

Das neue Automagazin für Hannover und die Region

Hannover

mobilität

01

Sep/Okt 2010 · Tel. 05121-518521
www.teamschroedel.de
info@teamschroedel.de

**kostenlos zum
Mitnehmen!**

Tolle Gewinne!!!

3 Pflegepakete fürs
Auto von Liqui Moly



mehr auf Seite 2

Bond-Feeling & weiche Knie

Aston Martin Driving-Day in Laatzen

Traumautos probefahren – das konnte eine ausgewählte Schar Anfang September im ADAC-Fahrsicherheitszentrum in Laatzen. Kamps Hannover hatte zum Aston-Martin Driving-Day geladen.

Mehr dazu auf Seite 15



Getestet:

Abarth 500



Renault Mégane CC



Neu:

Audi A7 Sportback



Mazda5

Honda CR-Z

Toyota Auris Hybrid

u.v.m. ab Seite 4

**Unterwegs mit
dem Traktor**



Seite 16

**100 Jahre Alfa: Fans
zeigen ihre Schätze**



Seite 22

**Rückblick:
Street-Mag Show**



Seite 19

**Erklärt: Das Doppel-
kupplungsgetriebe**



Seite 30



Neu!

Es tut sich was in der Automobilbranche! Die auch sonst nicht an Neuheiten arme Industrie befindet sich derzeit in einem ihrer stärksten Umbrüche. Stichwort: CO2-Emission. Beinahe fieberhaft werden alternative Antriebe und schadstoffarme Motoren entwickelt, das Thema Elektromobilität ist in aller Munde. Sie als Autokäufer fragen verstärkt nach niedrigen Verbräuchen und günstigen Schadstoffklassen. Trotz aller Diskussionen wollen Sie sich den Spaß am Autofahren aber nicht nehmen lassen. Was gibt es Schöneres, als in einem sportlichen Wagen durch enge Landstraßenkurven zu brausen, im geräumigen Van einen Familienausflug zu machen, mit dem Kleinwagen durch die City zu flitzen oder in der Limousine durch die Lande zu cruisen? In der **HANNOVERmobil** lesen Sie über die neuesten Modelle (ab Seite 4) und in den Autohäusern in Hannover und Umgebung finden Sie das

Thomas Schroedel, Herausgeber

individuell für Sie passende Fahrzeug.

Die Klassiker längst vergangener Zeiten – ob Young- oder Oldtimer – sind mehr denn je Hingucker auf unseren Straßen. Und in der **HANNOVERmobil**: wir schreiben über Oldie-Veranstaltungen aus der Region (ab Seite 19) und besondere Schätzchen aus Ihren Garagen (Seite 17).

Wir, das Team der **HANNOVERmobil**, lieben Autos, genauso wie viele von Ihnen, liebe Leser. Egal ob Sie tunen, ein Fahrzeug besitzen, an dem ganz besondere Erinnerungen stecken oder Ihren fahrbaren Untersatz einfach mögen, weil er Sie stets treu begleitet – Sie sind unsere Leser, und vielleicht ja auch mal unsere Story in der **HANNOVERmobil**.

Und auch darüber lesen Sie in der **HANNOVERmobil**: Gerd Schöler, Verkehrssicherheitsberater der Polizei Hannover, hat spannende Themen rund um den Straßenverkehr parat (Sei-



te 31), der ADAC beleuchtet die rechtlichen Fragen (Seite 29) und unser Dipl.-Ing. erklärt moderne Fahrzeugkomponenten so, dass es auch ein Laie versteht (Seite 30).

HANNOVERmobil ist das neue Automagazin für die Region. In und um Hannover herum gibt es jede Menge Autofahrer: Sie! Und Sie sollen mit diesem Magazin alle zwei Monate auf dem Laufenden bleiben rund um des Deutschen liebstes Kind: das Auto.

Es tut sich was in der Automobilbranche – und Sie sind dabei!

Viel Spaß beim Lesen!

