



Tanz der Bergglöwen

Peugeot auf Eis

TESTS: Mercedes CLA 4Matic • Kia Optima SW GT • VW Up! • Renault Clio
Fiat 500X • Toyota Hilux • Mazda6 AWD • Hyundai i10 • u.v.a.m.

Autofahren 2017

Was heuer anders ist



Motorsport

Die neue Rallye-WM



Motorrad

News auf zwei Rädern



FIM X-Trial World Championship

HALLENTRIAL

WM



X-TRIAL

FIM WORLD CHAMPIONSHIP



11.03.2017

Wiener Neustadt-Arena Nova

Beginn 18:30Uhr

www.hallentrial.at

editorial

Liebe Leserinnen, liebe Leser!

Lassen Sie uns ein bisschen in der Statistik stierln. In der trockensten Tabelle finden sich mitunter gute Nachrichten, und die haben wir derzeit ja alle nötig. Ein Rückblick auf das Jahr 2016 zeigt uns: Der Autobranche geht es gut – zumindest gemessen an den heimischen Verkaufszahlen. Im Jahr 2016 wurden laut Statistik Austria insgesamt 430.648 Neufahrzeuge zugelassen. Das entspricht einer Steigerung von 7,4 Prozent gegenüber 2015. Dabei sind die Pkw-Zulassungen um 6,8 Prozent auf 329.604 Fahrzeuge gestiegen.

Der Diesel ist noch immer beliebt, aber Benziner holen langsam auf: Die Neuzulassungen dieselbetriebener Pkw (Anteil: 57,3 Prozent) nahmen gegenüber 2015 um 5,0 Prozent zu, jene benzinbetriebener Pkw (Anteil: 40,0 Prozent) gleich um 7,3 Prozent.

Bei den Lkw gab es sogar 9,9 Prozent Zuwachs; 39.958 Lastkraftwagen in einem Jahr sind ein neuer Höchstwert. Und auch die Motorradbranche hatte etwas Positives zu vermelden; bei den Zweirädern konnte ein Plus von 12,5 Prozent verzeichnet werden. Insgesamt 43.621 Bikes wurden neu zugelassen, das ist die erste Zunahme seit 2008. So kann's 2017 gern weitergehen!

Viel Spaß beim Lesen wünscht
Ihre Motor&more-Redaktion

inhalt

Coverstory:	Peugeot Grip Control	4
Vorstellungen:	Škoda Kodiaq	8
	Nissan Micra & Qashqai	10
	Kia Stinger	12
	Hyundai i30	13
	Ausblick:	Luxus-Zukunft by Reichel Car Design
Tests:	VW Beetle Dune & Audi A3	18
	Mercedes CLA 200d 4Matic	20
	Kia Optima SW GT	22
	Renault Clio TCe 120	24
	VW Up!	25
	Toyota Hilux 2.4 D-4D	26
	Fiat 500X 2,0 MultiJet II 140 4x4	28
	Hyundai i10 1.0	29
	Subaru XV 2.0D	30
	Alternativ:	E-Mobilität: Die Neuheiten
Fahren mit Erdgas		33
Kreisel elektrifiziert Puch G		34
Verkehr & mehr:	Neu: Renault ZOE Z.E. 40	35
	Die Neuheiten 2017	36
	Fahren bei Frost	37
Classic:	Thema Flugrost	38
	25 Jahre Hyundai in Österreich	40
Motorsport:	Die Rallye-WM 2017	42
Motorrad:	Zweirad-News	44
Freizeit:	Rallye Aïcha des Gazelles	46
	MX-5 Trophy by Mazda	47



Impressum:

Eigentümer und Herausgeber: Speedcompany OEG, 2231 Strasshof, Schönkirchner Straße 4. Chefredaktion: Johannes Gauglica. Redaktion: Michael Hintermayer, Beatrix Keckeis-Hiller, Florian Laszlo, Greg Josel, Bernhard Reichel, Keijo Keke Platzer. Fotos: Robert May. Grafik & Produktion: Martina Scharmitzer. Druck: Ferdinand Berger & Söhne GmbH, Horn. Vertrieb: Forstinger GmbH, 1230 Wien. Fotonachweise: Cover – Peugeot/Ch. Houdek, Seite 1 und 3: Pixabay, Robert May, BMW



Coverstory: Peugeot Grip Control

Tanz der Berglöwen

Traktion ist was Feines, nicht nur bei Eis und Schnee – dass zwei Räder nicht nur halb so viel können wie vier, zeigt die französische Marke vor.

Mechanische Allrad-Systeme bringen mehr Grip, aber auch mehr Gewicht und dadurch höheren Verbrauch, außerdem einen größeren Wartungsaufwand mit entsprechenden Kosten. Es geht auch simpler, und für die meisten Ansprüche genügt das. Peugeot verzichtet nicht völlig auf 4x4, sondern auf konventionellen Vierradantrieb. Hybrid-Allrad à la 508 RXH treibt nach Bedarf via Elektromotor die Hinterachse an. Doch auch Vorderradantrieb kann mehr. Dafür sorgt das adaptive Traktionssystem Grip Control. Die Funktionsweise liest sich denkbar einfach, nämlich wie „ESP XL“: Die ABS-Sensoren messen, ob ein Rad Schlupf hat. Der Computer entscheidet, ob das

Rad abgebremst wird oder nicht. Fünf Einstellungen kennt das System: Standard, Schnee, Gelände, Sand und „ESP off“. Während sich im Standard-Modus die Technik dezent zurückhält, merkt man in den Offroad-Einstellungen schnell die helfende Hand. Auf Schnee wird das durchdrehende Rad bis fast zu Stillstand abgebremst, das andere Rad bekommt möglichst viel Antriebskraft. Der Sand-Modus hingegen erlaubt einen synchronen Schlupf beider Räder und arbeitet daher wie eine Differentialsperre.

Im schlimmsten Fall

Zum Ausprobieren lud Peugeot in das schöne Salzburger Land. Als Highlight fand sich ein

Stargast am Hintersee ein, der weiß, was mit einem Auto möglich ist. Der neunfache Rallye-Weltmeister Sébastien Loeb demonstrierte, wie das Traktionssystem im Grenzbereich arbeitet. Er ist einer, der jeden Modus des Grip-Controls kennt. Denn wie schon im Vorjahr nahm der 42-Jährige für Peugeot mit einem zweiradgetriebenen Auto an der Rallye Dakar teil und wurde Zweiter (siehe Kasten). Hahnenkamm statt Dakar: An diesem Tag zeigte sich die Region rund um Faistenau nicht gerade von ihrer angenehmsten Seite. Minusgrade im einstelligen Bereich und Regen machten die Piste am Hintersee zur Eislaufbahn, an den Rändern lauerte tiefer Schneematsch. Ideale Bedingun-



Auch aus engen Kurven beschleunigt man auf Eis und Schnee dank Grip Control mühelos

Fotos: Christian Houdek



Hüttenwirte aufgepasst: Der Spacetourer von Dangel beliefert selbst einsamste Gasthöfe



gen also, um der Traktionshilfe auf den Zahn zu fühlen. Für unseren Test standen die beiden Crossover-Modelle 2008 und 3008 zur Verfügung. Der Kleinere erwies sich als echter Spaßmacher: Das 4,1 Meter lange Kompakt-SUV 2008 machte nicht nur aufgrund seiner schnörkellosen Robustheit und dem hochwertigen Innenraum eine gute Figur. Auf rutschigem Geläuf blieb er jederzeit kontrollierbar, Brems- und Ausweichmanöver – auch bergab – wurden mit spielerischer Leichtigkeit gemeistert. Und dann erst bergauf: Mit Hilfe der Grip Control ist auch das Wegfahren mit voll eingeschlagenen Rädern in steilem Geläuf möglich. Deutlich merkt man, wie der Löwe seine Krallen ausfährt und

mit fein dosierten Bremsmanövern spurtreu den Berg hochkraxelt. Wer es spaßiger mag, wählt den Sand-Modus. (In Faistenau waren die Dünen leider aus, aber wir haben ja Phantasie!) Hier sind leichte Drifts möglich, ohne dass der Vortrieb darunter leidet.

Vernunft siegt

Sein größerer Bruder 3008 überzeugte mit fein verarbeitetem, aufgeräumtem Innenraum. Das oben abgeflachte Lenkrad ist im Alltagsbetrieb kein Problem, doch beim schnellen Gegenlenken neigt man dazu, daneben zu greifen. Das ist aber auch schon der einzige Kritikpunkt. Der 3008 ist vernunftbetonter und vermittelt das

Gefühl besonderer Trittsicherheit. Wir gingen trotzdem aufs Eis, ohne zu tanzen: Driftereien verbittet sich das Hilffsystem hier von vorn herein, ein Ausbrechen des Hecks wird strikt unterbunden. Für solche Scherze ist der 3008 auch nicht da. Aufgabe des 1,2 Tonnen schweren Crossover mit SUV-Touch ist es, Familien mit möglichst viel Komfort von A nach B zu bringen. Und genau das kann er. Wer es doch wissen will, wählt den ESP-off-Modus. Das Auto bleibt immer noch kontrollierbar, aber die Anforderungen an den Gasfuß und die lenkenden Hände werden schon höher. Also warum nicht die Technik arbeiten lassen? Super-Sébé und wir

Fortsetzung auf Seite 6



Loeblich: Der Rallye-Champion verdeutlichte uns, was das Traktionssystem alles kann



Ganz einfach: Den Untergrund wählen und schon geht es über Stock, Stein, Schnee & Sand



waren uns jedenfalls einig: Grip Control macht die allermeisten Hürden des Auto-Alltags überwindbar. Und wenn wirklich 4x4 gebraucht wird, dann hat Peugeot noch etwas in Reserve!

Danke, Dangel

Dank 4x4-Aufrüstung durch den französischen Spezialisten Dangel hatte der Citroën Spacetourer auf der Eisbahn leichtes Spiel und demonstrierte dann auch eindrucksvoll seine Kletterfähigkeit. Wer nicht auf den klassischen Allradantrieb verzichten möchte, ist bei Automobilen Dangel an der richtigen Adresse. Bei uns hauptsächlich wurde die Firma durch Offroad-Rennen wie die Paris-Dakar bekannt – wir erinnern uns: 504 Pickup! Sie konzentriert sich auf die Nachrüstung von 4x4-Systemen in Nutzfahrzeugen und arbeitet – nicht nur, aber gern – mit Modellen von Citroën oder Peugeot. Die Citroën-Palette beinhaltet Allradversionen des Jumper, Spacetourer und Berlingo; bei Peugeot widmet man sich dem Boxer, Traveller und Partner. Ein Hindernis war bei uns lange das fehlende Vertriebsnetz; jetzt vertreibt Dangel seine Produkte direkt über die Händler von Peugeot und Citroën.

M.Hintermayer



Aufgewertete Interieurs bei Peugeot – hier der Kompakt-SUV 2008

Fotos: Christian Houdek

Dakar 2017

Gut gebrüllt, Löwe!

Vier am Start, drei im Ziel, und die vorneweg: bei der härtesten Rallye der Welt war das Werksteam aus Frankreich unschlagbar.

Bei der vielleicht schwierigsten, aber ganz sicher nassesten Dakar aller Zeiten waren „Seelöwen“ gefragt. Vier brandneue 3008 DKR mit 340 Diesel-PS und Heckantrieb (!) rollten in Asunción über die Startrampe. Von Paraguay rollte die Rallye über Bolivien und Argentinien bis Buenos Aires. Knapp 9.000 Kilometer standen auf dem Plan, davon über 4.000 als Sonderprüfungen; von denen wurden aber 1.400 wegen Unwettern gestrichen. Auch der Konkurrenz stand das Wasser sprichwörtlich bis zum Hals; denn Peugeot diktierte das Tempo nach Belieben.

Stéphane peterhänselt alle

Enttäuscht waren die Rivalen von Toyota (mit dem V8-befeuerten Toyota Hilux) und MINI (mit dem turbodieselnden Countryman John Cooper Works), denn die Franzosen

machten ihnen auch nicht den Gefallen der Unzuverlässigkeit. Einzig Carlos Sainz musste nach einem Kunstfehler w.o. geben: Der „Matador“ schmiss seinen Boliden einen Abhang hinunter – passiert ist zum Glück niemandem was! Die Champions 2017: zum insgesamt 13. Mal gewinnen Altmeister Stéphane Peterhansel/Jean-Paul Cottret. Mit 13 Siegen, davon sechs auf dem Motorrad, ist Peterhansel der Rekord-Sieger. Für Peugeot ist es der sechste Erfolg. Die Teamkollegen Sébastien Loeb/Daniel Elena und Cyril Despres/David Castera sorgen für einen historischen Dreifach-Sieg.

Sind die vier Helden auch nächstes Jahr wieder in Südamerika am Start? Was zaubern die Anderen aus dem Hut? Schreiten die Offiziellen mit der großen „Bremse“ für Peugeot ein? Anfang Jänner 2018 wissen wir's!

Johannes Gauglica



Schon weit über 20, aber immer noch superer als Séb: Routinier Stéphane Peterhansel

Fotos: Red Bull Content Pool



107 FORSTINGER FACHWERKSTÄTTEN
DIE FREIE FACHWERKSTATT IHRES VERTRAUENS



Die kluge Wahl, wenn es um Ihr Auto geht!



- ✓ §57a Überprüfung
- ✓ Auspuffservice
- ✓ Batterieeinbau
- ✓ Bremsenservice
- ✓ Fahrradservice
- ✓ Fehlerspeicherabfrage
- ✓ Frühjahrscheck
- ✓ Jahresservice
- ✓ Klimaanlage service
- ✓ Klimaanlage desinfektion
- ✓ Montageservice
- ✓ Moped- und Rollerservice
- ✓ Ölservice
- ✓ Radioeinbau
- ✓ Reifeneinlagerung
- ✓ Reifenservice
- ✓ Service laut Herstellerangaben
- ✓ Urlaubscheck
- ✓ Versicherungsabwicklung
- ✓ Windschutzscheibenreparatur oder -tausch
- ✓ Wintercheck
- ✓ Zahnriementausch

GRATIS bei Forstinger:

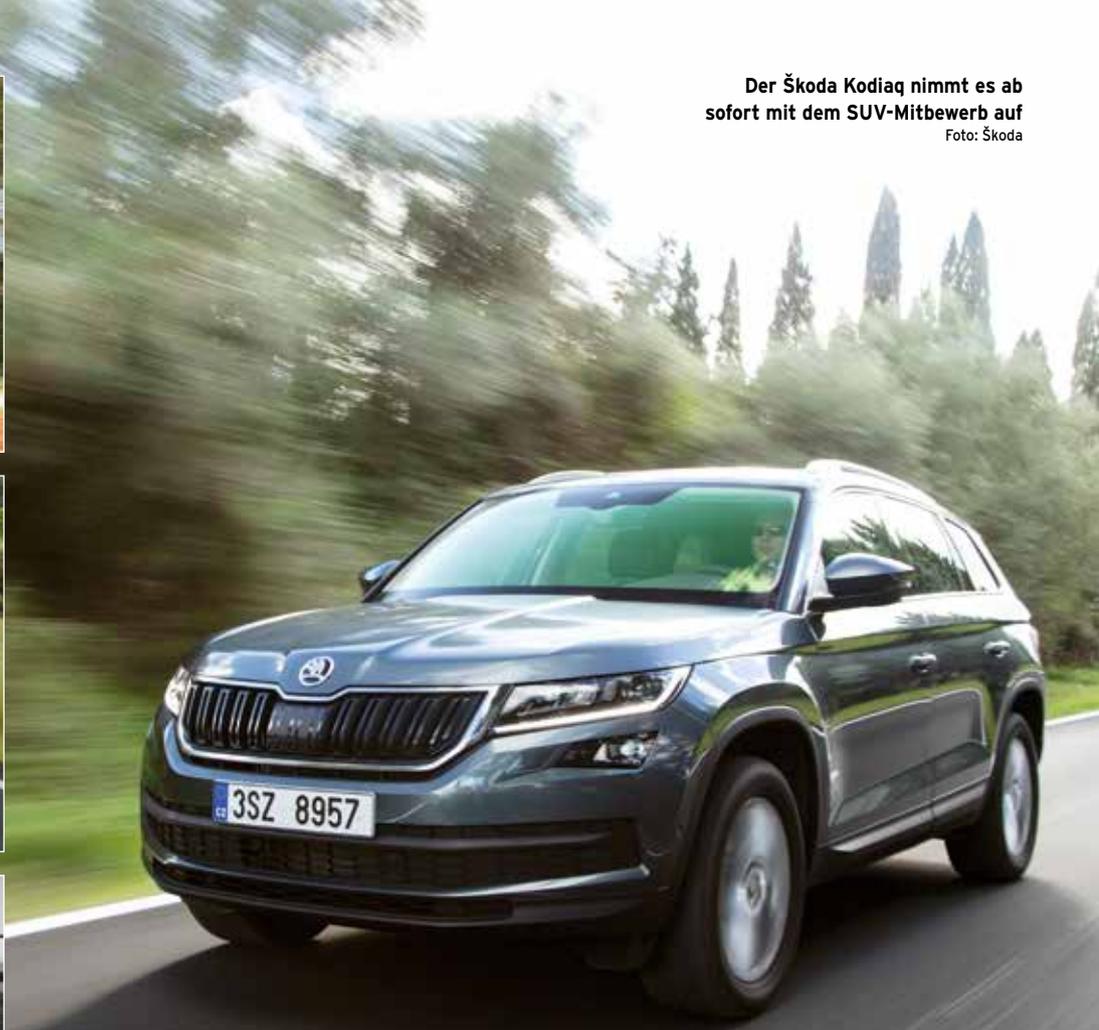
- ✓ Lichtercheck
- ✓ Batteriecheck
- ✓ Bremsflüssigkeitscheck
- ✓ Scheibenwischertausch



Der Körper wirkt mächtiger, als er ist, bis zu sieben Leute passen hinein – der Kofferraum ist Klassenprimus mit bis zu 2.065 l Volumen

Fotos: Škoda

Der Škoda Kodiaq nimmt es ab sofort mit dem SUV-Mitbewerb auf
Foto: Škoda



Neu: Škoda Kodiaq

Teddy kann auch tanzen

Škoda befährt mit dem Kodiaq neues Terrain und will sich im dicht besetzten Segment der kompakten SUV als fixe Größe etablieren.

