

motor&more

April/Mai 2024

www.motorandmore.at

Made in Austria



TESTS: Audi Q8 • Jeep Renegade • Peugeot 408 • Toyota C-HR

Nie realisierte Projekte

Ford Fiesta RS & weitere Knaller



E-Comeback

Renault R5



Kristallkugel

Audi Q3 & Freunde





>> **Günter Landa**

Executive Director von Advancis Austria im Gespräch

Die steigende Effizienz durch ein **integriertes Gefahrenmanagementsystem** erhöht auch automatisch die **Sicherheit von Menschen** und Assets.

Frage: Sie sind seit beinahe 15 Jahren Geschäftsführer von Advancis Austria, einer Landesgesellschaft von Advancis Software & Services (Langen, Deutschland) mit Sitz in Hietzing, Wien. Können Sie kurz beschreiben was Sie machen und wie Ihr Weg dahin war?

Günter Landa: Vor mittlerweile fast 30 Jahren hat Advancis Software & Services sein PSIM (Physical Security Information Management) WinGuard auf den Markt gebracht und ist heute weltweit einer der Marktführer in diesem Bereich mit Landesniederlassungen auf mittlerweile drei Kontinenten. WinGuard ist heute in über 2.300 Projekten und mehr als 75 Ländern im Einsatz.

Vor knapp 15 Jahren habe ich damals als Ein-Mann-Betrieb die Zuständigkeit für den österreichischen und südosteuropäischen Markt übernommen. Heute sind wir 12 Kollegen und Kolleginnen, die gemeinsam in einem Büro in Hietzing arbeiten. Wir sind sowohl für den Vertrieb als auch für den Service in unserem Vertriebsgebiet zuständig.

Physical Security Information Management - was genau kann man sich darunter vorstellen?

Günter Landa: Physical Security Information Management ist eine Softwareplattform, die mehrere verschiedene und unverbundene Sicherheitssysteme integriert, Ereignisse aus den unterschied-

lichen angebotenen Anlagen und Systemen sammelt und diese mittels einer einheitlichen Benutzeroberfläche visualisiert und steuern lässt. Advancis hatte jedoch von Beginn an einen umfassenderen Anspruch. Unsere offene Integrationsplattform WinGuard ist nicht nur herstellernerneutral, sondern ermöglicht auch die Integration von Gebäude- und Kommunikationstechnik. Heute gibt es bereits über 500 Schnittstellen zu verschiedenen Systemen und laufend werden am Hauptsitz in Deutschland neue entwickelt. Seit Einführung der Version X5 im vergangenen Jahr, basierend auf der AOP (Advancis Open Platform), ist auch eine 3rd-party Entwicklung, also eigene Entwicklung, von Schnittstellen möglich.

Ergänzt wird das Ganze durch dynamische, geführte Verfahrensanweisungen, automatisch im Hintergrund ablaufende Aktionen und automatische Dokumentation und Auswertung. Dadurch wird der Anwender in die Lage versetzt, auftretende Situationen vollständig zu erfassen und optimal zu lösen.

Können Sie uns ein paar Beispiele dafür nennen?

Günter Landa: Ein gutes Beispiel ist ein Brandalarm. Mittels WinGuard kann automatisch die entsprechende Videoüberwachung in der Benutzeroberfläche aufgeschaltet werden. Der Bediener muss dann zunächst bestätigen, ob es sich um einen Fehlalarm oder einen tatsächlichen Brandfall handelt. Bestä-

ALWAYS RETAIN CONTROL

tigt er den Brand, schließen z.B. Brandschutztüren automatisch, die Beleuchtung wird eingeschaltet, eine Evakuierungsdurchsage über Lautsprecher ausgegeben und die Feuerwehr informiert.

Ein anderes Beispiel wäre ein Zaunalarm. Hier kann automatisch der mobile Wachdienst über Mobilgeräte informiert und Schleusen und Tore vom System geschlossen werden. Durch Hinterlegung der Dienstpläne wird automatisch der diensthabende Kollege informiert. Auch die Hinterlegung einer Hierarchie ist möglich. Ist der Erstgereichte nicht erreichbar, geht die Nachricht automatisch an die hinterlegte Nummer zwei.

Bei einem unbefugten Zutrittsversuch können die Daten des Karteninhabers automatisch an den Betreiber übermittelt, die Videokamera im überwachten Bereich angezeigt und eine Gegensprechverbindung aufgebaut werden. Durch hinterlegte Arbeitsabläufe (SOPs) wird der Bediener durch alle notwendigen Handlungen geführt und kann so schnell alle erforderlichen Aktionen durchführen und die Situation auf diese Weise bestmöglich lösen.

Der Einsatz einer PSIM-Software hilft somit, Notfallsituationen schneller und sicherer zu lösen. Aber ist das nicht nur etwas für große Unternehmen?

Günter Landa: Durch das modulare System kann WinGuard sowohl in großen Unternehmen - zu den Kunden von Advancis zählen u.a. Infineon, ÖBB, Nord/LB oder der Europa-Park -, aber auch in kleineren Betrieben sinnvoll zum Einsatz kommen. Gerade die große Flexibilität ist ein bedeutender Pluspunkt von WinGuard. Dies bezieht sich nicht nur auf die Skalierbarkeit und jederzeit mögliche Erweiterbarkeit, sondern auch auf die individuelle Anpassung von Funktionen, Benutzeroberfläche und Workflows. WinGuard kann also in verschiedensten Branchen und Dimensionen eingesetzt werden.





• QUATTRO •

GEILE SOCKE!

Inspiziert von der größten Leidenschaft des Mannes, dem Automobil, gibt es jetzt auch in Österreich einzigartige Sockenmodelle. Die erste Kollektion des portugiesischen Sockenherstellers verneigt sich dabei vor einigen der größten Ikonen des Automobildesigns und lässt die Herzen derer höherschlagen, die sprichwörtlich Benzin im Blut haben. Die Ideen dazu zieht man aus den Designs von markanten Fahrzeugteilen, Sitzmustern, aber auch legendären Lackierungen – speziell aus dem Rennsport. 10 Euro kostet das Paar, ab sofort unter www.autosocken.at zu haben.

Autosocken.at

Editorial

Liebe Autobeegeisterte,

egal ob geschützt durch die Blechburg Auto oder die illusionierte Anonymität des Internets, manch Charakter offenbart sich erst hier. Vor allem bei zweiterem zweifelt man teils an der Menschlichkeit. Egal welches Thema, es wird kategorisiert, verurteilt, beleidigt, radikalisiert. Die letztlich wenig überraschenden politisch und industriell motivierten Zweifel am Verbrennerverbot eröffnen interessante Einblicke in die Denkweise mancher User. So ist es doch faszinierend, wie eine Antriebstechnologie derartig politisierbar ist. Die Guten und Korrekten fahren elektrisch, die Rechten und Rückständigen beharren auf dem Verbrenner – absurder könnte es nicht sein, bis es getoppt wird mit Unterstellungen Fahrer von thermischen Motoren seien Putin-Sympathisanten und nähmen vorsätzlich Kriegstote in Kauf.

Russland bleibt ohnehin ein konfliktbehaftetes Thema. Wie gut die EU-Sanktionen & Wunschdenken (im Dezember kamen 98% unseres Gases aus Russland) funktionieren, bezweifeln und hinterfragen auch Experten, pikant ist jedenfalls der Umstand, dass der Markt mit Luxusautos über Drittländer läuft. Eine vierstellige Anzahl der edelsten Automobile fand den Weg in Oligarchengaragen, während der große verarmte Teil der Bevölkerung noch intensiver leidet. Klar, dass hier der Neid im Netz motivierend für schockierte Kommentare ist, während bei Kommentaren über die Beschlagnahmung von privaten russischen Autos in Europa keinerlei Mitgefühl aufkommt. Dabei müssten gar Aussagen des Außenministers von Estland breit diskutiert werden. *„Wir können nicht zulassen, dass Bürger eines Aggressorstaates die Vorteile von Freiheit und Demokratie genießen, während Russland seinen Völkermord in der Ukraine fortsetzt.“* Es ist zumindest kritisch, wenn nicht mehr hinterfragt wird, wenn Menschenrechte verbal in Frage gestellt werden und pauschal einer ganzen zivilen Bevölkerung eine Kriegsunterstützung unterstellt wird. Schon Stephen Hawking sah in der Aggression eine viel größere Bedrohung als den Klimawandel: *„Sie droht uns alle zu vernichten“.*

Nachdem man wohl Red Bull und Max Verstappen zu den nächsten Titeln gratulieren darf, und es sportlich wenig Neues zu berichten gibt, bleibt leider nur die traurige Schlammschlacht rund um Teamchef Christian Horner. Außer den geleakten Chatnachrichten gibt es für die Öffentlichkeit kaum ein realistisches Gesamtbild, welches die Unterstellungen und Forderungen zum derzeitigen Zeitpunkt rechtfertigen würde. Von Geduld für eine faire Aufklärung aller Fakten und Unschuldsvermutung keine Rede. Leider hat man aus dem Fall Max Mosley nichts dazugelernt. Die moralischen Vorverurteilungen sind erschütternd.

Kaum zu glauben, aber Sexualität soll nichts Ungewöhnliches sein, über Überscheidungen mit Automobilität sprachen wir mit einer Sexualtherapeutin. Spannend auch unser anwältlicher Beitrag, welcher offenbart, dass die Schuldfrage bei einem Unfall alles anderes als einfach ist. Alexander Trimmel setzt die Niki Lauda-Story weiter fort. Mit dem Vater-Sohn-Projekt Fillafer GTP-13 präsentiert sich ein weiterer sensationeller automobiler Star aus Österreich.

Viel Spaß beim Lesen und gute Fahrt
Ihr Bernhard Reichel



Inhalt

Neuheiten:	Audi RS 6 Avant GT	6
Erster Kontakt:	Toyota Yaris	8
Motorsport:	Niki Lauda Teil II.	10
Klassik:	Fillafer GTP-13	16
Ausblick:	Audi Q3 & weitere neue SUV	22
Kommentar:	KI	24
Tests:	Audi Q8	26
	Peugeot 408	27
	Jeep Renegade 4xe	28
	Toyota C-HR	29
Recht:	Ein Auffahrunfall und die Schuldfrage	30
Elektromobilität:	Zanitzers E-Block	32
Psychologie:	EU-Führerschein Pläne	34
Kommentar:	Angriffe auf die mobile Freiheit	38
Rückblick:	Nie realisierte Topmodelle enthüllt	40
Interview:	Sex & More	42
Freizeit:	Airpower24	46

Das vorderste Auto macht eine Notbremsung, das Auto dahinter kann gerade noch bremsen, das letzte jedoch nicht und schiebt alle drei Wagen zusammen. Eigentlich liegt die Schuldfrage auf der Hand, warum es in der Praxis nicht so einfach ist, lesen Sie auf Seite 30.



Impressum:

Eigentümer und Herausgeber: Speedcompany OG, Kleegasse 5, A-2230 Gänserndorf Süd, leser@motorandmore.at. Chefredakteur: Bernhard Reichel, Redaktion: Keijo Keke Platzer, Alexander Trimmel, Tanja Pitzer, Ildika Biela, W.E. Randerer, Joachim Zanitzer, Georg Hanousek, Fotos: Bernhard Reichel, Johann Vogl, Michael Jurtin. Anzeigen & Marketing: Gerald Hruza, Claudia Auer. Gestaltung & Layout: Bernhard Reichel, Produktion: grafik.at - Atelier Hannes Gsell, Druck: Graficki zavod Hrvatske d.o.o. Vertrieb: PlusCity und Lenticity (Linz), Shopping City Seiersberg (Graz), ELI Shopping (Liezen), Leoben City Shopping (Leoben), EO (Oberwart), Riverside, Auhofcenter und Q19 (Wien), G3 Shopping Resort (Seyring/Gerasdorf), Rosenarcade (Tulln), City Center Amstetten (Amstetten), bühlcenter (Krems), SCS (Vösendorf) Fotos: Cover: Bernhard Reichel, Hersteller, McKlein, Seite 3: Bernhard Reichel

Neuheiten: Audi RS 6 Avant GT

Reifeprüfung

Audi erinnert sich wieder einmal guten Gewissens an die Vergangenheit und lässt Röhrls und Stucks IMSA-Siegerauto in einer modernen Abwandlung wieder aufleben.

Die Idee des Audi RS 6 Avant GT fußt auf dem Auszubildendenprojekt RS 6 GTO-Konzeptauto von 2020. Zwölf Lehrlinge aus den Bereichen Karosserie- und Fahrzeugbau-mechanik, Kraftfahrzeugmechatronik, Fahrzeuglackiererei und Werkzeugmechanik arbeiteten sechs Monate mit Unterstützung von Audi Design an dem Projekt, das für das später wegen „Corona“ abgesagte GTI-Treffen am Wörthersee aufgebaut wurde. Inspiration fanden sie vor allem durch den legendären Rennwagen Audi 90 quattro IMSA GTO von 1989. Aus dem Konzept wurde nun Realität, zumindest 660-mal – denn auf diese Stückzahl ist der RS 6 Avant GT vorerst limitiert.

Ober-Grenze

Das Oberklasse-Erfolgsmodell von Audi, der A6, ist nun schon fünf Generationen alt und hat in diesem Jahr noch einmal eine Modellpflege spendiert bekommen, ehe der „A6“ elektrisch wird und der A7 dessen Platz einnimmt. Doch zunächst zeigt Audi noch einmal, was ein echter Verbrenner emotional im Stande ist zu leisten: Den Zweitonner RS 6 Avant GT bezeichnet Audi als die „Krönung der Baureihe“. Der doppelt aufgeladene Achtzylinder in V-Anordnung leistet 630 PS und hält 850 Newtonmeter Drehmoment von 2.300 bis 4.500 Umdrehungen bereit. Großartig, aber nicht der stärkste RS 6 aller Zeiten. Nicht? Nein, denn der RS 6 performance (zu haben seit dem Vorjahr) hat gleich viel Leistung anzubieten. Egal.

Ganz neu und exklusiv für das Sondermodell gibt es wuchtige 22-Zoll-Schmiedefelgen mit sechs Speichen (285/30 R 22). Für den GTO-Hommage-Look sind die Räder in Weiß bestellbar, allerdings nur in Kombination mit der Außenfarbe „Arkonaweiß“ und der Folierung in „Audi Sport“-Farben. Wer's dezenter mag, kann den Wagen auch ohne Aufkleber bestellen. Obgleich unauffällig relativ ist: Riesige Lufteinlässe an der Frontschürze, ein nicht gerade kleiner, mit Luftdurchlässen verbauter Dachkantenspoiler, ein breiter Diffusor und hochwertige Schalensitze setzen starke Akzente. Dazu kommen einige Schmähls, damit der Wagen schön breit und tief daherkommt. Erstmals in der Geschichte des RS 6 Avant entfällt z.B. die Dachreling, um eine noch flachere, sportlichere Silhouette zu erhalten.

Carbon-Haube

Dank integrierter Luftauslässe wird der Staudruck im Radkasten reduziert und für eine bessere Kühlung der Keramikbremsen gesorgt. Mit Hochleistungsreifen von Continental soll der Bremsweg um zwei Meter verkürzt worden sein. Die Kotflügel sind wie die Motorhaube erstmals vollständig aus Carbon gefertigt. Ein gewichtsreduziertes Gewindefahrwerk mit höhenverstellbaren Federn, steiferen Sport-Stabis (vorn plus 30, hinten plus 80 Prozent) sowie einem überarbeiteten Sportdifferential an der Hinterachse schärfen das Fahrerlebnis des Allrad-Kombis. Der Startpreis in Österreich liegt (dank Super-NoVa) bei satten 280.000 Euro.



RS 6 GTO concept, Audi RS 6 Avant GT, Audi 90 quattro IMSA GTO ganz rechts

www.wieselburger-volksfest.at

 **MESSE
WIESELBURG**

WIR SCHAFFEN BEGEGNUNG



Wieselburger

VOLKSFEST

26. bis 30. Juni 2024

Erster Kontakt: Toyota Yaris

Updates

Beim Karneval im spanischen Sitges präsentierte Toyota das Facelift des Yaris. Mehr als 10 Millionen Exemplare sprechen eine deutliche Sprache. Nur noch als teurerer Hybrid.

Die jüngste Generation besticht durch eine Fülle an Neuerungen. Die wichtigsten Eckpunkte dabei sind zwei stärkere 1,5 Liter-Hybridantriebe mit 116 und 130 PS, eine digitale Instrumentenanzeige und ein neues Multimediasystem, sowie eine weiter verbesserte Sicherheitsausstattung.

Erste Erkundungsfahrt

Die Yaris-Updates lesen sich nicht nur gut, sie sind auch real in Optik und Haptik gut gelungen und der gar nicht mehr so kleine Bolide fährt sich damit wirklich fein. Dank Triebwerk-Optimierung fährt sich die Neuaufgabe gleichermaßen dynamisch, wie auch sparsam – gut 5 Liter vom kostbaren Nass reichen für die Bewältigung von 100 Kilometern. Ohne Tadel agiert dabei das Fahrwerk, welches den Spagat zwischen Komfort und Agilität mit Bravour meistert. Toyota T-Mate nennt sich der Überbegriff für ein umfangrei-

ches Paket an aktiver und passiver Sicherheitsausstattung, mit der die Japaner neue Standards im Segment setzen. Zu diesem Paket zählen unter anderem die neueste Generation des Toyota Safety Sense, welches Goodies wie Notbremsassistent, adaptive Geschwindigkeitsregelanlage, aktiver Spurhalteassistent und Verkehrsschilderkennung beinhaltet.

Drin und dran

Der facegeliftete Yaris ist sofort ab 25.990 Euro zu haben. Die Basisversion bietet dabei neben den schon erwähnten Sicherheits-Features auch in puncto Komfort einiges. Mit Klimaautomatik, automatisch abblendbarem Innen Spiegel, Armlehne vorne, doppelstufigem Laderaumboden sowie 9-Zoll-Touchscreen inklusive kabellosem Apple CarPlay und Android Auto braucht man sich wahrlich nicht vor der Konkurrenz verstecken.