Impressum

Herausgeber



Team Schroedel
Kehrwiederwall 10
31134 Hildesheim

Anzeigen- und Redaktionsleitung

Thomas Schroedel (V.i.S.d.P.)
Tel.: 05121 – 518 521
Email:
info@teamschroedel.de

Satz und Druckvorstufe

Paradise Media
Feldstraße 15
30880 Laatzen
www.paradise-media.de
info@paradise-media.de

Druck

Oppermann-Druck
Gutenbergstr. 1
31552 Rodenberg

Verlosung

3 Pflegepakete von Liqui Moly

Wagenpflege leicht gemacht: gemeinsam mit Liqui Moly verlosen wir drei Pflegepakete fürs Auto, mit Felgenreiniger, Polierwachs, Auto-Shampoo, Scheibenreiniger, Kunststoffpflege, Kühlerdichter und Poliertüchern.

Wenn Sie eines dieser drei Pakete gewinnen möchten, müssen Sie uns nur schreiben, welcher Artikel Ihnen in der aktuellen Ausgabe der **HANNOVERmobil** am besten gefallen hat.

Das senden Sie dann unter dem Stichwort „Gewinn-



spiel“ und unter Angabe Ihrer Adresse und Telefonnummer per Mail an: info@teamschroedel.de oder per Post an

Team Schroedel
Redaktion **HANNOVERmobil**, Kehrwiederwall 10, 31134 Hildesheim. Einsendeschluss ist der 25. Oktober 2010.

Und, keine Angst, Ihre Adressdaten werden nicht weitergegeben, sie dienen nur zur Benachrichtigung im Gewinnfall. **Viel Glück!**



11. und 12. September

Technorama Hildesheim

Die Technorama auf dem Hildesheimer Flugplatzgelände ist eine Mischung aus Oldtimer- und Teilemarkt und historischem Oldtimerrennen. Auch 2010 warten auf dem über 40.000 qm großen Veranstaltungsgelände wieder diverse Restaurationsmaterialien, Literatur, Modelle, restaurierte und patinierte Auto- und Motorradoldtimer auf neue Besitzer. Clubs zeigen ihre Autos, genau wie etwa 1000 Privatleute und auf dem 2,7 km langen Rundkurs gibt es klassischen Motorsport hautnah. Öffnungszeiten: Samstag: 9:00 bis 18:00 Uhr, Sonntag: 9:00 bis 16:00 Uhr.

Infos unter: www.technorama.de

19. September

DEKRA Oldtimertag auf dem Hanomag-Gelände

Am 19. September findet auf dem Hanomag-Gelände in Hannover der 2. DEKRA Oldtimertag statt.

Für die automobilen Schmuckstücke gibt es Hauptuntersuchungen und Wertgutachten sowie die H-Abnahme. Für das leibliche Wohl ist mit allerlei Leckereien gesorgt, und für die Kinder steht eine Hüpfburg bereit. Beginn ist ab 10 Uhr.

**Infos unter:
Tel.: 0511-420 790**



3. Oktober

Oldtimer-Treffen im ADAC Fahrsicherheitszentrum Hannover-Messe

Zum vierten Mal findet am Tag der Deutschen Einheit, dem 3. Oktober 2010, von 11 bis 17 Uhr auf dem Ge-

lände des ADAC Fahrsicherheitszentrum Hannover-Messe ein großes Oldtimer-Treffen statt. Starten, steuern,

staunen – Teilnehmer können ihr Schmuckstück zur Schau stellen, für die Zuschauer gibt es viele automobilen Kostbar-

keiten zu bewundern. Zugelassen sind Fahrzeuge bis Baujahr '89, eine Voranmeldung für Teilnehmer ist nicht erforderlich. Außerdem werden spezielle Sicherheitstrainings für Oldies angeboten. Dazu wird aber um vorherige Anmeldung gebeten.

**Infos unter:
Tel. 05102 9306-40.**



Wenn Sie eine Veranstaltung rund ums Thema Automobil kennen oder organisieren, dann melden Sie sich einfach bei uns unter info@teamschroedel.de. Wir werden Ihre Veranstaltung dann an dieser Stelle veröffentlichen.



neu

Fotos: Hersteller

Richtungswechsel Kia Sportage

Mit der dritten Modellgeneration des Sportage (Marktstart: August 2010) vollzieht Kia eine grundlegende Richtungsänderung im Design des Kompakt-SUV. Der 4,44 Meter lange Neuling ist länger (plus 90 mm), flacher (minus 60 mm) und breiter (plus 15 mm) als sein Vorgänger und steht für

die neue optische Dynamik der Marke Kia. Für die fahrerische Dynamik sollen die Motoren sorgen: ein 2-Liter-Benziner (163 PS) und ein neuer, sparsamer 2-Liter-Diesel (136 PS, ab 5,5 Liter/100 km). Ende des Jahres folgen ein weiterer Diesel (115 PS) und der erste Benzin-Direkteinspritzer von Kia



(140 PS). Zur Wahl stehen Frontantrieb oder das neue Allrad-System Dynamax. Die

Preise beginnen bei 19.950,- Euro für den kleinen Benziner mit Frontantrieb.