Unter dem Blech kommt die Technik aus Wolfsburg, den Unterbau teilt er sich mit dem Tiguan. In Optik und Umsetzung jedoch ist er ein echter Tscheche mit markant-kantigem Design und bekannt cleveren Detail-Lösungen. Auf knapp 4,7 Metern Länge offeriert er optional sieben Sitze, das Kofferraumvolumen reicht von 270 bis 2.065 Litern. Dazu kommen 194 Millimeter Bodenfreiheit und 19,7 Grad Rampenwinkel, sowie Böschungs-

winkel vorn und hinten von 22,0 bzw. 23,1 Grad. Zum Marktstart angeboten werden Motoren im Leistungsbereich zwischen 125 und 190 PS, gekoppelt an manuelle Sechsgangschaltung oder Doppelkupplungsgetriebe mit sechs bzw. sieben Fahrstufen. Außer bei den 125 PS-Versionen ist Allrad optional bzw. bei 190 PS Serie. Wir probierten den Top-Diesel mit 190 PS und sechsgängigem Handschaltgetriebe sowie den Spitzen-Benziner mit 180

Kodiaq-Varianten

Sportline & Scout

Einmal Sport, einmal Gatsch: die beiden gibt's jeweils mit 150 Benzin- oder Diesel-PS sowie 190 Pferden aus dem Selbstzünder.

Jeweils spezielle 19-Zoll-Räder: Der Sportline hat die Option auf 20-Zöller. Er setzt auf Schwarz statt Chrom. Innen warten Alcantara-Interieur und Sportsitze sowie die Darstellung von g-Kräften, Turboladedruck, Motorleistung sowie Öl- und Kühlmitteltemperatur am Display. Ebenfalls optisch abgesetzt ist

die Gelände-affine Variante des Kodiaq namens Scout. Diverse silberne Applikationen rundum zeichnen ihn optisch aus. Er verfügt serienmäßig über einen Offroad-Assistenten, ein Schlechtwege-Paket mit Unterboden-Steinschlagschutz und Triebwerksunter-schutz sowie Parksensoren vorn und hinten.



PS und Siebengang-DSG, beide 4x4-getrieben mit elektronisch geregelter Lamellenkupplung. Ausgestattet waren sie so gut wie mit allem, was Škoda anzubieten hat: von Fahrprogrammen über Abstandsregel-Tempomat und Anhänger-Rangierhelfer bis zu Leder-möblierung und Top-Navigationssystem.

Entspannt und gelassen

Auf der Autobahn glaubt man in einem höher gelegten Superb zu sitzen. Auf winkligen Straßen macht sich die glasklare Bremspräsenz bezahlt. In engen Ortsdurchfahrten und entlang überhängender Felsen behält man trotz der imposanten Größe souveränen Überblick. Unebenheiten quittiert das Fahrwerk komfortabel. Eco- und Normalmodus mögen

manchem zu wattig sein; in der Sport-Stellung entwickelt der große Teddybär tänzerische Talente. Weder gehen die Aufhängungen in die Knie noch neigt der Aufbau zum Aufschaukeln. Subjektiv etwas gemächlich ans Werk geht der Diesel, munterer wirkt der Benziner. Keiner reicht seine Akustik-Eigenheiten an den Innenraum weiter.

Apropos innen: Angenehm ist die Vertrautheit der Bedienelemente. Škoda hat sich nicht dazu verleiten lassen, etwas neu zu erfinden. Was man aus den VW-bekanntesten Zutaten macht, ist klar, übersichtlich und unkompliziert. Einstiegspreis des bärgigen Tschechen: ab 25.690 Euro (1.4 TSI, 125 PS, FWD, manuelle Sechsgang-Schaltung).

Beatrix Keckeis-Hiller

I AM





Neu: Nissan Micra

Mausi mag Männer



Farblich frischer und technisch moderner gestaltet ist das geräumige Cockpit



Figürlich macht der Micra auf Dreitürer, ist jedoch nach wie vor ein Fünftürer

Fotos: Nissan

Nissan gibt dem Micra die Kante: Mit mehr Sportlichkeit soll er jetzt auch ein maskulines Publikum ansprechen.

Vom unauffällig-zweckmäßigen City-Zwerg zum putzigen Rundling: Die Sondermodelle „Mouse“ sorgten vor allem für weibliche Kundschaft. Zuletzt hat man ihm die Herzigkeit etwas weggenommen, und in der fünften Generation heißt's „aus die Maus“: Der 3,999 Meter lange neue Micra ist länger (um 17 cm), breiter (um 8 cm), niedriger (rund 6 cm) und rundum schnittiger. Und er soll mit sportlich-selbstbewusstem Styling auch Männern wieder gefallen. Ein Dreitürer ist übrigens nicht vorgesehen.

Micrault

Plattform-Bruder des Renault Clio: Das Fahrwerk ist spürbar knackiger, die Lenkung deutlich präziser. Nach Art des Hauses ist eine Reihe von Sicherheitsassistenten entweder serienmäßig an Bord oder optional lieferbar: unter anderem aktiver Spurhalteassistent, Brems-Assi mit Fußgängererkennung, Totwinkelwarner, Verkehrszeichenerkennung und 360-Grad-Ka-

mera. Digitale Vernetzung wird via Smartphone-Integration für iOS und Android hergestellt. Nicht nur dafür haben die Entwickler das Sieben-Zoll-Touchscreen modernisiert. Farblich lässt sich das Auto außen wie innen umfangreich individualisieren.

Meist zu dritt

Kleinwagen-gerechte Motorisierungen: Einziger, und laut Importeur voraussichtlich wenig gefragter, Diesel ist ein kultivierter und leiser 1,5l-Motor mit 90 PS. Soviel leistet auch der 0,9l-Turbo-Dreizylinder. Er macht seinen Job mit Drehzahl und bleibt dabei akustisch ebenso unaufdringlich. Ergänzt wird die Antriebspalette des Fronttrieblers um einen Einliter-Dreizylinder mit 73 PS. Alle Aggregate stammen aus dem Renault-Regal und sind mit manuellem Fünfganggetriebe kombiniert. Eine Automatik-Version steht noch aus. Die Preise starten bei 12.605 Euro.

Beatrix Keckeis-Hiller



Das will die Kundschaft: neuer, stärkerer Diesel im großen Crossover von Nissan



Die neue Stärke passt gut zum bequemen, flexiblen Interieur mit Amerika-Touch

Neu: Nissan X-Trail 2.0 dCi

Upsizing

Gegen den Strom, mit starkem Diesel: Nissans großen Crossover gibt es jetzt auch mit 177 PS, in verschiedenen Antriebs-Kombinationen.

Es war ein Kundenwunsch, sagt der Hersteller und hofft auf einen größeren Anteil des europäischen Crossover- und SUV-Marktes. Dort sind Dieselmotoren immer noch gefragt, und das bisherige Angebot mit 130 PS hat nicht ausgereicht. Außerdem gibt es den X-Trail mit diesem Antrieb jetzt auch als „Wohlfühl-Paket“ inklusive Automatik und 4WD. Ein solches komfortbetontes Fahrzeug hatte man bisher nicht im Programm.

Theater für Sieben

Daneben bleibt der X-Trail, was er bisher war: fünf oder sieben Sitzplätze treffen auf durchaus achtbare Geländetauglichkeit. Dort helfen auch die verfügbaren 350 Newtonmeter Drehmoment. Grenzen setzen, solange es noch irgendeine Form von Weg gibt, die Reifen und das Mitleid der Person am Steuer mit Lack und Felgen! Solche Fähigkeiten werden die wenigsten X-Trail-Eigner ausnützen; wichtiger ist da

der flexible Innenraum. Die zwei bzw. optional drei Sitzreihen sind übrigens, wie im Theater, jeweils erhöht angeordnet. Damit gibt es gute Rundumsicht auch auf den hinteren Plätzen.

Varianten

Auswahl in der Modellpalette: der X-Trail 2.0 dCi wird mit Vorderrad- und Allradantrieb angeboten. X-Trail mit Allrad gibt es automatisch (mit computergesteuertem CVT-Getriebe) oder handgeschaltet, und Schalten-Lassen mit 2WD ist ebenfalls möglich.

In der Top-Version soll der Verbrauch laut Werk bei der 6,0-Liter-Marke liegen. Der 130 PS starke 1,6l-Diesel bleibt weiter im Programm, ebenso der Benziner mit 163 PS, der allerdings nur mit Vorderradantrieb. Preise für den Nissan X-Trail 2.0 dCi: ab 36.511,- Euro (2WD, Aut.), 37.137,- Euro (4WD, M6), oder 39.537,- Euro (4WD, Aut.)

Johannes Gauglica

WHAT I AM





Bald: Kia Stinger

Gran Turismo

Ab Herbst 2017, mit Heck- oder Allradantrieb, bis zu 365 PS, und trotz allem vier Türen: Kia legt ein Schäufelr nach.

Lust auf mehr Sport hat Kia uns schon mit Konzepten gemacht, beispielsweise dem GT Concept des Jahres 2011 oder dem GT4 Stinger von 2014. Ab Oktober kommt das bislang stärkste Produkt der koreanischen Firma zu uns. Ein reiner Sportwagen wird's dann doch nicht; man bedient sich der alltagstauglicheren Idee der Coupé-Limousine. Das bringt den Stinger in direkte Nachbarschaft mit Erzeugnissen aus deutschen Landen. Das Styling spricht eine Sprache, die wir von Kia gewohnt sind, und das ist beileibe nichts Schlechtes.

Heckbetont vorwärts!

Die Antriebsform zeigt bereits die Ambitionen, mit denen man in Korea an die Sache herangegangen ist. Heckantrieb oder ein heckbetonter Allradantrieb mit Torque Vectoring stehen auf der Speisekarte. Eine Achtgang-Automatik erledigt die Administration. Zu verwalten gibt es einiges! Zwei aus Amerika bekannte Benziner bleiben bei uns nicht allein. Der Zweiliter-Vierzylinder mit Turbo-Beatmung bringt 188 kW/255 PS mit; das Drehmoment ist mit 353 von Mr. Newtons Metern auch nicht schlampig. Das genügt nicht? Kia hat Verständnis: Durch zwei

Turbos atmet der

V6-Motor des Top-Modells Stinger GT mit seinen 3,3 Litern Hubraum und produziert 286 kW/365 PS sowie 510 Nm schon ab 1.300 Touren. Damit geht 0-100 laut Werk in 5,1 Sekunden, der Stinger GT ist der bislang flotteste Serien-Kia. Maximal wären schwer illegale 269 km/h möglich. Wer trotzdem noch vernunftbetont denkt, wird den 2,2 Liter großen Diesel mit 200 PS und 440 Nm in Betracht ziehen wollen.

Ring-erprobt

4,83 Meter Länge und ein Radstand von 2,91 Metern versprechen nicht nur selbstbewusstes Auftreten, sondern auch tadellose Platzverhältnisse. Das Gepäck muss, verspricht Kia, auch nicht zuhause bleiben. Das macht den Stinger zum Gran Turismo reinsten Wassers für die stressfreie und gern auch etwas flottere Europa-Tour. Wenn man die Fernreise nicht nur flott und sicher, sondern auch in großem Komfort absolvieren kann, dann umso besser! Erstmals kommt die „Dynamic Stability Damping Control“ zum Einsatz, sie bietet fünf Fahrmodi. Fünffach die Persönlichkeit wechseln kann auch die elektrisch unterstützte Lenkung. Die Entwicklung geschah unter anderem auch auf der althehrwürdigen Nordschleife. Wir glauben: Wenn's gut läuft mit Kias Stärkstem, wird es beim Viertürer nicht bleiben. Familie Stinger wird wohl noch wachsen!

Johannes Gauglica

**Für die große, schnelle Reise:
Der Kia Stinger soll der
Premium-Konkurrenz
ein Dorn im Auge sein**

Fotos: Kia

AM WHAT I AM



Neu: Infiniti Q60

Dampf & Sichel

Auch bei uns präsenter machen will sich Nissans Edel-Tochter mit einem echten Designerstück.

Das auffällige Sport-Coupé auf der Basis des Q50 hat alle Ingredienzien eines muskulösen Flachmanns: lange Schnauze, kräftige Hüften, Charakter-Popo. Der für europäische Geschmäcker vielleicht etwas üppige Zierrat an der Front wird an der Fondscheibe durch ein kräftig gezeichnetes, Sichel-förmiges und strahlend verchromtes Design-Element gekrönt. Für Dampf unter der Haube sorgt ein neu bearbeiteter Biturbo-V6 mit drei Litern Hubraum und 405 PS plus 475 Nm. Diese Leistung wird serienmäßig mit heckbetont ausgelegtem Allradantrieb gezähmt. Wer's bescheidener mag, hat einen Zweiliter-Turbo mit vier Zylindern und 211 PS samt 350 Nm zur Wahl, er treibt die Hinterräder an. Geschaltet wird mittels siebenstufiger Wandler-Automatik. Üppig auch das Interieur: Man sitzt selbstverständlich auf Leder, schaut auf reichlich Chrom, zwischen den klassisch gehaltenen

Rundinstrumenten sitzt ein TFT-Display, Infos gibt's über gleich zwei zentral postierte Screens.

Feiner Unterbau

Bei der V6-Version ist ein sogenanntes „digitales“ Fahrwerk mehrstufig zwischen ökonomisch und rassig einstellbar. Es federt Unebenheiten fein ab, zwischen Komfort- und Sport-Modus ist der Unterschied deutlich. Bescheidener gibt sich der Vierzylinder mit stahlgefedertem Chassis. Teils serienmäßig, teils optional ist ein komplettes Angebot von Fahr- und Komfortassistenten. Leicht macht es sich Infiniti nicht mit dem Q60. Er wiegt ab rund 1.800 Kilo. Als 2+2-Sitzer deklariert, wird im Fond in der Praxis wohl nur Gepäck mitfahren. Das Ladeabteil fasst 342 Liter. Beim Händler ist der Luxus-Sportler bereits. Der Einstiegspreis: 47.490 Euro.

Beatrix Keckeis-Hiller



Signiert hat Infiniti den Q60 mit einem verchromten, sichel-förmigen Design-Element

Foto: Infiniti



Top-Aggregat ist ein hauseigener, neu bearbeiteter V6-Biturbo mit 405 PS und 475 Nm

Foto: Infiniti





Neu: Hyundai i30

Das DNA-Modell



Wieder mehr Mut zum Steilheck: demnächst folgen Coupé, Kombi und die sportliche N-Line



Dieses Cockpit lässt keine Fragen offen: neuer Hyundai i30 mit internationalem Styling

Fotos: Hyundai

„Was ist ein Hyundai?“: Wenn Sie jemand fragen sollte, zeigen Sie ihm den i30!

Denn der steht für alles, was der Hersteller in Europa sein möchte. Feintuning: Dezent bewegt der i30 sich vom Hexagon-Gesicht des Vorgängers weg. Rundum routiniert gezeichnet ist der fünftürige Body, der sich wieder zum Steilheck bekennt. Der Dreitürer wird ab 2018 deutlich sportlicher ausfallen. Ein Kombi folgt noch heuer, ebenso die N-Line mit so ungefähr 250 PS.