C-HR Plug-in-Hybrid

Zeitgleich mit unserem C-HR-Test (Seite 29) präsentierte Toyota die Plug-in-Hybrid-Version in Südfrankreich – und wir waren davon beeindruckt. Mit dem Plug-in-Hybrid-System 163 PS E-Motor, 13,6-kWh-Lithium-Ionen-Batterie, 2,0-Liter-Benzinmotor 152 PS verfügt der C-HR über eine Gesamtsystemleistung von 223 PS. Gut für 7,4 Sekunden für den Sprint von Null auf 100 km/h und überaus sparsam. Bei der Ausfahrt rund um Marseille (Berg, Stadt und Autobahn) reichten 2,9 Liter Benzin und 12,1 kWh für 100 Kilometer-Wegstrecke aus. Rein elektrisch schafft der C-HR bis zu 67 Kilometer. Zu haben ab 46.090 Euro.



LEMON ROCKS

UNSERE NEUE DUFTSERIE

SONAX[®]
MADE IN GERMANY



**LEMON
ROCKS**



Wenn Lemon rockt, dann riecht man die frische Zitrone und rockt gleich mit. Klare Scheibe in ein paar Sekunden, Beseitigung von Insekten, Öl und Silikon: Das ist bei der frechen Zitrone alles inklusive.

Motorsport: Wiederauferstehung und Weltmeistertitel

Die Lauda-Ferrari-Ehe 1976 & 1977

Am 30. November 1975 eröffnete Niki Lauda seine allererste Rennwagen-Show in Salzburg. Gleich drei Formel 1-Ferraris standen im Mittelpunkt der Veranstaltung: Der Weltmeister-312 T, flankiert von einem 312 B2 von 1972 und 312 B3. Lauda: „*Ich habe meinen Wagen gekauft, die anderen hat mir der Commendatore geborgt!*“

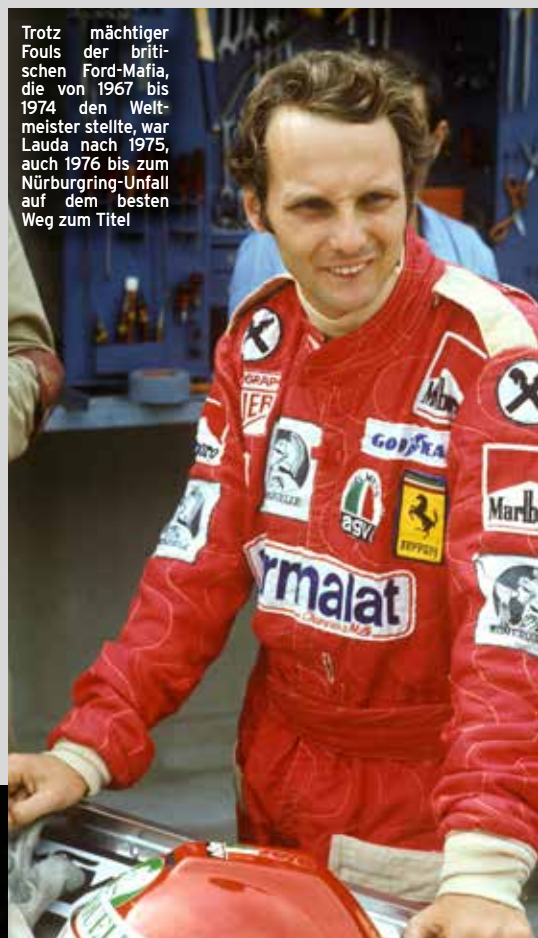
Auf die Frage hin, was denn so ein Weltmeister-F1 kostet, antwortete Lauda lapidar: „*Ich habe ja nicht gesagt, dass ich ihn schon bezahlt habe.*“

Katastrophenjahr 1976

Nicht nur seiner Shows in Salzburg und Zagreb wegen, musste er die Prüfung für den heiß ersehnten Flugschein verschieben. Private Probleme mit seiner Verlobten Mariella Reininghaus brachten Lauda in die Klatschspalten der Tagespresse. Am 11. März 1976 heiratete er klammheimlich Marlene Knaus. Die Veröffentlichung der Verheiratung in den Medien ging just am 1. April über die Bühne, was viele Personen als schlechten Aprilscherz verstanden. Eine andere Lauda-Ehe wurde geschieden. Luca di Motezemolo, mit dem Lauda so perfekt harmonierte, wechselte vom Ferrari-Rennteam in die Fiat-Füh-

rungsetage. Montezemolos ehemaliger Rallye-Co-Pilot im Werks-Lancia, Daniele Audetto, übernahm dessen Job. Forghieri entwickelte indes den so erfolgreichen 312 T zum 312 T2 weiter, der dem neuen, ab 1. Mai 1976 geltenden Formel 1-Reglement entsprechen musste. Das seit 1973 festgelegte Mindestgewicht von 575 Kilogramm, maximal 12 Zylinder bei drei Liter Hubraum und 250 Liter Sprit in maximal je 80 Liter fassenden Sicherheitstanks blieben als Eckdaten bestehen. Die Air-Box-Höhe zur Beatmung der Motoren wurde auf 85 Zentimeter Höhe reduziert, der Heckflügel durfte nur noch maximal 80 anstatt 100 cm hinter die Hinterachse ragen. Der Front-Über-

Trotz mächtiger Fouls der britischen Ford-Mafia, die von 1967 bis 1974 den Weltmeister stellte, war Lauda nach 1975, auch 1976 bis zum Nürburgring-Unfall auf dem besten Weg zum Titel



Lauda wettete gegen die Formel 1-Tauglichkeit des Nürburgrings. Am 1. August 1976 verunglückte er ebendort schwer. Überlebte nur knapp, aufgrund des heroischen Einsatzes seiner Rennfahrerkollegen und kompetenter Spitalsversorgung

hang höchstens 1,2 Meter betragen. Der 312 T2 geriet leichter und schlanker als sein Vorgänger. Das Transversalgetriebe wurde beibehalten. Forghieri experimentierte mit einer Hinterachse nach dem De-Dion-Prinzip, wo beide Hinterradträger durch einen leichten Fachwerk-Rohrrahmen miteinander verbunden waren. Deren Spur- und Sturzkonstanz sollte auch an der Vorderachse für bessere Bodenhaftung sorgen. Doch dieses Experiment entpuppte sich im Laufe der Saison als Sackgasse. Die De-Dion-Hinter- und Vorderachse lief nur in Tests auf der Rennstrecke und erbrachte lediglich auf ebenen Strecken geringe Vorteile. Der 180°-V12-Motor leistete 1976 500 PS bei 12.200 Umdrehungen pro Minute, mit 583 Kilo lag man knapp über dem

zum Testen nach Fiorano und Sao Paulo zum ersten Grand Prix der 1976er-Saison mit Auftakt-Sieg. Lauda gewann auch in Südafrika, wurde Zweiter in Long Beach hinter dem Stallgefährten Regazzoni. Drohende Ferrari-Lauda-Überlegenheit führte zu taktloser Medienhetze: Die englische Ford-F1-Mafia meinte, „... wer einen Ferrari fährt, braucht nur halbes Hirn“, Nick Brittan bezeichnete Niki als „the rat“, die deutsche Presse den Nürburgring-Gegner als Feigling. Als sich Lauda bei einem Traktorunfall in Salzburg knapp vor dem Spanien-Grand Prix zwei Rippen brach, rief die italienische Journaille nach einem Italiener im Ferrari-Cockpit. Lauda kletterte mit Dungal-Hilfe – gesalbt, massiert, von einem Korsett gestützt und unter unfassbaren Schmer-

zu haben. Kaufte sich einen 1965er Rolls Royce Silver Cloud für sonnige Sonntagsfahrten. Dann der Feuerunfall am Nürburgring, der wohl die Karriere jedes anderen Rennfahrers beendet hätte. Der Streckensprecher verlautbarte 30 Minuten nach dem Unfall: „Huschke von Hainstein lässt mitteilen, dass er Lauda leicht verletzt im Adenauer Krankenhaus gesehen hat und kein Anlass zur Besorgnis besteht.“ Der behandelnde Arzt, Doktor Klaus Peters, sah dies anders: „Noch ammet Lauda. Man weiß aber nicht, wie es übermorgen sein wird!“ Nur 42 Tage nach Intensivstation und letzter Ölung saß Lauda wieder im F1-Ferrari, wurde auf Anhieb Vierter in Monza, musste sich erneut taktlosen Fragen zu seinem, von Brandwunden gezeichneten Äußerem gefallen las-



Beatmet den luftgerigen 180°-V12: Charakteristische Nasenlöcher an den Cockpitflanken des 312 T2 (Grand Prix Silverstone 1976. Lauda-Chefmechaniker Ermanno Cuoghi (links)



Heldenhafter Wiederbeginn: Nur 42 Tage nach Intensivstation und letzter Ölung saß Lauda beim Regentraining in Monza 1976 erstmals wieder im Ferrari-Cockpit



Hel-denhafter Ausstieg: Nach nur zwei Runden Blindflug und Aquaplaning parkte Lauda den problemlos laufenden Ferrari an der Box: „Es gibt wichtigere Dinge im Leben, als die Weltmeisterschaft - nämlich zu leben!“ (Fuji 1976)

Mindestgewicht. Die Karosserie des neuen T2 wurde bei Pininfarina im Windkanal aerodynamisch optimiert. Die Beatmung des Zwölfzylinders erfolgte nun über zwei Nasenlöcher seitlich am Cockpit anstatt der verbotenen hohen Lufthutze, die Konkurrenz vertraute auf Schnorcheln und Ohrwascheln seitlich oder über dem Motor hinter dem Überrollbügel. Lauda arbeitete nach den Weihnachtsfeiertagen an seiner Fitness in Sankt Moritz. Mit Günther Traub stand zweieinhalb Wochen lang Training im Krafraum, Skilanglauf, Schwimmen, Sauna und viel Schlafen am Programm. Danach ging es

zen leidend – ins Auto, wurde Zweiter hinter Hunt, in einem illegalen, 1,8 Zentimeter zu breiten McLaren. Nach Hunts Disqualifikation zum Sieger erklärt. Das Berufungsgericht der FIA erstattete Hunt den Sieg jedoch mit folgender Erklärung wieder zurück: „... ein paar lächerliche Millimeter würden nicht genügend Vorteile verursachen!“ Lauda hatte mit einem breiteren Ferrari Tests gefahren, war um drei Zehntelsekunden pro Runde schneller: „Jetzt multiplizieren sie das bitte einmal mit 75 (Runden)!“ Lauda gewann in Nivelles und Monte Carlo, schien bereits den Weltmeistertitel sicher in der Tasche

sen, welchen er folgend entgegnete: „Ich brauche fürs Rennfahren meinen Gasfuß, nicht mein Gesicht!“ Bei kühlem Wetter in Mosport und Watkins Glen fehlte den Ferraris der Grip. Die Weltmeisterschaft entschied sich zwischen Lauda und Hunt im letzten Rennen in Fuji, welches bei strömendem Regen, Nebel und null Sicht in der Gischt der Vorausfahrenden gestartet wurde. Lauda parkte nach zwei Runden an den Boxen und nahm den Helm ab: „Es gibt wichtigere Dinge im Leben als die Weltmeisterschaft – nämlich zu leben!“ Die vielleicht größte Entscheidung seines Lebens.

Weltmeister 1977

Das Sensationsauto der Formel 1-Saison 1976 war unbestritten Derek Gardners Sechsrad-Tyrrell P34, mit dem Scheckter den dritten und Depailler den vierten Platz der Weltmeisterschaft erringen konnten. Enzo Ferrari witzelte zu diesem Konzept: „Ferrari baut doch keine Nutzfahrzeuge!“ In Fiorano lief jedoch ein Testprogramm mit einem auf der Hinterachse zwillingsbereiften 312 T2.

Zum Auftakt der Formel 1-Saison 1977 gewann Jody Scheckter mit dem komplett neuen Wolf WR 1-Ford, welcher zum ers-

tes Testen zur Erfolgsstraße zurückkehren konnte. Er siegte – erstmals nach dem Nürburgring-Unfall – in Kyalami, wurde Zweiter in Long Beach, teilte sich zu diesem Zeitpunkt die Führung in der Weltmeisterschaft mit Wolf-Piloten Scheckter. Das re-



Nach Fuji-Ausstieg 1976, Vertrauensbruch 1977: Ferrari-Technikboss Forghieri gab dem unkomplizierteren „Indianer“ Carlos Reutemann den Vorzug gegenüber Lauda



Neues Hella-Licht-S am Österreichring 1977: Lauda (Ferrari) vor Hunt (McLaren), Andretti (Lotus), Reutemann (Ferrari), Stuck (Brabham), Scheckter (Wolf), Tambay (Ensign), Lafitte (Ligier) und Mass (McLaren)

ten Mal am Start eines Grand Prix stand. Laudas 1977er-Einstand in Argentinien endete in der 20. Runde mit Einspritzanlage defekt. Der neue Teamkollege Carlos Reutemann, mit dem Technik-Boss Forghieri lieber zusammenarbeitete als mit dem immer wieder widersprechenden Lauda, wurde Dritter. Forghieris Macht bei Ferrari war nach Daniele Audettos Abgang und dem Herzinfarkt von Motorentechniker Ingenuo Rocchi enorm gestiegen. Auch bei der neuen Teamleitung – Sante Ghedini und Roberto Nasetto nahmen den Platz von Audetto ein – hatte Laudas Ansehen nach dem Fuji-Ausstieg deutliche Kratzer bekommen. In Interlagos gewann Reutemann, Lauda wurde Dritter. Das Blatt schien sich bei Ferrari zu Gunsten des Teamkollegen Reutemann gewendet zu haben. Aber Lauda wäre nicht Lauda, wenn er nicht durch Einsatz und unermüd-

lichste Auto im GP-Zirkus der Saison 1977 war jedoch eindeutig Chapmans zukunftsweisender Schürzen-Lotus 78. Andretti war mit dem Ground-Effect-JPS der schnellste Mann im Feld. Errang 7 Trainingsbestzeiten bei 17 Grand Prix, siegte vier Mal und führte 1173,4 Kilometer. Doch zahlreiche dumme Defekte, wie ein festgegangenes Radlager, abgerissenes Batteriekabel, zu wenig Benzin im Tank und vier Motorschäden hintereinander, ermöglichten dem klug taktierenden Lauda,



Mit vom Pedaltanz wundgeschundenen Füßen 0,99 Sekunden hinter Scheckter Zweiter in Monaco: Lauda, Ferrari 312 T2, 1977

selbst mit einem der Konkurrenz unterlegenen Ferrari die WM-Wertung nach dem Dijon-GP wieder anzuführen: „Unter den Blinden ist offenbar der Einäugige König!“ Sein 312 T2 war in seinen Grundzügen ein bereits vier Jahre alter Methusalem.



FORMULA 1[®] DIE AUSSTELLUNG WIEN



AB 02.02.2024
METASTADT

The F1 logo, FORMULA 1, F1, GRAND PRIX and related marks are trademarks of Formula One Licensing BV, a Formula 1 company. All rights reserved.

oeticket⁺

servusTV

F1EXHIBITION.COM

Kronen
Zeitung

SHOW))) FACTORY

Forghieri entwickelte das Fahrwerk in die falsche Richtung weiter, indem er die Goodyears be- statt entlastete. Niki rief, sehr zum Leidwesen des Scuderia-Intrigantenstadels, den Commendatore persönlich zur Hilfe: „Unsere Ingenieure müssen sich bald was Neues einfallen lassen, sonst ist die WM-Führung futsch!“ Trotz anhaltender Vertrauenskrise im Team konnte Lauda mit Siegen in Hockenheim und Zandvoort, drei zweiten Plätzen (Silverstone, Zeltweg, Monza) und einem vierten Platz in Watkins Glen seinen zweiten Weltmeistertitel fixieren. Als schon längst feststand, dass er Ende der Saison Ferrari verlässt und zum Erzfeind Alfa wechselt. Aber Ferrari wäre nicht Ferrari,

Eine mit Logik begründete Entscheidung eines jungen Mannes, der schon in früher Kindheit Gefühle hinter einer zusammengesetzten Schale verbergen musste. Laudas Ferrari-Vertrag lief bis 31. Oktober 1977. Gleich danach konnten die Testfahrten mit Gordon Murrays Brabham Alfa Romeo BT46 in Balocco beginnen.



Nach Unfall am Nürburgring 1976, Rehabilitation im Jahr darauf am Hockenheimring: Zweiter von drei Lauda-Saisonsiegen 1977



Forghieri: Impulsiv, cholerisch, genial
Lauda: Emotionslos, analytisch, glasklar

würde eine Erfolgsgeschichte nicht mit einem respektlosen Skandal enden. Zum Morgen des US-Grand-Prix wurde Laudas Chefmechaniker Ermanno Cuoghi, der verkündete, mit Lauda zu Brabham-Alfa zu gehen, mit sofortiger Wirkung entlassen. Dieser verfolgte Laudas WM-Triumph – bekleidet mit Innenfutter nach außen gewendeter Ferrari-Jacke und Fotoapparat – aus der Nachbarbox. Diese Demütigung galt Lauda, der als erster Fahrer freiwillig bei Ferrari kündigte. Der Commendatore zeigte sich wütend, dass ihm sein „Sohn“ abhandenkam. Um weiteren Untergriffigkeiten des Teams vorzubeugen, teilte Lauda am Freitag vor dem Kanada-Grand-Prix Team-Manager Nosetto seinen Entschluss mit, weder in Mosport, noch in Fuji für die stolze Scuderia an den Start zu gehen.

Ermanno Cuoghi blieb Laudas Leib-Monteur, Ex-Ferrari-Sportmanager Sante Ghedini wurde Public-Relations-Chef von Brabham-Sponsor „Parmalat“.

Alexander Trimmel



Erfolgreich facegelifteter Oldtimer gegen Ground-Effect-Zukunft:
Ferrari 312 T2 (Lauda, links), Lotus Ford 78 (Andretti, rechts). Dritter Lauda-Sieg 1977, GP Zandvoort



RECHBERGRENNEN

50

26.-28.