Mazda5: mehr Platz, weniger Verbrauch

Mit einem hohen Maß an Variabilität und Sicherheit hat der Mazda5 seit seiner Einführung im Jahr 2005 viele Freunde gewonnen. Die neue Modellgeneration entwickelt das Raumkonzept des Vorgängers mit zwei seitlichen Schiebetüren und dem flexiblen Sitzsystem für bis zu

sieben Passagiere weiter und präsentiert sich gleichzeitig in der aktuellen Mazda-Design-Linie, die mit frischen, fließenden Linien für ein sportives Äußeres sorgt. Im Innenraum gibt es ein neues, fahrerorientiertes Cockpit, die Bedienelemente mit Chrom-einfassung und die neuen Materialien vermitteln einen höheren Qualitätseindruck.

Außerdem auf Wunsch an Bord: eine ganze Reihe komfortorientierter Features, wie das optionale Navigationssystem mit 4 GB Festplatte, Bluetooth-Bedienung und



Fesch: frische, fließende Linien sorgen für ein sportives Äußeres.

14,7-cm-Touchscreen-Monitor, Privacy Glas (getönte Heck- und hintere Seitenscheiben), Einparksensoren hinten, Geschwindigkeitsregelanlage und mehr.

Bei umgeklappter dritter Sitzreihe bietet der neue Mazda5 ein großes Gepäckabteil mit bis zu 426 Liter Volumen, nach Umlegen der zweiten und dritten Sitzreihe ergibt sich ein flacher Laderaum mit 1.485 Liter Volumen.

Unter der Haube werbelt der neue 2,0-Liter-Ben-

zin-Direkteinspritzer mit 150 PS und dem Mazda Start-Stopp-System i-stop. Damit ist er sparsamer denn je. Weil auch die Aerodynamik der Karosserie optimiert wurde, konnten die CO2-Emissionen gegenüber dem bisherigen 2,0-Liter-Benzinmotor um rund 15 Prozent verringert werden. Außerdem im Angebot: der MZR 1.8 I Benzinmotor mit 115 PS.

Der neue Mazda5 steht ab Oktober bei den Händlern.



DER NEUE MAZDA5 AB OKTOBER BEI UNS!

SIE BRAUCHEN MEHR INFORMATIONEN?
DANN MELDEN SIE SICH SCHON JETZT!
WIR BERATEN SIE GERNE.



AUTOHAUS BERGER & PFEIFFER
HAMBURGER STR. 10

30880 LAATZEN
TEL.: 05102-909221



Flexibel: Mit bis zu 7 Sitzen bietet der neue Mazda5 Platz für Passagiere und/oder Gepäck.



Toyota Auris Hybrid: Kompakter Umweltfreund



einem bemerkenswert niedrigen Geräuschniveau. Toyota bietet den neuen Auris Hybrid in den beiden Ausstattungsvarianten Life und Executive zu Preisen ab 22.950 Euro an. Bereits die Basisausstattung umfasst das komplette Sicherheitspaket mit sieben Airbags inklusive Knieairbag für den Fahrer, elektronischer Stabilitätskontrolle VSC, Nebelscheinwerfern und LED-Tagfahrlicht. Auch Komfortelemente wie eine Klimaautomatik und ein Lederlenkrad sind in der Einstiegsvariante Life enthalten.