Gekonnte Konfektion

Motoren: Der Basis-Benziner mit 74 kW/100 PS ist uns bereits bekannt, hinzu kommen neu ein Einliter-Direkteinspritzer mit drei Zylindern und 88 kW/120 PS sowie ein 1,4l-Vierzylinder mit 103 kW/140 PS. Der Diesel heißt weiterhin 1.6 CRDi, ihn gibt es jetzt

mit 70 kW/90 PS, 81 kW/110 PS oder 100 kW/136 PS. Die beiden stärkeren Diesel und der Top-Benziner sind auch mit siebenstufigem Doppelkupplungsgetriebe zu haben. Preise: Die 100-PS-Basisversion mit einigen Bequemlichkeiten startet bei 17.990,- Euro, der günstigste Diesel bei 19.990,- Euro. Gegenpol ist die Tutto-Completo-Variante „Style“ mit allen Features, die das Herz und die Sicherheit begehren, ab 26.490,- Euro laut Liste. Zum Marktstart wirbt der Importeur mit einer „Launch Edition“ inklusive Zusatz-Goodies und mit Leasing-Angeboten. Weiterhin großzügig bleibt die Garantie: fünf Jahre, ohne Kilometerbegrenzung.

Johannes Gauglica

I AM



retyred
ORIGINAL

Möbel mit verdächtig guter Kurvenlage.
Möbel mit Profil.

Think. Rethink.
www.retyred.com



Im Herbst wird die zweite Generation des **Audi A7** vorgestellt. Das viertürige Coupé basiert wieder auf dem A6 samt dessen Motoren, es konkurriert mit CLS und 6er Grand Coupé. Abgesehen von der Dachlinie ändern sich die Proportionen kaum. Optisch wird das Coupé deutlich sehniger und scharfkantiger. Im Innenraum fallen „Virtual Cockpit“ und Touchscreens statt Tasten auf.



Der **BMW i5** (oder **iNext?**) wird 2021 das dritte i-Modell, und das erste auf neuer Architektur, ein Crossover mit deutlich mehr Platz für Passagiere und Batterien. Bis 300 PS Systemleistung, etwa zwei Drittel aus den E-Motoren, 400 km Reichweite und 4x4: Das Modell soll optisch massentauglicher werden, wirtschaftlich Sinn machen, und der Carbon-Anteil zugunsten von Alu sinken.

Ausblick: Luxus-Zukunft

Let's deca-dance!

Ja, wir werden vernünftig. Ja, wir schränken uns ein. Ja, wir fahren alle nur mehr elektrische Mobilitätskapseln. Aber bitte, gebt uns noch etwas Zeit!





Mehr Eleganz: Die zweite Generation des **Porsche Panamera** hat ihr umstrittenes Schildkrötenheck abgelegt. Als neue Variante kommt der **Sport Turismo** hinzu: Porsches erster Kombi wird auf dem Genfer Salon 2017 vorgestellt, später auch als Plug-in Hybrid. Auffallend sind auch die niedrigere Ladekante und eine verstellbarer Dachspoiler, welchen dann auch der neue Cayenne nützen wird.



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

Der aktuelle **Mercedes SL** schmeichelt der Bezeichnung „Sport Leicht“ eher nicht. Ab 2021 soll die achte Generation wieder wie aus einem Guss wirken. Optisch sportlich, bleibt er auf Komfort und Luxus orientiert. Unter der Haube arbeiten V6-, V8- und V12-Motoren. Technische Basis ist eine gemeinsame Plattform mit dem nächsten AMG GT, Zur Unterscheidung bleibt der SL beim klappbaren Hardtop.



www.volkswagen.at

Motor: Vierzylinder-Reihenmotor, Direkteinspritzung, Turbolader
Hubraum: 1.395 ccm
Leistung: 110 kW/150 PS bei 5.000-6.000 U/Min.
Drehmoment: 250 Nm bei 1.500-3.500 U/Min.
Höchstgeschwindigkeit: 198 km/h
0-100 km/h: 9,2 Sekunden
Verbrauch (Werk): 5,9 l auf 100 km
Testverbrauch (Durchschnitt): 7,6 l auf 100 km
CO₂: 137 g/km
Getriebe: Sechsgang-Schaltgetriebe
Reifen: 235/45 R18
Kraftübertragung: Vorderradantrieb
Fahrwerk: vorne McPherson-Aufhängung; hinten Mehrlenkerachse
Bremsen: Scheibenbremsen, vorne innenbelüftet; ABS, ESP
Leergewicht: 1.486 kg
Tankinhalt: 55 l
Preis: 28.760,- Euro
Preis des Testwagens: 36.788,- Euro

Daten Beetle Dune

Test: Cabrios im Winter

Chiller-Instinkt

Wir sind coole Hunde: In der warmen Stube sitzen kann jeder, also warum nicht die kühle Brise um die Ohren wehen lassen? Zwei Stoffdach-Cabrios begleiteten uns bei Minusgraden.

On demand: Audi A3
 Cylinder on Demand: automatisch werden nach Bedarf bis zu zwei Zylinder ab- und wieder zugeschaltet. Das kann man am Display mitverfolgen, ansonsten merkt man es nicht. Der Motor geht in allen Lebenslagen sehr kernig und durchzugsstark zu Werk. Die siebengängige S-tronic ergänzt den Antrieb kongenial. Das Fahrwerk ist weniger brachial als andere Audi-Aufhängungen, es

bleibt dabei firm und präzise. Die Lenkung fügt sich in den Gesamteindruck der Agilität ein. Er macht Spaß! Das Facelift merkt man außen vor allem an den geänderten Lichtern, innen wurden Dinge wie Infotainment etc. verbessert. Sind wir beeindruckt oder irritiert vom optionalen „virtual cockpit“? Statt klassischer Armaturen gibt es einen TFT-Schirm, der uns auf Wunsch die Umgebung aus der Google-, pardon, Vogelperspek-

tive anzeigt. Die sieht man auch im Navi am zentral montierten, versenkbaren Display. Das Stoffhauberl am Testauto war ein Akustik-Verdeck, mit drei Lagen und verstärkter Dämmung. Damit blieb der Ton auch bei Autobahngeschwindigkeiten immer zivil. Unsere Zeit mit dem A3 war besonders eisig, dennoch öffneten wir scheinbar das Verdeck – das sollte man nur machen, nachdem man das Auto in der warmen Garage auftauen



Laxenburg ist nicht Palm Beach:
 Der VW Beetle Dune gab dennoch
 eine gute Figur ab

Fotos: Robert May





**Auf Wunsch bis zu vier Zylinder:
Der Audi A3 in seiner offenen
Version mit 1.4 TFSI**
Fotos: Robert May

hat lassen. Heizung auf Vollgas, die Sitze waren sowieso beheizt, und einige Kilometer durchgeatmet! Die Verwirbelungen halten sich in angenehmen Grenzen, zumindest vorne. Mitfahren wollte eigenartigerweise niemand ...

Buggy: VW Beetle Dune

Der mechanische Unterbau der beiden ist nicht unähnlich. Auch in diesem Gehäuse arbeitet ein 1,4l-Vierzylinder mit Turbo. Die Zylinder sind hier aber stets im Einsatz. Er agiert mühelos, das Fahrverhalten trifft die Mitte zwischen sportlich und komfortabel.

Die Schaltung des sechsgängigen Getriebes ist mitunter etwas heikel. Und bergauf hatten wir im Neuschnee zu kämpfen. Denn das ESP setzt früh ein und lässt sich nicht wegschalten. Mager sind die Ablagen im Innenraum. Statt der Kartenfächer in den Türen gibt es Gummibänder. Materialien und Verarbeitung sind auf hohem Niveau und die Sitze (dank Winterpaket beheizt) bequem, allerdings mit wenig Seitenhalt. Ins Auge fallen die Zusatzinstrumente. Das goldglänzende Sondermodell ließ auch bei Morgenfrost niemanden kalt. Änderungen zum Stan-

dard-Beetle: 10 Millimeter höher gelegt (im Winter praktisch!), 18 Zoll große Patschen und das auffällige „Sandstorm Yellow Metallic“. Das Verdeck ist hier etwas leichter ausgeführt; es ist trotzdem ganzjahrestauglich. Beim Offen-Fahren fallen die Verwirbelungen recht stark aus. Der Beetle Dune ist ein gelungener Farbtupfer in einer Welt voller Silbermetall-Autos.

Cabriolets sind ganzjahrestauglich: auch im Winter lockt die Frischluft. Nur die Schibox bleibt zuhause!

J. Gauglica, M. Hintermayer





www.audi.at

Daten Audi A3 Cabrio 1.4 TFSI Ultra

- Motor:** Vierzylinder-Reihenmotor, Direkteinspritzung, Turbolader
- Hubraum:** 1.395 ccm
- Leistung:** 110 kW/150 PS bei 5.000–6.000 U/Min.
- Drehmoment:** 250 Nm bei 1.500-3.500 U/Min.
- Höchstgeschwindigkeit:** 222 km/h
- 0–100 km/h:** 8,9 Sekunden
- Verbrauch (Werk):** 5,2 l auf 100 km
- Testverbrauch (Durchschnitt):** 6.8 l auf 100 km
- CO₂:** 114 g/km
- Getriebe:** Siebengang-Doppelkupplungsgetriebe
- Reifen:** 225/40 R18
- Kraftübertragung:** Vorderantrieb
- Fahrwerk:** vorne McPherson-Aufhängung; hinten Mehrlenkerachse
- Bremsen:** Scheibenbremsen, vorne innenbelüftet; ABS, ESP
- Leergewicht:** 1.380 kg
- Tankinhalt:** 50 l
- Preis:** 439.352,32 Euro
- Preis des Testwagens:** 54.600,72 Euro



Test: Mercedes CLA 200d 4Matic

Auf allen Vieren

Junger Stern jagt junge Kundschaft: Der CLA versteht sich nicht als A-Klasse mit Rucksack, sondern als Coupé. Der Erfolg gibt Mercedes Recht.



Der Mercedes CLA macht aus fast allen Blickwinkeln eine gute Figur

Fotos: Robert May

Mercedes erreicht mit der A-Klasse neue Kundschaft, und andere Kundschaft, nämlich jüngere. Nebenobjekt: Er gefällt, und er zieht Blicke auf sich. Wir fanden allerdings Blickwinkel, die dem CLA nicht schmeicheln. Der CLA Shooting Brake kann das optisch besser, meinen wir. In der Länge kommt der CLA bis auf vier Zentimeter an die C-Klasse heran; in Sitzreihe 2 sind die Platzverhältnisse spürbar knapper, das liegt am kürzeren Radstand und an der Dachlinie. Das Glasschiebedach nimmt zusätzlich Kopfraum weg. Die Rücksitze waren nur selten bevölkert! Aber wir erinnern uns: Der CLA ist ein Coupé. Das merkt man auch bei der Übersichtlichkeit. An der Kreuzung erhascht man zumindest von der Pole-Position aus nur mühsam einen Blick auf die Ampel. Denn

das Dach ist auch recht weit in die Stirn gezogen. Die Heckkamera im Testwagen war ein sinnvolles Extra; wo das Auto aufhört, sieht man von innen nicht besonders gut. Dafür ist die Cockpit-Landschaft gelungen, man fühlt sich wohl und ertastet alle wichtigen Knöpfe. Dekorativ und angenehm (bis auf die nicht verstellbare Kopfstütze) waren die Sportsitze; wichtigste Eigenschaft beim Winterwetter war ihre wirklich ambitionierte Heizung. Ein echtes Schmuckstück ist das Sportlenkrad. Die Tapper am Display (optional acht Zoll groß) lassen Verdacht schöpfen: Nein, Touchscreen gibt's nicht. Nettes Detail: Nicht nur über den Dreh- & Drück-Regler in der Mittelkonsole werden die Funktionen angesteuert, es gibt für die wichtigsten doch auch immer noch ein eigenes



Gefälliges Cockpit, ergonomisch gelungener Arbeitsplatz und Coupé-hafte Platzverhältnisse, auch im Gepäckraum

Knopferl. Das erfreut altmodische Menschen (und geht meist schneller).

Auf der Winterreise

CLA 200 und 220 haben denselben Hubraum, der Unterschied liegt in der Leistung; der „Größere“ bringt 177 PS mit. Wir kamen auch mit deren 136 gut zurecht. Das Doppelkupplungsgetriebe mit sieben Gängen erlaubt den Eingriff über Paddles, man lässt es aber zumeist in Ruhe. Es erledigt seinen Job auch gut genug. Praktisch war die Auto-Hold-Funktion mit kurzem Druck auf die Bremse. Mercedes lässt den PilotInnen nicht mehr viel Mitsprache; Regensensor, Lichtsensor und Fernlicht-Automatik im Testauto nahmen uns auch diese Arbeiten zur vollen Zufriedenheit ab. Der Tempomat war nicht adaptiv, hier durften wir noch ein bisschen mitdenken. Das Aufpreis-Navi von Garmin war mitunter zu Experimenten aufge-

legt, an denen wir dann wenig Spaß hatten. Ein Bonus war die permanente Allrad-Traktion dank 4Matic; das System macht – wiederum ohne Fahrer-Eingriff – auf unauffällige Weise genau, was es soll. Mit großer Trittsicherheit und Agilität haben wir frischbeschnittene Bergstraßen im Hochgebirge unter die fischen 18-Zoll-Räder genommen. Fronttriebler gingen da schon auf Zehenspitzen, unsere Hände blieben trocken. Der Motor schlägt sich generell über Wert, man traut ihm mehr zu als 136 PS; nur akustisch dürfte er gern noch ein bisschen leiser treten. Ausuchen darf man sich das Fahrerlebnis, und der CLA ist da wirklich wandelbar. Im Komfort-Setting gibt er sich betont limousinenhaft und ideal für die lange Autobahn-Etappe, im Sportmenü deutlich straffer fürs kurvige Gelände. Letzten Endes stand ihm das Komfortable ja doch besser. 216 km/h sind als Höchstgeschwindig-

keit eingetragen; bei ortsüblicher Autobahn-Geschwindigkeit reist man so kommod, wie man es von einem Mercedes eben erwartet. In 9,0 Sekunden ist man aus dem Stand auf Tempo 100. Verbrauch: Die werksseitigen 4,8 scheinen uns nur schwer erreichbar. Mit der Konsumation von 6,5 Litern im sorglosen Test-Durchschnitt mit dem einen oder anderen alpinen Ausflug waren wir zufrieden. Und der Preis: Bei 40.781,50 Euro startet das getestete CLA-Modell. Samt Extras wie dem fischen Body-Kit der AMG-Line, Navi, Rückfahrkamera, Totwinkel-Assistent, LED-Lichtern etc. waren wir bei 52.914,- Euro.

Mitunter lässt die Funktion der Form den Vorrang; der Mercedes CLA ist ein Auto für Individualisten mit Qualitätsanspruch – eben ein Coupé. Wer Platz braucht, wählt den Shooting Brake!

Johannes Gauglica



www.mercedes-benz.at

Motor: Vierzylinder-Dieselmotor, Direkteinspritzung, Turbolader
Hubraum: 2.143 ccm
Leistung: 100 kW/136 PS bei 3.400-4.400 U/Min.
Drehmoment: 300 Nm bei 1.400-3.000 U/Min.
Höchstgeschwindigkeit: 216 km/h
0-100 km/h: 9,0 Sekunden
Verbrauch (Werk): 4,8 l auf 100 km
Testverbrauch (Durchschnitt): 6,5 l auf 100 km
CO₂: 123 g/km
Getriebe: Siebengang-Doppelkupplungsgetriebe
Reifen: 235/40 R18
Kraftübertragung: Allradantrieb
Fahrwerk: vorne McPherson-Aufhängung; hinten Mehrlenkerachse
Bremsen: Scheibenbremsen, vorne innenbelüftet; ABS, ESP
Leergewicht: 1.510 kg
Tankinhalt: 50 l
Preis: 40.781,50 Euro
Preis des Testwagens: 52.914,- Euro

Daten Mercedes-Benz CLA 200d 4Matic

Test: Kia Optima SW GT

Das Langheck

Kombi. Vernünftig. Sachlich. Effizient. Durchkalkuliert. Ja eh. Aber: wer sagt, dass ein Dienstwagen nicht auch Spaß machen darf?

Was dem Kia Optima gefehlt hat: eine fünfte Tür. Denn trotz SUV-Boom mag Österreich noch immer Kombis in der Businessklasse. Nach langer Absenz schiebt Kia den Kombi zum Optima nach und nennt ihn Sportswagon. Was unser Testmodell in metallischem Rot (einziger Aufpreisposten) zu etwas Besonderem macht: Die Motorisierung ist wohl eher ein Nischen-Angebot, hat aber bei jeder möglichen Gelegenheit ein unintelligentes Lächeln auf unser Gesicht gezaubert.

Da ist zunächst der Sound – so böse hat noch selten ein koreanischer Kombi geklungen. Er klingt übrigens gar nicht wirklich so. Der Computer hilft synthetisch nach. Kindisch? Ja. Gelungen? Auf jeden Fall! Der Vierzylinder-Turbo spielt sich aber nicht nur akustisch

auf. Denn zum Ton gehört die Musik. Die liefert das große Tanzorchester mit 245 PS. Wie geht das?

Es geht!

Die Anmutung des Interieurs ist sehr fein, und Design ist momentan eine von Kias Stärken. Im Heck haben durchschnittliche Personen tadellos Platz. Der Stauraum offeriert 552 (maximal 1.686) Liter Volumen. Und die Fracht gehört anständig verzurrt, da macht sich das Schienensystem im Laderaum nützlich.