APRIL

Training: Sa, ab 8:00 Uhr Rennen: So, 9:00 Uhr | 14:00 Uhr

www.rechbergrennen.co.at

BERGEUROPAMEISTERSCHAFT 2024 = GROSSER BERGPREIS VON ÖSTERREICH



Klassik: Fillafer GTP-13

Made in Austria

Im sonnigen Winklern, nahe dem Großglockner, unweit von Lienz, der „Perle der Dolomiten“, holten wir den wunderschönen GTP-13 aus der unscheinbaren Fillafer-Garage...

von Alexander Trimmel



Lediglich vier Monate vergingen von der Konstruktionszeichnung bis zur Fertigstellung des ersten zweisitzigen Formel-1-Michelangelos der Welt: Der Ford P68 glänzte mit einem Luftwiderstandsbeiwert von nur 0,27, einer Stirnfläche von nur 1,20 m² und einem 420 PS-Ford-Cosworth F1-Achtzylinder unter Alu-Haute Couture zum Niederknien

Fotos: Archiv Ford



Fotos: Bernhard Reichel

Ganz Österreich erfasste Mitte der 1960er eine wahre Motorsporteuphorie. Der Name Jochen Rindt war in aller Munde. 1965 siegte der 23-jährige mit einem Ferrari 250 LM in Le Mans. Startete in der Formel 1-Königsklasse für das Cooper-Team. Rudolf Fillafer holte sich seine Rennsportatmosphäre mit der damals neuen „Auto-Revue“ und Airfix-Plastikbausätzen ins Kinderzimmer. Clarks 1/32 Lotus-Cortina konnte mit 60 Teilen aus dem Plastiksackerl zusammengepickt werden. Der Alan-Mann Ford 3L-Kit

erforderte mit seiner rot-goldenen Lackierung schon viel mehr Pinselerfahrung beim Zusammenbau. Als Rudolf 1968 beim Villacher Dobratsch-Bergrennen den blauen Ford GT 40 von Franz Albert zum ersten Mal live sah, war es für ihn klar, dass ein solches Auto seine Sammlung bereichern musste. Leider gab es keinen Bausatz davon zu kaufen. Nur das Ford J-Car von IMC im Maßstab 1:25. Welches der geschickte Bastler als Basis hernahm, und mit viel Kreativität, Kitt, Modelliermasse und Glasfaser zum

GT40 ummodelte. 1997, fast 30 Jahre später, fiel dem umtriebigen Volksschullehrer ein spannendes Verkaufsinserat in die Hände. Ein Händler bot einen Bausatz eines GTD-Ford GT40 an. Bestehend aus Rahmen, Karosserie, Scheiben und Rad-aufhängungen. Einen 1:1-Bausatz jenes Fahrzeugs, dessen bestechende Form ihn schon seit dem Dobratsch-Rennen faszinierte. Mit vielen fehlenden Teilen, um ein ganzes, funktionierendes Auto zu bauen. Dies schreckte ihn jedoch nicht vom Kauf ab. Sondern entsprach genau seinem



Anspruch, mit eigenen Händen und persönlicher Kreativität ein selbst gestecktes Ziel zu erreichen. Dreitausend Arbeitsstunden flossen in den Bau des GT40. Abgesehen von den unendlichen Freizeitstunden, welche Rudolf Fillafer, neben seinem Lehrerberuf für Hilfsarbeiten opferte, um dieses Projekt zu finanzieren und auf die Straße bringen zu können. Sohn Alexander absolvierte mittlerweile seine schulische Ausbildung zum Flugingenieur an der HTL Eisenstadt. Nicht nur theoretischer Natur auf der Sitzbank in der

Klasse, sondern vor allem in den haus-eigenen Werkstätten, wo speziell seine handwerklichen Fähigkeiten gefördert wurden.

Vater & Sohn

In der Endbauphase des GT40 konnte der Sohn dem Vater schon ein wenig mit Rat und Tat zur Seite stehen. Drehte komplizierte Teile, die es nirgends zu kaufen gab. Alex war gerade erst siebzehn Jahre jung, knapp vor seinem HTL-Abschluss, als er 2001 mit seinem Vater zum

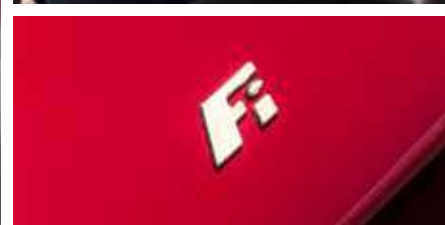
„Festival of Speed“ nach Goodwood reiste. Dem Mekka des historischen Motorsports. Alles, was Rang und Namen hatte, präsentierte bei diesem Event stolz seine Rennsport-Preziosen. Zum Teil nicht nur aus Spaß an der Freude, sondern auch durchaus mit kommerziellem Hintergrund. Einer, der nicht fehlen durfte, war der britische Ex-Rennfahrer David Piper, dessen Rennkarriere nach einem Unfall bei Dreharbeiten zu Steve McQueens Kultstreifen „Le Mans“ 1970 ein jähes Ende fand.

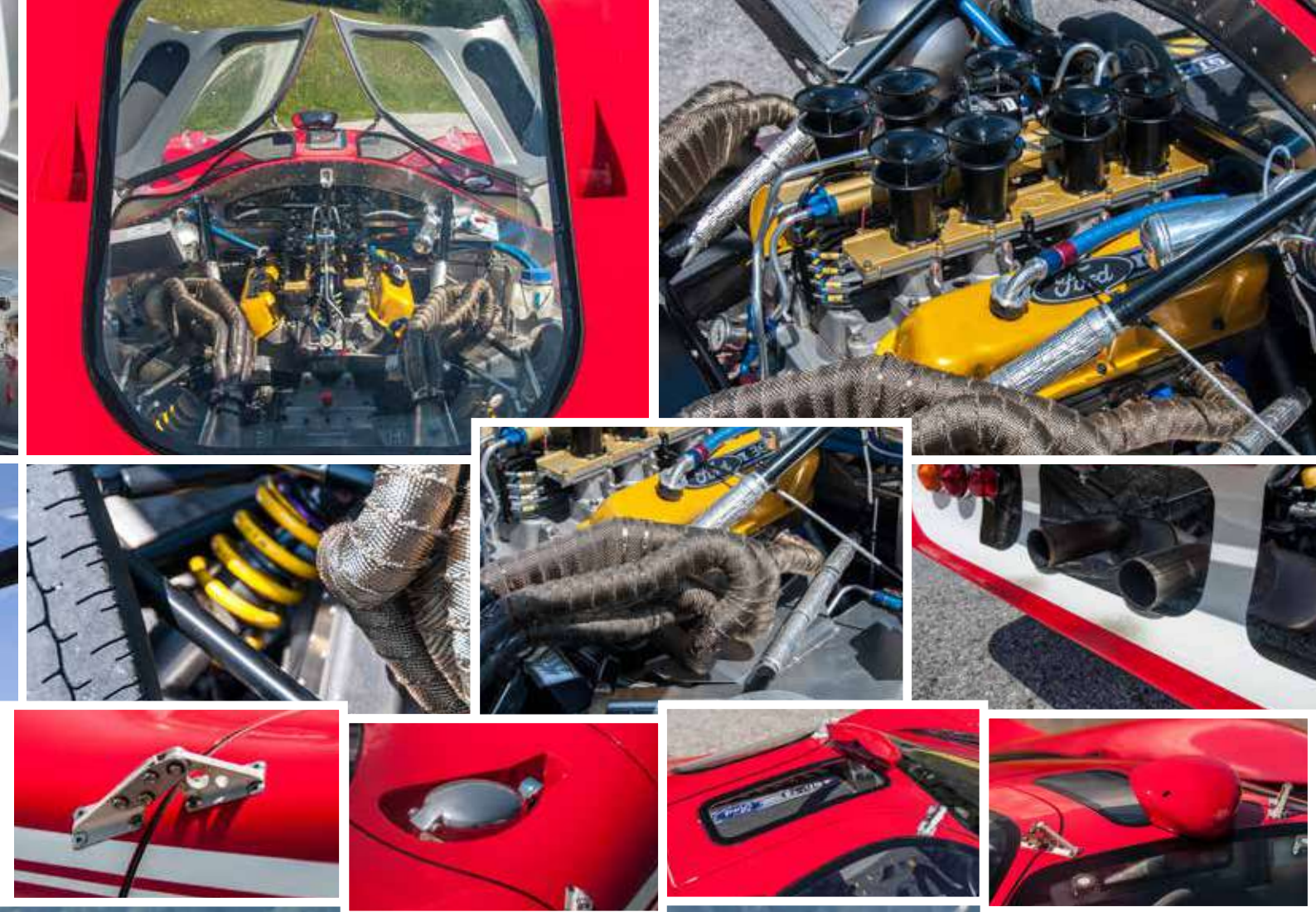
weiter auf der nächsten Seite

Danach widmete sich der ausgefuchste Brite erfolgreich dem Handel und der Restaurierung von alten Rennfahrzeugen. In Goodwood präsentierte er 2002 den Ford P68 3L von 1968. Vater Rudolf überschlug sich vor Begeisterung, als er das Auto in der Box hautnah bewundern konnte. Das schönste Auto, das er je in seinem Leben sah. Muskulös elegant. Besonders windschlüpfriig. Er erinnerte sich an die Fotos in den Automagazinen von 1968. Die er sorgsam zuhause aufbewahrte. In der Box kamen die Fillafers mit den Piper-Mechanikern ins Gespräch und diskutierten über den Wiederaufbau des Autos, das leider nur eine sehr kurze Renngeschichte hatte. Und, bei den wenigen Einsätzen zwar sehr schnell war, aber nie die Zielflagge sah.

Sohn Alexander faszinierte vor allem die Konstruktion des P68. Dessen technischen Lösungen sich hauptsächlich an den damals gängigen Prinzipien der Formel-1-Technik orientierten. Mit Alu-Monocoque, dem, für den Lotus 49 neu entwickelten Ford-Cosworth-Dreiliter-Motor und Hewland-Getriebe. Selbst die Radaufhängungen entsprachen dem üblichen F1-Standard. Bald schwebte unseren beiden Kärntnern die Vision vor, einen Ford P68 neben dem GTD-GT40 in die Garage zu stellen. Es gab aber keinen Bausatz von diesem Auto zu kaufen. Das Projekt müsste komplett aus dem Bauch heraus konstruiert werden. Ohne jegliche Pläne und Vorlagen. Dies schien vorerst einmal absolut realitätsfern zu sein. Unsere Enthusiasten fragten bei Piper an, ob er ihnen nicht eventuell ein Chassis mit Radaufhängungen, sowie eine Kunststoff-Karosserie mit Frontscheibe verkaufen würde. Die Ernüchterung folgte, als David Piper den Kostenvoranschlag nach Winklern sandte. Drei Jahre später, bei erneuter Anfrage, fiel der Kostenvoranschlag gleich doppelt so teuer aus. Nun mit einem neu gebauten Lola-T-70-Chassis. Piper meinte, die P68-Karosserie würde ohnehin irgendwie auf dieses Chassis passen. Abgesehen vom weit überhöhten Preis, deckte sich diese Art Pfuscheri überhaupt nicht mit Alexander Fillafers Technik- und Qualitätsansprüchen. Er studierte mittlerweile an der renommierten TU München Luft- und Raumfahrttechnik.

Eine Berufssparte, wo jede angewandte Lösung derart berechnet und konstruiert werden muss, dass sie in der Praxis auch unmittelbar funktioniert. Fernab aller Versuchsbasteleien, die in den Sechziger-Jahren so vielen jungen Fahrtalenten im Rennsport das Leben kostete. 2007, fünf Jahre nach der Initialzündung in Goodwood, fühlte sich der junge Konstrukteur in der Lage, neben seinem Studium, den Traum eines P68-Eigenbaus in die Realität umzusetzen. Als Ausgangsbasis dienten ihm dazu nur zehn Fotos des Piper-Autos, ein paar alte Zeitschriften und das Internet. Von Piper war bestimmt kein Support mit Plänen und Zeichnungen zu erwarten. Unter Zuhilfenahme eines ausgeklügelten Konstruktionsprogramms errechnete sich Alexander aus seinen wenigen Amateur-Fotos die genaue Form der Karosserie. Was nützt aber eine genaue Karosseriezeichnung, wenn man keine passende Verbundglas-Frontscheibe besitzt. Wieder gelang kein Weg an Fuchs Piper vorbei. Aber diesmal gelang ein Deal. Piper spendierte sogar zwei (teure) Scheiben, die perfekt in die erstellte Computerform passten. Für die Herstellung der





Karosserie, ließ Alexander Negativformen fräsen, in welche er eine GFK-Wabenkonstruktion vakuumgepresst hineinlamierte. Nachdem die Karosserie mit höchster Festigkeit und Steifigkeit bei geringstem Gewicht (24 Kilo) fertiggestellt war, startete der pragmatisch denkende Techniker in die nächste Bauphase. Der Konstruktion eines Alu-Monocoques, welches sich möglichst nahe am Len-Bailey-Original orientierte, aber dessen Schwäche, die mangelnde

Verwindungssteifigkeit, vollkommen ausschloss. Dafür bedurfte es der Kenntnis, welche Technik als Antrieb dienen sollte. Ein originaler F1-Cosworth stand nie zur Diskussion. Er wäre weder finanzierbar gewesen, noch hätte er sich als straßenverkehrstauglich erwiesen. Alexander wählte stattdessen den leichtgewichtigen 6-Liter-Ford-Windsor-V8-Alumotor, der mit einer selbst entwickelten Schiebereinspritzung circa 600 PS leistet. Anstatt eines unsynchronisierten Hewland-Rühr-

werks, sah Alexander ein butterweich zu schaltendes, synchronisiertes ZFQ (aife)-Getriebe zum Einbau vor, dessen Gehäuse exakt seinem 60er-Jahrevorbild entspricht. Das Alu-Monocoque wurde von ihm so exakt berechnet, dass man meinen könnte, er würde einen in jeder Hinsicht optimierten Airbus sicher in die Wolken schicken wollen - mit genau berechneten Lastpunkten und höchst möglicher Verdrehsteifigkeit, bei geringstem Gewicht von lediglich 91 Kilo Masse.

Zu diesem Zeitpunkt waren schon fast vier Jahre an Entwicklungs- und Herstellungsarbeit an dem Prototypen vergangen. Mit eiserner Disziplin, und Unterstützung vom Vater, versuchte Alexander, neben Studium und Doktorarbeit in München, das Privat-Projekt in der Winklern'schen Garage mit viel Enthusiasmus zu Ende zu führen. Als Chassis und Karosserie zur Verheiratung bereitstanden, war der penible Konstrukteur, für den ein Hundertstel-Millimeter der Breite einer Gletscherspalte gleichkommt, keineswegs überrascht, dass beides wie Butter zusammenging.

Auf die Frage hin, ob die Herstellung der Fahrwerksteile noch eine große weitere Hürde darstellte, kam Alexander nur ein mildes Lächeln über die Lippen. Um jedoch gleich noch einen mächtigen Schritt zu meistern gab. Der P68 lief nämlich auf eigens für dieses Auto gefertigten Magnesiumrädern. Er fertigte eine perfekte CAD-Form für die Herstellung der Felgen an, ließ Aluminium-Felgen gießen, welche er danach aber aus Sicherheitsgründen einer

Röntgendurchleuchtung unterzog. Zahlreiche Einschlüsse wurden dabei sichtbar. Vater und Sohn erinnerten sich, wie viele mutige Rennfahrer einstmals wegen Felgenbruchs im Wald landeten und sie befanden diese Felgen als unbrauchbar. Ein weiteres Mal waren eigene Kreativität und handwerkliche Fähigkeiten gefragt. Alex überlegte, die Felgen in Form einer geschweißten Stahlkonstruktion selbst herzustellen, inklusive Berechnungsbericht - wie für jeden Teil des Fahrzeugs, versteht sich. Das Ergebnis war viel leichter und fester, als der Aluschrott. 2013 war er dann endgültig fertiggestellt, der „GTP-13 - Made in Austria“. Dessen Bezeichnung auf das Jahr zurückgeht, als er zugelassen erstmals auf der Straße stand. Nach stundenlanger Unterhaltung, fragte ich Alexander Fillafer, wie viele Kilometer er in seinem Kunstwerk bis dato abgespult habe, und, ob er sich der Herausforderung stellen würde, weitere GTP-13 zu bauen: „Der Vater fährt mit dem Auto. Ich würde maximal noch zwei GTP-13 bauen. Alan Mann hat 1968 auch nur 3 Ford P68 gebaut.“



o: die mehrfach verstellbare Pedalerie, r: aramidwabenverstärkte Karosserieteile



l: Das Monocoque wiegt nur 91 kg, besitzt aber eine hohe Torsionssteifigkeit (12kNm/°)
o: Fräsbearbeitung am Schieberdrosselgehäuse



Fotos: Archiv Fillafer



o: Ein beinahe fertiggestelltes Abgasrohrbündel
u: Nach dem Klarlackieren, Front & Heck im Hintergrund warten auf den roten Basislack



Vater Rudolf & Sohn Alexander Fillafer mit ihrem GTP-13

NEU!!!

Der Online Shop für Leute mit Benzin im Blut



Blechschilder



Socken



Möbel aus Altreifen



3D-Holzpuzzles

**10%
RABATT**

Code: 10NEU



*Aktion gültig bis 31.05.2024

www.motor-more.com

Ausblick: neue kompakte Kraxler

SUV Boom

Opel Frontera

Bereits der Vorgänger Crossland wurde gemeinsam mit den Franzosen gefertigt. Dessen Vorgänger wiederum war einst der Van Merivia, dessen praktische Bauform nun endgültig beerdigt wird und als klarer SUV auch gleich eine neue Bezeichnung erhält. Das unverwüsthliche „SUV“-Urgestein aus den 1990ern kehrt zurück, zumindest der Name, Allradantrieb bleibt hierarchisch Jeep vorbehalten. Das neue SUV wird ein sehr enger Verwandter des Citroën C3 Aircross und wird zwischen Mokka und Grandland positioniert. Auch eine elektrische Variante wird es geben. Hier darf man durchaus schon einen Blick auf die Daten des Citroën e-C3 werfen: 113 PS Leistung, 44 kWh-Akku und 320 WLTP-Kilometer Reichweite sind attraktive Anhaltspunkte.



Trotz aller Anfeindungen und Umweltkritik, SUV boomen immer mehr und an neuen spannenden Modellen wird es auch in den nächsten zwei Jahren nicht mangeln.



Dacia Bigster

Der neue und bereits dritte Duster nahm bereits die neue kantige Designsprache und neuen Ambitionen Renaults rumänischer Submarke vorweg. Mit gut 4,60 Metern Länge spielt der kantige und große Bruder des Dusters bereits in der Mittelklasse und legt sich ab Anfang 2025

mit Ford Kuga oder VW Tiguan an. Trotz eigenständigen Blechteilen und wertigeren Materialien soll das Preisniveau nicht übermäßig vom Markenkern abweichen. Die Plattform ist auch für eine Plug-in-Version gerüstet. Der Bigster soll auch den alten Van Lodgy ersetzen.