Mit dem Prius war Toyota der Primus in Sachen Hybridantrieb – jetzt transportieren die Japaner ihre ausgereifte Technik in die volumenstarke Kompaktklasse. Ab Mitte September steht der Auris Hybrid bei den Händlern – und verspricht gleich eine neue Benchmark beim Verbrauch: Mit 3,8 l/100 km und einer CO₂-Emission von 89g/km markiert der Auris Hybrid Bestwerte im Kompaktsegment. Zugleich bietet der leistungsverzweigte Vollhybrid,

der einen 1,8-Liter-VVT-i-Benzinmotor und einen Elektromotor zu einer Systemleistung von 136 PS kombiniert, Fahrleistungen auf dem Niveau eines Fahrzeugs mit 2,0-Liter-Benzin- oder Dieselmotor.

Als Vollhybrid ist der Toyota Auris in der Lage, völlig emissionsfrei zu fahren. Durch Druck der EV-Taste wird der rein elektrische Fahrbetrieb gestartet. Daneben gibt es noch zwei weitere Modi: ECO, um den Kraftstoffverbrauch zu optimieren und Power (PWR) für eine deutlich temperamentvollere Beschleunigung und zusätzliche Fahrfreude. Ist keine der drei Tasten gedrückt, fährt der Auris Hybrid im Normalmodus, der einen sinnvollen Kompromiss aus ECO- und Power-Betrieb darstellt.

In Verbindung mit dem Komfortniveau des gerade überarbeiteten Toyota Auris erlaubt der kultivierte Hybrid-

antrieb eine entspannte und souveräne Art des Fahrens: frei von Vibrationen und mit



Der neue
Auris Hybrid
Jetzt! Nicht irgendwann.




Gutschein für ein Glas Sekt

... auf allen Straßen

AUTOHAUS LANGENSTRASSEN
GmbH
Serefelderstr. 2
30880 Laatzen
Tel.: 0511 / 983730

LANGENSTRASSEN



neu

Victoria Beckham wird Designdirektor für Range Rover



Bei der Feier zum 40-jährigen von Range Rover hat Gerry McGovern, Land Rover und Range Rover Design Director, Victoria Beckham zu seiner neuen Kreativ Designdirektorin für Range Rover ernannt. Die ehemalige Spice-Girl-Sängerin und heutige Modeschöpferin soll dem Design-Team eine neue Dimension ver-

leihen und helfen Produkte zu entwerfen, die ein breiteres Publikum ansprechen. Gerrys Team wird mit Victoria Beckham zusammenarbeiten, um zukünftige Range Rover-Designprojekte zu verwirklichen – die Zusammenarbeit beginnt mit einem Sondermodell des Range Rover Evoque.

Piaggio MP3 LT: Roller für Autofahrer

Für Autofahrer, die Zweiradfeeling genießen aber dafür nicht extra einen Führerschein machen möchten, bietet Piaggio die Lösung: Den Roller MP3 LT. Der Trick: dank der zwei parallelen Vorderräder ist der MP3 als zweispuriges Kraftfahrzeug homologiert und kann so ohne Hubraumbegrenzung mit dem ganz normalen Autoführerschein gefahren wer-

den. Die sogenannte Parallelogramm-Vorderradaufhängung erlaubt Kurvenschräglagen von bis zu 40 Prozent, bietet dabei aber eine erhöhte Stabilität, besonders auf rutschigem Untergrund und beim Bremsen.

Zusätzlich bietet das serienmäßige ROLL LOCK System eine Arretierung der Vorderachse. Bei Geschwindigkeiten unter 10

km/h, im Schiebebetrieb, bei geschlossener Gasgriffstellung und beim Parken lässt sich die Vorderachse arretieren.

Damit ist auch ein Anhalten, ohne die Füße abzusetzen möglich. Beim Anfahren wird das System automatisch entriegelt. Ansonsten bietet der Piaggio

MP3 LT den Fahrspaß, den man von einem großen Roller gewohnt ist: flink durch die Stadt, komfortabel mit bis zu 140 km/h über Land und immer schön schräg um die Ecken wieseln. Der MP3 LT ist in den Hubraumvarianten 250 ccm und 400 ccm verfügbar, zu Preisen ab 6.999 bzw. 7.999 Euro.