An der Ampel überrascht man seine Mitmenschen, wenn man möchte, mit flotter Abreise – denn die verfügbaren 350 Newtonmeter setzen schon früh ein, und sie wuchten den leer 1,6 Tonnen schweren Optima SW auf Wunsch in siebeneinhalb Sekunden auf

Tempo 100. Dabei schaltet die Automatik flink und nahtlos durch ihre sechs Stufen, die Traktion ist tadellos. Die Hände sollte man am Lenkrad halten, und das Volant ist auch angenehm griffig. Es passt zu den gelungenen Sitzen. Der Arbeitsplatz lässt sich für Menschen verschiedenster Größen tadellos einrichten.

Innen & außen

Seitenhalt liefern die Möbel in ausreichender Menge, denn Kurven kann er auch, und das mit achtbarem Grip. Die Lenkung vermittelt nicht das allerdeutlichste Feedback, aber das Auto lässt sich fabelhaft platzieren. Die fast 4,9 Meter möchte man ihm auch beim flinken Bergwandern durch die Serpentina nicht anmerken. Der Optima macht unverschäm-

Der Kombi hat Kias Mittelklasse gefehlt, den GT mit 245 PS haben wir uns insgeheim gewünscht

Foto: Robert May



www.kia.at

Motor: Vierzylinder-Reihenmotor, Direkteinspritzung, Turbolader

Hubraum: 1.999 ccm

Leistung: 180 kW/245 PS bei 6.000 U/Min.

Drehmoment: 350 Nm bei 1.350–4.000 U/Min.

Höchstgeschwindigkeit: 240 km/h

0–100 km/h: 7,6 Sekunden

Verbrauch (Werk): 8,2 l auf 100 km

Testverbrauch (Durchschnitt): 9,4 l auf 100 km

CO₂: 191 g/km

Getriebe: Sechsgang-Automatik

Reifen: 235/45 R 18

Kraftübertragung: Vorderrad-antrieb

Fahrwerk: vorne McPherson-Aufhängung; hinten Mehrlenkerachse

Bremsen: Scheibenbremsen, vorne innenbelüftet; ABS, ESP

Leergewicht: 1.662 kg

Tankinhalt: 70 l

Preis: 51.790,- Euro

Preis des Testwagens: 52.390,- Euro

Daten Kia Optima SW GT





ten Spaß. Und ja, man kann auch gemütlich cruisen. Auch da freuen sich die Ohren, das Soundsystem ist eines der besseren. Die Ausstattung – es gibt diesen Motor nur als GT – offeriert nicht nur Assistenzsysteme in rauen Mengen,

sondern auch Komfort-Features nach dem Motto „einmal alles“. Der Haken, wenn man ihn als solchen sehen will: an der Zapfsäule genehmigte sich unser Testmobil nach sorgloser Fahrweise mitunter weit mehr als die angekündigten

8,2 Liter Super. Unter den Neuer-Wert kamen wir nie. Unerwartet ist das angesichts der gebotenen Leistung aber nicht. Als Diesel gibt's den Optima SW natürlich auch, und als Hybrid wohl bald. Der Preis: ab 51.790,- Euro.

Der Kia Optima Sportswagon ist ein überzeugendes neues Angebot der koreanischen Marke im Business-Segment der Mittelklasse. Mit alles andere als mittelklassigen 245 PS macht er Lust auf Unvernunft. JG

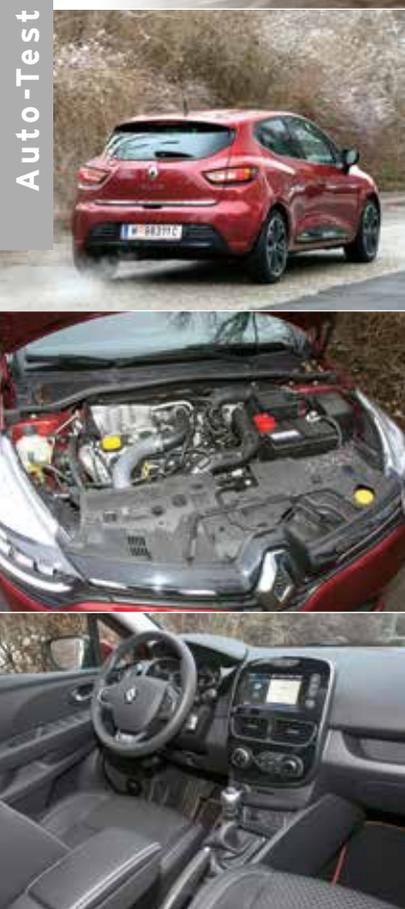


Österreich: Wenn Ihr Auto plötzlich Pickel kriegt

Diagnose Flugrost: Durch Metallabrieb und Streusalz hat sich über den Winter Flugrost am Lack festgesetzt. Er ist eine Keimzelle für Korrosion und äußert sich in rostigen Pickeln. Besonders auffällig ist dieser bei weißen und hellen Lackierungen.

Therapie: SONAX FlugrostEntferner. Entfernt Flugrost mühelos und beugt Korrosion vor.





Der Renault Clio wirkt nach der großen Überarbeitung hochwertiger, eleganter und selbstbewusster

Fotos: Robert May



Test: Renault Clio TCe 120

Gerade richtig!

Nach vier Jahren am Markt spendiert die französische Marke ihrem Erfolgsmodell ein dezentes, aber effektives Facelift.

Optisch ist das Auftreten entschlossener, erstmals sind auch Voll-LED-Scheinwerfer zu haben. Sehr schön: Der Innenraum ist jetzt deutlich aufgewertet – angenehme Materialien, griffiges Lenkrad, sogar den Handbremshebel und den Schaltknäufel haben die Franzosen ausgetauscht. Leider hat man sich für einen Knäufel aus Aluminium entschieden, was im Winter zu einer gewissen Schaltfaulheit führt – oder zu gefrorenen Fingern!

Auch sonst war unser Clio gut ausgestattet: Zur Top-Ausstattung „Intense“ kamen noch das City-Paket Plus, das Komfort-Paket und das Radio-Navigations-

system R-LINK Evolution hinzu. Damit hat man von der Klimaautomatik, über beheizte Sitze bis Keyless-Go alles an Bord, was das Herz begehrt.

Der Clio „Intense“ mit dem 120 PS starken Benziner startet bei 18.650,- Euro. Mit Extras kommt der Testwagen auf 22.411,- Euro. Ein durchaus vertretbarer Preis! Der 1,2 Liter große Turbo, nach dem RS das zweitstärkste Modell, erledigt seinen Job laufruhig und verwöhnt auch das Trommelfell mit kernigem Turbo-Sound. Mit 205 Newtonmetern Drehmoment ist der Clio gefühlsmäßig „gerade richtig“ übermotorisiert und beschleunigt in 9 Sekunden

auf 100 km/h. Wir schafften 7,1 Liter Durchschnittsverbrauch. Die Lenkung ist nochmals präziser geworden, das Heck bleibt auch bei schnellen Lastwechseln immer in der Spur. An Platz mangelt es Madame und Monsieur vorne nicht, auf der Heckbank wird es bei Fahrten zu dritt etwas eng. Der Kofferraum war im Testwagen aufgrund des Soundsystems von 300 auf 230 Liter Fassungsvermögen reduziert. Maximal gibt's 1.146 Liter Stauraum.

Mit dem Vier-Meter-Franzosen macht das Einparken genau so viel Spaß wie die Hatz über kurvige Straßen.

Michael Hintermayer



www.renault.at

Motor: Vierzylinder-Reihenmotor, Direkteinspritzung, Turbolader

Hubraum: 1.197 ccm

Leistung: 87 kW/120 PS bei 5.500 U/Min.

Drehmoment: 205 Nm bei 2.000 U/Min.

Höchstgeschwindigkeit: 182 km/h

0-100 km/h: 9,0 Sekunden

Verbrauch (Werk): 5,3 l auf 100 km

Testverbrauch (Durchschnitt): 7,1 l auf 100 km

CO₂: 118 g/km

Getriebe: Sechsgang-Schaltgetriebe

Reifen: 205/45 R17

Kraftübertragung: Vorderradantrieb

Fahrwerk: vorne McPherson-Aufhängung; hinten Verbundlenkerachse

Bremsen: Scheibenbremsen, vorne innenbelüftet; ABS, ESP

Leergewicht: 1.090 kg

Tankinhalt: 45 l

Preis: 18.650,- Euro

Preis des Testwagens: 22.411,- Euro

Daten Renault Clio TCe 120

Test: VW Up!

Ein Stadtkind

Mehr Farben, andere Augerln, zahlreiche Verbesserungen im Detail: Der Kleinste aus dem Hause Volkswagen ist bereit für seine zweite Lebenshälfte.

Der gefahrene 75-PS-Motor mit drei Zylindern ist neben dem 60-PS-Basismotor jetzt das mittlere Angebot der Familie; „top of the range“ kann dank Turbo 90 PS. Eco- und E-Up! gibt es weiterhin. Die Autobahn ist so ganz nicht sein Revier; „up“ wandert dann die Drehzahladel, bei 130 dreht man knapp 3.500 Touren. Die akustische Präsenz des Motors ist auszuhalten. Den sechsten Gang vermisst man nicht allzu sehr. Beschleunigung passiert gemächlich, aber unaufhaltsam. Das Fahrwerk ist immer noch in Richtung Komfort getrimmt, er fährt lieber den geraden Weg als die Panoramastraße. Und in der City ist er dank Übersichtlichkeit und

Wendigkeit vollends in seinem Element. Beim Verbrauch kamen wir auf mittlere Fünfer-Werte.

Up mit App

Äußeres Hauptmerkmal des gelifteten Up! sind die Leuchteinheiten. Bunter geht es im Farbangebot mit 13 möglichen Tönen zu. Innen sind die Unterschiede augenfälliger; der Armaturenräger leistet sich mehr Ecken und Kanten, Anzeigen und Lenkrad sehen frischer aus. Das Aufpreis-Volant im Testauto war überaus griffig. Seltsam: wer einen USB-Anschluss sucht, findet ihn ausschließlich unter dem Telefonhalter. Was es nicht mehr gibt: das Navi. Stattdessen bringt man sein Telefon mit und startet eine App. Dann

kann man sich, wenn's nicht funktioniert, über den eigenen Fernsprecher ärgern.

Farbenspiele

Im Innenraum sind sieben Sitzbezüge und zehn Farbvarianten des Armaturenrägers möglich. Die Sitze sind noch immer mittelpfächtig, eher schmal und mit wenig Seitenhalt. Auch XL-Menschen können es sich in Reihe 1 gut einrichten. Im Fond geht's kompakter zu, mit achtbarer Kopffreiheit. An Kofferraum ist bei voller „Bestuhlung“ 251 Litern vorhanden.

Er hat nichts von seinen Tugenden verloren: Der VW Up! ist im Herzen ein Stadtkind geblieben.

Johannes Gauglica



www.volkswagen.at

- Motor:** Dreizylinder-Reihenmotor
- Hubraum:** 999 ccm
- Leistung:** 55 kW/75 PS bei 6.200 U/Min.
- Drehmoment:** 95 Nm bei 3.000–4.000 U/Min.
- Höchstgeschwindigkeit:** 172 km/h
- 0–100 km/h:** 13,5 Sekunden
- Verbrauch (Werk):** 4,1 l auf 100 km
- Testverbrauch (Durchschnitt):** 5,5 l auf 100 km
- CO₂:** 95 g/km
- Getriebe:** Fünfgang-Schaltgetriebe
- Reifen:** 195/55 R15
- Kraftübertragung:** Vorderradantrieb
- Fahrwerk:** vorne McPherson-Aufhängung; hinten Koppellenkerachse
- Bremsen:** vorne innenbelüftete Scheibenbremsen, hinten Trommelbremsen; ABS, ESP
- Leergewicht:** 935 kg
- Tankinhalt:** 35 l
- Preis:** 13.189,- Euro
- Preis des Testwagens:** 14.864,40 Euro

Daten VW Up!



Rundum aufgefrischt geht Wolfsburgs Kleinster auf Kundenfang: VW Up!
Fotos: Robert May



Unzerstörbar und kletterfreudig wie immer, aber jetzt mit viel besseren Manieren: **Toyota Hilux**
Fotos: Robert May

Test: Toyota Hilux 2.4 D-4D

Nicht nur am Klettersteig

Der Jahrgang 2016 will komfortabler, sparsamer und eleganter sein als seine Vorgänger – ist er dennoch unzerstörbar?



www.toyota.at

Motor: Vierzylinder-Dieselmotor, Direkteinspritzung, Turbolader
Hubraum: 2.393 ccm
Leistung: 110 kW/150 PS bei 3.400 U/Min.
Drehmoment: 400 Nm bei 1.600-2.000 U/Min.
Höchstgeschwindigkeit: 170 km/h
0-100 km/h: 12,7 Sekunden
Verbrauch (Werk): 7,8 l auf 100 km
Testverbrauch (Durchschnitt): 8,6 l auf 100 km
CO₂: 204 g/km
Getriebe: Sechsgang-Automatik
Reifen: 265/60 R18
Kraftübertragung: Hinterradantrieb; Allradantrieb zuschaltbar
Fahrwerk: vorne Doppel-Querlenker-Aufhängung; hinten Starrachse mit Blattfedern
Bremsen: vorne Scheibenbremsen innenbelüftet, hinten Trommelbremsen; ABS, ESP
Leergewicht: 2.170 kg
Tankinhalt: 80 l
Preis: 33.760,- Euro
Preis des Testwagens: 49.176,- Euro

Daten Toyota Hilux 2.4 D-4D

Seit mittlerweile 50 Jahren ist der Hilux am Markt: Ein neu konstruierter Leiterraum und verstärkter Aufbau sollen garantieren, dass er in Sachen Geländetauglichkeit nichts einbüßt. Gewerbliche User freuen sich über die Zuladung von bis zu 1,1 Tonnen und die Anhängelast (gebremst) von 3,2 Tonnen. Geräumig ist die 1,65 Meter breite Ladefläche; gemütlich geht es im Innenraum zu, vor allem in der getesteten Variante mit Doppelkabine. Toyota bietet das Fahrzeug als Single Cab, als viersitzigen X-tra Cab und als Double Cab mit fünf Plätzen an. Darüber hinaus zieht in dieser neuesten Auflage des Offro-

ad-Lasters auch ein Hauch von Lifestyle in den Passagierbereich ein: Feinere Materialien werten den „Unzerstörbaren“ ebenso auf wie eine Reihe von Assistenzsystemen, so auch das Sicherheitspaket Safety Sense. Das neu gestaltete und übersichtliche Armaturenbrett bietet alle Informationen auf einen Blick. Zentrales Bedienelement ist der große Touchscreen. Also fahren wir los: Schlagendes Argument „pro Hilux“ ist und bleibt seine Geländetauglichkeit.

Japanische Gams

Steile Bergstraße, ein halber Meter Schnee – kein Problem! Wir kamen trotz intensiver Kletterver-

suche nicht in die Zwangslage, das Hinterachs-Differential sperren zu müssen. Schon im „normalen“ Allradmodus erklimmt der 2,1 Tonnen schwere Wagen jegliche Steigung. Im Fall der Fälle sorgen die große Achsverschränkung, die Bergan- und -abfahrhilfe sowie eine elektronische Traktionskontrolle für mehr Sicherheit. Mit dem 150 PS starken Dieselmotor ist ausreichende Kraft stets vorhanden. Die Automatik dreht die Gänge etwas zu weit aus und wirkt manchmal unentschlossen; im Zweifel greift man halt manuell ein. „Onroad“: überrascht der Japan-Pickup mit Fahrkomfort auf echtem Pkw-Niveau. Auf



asphaltierten Wegen neigt er wenig dazu, sich aufzuschaukeln. Auf schlechten Straßen sorgt das Fahrwerk dafür, dass die Passagiere nicht allzu schlimm durchge-

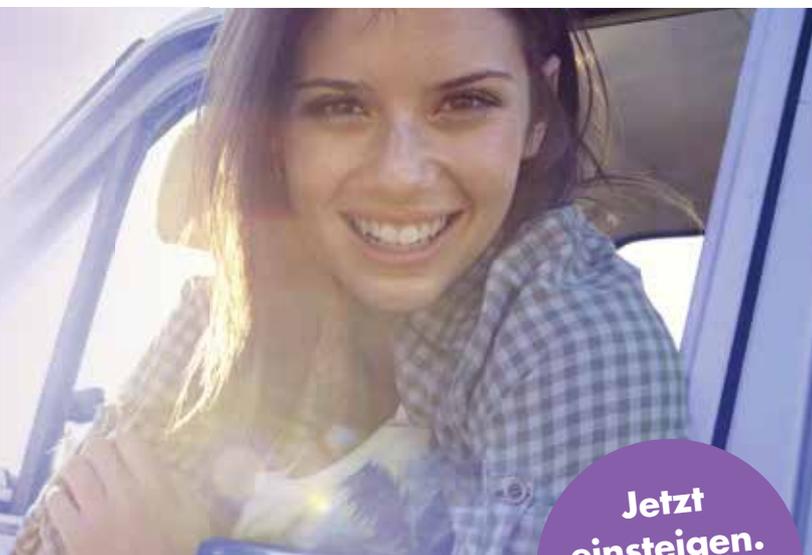
schüttelt werden. Und, allen Elchtest-Schlagzeilen zum Trotz: Auch mit wirklich provokanter Fahrweise (abseits öffentlicher Straßen) konnten wir das Fahrwerk nicht

in Verlegenheit bringen. Lediglich die Einfahrt ins Parkhaus mit dem fünf Meter langen Riesen sollte man sich eventuell doch zweimal überlegen.