Audi Q3

Der Edel-Tiguan kommt Ende 2024 auf den Markt. Ab gut 42.000 Euro bietet er eine Leistungsspanne von 150 bis 245 PS bei Benzinern und Dieseln. Plug-in-Modelle leisten wohl 200 oder 270 PS und bieten 100 elektrische Kilometer. Optisch orientiert sich der neue Q3 auch stark an seinen Elektrobrüdern und besonders am Q6 e-tron mit seinen Doppel-Decker-Scheinwerfern. Diese prägen auch den Kompakt-SUV, das flache Tagfahrlicht sitzt an der gewohnten Stelle der Hauptscheinwerfer, diese wiederum verstecken sich darunter. Das Fahrwerk wurde überarbeitet, elektronisch soll die Spreizung zwischen Sportlichkeit und Komfort noch besser erlebbar werden. Ein Wiedersehen der flachen viertürigen Coupé-Variante Sportback ist gewiss.



BMW iX3

Das erste Modell auf der neuen Klasse-Plattform wird wohl ein erster SUV und nach einer parallelen Laufzeit mit dem aktuellen iX3, diesen auch beerben. Das neue SUV wird länger, flacher und erhält mehr Crossover-Proportionen. Der genaue Name steht allerdings noch nicht fest. Locker 500 Kilometer Reichweite gelten als Minimum, später stehen optional 800 Kilometer im Raum. Von 200 bis 500 PS sollte für jeden etwas dabei sein, auch eine M-Version ist denkbar. Je nachdem sitzen die Synchronmotoren auf der hinteren oder auf beiden Achsen, was entweder Heck- oder Allradantrieb bedeutet. Der neue „iX3“ wird im Werk Debrecen in Ungarn vom Band rollen.



halek

IHR PROFI FÜR GASTRO & CO.

Nachhaltiger Genuss To-Go!
Mit ECOSTAR by Halek sagen wir
auch in der Verpackungsindustrie
der Plastikflut den Kampf an.



HALEK.AT

Es bleibt kein Spiel

Die echte KI ist gekommen um zu bleiben, sie wird überall eingesetzt werden, etwa Verkehrsflüsse leiten, autonome Autos und Passagierdrohnen steuern, Technologie oder Motorenteile perfektionieren oder Häuser konstruieren.



Wunderbar. Die Liste ist unendlich, Auch auf der negativen Seite: biologische Waffen, automatisiertes Kriegsgerät, Stürzen ganzer IT Systeme und Regierungen, etc. Man spricht gar von der größten und radikalsten industriellen Revolution, mit den gravierenden Auswirkungen auf das Weltgeschehen. Untertrieben ist das nicht, denn die so genannte künstliche Intelligenz steckt gerade erst in den Kinderschuhen und das Weltgeschehen ist äußerst träge, zum Glück.

Womit die Bevölkerung heute spielen darf, ist erst ein zarter und harmloser, wenn auch nicht weniger beeindruckender Vorgeschmack. Texte und Hausaufgaben schreiben, Bilder, Comics zeichnen oder Videos erstellen lassen, im Grunde stecken hier nur äußerst geschickte und komplexe Algorithmen dahinter. Aber schon diese haben in den nächsten Jahren gewaltige Auswirkungen, als erstes kreative und künstlerische Jobs vernichten. Der Radiosender „bigGPT“ erstellt sich seine Inhalte bereits selbst inklusive Stimmen. Generell werden gewisse Tools die Betrugsfälle gewaltig unterstützen. Schon bei den weltweit wichtigen anstehenden Wahlen wird sich leider zeigen, wie in Sekundenschnelle perfekte manipulierte Nachrichten, Bilder oder Videos ganze Systeme beeinflussen könnten. Gar „Robo-Calls“ mit der Stimme Joe Bidens riefen jüngst personalisiert per Telefon dazu auf, nicht wählen zu gehen. Diese Technik trifft auf eine nicht vorbereitete Gesellschaft.

Die Arbeit von Journalisten wäre jetzt umso bedeutsamer und notwendiger denn je, der Druck fatalerweise auf diese umso höher. Techniknerds sehen diese als abgelöst, vergessen aber, dass irgendwoher die Ursprungsinformationen kommen müssen, welche von der KI permanent recycelt werden. „Wahrheiten entstehen, indem man voneinander abschreibt“. Der Philosoph Richard David Precht brachte es lange zu-

vor auf den Punkt. Schon die letzten Jahre war es kaum noch möglich, gegen das Greenwashing oder Neuschreibungen und Vermarktung von Unternehmensgeschichten glaubhaft anzukämpfen. Das mag auch damit zusammenhängen, dass uns das kritische und gründliche Hinterfragen abgewöhnt wurde und die Kapazität der kurzen Aufmerksamkeitsspanne nicht mehr ausreicht. Gerade im autohistorischen Bereich ergaben unsere Tests von KI Chat-Tools fatale Irrtümer. Gar ganze Marken wurden negiert, nur weil diese offenbar noch niemand digitalisiert hat oder ganze Absätze wurden erfunden. Die KI nicht für Sie Autotest sie wird eines einführen, einen durchzuführen, kaum Emotionen Motors erfassen können, ein Fahrwerk einschätzen können und sie wird kaum Zeitzeugen befragen, wochenlang in analogen Archivstüben oder das unter-Marketing filtern. Die Erfindungsfähigkeit dieser Tools wurde auch schon Anwälten in Übersee zum Verhängnis, welche erfundene Präzedenzfälle und Gutachten eingebracht haben. Man darf annehmen, dass nicht jeder so akribisch Inhalte überprüft und gegencheckt wie dies Gerichte tun. Auf der anderen Seite soll eine Klage der NYT klären, ob nicht gar Inhalte 1:1 kopiert werden.

Technologie sollte den Menschen dienen und nicht umgekehrt. Der Hollywood-Streik hatte seine Berechtigung. Schauspieler haben Angst, dass sie, sobald sie einmal gescannt würden, nicht mehr benötigt werden. Es ist wie immer: erst, wenn man es endlos übertrieben hat, pendelt sich das Ganze auf ein normales Niveau ein. Die KI wird den Menschen assistieren, aber sie nicht ersetzen. Es gibt immer einen Gegentrend. Man wird viel-

leicht wieder Karten spielen, Theater mit echten Menschen ansehen wollen oder Zeichentrickfilme. Die Menschen werden es bald satt haben, dass ihr Gesicht in diskreditierende Videos eingearbeitet wird. Bis dahin könnten die stromfressenden Spiel-KI-Tools als letzte Zensurmaschine uns endgültig verblöden.

Dabei sind noch nicht mal die Auswirkungen gemeint, welche unser Denkverhalten beeinflussen: Die Erwartungshaltung einfache Antworten auf komplexeste Themen ohne selbst nachzudenken und diese immer sofort haben zu müssen, sondern auch dass uns bestimmte gewünschte politische Richtungen, Bewertungen und moralische Beurteilungen automatisiert aufgedrängt werden. Schon heute bekommt man das Gefühl, Wissenschaft sei in gewissen Bereichen wie Technologie, Klima oder Medizin eine abgeschlossene Disziplin mit jahrhundertelanger unveränderlicher Gültigkeit. Gar die Anfreundung und Abhängigkeit von immer weiter realitätsverzerrenden „Romantik-Chatbots“ trifft ebenso die jüngste Generation besonders.

Mit dieser Entwicklung einher geht die weitere Verwässerung der Privatsphäre. Die einen sagen toll, wer alles teilt, wird etwa genau wissen, wann er mal schwer krank wird. Wer die Geschichte kennt, errahnt, dass letztlich Daten stets gegen einen verwendet werden und man eben zu diesem Zeitpunkt keinen Job mehr erhält oder pünktlich gekündigt wird. Fahrer eines besonders großen und beliebten „Logistikkonzerns“ in den USA müssen mit der radikalen Überwachung längst leben. Verkehrsverstöße werden in Echtzeit (häufig falsch) bewertet und von Gehaltsboni abgezogen. Ein „ablenkender“ Blick in den Rückspiegel und das Mittagessen fällt dezenter aus. Wenn das die KI der Zukunft ist, dann trifft eher das alte SMS-Kürzel zu - KI - Kein Interesse.

MTL Mauersanierungen GmbH

SANIEREN mit **SYSTEM** und **ERFAHRUNG**

eines der führenden österreichischen Unternehmen am Sektor:

➤ **Bauwerksabdichtung**

➤ **Mauerwerksabdichtung**

- **horizontale** Abdichtung gegen aufsteigende Feuchtigkeit im **Schneide-** oder **Injektionsverfahren**
- **vertikale, innenliegende** Flächenabdichtung bei erdanliegendem Mauerwerk mit dem erfahrungsorientierten und jeweils am letzten Stand der Technik befindlichen **MTL-Verfahren** und dem System „**GRÜNE WANNE**“. Die Durchführung erfolgt von innen.

➤ **Mauertrockenlegung**

- Ausheizen der nassen Mauerbereiche mit Heizstäben oberhalb der Abdichtungsebene.

➤ **Heizstabtechnik**

- flächige Mauerwerkstentfeuchtung, -ausheizung mit Heizstäben.

➤ **Fugen- und Rissverpressung**

- Abdichten von Rissen und Fugen mit 2-komponentigem PU-Injektionsharz.

➤ **Mauerwerksverfestigung**

- Verfestigen von losem und unstabilem Mauerwerk durch Verpressen von Epoxidharzen.

Kontakt und Information:

Bernhard WILHELM, Inhaber und GF

Tel.: **+43 (0)664 103 08 72**

email: [**office@mtl.at**](mailto:office@mtl.at) Website: [**www.mtl.at**](http://www.mtl.at)

A-2353 Guntramsdorf, Gumpoldskirchnerstraße 2

Test: Audi Q8 50 TDI quattro

My Castle

Das SUV-Coupe der anderen Dimension erhält nun sein Facelift und macht sich fit für die nächsten Jahre.

Als der Q8 2018 auf den Markt kam, stellte er den Q7 optisch in den Schatten. Nicht nur wegen seinen stämmigen und muskulösen Panzer-Proportionen mit flachem Dach, kurzen Überhängen, sondern auch wegen seinem Design. Dieses ist reduzierter, ruhiger, und dreidimensionaler. Das ganze Greenhouse ist umgreifend umspannt, was optische Sicherheit vermittelt. Die Linie kostet ihn gute 300 Liter Kofferraum im Vergleich zum Q7. Optisch hält er locker mit seinem jüngsten Konkurrenten BMW XM mit, vor allem was Zeitlosigkeit betrifft. Entsprechend dezent das Facelift. Am ehesten verraten das Scheinwerferdesign und die größeren Grillwablen die Modellpflege. Audianern fällt natürlich auch gleich die neue Epoche mit zweidimensionalen vier Ringen auf. Dem Heck spendierten die Techniker OLED. Optional stehen HD-Matrix LED-Scheinwerfer mit Laserlicht zur Verfügung. Drei neue Farben und Räder bis zu 23 Zoll warten auf ihre Bestellung.

Auch im Innenraum gibt es neue Stoffe, Nähte und Bezüge. Erstmals können Passagiere direkt auf beliebte Apps von Drittanbietern, wie Spotify oder Amazon, zugreifen. Gar nicht so intuitiv gelang es uns, Musik von einem klassischen USB-Stick abzuspielen. Das „virtual cockpit“ stellt nun unter anderem die Spurwechselwarnung, andere Verkehrsteilnehmer, den Abstandswarner, den Kreuzungsassistent sowie Ampelinfo in Full-HD-Qualität dar.

Unter der Haube bleibt es bei den vertrauten Motoren. Erste Wahl sind natürlich die Selbstzünder. Unsere stärkere Ausbaustufe des 3.0-V6 leistet 286 PS und liefert 600 Newtonmeter Drehmoment. Beachtlich, wie laufruhig das Triebwerk läuft. Das hohe Gewicht kann er nicht egalisieren, eine kurze Trägheitssekunde muss man ihm schon zugestehen, ehe das Flaggship lässig elastisch dirigierbar wird. Im Schnitt blieben wir stets im einstelligen Verbrauchsbereich,

meist zwischen acht und neun Litern. Zum brachialen Dynamiker mutiert dieser Q8 ohnehin nicht, Komfort schreibt er nämlich groß. Doppelverglasung und intensive Dämmung schottet einen von der Außenwelt ab. Platz gibt es reichlich. Straßenebenenheiten interessieren ihn nicht. Nach wenigen Stunden Eingewöhnung wird das SUV immer bequemer abschätzbar. Auch die Wendigkeit ist relativ sensationell. Hier hilft die Hinterachslenkung. Bei niedrigem Tempo schlagen die hinteren Räder bis zu fünf Grad entgegengesetzt zu den Vorderrädern ein. Alles funktioniert, ist sauber verarbeitet und kaum etwas nervt, höchstens der minütlich bimmeln- de vorgeschriebene Geschwindigkeitswarner. Vorrangig weil nicht das richtige Tempo erfasst wird, sogar auf Autobahnabschnitten, auf welchen seit Jahrzehnten 80 km/h gelten. Allerdings dürfte auch der Warnton dezent sein, wie im neuen Skoda Superb.

Bernhard Reichel



MOTORTYP Turbo-Diesel
ZYLINDER V6
AKKUKAPAZITÄT 0,5 kWh
LEISTUNG 286 PS
DREHMOMENT 600 Nm
0 AUF 100 KM/H 6,1 Sek.
SPITZE 241 km/h
GETRIEBE 8-Gang-Automatik
ANTRIEB Allrad
LEERGEWICHT 2235 kg
REIFEN 275/50 R20
REICHWEITE 950 km
VERBRAUCH 8,1 L/100 km
VERBRAUCH TEST
 8,9 L/100 km
CO₂ 213 g/km
KOFFERRAUM 605-1.755 L
PREIS 100.530 €
PREIS TESTWAGEN 155.914 €



Fotos: Bernhard Reichel

Test: Peugeot 408 GT PureTech 130 EAT8

Löwenbräu



MOTORTYP Turbo-Benziner
ZYLINDER R3
LEISTUNG 130 PS
DREHMOMENT 230 Nm
0 AUF 100 KM/H 10,4 Sek.
SPITZE 210 km/h
GETRIEBE 8-Gang-Automatik
ANTRIEB Frontantrieb
LEERGEWICHT 1.393 kg
REIFEN 205/55 R19
REICHWEITE 600 km
VERBRAUCH 6 L/100km
VERBRAUCH TEST
6,3 L/100km
CO₂ 136 g/km
KOFFERRAUM 536-1.611 L
PREIS 37.800 €



Fotos: Bernhard Reichel

Europa bekommt seinen eigenen 408, als auffallenden Crossover mit Benziner und Elektroantrieb. Wir nahmen uns den 130 PS-Dreitöpfer gründlichst vor.

Mangelnden Mut kann man der Raubkatzenmarke nicht vorwerfen. Crossover trifft es beim neuen 408 einmal wirklich auf den Punkt. Die Mischung aus einem Viertel SUV, Viertel Coupé, Viertel Kombi, Viertel Mittelklasse stiehlt dem etablierten 508 die Show. Oder anders ausgedrückt; deutlich flacher aber mit 4,69 Metern Länge länger als der 3008 und zwischen 308 und 508 positioniert. Im Grunde kennen wir das Rezept vom Bruder Citroen C5X und wären gar nicht überrascht, wenn dieses auch auf den Opel Insignia und Alfa Romeo Giulia Nachfolger angewendet wird. Das Design des Franzosen strotzt nur vor Kanten, als ob er aus Sant'Agata stammen würde. Besonders der Dachkantenspoiler besteht praktisch nur aus scharfen Kanten.

Fesche Katz

Das Design setzt sich auch im Innenraum fort. Das kleine Lenkrad gefällt immer, das Ablesen der Instrumente über dem Lenkradkranz ist auch hier nicht

für jede Größe bequem. Als sich doch eine Position fand, war der Abstand zum Touchscreen zu weit. Wem das Glück optimaler Größe gewährt ist, der darf sich auch am Gag der dreidimensionalen Anzeigen erfreuen.

Kryptonit

Das Giftgrün der Tastenhintergrundbeleuchtung und Nähe ist stimmig. Wem das zu grell ist, wechselt in den Sportmodus, welcher auf rote Taktikbeleuchtung wechselt. Der Modus passt auch besser zum äußerst quirligen 1,2-Liter-Dreizylinder, welcher sich weniger überfordert anfühlt, als man es bei dem Gewicht befürchten würde. Sein munteres Knurren und Murren passen zu seiner Agilität, welche durch das kleine Lenkrad und die sportlichen Sitze obendrein gefördert wird. Abgesehen von den 300 Kilo Mindergewicht gegenüber dem Plug-in-Hybrid. Bei gut sechs Litern Verbrauch sehen wir auch nicht die Notwendigkeit eines zusätzlichen E-Motors

und Akkus. In der Stadt gönnt sich die Löwin etwa sechs Liter. Allrad vermissen wir auch nicht. Das Fahrwerk ist straff abgestimmt, wer es zu ambitioniert angeht, kann mal von leichtem Versetzen der Hinterachse überrascht werden. Die 8-Gang-Automatik ist stets serienmäßig und macht ihre Arbeit ausgezeichnet. Dank langem Radstand ist der Platz im Fond sensationell. Die Heckklappe ist zwar beim Beladen sehr praktisch, die Ladekante und Ladelukubreite aber nicht optimal. Letztlich mag der Dachverlauf modisch fesch sein, aber ein Auto dieser Größe sollte schon seine eigenen Winterräder in den Kofferraum einladen können. Mit umgeklappten Sitzen wächst der Raum aber ganz ordentlich und auch lange Gegenstände schluckt dieser dann. Was Warntöne angeht, hat man auf Kritik gehört und deutliche sanftere Töne aufgespielt. Nur der Blinker-Ton im Stil eines tropfenden Wasserhahns irritiert etwas.

