnen. Zumal wenn die Autos drum herum so gelungen sind wie die neuen Impreza und XV. Ihr Blech ruht auf der Global-Plattform, die bis 2025 alle Modelle tragen wird. Dieser „skalierbare“ Unterbau, bringt fast doppelt so viel Steifigkeit und einen um fünf Millimeter tieferen Schwerpunkt; der ist durch den flachen Boxermotor eh schon recht weit unten. Material-Mix aus Aluminium und verschiedenen Sorten Stahl hat das Gewicht gesenkt. Vereinheitlichte Mechanik spart auch dem Hersteller selbst Geld.

Ein Slogan und ...

Dass sich ein Hersteller so offen

der Diskussion stellt, kommt nicht gar so oft vor. Sie trauen sich das und nennen es „Confidence in motion“ – mit Selbstsicherheit bewegen sich nicht nur die Autos vorwärts, sondern auch die Marke selbst. Der erste Subaru entstand 1958 im ehemaligen Nakajima-Flugzeugwerk. Tradition hat auch der Boxermotor, den bauen die Japaner seit 52 Jahren. Damit ist man immer noch eine kleinere Mainstream-Autofirma, und in Europa ein Nebengeräusch: 0,3 Prozent Marktanteil schrecken in Wolfsburg und Umgebung niemanden. Ein Hemmnis war bislang die „Dieselmania“. Mit der ist es ja jetzt vorbei. Für immer? Subaru ist in der EU ein SUV-Spezialist. Gerade dort „geht“ der Diesel. Bei uns gibt es aktuell keine Subaru mit Selbstzünder, sobald die Lager leer sind. Vor allem die Forester-Kundschaft wird das treffen. Den formidablen Boxer-Diesel schmeißen die Herrschaften aus Tokio nicht aufs Alteisen. Man beobachtet die Entwicklung. In die neue Plattform passt er genauso wie Hybrid-Antriebe. Die hält man für Europa aber noch zurück. Grundsatzfragen: bleibts beim Boxer und beim mechanischen 4x4? Über 16 Millionen Boxermotoren hat man schon gebaut, und über 17 Millionen Fahrzeuge mit Allradantrieb. Das nennt man Tradition. Antwort auf beide Fragen, auf absehbare Zeit: ja.

... noch ein Slogan

„Safe, fun, tough“, oder: Verunpft ist nicht alles. In Sachen Sicherheit kennt man sich aus, seit man 1965 den ersten Crashtest in Japan durchgeführt hat. Auch das auf visueller Erkennung basierte Assistenz-System EyeSight mit Kollisionswarner, Fahrspur-Butler und adaptivem Tempomaten ist laut Werk ein wichtiges Incentive

für die Käuferinnen und Käufer. Die nächste EyeSight-Generation bekommt mehr Dioptrien zwecks besserer Funktionalität bei Schlechtwetter und den 360-Grad-Blick auch als Voraussetzung für autonomes Fahren. Zum Fun gehörte bislang WRX. Den STi gibt es nicht mehr. Zumindest das vor kurzem ausgelauene Modell. Ob wieder ein Impreza mit Gold-Patscherln zu uns kommen wird? Wir glauben (und hoffen): ja. Irgendwann. Ein Volumensmodell war er eh nicht, aber gut für Herz und Image. Ersparen wird man sich Sonderserien mit „WRX“-Kosmetik. Die Fans wären ungehalten, wenn’s nicht so geht, wie es aussieht. Das sagen die firmeneigenen Marketing-Experten. Dann lieber gar keine goldenen Radln mehr. Vorderhand. Die Toughness soll Subarus alle Straßen bewältigen lassen und sie auch möglichst lang auf der Straße halten. Im Euro-Durchschnitt fahren 98 Prozent der 2008 zugelassenen Autos noch immer.

Zuversichtlich

2017 fuhren 60 Prozent aller Kunden ihren ersten Subaru nach Hause. Mehr sollen es auch dank selbstbewussteren Stylings werden. Auskunft über den zukünftigen Look bei Subaru geben die Concept-Cars mit Namen VIZIV. Eines hat es bis in die Serie geschafft. Das große Siebensitzer-SUV Ascent kommt nicht zu uns, leider. Wieviel VIZIV der nächste Impreza haben wird? Wenn er so wird, wie VIZIV Coupé und Tourer, dann kann man den einen oder anderen Käufer von der Konkurrenz weg locken. Zum Schluss ein Geständnis: wir mögen Subaru, auch ohne bezahlte Werbung. Und trotz, oder wegen, CVT.

Johannes Gauglica



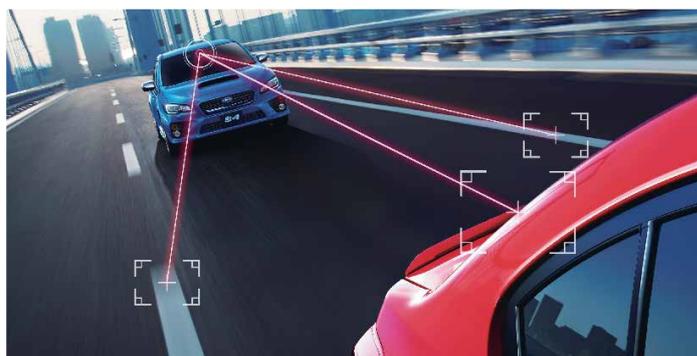
Globale Plattform als Basis für alles, auch Hybrid und E-Mobil



Fühlt sich gut an: Der aktuelle XV hat bereits die neue Architektur



Freundlicher, wachsamer Blick: EyeSight sieht 3D, dmnächst rundum



Sieht alles: EyeSight steuert Assistenten wie Tempomat und Spurhalter



Platz für große Amerikaner mit großen Familien: Subaru Ascent

Fotos: Subaru, Robert May



Neu: Peugeot 508

Französische Finesse



i-Cockpit mit hoch gesetzten Anzeigen, kompaktem Volant und Tasten-Klaviatur



Trotz abfallender Dachlinie geht sich mehr als passabler Laderaum aus: 478 Liter



Der Löwe peilt die Oberklasse an: Symbiose aus Fließhecklimousine und Coupé

Fotos: Peugeot

Für immer ein Achter, und was für einer: Peugeot definiert sich mit der zweiten Generation des 508 in der Mittelklasse neu.

Peugeot bleibt beim Achter. Somit wurde aus dem erneuerten Mittelklassler auch kein 509er (Neuner bleiben die reinen Rennmodelle). Dafür schwenkten die Löwen auf eine neue Design-Linie ein, auf Basis der EMP2-Plattform. Sportlich-schnittige Coupé-Limousine: das Design ist unverwechselbar, mit markanter Tagfahrlichtsignatur, garniert mit Stilziten des markanten Ahnen 504. (Und zum Glück viel, viel schöner. – die Red.) Die neue Optik ist die Hülle für das i-Cockpit zweiter Generation und ergonomisch ausgewogene, mit französischer Finesse gestylte Möblierung, auf Wunsch mit feinem Leder. Aktualisiert ist die Technik von den Motoren bis zu Chassis, Lenkung und Bremsen; dazu elektronischer Stabilisierung samt Sicherheits-Assistenten, teils in Serie, teils optional.

Das Programm

... zum Marktstart im Oktober: Ein 1,6l-Turbo-Benziner mit Partikelfilter leistet entweder 180 oder 225 PS. Die mit adaptiertem SCR-Kat weiter emissionsbeschränkten Diesel haben 130 PS (1,5l Hubraum, der Basis-Motor), oder 160

bzw. 180 PS (Zweiliter). Die Diesel glänzen mit niedrigen CO₂-Werten: 98 g/km (130 PS), 118 g/km (160 PS) und 124 g/km (180 PS). Auch der stärkste Otto emittiert nur 131 g/km. Fast alle Aggregate mit achtgängiger Wandlerautomatik kombiniert, nur beim kleinen Selbstzünder ist sie Option. Allradantrieb ist kein Thema. Das wird abgehakt, sobald der erste Plug-In-Hybrid mit 300 PS kommt. Zudem wird mit Beginn 2019 die Kombi-Version dem viertürigen Fünfsitzer zur Seite gestellt.

Monte-mental

Den ersten Probegalopp gab es in Monte Carlo. Auf Abschnitten des Grand Prix-Kurses und auf den Spuren der Rallye bewiesen der 225-PS-Benziner sowie der 130-PS-Diesel, dass sie die gelassene Stadt-Gangart genauso beherrschen wie das flotte Fetzen durch zahllose Kurven. Die Automatik schaltet weich, das manuelle Getriebe im kleinen Diesel ist exakt. Die Lenkung gefällt mit Präzision, die Federung & Dämpfung neigt weder zur Stoßigkeit noch zur Poltrigkeit. Der Preis: ab 34.250 Euro. *Beatrix Keckeis-Hiller*

Neu: Lexus RX 450h L

Die Lounge

Gestreckt um ganze elf Zentimeter: Hybrid für Sieben, das kann derzeit alleine die Langversion des SUV-Flaggschiffs von Lexus.

Das wirkt weder aufgesetzt noch angestückt, im Gegenteil; es verlängert stimmig die coupéhaft abfallende Dachlinie und resultiert in einer klassenüblichen Gesamtlänge von fünf Metern. Ziel der Verlängerung ist es, auch Familien mit mehr als fünf Mitgliedern unter ein Dach packen zu können. Dafür hat die edle Tochter von Toyota nicht etwa nur Notsitze geschneidert, sondern vollwertige Möbel entworfen. Auch den Hinterbänklern gesteht man mit Leder bezogenes und bequemes Lounge-Gestühl zu, samt eigenen Becherhaltern und gesonderter Klimazone. Allerdings kann man sich von 1.100 Mehr-Millimetern kaum einen geräumigen Wohnsalon erwarten. Wer ganz hinten einsteigen will, sollte eher kompakt gebaut sein. An die Gelenkigkeit stellt das Zusteigen gar nicht so wilde Anforderungen, dafür sorgt eine ausgeklügelte Technik. Dann verbleibt ein doch recht mageres Staufach mit 176 Litern Volumen. Die beiden Einzelsessel verschwinden nahtlos im Wagenboden, und legt man auch die Rückenstützen der zweiten Reihe um, dann können es bis zu 1.565 Liter sein.

Alles wie immer

An Gewicht bringt das „L“ 175 mehr. Das ändert nichts an der Antriebstechnik. Es bleibt bei dem 3,5l-V6 und zwei E-Aggregaten. Die Systemleistung des Hybriden ist unverändert 313 PS, ebenso der elektrisch generierte Allradantrieb. Subjektiv ist das Fahrgefühl im langen Lexus nicht anders als im kurzen. Dass er für Null bis 100 um 0,3 Sekunden länger braucht, nämlich acht, fiel bei einer Testfahrt von Zürich nach Luzern nicht im geringsten auf. Auch waren angesichts der strengen Gesetze in der Schweiz die 20 Kilometer weniger Vmax (auch noch tadellose 180) kein Thema. Was dort aufgefallen ist, neben der für Europäer nicht immer logischen Bedienung, waren die Vorschläge der Verkehrszeichenerkennung. Sie gehören eigentlich ins Entertainment-System. Dafür der Komfort: Die sportlichste Stufe der Fahr-Modi erwies sich auf dem kurvigen Teil aufgrund der gefühlt exakteren Lenkpräzision als die angenehmste. Der Preis: ab 73.100 Euro.

Beatrix Keckeis-Hiller



Stimmig eingefügt und nicht angestückt wirkt der erweiterte Sitz- oder Laderaum



Fein eingerichtet, wie es bei der Edel-Tochter von Toyota Brauch ist, ist das Interieur



Die dritte Reihe offeriert keineswegs schöne Klappsessel, sondern echte Sitzmöbel



An Leistung und Grundcharakter ändert die Verlängerung und Siebensitzigkeit nichts

Fotos: Lexus

Neu: Jaguar I-Pace

Lautloser Jäger

Die Elektro-Katzen werden in Graz aus dem Sack gelassen: Der Jaguar I-Pace kann Stadt, Land, Rennstrecke und Gelände.



Klar war, dass Jaguar das Thema Elektroauto im gewohnt Performance-orientierten Stil umsetzt. Ebenso keine Überraschung ist, dass der erste Vollelektriker das SUV- und Crossover-Segment bedient. Der I-Pace reiht sich optisch fast nahtlos zu F-Pace und E-Pace in die Modellpalette ein. Mit speziellen Design-Merkmalen: Die Motorhaube ist wesentlich kürzer, mangels Verbrenner, doch steckt hinter dem Grill ein echter Kühler. Die Fahrgastzelle ist weit nach vorne gerückt, das ergibt reichlich Innenraum für Passagiere (fünf Plätze) und Ladegut (656 bis 1.453 Liter Volumen). Das Heck ziert kein fein ziselierter Popo, sondern eine steile Abbrisskante, was der Aerodynamik

ebenso dient wie die versenkbaren Türgriffe. Das Interieur ist im englischen Stil gehalten (offenen Kamin gibt's nicht), die Möbel in edlem Leder oder veganen Recycling-Materialien. Digital ist das Cockpit, mit TFT-Display und von einer Handvoll Drehregler garniertem dualem Touchscreen-System, das im Vorjahr im Rangie Velar debütiert hat. Das komplette Konvolut an Assistenz und Infotainment samt Internet-Anschluss an Bord versteht sich von selbst.

Gehobenes Niveau

In vier Jahren Entwicklungszeit sind die Aluminium- und die Fahrdynamik-Expertise sowie die Erfahrungen aus der Formel E, wo man nach zwölf Jahren Absenz

in den Motorsport zurückgekehrt ist, in den I-Pace eingeflossen. Die Hände im Spiel hatten die österreichischen Automotiv-Aushängeschilder AVL und Magna Steyr. In Graz wird die Elektrokatze gebaut. Das Resultat ist ein Batterie-Triebtrieb mit je einem E-Motor an jeder Achse und gesamt 400 PS Leistung sowie 696 Nm Maximaldrehmoment. Anhand variabler – heckbetonter – Antriebskraftverteilung ist permanent 4x4 gegeben. Der 90 kWh-Akku im Wagenboden sorgt, samt 50:50-Gewichtsverteilung, für Ausgewogenheit und Stabilität. Die Traktions-Zuteilung an beide Achsen taugt für Offroad-Passagen. Aus der Konzern-Verwandtschaft mit Land Rover stammen

die entsprechenden Fahrprogramme, das Niveau kann um fünf Zentimeter angehoben werden, die Wattiefe (ja, mit einem E-Auto) beträgt eine halben Meter.