Die achte Auflage des Toyota Hilux setzt Maßstäbe: Mit mehr Komfort, mehr Geländetauglichkeit, mehr Assistenzsystemen und mehr Zuladung. MH

Zukunft?

«Sich darauf freuen, was hinter der nächsten Kurve kommt.»



Jetzt einsteigen. Es zahlt sich aus!

Helvetia KFZ-Versicherung. Mit Sicherheit besser unterwegs.

- Mit dem einzigartigen **Helvetia Europa-Bündel** profitieren Sie vom Freischaden Bonus, der Helvetia Soforthilfe Card inkl. Pannendienst und vielen weiteren Vorteilen. In der Kfz-Haftpflicht wird eine Versicherungssumme von 20 Mio. Euro garantiert.
- Durch unseren **Weniger ist Mehr Bonus** werden speziell umweltbewusste Fahrer belohnt.
- Mit umfassenden Kaskoprodukten und erweiterbaren **Zusatzdeckungen** wie Grobe Fahrlässigkeit, Neuwertklausel oder Freizeit- und Elektronikpaket optimieren Sie Ihren Versicherungsschutz.

Helvetia Versicherungen AG
1010 Wien, Hoher Markt 10-11
www.helvetia.at

T +43 (0) 50 222-1000
F +43 (0) 50 222-91000



helvetia 
Ihre Schweizer Versicherung.



Test: Fiat 500X 2,0 MultiJet II 4x4

Fiat 5000

So groß war Cinquecento noch nie: 4,3 Meter Fiat 500 mit einigen luxuriösen Zutaten und viel Stil im Auftreten – wie fährt das?

Er schaut mehr nach 500 aus als andere Verwandte, denn es bleibt nicht beim lieben G'sichterl. Styling-Zitate finden sich rundum, das nimmt vielleicht etwas Stauraum heckwärts; im Alltag genügen maximal 990 Liter locker. Man hat die Wahl zwischen urbanem oder ländlichem Look; „Cross Plus“ bedeutet Landhaus-Chic, und die Farbe Toskana-Grün unterstreicht das zusätzlich. Auch die 18-Zöller stehen dem 4,3 Meter langen Fünftürer ausgezeichnet. Die Form hat etwas beinahe Coupé-haftes, Größere spüren das auch beim Kopfraum in Reihe 2. Es ist kein Auto, das man sich ausrechnet; keines, das einem passiert. Es ist

Liebe. Und Verliebte sehen über kleine Schwächen hinweg. Um ein paar zu nennen: die recht harten Oberflächen im sehr feschen Innenraum, die schmalen Sitze, oder auch die Akustik. Denn man weiß, was man fährt.

Buon giorno!

Der Diesel sagt beim Kaltstart deutlich „Guten Morgen“ und bleibt stets präsent. Seine zwei Liter Hubraum und 140 PS spielt er nicht in den Vordergrund, auch weil die neunstufige Automatik ihn immer im Drehzahlkeller hält. Verbrauch: 5,5 Liter sind eingetragen, 7,5 sagte die Anzeige bei uns. Eher auf der straffen Seite ist das Fahrverhalten, man spult

gern auch längere Distanzen ab. Kurven-Räuberei macht er ohne Begeisterung mit; der Aufbau kommt in Bewegung. Auf unbefestigten Wegen krallt er sich tapfer in den Gatsch. Der Unterschied vom Normal- zum Sport-Modus ist nicht riesig, aber spürbar.

32.450,- Euro kostet das Testmodell, mit Extras wie Leder, Navi, Aktiv-Tempomat, Rückfahrkamera, beheizbarem Lenkrad etc. (Einparkhilfe vorne leider nicht) waren wir bei 38.299,15 Euro.

Lifestyle mit fünf Türen: der Fiat 500X ist keine reine Vernunftentscheidung, man muss sich in ihn verlieben – und das könnte passieren!

Johannes Gauglica



www.fiat.at

Motor: Vierzylinder-Dieselmotor, Direkteinspritzung, Turbolader

Hubraum: 1.956 ccm

Leistung: 103 kW/140 PS bei 4.000 U/Min.

Drehmoment: 350 Nm bei 1.750 U/Min.

Höchstgeschwindigkeit: 190 km/h

0–100 km/h: 9,8 Sekunden

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

Testverbrauch (Durchschnitt): 7,5 l auf 100 km

CO₂: 144 g/km

Getriebe: Neungang-Automatik

Reifen: 255/45 R18

Kraftübertragung: Allradantrieb

Fahrwerk: vorne und hinten McPherson-Aufhängung

Bremsen: Scheibenbremsen, vorne innenbelüftet; ABS, ESP

Leergewicht: 1.495 kg

Tankinhalt: 48 l

Preis: 32.450,- Euro

Preis des Testwagens: 38.299,15 Euro

Daten Fiat 500X 2,0 MultiJet II 4x4



Für die Leute: Ein echter Blickfang und immer gerade dort, wo er auch wirklich hin gehört!

Fotos: Robert May

Mittlerweile gibt es den Hyundai i10 in einer leicht gelifteten Version, an seinen Qualitäten ändert das nichts
Fotos: Robert May



www.hyundai.at

- Motor:** Dreizylinder-Reihenmotor
- Hubraum:** 999 ccm
- Leistung:** 48,5 kW/66 PS bei 5.500 U/Min.
- Drehmoment:** 95 Nm bei 3.500 U/Min.
- Höchstgeschwindigkeit:** 156 km/h
- 0–100 km/h:** 14,7 Sekunden
- Verbrauch (Werk):** 4,7 l auf 100 km
- Testverbrauch** (Durchschnitt): 5,4 l auf 100 km
- CO₂:** 108 g/km
- Getriebe:** Fünfgang-Schaltgetriebe
- Reifen:** 175/65 R14
- Kraftübertragung:** Vorderrad-antrieb
- Fahrwerk:** vorne McPherson-Aufhängung; hinten Verbundlenkerachse
- Bremsen:** Scheibenbremsen, vorne innenbelüftet; ABS, ESP
- Leergewicht:** 1.008 kg
- Tankinhalt:** 40 l
- Preis:** 9.890,- Euro
- Preis des Testwagens:** 11.890,- Euro

Daten Hyundai i10 1.0



Test: Hyundai i10 1.0

Mr. Mehrwert

Knapp vor dem Facelift probierten wir den Hyundai i10 mit Basis-Motor – Cityflitzer mit Autobahn-Verbot, oder doch mehr?

66 PS aus drei Zylindern: da verlässt man das Stadtgebiet selten. Denn am flachen Land, und überhaupt am Berg, geht die Luft womöglich aus. Doch halt! Überraschung auf der ersten Autobahnetappe: wir mussten dem Kleinen gleich mehrere lange Strecken antun, und jetzt wissen wir: Er kann auch „Intercity“! Fern jeder Kurzatmigkeit krempelt der Einliter-Motor die Ärmel auf und hält überaus tapfer mit. Klarerweise mittels Drehzahl, doch die Lärmkulisse bleibt, wiewohl Dreier-kernig, stets akzeptabel. Höchstgeschwindigkeit ist Nebensache, heimisches Autobahntempo mühelos machbar. Das Fahrwerk liefert überaus

erwachsene Trittsicherheit und sogar echten Reisekomfort.

Take five

Der Verbrauch lag bei solchen Hetzjagden deutlich über den 4,7 Litern laut Werk, da kratzten wir an der Sechs-Liter-Marke. Mit Sparwillen kamen wir im Mischbetrieb auf niedrige Fünfer-Werte. In der Innenstadt ist der i10 mit 3,7 Metern Länge sowieso ein Kaiser, vor allem bei der Parkplatzsuche. Fünf Gänge sind im täglichen Leben ausreichend; zum echten Sparen wäre eine Sechste brillant, aber das spielt's nicht. Innere Werte: Zwei Menschen reisen echt bequem (größere hadern mit

der Lenkrad-Einstellung), Reihe 2 ist klarerweise eher Kinderzone. Wir hatten noch ein Vor-Facelift-Fahrzeug, mittlerweile ist die nochmals verbesserte Variante des i10 am Markt. Unterschiede: LED-Tagfahrlicht und geänderte Heckleuchten, innen neue Dekor-Auswahl und Optionen wie Navi, Einparkhilfe hinten, Spurhalteassistent und Kollisionswarner. Motorisch hat sich nichts geändert; der i10 startet als 1.0 bei 9.890,- Euro. Der i10 Comfort liegt bei 11.890,- Euro.

Kleines Auto mit innerer Größe: Der Hyundai i10 überzeugt auch dort, wo man es nicht erwartet hätte. J. Gauglica





Fotos: Robert May

Test: Subaru XV 2.0 D

Alte Tugenden

Der Nachfolger steht in den Startlöchern: wir nutzten die Gelegenheit, um den Jahrgang 2016 auf seine Qualitäten zu testen.

Den Neuen sehen wir in Genf: Wir testeten den aktuellen XV mit dem Zweiliter-Boxer-Diesel in seiner vernunftbetonten Variante mit 109 PS, rechtzeitig zum großen Schneefall! Der Crossover zeigte sich dank permanentem Allradantrieb und Stabilitätsprogramm VDC gänzlich unbeeindruckt. In Sachen Haftung und Vortrieb macht den japanischen Allrad-Pionieren niemand so schnell etwas vor. Zudem sorgt der Boxermotor für einen tiefen Schwerpunkt. Das

Fahrwerk neigt bei Unebenheiten und Querrillen etwas zum Poltern. Zwar ist er kein Sprinter, aber das maximale Drehmoment von 325 Newtonmetern startet bereits ab 1.600 Touren. So erreicht der XV in rund 11 Sekunden Tempo 100. Etwas getrübt wird das Vergnügen durch die hakelige Schaltung. Der Verbrauch pendelte sich bei 6,2 Litern ein.

Hochsitz

Im sachlichen, solid anmutenden

Innenraum ist die Position hinterm Volant hoch und komfortabel. Der Touchscreen ist während der Fahrt nicht immer in Griffweite. Allrad-Technik bedingt einen hohen Kofferraumboden, dennoch schluckt der XV 450 Liter Gepäck (maximal 1.270 Liter, ebener Ladeboden). Klimaautomatik, Nebelscheinwerfer, 17-Zoll-Alufelgen, Licht- und Regensensor, Sitzheizung und Tempomat sind Standard. Bis auf das VDC gibt's keine High-Tech-Features; der Nachfol-

ger wird da zweifellos mehr mitbringen. Mit ein wenig Fahrgefühl erklimmt man auch ohne Helferlein so manchen Berg. Ein weiteres Kaufargument ist sicherlich der Preis: Der Einstiegs-Benziner startet bei 21.990,- Euro und der Diesel bei 27.990,- Euro.

Zu einem angemessenen Preis ist der Subaru XV ein schlichter, zuverlässiger Begleiter, der einen dank des permanenten Allradantriebs nicht so schnell hängen lässt.

MH/JG



www.subaru.at

Motor: Vierzylinder-Boxer-Diesel, Direkteinspritzung, Turbolader

Hubraum: 1.998 ccm

Leistung: 80 kW/109 PS bei 3.600 U/Min.

Drehmoment: 325 Nm bei 1.600-2.200 U/Min.

Höchstgeschwindigkeit: 175 km/h

0-100 km/h: 11,2 Sekunden

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

Testverbrauch (Durchschnitt): 6,2 l auf 100 km

CO₂: 141 g/km

Getriebe: Sechsgang-Schaltgetriebe

Reifen: 225/55 R 17

Kraftübertragung: Allradantrieb

Fahrwerk: vorne McPherson-Aufhängung; hinten Mehrlenkerachse

Bremsen: Scheibenbremsen, vorne innenbelüftet; ABS, ESP

Leergewicht: 1.445 kg

Tankinhalt: 60 l

Preis: 27.990,- Euro

Preis des Testwagens: 28.627,- Euro



Die besten Veränderungen sind die, die man nicht auf Anhieb merkt: Mazda6 Sport Combi

Foto: Robert May

Test: Mazda6 Sport Combi CD 150 AWD

Edel gereift

Kodo, der Zeitlose: Mazdas Mittelklasse wurde erst vor zwei Jahren massiert, jetzt reicht man auch Allrad nach.

„Jung schaut' aus!": Da trifft man einen alten Bekannten nach einer Weile wieder, und stellt fest: Er hat sich kaum verändert, aber man merkt, dass es ihm gut geht. Woran liegt's? Neues inneres Gleichgewicht, oder Kosmetik, oder gar ein gelungenes Facelift? – Bereits 2015 ist der formschöne Mittelklasse-Mazda nachgebessert worden, und daran haben die Stilisten nicht gerüttelt. Die Instrumente wurden auf Optik und Informationsgehalt hin optimiert, und am augenfälligsten ist das neue Head-up-Display: Es kann jetzt auch Bunt. Eine Kamera linst durch die Windschutzscheibe und informiert den Notbrems-Assistenten über nahen-

de Unbill, das System erkennt jetzt auch Fußgänger (wenngleich nicht namentlich). Zusatz-Benefit ist eine Verkehrszeichenerkennung, die immerhin fast fehlerfrei bleibt.

Spiritus Vector

Das Platzangebot ist in der ersten Reihe weiterhin fabelhaft, im Fond auch okay. Auf Fracht wartet ein Stauraum zwischen 522 und maximal 1.648 Litern Volumen. Stets auf der gutmütigen Seite: Der Allradantrieb bevorzugt die Vorderräder. Mazda hat die Agilität und Leichtigkeit im Fahrverhalten für sich reklamiert, diesen Eindruck unterstützt ein neues System des Mitlenkens mittels

Antriebskraft. „G-Vectoring-Control“ agiert unauffällig im Hintergrund, was gute Dienstleister ja auszeichnet. Apropos Motor: Laut war der Skyactiv-D schon vorher nicht, jetzt tut der dank geräuschdämpfender Maßnahmen im Antriebsstrang noch mehr so, als wäre er ein Benziner. Verbrauch: wir notierten 5,8 Liter im Durchschnitt, bei zeitweise sehr widrigem Wetter. Eine Anti-Stress-Therapie sind längere Reisen mit dem 4,8-Meter-Kombi, unaufgeregt auch durch den größten Winter.

Nach dem Technik-Update gehört der Mazda6 weiterhin zu den besten Kombis am Markt.

Johannes Gauglica



www.mazda.at

Motor: Vierzylinder-Dieselmotor, Direkteinspritzung, Turbolader

Hubraum: 2.191 ccm

Leistung: 110 kW/150 PS bei 4.500 U/Min.

Drehmoment: 380 Nm bei 1.800-2.600 U/Min.

Höchstgeschwindigkeit: 210 km/h

0-100 km/h: 9,2 Sekunden

Verbrauch (Werk): 5,0 l auf 100 km

Testverbrauch (Durchschnitt): 5,8 l auf 100 km

CO₂: 132 g/km

Getriebe: Sechsgang-Schaltgetriebe

Reifen: 225/55 R17

Kraftübertragung: Allradantrieb

Fahrwerk: vorne McPherson-Aufhängung; hinten Mehrlenkerachse

Bremsen: Scheibenbremsen, vorne innenbelüftet; ABS, ESP

Leergewicht: 1.480 kg

Tankinhalt: 62 l

Preis: 37.590,- Euro

Preis des Testwagens: 38.360,- Euro

Daten Mazda6 Sport Combi CD 150 AWD



Förderung für E-Mobilität

Stromzuschuss

Wir sollen mehr mit Strom fahren: Mit finanziellen Incentives und rechtlichen Vorteilen lockt jetzt das Elektro-Auto, ein eigenes Taferl gibt's dazu!

Grüne Schrift auf weißem Grund: Das eigene Nummernschild bringt eine Menge Vorteile, bzw. soll sie bringen. Denn was sich E-Pilotinnen in Zukunft erlauben dürfen, muss noch auf kommunaler Ebene geklärt werden. Angedacht sind Goodies wie Benutzung von Busspuren, Gratisparken, Ausweitung von Lieferzonen und Lieferzeiten oder exklusive Zufahrtsrechte. Wermutstropfen für Starkströmer: Unangetastet bleiben die Tempolimits der IG-Luft.