Bernhard Reichel



Jeep

MOTOR Plug-in-Hybrid-Turbo-Benziner
 ZYLINDER R4
 AKKUKAPAZITÄT 11,4 kWh
 LEISTUNG 240 PS
 DREHMOMENT 270 Nm
 0 AUF 100 KM/H 7,1 Sek.
 SPITZE 199 km/h
 GETRIEBE 6-Gang-Automatik
 ANTRIEB Allrad
 LEERGEWICHT 1.770 kg
 REIFEN 235/55 R17
 REICHWEITE 500 km
 VERBRAUCH 1,9 L/100km
 VERBRAUCH TEST 8,2 L/100km
 CO₂ 43 g/km
 KOFFERRAUM 330-1.297 L
 PREIS 45.240 €
 PREIS TESTWAGEN 48.640 €

motor more

Test: Jeep Renegade Trailhawk 4xe

Stadt Land Berg

Egal wohin es mit dem Kleinsten aus Jeeps Offroadfamilie geht - der Renegade wird Ihre Ansprüche erfüllen. Als Plug-in-Hybrid zudem mit Fahrspaß und Wirtschaftlichkeit.

Beim Trailhawk sorgt ein 1,3 Liter Turbo-Benziner in Kombination mit dem an der Hinterachse sitzenden Elektromotor für eine Leistung von 240 PS. Gut für fast 200 Spitze und knapp über 7 Sekunden für den Sprint zur 100 km/h Marke. Das ist eine Ansage on the road, und auch wenn es über Stock und Stein geht, eine feine Sache.

Klettermaxe

Wer glaubt, dass der Renegade eher zu den grauen Mäuschen zählt, der irrt gewaltig. 270 Nm Drehmoment (250 Nm leistet der Elektromotor), der elektrische Allradantrieb und ein Select-Terrain-System sorgen in Kombination für echte Off-Road-Tauglichkeit. Da tragen die kurzen Überhänge, die 20 cm Bodenfreiheit und die günstigen Böschungs- bzw. Rampenwinkel das Ihrige dazu bei.

Hey, ein Jeep

Über Geschmack lässt sich bekanntlich streiten, gilt natürlich auch für den Renegade. Dafür ist er aber mit den sieben Lufteinlässen im Kühlergrill und den runden Scheinwerfern jederzeit als Jeep auszumachen. Im Innenraum erwartet die Passagiere ein durchaus gutes Platzangebot, gilt auch für die Plätze im Fond, weniger für den Kofferraum. Der lässt sich aber für den Fall der Fälle durch umklappen der Rückbank im Verhältnis 40/20/40 auf gut 1200 Liter erweitern. Darf's ein bisschen mehr sein - ganz nach diesem Motto ist die Topversion Trailhawk ausgestattet. Alles, was gut, mitunter aber auch teuer ist, wurde in den kleinen Jeep gepackt. Dazu zählen einige sinnvolle Fahrassistenzsysteme, aber auch Goodies wie ein 7-Zoll-Instrumentendisplay, ein

Uconnect 8,4-Zoll DAB Radio, Einparkassistent, Keyless-Startsystem, Rückfahrkamera, Navi und vieles mehr. Dazu gibt es noch ein paar aufpreispflichtige Dinge, unter anderem schicke Ledersitze mit guter Polsterung und Seitenführung und schicken roten Ziernähten - sollte man sich gönnen!

Elektrisierend

So kann man den Verbrauch bezeichnen, wenn man verhältnismäßig viel im urbanen Gebiet - Stichwort Rekuperation - unterwegs ist und oft die Steckdose und nicht den Zapfhahn nutzt. Rund 40 km lässt es sich rein elektrisch gleiten und so kommt man mit rund 4 Litern Treibstoff 100 km weit. Auf der Autobahn und übers Land schaut die Sache natürlich anders aus, aber das ist eine andere Geschichte.

Gerald Hruza



Fotos: Henry Gasselich

helvetia
Ihre Schweizer Versicherung

Versicherung inkl. Kasko
ab 256,09 € monatlich*

*inkl. Haftpflicht 35,75 €, Kasko 133,23 €, motorbez. Versicherungssteuer 87,12 €, Bonus-/Malus-Stufe 0, Zulassungsbez. Wien; Das Angebot wurde mit mehreren Parametern erstellt. Detailinformationen und die genauen Prämien sind dem jeweiligen Tarif und zugrundeliegenden allgemeinen und besonderen Vertragsbeilagen zu entnehmen.

Test: Toyota C-HR 2.0 HEV

Öko light?

In der vorigen Ausgabe haben wir bereits über unseren ersten Kontakt mit dem neuen SUV-Coupé berichtet. Jetzt stand die erste ausführliche Testfahrt mit dem neuen C-HR an.

Dafür stand uns die 2,0-Liter Hybrid Version mit Allradantrieb zur Verfügung. Das Design ist Toyota-typisch futuristisch kantig. Mit den an einen Jet erinnernden Lüftungsdüsen und dem Armaturenbrett mit dem großen Touchscreen geht es in diesem Stil weiter. Ohne Tadel präsentierten sich die Alcantara bezogenen Sitze, die ein ermüdungsfreies Fahren ermöglichen. Tritt man beherzt aufs Gaspedal, dreht der Motor freudig hoch, auch der E-Motor bringt seine volle Leistung ein und diese wird über das stufenlos arbeitende CVT-Getriebe in Vortrieb umgesetzt. Die Beschleunigung erfolgt dabei weitaus direkter als beim Vorgänger-Modell. Ein Umstand, der für Fahrspaß und ansprechende Fahrleistungen sorgt. Aus dem Stand schieben der Allradantrieb und die Systemleistung von 197 PS den C-HR ganz annehmbar an. Die Lenkunterstützung ist übr-

gens variabel und ändert sich mit dem gewählten Fahrmodus. Neben Eco, Normal und Sport ist auch ein selbst konfigurierbarer Modi im Angebot.

Weniger ist mehr

Gebremst wird viel über Rekuperation, und die dabei entstehende Energie wird dann beim Anfahren und Beschleunigen wieder genutzt. Dadurch ist besonders im Stadtverkehr ein sehr niedriger Verbrauch möglich. Zum guten Eindruck passend agiert das Fahrwerk, welches angenehm straff ausgelegt ist und das Auto sehr leichtfüßig wirken lässt.

Unaufdringlich

Die gesamten Fahrunterstützungen agieren erfreulicherweise eher zurückhaltend, man hat noch das Gefühl, Herr der Lage zu sein. Auch das Head-up-Display ist dezent und lenkt nicht ab. Wenn er will, reagiert

der C-HR auch auf Sprachbefehle - oder auch nicht, wie er gerade mag. Mit ein wenig Geduld und Übung kann man damit unter anderem die Raumtemperatur und ähnliche Funktionen abändern. Nette Spielerei: Der Innenrückspiegel ist ein LED-Bildschirm, kann aber auf einen normalen Rückspiegel umgeschaltet werden. Der Parkassistent steuert den schnittigen Japaner dank des extremen Einschlags in kleinste Lücken. Starke Nerven sind dabei gefragt, das Platzangebot wird dabei durchaus ausgenutzt. Rein elektrisch geht es nur bis 60 km/h, aber nur wenn man ganz sanft beschleunigt. Das Zu- und Abschalten der Motoren geht aber nahezu ruckfrei vonstatten. Wer mehr rein elektrisch fahren will, muss zur neu auf den Markt gekommenen Plug-in-Version greifen (siehe Seite 8).

Henry Gasselich



Fotos:Henry Gasselich



MOTORTYP Hybrid-Saug-Benziner
AKKUKAPAZITÄT 4,08 kWh
ZYLINDER R4
LEISTUNG 197 PS
DREHMOMENT 190 Nm
0 AUF 100 KM/H 7,9 Sek.
SPITZE 180 km/h
GETRIEBE E-CVT
ANTRIEB Allrad
LEERGEWICHT 1.570 kg
REIFEN 225/50 R19
VERBRAUCH 4,8 L/100km
VERBRAUCH TEST
6,3 L/100km
CO₂ 108 g/km
KOFFERRAUM 364-1.160 L
PREIS 47.490 €
PREIS TESTWAGEN 52.264 €

*inkl. Haftpflicht 40,42 €, Kasko 172,76 €, motorbez. Versicherungssteuer 90,72 €, Bonus-/Malus-Stufe 0, Zulassungsbez. Wien

Versicherung inkl. Kasko ab **303,91 €** monatlich*

helvetia
Ihre Schweizer Versicherung

Gerichtsverfahren nach ein Ein Serienauffahrunfall und

In diesem Beitrag stellen wir Ihnen einen Verkehrsunfall mit drei ineinander kollidierten Fahrzeugen und die unerwartet komplexere Klärung der finalen Schuldfrage im darauffolgenden Gerichtsverfahren vor, so wie es in der anwaltlichen Praxis tatsächlich abgelaufen ist.

Der Ausgangsfall ist ein klassischer Serienauffahrunfall:

Herr M fuhr mit seinem Auto auf der Autobahn. Aufgrund einer Baustelle war die höchstzulässige Geschwindigkeit auf 70 km/h beschränkt. Es herrschte dichter Reiseverkehr, aber ohne Stau. Herr M fuhr mit etwa 70 km/h.

Plötzlich bremste das Fahrzeug vor ihm abrupt ab (Lenkerin Frau V). Herr M bremste ebenfalls. Das Fahrzeug hinter Herrn M (gelenkt von Herrn H) konnte nicht mehr rechtzeitig bremsen und fuhr Herrn M auf. Das Fahrzeug von Herrn M wurde daraufhin auf das vorderste Fahrzeug aufgeschoben. Das Fahrzeug von Herrn M war daher im Front und Heckbereich beschädigt. Herr M begehrte Ersatz für die Schäden an seinem Fahrzeug.

Doch wer ist nun schuld an dem Unfall und haftet für die Schäden? Was meinen Sie? Es kommen mehrere Varianten in Frage:

- **Haftung von Frau V**, weil sie nicht abrupt abbremsen hätte dürfen
- **Haftung von Herrn M**, weil er zu knapp aufgefahren ist und dem Fahrzeug von Frau V aufgefahren ist
- **Haftung von Herrn H**, weil er zu knapp aufgefahren ist und dem Fahrzeug von Herrn M aufgefahren ist
- **Haftungsteilung** zwischen den Beteiligten

Nachdem außergerichtliche Einigungsversuche gescheitert sind, hat Herr M Herrn H und seine Haftpflichtversicherung geklagt und Ersatz für die Schäden im Front und im Heckbereich begehrt. Herr

M hat in diesem Verfahren seinen gesamten Schaden im Front und Heckbereich eingeklagt. Er hat das damit argumentiert, dass er selbst kollisionsfrei vor dem Fahrzeug von Frau V zum Stillstand kam und nur deswegen auf dieses aufgefahren ist, weil er durch den Anstoß von hinten, den Herr H verschuldet hat, auf das Fahrzeug von Frau V aufgeschoben wurde.

weil die technischen Fragen zu Unfällen wie Aufprallgeschwindigkeit, Bremsweg, Schadenhöhe etc in der Regel nicht von Juristen berechnet werden (können).

Nachdem alle Beteiligten einvernommen wurden, erstattete der Sachverständige noch in der Verhandlung mündlich sein Gutachten. Er führte aus, dass sich



Herr H

Herr H brachte im Prozess vor, nicht schuld zu sein und keine Zahlung leisten zu müssen. Herr M wäre bereits vor der Kollision mit Herrn H auf das Fahrzeug von Frau V aufgefahren. Aufgrund der Kollision zwischen Herrn M und Frau V wäre der Bremsweg von Herrn H verkürzt worden und er wäre Herrn M nur deswegen aufgefahren. Herr M wäre daher alleine schuld an dem Unfall.

In der Gerichtsverhandlung wurden Herr M und Herr H, sowie sämtliche Zeugen einvernommen und zum Unfallhergang befragt. In dieser Verhandlung war ein gerichtlich beeideter KFZ technischer Sachverständiger anwesend, der den Beteiligten ebenfalls Fragen stellen durfte,

aus technischer Sicht nicht sagen lässt, ob Herr M Frau V vor dem Aufprall durch Herrn H aufgefahren ist oder nicht. Laut dem Sachverständigen macht das aber keinen Unterschied, weil die Schäden im Frontbereich vom Fahrzeug des Herrn M in jedem Fall in der gegebenen Art und Weise entstanden wären, egal ob er selbst vorher Frau V aufgefahren ist oder nicht. **Ein vorheriges Auffahren von Herrn M auf das Fahrzeug von Frau V hätte also zu keinem anderen Schadensbild geführt.**

Weiters wurde der Sachverständige zur Höhe der Reparaturkosten befragt. Das Fahrzeug von Herrn M wurde bereits vor dem Gerichtsverfahren von der Haftpflichtversicherung des Herrn H besichtigt. Nach dem Besichtigungsbericht beliefen sich die

em Verkehrsunfall: die Schuldfrage



Mag. Andrea Waldmann

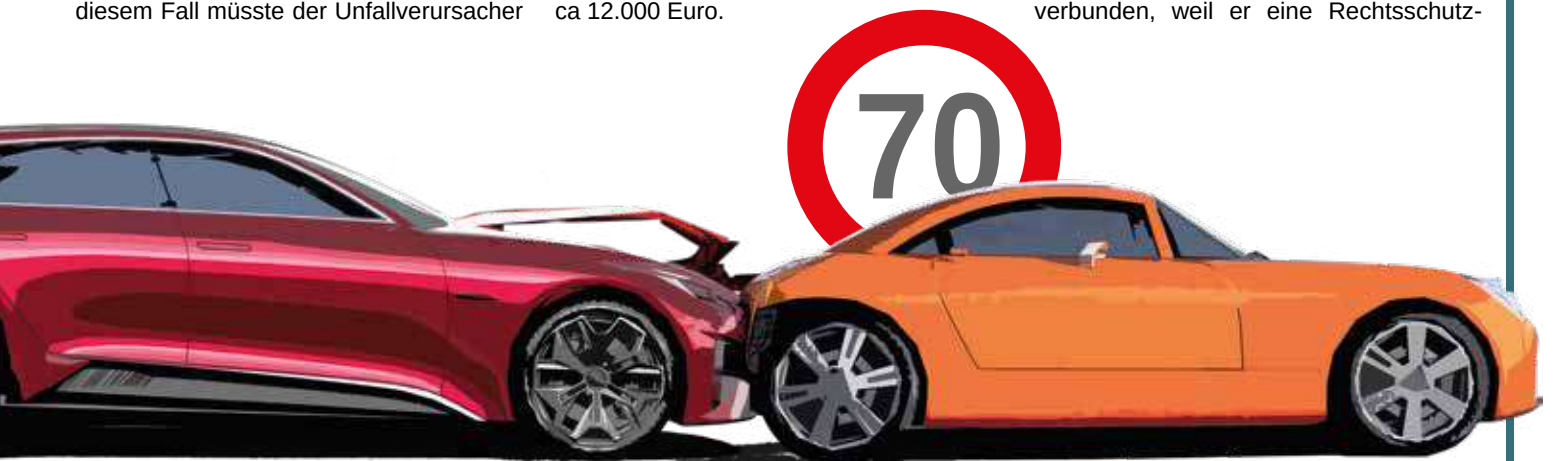
ist als Rechtsanwältin in Wien tätig

www.ra-waldmann.at

Reparaturkosten auf etwa 14.500 Euro. Der Wiederbeschaffungswert des Fahrzeuges betrug jedoch nur 13.300 Euro. Herr H und seine Haftpflichtversicherung argumentierten im Prozess, dass die Reparaturkosten höher sind als der Wiederbeschaffungswert, sodass ein wirtschaftlicher Totalschaden vorliegen würde. In diesem Fall müsste der Unfallverursacher

Zahlung der gesamten Reparaturkosten von 14.500 Euro inklusive Zinsen. Weiters verpflichtete das Gericht Herrn H und dessen Haftpflichtversicherung zur Zahlung sämtlicher Kosten des Gerichtsprozesses (Gerichtsgebühr, Anwaltskosten, Gebühren des KFZtechnischen Sachverständigen, Zeugengebühren, etc.) in Höhe von ca. 12.000 Euro.

und Kosten des Gerichtsprozesses) von seiner Haftpflichtversicherung bezahlt wurden, er lediglich in der Bonus Malusstufe seiner Haftpflichtversicherung aufstieg und in den Folgejahren eine höhere Versicherungsprämie bezahlen musste. Die Prozessführung war für Herrn M erfreulicherweise mit keinem Kostenrisiko verbunden, weil er eine Rechtsschutz-



Herr M

lediglich die Differenz zwischen dem Wiederbeschaffungswert und dem Restwert (in diesem Fall 5.000 Euro) bezahlen. Folgt man dieser Argumentation, hätte Herr M nur 8.300 Euro an Schadenersatz erhalten. Herr M setzte sich jedoch auch dagegen zur Wehr. Nach der Rechtsprechung des Obersten Gerichtshofs sind nämlich die tatsächlichen Reparaturkosten auch dann zu ersetzen, wenn diese den Wiederbeschaffungswert nur geringfügig übersteigen. Die von der Rechtsprechung anerkannte Grenze liegt bei etwa 10 bis 15% und wurde hier nicht überschritten.

Das Gericht folgte der Beurteilung des KFZtechnischen Sachverständigen und verpflichtete Herrn H und seine Haftpflichtversicherung mit schriftlichem Urteil zur

Herr H und seine Haftpflichtversicherung hätten die Möglichkeit gehabt, gegen das Urteil binnen vier Wochen Berufung zu erheben, wenn es in ihren Augen unrichtig gewesen wäre. Der Sachverhalt wäre dann von einem Gericht in zweiter Instanz einer neuerlichen Beurteilung unterzogen worden und es hätte ein neues Urteil gegeben, das das erste ersetzt hätte. In diesem Fall haben Herr H und seine Haftpflichtversicherung das Urteil jedoch angenommen und die Zahlung geleistet. Doch welchen Betrag davon musste Herr H nun letztlich bezahlen und welchen Teil hat seine Haftpflichtversicherung übernommen? Da im Gerichtsverfahren keine schwere Pflichtverletzung des Herrn H erkennbar war, ist davon auszugehen, dass sämtliche Kosten (also Schadenersatz, Zinsen

Frau V

versicherung hatte, die sämtliche Gebühren vorstreckte und im Fall des Prozessverlusts sämtliche Kosten bezahlt hätte. Hätte Herr M den Prozess also verloren, hätte seine Rechtsschutzversicherung die Kosten seiner Anwältin, die Gerichts- und Sachverständigengebühren und die Kosten des gegnerischen Anwalts übernommen. Der Abschluss einer Rechtsschutzversicherung ist daher insbesondere in KFZ-Angelegenheiten empfehlenswert, weil alleine die Sachverständigengebühren in diesem Verfahren mehrere tausend Euro betragen haben.