MP3 LT
PIAGGIO

NEUE PERSPEKTIVEN
Fahren mit Autoführerschein

BRÄUER
Motorradsport

Industriestraße 4
31180 Emmerke/Hildesheim
Tel.: 0 51 21 / 4 73 77
Fax: 0 51 21 / 4 73 78
www.braeuer-motorrad-sport.de

PIAGGIO®





Honda CR-Z: Hybridsportler



Ein Hybridantrieb steht für Vernunft – Honda will mit dem neuen CR-Z auch den Spaßfaktor dazu bringen. Schon die kompromisslose Keilform mit tief heruntergezogener Motorhaube und breiter Spur zeigt die sportlichen Ambitionen, der 1,5 Liter i-VTEC Motor mit Parallel-Hybridsystem und einer Gesamtleistung von 124 PS und 174 Nm Drehmoment soll dann für entsprechend flottes Vorankommen sorgen. Das maximale Drehmoment entspricht dem des 1,8 Liter Honda Civic, dessen CO2-Emissionen werden jedoch um 35 g/km unterboten (nur 117 g/km beim CR-Z). Der Verbrauch des CR-Z beläuft sich auf gerade einmal 5,0 l/100 km.

Eine Fahrdynamikregelung bietet dem Fahrer des CR-Z die Wahl zwischen drei Fahrprogrammen (SPORT, NORMAL und ECON), die die Gasannahme, die Lenkung, Klimasteuerung und Unterstützung durch das Hybridssystem variieren und so entweder für maximalen Fahrspaß, wirtschaftliches Fahren oder eben einem guten Kompromiss aus beidem sorgen.

Das Cockpit des CR-Z ist kompromisslos auf den Fahrer orientiert, wirkt mit 3D-Tacho sowie der Anordnung von Bedienelementen unmittelbar in Griffnähe des Fahrers sehr futuristisch.

Ebenso auf der Höhe der Zeit: das Ausstattungsniveau. Serienmäßig gibt es unter anderem sechs Airbags, aktive

Kopfstützen vorne, Stabilisierungsprogramm (Vehicle Stability Assist), Berganfahrhilfe, Klimaautomatik, CD-Audio mit vier Lautsprechern und Motor-Startknopf. Je nach Ausstattungsvariante kommen dann noch Features wie Multifunktionslenkrad, Ambientbeleuchtung im Innen-

raum, Bluetooth-Freisprechanlage, Tempomat, Sitzheizung, Licht- und Regensensor sowie Xenon-Scheinwerfer dazu.

Ab 21.990 Euro kann man Fahrspaß und Vernunft mit dem CR-Z kombinieren, z.B. beim Honda Autohaus Moritz in Laatzen.



Futuristisch: Das Cockpit des CR-Z

Echt sportlich! Der neue Honda CR-Z!

Überzeugen Sie sich bei einer Probefahrt!



6 Gänge.

3 Fahrprofile.

Ab 21.990,- €*



LAATZEN
Bernd-Rosemeyer-Str. 2
Telefon 05102 | 93880
SPRINGE
Philipp-Reis-Str. 34
Telefon 05041 | 77660

AUTOHAUS
Moritz
LAATZEN & SPRINGE

www.autohaus-moritz.de

Kraftstoffverbrauch in l/100km: innerorts 6,1; außerorts 4,4; kombiniert 5,0. Co2-Emission in g/km: 117 (alle Werte gemessen nach 1999/100/EG) * Unverb. Preisempfehlung der Honda Deutschland GmbH. Abbildung zeigt Sonderausstattung.



VW Sharan: Nachfolger für den Dauerläufer



Mit 4,85 Metern genau 22 Zentimeter länger als sein Vorgänger: der neue VW Sharan.



Durchreiche: der Sharan mit praktischen Schiebetüren.



Dank EasyFold lassen sich die Sitze der zweiten Reihe einfach im Fahrzeugboden versenken.

Ein Dauerläufer wird abgelöst: nachdem sein Vorgänger in 15 Jahren mehr als 600.000 mal verkauft wurde, steht jetzt der neue VW Sharan bei den Händlern.

Augenscheinlichste Neuerung: die zwei seitlichen Schiebetüren. Die erleichtern das Ein- und Aussteigen des Nachwuchses

ebenso wie das Beladen mit sperrigen Gegenständen. Denn der Sharan eignet sich nicht nur als Familientransporter, sondern mit einem Stauvolumen von bis zu 2.430 Litern auch als Lastenesel. Hilfreich dabei ist das neue EasyFold-Sitzkonzept mit bis zu 7 Sitzen: die können teilweise bei Nicht-

gebrauch ganz einfach im Fahrzeugboden verstaut werden.