Förderung im Detail

Private Elektro- oder Brennstoffzellen-Fahrzeuge werden mit 4.000 Euro gefördert. Plug-in-Hybride werden mit einer Prämie von 1.500 Euro unterstützt. E-Autos, die zur gewerblichen Nutzung dienen (Betriebe oder Vereine) erhalten bis zu 3.000 Euro. Für Plug-In-Hybride gibt es 1.500 Euro Förderung. Voraussetzung: das Auto muss mindestens 40 Kilometer rein elektrisch zurücklegen können;

und es darf in der Basisversion nicht mehr als 50.000 Euro kosten. Damit sind aktuell einige luxuriösere E-Fahrzeuge ausgeschlossen. Außerdem muss der Strom von erneuerbaren Energieträgern kommen. Und: Plug-in-Hybride mit Dieselmotor werden nicht gefördert. Auch Elektro-Zweiräder (E-Mopeds, E-Motorräder), die für private Zwecke verwendet werden, unterstützt der Staat mit 375 Euro. Für Fahrzeuge der Klassen M2 oder N1 mit ei-



Fahren mit CNG

Neuer SEAT Ibiza

Die fünfte Generation des spanischen Vier-Meter-Autos auf einer neu entwickelten technischen Plattform von VW bietet jetzt auch einen Erdgas-Antrieb.

Es kommt selten vor, dass ein Auto beim Generationswechsel schrumpft. Der neue Ibiza ist zumindest in der Länge kleiner geworden, wenngleich nur um zwei Millimeter. Dafür ist er fast neun Zentimeter breiter

als bisher und hat einen längeren Radstand. Das soll den Komfort steigern, mit breiteren Sitzen und mehr Platz. Neben Benzinern zwischen 75 und 115 (Ende 2017 dann 150) PS und Dieseln zwischen 80 und 115 PS gibt

es auch die Option des Erdgas-Motors. Der Einliter-TSI bringt 90 PS mit. Genaue Antriebs- und Ausstattungsvarianten sowie die Preise erfahren wir bei der Premiere am Genfer Salon.



nem Gewicht zwischen 2,5 und 3,5 Tonnen erhalten gewerbliche Nutzer bis zu 20.000 Euro, für E-Busse bis zu 60.000 Euro.

Ab März können Förderungen über die Webseite www.umweltfoerderung.at eingereicht werden und gelten für Käufe ab dem 1.1.2017 rückwirkend.

Neben der Kaufprämie steht auch die eher bescheidene Ladeinfrastruktur im Blickpunkt des Aktionspakets. Darum ist eine Reihe von neuen Ladestationen in Planung, etwa in Park&Ride-Anlagen. Generell soll an übergeordneten Straßen an jeder Raststätte eine Ladestation vorhanden sein. Auch Privatpersonen, die sich eine Ladestation (Wallbox) oder ein intelligen-

tes Ladekabel anschaffen, werden mit 200;- Euro unterstützt. Der Bau öffentlich zugänglicher Schnellladestationen wird ab 2017 mit 10.000 Euro gefördert.

Zahlen & Daten

Der Anteil alternativ betriebener Pkw (Elektro, Erdgas, Hybrid und Brennstoffzelle) war mit 2,7 Prozent oder 9.028 Fahrzeugen zwar weiterhin vergleichsweise gering, der relative Zuwachs von 2015 auf 2016 betrug allerdings 53 Prozent. Die Anzahl der Neuzulassungen von Benzin-Hybrid-Pkw erhöhte sich um 55,5 Prozent auf 4.392 Stück. Neuzulassungen mit reinem Elektroantrieb nahmen um 128,1 Prozent zu,

es waren im Vorjahr 3.826 Stück. Aktuell sind damit rund 9.100 Elektroautos auf Österreichs Straßen unterwegs. Heuer sollen circa 4.500 dazukommen. Erreicht werden soll das mit Unterstützung: Umweltministerium, Verkehrsministerium und Automobilimporteure stellen in den kommenden Jahren insgesamt 72 Millionen Euro zur Verfügung, davon sind 48 Millionen Euro für die Absatzförderung von E-Autos reserviert. 2018 sollen dann rund 16.000 E-Autos in Österreich unterwegs sein, das ist jedenfalls der Plan. Schattenseite: Der politische Trendwandel hin zur E-Mobilität dämpft in Hinkunft wohl die Aussichten anderer alternativer Antriebs-Angebote. *MHI/JG*

Fahren mit CNG

Italien gibt Gas

Gute Nachrichten für alle Urlauber mit CNG-Auto: Bei den südlichen Nachbarn wird das Tankstellennetz noch dichter.

Innerhalb Europas ist Italien ein Musterland für Erdgas im Auto. Dort zieht auch die Industrie an einem Strang. Der größte Erdgas-Anbieter des Landes fördert den Ausbau des Tankstellennetzes in den nächsten fünf Jahren mit 200 Millionen Euro. In unserem südlichen Nachbarland soll das Erdgas-Tankstellennetz auf über 2.000 Standorte ausgebaut werden.

Die italienischen Fahrzeughersteller Fiat und Iveco sind seit längerer Zeit schon groß im CNG-Geschäft – Stichwort: „Natural Power“ – und möchten den Fuhrpark der Erdgasfahrzeuge auf drei Millionen anwachsen lassen. Bereits heute fahren in Italien über eine Million Fahrzeuge mit „Metano“.

Beatrix Keckeis-Hiller/JG



Elektro-Weltpremiere

Zwei echte Steirer

Arnold Schwarzenegger zeigte in Kitzbühel einen elektrifizierten Geländewagen von Kreisel Electric – jetzt nimmt er ihn mit nach Kalifornien.



Emissionen kommen in Zukunft nur mehr aus der Zigarre: unser „Gouvernator“



Ausgedieselt: Kreisels E-Antrieb soll im Alltag 300 Kilometer weit kommen

Fotos: Kreisel Electric GmbH



„Da geht ein Traum in Erfüllung!“, Arnie war begeistert vom Mercedes, oder wie wir immer noch gerne sagen, Puch G mit Elektro-Antrieb. Der seit 1979 produzierte Gelände-Klassiker aus Graz macht auch ohne Turbodiesel eine gute Figur. Das oberösterreichische Familienunternehmen Kreisel Electric hat nach zwei Monaten Entwicklungszeit ein Fahrzeug vorgestellt, das dem Original auch in seinen legendären Offroad-Fähigkeiten in nichts nachstehen soll. Beim Kitzbüheler Hahnenkamm-Rennen zeigte sich der „Gouvernator“ vom Fahrzeug angetan. Schon in seiner Zeit als Politiker in Kalifornien, dem Schlaraffenland der E-Mobilität, war er ja unermüdlich auf dem Gebiet der erneuerbaren Energie und ihrer Anwendungen aktiv. Für Kreisel Electric erklärt Christian Schlögl die Verbindung zu Schwarzenegger: „Arnold ist seit Jahrzehnten in den USA mit dem beliebten Offroader unterwegs. Also hatten wir die Idee, den Geländewagen zum sparsamen, aber dynamischen Elektrofahrzeug umzubauen.“

Viel Schnee wird der Elektro-Puch demnächst nicht mehr zu Gesicht bekommen, denn Schwarzenegger wird den Prototypen in Los

Angeles fahren und zusammen mit Kreisel Electric weiterentwickeln. Und er freut sich drauf: „Die erste Testfahrt hier war schon ein Vergnügen: Der Kreisel ist unglaublich spritzig und spielt die Vorteile der Elektromobilität perfekt aus.“

On his way to L.A.

Dank einer Akku-Kapazität von 80 kWh soll das Fahrzeug laut Firma realistische 300 Kilometer Reichweite bieten. Was nicht nur Schwarzenegger gefallen wird: zur Verfügung stehen 360 kW/490 PS, damit schafft das Fahrzeug es in 5,6 Sekunden von 0 auf 100 km/h.

In seinem ersten Leben als G 350d brauchte der Allradler dafür drei Sekunden länger. „Der Kreisel-Akku ist im Auto verteilt: Unter der Motorhaube, im Heck als Ersatz für den Tank sowie unterhalb des Einstiegs“, verrät Schlögl. 510 Kilo wiegt der Stromspeicher. Mehrere E-Motoren mit Reduktionsgetriebe sitzen direkt am Verteilergetriebe; das Hauptgetriebe wurde entfernt. Die Höchstgeschwindigkeit beträgt 183 km/h. Eine 80-Prozent-Ladung dauert 25 Minuten.

Johannes Gauglica



Neu: Renault ZOE Z.E. 40

Von kurz auf länger

Der populärste Elektriker Österreichs macht jetzt Überstunden, dank deutlich mehr Batterie-Kapazität und damit mehr Reichweite.

829 verkaufte Fahrzeuge machen den Renault ZOE zum Elektro-Leader des Jahres 2016. Heuer soll die Tausender-Grenze überschritten werden. Auch wegen der verbesserten Akku-Leistung: energieverdichtet leistet der Speicher jetzt 41 kW/h statt bisher 22. Das Gewichtsplus von 22 Kilo macht die Aussicht wett, mit voller Ladung bis zu 400 Kilometer weit zu kommen anstatt wie bisher – theoretisch – 240; das sind die Werte laut Neuem Europäischem Fahrzyklus (NEFZ). Im Praxisbetrieb werden bis zu 300 Kilometer versprochen. Ein leeres Versprechen? Fazit des ersten Kennenlernens an der portugiesischen Küste: Einige Piloten hätten nach rund 240 Kilometern noch weitere 80 fahren können. Immerhin war's in der Eile möglich, noch eine Neuheit des ZOE zu verkosten: eine kraftvolle Soundanlage. In der neuen Top-Ausstattung BOSE freut man sich auch über Ledersitze (vorn beheizt) und -lenkrad sowie Einparkhilfe mit Rückfahrkamera

und 16-Zoll-Leichtmetallräder mit schwarzem Dekor.

Jetzt zugreifen!

Neu ist auch, dass man die Batterie nun nicht nur mieten kann, sondern auch kaufen. Der Kostenpunkt des 41-kW/h-Akkus: 7.500 Euro. Renault gibt darauf eine Garantie für acht Jahre oder 160.000 Kilometer. Aber auch das Verleih-Modell bleibt im Programm, ebenso die schwächere 22 kW/h-Variante. Ein nachträgliches Aufrüsten ist zumindest für einige Versionen auch möglich. Ohne Batterie kostet der Kompakt-Elektriker mit dem stärkeren Akkumulator ab 24.690 Euro, inklusive Energiespeicher kommt er auf ab 32.190 Euro. Seit 1. Jänner dieses Jahres werden auch private E-Autos mit 4.000 Euro pro Fahrzeug gefördert. Ab 1. März kann beantragt werden. Der rasche Auf- und Ausbau öffentlich und praxisgerecht zugänglicher Ladeinfrastruktur wurde versprochen.

B. Keckeis-Hiller



Die Änderungen sieht man nicht: Laut NEFZ sind bis zu 400 Kilometer drin, realistisch sind 300 Kilometer

Fotos: Renault

Autofahren 2017

Was gibt's Neues?

Buntes Pickerl für mehr Geld, neue Kennzeichen und Verkehrstafeln für E-Autos, und aussagekräftige Fotos – bitte lächeln!

Gleich vorweg, falls Sie es eventuell vergessen haben: Ende Jänner ist die Gültigkeit der 2016er-**Autobahnvignette** abgelaufen. Sie ist um 0,8 Prozent teurer geworden und kostet für ein Jahr nun 86,40 Euro. Motorradfahrer haben 34,40 Euro zu zahlen. Erhältlich sind auch 10-Tages- bzw. 2 Monats-Vignetten.

Alkolocks: Ab Mitte des Jahres soll das alternative Bewährungssystem einen fünfjährigen Pilotversuch starten. Nach der Hälfte der Entzugsdauer kann sich der betroffene Autofahrer einen Alkomaten in sein Fahrzeug einbauen lassen. Zusätzlich müssen Mentoring-Gespräche stattfinden. Das Alkolock-System wird zusätzlich zum bestehenden Entzugssystem eingeführt. In diesem Zusammenhang gibt es den EU-einheitlichen Code „69“. Der Code weist darauf hin, dass der betreffende Lenker ein Fahrzeug nur mittels Alko-Lock in Betrieb nehmen darf.

Führerschein: Mit 1. Juli 2017 wird die Probezeit für den Führerschein von zwei auf drei Jahre verlängert. Zusätzlich wird das Delikt „Benützung von Mobiltelefonen am Steuer“ in den Katalog der Delikte aufgenommen. Wer also während der Probezeit beim Telefonieren ohne Freisprecheinrichtung erwischt wird, muss mit einer Verlängerung der Probezeit auf vier Jahre rechnen. Mopedführerschein: Die Prüfung soll jetzt auf dem Computer absolviert werden. Außerdem kann mit der Ausbildung nun erst zwei Monate vor dem 15. Geburtstag gestartet werden (bisher sechs Monate).

Fotobeweis: Wer wegen einer Geschwindigkeitsübertretung auf Österreichs Straßen geblitzt wird, kann künftig auch wegen anderer Verkehrsdelikte belangt werden. Etwa wenn auf dem Radarfoto zu sehen ist, dass ohne Freisprecheinrichtung telefoniert oder gegen die Gurten- bzw. die Sturzhelmpflicht verstoßen wurde.

E-Mobilität: Ein neues Verkehrszeichen gibt es zu beachten: Eine Zusatztafel zum Verkehrszeichen „Halten und Parken verboten“ mit dem Symbol eines Steckers besagt, dass an dieser Stelle ausschließlich E-Fahrzeuge zum Aufladen der Batterie stehen dürfen. Elektromobilität wird jetzt gefördert. Der Ankauf von reinen E-Fahrzeugen wird mit 4.000 Euro gefördert, die Anschaffung von Plug-In-Autos wird mit 1.500 Euro unterstützt. Offiziell können ab März die Anträge zur Ankaufsförderung für Elektroautos und Plug-In-Fahrzeuge gestellt werden. Stichtag der Gültigkeit war aber bereits der 1. Jänner.

Grüne Taferln: Mit Inkrafttreten der 34. KFG-Novelle bekommen Elektro- und Wasserstofffahrzeuge eigene Kennzeichen, mit grüner statt schwarzer Schrift. So sind diese Fahrzeuge – theoretisch – leichter von konventionell betriebenen Autos zu unterscheiden. Damit können leichter Vergünstigungen für solche Fahrzeuge vorgesehen werden, wie etwa kostenfreies Parken oder die Erlaubnis zur Benutzung der Busspuren.





Wechselkennzeichen: bei Aufnahme oder Ausschluss von Kfz mit Wechselkennzeichen in den Zulassungsschein ist die Neuausstellung des Zulassungsscheins nicht mehr erforderlich.

Pannendienste haben jetzt die Möglichkeit, schon während der Fahrt zum Pannort auf die technischen Daten des betroffenen Fahrzeugs zuzugreifen, die in der Zulassungsevidenz gespeichert sind. Aber: Voraussetzung dafür ist, dass dieser Zugriff vom Fahrzeughalter erlaubt wird!

Elektro-Lkw: Ab 1. März gibt es die neue Fahrzeugklasse für elektrisch betriebene Kraftwagen für den Gütertransport ohne Anhänger mit einem Gewicht bis 4,25 t. Sie dürfen mit dem Führerschein der Klasse B gelenkt werden.

Quelle: ARBÖ, KfV

Service Fahren bei Kälte

Väterchen Frost

Wir hatten den kältesten Jänner seit Jahrzehnten: Wenn es weiter so frisch bleibt, sind auch unsere Autos mitunter gern verschnupft – hier ein paar Tipps!

Batterie-Check: es ist Zeit, die Funktionsfähigkeit und Leistungskapazität der Batterie zu messen. Zeigt sie jetzt Ermüdungserscheinungen, ist die Chance groß, dass sie bald komplett den Geist aufgibt.

Scheibenwaschanlage: ausreichend befüllen und das Mischverhältnis zwischen Wasser und Frostschutz beachten! Zu viel Frostschutz kann zu stärkerer Schlierenbildung beim Wischen führen und die Sicht einschränken. Bei zu wenig Frostschutz frieren – eh klar! – die Spritzdüsen ein.

Reifendruck anpassen: Bei tiefen Temperaturen verändert sich auch der Luftdruck in den Reifen. Daher sollte er bei Außentemperaturen von Null angepasst werden (siehe Betriebsanleitung). Dies gilt umso mehr für Urlaubsfahrten mit großer Beladung.

Türdichtungen: Damit Türdichtungen nicht zufrieren, sollten diese vorab mit Fettcreme oder speziellen, im Fachhandel erhältlichen, Mitteln behandelt werden.

Kühlerfrostschutz: Auch die Kühlflüssigkeit im Motor kann bei fehlendem Kühlmittel einfrieren. Allerdings sollte die Kontrolle der Kühlflüssigkeit nur von Technikern im ARBÖ Prüfzentrum oder einer Fachwerkstätte durchgeführt werden.