Weitreichend

Diesem Gesamtpaket bescheinigt Jaguar eine mögliche Reichweite von 480 Kilometern nach WLTP-Prüfverfahren. Der Stromverbrauch ist mit 21,2 bis 24,2 kWh pro 100 Kilometer angegeben. Zum Test haben die Engländer eine Schar von I-Pace aller europäischen Händler-Länder in die Algarve geschickt. Die Elektro-Katze pirschte über Autobahnen, kurvige Landstraßen und durch Dörfer wie Städtchen. Im dichten Verkehrsgewühl erweist sich der Stromer als



Offroad-fit: Fahrprogramme, 500 mm Wattiefe und justierbare Bodenfreiheit



Digitales Cockpit, teils vom Range Rover Velar bekanntes Infotainment-System

Jaguars erster Elektro-Streich:
Der I-Pace produziert pro Achse
200 PS und gesamt 696 Nm
Fotos: Jaguar



lautlos bzw. viel weniger laut als alle anderen, und überaus antrittstark. Selbst bei höherem Speed dringt fast kein Laut in den Innenraum, grad ein bissl Fahrtwind. Ein elektronisches Akustik-Signal kann man dazuschalten, es imitiert aber nicht einen V6 oder V8. Das fahrdynamische Versprechen hält der I-Pace. Nach ein paar Kilometern ist schon Nebensache, dass er ein Stromer ist. Erst recht nach einer gar nicht so faden Geländepassage.

Renn, Mieze, renn!

Auf der Rennstrecke von Portimão bewies er Lenkpräzision, die - abgeregelten - 200 km/h Top-Speed sind keine Phantasie. Auf dem technisch anspruchsvollen Berg- und Tal-Kurs allerdings wirft er

merkbar seine 2,2 Tonnen in die Waagschale. Die Bremsen wirken davon nach drei Runden kaum gefordert. Sie tragen auf öffentlichen Verkehrswegen zum forcierten Haushalten mit der E-Energie bei. Bei höchster Rekuperation sorgt das System nach Art einer Motorbremswirkung dafür, dass man nur mehr mittels Gas-, pardon Strompedal fahren kann. Auch hat Jaguar dem einstufigen Getriebe einen Kriechgang à la Wandlerautomatik implantiert – praxisfreundliches Atout im Stau. Dem Ausreizen der Sprintbereitschaft folgte das Spiel mit der Strom-Pedalerie. Wir wären gesamt deutlich mehr als 300 Kilometer weit gekommen. Der Preis: ab 78.380 Euro

Beatrix Keckeis-Hiller



Demnächst darf der elektrische Crossover sogar rennfahren



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



Konturierter Rücken, breite und weit aufschwingende Klappe, niedrige Ladekante



Kennt man die SUV-Brüder und den S90 und V90, kennt man sich in diesem Interieur aus

Neu: Volvo V60

Nordische Noblesse

Die Erneuerung rollte mit dem SUV-Segment an, nach der Oberklasse folgt jetzt die goldene Mitte. Den Auftakt macht der Kombi V60.

Er folgt europäischen Ansprüchen mit Robustheit, Praxisorientierung und mehr Sportlichkeit als bisher.

Markante Features, wie die LED-Tagfahrlichtsignatur und die senkrecht gestellten Heckleuchten weisen den V60 als einen aus der neuen Generation aus, ebenso das Interieur mit dem großen Touchscreen für Infotainment, Navigation und Steuerung der Fahrzeug-Funktionen. Auf 4,67 Metern Länge erstreckt sich sehr geräumiger Wohnraum für vier Personen. Der Basis-Laderaum mit 529 Litern ist mehr als beachtlich, das mögliche Gesamtvolumen von 1.444 Litern reiht ihn eher in die Lifestyle-Abteilung ein.

Noch immer

Kombis sollen Flotten-Kunden locken. Trotz der Ankündigung, die Selbstzünder auszusortieren, rollt der V60 – anders als sein Limousinen-Pendant „made in USA“ – mit einem Diesel in den Markt. Die Leistungsstufen des Zweiliters: 150 und 190 PS. Die Diesel haben eine manuelle Sechsgang-Schaltung oder einen achtstufigen Wandler-Automaten. Dazu kommt zum Einstand ein Benziner mit 310 PS, weiters als Top-Motorisierung der Plug-In-Hybrid mit 407 PS. Das Selbstschaltgetriebe gehört bei Verbrenner- und Elektrobenzinern serienmäßig dazu. Die Alternativ-Abteilung wird 2019 um eine leistungsreduzierte Version des Hybridantriebs T8 erweitert.

Feelings

Auf die verordnete Sportlichkeit gefühlt werden konnte im V60 vorerst mit dem 340-PS-Benziner und dem 190-PS-Diesel. Angenehm aufgefallen ist der erhöhte Abrollkomfort auf 2,872 Metern Radstand. Das Temperament-Versprechen erfüllt der Otto grundsätzlich glaubhaft, im gefahrenen Modell spielte die Automatik nur bedingt mit. Der Diesel überzeugt mit sattem Drehmoment. Gefühlt gefühlvoll ist die Lenkung durchaus im sportlichsten Fahrmodus. Das komplettierte Konvolut an Sicherheitsassistenten erkennt nun, wenn man in den Schotter abzugleiten droht. Vervollständigt ist auch die Konnektivität.

Beatrix Keckeis-Hiller

Der V90 gibt sich betont elegant, der V60 ist auf sportliche Robustheit getrimmt

Fotos: Volvo



Das Heck ist akzentuierter, die Schenkel sind kräftiger, sie wirken dennoch schlanker

Fotos: Bentley



Neu: **Bentley Continental GT**

Multidimensional

Exklusive Dinge brauchen Zeit: Der neue Bentley Continental GT bleibt bei Opulenz, aber am Puls der Zeit.

Der aus dem 15 Jahre lang von VW eigenständig entwickelten Conti bekannte Sechsliter-W12 ist auch der Start-Antrieb der Generation zwei. Mit doppeltem Turbo produziert er 635 PS und 900 Nm, technisch am Puls der Zeit mit Zylinderabschaltung und achtstufigem Direktschaltgetriebe. Das trägt ebenso zu 200 Kilo Gewichtserleichterung bei wie die Bauweise unter großzügigem Einsatz von Aluminium. Neu austariert ist die Achslastverteilung. Optisch drückt sich das aus mit länger gezogener Motorhaube

und verkürzten Überhängen. Stilistisch hat Chef-Designer Stefan Sielaff die Konturen geschärft, siehe den etwas größeren Kühlergrill, die schlankeren Flanken und das strukturiertere Heck. In der Länge bleibt der 2+2-Sitzer bei knapp mehr als 4,8 Metern, er ist nur ein paar Millimeter breiter, auch die Höhe ist kaum verändert.

Rotationsprinzip

Das Interieur ist bei aller Klassik grundlegend modernisiert, samt digitalen Instrumenten.

Zum unvermeidlichen Display für Infotainment und Navigation hat Bentley sich eine rotierende Lösung einfallen lassen. Den Mittelkonsolen-Abschluss kann ein Bildschirm bilden oder das klassische Uhren-Trio oder ein exakt eingepasstes Paneel. Die Möblierung hingegen ist nach wie vor fix montiert, natürlich mit Leder in exklusiver Steppung. Anfangs fast ungewohnt ist die neue Agilität, mit der die immer noch knapp 2,3 Tonnen durch kurvigem Geläuf tänzeln können. Das Premieren-Terrain

war ein würdiges: von Kitzbühel aus paradierte der Engländer im Vorfeld und inmitten der gleichnamigen Alpenralley auf den Straßen zwischen dem Wilden Kaiser in Tirol und dem Hochkönig im Salzburger Land, unter Einbeziehung der Großglockner-Hochalpenstraße. Fürs Ausloten der 333 km/h Top-Speed ist noch ein Ausflug über die Grenze ausständig. Sie werden schon stimmen! Der Preis: ab 170.641,45 Euro netto, ab 259.635 Euro inkl. Steuern und Abgaben. *Beatrix Keckeis-Hiller*



Gleich lang, optisch länger dank längerer Haube und kurzen gehaltenen Überhängen



Das Cockpit ist nun auch hier digitalisiert, trotzdem blieb das Wohngefühl gediegen



Neu: Berlingo, Rifter & Combo

Erweiterte Familie

Citroën Berlingo & Peugeot Rifter: Die PSA-Gruppe erneuert die Hochdach-Kombis, Opel entwickelt seine Variante gleich mit.

Oben: Dreimal zwei: in zwei Längen gibt es Berlingo (hier zu sehen), Rifter und Combo Life

Unten links: Berlingo strahlt dezenten Sport aus, der Rifter ist stets auf der Suche nach Abenteuern

Unten Mitte: Beim Combo Life mit deutlicher Marken-Optik wird's stadtfrein für Business & Family

Unten rechts: Dem Geburtenrückgang zum Trotz: dreimal Isofix im Fond, hier im Combo (passend) Life

Fotos: PSA

Man kennt sich schon länger: PSA und Opel haben vor der Familienzusammenführung zusammengearbeitet. Zum Beispiel bei kleinen Nutzfahrzeugen.

Bei solchen Joint-Ventures bleibt die Individualität der Marke zwangsweise etwas zurück. Unterscheidbar wird die Sippe durch Styling-Reize, andere Varianten von Motor und Equipment, und beim Preis je nach Positionierung am Markt. Die genauen Details fehlen uns da noch. Die neuen Vans können familiäre Hochdach-Kombis sein und stadttaugliche Nützlinge für Handwerk und Gewerbe. In dieser Reihenfolge.

Denn sie ruhen allesamt auf der Pkw-Plattform EMP2. Es ist die gleiche wie im neuen Peugeot 508. Lediglich die – optimierte

und adaptierte – Hinterachse haben die Hochdach-Kombis von den Vorgängern geerbt. Das Resultat sind deutlich Pkw-haftere Fahreigenschaften, höhere Wendigkeit und erweitertes Raumangebot. Letzteres auf nunmehr zwei durch Radstands-Streckung generierten Längen: 4,403 und 4,753 Meter, beide Varianten mit Siebensitz-Option. Das Ladevolumen: 775 bis 3.500/1.050 bis 4.000 Liter. In die langen Nutzfahrzeug-Versionen kann man zwei Europaletten schlichten.

Gleich verschieden

Die Unterschiede zwischen Zitrone, Löwe und Blitz bestehen in der Außen- und Innengestaltung. Der Berlingo reiht sich in die aktuelle Citroën-Designlinie ein, mit

Anklängen des Cactus und des C3. Der Rifter kommt im robusten SUV-Outfit mit Rundum-Kunststoffbeplankung, der Combo Life bringt Eleganz mit gut gelungener Opelisierung vor allem rund ums Naserl. Innen setzen Opel und Citroën auf dienstbare Unauffälligkeit, beim Peugeot fällt die Instrumentierung mit der neuen Generation des Peugeot-i-Cockpits auf, samt typisch kompaktem Lenkrad. Im direkten Vergleich ist das Lenkgefühl anfangs etwas ungewohnt, doch wirkt der kompakte Kasten damit noch agiler. Zum (Auf-)Schakeln neigt keiner der drei. Gemäß der Pkw-Orientierung können bis zu 19 elektronische Assistenten an Bord sein. Features wie Head-up-Display, Infotainment, Navigation und Kon-





nektivität gehören ebenfalls zur teils serienmäßigen und teils aufpreispflichtigen Ausstattungsmitteln. Zur identischen Basistechnik kommt ein paralleles Motorprogramm: Ein 1200er-Turbobenziner mit drei Zylindern produziert 110 oder 130 PS, ein 1,5l-Dieselmotor hat 100 oder 130 PS. Die stärkeren Varianten sind serienmäßig mit einer Achtgang-Wandlerautomatik kombiniert.

Eine Option ist ein Traktionshilfesystem. Allrad kann man für die Franzosen haben, Kooperationspartner ist der Zulieferer Dangel. Für den Opel auch?

Freund der Familie

Die fünfte Generation des Combo wirbt als „Life“ besonders mit der Familien- und Freizeitausrichtung des Fünftürers. Zum Beispiel mit den Isofix-Halterungen für gleich drei Babysitze, der großen Zahl an Staufächern und dem optionalen Panoramadach. Wer das bestellt,

bekommt ein Fach mit LED-Beleuchtung am Dachhimmel und eine 36 Liter große Box im Fond oberhalb der Gepäckabdeckung. Assistieren dürfen auch hier, je nach Ausstattung serienmäßig oder optional, unter anderem ein Anhänger-ESP, das aus dem Opel Grandland X (auch ein PSA/Opel-Koprodukt) bekannte elektronische Traktionskontrolle IntelliGrip und beim Rangieren die seitliche „Flank-Guard“.

Die Nfz-Version gibt's ab September als Lang- und Kurzheck und Doppelkabine, optional mit Dachklappe. Für harte Jobs offeriert man IntelliGrip und „Baustellen“-Set-up mit 30 Millimetern mehr Bodenfreiheit, Stabilisatoren für Vorder- und Hinterachse, größeren Rädern und variablen Federn hinten.

Marktstart für die drei Amigos ist im Oktober. Die Preise stehen noch nicht fest.

Beatrix Keckeis-Hiller/JG



techbold

IT-LÖSUNGEN FÜR DEN MITTELSTAND

techbold ist der Full Service IT-Spezialist, wenn es um IT-Lösungen mit höchsten Sicherheitsanforderungen geht. Im Fokus stehen Klein- und Mittelbetriebe mit 10 bis 100 Computerarbeitsplätzen, die Netzwerke und IT-Dienstleistungen aus einer Hand beziehen möchten. Entweder als Unterstützung für die hauseigene IT-Abteilung oder als Outsourcing Partner.



IT-ANALYSE



IT-OUTSOURCING



IT-SECURITY



DATENSICHERUNG



IT-SERVICE & SUPPORT



IT-NETZWERKE & WLAN



Alfa Romeo hat seinen Fünfjahresplan vorgestellt. Die Hybridisierung wird bald jedes Modell betreffen, darunter auch die große Überraschung in Form eines neuen 8C. Er mutiert in dritter Generation zum Mittelmotor-Coupé mit Hybridantrieb. Auf der Vorderachse unterstützt ein kräftiger E-Motor den hinter den Sitzen befindenden V8. Das Gespann soll mit gut 700 PS den Italiener locker in 3 Sekunden auf Tempo 100 katapultieren.