Außerdem punktet der Neue gleich in Sachen Effizienz: mit dem 140 PS Diesel – der europaweit beliebtesten Motorversion – verbraucht der 2010er Sharan nur 5,5 Liter auf 100 km. Insgesamt sind seine vier direkt einspritzen-

den Turbodiesel (TSI mit 150 und 200 PS) und Turbodiesel (TDI mit 140 und 170 PS) bis zu 21 Prozent sparsamer geworden, als die vergleichbaren Motoren des abgelösten Modells.

Die Preise des Sharan beginnen bei 28.875,- Euro für den 150 PS Benziner und bei 30.950,- Euro für den 140 PS Diesel.

Moderne Funktionalität BMW 5er Touring

Der neue BMW 5er hat sein Talent als sportlich-elegante Business-Limousine schon unter Beweis gestellt, jetzt steht der Touring genannte Kombi in den Startlöchern.

Auch in dessen 4. Generation soll sich der 5er Touring den vielfältigen Anforderungen in den Bereichen Business, Freizeitaktivität und Reise stellen, kommt dafür

mit einem nochmals gesteigerten Platzangebot und moderner Funktionalität in den Handel. Das Gepäckraumvolumen lässt sich von 560 schrittweise auf bis zu 1670 Liter erweitern. Die Fondsitzelehne kann in sieben Stufen um bis 11 Grad geneigt beziehungsweise im Verhältnis 40:20:40 geteilt und umgeklappt werden. Die separ-



rat zu öffnende Heckscheibe schwingt auf Tastendruck selbsttätig nach oben.

Zum Produktionsstart umfasst die Motorenauswahl zwei Reihensechszylinder-Benziner (306 bzw. 205 PS) sowie einen Reihensechszylinder- und einen Vierzylinder-Dieselmotor (245 bzw. 184 PS). Letzterer erreicht im 520d dank „Efficient Dynamics“-Maßnahmen einen Durchschnittsverbrauch von 5,1 Litern/100 km und einen CO₂-Wert von 135 g/km.

Der neue BMW 5er Touring ist serienmäßig mit Hinterachsluftfederung einschließlich Niveauregulierung ausge-

stattet, optional sind Adaptive Drive, Integral-Aktivlenkung und die Fahrdynamik-Control erhältlich, die eine individuelle Fahrzeugabstimmung ermöglicht.

Die Serienausstattung des neuen BMW 5er umfasst außerdem unter anderem den Komfortstart ohne Schlüsselseinsteckung, Radio BMW Professional mit CD-Laufwerk und AUX-In-Anschluss sowie Klimaautomatik mit getrennter Temperaturregulierung für Fahrer- und Beifahrerseite.

Die Preise beginnen bei 44.550,- Euro für den Benziner 523i und bei 42.600,- Euro für den Diesel 520d.





Nissan Juke: Crossover für das B-Segment

Nach dem Qashqai, dem Qashqai+2 und dem Murano ist der Juke das aktuell vierte Mitglied der Nissan-Crossover-Familie und er soll die Elemente zweier grundsätzlich entgegenstehender Fahrzeuggattungen verbinden: von robusten SUV und dynamischen Sportcoupés.

Zum Marktstart im Oktober wird Nissan drei verschiedene Motoren für den Juke anbieten: Einen Die-

sel und zwei Benziner. Als Spitzentriebwerk fungiert dabei der Ottomotor mit Direkteinspritzung und Turboaufladung. Das Aggregat leistet 190 PS und hat ein maximales Drehmoment von 240 Nm. Der zweite Benziner leistet 117 PS und stellt 158 Nm bereit.

Der 1,5 Liter große Turbodiesel mit Common-Rail-Einspritzung (dCi) gibt 110 PS frei und maximal



240 Nm Drehmoment.

Der Juke ist ab sofort

bestellbar zu Preisen ab 16.990 Euro.