Nachdem Sie nun die Einzelheiten des Falls und seinen Ausgang kennengelernt haben, bleibt noch eine Frage: Lagen Sie mit Ihrer Vermutung richtig?

VW ID.Unyx China

VW baut in China und nur für China ein weiteres elektrisches SUV-Coupé auf Basis des Cupra Tavascan. Nett ist der Ausblick (Leaks MIT) dennoch anzusehen. Besonders das VW-Emblem auf der Haube gab es seit dem Beetle nicht mehr so. Wer sich in die knackigen Proportionen verliebt hat, muss bei Cupra zugreifen.



Joachim Zanitzer

e-Mobilität Spezialist

Zanitzers



BYD expandiert

Nachdem immer mehr Anti-Dumping-Zölle für chinesische Elektroautos diskutiert werden, löst BYD dies auf andere Weise. BYD hat gleich mehrere neue Autofabriken angekündigt, eine in Europa (Ungarn), eine in Mexiko sowie eine in Brasilien. Vorteilhaft für den Standort Mexiko ist, dass er eng mit der US-amerikanischen Industrie verflochten ist und dort produzierte Fahrzeuge – anders als beispielsweise in Europa oder China hergestellte Autos – vom US-Subventionsprogramm Inflation Reduction Act profitieren. Bis diese errichtet und in Betrieb sind, fährt BYD den Export unter anderem mit Hilfe eigener, großer bis zu 8 Stück Transportfrachter mit bis zu 8000 Fahrzeugen hoch.



Renault R5

Das Highlight des gerade noch wiederauferstandenen Genfer Autosalons 2024 war die Präsentation des Renault 5. Ein sehr stylischer Kleinwagen mit 3,92 Meter Länge und der auf einer komplett neuen Plattform steht, auf der auch ein neuer R4 angekündigt ist. Die neue Plattform ermöglicht 2 verschiedene Akkugrößen (40 und 52 kW) mit 3 verschiedenen Motoren (70-110 kW) und Reichweiten von 300 bis 400 km. Generell hat man die langjährige Erfahrung aus der Zoe einfließen lassen. Der Akku ist leichter geworden, gekühlt und auch eine Wärmepumpe ist nun erhältlich. Des Weiteren kann er Plug&Charge und unterstützt bidirektionales Laden. Soll ab Ende 2024 ab 25.000 Euro erhältlich sein.



Alpine A290

Schon 1975 gab es einen R5 von Alpine. Die Motorisierung ist leider immer noch eines der derzeit bestgehüteten Geheimnisse der Autobranche. Spekuliert wird mit dem 218 PS starken Motor aus dem Megane E-Tech, vor allem in Richtung des direkten Konkurrenten Abarth 500e. Eine Boost-Funktion gibt für 10 Sekunden Extraleistung frei.



VW: bi-direktionales Laden

Was der Mitsubishi Outlander PHEV oder Nissan Leaf schon seit 2018 können, ermöglicht nun auch VW mit einigen seiner ID-Modelle. Die Funktion „Vehicle to Home“ bezeichnet die Versorgung eines Hauses mit Strom aus dem Akku eines Elektrofahrzeuges. Damit kann das e-Auto als Pufferspeicher dienen. Diese Funktion wird VW auch für schon ausgelieferte Fahrzeuge freischalten. Allerdings geht das vorläufig nur für die ID-Mo-





Statt iCar kommen mehr fahrzeugspezifische CarPlay-Funktionen

Immer wieder wurde über das iCar-Automobil spekuliert. Immer wieder wurden neue Erkenntnisse geteilt. Nun dürfte es doch vorbei sein. Ursprünglich wollte man selber ein Auto produzieren. Ohne Lenkrad und Pedale, völlig autonom. Dann gab es Gespräche mit anderen Autoherstellern, und zuletzt konzentrierte man sich nur noch auf die Softwareentwicklung für autonomes Fahren. Es existierten sogar Testfahrzeuge für selbstfahrende Technologie auf der Straße. Nun wurde die Entscheidung getroffen, das Projekt zu beenden. Gekostet soll das Autoprojekt rund 10 Mrd. USD haben. Stattdessen werden mit iOS 17.4 die Carplay-Funktionen erweitert, die dann auch fahrzeugspezifische Informationen wie Reifendruck, Klimaanlage, Ladevorgänge, usw. anzeigen können.



Renault: E-Motor ohne Seltene Erden

Renault will neue Motoren ohne seltene Erden-Metalle zum Einsatz bringen. Hilfe bei der Entwicklung bekommt Renault dabei von einem namhaften Zulieferer wie Valeo. Aktuell befindet sich der Motor mit dem Namen E7A im Prototypenstadium. Er soll im Jahr 2027 auf den Markt kommen. Produziert wird der Motor im Renault-Werk in Cléon (Nordfrankreich). Es wird die dritte Generation von Elektromotoren des Herstellers. Das System ist für eine Spannung von 800 Volt ausgelegt. Geplant sei eine Leistung von bis zu 200 Kilowatt und 30% weniger Co2 in der Produktion.

Fisker wieder in ernsten Nöten, steigt jetzt Nissan ein?

Henrik Fisker ist ein dänischer Automobil-Designer, der u.a. den berühmten Aston Martin DB9 entworfen hat. Seine eigene Firma verkaufte schon einmal den Fisker Karma, eine viertürige Plug-in-Hybrid-Limousine, die allerdings nur 2 Jahre bei Valmet produziert wurde. Aktuell ist der Fisker Ocean erhältlich, der bei Magna in Österreich produziert wird und eine Reichweite bis zu 707 km haben soll. Vom Ocean waren über 43.000 Fahrzeuge pro Jahr geplant, aktuell konnten nur ¼ produziert und nur rund 4.700 Einheiten ausgeliefert werden. Nun hat das Unternehmen selbst bekannt gegeben, dass man neue Finanzierungsquellen benötigt. Erst vor kurzem wurden weitere Modelle angekündigt. An einem der angekündigten Modelle, dem Pick-up Alsaka, ist Nissan interessiert. Möglich, dass Nissan einsteigt. Wäre für beide Seiten eine vorteilhafte strategische Partnerschaft.



delle mit dem 77 kW-Akku und einer Einschränkung. Wurde länger als 4.000 Stunden bidirektional entladen, oder mehr als 10.000 kWh aus der Fahrzeug-Akku entnommen, steht die V2H-Funktion nicht mehr länger zur Verfügung. Wer täglich ca. 9 kWh aus dem ID entnimmt, erreicht nach ca. drei Jahren die 10.000 kWh-Schwelle und die Funktion „bidirektionales Laden“ wird deaktiviert. Vermutet wird diese Einschränkung mit der Akku-Garantie.

Stärkster Serien-Porsche holt Runden-Rekorde

Porsche erweitert die Palette seiner vollelektrischen Sportlimousine um den Taycan Turbo GT sowie den Taycan Turbo GT mit Weissach-Paket. Letztgenannte Version ist konsequent für die Rundstrecke ausgelegt und verzichtet zugunsten eines noch besseren Leistungsgewichts auf die Rücksitzbank. Beide Fahrzeuge erzielten kurzzeitig Spitzenleistungen von mehr als 1.100 PS. Mit dem Weissach-Paket geht es von null auf 100 km/h in 2,2 Sekunden und bis zu 305 km/h schnell. Dieses Modell hat eine neue Klassenbestzeit auf dem Nürburgring erzielt: 7:07,55 Minuten. Mit dieser offiziellen Rundenzeit war er ganze 26 Sekunden schneller als bei seiner letzten Rekordfahrt im August 2022 mit einer Taycan Turbo S Sport Limousine mit Performance-Paket. Zugleich stellt diese Zeit den aktuellen Bestwert für Serien-Elektroautos dar. Am 23. Februar 2024 holte Porsche auch den Titel als schnellstes elektrisches Serienauto auf dem WeatherTech Raceway Laguna Seca in Kalifornien gesichert. Mit einer Zeit von 1:27,87 Minuten beendete Porsche-Entwicklungsfahrer Lars Kern die Runde so zügig wie zuvor kein anderer Fahrer mit einem straßenzugelassenen E-Auto.



aus verkehrspsychologischer Sicht

Was bringt die neue EU-Führerscheinrichtlinie? - Teil I



Derzeit wird eine neue EU-Führerscheinrichtlinie ausgearbeitet. Die Regelungen zum Führerschein werden dabei als ein wesentlicher Bestandteil gemeinsamer Verkehrspolitik verstanden.

Ziel der Richtlinie ist demgemäß eine Harmonisierung in vielerlei Belangen, wie zum Beispiel den Mindestanforderungen für den Führerscheinwerb. Damit soll einerseits die Verkehrssicherheit erhöht und andererseits die gegenseitige Anerkennung von Führerscheinen verbessert werden. Auch auf aktuelle gesellschaftliche Entwicklungen soll eingegangen werden. Es wird festgehalten, dass auf die Verkehrssicherheitsbedürfnisse aller gesellschaftlichen Gruppen Bezug genommen werden soll, angeführt werden insbesondere gefährdete VerkehrsteilnehmerInnen wie FußgängerInnen, RadfahrerInnen

ten eine Verschärfung oder notwendige Anpassung der derzeitigen Rechtslage, weshalb in vielen EU-Mitgliedsstaaten zum Teil heftig diskutiert wird und viele Stellungnahmen eingingen. Um dem, verglichen mit anderen Altersgruppen, hohen Unfallrisiko von FahranfängerInnen begegnen zu können, wird beispielsweise die Implementierung eines Gefahrenerkennungstests in die Führerscheinausbildung vorgeschlagen. In England sind sog. Hazard Perception Tests neben der theoretischen und praktischen Prüfung seit vielen Jahren fixer Bestandteil der notwendigen Anforderungen für den Erwerb eines Füh-

erfahrene LenkerInnen haben und vor allem auf offene potentielle Gefahren fokussieren und weniger auf verdeckte, weil sie weniger auf die gesamte Verkehrsumgebung achten und ihre Verkehrssinnbildung noch in Entwicklung ist. Eine Erweiterung der Fahrausbildung und Fahrprüfung mit Schwerpunkt Gefahrenwahrnehmung, -erkennung und -reaktion ist somit aus verkehrspsychologischer Sicht jedenfalls zu begrüßen, auch wenn sie eine (große) Umstellung des derzeitigen Systems bedeutet. Aufgrund der eben angeführten Fakten zum erhöhten Unfallrisiko von FahranfängerInnen, das unter anderem auf noch schlechtere Gefahrenwahrnehmung, -erkennung und -reaktion zurückgeführt werden kann, ist es absolut unverständlich, warum in der EU-Führerscheinrichtlinie an anderer Stelle vorgeschlagen wird, das Mindestführerscheinerswerbsalter für LKW-FahrerInnen von 21 auf 18 Jahren zu senken. Begründet wird dies als Maßnahme zur Bekämpfung des FahrerInnenmangels. Insbesondere aufgrund der für die Fahrzeugklasse C zu fordernden erhöhten Lenkerverantwortung ist dies, ohne die möglichen Effekte auf die Verkehrssicherheit näher beleuchtet und evaluiert zu haben, nicht zu befürworten. Es gibt keine Hinweise darauf, dass 18-jährige LKW-FahrerInnen sicherer fahren als 18-jährige PKW-FahrerInnen, für deren Verbesserung der Verkehrssicherheit begrüßenswerter Weise Maßnahmen vorgeschlagen werden. **www.sicherunterwegs.at - Ihr Partner für Nachschulungen, Untersuchungen, Verkehrserziehung und Forschung.**



nen, NutzerInnen von motorisierten Zweirädern, NutzerInnen von Elektrokleinstfahrzeugen sowie Personen mit Behinderungen oder eingeschränkter Mobilität und Orientierung. Aus Verkehrssicherheitsperspektive sind diese Bemühungen jedenfalls zu begrüßen. Im Detail bedeuten sie für einige Staa-

terscheins und positiv evaluiert. Es gibt eine Vielzahl an Studien, die die Relevanz von rascher Gefahrenerkennung und richtiger Gefahrenreaktion für sicheres und unfallfreies Fahren belegen. Viele Studien belegen des Weiteren, dass FahranfängerInnen eine deutlich schlechtere Gefahrenwahrnehmung als

Jetzt Karten kaufen!
www.seefestspiele.at

mörbisch **see
Fest
spiele**

Wir geben dem See eine Bühne

Generalintendant
Alfons Haider

**MARK
SEIBERT**
als Professor Higgins

London
2020

DAS MUSICAL
MY FAIR LADY

11. Juli bis 17. August 2024

Nach **GEORGE BERNARD SHAWS** „Pygmalion“ | Musik von **FREDERICK LOEWE**

Sonax **Pflegetipp**

Staubige Autos? **Nein danke!**

Staub auf dem geliebten fahrbaren Untersatz ist kein schöner Anblick und kann zudem Lackschäden verursachen. Damit die feinen Staubkörner beim Entfernen keine Kratzer auf dem Lack hinterlassen, gilt es, einige Tipps zu beachten.

Keinesfalls darf man mit einem trockenen Lappen dem Staub zu Leibe rücken, das sorgt für einen Schmirgelpapier-Effekt und man riskiert üble Kratzer. Daher vor der Fahrzeugwäsche unbedingt mit einem kräftigen Wasserstrahl die Schmutzpartikel gründlich entfernen. Das gelingt am besten mit einem Hockdruckreiniger, wie er etwa auch in SB-Waschanlagen eingesetzt wird. Danach geht es wie gewohnt durch die Waschstraße und die erledigt den Rest – fertig! Wer bei der Autowäsche lieber auf die Handwäsche setzt, soll unbedingt auf einen hochwirksamen Waschzusatz und auf die Verwendung eines Microfaserschwamms setzen.

Den Lack zum Strahlen bringen

Nach der Autowäsche geht's an die Feinheiten per Hand. Um den Lack wieder

zum Glänzen zu bringen, eignet sich idealerweise ein Schnellpflegeprodukt – z.B. der Sonax Xtreme Ceramic Quick Detailer. Dank „Si-Carbon-Formel“ präsentiert sich das Auto schnell wieder von seiner besten Seite, ohne große Mühe strahlt der Lack wie in seinen besten Zeiten. Die Sonax-Experten raten hier zur Verwendung eines hochflorigen Mikrofasertuchs. Damit lassen sich restliche Verschmutzungen schlierenfrei und lackschonend entfernen und es sorgt zudem für einen bemerkenswerten Wasserabperleffekt.

Nicht auf den Innenraum vergessen

Bevor man sich der Pflege des Fahrzeuginneren widmet, sollte gründlich gesaugt und gereinigt werden. Für die anschließende Pflege des Cockpits und der Kunststoffoberflächen eignet sich der „Xtreme



Kunststoffdetailer“ – ein Universaltalent für die Werterhaltung des Autos. In Kombination mit einem saugfähigen Mikrofasertuch lassen sich sämtliche Kunststoffteile im Innenraum mit Langzeitwirkung aufwerten. Der neue Kunststoffdetailer bewirkt bei einfachster Anwendung einen überzeugenden Pflegeeffekt, der durch eine intensive Farbauffrischung und ein hochwertiges Erscheinungsbild ins Auge fällt. Funktioniert übrigens auch bei unlackierten Kunststoffteilen im Außenbereich wie Stoßfängern, Zierleisten, Türgriffen oder Spiegelabdeckungen. Eine weitere überzeugende Eigenschaft: Feine Kratzer und Vermattungen werden perfekt kaschiert. Nicht vergessen!

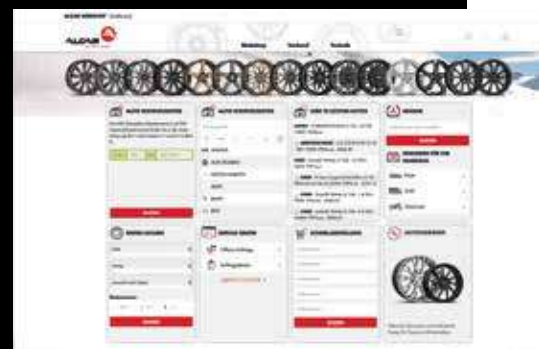
Neuer ALCAR-Webshop

Für noch mehr **Service**

Da auch im B2B-Bereich die Onlinebestellungen zunehmen, setzt der österreichische Felgenhersteller ALCAR ab sofort auf einen neuen Onlineshop. Ein verbesserter Service, der schlussendlich auch dem Endkunden zugutekommt.

Der ALCAR-Webshop steht ab sofort nicht nur in einem völlig neu überarbeiteten Design zur Verfügung, auch die Benutzerführung wurde gänzlich neu gedacht. Zum gewählten Fahrzeug werden nun alle ALCAR-Produkte übersichtlich angeboten, was den Einkaufsprozess der Geschäftskunden und den Beratungsprozess mit Endkunden deutlich beschleunigt. Und

mit dem ALCAR Räderkonfigurator reicht die Eingabe von drei Parametern und der Felgenkonfigurator zeigt alle für das eingegebene Fahrzeug verfügbaren Räderdesigns, ergänzt durch alle wichtigen technischen Details zu Reifendimensionen, TÜV-Gutachten, RDKS-Sensoren und vielem mehr. Zu finden beim ALCAR-Partner Ihres Vertrauens.





Low Scty goes **Red Bull Ring**

Ein Festival lässt die Herzen höher schlagen

Autofreunde aufgepasst, am 4. Mai geht am Red Bull Ring die heurige Auflage des Low Scty über die Bühne. Ein Automobil-, Motorsport- und Mobilitäts-Festival, welches sprichwörtlich die Herzen höher schlagen lässt, auch für die Kampagne der Herzkinder Österreichs.

Veranstalter Dominik Schablas und sein Team setzen bereits seit neun Jahren ein starkes Zeichen für die Kinder der Organisation Herzkinder Österreich (www.herzkinder.at). „Wir haben nicht nur ein Herz für unsere Autos, sondern auch die herzkranken Kids und das werden wir auch heuer wieder mit unserer Charity-Aktion am Red Bull Ring unter Beweis stellen“, freut sich der junge Steirer auf das heurige Event, wo auch soziale Verbundenheit gelebt wird.

Jede Menge PS

Und das zu Recht, wird doch der Ausflug für die Autoenthusiasten auf den Red Bull Ring zum einem pulsierenden Spektakel. Rasante Rennwagen, futuristische Elektrofahrzeuge und die neuesten Mobilitätstrend werden gezeigt, gepaart mit jeder Menge Action, Performance Experience, Show & Shine. Die

Fakten zum Spektakel darf man sich auf der Zunge zergehen lassen: Rund 1750 Fahrzeuge werden um den RBR präsentiert, dazu 250 VIP-Fahrzeuge, eine Ausstellung zum Thema 100 Jahre Automobilgeschichte, Sportwagen- & Hypercar-Ausstellung direkt an der Pitlane, Rennfahrzeug-Ausstellung, Race-simulatoren, Leistungsprüfstand und, und, und....