Geplant seit den 1960ern: auch bei der **Corvette C8** wandert der Motor in die Mitte. Treue Fans wird das hart treffen. In der Topvariante leistet der 6,2l-Kompressor-V8 gute 860 PS. Vor dem bereits patentierten Namen „E-Ray“ fürchten sich Benzinbrüder bereits. Vermutlich wird vorerst nur ein E-Motor an der Vorderachse unterstützend arbeiten, was auch erstmalig Allradantrieb bedeuten würde. Immerhin soll die aktuelle C7 bis 2021 parallel weitergebaut werden.

Ausblick: Sportwagen-Zukunft

Alles super-neu

XXL-Downsizing, neue Mit-telmächte, hybride Traditions-brecher und eine Überraschung aus Italien: Supercars leben noch.



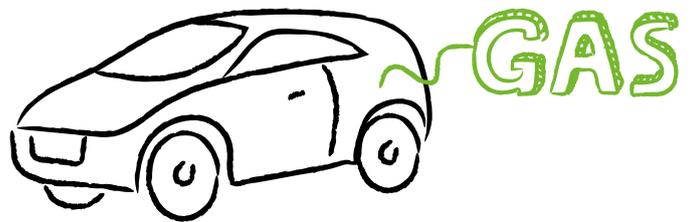


Hauptkonkurrent für den Ferrari 488 GTB? Der **Porsche 980** wäre genau zwischen dem ausverkauften und eingestellten 918 Spyder und dem 911 Turbo angesiedelt. Die beiden liefern die Basistechnik. Hinter den zwei Sitzen soll dem Elektromotor entweder ein V8-Bi-turbo oder ein gleichstarker Sechszylinder-Boxer-Turbo zur Seite stehen; die Kraft wird dann auf alle vier Räder verteilt. Die Leistung dürfte ab 700 PS losgehen. Leichtbau mit Carbon senkt das Gewicht.

Ein Sechsliter-V8 ist Downsizing auf hohem Niveau: bislang gab es den V10, zuletzt mit 8,4 Litern Hubraum. Der kleinere und leichtere V8 soll den **Dodge bzw. SRT Viper** dennoch locker auf über 700 PS bringen. Die neue Generation startet 2020 oder 2021 womöglich mit Spaceframe-Chassis und Einzelradaufhängungen. Auch ein Handschalter soll wieder zu haben sein, und die Roadstervariante will man endlich wiederbeleben.



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

Test: McLaren 570S Spider

British Open

Viele Hersteller von (Sport-)Autos vertrauen uns ihre Fahrzeuge an, aber diese Einladung war etwas ganz Spezielles.

Das Testmobil fiel immer und überall auf. Egal auf welchem Parkplatz, schon nach wenigen Sekunden begutachtete eine Menschenschar den Curaçao-blauen Sportwagen. Gefährlich war daher, wenn ein Reisebus am selben Platz pausierte. Dann dauerte der Coffee-Stop schon etwas länger. Uns überraschte der Respekt und die Anerkennung für den Super-Roadster, nicht nur bei den Passanten. Viele von uns Überholte zeigten uns nicht den bösen Finger, sondern „thumbs up“. Das erleben Pilotinnen und Piloten anderer Nobelware nur eher selten.

Ron fährt mit

Für den Autor dieses Textes war es schon länger ein Traum, einen Straßen-McLaren zu fahren. Alleine wegen der Historie der britischen Sportwagenmarke: James Hunt, Niki Lauda, Ayrton Senna, Lewis Hamilton – sie alle fuhren für die vom Neuseeländer Bruce McLaren gegründete Rennwagenfirma. Die letzten drei Jahrzehnte prägte Ron Dennis die Marke McLaren durch Erfolg und Misserfolg, bis zum Rausschmiss. Der 570S ist das letzte Fahrzeug, bei dem Dennis noch Mitsprache hatte. Man spürt deutlich sein Lebensmotto: Der Zweite ist der erste Verlierer.

Sitzengeblieben

Der Einstieg fällt auch in Tiefgaragen und engen Parklücken durch die Flügeltüren sehr einfach aus. Einmal reingeklettert, freut man sich an der exzellenten Verarbeitung mit vielen Carbon-Elementen. Und an den Alcantara-bezogenen Sitzmöbeln. McLaren warnte uns vor dem Test vor den engen und harten Sitzen. Denn bei unserem Fahrzeug war das Trackpack eingebaut, mit den Rennsitzen und sonstigen netten Features für die Rennstrecke. Sogar ein eigenes Telemetriesystem – es kann Runden- und Sektorenzeiten sowie den Fahrstil ana-


www.mclaren.com

Motor: V-Achtzylinder, Direkteinspritzung, Turbo

Hubraum: 3.799 ccm

Leistung: 419 kW/570 PS bei 7.500 U/Min.

Drehmoment: 600 Nm bei 5.000–6.500 U/min.

Höchstgeschwindigkeit: 328 km/h

0–100 km/h: 3,2 Sekunden

Verbrauch (Werk): 10,7 l auf 100 km

Testverbrauch (Durchschnitt): 12,3 l auf 100 km

CO₂: 249 g/km

Getriebe: Siebengang-Doppelkupplung

Reifen: vorne 225/35 R20, hinten 285/35 R20

Kraftübertragung: Heck

Fahrwerk: vorne McPherson, hinten Mehrlenker

Leergewicht: 1.498 kg

Tankinhalt: 60 l

Preis: 208.975 Euro (exkl. NoVa)

Daten McLaren 570S Spider

Mister Blue Sky: der McLaren 570S Spider ist ein Showtalent mit unerwarteten Stärken: entspanntes Cruisen mit entspannendem Verbrauch, und auch die Sportsitze sind gar nicht so hart wie angedroht

Fotos: Michael Schriefel, McLaren



lysieren. (Mitunter will man's gar nicht so genau wissen.) Ich fühlte mich trotz diesem Track-Pack auf öffentlichen Straße sehr wohl. Bei Geschwindigkeiten jenseits der 200, jenseits der Grenze auf unserem Trip durch Südbayern und Tirol, will man ja auch sicher sitzen. Meine erste Tagesetappe ging über knapp sieben Stunden und etwa 370 Kilometer, ich stieg ohne Verbiegung aus. Wer einen etwas luxuriöseren Body hat, kann problemlos den serienmäßigen Sitzmöbeln vertrauen.

Sonne, Straße, Wind

Wer denkt noch an solche Details, oder an Alltags-Kram wie die etwas ungewöhnliche Navi-Führung, sobald dieser Motor rennt? Der 3,8 Liter große V8 ist auch beim Sound ganz speziell, seine Tonarthat lässt sich mit anderen Sportwagen kaum vergleichen. Auf meiner Route durch

Bayern und Tirol waren etliche Bergstraßen, die das Handling und das satte Fahrwerk optimal zur Geltung bringen. Auch auf der Autobahn kann der 570S mit einer enormen Beschleunigung überzeugen. Vor allem im mittleren Drehzahlbereich drückt er nach vorne; das Orchester spielt bis 8.000 Umdrehungen. Die Fahrleistungen liegen auf einem Niveau mit Ferrari 488 GTB und Porsche 911 Turbo S. Das Targa-Konzept des Verdecks sorgt dafür, dass man störende Luftwirbel kaum spürt. Beim Top-Speed von 328 km/h (in Deutschland) lässt man das Dach besser geschlossen. Offiziell kann man offen 315 fahren, aber will man? Weitere technische Highlights sind die Werte. Von Null auf 100 dauert 3,2 Sekunden. Für einen Edel-Sportler der wichtigere Wert sind die 9,6 Sekunden von Null auf 200 –damit ist der 570S der

unmittelbaren Konkurrenz eine Nasenspitze voraus.

Rennfahrzeug?

Probleme, die wir gerne hätten: sicher kann man den 570S auch auf der Rennstrecke gut bewegen, sonst gäb's kein Track-Pack. Die größeren Brüder 720S oder 675LT eignen sich besser. Er gehört doch eher auf die Straße, der 570S. Im echten Motorsport darf er den Namen seiner Firma hochhalten. Das geht übers Track-Packs dann schon recht weit hinaus, mit Cruisen ist da nichts mehr. Weitere Überraschung in unserem Test: der Verbrauch. Nie über 13 Liter auf 100 Kilometer im Mix aus Landstraße und Autobahn, sehr effizient bei einer Leistung von 570 PS. Für Wochenend-Trips zu zweit eignet sich auch der Gepäckraum mit bis zu 200 Liter recht gut. Ein Vernunftauto! So kann man sich den Luxus des

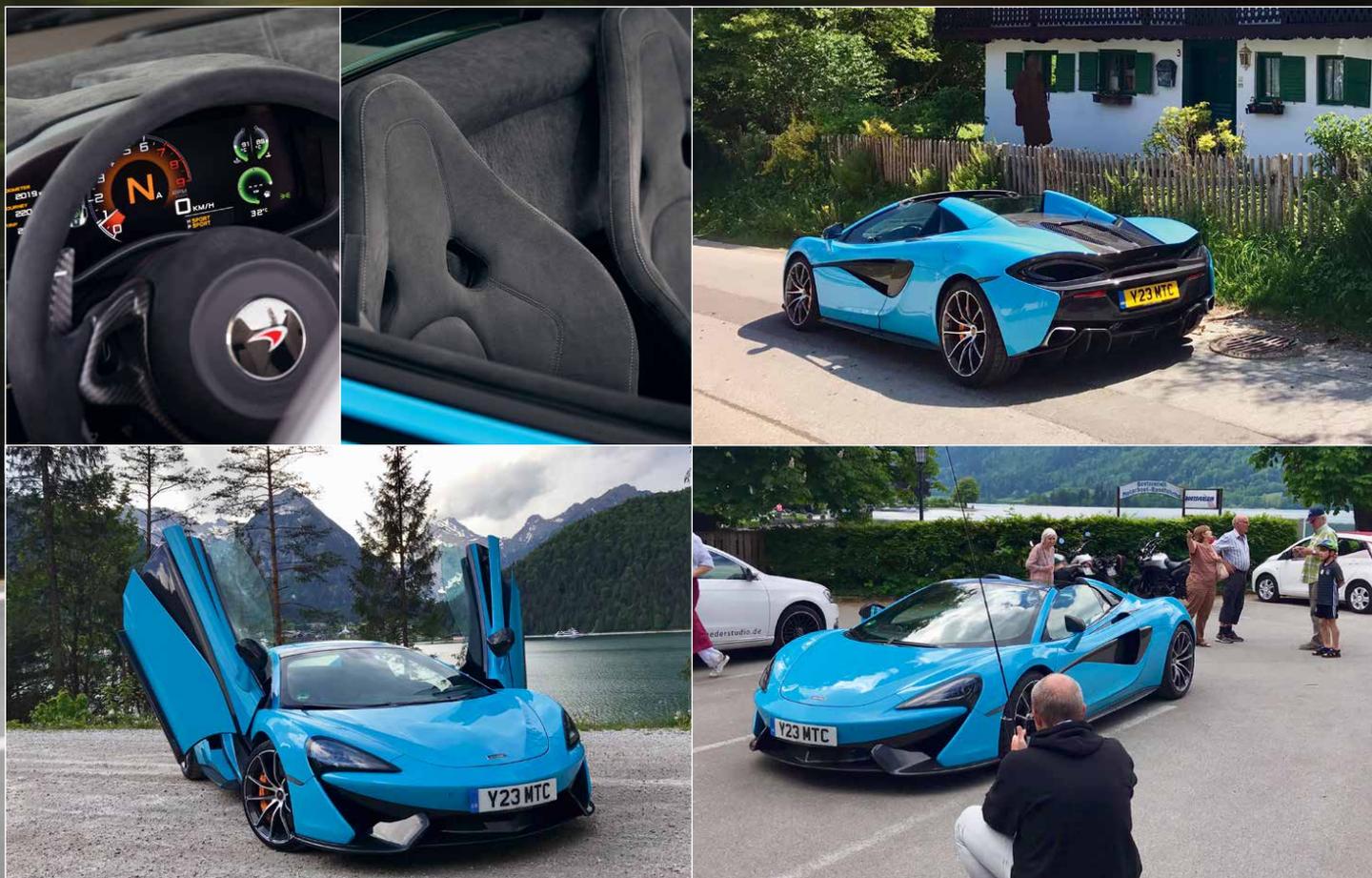
McLaren 70S Spider vor sich selbst rechtfertigen. (Wer in dieser Liga noch an den Kaufpreis denkt, ist sowieso falsch.) Dann genießt man ohne Reue einfach die Sonne und den Achtzylinder-Klang.

Point of Sale

Eine Frage, die sich wohl nur bei so exklusiven Marken stellt: Wo bekommt man das eigentlich? In Österreich gibt es gar keine Niederlassung mehr. Die Dörr-Gruppe in München stellte den Testwagen zur Verfügung; sie ist auch einer der wenigen Importeure in Mitteleuropa. Bei Interesse führt dann der Weg am besten zu McLaren München. Man blicke bitte auf www.doerrgroup.com

Der 570S fährt sich genau so, wie man sich ein Traumauto vorstellt. Dementsprechend ungern habe ich das Fahrzeug wieder zurückgegeben.

Michael Schrieffl/JG





Breiter als sein Lächeln
ist nur mehr sein Drehzahlband:
EcoBoost in Rot

Test: Ford Fiesta 1.0 EcoBoost ST-Line

Das EcoBiest

Downsizing lebt: drum hat Ford auch beim Fiesta die Kubaturen heruntergegrößt. Nicht jedoch den Fahrspaß.

Mehr als 1,5 Liter (beim Diesel) gibt's in der Familie Fiesta nicht mehr. Die Benziner wachsen nicht mehr über 1.100 Kubik. Neueste Ware sind die Einliter-EcoBooster. Retrospektive: 1976 (Sie erinnern sich sicher!) leistet der damalige Einstiegsmotor 45 PS und braucht an die 20 Sekunden auf Tempo 100. Gesetzesbruch auf der Autobahn ist nicht möglich. Vier Jahrzehnte Entwicklung später: drei Häferln, Turbo, massiver Aufwand an Steuerungs-, Regelungs- und anderer Technik, zwischen 100 und 140 PS. Der Reihendreier schlägt

sich auch z.B. im Focus tadellos. Der Fiesta sollte da keine Problem sein, oder? Zumal nicht für den 140er. Stimmt's?