Zwei neue Audi: A1 und A7 Sportback



Audi verspricht beim A7 Verarbeitung auf Manufakturniveau

Sie sind die Hingucker aus Ingolstadt in diesem Auto-Herbst: der A1 als erster Audi in der Kleinwagenklasse und der A7 Sportback als elegante Antwort auf den Mercedes CLS. Beide tragen den Premiumanspruch ähnlich offensiv vor sich her wie ihre Single-Frame Kühler. Beim A7 spricht Audi sogar von Verarbeitung auf Manufaktur-Niveau. Der große Fünftürer mit dem dynamisch gespann-

ten Heck soll die besten Eigenschaften aus drei Welten vereinen: Er ist sportlich-elegant wie ein Coupé, komfortabel wie eine Limousine und praktisch wie ein Avant. Vollgestopft mit jeder Menge High-Tech, teilweise aus dem A8, und genügend Platz für Gäste und Gepäck. Das Kofferraumvolumen hinter der großen Heckklappe lässt sich von 535 Liter durch

klappen der



Kleinwagen mit Premiumanspruch: Audi A1

Fondleihen auf 1.390 Liter vergrößern. Zum Start liefert Audi den A7 Sportback mit vier starken und kultivierten V6-Motoren, je zwei Benzinern und TDI aus. Ihre Leistungsspanne liegt zwischen 204 PS und 300 PS. Dabei sind sie durchaus effizient: Der neue 3.0 TDI mit 204 PS und multitronic begnügt sich im Mittel mit 5,3 Liter Kraftstoff pro 100 km – eine CO₂-Emission von nur 139 g pro km. Die Preise für den A7 beginnen bei 51.650,- Euro.

Bereits ab 15.800,- Euro kann man den A1 sein Eigen-

nennen. Und auch er erfüllt den Premiumanspruch mit allerlei technischen Feinheiten sowie vorbildlicher Verarbeitung. Mit seinen Möglichkeiten zur Individualisierung soll er vor allem junge, Lifestyle-orientierte Kunden ansprechen. Denen bietet er dann eine Auswahl an vier Motoren (zwei Benziner und zwei Diesel) mit einem Leistungsspektrum von 86 bis 122 PS. Damit beschleunigen sie den kleinen Audi in 11,7 (1.2 TFSI) bis 8,9 (1.4 TFSI) Sekunden auf 100, sind gut für Höchstgeschwindigkeiten von bis zu 203 km/h (1.4 TFSI). Außerdem sind die Motoren dank Rekuperations- und Start-Stop-System sowie Direkteinspritzung und Turboaufladung nicht nur flott, sondern auch sparsam: ihr Verbrauch liegt zwischen 3,8 und 5,4 Litern.



Elegante Linienführung: Der Audi A7 Sportback



Neuer Volvo S60: Premium ab 27.000 Euro

Mitte September kommt der neue Volvo S60 zu den Händlern. Die Mittelklasse-Limousine der schwedischen Premium-Marke ist in der Version Volvo S60 T3 zu Preisen ab 27.000 Euro erhältlich. Der Vierzylinder-Benziner mit Turboaufladung leistet aus 1,6 Litern Hubraum 150 PS. Beim Verkaufsstart stehen für das komplett neu entwickelte Modell fünf Benzin- und zwei Dieselmotoren zur Wahl. Für die Top-Modelle Volvo S60 T6 AWD

(304 PS, 44.900,- Euro) und Volvo S60 D5 AWD gibt's ein modernes Allradsystem.

Und – so kennt man es von Volvo – auch beim Thema Sicherheit setzt der neue S60 Maßstäbe: Ein Kollisions-Warnsystem mit Fußgängererkennung und automatischer Vollbremsung des Fahrzeugs zur Vermeidung von Unfällen bzw. zur Reduzierung deren Auswirkungen kann optional bestellt werden. Serienmäßig an Bord ist das

City Safety System, das Auffahrunfälle, speziell im Stadtverkehr oder bei Kolonnenfahrten, bis zu einem

Tempo von 30 km/h vollständig verhindern oder zumindest die Unfallfolgen drastisch reduzieren kann.