Diesel-Frostschutz: Bei tiefen Temperaturen kann der Diesel-Treibstoff ausflocken und seine Fließfähigkeit verlieren. Das Fahrzeug springt dann nicht mehr an. Damit keine Paraffinkristalle den Treibstofffilter verstopfen, empfiehlt sich die Zugabe eines speziellen Frostschutzmittels in den Tank. Der Frostschutz kann auch noch wirken, wenn sich erste Erfrierungssymptome zeigen. Springt das Auto dann noch nicht an, muss es abgeschleppt und das Treibstoffsystem aufgewärmt werden. Von Anfang Oktober bis Ende März müssen die Tankstellen wintertauglichen Diesel ausschenken; empfohlen wird bei zweistelligen Minusgraden dennoch der Griff zum Premium-Treibstoff, dem Extrem-Winterdiesel. Außerdem können in einem nicht gewarteten Treibstofffilter Wasserrückstände einfrieren und die Treibstoffzufuhr blockieren.

Türschlossenteiser: Die Autotüre zugefrenen, der Türschlossenteiser im Fahrzeuginnen ... – den Enteisungsspray sollte man bei sich mitführen, nicht im Handschuhfach lassen. Die Sprays können auch prophylaktisch angewendet werden. Und nicht vergessen: Auch Schließvorrichtungen für den Tank können zufrieren!

Quelle: ARBÖ, ÖAMTC



Thema: Flugrost

Auto-Akne

Definition laut DIN 50 900: „beginnende Korrosion von Eisen oder Stahl“ – Definition laut Autobesitzern: „Wimmerln am Lack“!

Jedes Frühjahr stellen wir sie fest, diese unschönen gelb-braunen Flecken auf dem Lack unserer Fahrzeuge. Es schaut aus, als hätte das neue Auto bereits zu rosten begonnen. Besonders auffällig ist dieser Effekt an weißen oder silbernen Farbtönen. Was passiert da? Nicht das eigene teure Blech ist da angegriffen, der Rost kommt von außen. Beim Flugrost sammelt sich der Metallabrieb von der Straßenoberfläche, der beim Bremsen der Autos entsteht. Vor allem im Winter, wenn die Fahrzeuge in klebriger Salzlauge gebadet sind, haften diese Partikel am Lack; und durch dieses Salz korrodieren sie auch extrem schnell. Im Grunde genommen ist Flugrost also verrosteter Metallstaub, der sich auf dem Lack niedergeschlagen hat. Dennoch darf man ihn nicht ignorieren. Denn er ist eine „Keimzelle“ für Korrosion, die



auf das Auto selbst übergreifen kann, wenn man nicht mit den geeigneten Reinigungsmitteln eingreift. Die weit verbreitete Meinung ist immer noch, dass Polieren das Problem schon lösen wird. Das ist leider falsch! Diese „Wimmerln“ haften derart fest, dass man mit Politur quasi nur um sie herum arbeitet. Viel effektiver und auch gründlicher geht es mit einem speziellen Flugrostentferner, der die Verschmutzung löst und damit abträgt. Am besten sind Flugrostentferner, die ohne scharfe Säure auskommen. Sie lösen die Verschmutzung mittels Komplexbildner mit einem roten Farbumschlag. Nach der gründlichen Flugrostentfernung macht es natürlich Sinn, mit einem Hartwachs die Lackoberfläche wieder gut zu versiegeln. Damit hat man die Oberfläche vorbeugend schon für den erneuten Angriff des Metallstaubes präpariert. Denn eines ist sicher: Der nächste Winter kommt bestimmt ...!

Neu: Räder von AEZ

„Q“ool!

Passend zum neuen Audi Q2 zeigt der Felgenreisierer AEZ ein Modell, das ebenfalls auf Ecken und Kanten setzt.

Foto: AEZ

Projekt: Golf VII „Lowgo“

Kein St

Das Lego-Faible seines Sohnes hat Jörg Altreuther inspiriert: Sein 7er Golf wurde deshalb zum „Lowgo“.

Bausteine aus Dänemark waren die Inspiration für den Golf VII GTI Performance des Dotz Teamriders Jörg Altreuther. Oder besser: die Vorliebe seines Sohnes für die bunten Bausteine der Firma Lego. Die

Foto: Dotz

Mit dem Q2 ist Audi ein Geniestreich gelungen, der jetzt im City-SUV-Segment mitmischt. Mit kantigem

Design und SingleFrame-Grill lässt er manch andere Fahrzeuge kraftlos aussehen. Unterstrichen wird der außergewöhnliche, geo-

metrische Look des Q2 durch die Felge AEZ Cliff. Das stilsichere Kreuzspeichen-Design passt perfekt zum kantigen Look des neuen „kleinen“ Audi-SUV. Es gibt sie in high Gloss oder als „Cliff dark“ auch in poliertem Schwarz. Wie zehn Stimmgabeln wirken die zu Doppelpaaren zusammengefassten Speichen; durch die abgeschrägte Kante im Felgenbett entsteht eine effektvolle Tiefe. Eine für alle: das Alurad AEZ Cliff ist in acht Dimensionen von 16 bis 21 Zoll lieferbar. Für einen spektakulären Auftritt, egal ob in der Stadt oder im felsigen Gelände, ist damit gesorgt!



ein am anderen

se Idee zieht sich als Konzept quer über das Auto, vom Dach über die Motorhaube und die C-Säule bis zu den Reifen. Der „Lowgo“ ist mit Reifen der Dimensionen 225/35/19 ausgerüstet. Montiert sind die Gummis auf Rädern der Firma Dotz. Das Design nennt sich Revvo dark in 8,5x19. Die konkave, mit Kreuzspeichendesign ausgestaltete Felge hat auch etwas mit den Lego-Steinen gemein: nämlich die Leichtigkeit.

Räder mit Köpfen

Aber auch unter der Haube wartet Altreuthers

aufgerüstetes Auto mit ein paar Neuerungen auf: Ein Gewindefahrwerk verstärkt das „Lowgo“-Motto, die geweiteten Kotflügel an der Vorderachse verleihen dem GTI einiges an zusätzlichen Muskeln. Dank einer Edelstahl-Auspuffanlage spricht der Golf den grimmigen Ton, der bei solchen Fahrzeugen ja den Großteil der beeindruckenden Erscheinung ausmacht. Die ideale Ergänzung zum Rot des Autos sind die glänzend-schwarz lackierten Frontlapps, der Schweller, der Heckdiffusor und die Spiegelklappen. Ebenfalls teilweise in schwarz gehalten ist die Folierung: und auch

auf ihr sind dreidimensionale Lego-Steine zu sehen, etwa auf dem Dach und der Motorhaube. Auch dem anonymen Fahrten aus England namens „The Stig“ setzt der Eigner dieses besonderen Baustein-Golf ein Denkmal. The Stig darf natürlich einem Streetracer wie dem Golf VII von Jörg Altreuther nicht fehlen. Der laut Definition der britischen TV-Kollegen „Formel 1-Fahrer der Welt“ (in England ...) ist als Folie auf der C-Säule verewigt. Kleiner Blickfang auf den Rädern: Altreuther hat die Köpfe von Lego-Männchen als Ventilkappen verwendet.



DER AUFRISS DES JAHRES.



25 Jahre Hyundai in Österreich

Aufriss des 1/4 Jahrhunderts

Wachstum im Eiltempo: 1992 kamen die ersten Autos aus Südkorea nach Österreich, und niemand wusste so recht, wer oder was eigentlich ein Hyundai ist.

Kurz zurück zum Start: Das Unternehmen namens Hyundai gibt es seit 1945. Von Autos war zunächst nicht die Rede. Hyundai wuchs rasch zu einem Konzern, und etablierte sich als einer der großen Industrie-Multis Asiens. 1967 sperrte die Hyundai Motor Company auf; erstes Fahrzeug war ein paar Jahre später ein Lizenzmodell des britischen Ford Cortina. Bald war man klare Nummer 1 am Heimatmarkt. Es war Zeit für ein eigenes Modell.

Das erste Pony

Maestro Giugiaros Linien erinnerten an Golf, Passat & Co. (die waren ja auch von ihm). Der

Name kommt uns vage bekannt vor: Pony. Das Entwicklungsteam kam aus England, nämlich von British Leyland – das war damals eigentlich gar kein Gütesiegel, aber trotzdem ging die Sache gut! Mit dem Technik-Partner Mitsubishi kooperierte man noch länger. Export: Zunächst kamen Afrika, der Mittlere Osten und Südamerika dran; 1977 startete Hyundai den Vertrieb in Europa.

Kampfansage in Beton: die Fabrik in Ulsan wuchs zur größten Automobilfertigung der Welt für bis zu 1,6 Millionen Autos jährlich. Kampfansage in Blech: Ende der 1980er entstand erstmals eine weitgehende Eigenkons-

truktion namens Sonata, noch mit Antrieben von Mitsubishi. Vielleicht deshalb kam man ins Blickfeld einer österreichischen Firma.

Österreich lockt

Die Denzel-Gruppe wurde aufmerksam auf die Autolandschaft in Südkorea. Denzel war damals der Importeur von Mitsubishi, Volvo und Ferrari. Ein gemischtes Portfolio, aber da war noch Platz; man sondierte die asiatische Autowirtschaft. Damals gab es fünf unabhängige koreanische Hersteller, Denzel setzte auf Hyundai, und das erwies sich als richtig. Denn auch die koreanische Wirtschaft kam Ende



Fotos: Hyundai

der 1990er ins Trudeln. Einige von Hyundais Konkurrenten schlitterten in die Insolvenz. SsangYong gehört heute zur indischen Mahindra-Gruppe, Daewoo zu General Motors, und Samsung (ja, auch die bauen Autos) zu Renault. Hyundai schluckte hingegen 1998 den Hauptkonkurrenten Kia. Übrigens: Kia ist seit 1995 in Österreich präsent, die beiden Marken haben bis heute verschiedene Importeure.

Klein anfangen ...

Unter die Leute bringen mussten die Korea-Importeure nicht nur die Fahrzeuge, sondern zunächst erst einmal die Marken an sich. Es war ein Start von weniger als Null, mit komplett unbekanntem und österreichischen Zungen anfangs unheimlichen Namen. Kia hatte es da am leichtesten, Daewoo musste eine riesige Kampagne starten. Hyundai warb mit dem „Auftritt des Jahres“.

... stark wachsen

Asiatische Autos verloren damals nach guten Jahren wieder Marktanteile, die Japaner wurden von der Dieselmwelle weggeschwemmt. Auch Hyundai tat sich anfangs ohne Dieselangebot schwer. Im Schaumraum stand von Beginn an ein recht umfangreiches Sortiment, manche Modelle hatten bereits ein paar Jahre auf dem Buckel, wie zum Beispiel der kompakte Pony in seiner dritten Generation; anderswo hieß er Excel. Daneben gab es die Mittelklasse namens Lantra, der Sonata sogar mit V6 und das etwas eigenwillig geformte S-Coupe mit dem ersten selbst entwickelten Motor. Das Team der „Gründer“ um Ing. Alfred Stadler hatte direkten Draht zum Werk und bemühte mitunter auch inoffizielle diplomatische Kanäle. Der südkoreanische Botschafter hatte ein offenes Ohr, er hieß Ban Ki-moon und war

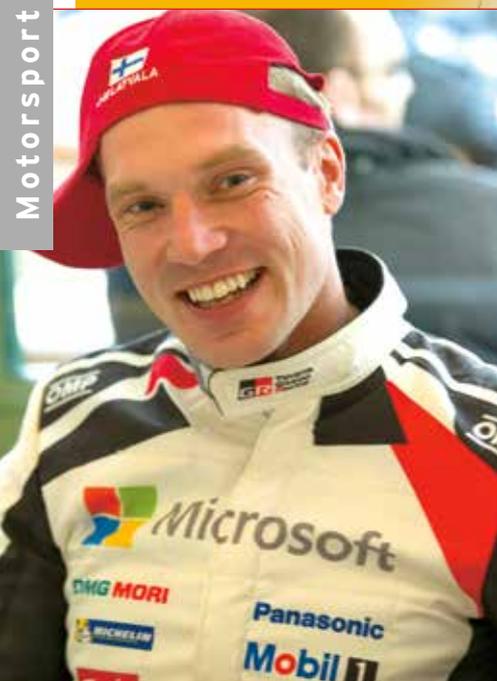
später UN-Generalsekretär. Stadler stieg zum Vorstandsvorsitzenden der Denzel-Gruppe auf.

Ganz europäisch

In anderen Ländern sind die Importorganisationen vom Hersteller absorbiert worden, bei uns verhandelt Denzel auch nicht mehr selbst mit dem Werk. Die Europa-Zentrale von Hyundai sitzt in Deutschland. Dort werden auch Design und Entwicklung betrieben. Aktuell werden die meisten Hyundai für den europäischen Markt auch in Europa gebaut. Es gibt ein Werk in Tschechien und eines in der Türkei. Hyundais Ansage für Europa ist klar und deutlich. Bis 2020 will man der größte asiatische Player am europäischen Markt werden. Nicht nur Hyundai blickt von Zeit zu Zeit in den Rückspiegel, denn die nächste Welle rollt auf Europa zu. Sie kommt aus China.

Johannes Gauglica





Hat gut lachen: Jari-Matti Latvala mit Platz 2 bei Toyotas Rückkehr in die WM nach fast zwei Jahrzehnten



Motorsport: WRC 2017

Mehr von all

Die Rallye-WM unternimmt einen Neustart mit größerem Spektakel – und auch die Ex-Weltmeister von Toyota steigen heuer wieder in den Ring.

Ein neues Reglement, das den Designern und Ingenieuren viele Freiheiten bietet, beschert uns eine radikale Generation der World Rally Cars. Das an sich recht strenge Reglement ist ab heuer etwas aufgelockert worden, auch um wieder etwas mehr Show in die Sache zu bringen! Alle Fahrzeuge müssen 1.190 Kilo wiegen und haben 1,6 Liter große Turbo-Vierzylinder mit Direkteinspritzung. Deren Leistung wurde von 300 auf (offiziell) 380 PS erhöht. Obligatorisch ist auch der Allradantrieb mit „aktivem“ Mitteldifferential (nach sieben Jahren wieder erlaubt) und je einem mechanischen Differential vorne und hinten. Dies verleiht in Kombination mit dem Allradantrieb den WRC eine atemberaubende Beschleunigung. Martialisch ist auch der Look: In der Breite sind die Autos um fünf Zentimeter auf jetzt 1.875 Millimeter gewachsen. Erstmals seit der Ära der brachialen Gruppe B in den 1980ern sind wieder Frontspoiler erlaubt, die über die Silhouette des Autos herausragen.

Monte-Mania

Durcheinandergeworfen wurde die WM auch durch den überraschenden Ausstieg des dominanten Volkswagen-Teams mit Ende 2016. Die großen Player heißen heuer Citroën, Hyundai, Ford (via M-Sport) und Toyota. Die japanisch-deutsche Partnerschaft gibt heuer nach 17 Jahren ihr Comeback. Beim Saisonstart in den Bergen rund um Monte Carlo gestaltete sich die Premiere der neuen Autos großteils positiv. Dass über der Rallye eine schwarze Wolke hing, hatte nichts mit der Technik zu tun. Bei einem tragischen Unfall wurde ein – leider sehr leichtsinniger – Zuschauer getötet. Den Fahrer Hayden Paddon trat dabei keine Schuld. Eine traurige Erinnerung: Motorsport ist auch für Zuschauer gefährlich, wenn man sich nicht um Sicherheitsvorgaben kümmert.

Citroën hatte mit der Entscheidung nichts zu tun, Hyundai hatte schon die Hand am Pokal, man musste sich mit Rang 4 für Dani



Junge Generation: Die WRC am Weg in die neue gute alte Zeit – schneller, breiter, technisch noch extremer

Fotos: Robert May

Blick zurück

Vor 25 Jahren ...

Die Marke Toyota möchte an ihre Vergangenheit in der Rallye-WM anschließen, und die war sehr erfolgreich – ein Beispiel: 1992.

Die große Zeit der Gruppe A: Ove Andersson und sein Toyota Team Europe ärgerten ab den späten 1980ern das WM-Establishment. Der Erzrivale hieß Lancia. Schon 1990 krönte sich mit Carlos Sainz erstmals ein Toyota-Pilot zum Weltmeister. Zwei Jahre später entwickelte sich die WM zu einem Drama, und in der ersten Saisonhälfte wussten die Toyota-Piloten Sainz, Markku Alén und Armin Schwarz sich kaum einen Rat gegen die Truppe aus Turin mit dem kantigen Delta Integrale. Das Blatt wendete sich bei der Safari-Rallye in Kenia. Dort schlug der „Matador“ mit seiner Celica GT-Four erstmals zu. Er gewann auch in Neuseeland und im heimatlichen Spanien. Beim WM-Finale in Großbritannien hatten Didier Auriol und Juha Kankkunen für Lancia ebenfalls noch Titel-Chancen. Auriol wurde von der Technik ausgebremst, Kankkunen von den Reifen. Damit war Sainz Weltmeister für Toyota. Die Hersteller-WM ging nochmals an Lancia; es war der letzte Erfolg für die Italiener. Für Toyota hingegen begann eine große Ära. Beim WM-Ausstieg Ende 1999 hatte man drei Fahrer- und vier Marken-Titel in der Bilanz. Kommt demnächst mehr? Übrigens: 1992 triumphierte Toyota auch erstmals in Österreich, die Staatsmeister hießen Franz Wittmann sen. und Jörg Pattermann.