Ein Liter Energie

Es stimmt. Der quirlige Motor bringt sehr brauchbares Drehmoment mit, Schaltorgien beim ersten Hügel gibt's nicht. Das sechsstufige Getriebe schaltet sich angenehm präzise. Für ein Vier-Meter-Auto ist dieser Antrieb schon jenseits des Vernünftigen; der Spaß ist allemal ein Argument pro 140 PS. Der muss einem halt 19.650 Euro,

für uns samt einiger Extras knapp 26.000, wert sein. Verbrauch: bei den Werks-Werten ist der Wunsch Vater des Gedankens, der Sechser geht für uns im Verhältnis in Ordnung. Die Karosserie ist ein bewusster Schritt weg vom „praktisch“, hin zum „sportiv“. Überhaupt in der ST-Line und dem famosen Rot unseres Testmobils.

Vernunft „plus“

Leben mit Fiesta: was soll man sagen. Keine besonderen Vorkommnisse vorm Einkaufszentrum. Er tut, was ein Kleinwagen halt so tut.

Und auf Wunsch eben doch noch ein bisserl mehr. Da nimmt man auf der Fahrt zum unglaublichen Möbelhaus gern die Ausflugsroute. Keine kreuzbrecherischen supersportlichen Anwendungen, grad genug, dass es bei aller entspannten Beherrschbarkeit richtig lustig werden kann, auch innerhalb der Tempolimits.

So vernünftig, so politisch korrekt, so öko, so eco – und so viel Spaß in einer kleinen Packung: der Ford Fiesta ST-Line ist keine Vernunft-Wahl. Vernunft ist nicht alles. *Johannes Gauglica*


www.ford.at

Motor: Reihen-Dreizylinder, Direkteinspritzung, Turbo

Hubraum: 998 ccm

Leistung: 103 kW/140 PS bei 6.000 U/Min.

Drehmoment: 180 Nm bei 1.400–5.000 U/Min.

Höchstgeschwindigkeit: 202 km/h

0–100 km/h: 9 Sekunden

Verbrauch (Werk): 4,5 l auf 100 km

Testverbrauch (Durchschnitt): 5,9 l auf 100 km

CO₂: 102 g/km

Getriebe: Sechsgang manuell

Reifen: 205/40 R18

Kraftübertragung: Vorderrad

Fahrwerk: vorne McPherson; hinten Verbundlenker

Bremsen: Scheiben, vorne innenbelüftet; ABS, ESP

Leergewicht: 1.070 kg

Tankinhalt: 43 l

Preis: 19.650 Euro

Preis des Testwagens: 26.000 Euro



140 PS aus einem Liter Hubraum und die fescche ST-Line machen den Fiesta zum sportiven und alltagstauglichen Klein-Coupé

Fotos: Robert May



Test: Mitsubishi Space Star 1.2 MIVEC

Space Force!

Schon länger ist er da, aber erst jetzt ist der Kleinwagen aus Japan so richtig hier: anderswo heißt er Mirage, bei uns nicht.

Vielleicht ist die Verwechslungsgefahr mit dem Kampfjet zu groß? (Wir haben die zwei noch nie nebeneinander gesehen. Wer weiß.) Wir kennen ihn schon ein paar Jahre. Er war da. „Jo eh.“ Überraschend ist erst diese prima überarbeitete Version. Die graue Maus darf jetzt glitzern. Selbstbewusst wie das neue Goscherl ist auch der justierte Preis. Den Einliter mit 71 PS gibt es in der reichhaltigen Basis-Ausstattung „Inform“ um 10.990 Euro, den 1200er mit der höheren Equipment-Stufe namens Invite Connect. Da gibts um 13.490 Goodies wie Navi, Sitzheizung, Freisprecher, DAB-Radio, etc. Der Metallic-Lack um

450 Euro war unser Aufpreisposten. Besonders süßes Zuckerl ist Mitsubishis Offert: Finanzierung bringt die Preise um 3.000 Euro runter.

Spaß-Star

80 PS lassen sich auch mit CVT-Automatik kombinieren. Damit würden wir gern einmal eine Runde drehen, zum Vergleich. Mit Fünfgang-Schalter beförderte das Auto uns ohne Atemlosigkeit. Mehr als 106 Newtonmeter passen nicht unters Motorhauberl, gefühlt zu wenige sind das nicht. Autobahn geht tadellos, vor Drehzahl muss man keine Angst haben. Die Begleitmusik hält sich

in Grenzen. Gefahren ist er ja schon immer brav, im besten Sinn. Platz in Reihe 2 gibt es klassenüblich, mit üppiger Kopffreiheit. Okay geht auch der mit umgelegten Rücksitzen nicht ganz ebene Stauraum. Und der Verbrauch: Auch mit zeitweise ambitionierter Fahrweise blieben wir stets unter dem Sechser. Weil es keine echten Schwächen oder Unfreundlichkeiten gibt, macht der Space Star im Alltag Spaß.

Vorher war er nur da, jetzt ist er hier: der erfrischte Mitsubishi Space Star ist nicht nur wegen des Preises eine echte Alternative in seinem Segment.

Johannes Gauglica



www.mitsubishi-motors.at

Motor: Reihen-Dreizylinder
Hubraum: 1.193 ccm
Leistung: 59 kW/80 PS bei 6.000 U/Min.
Drehmoment: 106 Nm bei 4.000 U/Min.
Höchstgeschwindigkeit: 180 km/h
0–100 km/h: 11,7 Sekunden
Verbrauch (Werk): auf 100 km
Testverbrauch (Durchschnitt): auf 100 km
CO₂: 100 g/km
Getriebe: Fünfgang manuell
Reifen: 175/55 R15
Kraftübertragung: Vorderrad
Fahrwerk: vorne McPherson; hinten Verbundlenker
Bremsen: vorne Scheiben, innenbelüftet; hinten Trommeln; ABS, ESP
Leergewicht: 4,3 kg
Tankinhalt: 5,5 l
Preis: 13.490 Euro
Preis des Testwagens: 13.940 Euro

Daten Mitsubishi Space Star 1.2 MIVEC



Blümchen ohne Mauer: nach einer sorgfältigen Erfrischung geht der Space Star mit mehr Biss auf die Jagd nach Kundschaft
 Fotos: Robert May



Test: Renault Espace Tce 225 EDC

Bonjour, Hubert!

Antrieb, Nutzwert, Styling: alles in allem ein stimmiges Paket
Fotos: Robert May

Renaults Großer war in Sachen Komfort schon immer gut – mehr Crossover und doch noch immer genug Minivan, geht das?

Eins gleich vorweg: in der getesteten Ausstattung gibt es den Espace nicht. Das kann passieren. Der Testwagen ist schon da, die Equipment-Pakete werden neu gemischt. Die gute Nachricht: den Antrieb gibt es genau so weiterhin. Die Nachfolge-Ausstattung ist um 2.000 Euro günstiger, größter Zusatzposten wäre die Ledergarnitur. Extra war auch die Rückfahrkamera samt weiteren Komfort-Goodies. Wir hatten also Leder unterm Popsch und im ganzen Auto verteilt, somit war es nicht nur der Sitzfläche ein Vergnügen. Der Look & Feel kommt direkt aus der Oberklasse. Der Fünftürer mit zwei oder optional drei Sitzreihen bietet auch als Nicht-Mehr-Van immer noch tadellose Platzverhältnisse für seinen Haupteinsatz als Business-Jet.

Alles sehr kompliziert

In Wahrheit ist er ein Doch-Noch-

Van. Die riesigen Räder sind schmal gehalten, zwecks weniger Luftwiderstand. Und der Crossover-Eindruck wird mit cleverer Farbgebung verstärkt. Mit dem Blättern durch Untermenüs am Touchscreen muss man sich anfreunden, zäh ist das bei Grundfunktionen wie der Klimaanlage oder der Einstellung des ansonsten tadellosen Head-up-Displays. Was gibt's sonst noch zu mäkeln? Die Schaltung, oder besser, den Hebel. Sie schaut aus wie der Gasgriff auf der guten alten Enterprise, ist allerdings nicht allzu griffig und fühlt sich undefiniert an. Wenn man erst begriffen hat, wie man das versehentliche Einlegen des Leerlaufs vermeidet, hört sich die Kritik endgültig auf.

Modus operandi

Neutral (schön und gut), Sport (wozu?), Eco (löblich) und Comfort sind die Fahrmodi. Dazu einer zum Selbermischen. Die Un-

terschiede sind nicht sonderlich deutlich, außer beim Comfort. Bei dem sind wir, Verbrauch hin oder her (die 6,8 Liter laut Werk waren zeitweise 8,6), geblieben. Er passt halt perfekt zum Charakter des Espace, und er ist wirklich, wirklich komfortabel. Zum relaxten Schweben gehört auch die souveräne Kraft des 225-PS-Benziners. Und unter dem seltsamen Hebel werkt ein feines Doppelkupplungsgetriebe, das quasi im Voraus weiß, was Fahrer/in haben will. Nach der langen Geschäftsreise entspannt und unverschwitzet ankommen, hier ist es möglich. Gepäckraum gibt's auch in einer für die meisten realen Ansprüche genügenden Größenordnung bis maximal 2.101 Liter Volumen.

Übrigens: die Navigation spricht gewähltes Deutsch, nur „über“ wird zu „ü-BÄHR“. Passt ja tadellos zu einem feischen Franzosen. JG



www.renault.at

Motor: Reihen-Vierzylinder, Direkteinspritzung, Turbo

Hubraum: 1.798 ccm

Leistung: 165 kW/225 PS bei 5.600 U/Min.

Drehmoment: 300 Nm bei 1.750 U/Min.

Höchstgeschwindigkeit: 224 km/h

0-100 km/h: 7,6 Sekunden

Verbrauch (Werk): 6,8 l auf 100 km

Testverbrauch (Durchschnitt): 8,0 l auf 100 km

CO₂: 153 g/km

Getriebe: Siebengang-Doppelkupplung

Reifen: 235/65 R17

Kraftübertragung: Vorderrad

Fahrwerk: vorne McPherson; hinten Verbundlenker

Bremsen: Scheibenbremsen, vorne innenbelüftet; ABS, ESP

Leergewicht: 1.535 kg

Tankinhalt: 58 l

Preis: 44.140 Euro

Daten Renault Espace Tce 225 EDC





Fachwerkstatt

ZUVERLÄSSIG
PREISWERT
KOMPETENT

FORSTINGER
Fachwerkstatt



FÜR JEDEN EINSATZ
EINEN ANHÄNGER!

F Herzlich Willkommen



Unser Anhänger-Sortiment:

- große Auswahl an österreichischen Qualitäts-Anhängern 
- eine Vielzahl an Ausführungen (z.B.: geschweißt, auflaufgebremst, mit Kippfunktion, u.v.m.)
- vielseitige Einsatzmöglichkeiten für Haus, Garten, Land- & Forstwirtschaft
- umfangreiches Anhängerzubehör lagernd oder bestellbar (z.B.: Stützräder, Beleuchtungen, u.v.m.)

TEILZAHLUNG
einfach & bequem
 **Santander**
CONSUMER BANK
Nähere Infos in Ihrer Forstinger Filiale
oder unter www.forstinger.com



Sie haben gleich zwei Spitzenmodelle: neben den eleganten Superb setzt Škoda den massiven Kodiaq, mit eigenen Ideen und „best of VW“
Fotos: Johann Vogl

helvetia 

Ihre Schweizer Versicherung

Versicherung inkl. Kasko
ab **204,43 Euro** monatlich*



Test: Škoda Kodiaq SportLine

Volltreffer

In Tschechien hat man sich Zeit gelassen mit einem großen SUV, dafür ein kleines Meisterwerk vollbracht – jetzt als sportliche Linie.

Die Vorarbeit überließ man der Konzernverwandtschaft: Nach vielen Jahren des Beobachtens, und nach ein wenig Experimentieren mit dem Yeti, ist Škodas neues Flaggschiff herausgekommen. Nicht nur in der Werbung, sondern auch auf Straße sieht man das nach einem Alaska-Bären bezeichnete Auto oft. Und fängt man erst einmal damit an, kann man ihn gar nicht mehr übersehen. Zu Recht, ist er doch auch eines der gelungensten Autos des letzten Jahrzehnts.

Einteilungssache

Trotz 4,70 Meter Länge fällt der Kodiaq noch in die Klasse der Kompakten. Der quer eingebaute Motor spart weitere Zentimeter, darum sitzt man auch so frei, sogar in Reihe 2. Eine Reihe 3 ist

optional zu haben. Beinfreiheit ist im Bärenauto kein bloßes Wortgebilde. In der Sportlinie, wie sie am Testauto zu finden war, sind Alcantara-Sitze mit verstärktem Seitenhalt das Highlight. Ansonsten machen ein paar Zierleisten und schönere Felgen den Kodiaq natürlich nicht zum Sportwagen. Dennoch zieht die Vierzylinder-Maschine geräuschlos zügig, beim DSG gibt's das S, dass einem mehr Sportlichkeit verleiht. Da steigt natürlich der Verbrauch, bleibt aber immer um die sechs Liter Diesel auf 100 Kilometer.

Kein Werbe-Gag

Für Sparsamkeit und Nützlichkeit braucht sich heute keiner mehr zu schämen. SUV ist ja oft mehr Schein als Sein. Beim Kodiaq 4x4 hingegen ist das Offroad-Fahrpro-

gramm mit adaptivem Fahrwerk, elektronischem Sperrdifferential und Bergauf- sowie Bergabfahrhilfe schon gute Basis für das Allround-Talent. Die Klassiker des „simply clever“ sind auch hier an Bord, wie etwa der versteckte Eiskratzer am Tankdeckel und ein Türkantenschutz, der beim Öffnen der Seitentüren automatisch ausfährt. Wirft man die Rücksitzlehnen um, wird der Kodiaq mit 2.065 Litern zum Kleintransporter. Mit dem Verzurr-System lässt sich kleineres Ladegut rutschfest befestigen, die Ladekante ist vielleicht eine Spur zu hoch.

Was macht das erste große SUV der Tschechen nun außergewöhnlich? Sein Perfektionismus, nicht nur gemessen am sehr konkurrenzfähigen Preis.

Keijo Keke Platzer



www.skoda.at

Motor: Vierzylinder-Diesel, Direkteinspritzung, Turbo

Hubraum: 1968 ccm

Leistung: 140 kW/190 PS bei 3.500–4.000 U/Min.

Drehmoment: 400 Nm bei 1.750–3.250 U/Min.