Viertel Meile

Apropos und – da wäre dann auch noch das „Race 402“, ein Rennen über die klassische ¼ Meile. Dazu reisen aus ganz Europa Teams an, um dieses Spektakel mit ihren fantastischen Highspeed-Autos zu bestreiten. Übrigens kannst auch du dabei sein, alle Infos dafür findest du unter www.race402.at. Natürlich ist das Fahrerlager für die Fans frei zugänglich! Alle Infos zum Event findest du im Internet unter www.lowscty.at



Kommentar: Pessimistischste Betrachtung

Zukünftig?

Die Art wie wir leben, wohnen, konsumieren, und vor allem mobil sind, soll sich ändern. Das Schöne an Vorhersagen ist, wenn sie nicht eintreten. Linear hochgerechnet, und meist kommt es anders. Hilfreich sind sie dennoch, denn man kann direkt so reagieren, dass es anders kommt.

Drei Großmächte ringen um die Vorherrschaft in Europa, schwächen uns geschickt wie effektiv. Unabhängig jeglichen Ausgangs, vereint Kontrolle und Machthunger alle, und technische Errungenschaften werden nicht verschwinden, sondern dienen als perfekte Basis. Es hat sich leider bewahrt, dass alles irgendwann destruktiv eingesetzt wird. Erst wenn Schaden und Leid zu intensiv sind, verbleibt der positive Nutzen. Flugzeuge oder heute Drohnen werfen erstmal Bomben ab, ehe sie Menschen als Transportmittel dienen, Kernspaltung vernichtete zuerst zig Existenzen, ehe sie der Energiegewinnung diene. Die Kombination aus immer dreisterer und moralisch verkommener Skrupellosigkeit und die Möglichkeiten im Transhumanismus, in human-genetischer Manipulation, Geoengineering oder der synthetischen Biologie sind hier erschreckend. Der technische Fortschritt trifft auf Machthaber, welche die Vernunft längst überwunden haben. Jagdroboter mit KI und Gesichtserkennung sind schnell kombiniert.

„Humanismus und menschliche Ethik bringen keine Kohle, darum hammas auch nicht nötig. Sokrates, Plato, Hegel und Kant waren an der Börse nie genannt“

Thomas Spitzer, EAV

Alles, was technisch machbar ist oder zu Kapital umgesetzt werden kann, wird auch gemacht. Technische Abhängigkeiten schaffen und ausnützen. Privatsphäre und Demokratien sind für manch Mächtige lästige Relikte. Die Devise heißt immer mehr „friss oder stirb“. Der Widerstand bleibt gering, die Bevölkerung ist mehr als überfordert und ausgelaugt und die alte Hummer Legende bewährt sich seit eh und je. Dieses Tier möge wohl direkt rein geworfen aus dem kochenden Wasser springen, aber nicht Schritt für Schritt aufgekocht. Man kennt das System ja, das Personal wird zu teuer und wird durch einen Automaten ersetzt, bis dieser auch zu teuer wird und durch eine App auf dem Privateigentum des Konsumenten ersetzt wird, praktischer-

weise muss für die letzten Sicherheitsstandards immer wieder ein neues Gerät gekauft werden. Probleme mit dem Smartphone? Als Abhilfe erhält man die umstrittene eSIM. Am liebsten sollten ohnehin alle unsere privaten Daten und Betriebssysteme in einer Cloud lagern. „Leider waren Sie nicht zu Hause, Ihr Paket wurde in der Empfangsbox abgegeben.“ Davon gibt es irgendwann so viele, dass gar nicht mehr an die Wohnadresse geliefert werden muss, natürlich zum alten Tarif. Wer das noch wünscht, zahlt wohl extra für die Zustellroboter oder Drohnen. Oder überlässt seinen digitalen Schlüssel für die private Wohnung oder Auto einem Wildfremden, der es dort reinlegen darf. Das freiwillige Fitnessarmband bringt einen netten Versicherungsrabatt, noch ein paar Jahre dazu addiert und ohne das Tragen dieses gibt es extra Prämien und Selbstbehalte. Uploadfilter auf Smartphones oder Plattformen sollen unzulässige Inhalte sofort unterbinden und an die Behörden melden. Beim Gebiet Kinderpornografie wird niemand etwas dagegen haben, aber Garantie, dass andere Bereiche nicht Schritt für Schritt auch zensuriert werden, wird es nie geben. Vor ein paar Jahrzehnten hatte man ein Problem, wenn man die falsche Religion hatte, in nicht weit entfernten Ländern ist heute Homosexualität Extremismus oder demokratisches Denken Terrorismus. Und hier sind wir wieder beim Ansatz, was passiert, wenn Technologie in falsche Hände gerät.

„An sich ist nichts weder gut noch böse, das Denken macht es erst dazu“

William Shakespeare

Egal ob gut oder böse, was ohnehin relativ ist - die Welt ist in ihrem derzeitigen Zustand, weil permanent immer irgendwer besser zu wissen meint, wie andere zu leben haben. Jedenfalls ist zu spüren, dass allen mächtigen Strömungen Selbstbestimmung, Privatsphäre und Eigenverantwortung eher nicht ins Konzept passen. IT-Konzerne ziehen nicht nur in unsere Schlafzimmer ein, sie



infiltrieren auch immer mehr Autos. Kameraüberwachung, Gesichtserkennung oder Iris- oder Fingerabdruckscan sind auch hier bald normal. Natürlich alles im Namen der Sicherheit. Hacker haben es allerdings vor 9 Jahren schon geschafft, Fingerabdrücke aus Fotos nachzubilden.

„Wer Freiheit aufgibt, um Sicherheit zu gewinnen, wird am Ende alles verlieren“

Benjamin Franklin

Geschwindigkeitsüberwachungssysteme, wie sie nun verpflichtend sind, erinnern uns nur, wenn wir zu schnell fahren, jene, die aktiv abbremsten, können selbstverständlich deaktiviert werden, die Frage ist immer nur wie lange noch. Immer mehr Modelle kommen nun auf den Markt, wo sich das Start-Stopp-System nicht mehr deaktivieren lässt. Große Displays sparen im Auto nicht nur Produktionskosten, man kann auch viele Kameras dahinter verstecken, oder irgendwann personalisierte Werbung darauf abspielen. Der Tank ist leer, die Tankstelle um die Ecke funkt ins Auto, der Fahrer sieht hungrig aus, bekommt das Burgerangebot des Tages offeriert. So schnell kann es sich entwickeln, vom GPS-Signal, welches garantiert nur dafür sein wird, dass Hilfe kommt, wenn man nachts alleine bewusstlos im Wald strandet. Schritt für Schritt interessieren sich Behörden und Versicherungen für diese Daten, der Schritt für Verkehrsstrafen in Echtzeit, wie in Saudi Arabien, muss kein großer mehr sein. Seit dem Jahr 2021 wird auch der reale Verbrauch per OBFM ermittelt und an die EU-Kommission geschickt. Es braucht nicht viel Fantasie und vor allem nicht viel Technik, diese Daten künftig einem Fahrer personalisiert zuzuordnen und künftig nicht nur zu überwachen, sondern direkt für den Mehrverbrauch Steuern, Abgaben etc. einzufordern. Übertroffen wird dies schnell mit der Idee eines CO2-Bür-



che Kommunikation, Bewegungsdaten, permanente Überwachungsaufnahmen von Kameras und Gesichtserkennung. Wer sich an die autoritären staatlichen Regeln hält und keine demokratischen Forderungen stellt, sammelt Punkte. Wer negativ auffällt, dazu reicht schon Konsum erotischen Materials, hat letztlich mit Steuererhöhungen, Kreditverweigerungen oder gar „Hausarrest“ zu rechnen. Bislang hier ein absolutes Tabu. In Europa nahm man nur erste zarte Inspirationen. Sehr stark abgemildert und nur auf Umweltthemen bezogen und natürlich immer freiwillig. Denken Sie an das Hummer-Prinzip und wie relativ der Begriff Freiwillig-

ger-Kontingentkontos. Kritiker befürchten längst die Entwicklung von einem potentiellen Zusammenschluss nationaler Bürger-ID zu einer europäischen, welche biometrische Daten, Krankengeschichte, Reiseverhalten, Wohnraum, Zeugnisse, und alle möglichen relevanten Dokumente zentral zusammenfließen lässt. Dann könnte man sich plakativ übertrieben entscheiden müssen: weiter mit dem bösen Verbrenner in die Arbeit fahren oder zu Fuß in den Urlaub starten. Stets mit dieser ID angemeldet, könnte es auch mit der Anonymität im Internet vorbei sein. Neben personalisierten Daten, ließe sich per KI ausrechnen, welche CO2-Bepreisung das aktuelle Streamingprogramm, das Online-Spiel verursacht und abrechnen. Gleiches gilt für Produkte: wo kommen diese her, wie wurden sie produziert, aus welchen Materialien, wie CO2-intensiv war der Transport, usw.. Am effizientesten klappt dies natürlich ohne Ausweg der Barzahlung. Man braucht sie ja auch gar nicht abschaffen, wie gerne wortwörtlich betitelt wird. Es reicht, wenn man die Hoffnung nährt, eine Übertragung in eine potentielle digitale Parallelwährung wäre eine sichere Spekulation oder wie es Bankeninsider ausdrücken: die Anzahl an Bankomaten könnte stark fallen. Es fällt ja nicht mal auf, dass man das Laden eines E-Auto mit allen möglichen Zahlungsarten bezahlen darf, aber keinen anonymen Schein einziehen lässt. Gerade mal zehn Jahre ist es her, da wurden in Zypern über Nacht 10 Prozent der privaten Bankguthaben zur Bankenrettung enteignet. Vor zwei Jahren wurde unwillkommenen Demonstranten in Kanada das Konto gesperrt. „Negativanreize“

„Wer in der Demokratie schläft, wacht in der Diktatur auf“

unbekannt

Berüchtigt und gefürchtet ist das chinesische Sozialkreditsystem, ein Bonus-Malus-System zur Unterdrückung und Steuerung der Bevölkerung. Algorithmen analysieren jegli-

che Kommunikation, Bewegungsdaten, permanente Überwachungsaufnahmen von Kameras und Gesichtserkennung. Wer sich an die autoritären staatlichen Regeln hält und keine demokratischen Forderungen stellt, sammelt Punkte. Wer negativ auffällt, dazu reicht schon Konsum erotischen Materials, hat letztlich mit Steuererhöhungen, Kreditverweigerungen oder gar „Hausarrest“ zu rechnen. Bislang hier ein absolutes Tabu. In Europa nahm man nur erste zarte Inspirationen. Sehr stark abgemildert und nur auf Umweltthemen bezogen und natürlich immer freiwillig. Denken Sie an das Hummer-Prinzip und wie relativ der Begriff Freiwillig-

keit sein kann. Smart City Wallet nennt sich das Projekt in Bologna. Mülltrennen oder Verzicht aufs Auto wird mit Punkten belohnt. Neben anderen Städten experimentiert auch Wien mit ähnlichen Projekten. Freiwillig wird man per GPS verfolgt und ausgewertet. Wer brav zu Fuß geht, öffentlich oder mit dem Fahrrad fährt, erhält günstigeren Eintritt zu Kulturveranstaltungen. Eine Steigerung inkl. Bestrafung für Autofahren ist natürlich nur Fantasie, könnte aber in die bekannte Eigendynamik abrutschen. Radikalen Befürwortern geht das ohnehin nicht weit genug, so äußern sich diese kritisch über das Recht automobilen Privatbesitzes oder Wohnraum über etwa 30 Quadratmeter. Jährlich werden durch die Weiterreichung des CO2-Verschmutzungsrechte-Systems die finanziellen Belastungen stetig steigen, wer nicht mitkommt und auf Hilfe angewiesen ist, könnte „ökologischen“ Bedingungen unterliegen. Der Spieltrieb ist nützlich, wir lassen uns bereits wie Haustiere dressieren.

„Früher hatten die Menschen Angst vor der Zukunft. Heute muss die Zukunft Angst vor den Menschen haben.“

Werner Mitsch

Ein beliebter US-Chef, unter anderem eines großen Elektroautobauers, hat gerade mit einer seiner Firmen dem ersten Patienten einen Chip ins Gehirn verpflanzt. Sensationell, wenn es gelingt, Querschnittsgelähmten oder Blinden ihre Beweglichkeit, Kommunikation oder Sicht zurückzugeben. Aber schon weitere Aussagen untermauern, dass es auch darum geht, mit Gedanken Telefon, Computer oder irgendwann mal den Garagenöffner zu bedienen. Absurd, möge man heute denken, diese Technologie (Wachstumsmarkt) ein paar Jahrzehnte hochgerechnet und schon ist diese der letztgültige Sicherheitsstandard. Heute schon spielt ein kleiner Teil mit harmlosen Hand-Implantaten

für Bezahlungen oder Schlüssel. Von Neuromarketing und Gehirnschannern träumen schon die nächsten.

„Für den Sieg des Bösen reicht es, dass die Guten nichts tun!“

Martin Schulz

Sicherheit ist ein gewaltiges Schlagwort, der Autofahrer ist heute mit bis zu sieben versteckten Kameras oder Radar überwacht. Je fernöstlicher, desto kritischer. Mag alles seine komfortablen oder sicherheitstechnischen Vorzüge haben. Aber kommt das zusammengefügte Puzzle in falsche Hände, dann wird dies alles zum ultimativen Kontrollinstrument.

„Recht ist, was der Freiheit dient“

Thomas Dehler

Staaten mit einem stark differenzierten Demokratieverständnis nutzen unter anderem diese Technologien bereits, Verfehlungen werden praktisch in Echtzeit geahndet oder bevor sie entstehen unterbunden. Und was sagen verbal auffällige Investoren aus dem Westen? „Technologie ist diese unglaubliche Alternative zur Politik, Freiheit und Demokratie sind nicht vereinbar“, „Die Demokratie ist ein kollektivistisches System und ist von Natur aus kaputt, genau wie der Sozialismus.“ Diesen Personen reicht es längst nicht mehr, wie weit ihre Macht reicht, sie sehen den ultimativen Ausbau in privaten Städten, elektronisch verwaltet und regiert im Interesse der Eigentümer. Entsprechend fallen auch Bildungssystem und Justiz aus. Völlig dem Profit untergeordnet, wer anders denkt oder nicht mehr arbeiten kann, fliegt raus. Ohne Straßen natürlich auch keine Autos. Völlige Abhängigkeit.

„Denken Sie selbst! Sonst tun es andere für Sie!“

unbekannt

Der Übergang sind gar nicht so neue Pläne der IT-Großkonzerne kostenlosen Transports, etwa in autonomen Autos oder gar freies Wohnen. Bedingung: permanente Überwachung aller Kommunikation zwecks Analyse. Schon früher sahen Geschäftsmodelle und Ideen die Option vor, dass etwa ein Geschäft die Fahrtkosten übernimmt, wenn die Analyse eine hohe Kaufabsicht für ein bestimmtes Produkt ausspuckt. Nun stimmt es, man hat nichts zu verbergen, denn was wir schon alle preisgegeben haben, reicht aus, um unser Verhalten auf noch völlig unbekannt zukünftige Situationen vorherzusagen. Es muss jeder für sich entscheiden, wie sehr man das alles beschleunigt und ob etwa der ersparte Handgriff zum Flugticket es wirklich wert ist, per Gesichtsscan einzuchecken oder sich so den Griff zur Autositzeinstellung zu sparen. Vieles ist schon verschenkt, die DNA-Datenbank wird das nächste Projekt.

Rückblick: Nie erschienene Klein- & Kompakt-Anabolika-Versionen

Aus die Maus!

„Time to say goodbye“, statt ein „bisschen Spaß muss sein“. Puma ST, BRZ, GR 86, 718 Boxter & Cayman, Hyundai i20 N und i30 N wurden überraschend eingestellt, natürlich nur im sauberen Europa. Abarth 500 und Suzuki Swift Sport stehen kurz vor dem Abschuss. Gar nicht zu reden von zahlreichen Spaßmachern, die es gar nicht erst auf den alten Kontinent schafften. Ein kleiner Überblick über nie realisierte und noch volksnahe Topmodelle.

Abarth Tipo

Eine heiße Abarth-Version vom Tipo wird es leider nicht geben. Ein bisschen träumen muss aber erlaubt sein. Unter der Haube würden wir uns den 240 PS aus der Alfa Romeo Giulietta QV und 4C vorstellen. Die Kraft würden die Vorderäder übernehmen, eine Handschaltung wäre natürlich klar zu bevorzugen.



Ford Focus RS

Einen vierten Focus RS erblickten wir nicht. Vermutet wurde eine elektrifizierte Version des 2,3-Liter Vierzylinder-Turbo mit 400 PS Systemleistung und Allrad.



Mazda 3 MPS

Der neue Mazda 3 MPS war bereits fertig. Insidern vermissten auch die MPS-typische Lutzhaube auf der Motorhaube und berichteten von 300 druckvollen Turbo-PS, welche eigentlich 2018 an den Start gehen hätten sollen.

Ford Fiesta RS

Clio RS, Cooper S, Fabia RS, S1, MiTo Quadrifoglio (GTA fiel leider auch aus), Corsa OPC, Polo GTI, Ibiza Cupra, 500 Abarth, i20 N, Smart forfour Brabus, Juke Nismo - an quirligen Kraftwerken mangelte es wirklich nicht. Ford Fans dürfen sich hier auch nicht beschweren, mit dem Fiesta setzten die Kölner die Messlatte weit nach oben. Auch der Dreizylinder der letzten Generation war sauber gemacht. Schon eben für die letzten beiden Generationen hätten wir gerne eine noch radikalere Version verwirklicht gesehen. Jeweils standen Vierzylinder-Turbos mit gut 250 PS in der Gerüchteküche und sogar Allradantrieb. Schon von der sechsten Generation scheiterten zwei RS-Concepts an einer Serienproduktion. Mächtige Kotflügelverbreiterungen und Luftauslässe standen dem Kleinwagen ausgezeichnet. Jammerschade, denn diese wären eine grandiose Fortsetzung der RS Turbo oder XR-Tradition gewesen. Nun ist nach 50 Jahren Fahrgaudi der ganze Fiesta Geschichte und auch sein Nachfolger Puma verlor seine ST-Variante.