Johannes Gauglica

em

Sordo zufriedengeben. Erstmals gewann ein Ford Fiesta der britischen „Edel-Privatiers“ von M-Sport, am Steuer war der regierende Weltmeister Sébastien Ogier. Und Platz 2 für Jari-Matti Latvala beim Debüt war eine Nachricht an die Konkurrenz: Toyota ist wieder da!

Toyotas Comeback

Die Toyota Motorsport GmbH in Köln kümmert sich nicht nur um das Le-Mans-Programm der japanischen Marke, sie hat auch ein neues Fahrzeug für die WRC auf die Räder gestellt. Grundlage, zumindest in der äußeren Form, ist das Straßenmodell Yaris. Der Yaris WRC kommt optisch martialischer daher als seine auch nicht gerade faden Konkurrenten. Besonders das Heck macht durch seinen großen Diffusor und riesige Radhausentlüftungen samt Flügelwerk einen wuchtigen Eindruck. Selbst die Seitenspiegel wurden zu Luftleitwerken umfunktioniert. Nach anfänglichen Problemen bei den Tests ist sich jetzt nicht nur Jari-Matti Latvala sicher, dass „dieses Auto Potenzial hat.“ Ob es auch das Zeug zum Siegen hat? Wir sind gespannt!

M. Hintermayer, J. Gauglica

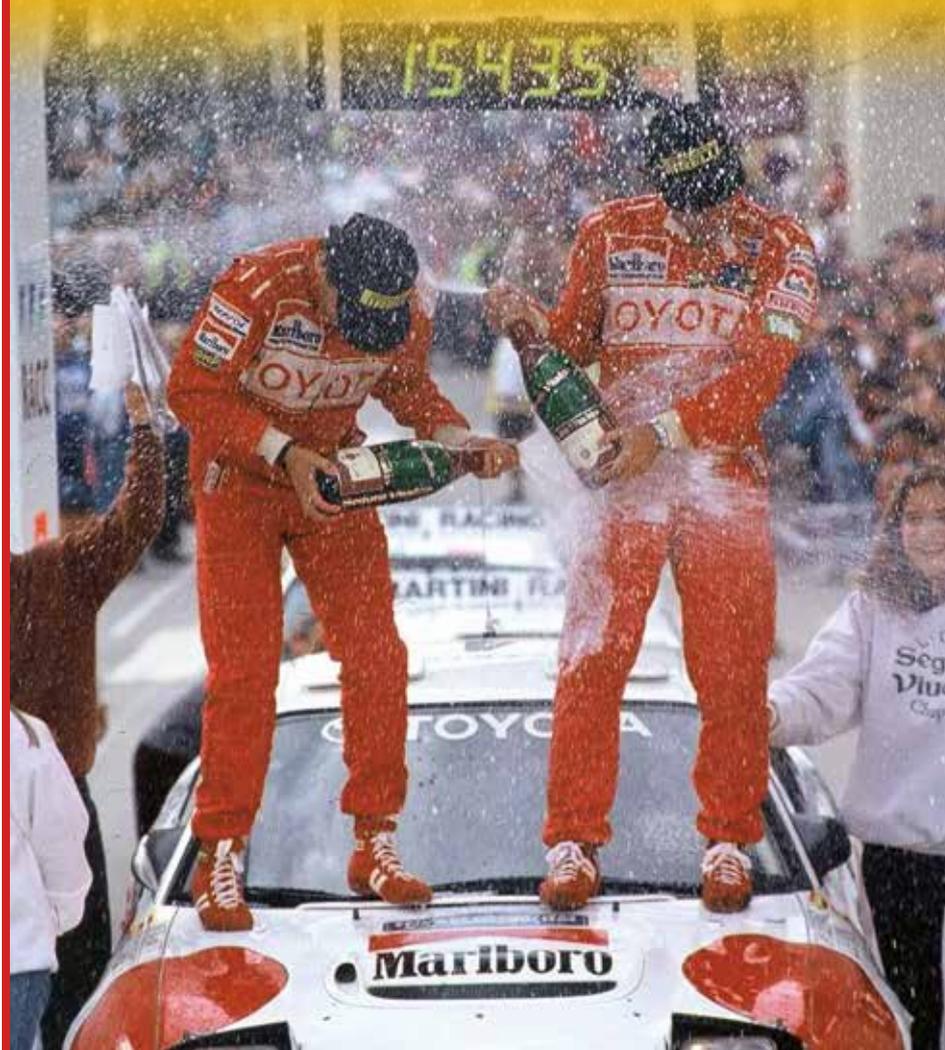


Foto: Toyota



Neu: Triumph Bonneville Bobber

Nur außen nostalgisch

Es ist eine Modeerscheinung: Auf alt machen, aber hochmodern sein. Auch dieses Bonneville-Derivat folgt dem Trend.

Das stählerne Rückgrat der neuen Triumph Bobber tut so wie ein Starrahmen, dahinter steckt aber eine fein austarierte, ausgeklügelte Federung. Auch der Solo-Sitz erinnert an frühe Tage des Zweirad-Baus; auch er ist gut und Bandscheiben-freundlich abgedefert. Damit sollte der Antrieb nicht allzu sehr an Armen und Beinen zerren.

Schrittmacher

Herz der Bobby-Bonnie ist die 1.200ccm-Version des Parallel-Twins mit moderaten 77 PS (und zwei Fahrmodi), dafür aber auch mächtigen 106 Nm Drehmoment. An Gewicht bringt sie 228 Kilo auf die Waage, man sitzt 690 Millimeter tief. Der Preis in Österreich: ab 14.900 Euro.

Beatrix Keckeis-Hiller



Foto: Triumph



Neu: BMW GS-Modelle

Mehr ist

BMW vertieft die Domäne der langbeinigen Abenteuerinnen: die R 1200 GS ist upgedatet, die G 310 GS ist neu.



**Zum Auto fehlen fast nur mehr zwei Räder:
Informations-Zentrale der neuen Adventure-BMW**

Foto: BMW



möglich

Motorrad-Verkäufe sind wieder im Aufschwung – einer der Antreiber sind nach wie vor die Adventure-Bikes. Die sind seit fast 40 Jahren die Domäne von BMW. Jenseits der 500 ccm sind die Bayerinnen (noch) führend am Markt. Von der R 1200 GS und ihrem Adventure-Derivat wurden im Vorjahr mehr als 700 neu zugelassen. Die Adaption des Zweizylinder-Boxers und der Parallel-Twins der F-Baureihen auf Euro 4 ging Hand in Hand mit optischen und technischen Verfeinerungen. Am 1200ccm-Zugpferd wurde das Styling noch gezielter auf Robustheit getrimmt. Dazu kommt die Überarbeitung des elektronisch justierbaren Fahrwerks (ESA) mit Automatik-Modus und erweiter-

tem Stabilitätsprogramm. Optional gibt's Offroad-Modus und Berganfahrhilfe.

Zwei Sorten GS

Infotainment und Konnektivität über Navigation hinaus kennt man auch in der Bike-Welt bereits; jetzt kommt ein automatisches Notrufsystem dazu – noch optional, in naher Zukunft verpflichtend. Zwei Geschmacksrichtungen der 1200er-GS: Je nach Fahrercharakter eher Asphalt- oder Gelände-orientiert heißt sie dann „Exclusive“ oder „Rallye“. Mit dem Einstiegs-Einzyliner G 310 R, mit 313 ccm und 34 PS rundet BMW das Enduro-Programm nach unten hin ab. Nächstes Jahr startet die G 310 GS. *B. Keckeis-Hiller*

Neu: Piaggio Medley 125ie ABS

Bei Start und Stopp

Roller sind in Mode, und sie machen Mode: Piaggio schafft es, einen günstigen und sparsamen 125ccm-Roller fesch zu stylen.

In der Piaggio-Gruppe ist die Vespa oberste Ikone, doch die anderen Konzernprodukte brauchen sich nicht zu verstecken. Auch nicht die günstigeren, wie zum Beispiel die Medley: sie ist in allen Farben fesch (es gibt eh nur zwei: Blau oder Rot). Sie kann aber mehr!

Auf Diät

Mit ihrem 12 PS starken Vierventil-Einzyliner in Kombination mit reaktionsschnellerem Variomatik-Getriebe macht sie bei nicht einmal 140 Kilo fahrfertigem Gewicht eine mehr als flotte Figur. Dabei bleibt sie ausgesprochen sparsam, woran die Start-Stopp-Automatik einen Anteil hat. Das System agiert ebenso flink wie der Antrieb, es drängt sich akustisch nie in den Vordergrund (und es ist abschaltbar). Zudem bleibt die geschmeidige Italienerin auf einem 16-Zoll-Rad vorne, einem 14-Zöller hinten stets stabil auf Spur.

Beatrix Keckeis-Hiller





Im letzten Moment ist das Team wieder komplett:
Die neue Beifahrerin heißt Sybille Klinger



Testfahrten für die Aïcha des Gazelles: Rallye-Raids sind
Knochenarbeit, nicht nur hinter dem Volant

Rallye Aïcha des Gazelles

Wo geht's zum Limit?

Von Frauen für Frauen: die Marathon-Rallye durch Marokko sieht heuer auch erstmals eine österreichische Teilnehmerin. Beinahe wär's nicht dazu gekommen!



Erste Österreicherin bei der Rallye für Ladies: Veronika Grabher

Stress in letzter Minute: die Copilotin sprang ab, das Projekt war in Gefahr. Veronika Grabher zog alle Register: „Nach meinem Aufruf über die Vorarlberger Medien war das Interesse sehr groß. 30 Interessentinnen haben sich gemeldet, einige haben sich bei ihren Bewerbungen sehr ins Zeug gelegt.“ Die neue Beifahrerin beim Team Beyond Limit heißt Sybille Klinger und hat bereits Offroad-Erfahrung. Jetzt gibt's kein Zurück mehr! Einen Überrollkäfig bekommt der Toyota Land Cruiser noch, obwohl er nicht zwingend vorgeschrieben ist. Denn bei der Rallye Aïcha des Gazelles zählt nicht die Geschwindigkeit, sondern die kürzeste (nicht die schnellste!) Route: „Mit Kompass, Lineal und Landkarten aus den 50er-Jahren.“ GPS ist natürlich verboten. Das Roadbook sagt den Teilnehmerinnen nur das Wichtigste: Koordinaten, Generalrichtung, Distanzen zu den Checkpoints. Wer einen verpasst, kassiert Strafpunkte. „Helm müssen wir während der ganzen Rallye tragen“ – und selbst schrauben ist ebenfalls angesagt. Außenstehende darf man nicht einmal nach dem Weg fragen.

Schauplatz Marokko

Frankreich liebt die Wüste. Im Kielwasser der Paris-Dakar starteten etliche Marathon-Abenteuer. Die waren anfangs eine reine Männerwirtschaft. Davon hatte Dominique Serra genug: 1990 veranstaltete sie die erste Rallye Aïcha des Gazelles. Mitmachen dürfen ausschließlich Ladies; gefahren wird mit Autos, Motorrädern oder Quads. Teilnehmerinnen aus 33 Nationen sind dabei, Veronika Grabher ist die erste Österreicherin. Um 6 Uhr morgens geht's los, ein typischer Tag hat 11 bis 13 Stunden Fahrzeit, wenn alles gut geht. Im Bivak wartet ein Servicepunkt mit Mechanikern. Zweimal sind zweitägige Marathon-Etappen auf eigene Faust zu überstehen. Satelliten-Tracking und Assistenz per Hubschrauber sorgen dafür, dass niemand dauerhaft verloren geht. Die Aïcha des Gazelles ist als umweltverträgliche Veranstaltung ISO-zertifiziert und nimmt das ernst: „Das geht bis ins Detail; wir dürfen keine Abfälle liegen lassen und müssen biologisch abbaubare Seife verwenden. Die Organisation ist da sehr streng.“ Los geht's am 17. März in Nizza, am 1. April endet die Rallye in Essaouira - diese Küstenstadt kennt man auch aus „Game of Thrones“.

Harte Arbeit, guter Zweck

„Es ist in Arbeit ausgeartet“: Die Vorarlbergerin mit marokkanischen Wurzeln kam über die karitative Seite zu dieser Wüstenralley. Denn gemeinnützige Tätigkeit im Gastland Marokko gehört zur Aïcha des Gazelles. Der organisatorische Vorlauf der Rallye war dann doch komplexer als erwar-





Das Fahrzeug bekommt jetzt noch einen Überrollkäfig, dann kann es losgehen
Fotos: Beyond Limit

tet, denn die Aicha des Gazelles hat bislang vor allem französisch gedacht: „Ich habe mich durch 400 Seiten Material durchgearbeitet. Gleich zu Beginn habe ich geantwortet, dass ich das Info-Material bitte auf Englisch

bräuchte! In Frankreich kennt die Rallye jedes Kind, bei uns ist sie komplett unbekannt.“ Dementsprechend düster sah es für das Projekt Beyond Limit bislang mit Sponsoren aus. Die Planung läuft aber bereits für 2018 und darüber hinaus: „Ich werde sicher nächstes Jahr wieder am Start sein, und übernächstes auch!“

Mehr unter www.beyondlimit.at
Johanes Gauglica



MX-5 Trophy powered by Mazda Neo-Klassik

Achtung, MX-5-Piloten: Mazda sucht heuer wieder die Besten der Besten!!

Ziel der MX-5 Trophy ist es, die besten FahrerInnen und BeifahrerInnen mit dem Mazda MX-5 bei Regularity-Rallyes zu finden. „Rallye?“ Statt um Driftwinkel geht's um Gleichmäßigkeit und Navigation, immer streng nach der StVO. Und trotzdem: Auf hinterhältig ausgewählten Routen mit teils sehr selektiven Straßen einen 50-km/h-Schnitt oder vorgegebene Fahrzeit einzuhalten und gleichzeitig per Roadbook zu navigieren ist nicht nur bei Sonnenschein schweißtreibend. Bei acht ausgewählten Veranstaltungen müssen die MX-5-Crews heuer sehr unterschiedliche Anforderungen erfüllen. Damit wird am Ende das flexibelste Allrounder-Team gekrönt. Eines ist allen Events gemein: Sie sind fahrerisch ein Erlebnis auf einigen der schönsten Straßen der Republik.

Wertungen

Gewertet werden Teams mit Mazda MX-5 aller Baujahre. Eine eigene Trophy-Nennung ist nicht nötig; bei den einzelnen Rallyes wird das Nenngeld von Mazda Österreich „subventioniert“, moderate 150 Euro, bei zwei Rallyes gar nur 120 Euro. Mindestens drei Rallyes muss man fahren, um in die Gesamtwertung zu kommen. In der Wertung ist zumeist nur ein Rallye-Tag; für höheren Fun-Faktor darf man an allen Tagen mitfahren. Alle Details zur Teilnahme und Ausschreibung gibt's unter www.mx5.events

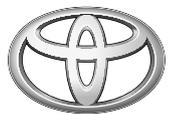
Übrigens: Rally&more verlost 3x2 Startplätze bei der Höllental Classic im Mazda MX-5! Näheres in der neuen Ausgabe von Rally&more, ab 11. März im Zeitschriftenhandel!

Termine

- 13.5. Karawanken Classic, Pörschach
- 24.6. RARA Weinviertel Rallye, Schleinbach
- 1.7. Höllental Classic, Reichenau/Rax
- 26./27.8. Vienna Classic Days, Wien
- 23.9. Alpenfahrt, Bad Kleinkirchheim
- 1.10. Rallye Historiale, Brunn/Gebirge
- 7.10. Falkenstein Classic, Falkenstein
- 14.10. Kraut&Rüben, Horn



Foto: Robert May



TOYOTA

ALWAYS A
BETTER WAY

QUALITÄT IN IHRER SCHÖNSTEN FORM.



AURIS
ab
€ 15.990,-*



AURIS TOURING SPORTS
ab
€ 16.890,-*

DER NEUE AURIS.

Mehr erfahren: toyota.at

Toyota Frey Austria

* Angegebener Preis bezieht sich auf Auris 1,3 Young. Aktionspreise beinhalten bis zu € 2.500 „Toyota neu erleben“-Bonus und zusätzlich € 1.000 Eintauschbonus. Inkl. Händlerbeteiligung bei allen teilnehmenden Toyota-Partnern. Gültig bei Zulassung bis 30.06.2017. Abbildung ist Symbolfoto und zeigt aufpreispflichtige Extras. Angebot freibleibend und solange der Vorrat reicht. Änderungen, Satz- und Druckfehler vorbehalten. Normverbrauch kombiniert: 3,5 – 5,7 l/km, CO₂-Emission: 79 – 132 g/km.