Höchstgeschwindigkeit: 209 km/h

0–100 km/h: 8,8 Sekunden

Verbrauch (Werk): 5,7 l auf 100 km

Testverbrauch (Durchschnitt): 6,1 l auf 100 km

CO₂: 151 g/km

Getriebe: Siebengang-Automatik

Reifen: 235/50 R19

Kraftübertragung: Allrad

Fahrwerk: vorne McPherson; hinten Mehrlenker

Bremsen: Scheibenbremsen; vorne innenbelüftet; ABS, ESP

Leergewicht: 1.795 kg

Tankinhalt: 60 l

Preis: 48.200 Euro

Preis Testwagen: 57.032 Euro

Test: Volvo XC60 T8 Twin Engine AWD

Seriensieger

Zeitlos im Zeitgeist: Volvo fahren ist wie in den Bio-Supermarkt gehen – gutes Gewissen kann man kaufen.

Kaum ein Monat vergeht, in dem das zweitgrößte aller Sport Utility Vehicles von Volvo (der XC90 ist noch größer) nicht einen Designpreis abstaubt. Der stärkste XC60 mit dem Anhängsel „T8“ ist ein Plug-in-Hybrid mit zwei Liter großem Vierzylinder-Benziner (320 PS) und Elektromotor (87 PS). Der eine treibt die Vorderachse, der andere die Hinterachse an. Wer wie viel arbeiten muss, hängt vom Fahrmodus ab, und vom Streckdrang des/der Fahren- den im rechten Fuß. Anstatt eines Drehzahlmessers zeigt das Display, wie viel man Gas geben kann, bevor der Benzinmotor mithilft. Die angegebenen 45 Kilometer rein elektrische Reichweite sind in der Praxis wirklich fast möglich, danach wartet wieder die Steckdose.

Oder man fährt mit dem Verbrenner, dann allerdings bringt man im Alltagsbetrieb den (wegen der hybridfreundlichen Messungen) vorbildlichen Normverbrauch von nur 2,1 l/100 km auf einmal nur mehr schwer unter zweistellig. Da war's das dann wieder mit dem Umweltschutz, solche Konsumation ist aber für Autos dieser Schwere mit halbwegs sportiven Fahrleistungen keine Besonderheit. Auf der anderen Seite erspart man sich etwas beim Kauf. Dank NoVA-Befreiung ist der T8 im Vergleich zu X3, Macan und F-Pace schon wieder günstig.

Sicherheit geht vor

Wie stellen wir uns ein Ferienhaus am Vänern vor, dem größten See Schwedens? Hochwertige Ma-

terialien, edle Treibholzeinlagen, kaum Gerümpel und große helle Fenster – also genau so wie den XC60. Verglichen mit der Sechziger-Limousine bringt der XC60 viel mehr Ausstrahlung mit, nicht nur im strahlenden Weiß unseres Testwagens. Außerdem hat man mehr Platz, obwohl er nicht mehr Platz braucht. Sicher ist der Schwede immer, auch hier natürlich der Beste seines Jahrgangs. Dass die automatische Notbremse sehr ängstlich ist, lässt sich verkraften (sofern der hinterher Fahren- de aufmerksam genug ist).

Das klassisch Nüchterne macht einen Volvo ansprechend stilvoll, aber keineswegs altmodisch – ein Spagat, den man nur in Schweden schafft.

Keijo Keke Platzer



Es ist der Zeitgeist, den die cleveren Schweden mit chinesischem Geld getroffen haben.

Fotos: Robert May

helvetia

Ihre Schweizer Versicherung

Versicherung inkl. Kasko
ab **297,95 Euro** monatlich**



www.volvo.at

Motor: Reihen-Vierzylinder, Direkteinspritzung, Turbo, Kompressor, Elektromotor

Hubraum: 1.969 ccm

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

Drehmoment: 640 Nm bei 2.200–4.800 U/Min.

Höchstgeschwindigkeit: 230 km/h

0–100 km/h: 5,3 Sekunden

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

Testverbrauch (Durchschnitt): 9,6 l auf 100 km

CO₂: 50 g/km

Getriebe: Neungang-Automatik

Reifen: 236/60 R18

Kraftübertragung: Allrad

Fahrwerk: vorne Doppelquerlenker; hinten Mehrlenker

Bremsen: Scheibenbremsen, vorne innenbelüftet; ABS, ESP

Leergewicht: 2.223 kg

Tankinhalt: 70 l

Preis: 67.950 Euro

Daten Volvo XC60 T8 Twin Engine AWD

Fad wird's nicht: an diesem Auto
gibt es viel zu entdecken

Fotos: Robert May

helvetia 

Ihre Schweizer Versicherung

Versicherung inkl. Kasko
ab **104,59 Euro** monatlich*



Test: Opel Crossland X

Überkreuz

Was früher der Minivan, ist heute das SUV: Der Crossland ist der aktuelle Verkaufshit der Marke mit dem Blitz.

Das jüngste Familienmitglied von Opel teilt sich die Plattform mit den Neo-Konzernbrüdern Citroën C3 Aircross und Peugeot 2008. Im Unterschied zu früheren Modellen des Crossland ist der Radstand dadurch länger, und damit hat man auch spürbar mehr Platz im Innenraum – mit 4,21 Metern Gesamtlänge bleibt er aber immer noch wendig und damit leichter zu bewegen als die größeren SUVs. Der Meriva-Nachfolger wirkt gar nicht aufgeregt, er ist auf den ersten Blick auch kaum vom Opel-Bruder Mokka zu unterscheiden. Das Aussehen ist wie immer Geschmacksache, es ist aber sowieso das Praktische an ihm, das wir mögen. Er bietet neben Platz für Fünftank verschiebbarer Rücksitze ein vorbildliches Kofferraumvolumen

von gut 500 Litern, mit umgelegten Rücksitzen sind es satte 1.255 Liter. Optional gibt es einen 8-Zoll-Naviscreen und viele Sicherheitsextras wie den selbstlenkenden Parkassistenten und das Head-up-Display. Im Innovation ab 22.000 Euro sind Tempomat, Zweizonen-Klima, Berganfahr-Assistent und Verkehrsschilderkennung serienmäßig.

Was sagt uns das X?

Verglichen mit Stonic, Ecosport, Juke & Co. wirkt der Crossland jugendlicher und hat damit auch eine breitere Käuferschicht. Das zusätzliche X-Chromosom macht aus ihm einen Geländegänger, nicht für Klettersteige, aber immerhin für rauhere Feldwege. Die umlaufende schwarze Kunst-

stoffbeplankung schützt seine Karosserie auch vor Steinen und im Winter vor Salz. Die Bodenfreiheit ist höher, im Gegensatz zum teureren Mokka X fehlt aber der Allradantrieb. Das fünfgängige Getriebe im 1600er-Diesel war uns im Test deutlich zu lange übersetzt. Für Schaltfaule ist das ideal, aber wenn's doch einmal bumms machen soll, sagen uns die 99 Pferde: heute nicht! Es gibt aber Abhilfe im Motorenangebot. Fünf Triebwerke stehen zur Wahl, von 81 bis 130 PS, ab 102 PS auch mit sechs Gängen und Automatik.

Die Mischung aus Stadtflietzer, Geländewagerl und nützliche Extras machen den Crossland praktischer als den Mokka, mit X gern auch auf rauheren Wegen.

Johannes Gauglicha



www.opel.at

Motor: Vierzylinder-Diesel, Direkteinspritzung, Turbo

Hubraum: 1.560 ccm

Leistung: 73 kW/99 PS bei 3.750 U/Min.

Drehmoment: 254 Nm bei 1.750 U/Min.

Höchstgeschwindigkeit: 180 km/h

0-100 km/h: 12,0 Sekunden

Verbrauch (Werk): 3,6 l auf 100 km

Testverbrauch (Durchschnitt): 5,3 l auf 100 km

CO₂: 93 g/km

Getriebe: Fünfgang manuell

Reifen: 215/50 R17

Kraftübertragung: Vorderrad

Fahrwerk: vorne McPherson; hinten Verbundlenker

Bremsen: Scheiben, vorne innenbelüftet; ABS, ESP

Leergewicht: 1.289 kg

Tankinhalt: 45 l

Preis: 22.030 Euro

Preis des Testwagens: 28.665 Euro

Daten Opel Crossland X



Fachwerkstatt

ZUVERLÄSSIG
PREISWERT
KOMPETENT

FORSTINGER
Fachwerkstatt

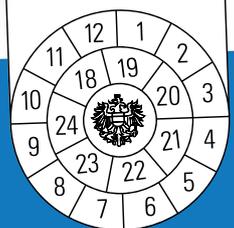


ALLES FÜR
IHREN ANHÄNGER!



In unserer Fachwerkstätte
- §57a Pickerlüberprüfung

PRÜFSTELLE



Unsere Anhänger-Services:

In unseren Fachwerkstätten bieten wir auch **Anhängerreparaturen** und **Pickerlüberprüfungen** an.

Viele Zusatzteile finden Sie in unseren Filialen, die wir gerne für Sie einbauen bzw. montieren, z.B. **Anhängerkupplungen, Abdeckplanen, Aufsatz-Erweiterungen, Fahrradaufsätze, Staubboxen, Stützräder, Beleuchtungen, Diebstahlschutz u.v.m.**

Auto & Autor

Welc

Überraschung im Handschuhfach: das vorgeliebte Cabrio kam mit Begleitschreiben, und nach dem ersten Schreck der Übersiedlung nach Wien (Pferde!) schreibt es auch zurück.

LIEBER NEUBESITZER
 ICH WÜNSCHE DIR MIT MEINEM AUTO
 VIEL FREUDE.
 ES HAT MIR DIE LETZTEN 13 JAHRE
 SEHR VIEL SPAß GEHACHT DIESES AUTO
 ZU FAHREN!!!!
 ES IST SPITZIG, SCHAUT WEGEN DER FARBE
 UND AUSSTATTUNG SEHR GUT AUS,
 PARKPLATZSCHWIERIGKEITEN IN DER STADT
 (UND) ODER IN DEN ENGEN PARKHÄUSERN
 HATTE ICH NIE, UND WAS FÜR MICH GANZ
 WICHTIG WAR: ES HAT MICH NIE IM STICH
 GELASSEN!!!!

ICH HATTE NATÜRLICH AUCH EINEN TOLLEN
 MECHANIKER (IMMER DER SELBE) IN DER
 WERKSTATT DER SICH IMMER UM KLEINE
 REHWECHEN OD. DIE SERVICES KÜMMERT
 HAT. FÜR UNS EIN OPTIMALES ZWEITFAHRZEUG.

ICH WÜNSCHE DIR DASS ALL DEINE
 ERWARTUNGEN ERFÜLLT WERDEN UND

GUTE FAHRT



ome to Vienna

Liebe Frau Chefin!

Ich staune noch immer. Andere ziehts im gesetzteren Alter aufs Land (oder zum Recycling). Ich bin in der City. Was man nicht alles tut für eine Beziehung. Für den Neuen wars Liebe auf den ersten Blick, ich war skeptisch. Schon die Anreise hat Zweifel aufkommen lassen. Schnell fahren, naja bitte. Aber gleich langsam fliegen? „Heast, hundertdreißig is'!“ hätt ich gerufen, wenn ich nicht das Gebiss voller Insekten gehabt hätte. Ich schwör Ihnen, der Mensch hat manchmal zuviel Spiel im Ventil. Und diese „geschliffene“ Fahrweise. Wenn man ihn einsperrt, was durchaus möglich ist, wegen Kuppelei wird's nicht sein. Kein Wunder, wenn da die Temperatur unterm Zylinderkopf steigt. Auch ein Auto ist nur ein Mensch.

Diese Großstadt ist, naja, so groß dann auch wieder nicht. Und: Pferde. Von wegen Partikelfilter, die Viecher halten sich mit Partikeln gar nicht auf. Unangenehm fürs Schuhwerk. Sie wissen, ich habe nichts gegen Pferde. Generell Tiere. Reisebusse. Radfahrer. Nur, alle gleichzeitig? Es lebt sich aufregend hier. Wiener Schmääh ersetzt die StVO. Interessante Zeiten werden das noch bis zu meiner hoffentlich dellenfreien Volljährigkeit.

Was mich echt freut: die Wiener und -innen schätzen Offenheit, zumindest beim Autofahren. Ich sehe hier etliche Kollegen von damals in der Fabrik. Fast wie ein Klassentreffen. Es gibt uns noch!

Hin und wieder weiß man dann doch, warum man Cabrio gelernt hat. An einem dieser speziellen Nachmittage, die ein Genuss sind für Maschinen und Menschen. Die Sahara lässt ihren Sand zuhause. Die Wolken verziehen sich. Die Crashpiloten sitzen im Schanigarten. Die Vogerln scheissen wem anderen aufs Blech. Knapp vorm Abend, nicht mehr ganz so heiß, noch lang nicht kalt. Also Hut ab. Den Kühler im Wind. Ankommen ist Nebensache. Wir habens nicht eilig. Die Zeit arbeitet für uns. Mit etwas Glück hat diese Partnerschaft ja doch Zukunft.

Frau Chefin, schön wars, die ganzen 14 Jahre. Vergessen wir einander nicht. Vielleicht trifft man sich wieder. Bitte hupen!

In Dankbarkeit, bis zum letzten Kilometer,



**DOTZ**

www.dotz-wheels.com

Daten Dotz CP5

Dimensionen: 7,0x16",
7,0x17", 8,0x17", 8,5x18",
8,5x19", 9,5x19", 8,5x20",
9,5x20"

Finish: schwarz frontpoliert

Bauart: gegossen, einteilig,
5-Loch-Anbindung

Traglast: bis zu 730 kg

RDKS: 100 % RDKS-FIT

ABE: für zahlreiche Fahrzeug-
modelle

Garantie: 3 Jahre

Preis: ab 126 Euro (Deutschland)

Zubehör-News

T-Roc'kt

Ein VW T-Roc steht auf DOTZ CP5 – der Designklassiker mit der gewissen Asymmetrie ist trotzdem eine runde Sache.

Das neue SUV von Volkswagen, die kompakte Ergänzung zu Touareg und Tiguan, ist ja an sich schon fesch. Philipp Mitteregger aus der Steiermark setzt mit seinem Crossover-SUV in Indiumgrau Metallic noch eins drauf. Wieso nicht den SUV dem Erdboden ein ganzes Stück näherbringen? Geplant, getan. Und ja, er rollt wirklich, wenn man es von ihm verlangt.