Audi S1

Für 2019 hätten wir den S1 in zweiter Generation erwartet. Besonderheit wäre erneut sein Allradantrieb gewesen. Gut 250 PS aus 2.0 Liter-Vierzylinder-Turbo. Die Kraft wäre per Sechs-Gang-DSG sortiert gewesen.





Skoda Fabia RS

Der GTI zum tschechischen Kurs, war eine Ansage und eine die richtig Spaß machte. Der 1,4-I-TSI-Motor mit 180 PS aus dem Polo GTI sorgte für adäquate Fahrleistungen. Den RS gab es nur in der zweiten Generation zwischen 2010 und 2014 und sogar als coolen Combi, womit der Fabia RS ziemlich exklusiv dastand. Seit der dritten Generation gab es keinen RS mehr. Schade, denn sein GTI Bruder hatte 2014 192 PS aus nun 1.8 Litern mobilisiert. Das aktuelle Topmodell „Monte Carlo“ der vierten Generation leistet in seiner stärksten Variante immerhin 150 PS.



Opel Astra OPC

Schon bei der Vorgänger-Tradition gab es keinen Astra OPC mehr. 2016 prognostizierten Medien für 2018 den Power-Astra mit 300 PS aus einem Turbo-Vierzylinder. Frontantrieb samt Sperrdifferenzial, Brembo-Bremsen, Sportfahrwerk, der GTI-Konkurrent fehlt uns. Mit der aktuellen Generation von Astra und Insignia endete die OPC-Tradition. Für den aktuellen Astra dachte man an eine entsprechende Sportkur und zwar als Plug-in-Hybrid. Mit 508 PSE und Grandland X Hybrid 4 entsprechende Kraftspender im Programm. Leistung von über 300 PS aus elektrisch unterstütztem Turbo-Vierzylinder ist also mal gewiss. Möglich hätte dies die hoch flexible EMP2-Plattform gemacht, welche immer noch ein rein elektrisches Top-Modell erlauben würde. Auch vom aktuellen kleinen Bruder Corsa gab es keinen OPC mehr...



Renault Clio R.S. / Alpine

Eigentlich hätte das neue Topmodell des aktuellen Clio nicht lange auf sich warten lassen. 2020 hätten wir den neuen R.S. in den Startlöchern stehen gesehen. Unter der Haube wohl der 1.8 Liter große Vierzylinder-Turbo aus Megane R.S. und Alpine A110. Gedrosselt auf zwischen 220 und 230 PS wäre wohl kaum Langeweile aufgekommen. Einen knackigen Dreitürer gab es ohnhin nicht mehr, dafür hielten Gerüchte wieder einen Handschalter parat. Mit der derzeitigen Ausrichtung von Alpine hätte das Clio Topmodell auch Alpine und nicht mehr R.S. geheißen.

Interview: Mag. Nicole Kienzl, MSc

Sex & More

Wir sprachen mit der bekannten Psychotherapeutin Nicole Kienzl über die Überschneidungen von Automobilität und Sexualität.

Macht, Flucht, Schutz: das Auto verkörpert für viele immer noch die erweiterte Manifestation der Persönlichkeit oder Visitenkarte nach außen. Die Verbindungen zur Sexualität sind nicht so weit weg, oder?

Die Liebe zum Auto wird häufig eher den Männern zugesprochen. Und gerade Männer definieren sich sehr stark über Sex. Männern wird gerne unterstellt, ständig an Sex zu denken. Männer wollen immer. Männer können immer. Egal mit wem. Es gibt aber Studien, die diese Sichtweise infragestellen. Zum Glück, denn diese Sichtweise macht etwas mit uns, hat Einfluss auf unsere Lust und unser Begehren. Aktuelle Studien zu sexuellen Verhaltensdifferenzen zwischen Frauen und Männern weisen deutlich weniger Differenzen auf, als die konventionelle Sichtweise uns glauben macht. Männern ist die Beziehung zur Sexualpartnerin wichtig, denn damit hängt auch bei ihm die Freude am Sex zusammen. Und auch wenn Männer im Durchschnitt mehr sexuelle Impulse haben als Frauen, gibt es doch ein Drittel an Frauen, die mehr Lust auf Sex haben als Männer.

Auch eine aktuelle Studie des University College London soll das Klischee bestätigen, teure Sportwagen kompensieren sexuelle Defizite. Was ist wirklich dran?

Man weiß ja auch, dass vor allem junge Männer schneller, riskanter und angeberischer Autofahren, wenn eine Frau

am Beifahrersitz ist, als wenn sie alleine fahren. Sie wollen zeigen, was sie können und wie gut sie mit ihrem Auto umgehen können. In vielen Beziehungen ist es auch so, dass der Mann nicht mehr der Überlegene ist. Und dieses zerstörte männliche Selbstbewusstsein wird oft versucht durch ein Auto auszugleichen – sozusagen durch „Pferdestärken“ vergrößert.

Männer denken oft, sie müssten eine Sexmaschine sein. Sie müssten funktionieren und erst wenn sie der Frau multiple Orgasmen beschere, wären sie gute Liebhaber. Männer, die nicht immer erregt sind, mal keine Lust haben, gelten für viele Menschen als Schlappschwänze, vor allem für sich selbst. Männer internalisieren dieses Mindset so stark, dass sie unter Leistungsdruck leiden. Und das ist kein Thema, das nur wenige Männer betrifft. Leisten, um geliebt zu werden. Männer scheinen häufig Beziehungen einzugehen, weil ihnen der Status wichtig ist, weil sie meinen, dann als funktionierender Mann wahrgenommen zu werden. So kann auch ein Auto als eine Art Kompensationshilfsmittel verstanden werden. Ständig wird uns medial suggeriert, dass wir uns selbst optimieren können, um unsere Performance zu verbessern. Aber genau diese Versuche der Selbstoptimierung führen zu immer mehr Entfremdung von uns selbst. Zurück bleibt dann eine Leere und Beziehungslosigkeit, kennzeichnend für unsere Zeit.

Der Mann hat das doppelte Risiko tödlich zu verunfallen. Eroberung und Kampf sind mit entsprechendem Risiko verbunden. Prägen Jahrhunderte alte romantische Literatur mit ihren Geschlechterrollen bis heute die Gesellschaft derartig?

Männer verstoßen öfter gegen die Verkehrsregeln und verursachen auch deutlich mehr Unfälle. Allerdings sitzen Frauen häufiger auf dem Beifahrersitz. Männer bezahlen häufig das Auto und beanspruchen es deshalb auch und werden gesellschaftlich als die erfahrenen Autofahrer bezeichnet. Auch eine schwedische Studie zeigt, dass Männer nicht gerne die Kontrolle über das Fahren abgeben, über mehr technisches Wissen verfügen und sich damit auch emotional mehr mit dem Auto verbunden fühlen.

Hochhäuser, Obst, vieles wird heute kritisch als Phallussymbol verurteilt, auch der Schalthebel für manuelle Getriebe und deren Bedienung. Kann man es auch übertreiben oder was ist wirklich dran?

Das Phallussymbol als Synonym für die männliche Erektion, mit der nicht selten das gesamte männliche Selbstbewusstsein zusammenhängt. Steht er, so steht auch der Mann zu

sich. Geht die Erektion je doch verloren, so geht häufig auch der Selbstwert vom Mann verloren. Es kann aber auch sein, dass die Erektion gegangen ist, weil die Situation mit dem/der Partner/in nicht erotisch war oder weil die Leistungsvorstellungen des Mannes einfach zu hoch sind. Wahrscheinlich kennt es jeder aus seinem Umfeld - sexuelle Unlust der Frauen ist gesellschaftlich akzeptierter, als die der Männer; der Mann wird immer noch als das potente, sexuell aktivere Geschlecht gesehen. Fast alle Männer, die an Unlust leiden, schämen sich dafür. Nicht erst einmal habe ich die Aussage gehört: „Ich bin sicher ihr erster männlicher Klient, der keine Lust verspürt!“ Sexuelle Unlust stellt für den Betroffenen einen Mangel, ein Defizit dar. Doch manchmal macht die Unlust auch einen gewissen Sinn! Wenn der Partner mich ärgert, er mich einengt etc., wieso sollte ich dann mit ihm intim werden?

Mag. Nicole Kienzl, MSc
Sexual- und Paartherapeutin in Mödling
www.sexual-therapie.at

I AM



retyred
ORIGINAL

Möbel mit verdächtig guter Kurvenlage.
Möbel mit Profil.

Think. Rethink.
www.retyred.com

Autonamen sind sehr häufig in der Kritik, ist es wirklich so schlimm wenn Autos Dodge Dart Swinger, Ford Pinto, Daihatsu Naked oder Fahrmodi Drag-Strip heißen? Wir leben in einer Gesellschaft, in der Gegenstände immer wieder mit Sex in Verbindung gebracht werden, besonders wenn sie verkauft werden sollen. Doch die Übersexualisierung der Gesellschaft wird für viele Menschen wiederum zur Belastung, die nicht selten zu Lustlosigkeit und Erektionsstörungen führt. Druck, Stress und unrealistische Erwartungshaltungen sind wesentliche Lustkiller. Sexualität ist deshalb nicht nur mit Vergnügen und Hingabe verbunden, sondern auch mit Hem-

Genau Zahlen sind schwer zu erforschen, jedoch laut einer Hyundai-Werbung sollen bis zu 20% der Kinder in Autos gezeugt worden sein..?

Das halte ich eher für ein Gerücht..

„Das Aus der Gridgirls in der F1 wird emotional diskutiert. Der Beigeschmack der Prüderie der amerikanischen Eigentümern und der Druck arabischer Märkte als unterschwellige Ursache, kann wohl auch nicht im Sinne der Gleichberechtigung sein. Zumal nachher zahlreiche weibliche betroffene Stimmen unter-

Buchtipps

Isetta Ein Auto bewegt die Welt

Die BMW Isetta ist bis heute ein echter Sympathieträger und das meistverkaufte Auto der Bayern bis in die 1960er Jahre. Isetta-Spezialist Manfred Seehusen und Fahrzeugjournalist Andy Schwietzer zeigen anhand über Jahre sorgsam gesammelter Archivarien die ganze Geschichte der Isetta, die bei ISO in Bresso bei Mailand begann und in Brasilien nicht endete. Neben Auszügen aus auch vorher noch niemals veröffentlichten BMW-Archivarien sind interessante Kapitel zu den „Verwandten“, den Zweirädern von ISO und dem Motor der 250er BMW-Motorräder zu finden. Alle Farb- und Ausstattungsvarianten der kleinen BMW Rollerobile werden auf 176 Seiten A4-Seiten und 300 Abbildungen dezidiert aufgeführt. Nicht nur Fahrzeughistoriker, sondern auch Restaurierer und Käufer haben Unterhaltung und fachlichen Nutzen.

Manfred Seehusen
Andy Schwietzer
Bodensteiner Verlag
Hardcover, 30,73 Euro
ISBN 978-3-9806631-2-0



mungen, Enttäuschungen und Missverständnissen. Die Sexualisierung steht im krassen Gegensatz zur sexuellen Praxis. Der Beischlaf ist rückläufig und die Masturbation nimmt zu.

Welche Art von Spaß erleben Singles oder Paare heute im Auto und was sind die Motive oder Verlockungen? Häufig ist das Auto der einzige schnell verfügbare Raum für Sex mit seiner Affäre oder für Masturbation bevor man zu der Familie heimkommt, wo es oft keinen Rückzugsort gibt.

drückt wurden, welche meinten, warum sollte man die eigene Schönheit nicht zeigen dürfen, der Job habe doch Spaß gemacht und sie zahlreiche Orte sehen lassen. Setzt man sich hier nicht auch über den Willen offener denkender Frauen hinweg und womöglich mit den falschen Mitteln? Viele Frauen haben Spaß daran, sich sexy zu zeigen und damit Geld zu verdienen. Meiner Meinung nach, haben Frauen das Recht, persönlichen Profit aus unserer sexistischen Gesellschaft zu ziehen.

Foto: AdobeStock



Bugatti Chiron-Nachfolger mit V16

Mit der Federführung unter Rimac war man sich beinahe sicher, Bugatti wird elektrisch. Wie groß der Irrtum war, zeigt der neue Motor. Ein neu entwickelter 8,3-Liter-V16 Sauger mit mindestens 1.000 PS. Dieser wird von drei E-Motoren mit jeweils 340 PS unterstützt. So soll es in unter 24 Sekunden auf Tempo 100 km/h gehen.

Lancia: HF-Comeback ab 2025

Beginnend ab 2025 und dem neuen 240 PS starken rein elektrischen Lancia Ypsilon HF tragen die sportlichsten Ableger der Marke zukünftig wieder das legendäre Logo. Die Buchstaben HF und der Elefant als Maskottchen wurden erstmals 1960 für den Club der treuesten Kunden von Lancia verwendet.



US-Behörden geben türkises Licht

Mercedes erhält die erste Genehmigung einer neuen Außenbeleuchtung für automatisiertes Fahren in Kalifornien für zwei Jahre und auf den Einsatz in Entwicklungsfahrzeugen limitiert. Türkis ist deutlich unterscheidbar von bereits bestehenden Fahrzeugbeleuchtungen und Verkehrssignalen wie Ampeln oder Notbeleuchtungen. Die Assoziation mit dem F1-Sponsor wird auch nicht schaden.



Fotos: Hersteller

VOLLGAS!

ÖSTERREICHS NEUES MOTORSPORTMAGAZIN
als Abo* oder im gut sortierten Zeitschriftenhandel**



*Bestellungen unter abo@rally-more.at - Jahresabo 36 Euro

**unter www.motorandmore.at finden Sie die Liste unserer Vertriebspartner Einzelheft 6,90 Euro

Im Landeanflug

Am 6. & 7. September ist es wieder soweit! Europas größte Airshow gastiert heuer bereits zum 11. Mal am Fliegerhorst Hinterstoisser in Zeltweg. Ganz nach dem Motto „schneller, höher, weiter“ begibt sich der Event auf ein neues Level – die Fans wird es freuen.



Fotos: Bundesheer, Red Bull



Gleich vorne weg: auch heuer wieder dürfen rund 300.000 Fans der Veranstaltung kostenlos bewohnen - möglich macht das das Bundesheer in Partnerschaft mit dem Land Steiermark und Red Bull – und die dürfen sich freuen! Die Airpower24 wird aus einer militärischen Leistungsschau am Boden, sowie Vorführungen der österreichischen Luftstreitkräfte und internationaler militärischer Kunstflugstaffeln sowie der Flying Bulls und Teilnehmer aus dem Bereich der Zivilluftfahrt, einer statischen Schau ziviler Aussteller aus den Bereichen der Luftfahrtindustrie, Forschung und Lehre sowie einer umfangreichen Rahmenveranstaltung am Flugplatzgelände inklusive dem Militärluftfahrtmuseum bestehen. Fliegerherz, was was willst du mehr?

Impulsgeber

Was für Familien und Fans alle zwei Jahre Spaß und Action bedeutet, ist für die anderen harte Arbeit. Das Bundesheer übernimmt nicht nur Planung, Organisation und Umsetzung, für die heimischen Streitkräfte ist es gleichzeitig die größte Übung – nicht nur für die Piloten, auch Miliz, Sanität und Logistik spielen eine wichtige Rolle. Apropos wichtig: Die Airpower24 ist natürlich für die Wirtschaft der Region ein enormer Impulsgeber, zudem stärkt sie den Bekanntheitsgrad der Steiermark weit über die Landesgrenzen hinaus.

Bus, Bahn oder doch das Auto?

Einen besonderen Stellenwert in der Planung hat das Thema Nachhaltigkeit. Für heuer ist man bemüht, die CO₂-Bilanz weiter zu drücken und hat sich dafür, neben einer Vielzahl von Einzelmaßnahmen, auch ein verbessertes Abfallwirtschafts- und ein neues Verkehrskonzept einfallen lassen. Wer die Airpower24 auch in Sachen An- und Abreise entspannt genießen möchte, wird bei Bahn und Bus bestens bedient. Die ÖBB bietet neben dem normalen Angebot auch Sonderzüge in die Region an, von den Bahnhöfen Zeltweg, Knittelfeld und Judenburg geht es dann mittels Shuttle weiter zum Eventgelände. Für Busreisende, die zur Airpower möchten,

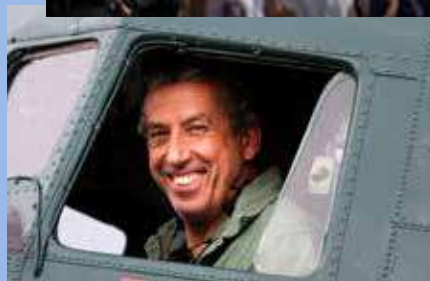
gibt es zirka 100 Zustiegs-
möglichkeiten quer durchs
ganze Land. Und wer trotz
dem breit gefächerten Öffi-
Angebot nicht aufs Auto
verzichten möchte, der wird
wie gewohnt auf vorgelager-
ten Parkflächen sein Auto
abstellen und weiter mit dem
Shuttle anreisen können.

Marsch und Gaudi

Einen neuen wichtigen
Pfeiler im Verkehrskonzept
stellen auch die erstmals
geplanten Sideevents dar,
welche speziell die Abreise
der Fans steuern sollten.
Wer also nicht gleich im
Stau stehen will, hat heuer
die Möglichkeit, bis 19 Uhr
am Veranstaltungsgelände
zu verweilen und das mit
diversen Unterhaltungsmög-
lichkeiten, Dämmerstropfen
mit der Militärmusik und
Oktoberfest inklusive. Aber
auch in der Region rund
um das fliegende Spektakel
sind Konzerte und Abend-
veranstaltungen geplant -
Infos dazu und eventuell zu
noch freien Quartieren gibt
es beim Tourismusverband
Murtal:

www.steiermark.com/de/murtal

weitere Infos zur Airpower24
unter:
www.airpower.at



Oldtimerverkauf | Teilemarkt | Oldtimerschau | Clubpräsentationen



OLDTIMER MESSE TULLN

ÖSTERREICHS GRÖSSTE OLDTIMERVERANSTALTUNG

Oldtimer
Youngtimer
Motorräder
Traktoren

4.-5. Mai 2024



www.oldtimermesse.at



www.facebook.com/oldtimermesse.tulln