Tief-Lieger

Wegen der „stance“ warats: in den T-Roc wurde ein Air-Lift-Performance-Fahrwerk mit Steuerung namens Air-Lift-3H transplantiert. Diesen Umbau am neuesten VW-Modell führte Lowrider.at durch. Um mit dem T-Roc noch mehr Aufsehen zu erregen, ließ Mitteregger von der Firma FoliArt eine auffällige Oberflächenveredelung in Form einer Teilfolierung anbringen. Somit bildet

die „Satin Sheer Luck Green“-Folie von 3M einen starken Kontrast zum Originallack.

Die neue Dotz CP5 dark

Bei der Felgenwahl setzt der stolze Eigentümer auf DOTZ. Seine Wahl: die neue CP5 dark in der Dimension 8,5x20" ET 45. Die Felgenbauer interpretieren mit der CP5 das klassische 5-Speichen-Rad durchaus anders als gewohnt. Die Felge in graphite matt wirkt nicht nur durch die Verbindung der Speichen an das Felgenhorn größer. Auch der speziell technisch gestaltete Mittenbereich mit der 5-Loch-Anbindung, das „smart center“, macht das Rad in der Außenwirkung tiefer und mächtiger.

Dynamo

Stichwort mächtig: DOTZ holt die „Maximum

Reifen & Recht

VRÖ-Rechtsfibel 2018

Soeben neu erschienen: das Standardwerk für das Reifengeschäft und für alle, die sich mit Reifen und Rädern beschäftigen

Permanente Weiterentwicklung der Technik bei Fahrzeugen und Reifen, Änderungen von gesetzlichen Bestimmungen und internationalen Normen, all das macht die Neuauflage notwendig.

Das Informationslexikon der Reifenbranche ist damit wieder up-to-date. Neben den gesetzlichen Grundlagen bietet dieses Nachschlagewerk auch eine Menge von Grafiken, Abbildungen, Tabellen, Musterformularen und praktischen Hinweisen für den professionellen Umgang mit Rad und Reifen.

Muss man haben

Das Standardwerk der österreichischen Reifenbranche wird als Referenz auch von Ämtern, Ministerien usw. genutzt. Auch bei der Ausbildung zum „geprüften Reifenfachmann/geprüfter Reifenfachfrau“ im WIFI Linz dient die VRÖ Reifensfibel als Lehrmittel.

Die neue Auflage informiert auf 140 Seiten über alle relevanten Themen rund um Rad und Reifen.

Zu bestellen zum Preis von 19,00 Euro plus Versand-/Lieferkosten) bei www.vroe.at



Bei aller Assymetrie eine runde Sache: T-Roc't, DOTZ rollt, und für den richtigen Auftritt nicht nur im Stehen bringt die CP5 dynamische Optik
Fotos: Dotz

Performance“ aus der Konkavbauweise heraus und setzt damit innerhalb des Trends ein neuerliches Design-Rufzeichen. Die Speichen der CP5 sorgen mit ihrer Asymmetrie für optische Dynamik, die durch die parallel laufenden Speichenkanten noch verstärkt wird. Diese leicht abgesetzten Einfassungen der Speichen bilden wiederum unterschiedlich reflektierende Kanten aus, die mit jedem Lichteinfall eine andere Wirkung entfalten.

Das Rad mit dem offenen, aggressiven und sportlichen Design punktet gerade im Winter mit der salzresistenten SR3-Lackierung. Für alle, die mehr Glanz suchen, gibt es diese Felge auch in der Farbvariante schwarz/frontpoliert.



Foto: VRÖ



FORSTINGER  **Tipps**

Entscheidungshilfe

Um Ihnen die Auswahl für einen ideal passenden PKW-Anhänger zu erleichtern, haben wir für Sie einige Auswahlkriterien zusammengestellt – zu kaufen gibt es das ganze Programm bei Forstinger.

Zuerst sollte geklärt werden, was transportiert werden soll. Wird grundsätzlich nur eine spezielle Ware befördert, empfiehlt sich ein Anhänger der speziell für diesen Zweck gebaut ist.

Sollen große Lasten transportiert werden, muss der Anhänger eine entsprechende Nutzlast haben. Das Zugfahrzeug muss natürlich eine Anhängelast haben, die den Einsatz des gewählten Anhängers erlaubt. Dann stellen sich zwei Fragen: "Einachser oder Zweiachser" und "gebremst oder ungebremst".

1 oder 2?

Eigentlich spricht alles für den Zweiachser. Dieser hat die höhere Nutzlast, läuft ruhiger, reagiert besser auf Spurrillen und ist z.B. besser für die Aufnahme von Wechsellasten geeignet. Tipp für leichteres Rangieren mit Zweiachs-Anhängern: den Anhänger mittels Stützrad anheben, bis die Räder der Vorderachse in der Luft sind. Einachser lassen sich besser rangieren, haben das geringere Eigengewicht und sind in der Anschaffung günstiger. Wenn neue Reifen fällig sind, müssen nur zwei ersetzt werden.

Wer bremst, gewinnt

Ein qualitativ hochwertiger Anhänger ist selbstverständlich teurer als ein Modell für geringere Ansprüche. Am wichtigsten ist die Bodenplatte und der Aufbau. Bei häufiger Nutzung macht sich die bessere Qualität meist schnell bezahlt. Für den sporadischen Einsatz reicht in der Regel ein preiswerter Anhänger. Bei hartem Einsatz wird auch die Reparaturfreundlichkeit schnell zu einem wichtigen Qualitätsaspekt. Der gebremste Anhänger verfügt über eine eigene Auflaufbremse



Zweiräder am Einachser: Für alle denkbaren Anwendungen baut die „Geschützte Werkstatt Wiener Neustadt (GW)“ den passenden Anhänger

und entlastet so die Bremsen des Zugfahrzeuges. Beim Bremsen läuft der Anhänger auf, wodurch die Radbremse betätigt und der Anhänger last- und geschwindigkeitsabhängig abgebremst wird. Der Bremsweg verkürzt sich bis zu 17 Prozent, und der Anhänger bricht bei Vollbremsungen nicht so leicht aus. Im Gebirge ist der gebremste Anhänger wesentlich sicherer. Er verfügt über eine Handbremse und einen Unterlegskeil und kann am Stand gesichert werden. Beim Anhänger ohne eigene Bremse muss das Zugfahrzeug die

erforderliche Bremsleistung voll übernehmen. Die Nachteile: höherer Bremsverschleiß beim Zugfahrzeug, längerer Bremsweg, Gefahr des Überhitzens der Bremsen am Zugfahrzeug, Hinausschieben des Zugfahrzeuges möglich. Außerdem gelten für ungebremste Anhänger oft Einschränkungen vom Fahrzeughersteller. Gerade viele kleinere PKW dürfen nur mit gebremsten Anhängern ihre volle Anhängelast nutzen. Egal welches Modell, GW steht für Qualität – bei Forstinger!

Spezifische Gewichte verschiedener Ladegüter in kg/m³
(Größe einer Europalette = 1.200x800mm)

Brennholz: 800 kg	Lochziegel: 1500kg
Schotter: 1800 kg	Beton: 2180 – 2450 kg
Erde: 1700 kg	Zement: 3100 kg
Bauschutt: 2200 kg	Stahl: 7800 kg

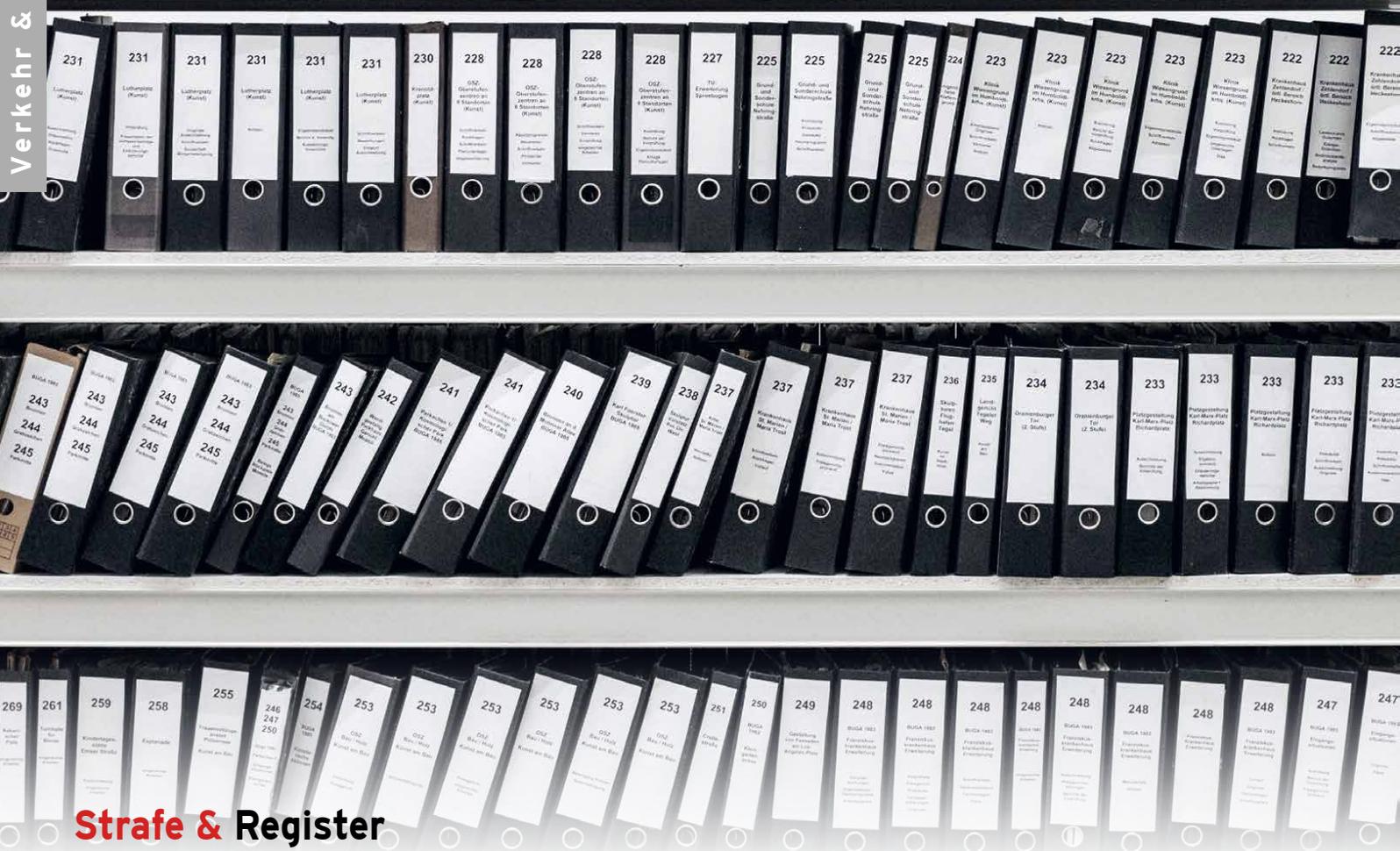
Die **Tragfähigkeit** der **Holzböden** erhöht sich in Bezug auf den 9mm Boden um folgenden Faktor: 12 mm: Punktlast 1,57, Flächenlast: 2; 15 mm: Punktlast 2,42, Flächenlast: 3

Was spricht für GW-Anhänger?

- PKW-Anhänger aus 100% österreichischer Produktion.
- Aufbau aus verzinkten Stahlblechen mit Anti-Finger-Print Beschichtung bei den genieteten Serien.
- Anhänger der geschweißten Serien werden Vollbad-feuerverzinkt und passiviert.
- Holzböden aus hochwertiger europäischer Birke, mehrschichtverleimt, wasserfest und rutschhemmend.
- Eine bis zum Heck durchgehende Deichsel erhöht die Stabilität des leichten Anhängers.
- Einsatz von Edelstahlnieten.
- Asymmetrische Bänder für leichteres Einhängen der Rückwand bei allen Anhängern und Vorderwand der geschweißten Anhänger.
- Massive Alu-Profile verbinden den Aufbau.
- Hochplane mit aufrollbarer Rückseite, diese lässt sich mit Ösen und Riemen fixieren.
- Einfache Montage des Planengestells mittels Stecksystem.
- geschweißte Achsen mit breiter Auflage und Knotenblechverstärkung bei der ungebremsten Serie.
- Hohe Laufruhe, optimale Nachlaufeigenschaften.
- Zahlreiche Aufbauvarianten und Zubehör erhältlich.



Hohe Qualität aus österreichischer Produktion, zu haben bei Österreichs Nr. 1 für Autozubehör
Fotos: Forstinger



Strafe & Register

Aufgeschrieben

Damit man aufmerkt, wird vorge-merkt, bei Bedarf nachgeschult und schlimmstenfalls eingezogen. Dann ist man aufgeschmissen.

Mit den Strafpunkten ist es so wie mit Hartz IV. Gibt's nicht! Gepunktet wird anderswo, bei uns wird vorgemerkt. Das ist wie die Gelbe Karte am Fußballplatz. Wer bestimmte Verkehrsregeln bricht, muss neben der Geldstrafe mit einem Eintrag in das Führerscheinregister rechnen. Der ist zunächst nur unsympathisch, so lang er allein bleibt.

Drei-Stufen-Programm

Der Sinn: Risikolenker erkennen und ihnen beibringen, dass sie da was falsch machen. Passiert nach der Eintragung zwei Jahre lang nichts, war's das. Der zweite Verstoß bringt „Maßnahmen“, beispielweise eine Plauderei mit dem Psychologen, ein Fahrsicherheitstraining oder eine Schulung zur richtigen Kindersicherung.

Wenn das innerhalb von zwei Jahren nichts gefruchtet hat, setzt es Rot für mindestens drei Monate. Von Haus aus sofort disqualifiziert wird, wie bisher, wegen Raserei oder Gefährdung der Mitmenschen.

Die 13 Sünden:

- Über 0,5 Promille allgemein
- Über 0,1 Promille bei C- und D-Schein
- Unvorschriftsmäßige Kindersicherung
- Gefährdung von Fußgängern am Schutzweg
- Zu geringer Sicherheitsabstand (ggf. auch gleich Entzug)
- Überfahren der Stopptafel oder roten Ampel
- Befahren des Pannestreifens mit Behinderung von Einsatzfahrzeugen
- Verletzung des Fahrverbots für Kfz mit gefährlichen Gütern
- Missachtung der Vorschriften bzgl. gefährliche Güter in Autobahntunneln
- Bei Bahnübergängen: Verstoß gegen gelbes od. rotes Licht, Umfahren von geschlossenen Schranken, Blockieren der Geleise
- Lenken eines Kfz mit schweren Mängeln
- Lenken eines Kfz mit nicht entsprechend gesicherter Beladung

DTM



DTM SPIELBERG

21. BIS 23. SEPTEMBER AM RED BULL RING

JETZT TICKETS SICHERN!

NÄHERE INFORMATIONEN UNTER:
PROJEKT-SPIELBERG.COM





Sono Motors Sion

Der echte

Die Idee klingt bestechend einfach und ist darum so kompliziert: Solarzellen aufs Auto, und fertig ist der Gratis-Strom.

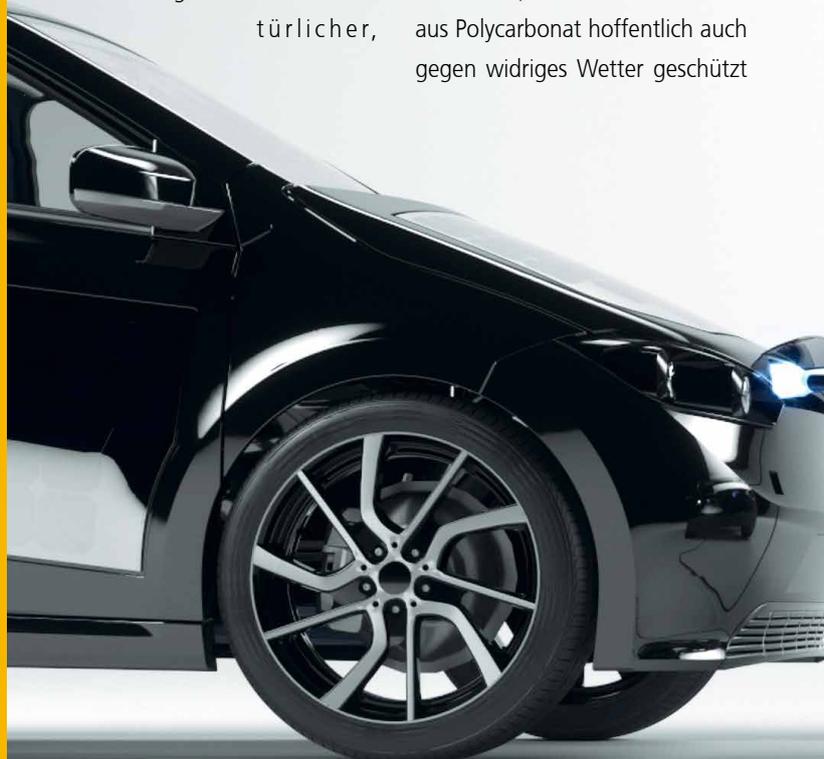
Bei unserer kleinen, sehr kurzen Probefahrt haben wir noch nicht das Endprodukt gesehen. Der Sion legt noch etwas Länge zu, auf ungefähr 4,3 Meter, damit's in Reihe 2 bequemer wird. Das Vorführauto ist ein Prototyp, der auch schon einige Demo-Kilometer abgespult hat. Es knarzt und klappert. Die Komponenten kommen aus den Regalen der verschiedensten Zulieferer, das spart Kosten. Und das tun alle Autobauer. Man kann es mit ein bisschen Styling-Arbeit gut tarnen. Die Designer sind schon am Arbeiten. Das Moos im Armaturenräger strahlte in frischem Grün, da gabs keine Klagen. Es ist mehr als ein Gag. Im Innenraum reguliert es als ein natürlicher,

und laut Firma wartungsfreier, Filter die Luftfeuchtigkeit und filtert Feinstaub.

An dieser unfertigen Optik und Haptik muss man bei der ersten Begegnung vorbeischaun. Dann sieht man innovative Ideen in einem Hatchback, der fährt wie ein ganz normales Auto. Das ist das Beste, was ein Alternativ-Mobil machen kann.

Nicht nur schwarz

Niemand wird verschreckt; alles wie gehabt im kompakten Fünftürer, der übrigens nicht nur in Schwarz zu haben sein wird. Großzügig über die Karosserie drapiert sind monokristalline Silikonzellen, die von einer Schicht aus Polycarbonat hoffentlich auch gegen widriges Wetter geschützt



Gamechanger?

werden. Sie schicken den aus Sonnenlicht gewonnenen Strom für bis zu 30 Kilometer Reichweite in die Akkus. An den Stecker (Haushaltssteckdose oder CCS-Schnell-lader) muss er also doch noch. Aber immerhin!

Ganz von selbst

Maximal 140 km/h soll der Sion schaffen, mit Anhängerkupplung zieht er in der Endfassung bis zu 750 Kilo. Die Solar-Paneele lassen sich nicht einfärben, das Drumherum schon.

Solar-Panels auf konventionelleren Autos gibt es bereits für Nebenfunktionen wie die Klimaanlage. Aber flächendeckend und doch in eine herkömmliche Karosserie integriert – das ist was Neues. Gesehen hat man das bisher auf federleichten Experimental-Torpedos mit riesigen Kollektor-Scheuendächern obendrauf und null Nutzwert. Sono Motors verspricht für seinen Sion 250 Kilometer all-

tägliche Reichweite. Wie haben wir vor den Apps eigentlich gelebt?

Der Sion soll ab Werk drei Mobilitätsdienste mitbringen: powerSharing, carSharing und rideSharing. Über Smartphone erlaubt uns das in weiterer Folge das Vermieten des gesamten Autos. Daran müssen sich die Älteren unter uns noch gewöhnen: mein Wohnzimmer vermieten, wie bitte? Ober wen mitnehmen, den ich noch nie vorher gesehen habe? Die hoffentlich dann genügend große Sion-Community soll aktiv sein im Anbieten und Abrufen von Mitfahr- und Lademöglichkeiten. Und von Strom.

Immer im Dienst

Ein bidirektionales Ladegerät, sozusagen zum Ein- und Ausladen: Der Sion kann auch als unabhängige Stromquelle genutzt werden. Damit kann man zum Beispiel andere Elektroautos mit einer

Leistung von 6,6 kW aufladen. Wieviel Strom man abzugeben hat, und zu welchem Preis, entscheidet man selber. Wer nichts zu verschenken hat, muss nicht. Wer alle Möglichkeiten ausspielt und den Plan von A bis Z durchzieht, dem rechnet die Firma einen monatlichen Gewinn von 4.000 Euro vor. Mit deutscher Steuer und, wie wir denken, bei SEHR gutem Wind. Das steht auch dabei: „Die tatsächlichen Werte und Ergebnisse können abweichen.“ Schon ein paar Euro in der Kassa könnten das Nutzerverhalten durchaus ändern. Das braucht diese neue Mobilität auch, wenn sie sich durchsetzen soll.

Solo für Sono

Stromnetz braucht der Sion also, ein Vertriebsnetz zumindest zu Beginn nicht. Bestellbar ist das Auto beim Anbieter, die Auslieferung ist ein weiteres Großprojekt. Nicht jeder holt sich seinen Neuwagen

in Bayern ab, so schön kann es dort gar nicht sein. Die Fertigung „made in Germany“ gibt qualitativen Wohlfühl-Faktor. Haben wir was vergessen? Den Preis.

Sono Motors nimmt schon Vorbestellungen entgegen, der Sion soll ohne Batterie 16.000 Euro kosten. Die Batterie gibt es als Mietobjekt dazu. Sie kann aber auch zu einem einmaligen Kaufpreis von unter 4000 Euro oder auf Monatsraten erworben werden.

Wir sollen ja unparteiisch sein. Oder zumindest keine unbezahlte Werbung machen. Aber nach unserer persönlichen Begegnung mit dem Auto und seinen Menschen geben wir's offen zu: auf die endgültige Version des Sion, samt Moos und App und klappfreiem Interieur, freuen wir uns. Die jungen Damen und Herren dahinter sind mutig. Es wird hart! Vielleicht schaffen sie es. Info: www.sonomotors.com

JG

Man hilft, wo man kann: wenn einem anderen Elektriker der Saft ausgeht, ist der Sion gerne bereit zu teilen - zu welchem Tarif, entscheidet man selber

Fotos: Sono Motors





Neu: SEAT Ibiza TGI

Eine Brücke

Es beginnt beim kleinen Mii, es wird bis zum SUV Arona führen, der kompakte Mainstream fährt Ibiza und jetzt Leon – alle mit Erdgas.

CNG steht für „Compressed Natural Gas“, mit 200 bar Druck komprimiertes Erdgas. SEAT setzt auf CNG als Übergang bis zur Elektrifizierung, das Angebot an Erdgas-Autos wird konsequent ausgebaut. Das Kürzel, auf das man achten muss: TGI. SEAT ist das Kompetenzzentrum der VW-Gruppe für den Erdgasantrieb. Angenehm am Fahren mit Erdgas: die Abgasbilanz, der Treibstoffpreis, die stille Arbeitsweise. Mehr Energie: ein Kilo CNG entspricht 1,5 Liter Benzin respektive 1,3 Liter Diesel. Weniger Emissionen: Erdgas enthält weniger Kohlenstoff und produziert, laut Hersteller, beim CO₂ um 25, beim NO_x 85 Prozent weniger als Benzin und Diesel. Der Preis: ein Kilo Erdgas kostet, je nach

Qualität, rund einen Euro. Laut SEAT-Berechnung auf Basis der Normverbrauchs-Angaben gibt das an Treibstoffkosten 3,50 Euro auf 100 Kilometer. Damit wird der Leon TGI auch für Sehrvielfahrer eine interessante Alternative. Nicht zuletzt auch mit der jetzt erhältlichen, komfortablen Option des DSG. Business-Kundschaft wird sich den Kombi genauer anschauen.

Angasen

Das Netzwerk an sich wächst, und es gibt noch Raum für Wachstum. Daher ist der Antrieb bivalent. Neben den Gastank gibt es noch immer ein Gefäß für Benzin. Der Tankstutzen sitzt direkt neben dem fürs Benzin, das CNG-Nachfüllen ist keinerlei Hexerei. In der

Hauptsache konsumiert der Motor Erdgas, nur wenn es keines mehr gibt, wird Benzin geschlürft. Das streckt die Reichweite ganz ordentlich. Wichtig: CNG ist nicht zu verwechseln mit LPG, also Flüssiggas, für das es unter anderem Garagen-Verbote gibt. CNG hat solche Beschränkungen nicht. Manche CNG-Autos lassen eine gewisse Schwäche in den unteren Drehzahlen spüren; der 110 PS starke 1400er-Turbo Leon lässt sich davon nichts anmerken und zieht selbstsicher durch die DSG-Fahrstufen. Den Fünftürer kriegt man ab 24.090 Euro, den Kombi gibt's ab 25.240 Euro. SEAT offeriert dazu 2.000 Erdgas-Bonus. Im Herbst kommt das Erdgas-SUV Arona TGI.

J. Gauglica/B. Keckeis-Hiller



Aus dem Kompetenzzentrum: Die TGI-Familie von SEAT ist weiter am Wachsen
Fotos: SEAT

ERDGAS natürlich unterwegs ...

www.erdgasautos.at





PLUSCITY

First Class Shopping



220 INTERNATIONALE
TOP-BRANDS

umwelten
mehr
style

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

Renault 5 Turbo & Sport Clio V6

French Pumpguns

Alle reden von Individualität, aus der Reihe tanzt aber nur kaum noch wer – Renault gönnt sich hin und wieder auch Verrücktheiten.

Weit weg von Basismotor und Leasing-Graumetallic: wir denken da an den Espace mit Formel-1-Motor des Jahres 1995 oder den 2013er Twizy F1 (nur mit E-Motor). Auffällig oft kommen solche radikalen Fahrspaß-Kreationen sogar zur Straßenzulassung, zum Beispiel der Sport Spider von 1996.

Und die Kult-Typen R5 Turbo und Clio V6. Auf die Idee des bä-

renstarken Mittelmotors im biederen Kleinwagen sind auch andere schon gekommen, aber so etwas dann tatsächlich zum Verkauf anbieten, das muss man sich erst einmal trauen. Oder man muss es bauen. So wie beim R5 Turbo.

Böser Würfel: R5 Turbo

Im Motorsport müssen extreme „Serienautos“ oft in einer bestimmten Stückzahl wirklich gebaut werden. Erst dann kriegt das Fahrzeug die Zulassung zum Rennfahren. Im Renn-Deutsch nennt sich das Homologation. 400 Stück brauchte man 1980 für die Gruppe 4,



dafür hatte man zwei Jahre Zeit. Die Régie Renault bewies Chuzpe mit der Wahl ihres Basismodells. Von dem blieb unterm Blech, Aluminium und Kunststoff auch fast nichts übrig. Aus dem R5 formte man einen reinrassigen Boliden, den man hinterher für den Straßengebrauch wieder zivilisierte. Die ersten 400 fertigte man von Hand in den Jahren 1980 bis 1982 in Dièppe am Ärmelkanal, der Heimat der Alpine. Neben dem vierfachen Basispreis gab es schon allein optisch keine Verwechslungsgefahr mit seinen zivilen Brüdern.

Zweckbau

Subtil wie eine abgesägte Schrotflinte: der besseren Straßenlage zuliebe ging der Popsch des R5 gleich üppige 23 Zentimeter in die Breite. Das Hüftgold war technisch nötig zur Kühlung von Ladeluft und Öl. Alle, die es von außen immer noch nicht merkten, hatten im eigenständigen Innenraum in knallroter und blauer Ausführung

das Aha-Erlebnis: dies ist kein normaler Fünfer. Wer sein Einkaufsackerl im Kofferraum verstauen wollte, fand diesen schon besetzt. Und zwar vom Motor. Anschieben durften die Hinterräder. Dach, Türen und Heckklappe aus Aluminium, Haube, Schürzen und Kotflügel aus Kunststoff – Komfort war wurscht, es ging um satte (wenn gleich hier diffizile) Straßenlage und um die Fahrleistungen. Der R5 Turbo mit seinen 160 Straßen-PS auf nur 970 Kilo war und ist kein Kinderspielzeug.

Turbogeil!

Motor-Aufladung war Anfang der 1980er noch lange nicht Mainstream, nicht einmal in der Top-Liga. Sie brachte neben Performance auch ein ausgeprägtes Leis-

tungsloch und schlagartig einsetzenden Schub. Umso ärger bei kaum 1,4 Litern Hubraum. Da wurde nicht beschleunigt, sondern gezündet. Dazu kommt der Mittelmotor und der kurze Radstand. Heikel! Darum sind von den ursprünglich gut 5.000 gebauten Exemplaren auch nicht allzu viele übrig geblieben. Keinen Auftrag gegen Ferrari 308 oder Porsche 911 SC hatte der böse Würfel beim Top-

Speed. Der war auch Nebensache. Gedacht war der R5 Turbo für Rallyes. 6,9 Sekunden von Null auf 100 waren 1980 eine Ansage. Das Facelift-Modell gab es weitere vier Jahre, mit faderem Großserien-Innenraum zwecks Bequemlichkeit und weniger Alu zwecks Kosten. Und im Motorsport? In der Rallye-WM kam





Ren(n)ault: Frankreichs ehemaliger Staatsbetrieb kann nicht nur wirtschaftlich und elegant – von Zeit zu Zeit gönnt man sich süße Verrücktheiten, so wie diese beiden Wilden und die neue Alpine A110
Fotos: Bernhard Reichel



ihm leider der Quattro dazwischen. Am Asphalt-Winkelwerk à la Monte Carlo, Korsika & Co. waren die Fünfer in den Händen wirklich, wirklich mutiger Sportsfreunde und -freundinnen noch lange eine Großmacht. In der Endstufe „Maxi“ gern auch mit 350 PS.

dition seiner Markenpokale. Die Regeln macht man sich selbst. Dafür wurde Ende der 1990er wieder ein geeignetes Renngerät benötigt. Wenn man sowas schon entwickelt, warum nicht ein paar verkaufen, oder?

Vertraut ihm nicht!

Auf ein ESP verzichtete man bewusst und konnte das damals noch politisch durchstehen. Der Grenzbereich des Clio V6 ist hoch angesetzt, aber schmal. Wenn man was merkt, ist es schon zu spät. Wer ihn einmal besser kennt, vertraut ihm und spürt, was andere nicht spüren. Bekommt auf Wunsch auch einen sauberen Drift hin. Im harten Auto-Alltag riskiert man dieses seltene Stück ohnehin nicht. Schon gar nicht bei Regen. Trockene Witterung genießt man mit allen akustischen Genüssen, die das feine Triebwerk so ungefiltert von sich gibt.

L'art pour l'art: Clio V6

Die appetitliche Optik des R5 Turbo zitierten die Renault-Stilisten dann knapp 20 Jahre später beim spirituellen Nachfolger. Konzept und Rezept blieben ähnlich mit Heckantrieb und Breitbau. Statt Rückbank und Pannendreieck fährt der Motor wieder hinten mit, ist aber ganz anders. Hier faucht kein Turbo, sondern ein V6-Säugetier mit drei Litern Hubraum. Wie beim R5 Turbo gab es zwei Generationen mit dem G'schau des damaligen Clio vor und nach dem Facelift. Die erste Version brachte es ab Herbst 2000 auf 226 PS. Zwischenfrage: wozu? Spätestens mit dem Renault 5 begann Renault die Tra-

Das Kreischen des V6 beim Ausdrehen macht Freude. Und nicht nur das Herz wird erwärmt. Gemeinsam mit dem R5 Turbo hat der



Clio auch die sehr wirksame Rückenlehnenheizung. Es wird stets kuschelig warm, ideal für Rheumatiker. Vielleicht zahlt die Krankenkassa was drauf?

Nie mehr wieder ...

In fünf Jahren verließen 2.935 von Händen gebaute Exemplare die Produktionsstätten. Ein bisschen mehr ging auch beim Clio V6. Phase 2 lieferte, mit etwas Consulting von Porsche, ihre 254 PS. Damit verbesserte sich die Beschleunigung um 0,6 Sekunden auf deren 5,8. Und die Spitze um 15 km/h auf die magischen 250. Und der Radstand wurde etwas verlängert, der besseren Fahrbarkeit zuliebe. Mit dem Straßen-Clio hat der V6 also genau so wenig zu tun wie zwei Jahrzehnte zuvor der R5 Turbo mit dem R5. Sie sind Originale. Beide liefern den ungefilterten Fahrspaß, den man heute nur mehr selten findet. Sie verlangen dafür aber Können und Gefühl. Wird es solch ungefönte Fahrmaschinen jemals wieder zu kaufen geben? Wahrscheinlich nicht. Zu

viel hat sich geändert. Die Zeiten, die gesellschaftlichen Standards, die Gesetze, die Versicherungsprämien.

... oder doch?

Der Smart-Bruder Twingo hat heute als einziger Kleinwagen einen Heckmotorantrieb, der rechte Sportsgeist geht ihm allerdings doch ab. Die Vorstudie zum Serienmodell „Twin Run“ hatte einen 320 PS starken V6-Mittelmotor. Übrig blieben nur die Proportionen der Karosserie. Das fesche kleine E-Auto Zoe bekam als Concept-Car die Antriebseinheit eines Formel E-Rennwagens verpasst, mit im besten Sinn absurden 462 PS. Und lokal emissionsfrei!

Dass Renault immer noch Lust auf etwas mehr Power hat, ist kein Geheimnis. Renault Sport steht dafür genau so wie die Wiedergeburt der Alpine. Dafür üben wir uns in Freude und Dankbarkeit. Die A110 hat den Motor wieder dort, wo er hin gehört. Denn die Wahrheit liegt immer in der Mitte.

B. Reichel/J. Gauglica

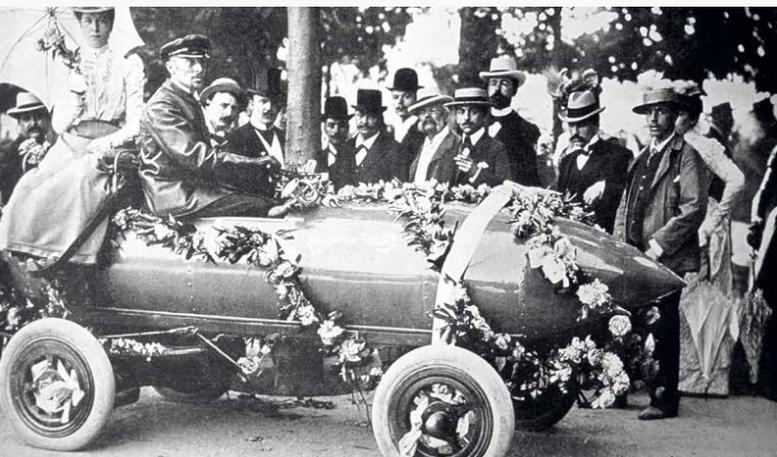


Motorsport mit Strom

Unzufriedenheit

Das brave Image der Elektriker wird beim Rennfahren korrigiert – mit brandneuer Technik und einer uralten Frage: Wer ist der Schnellste?

Zu Beginn waren die Schnellsten elektrisch: 1899 erreichte Camille Jenatzy mit seiner „Jamais Contente“ erstmals 100 km/h. Heute sind die Elektriker wieder im Mainstream, und sie haben ihr Image. Umweltfreundlich. Wirtschaftlich. Zuverlässig. Innovativ. Langweilig. Aber Vernunft ist nicht alles! Dass man mit Strom wieder um die Wette fährt, war nur eine Frage der Zeit. Aktuell fließt eine Menge Konzern-Geld hinein. So auch beim Pikes Peak International Hill Climb.



Ein Unzufriedener: Monsieur Jenatzy ging übers 100km/h-Limit

Kurz und gut

Auf einen Berg in Colorado führt eine Aussichtsstraße. Bis zum Gipfel schwingen sich die Serpentinaen hinauf. Der 4.300 Meter Hohe Pikes Peak überragt den Großglockner um 500 Meter. Dort oben sind Explo-

sionsmotoren gar nimmer explosiv. Dem E-Motor ist die Höhe wurscht. Seine Schubkraft von der ersten Umdrehung weg ist ideal. Heuer holte Volkswagen ganz tief Luft. Der Sieg war fast Formsache (ein Ausfall dafür umso peinlicher), im Visier der Werkssportler war der absolute Rekord. Zu schlagen waren 8:13,9 Minuten für die rund 20 Kilometer. Mit dem spektakulären VW I.D. Pikes Peak. I.D. wird Volkswagens neue Elektro-Marke. Der Pilot: Romain Dumas hat nicht nur Le Mans, sondern auch den PPIHC zwei Mal gewonnen. Vorher. Jetzt sind es drei Mal. Und: 7:57,148. Mit 680 PS und viel Spektakel, auch optisch. Die Konkurrenz ist am Zug!

Musterschüler

Die elektrische Flaggschiff-Serie wartet nicht auf Publikum, sie kommt ihm entgegen. In Paris, Zürich, Hongkong, Mexico City fährt die Formel E. Nach der Hälfte der 60 Minuten Renndauer müssen die Piloten Autos wechseln. Das sorgt für Gekicher. Aktuell liegt die Leistung 880 Kiloschweren Rennwagen bei 180 kW/245 PS. Ein schöneres Auto mit mehr Speicher und Leistung kommt nächstes Jahr. Das Wettrüsten ist (vorerst) moderat. Im Vorjahr investierte Jaguar 15 Millionen Euro. Dafür gibt's in der Formel 1 einen kurzen Händedruck. Parallel fahren Sim-Racer online ihr Rennen. Eine Spezialität: ist der „Fan Boost“. Via App wird für den Lieblingsfahrer gevotet, der Sieger freut sich ein paar Sekunden lang über 20 zusätzliche Kilowatt. Deutlicher Misston sind die im Hintergrund ratternden Stromaggregate. – Power-Explosionen ganz anderer Art zählen beim Drag Racing.

Am Gipfel: VW hat mit diesem extremen Boliden alle Rekorde am Pikes Peak eliminiert - nicht der erste Elektro-Sieg, aber locker der schnellste
Fotos: VW, Michelin, Maris Ozolins, Formula E, Venturi



Stur geradeaus

Die Rennen gehen zumeist über die klassische Viertelmeile, über den Daumen sind das 400 Meter. Sie dauern wenige Sekunden. Inmitten des V8-Karachos surrt es gar nicht mehr so leise. Eine Szene für E-Dragester gibt es auch in Europa. Den Rekord hält ein Team aus Lettland. 1020 kW (in Pferden: knapp 1.370) und 2160 Nm katapultieren den 725 Kilo schweren Dragester und seinen angstfreien Piloten Maris Ozolins in 7,6 Sekunden über die Ziellinie. Am Weg dorthin erreicht er Tempo 275. Zum Vergleich: ein Renner der Klasse „Top Fuel“ mit so rund um die 7.000 PS braucht halb so lang. Dafür schnupft er aber auch gute 16 Liter Sprit, auf 400 Metern. Beim Beschleunigen wirken auf die Fahrer bis zu fünf G. Beinahe noch schneller muss es beim Bremsen gehen. Dafür haben die Dragester Fallschirme. – Verrückt? Es geht noch verrückter.

Salz und Strom

Vorteil der Bonneville Salt Flats in Utah, USA: sie sind komplett eben. Nachteil: nur wenige Wochen ist die Oberfläche trocken genug. In letzter Zeit stehen die Teilnehmer oft bis zu den Knöcheln in der Erderwärmung. Mit allem, was sich bewegt kommen sie aus der ganzen Welt zum Tempel der Geschwindigkeit. Von Dampf bis Düse, und Strom. Wenn das Wetter wieder passt, wird auf 14 Kilometern Länge und 200 Metern Breite eine Strecke planiert. Auf den knapp fünf Kilometern in der Mitte rennt die Uhr mit. Der Rest dient als Auslauf. Wer noch weiter fährt, steckt in der Salzlake. Ein Fallschirm muss sein.

Das Projektil

Für einen FIA-Weltrekord muss man aber den ganzen Weg wieder zurück brettern. Der Durchschnitt zählt. Die maximale Stunde fürs mühsame Wenden, Nachtanken bzw. -laden und Systemcheck wird dann recht kurz. Die Ohio State University baut Studienprojekte namens „Buckeye Bullet“. Der Antrieb des Bullet 3 kommt von der französischen Firma Venturi. Drei Tonnen Technik und ein Mensch zwingen sich in den Rohrrahmen des rasenden Bleistiftes. Der erreichte dank 1566 kW/2100 PS inoffiziell einen Top-Speed von 515 km/h, im Durchschnitt immer noch anständige 497. Dabei wird es sicher nicht bleiben. Racer sind „jamais content“, niemals zufrieden. Das hat sich seit Monsieur Jenatzy nicht geändert.

Johannes Gauglica



Stärker, besser und viel schöner: der neue Bolide der Formel E



Elektro ist nicht zwangsweise fad, das merken immer mehr Fans



Wehe, wenn man ihn vom Stecker lässt: Europas Rekord-Dragester



Noch immer nicht zufrieden? Nein, wahrscheinlich nie



- **BIG DEAL BONUS BIS ZU € 4.500,-¹⁾**
- **3+2 JAHRE GARANTIE²⁾**
- **BIS ZU 10 JAHRE MOBILITÄTSGARANTIE**

BIG DEAL



Sensationell günstig! Die Suzuki Top-Modelle VITARA, SX4 S-CROSS, SWIFT, IGNIS und BALENO mit BIG DEAL BONUS bis zu € 4.500,-¹⁾

Verbrauch „kombiniert“: 4,0-5,7 l/100 km, CO₂-Emission: 90-131 g/km

1) Am Beispiel VITARA 1.6 DDIS ALLGRIP TCSS „flash“: € 4.500,- BIG DEAL BONUS inkl. Händlerbeteiligung. Aktion gültig für angeführte Neuwagen auf Lager bis 31.08.2018 bzw. solange der Vorrat reicht, SWIFT Sport ausgenommen. 2) 3 Jahre Herstellergarantie + 2 Jahre Anschlussgarantie auf ausgewählte Bauteile gemäß näheren Bedingungen der CG CarGarantie Versicherungs-AG 3) SWIFT, IGNIS und BALENO auch als HYBRID erhältlich. Irrtümer, Druckfehler und Änderungen vorbehalten. Symbolfotos. Abbildung zeigt Modelle in Sonderausstattung. Mehr Informationen auf www.suzuki.at oder bei allen teilnehmenden Suzuki Händlern.



FIX Suzuki Fixpreis	1/3 Finanzierung	V Suzuki Versicherung
----------------------------------	----------------------------	------------------------------------



Way of Life!