Abarth 500 – der Skorpion sticht wieder

Von THOMAS SCHROEDEL

Abarth – ein Name, dem ein ganz besonderer Klang anhaftet. In den 50er und 60er Jahren stand dieser Name vor allem für Rennerfolge. Carlo Abarth war ein Selfmade-Ingenieur, der sich auf den Bau kleinvolu-miger Sportwagen auf Basis von Fiat Serienfahrzeugen spezialisiert hatte. Viele davon wurden im Rennsport eingesetzt. Mit tiefgreifend getunten Varianten von Fiat 500, Fiat 600 (der stets mit offener Haube über dem Heckmotor fuhr, für eine bes-

sere Kühlung) und Fiat 850 boten Privatfahrer den arri-vierten Rennställen bei Tourenwagen-Rennen die Stirn. Aber auch im normalen Straßenverkehr erfreute sich der Name Abarth schnell eines ausgezeichneten Rufs. 1957 entlockte der gebürtige Wiener zum Beispiel einem Fiat 500 statt der üblichen 14 PS ganze 23 PS. Offensichtlich beeindruckt, bot Fiat ihm daraufhin die offizielle Zusammenarbeit an. Und erinnert sich heute gerne an den guten Namen, wird Abarth doch seit einiger Zeit wieder als ei-

genständige Marke in der Fiat-Familie geführt.

Es gibt ja auch wieder einen 500, an dem man so schön rumspielen kann. Und mit dem man schön spielen kann. Das Autohaus Sellmann hat mir den Abarth 500 zum Testen zur Verfügung gestellt, eine kleine „Rennsemmel“ die schon äußerlich zeigt: ich will Spaß! Das will ich auch. Ab auf die „Hausstrecke“ in der Region Hannover. Hier reiht sich Kurve an Kurve bergauf und wieder ab – das richtige Terrain für den kleinen Abarth. Konnte

man ihm auf dem Weg dorthin die sportliche Härte seines Fahrwerks noch als unkomfortabel auslegen, ist die hier jetzt genau das, was man braucht. Mit enormen Kurvengeschwindigkeiten brettere ich den Berg hoch, das rechte Knie presst sich gegen die Mittelkonsole, das linke an die Türverkleidung, das sportlich abgeflachte Lenkrad gibt die Lenkbe-fehle direkt an die Vorderräder weiter, die Sportsitze geben dem Oberkörper Halt – und der 500 bleibt stoisch in der Spur. Ja, ESP soll es

Fotos: Schroedel



Den Berg rauf und runter und wieder rauf und runter... Mit dem Abarth 500 ist Kurvenrübern eine Mords-Gaudi.



Abarth 500 1.4 T-Jet 16V

Hubraum	1368 ccm
Leistung.....	135 PS (99 kW)
Max. Drehmoment.....	206 Nm bei 3000 U/min
Höchstgeschwindigkeit	205 km/h
Beschleunigung	7,9 Sek. (0 – 100 km/h)
L x B x H	3657 x 1627 x 1488 mm
Gepäckraum	185 – 610 l
Verbrauch.....	6,5 l / 100 km
CO ₂ Emission:.....	155 g/km
Preis	18.500,- Euro

Alle Angaben sind Werksangaben



„Rennsemmel“: der Abarth 500



auch geben, aber das sieht einfach keine Veranlassung seinen Dienst anzutreten. Im aktivierten Sport-Modus sorgt das elektronische Gaspedal für die direkte Umsetzung von Beschleunigungsbefehlen in Fahrspaß oder, um es plastischer auszudrücken, „das Ding hängt am Gas wie Sau!“

Das 1.4 Liter Triebwerk mit Turbolader und ordentlichen 135 PS hat ja auch ein recht leichtes Spiel mit dem 1,1 Tonnen wiegenden Kleinwagen. In nur 7,9 Sekunden erreicht der Abarth die 100 km/h, seine Spitzengeschwindigkeit liegt bei 205 km/h. Und das sorgt

dann auf der Autobahn für so manche verdutzte Gesichter, wenn da plötzlich im Rückspiegel ein „niedlicher“ Kleinwagen auftaucht, den man einfach nicht abschüteln kann.

Dabei macht es der Abarth dem Betrachter Innen wie Außen leicht, ihn als eben solchen zu erkennen: mit Lufteinlässen für Wasserpumpe und Ladeluftkühler in der Front, der markanten Wölbung auf der Haube, die dem Turbolader den benötigten Platz verschafft, dem nach hinten verlängerten Dachaufbau samt großem Spoiler, dem als Diffusor (Luftleitkanal) konzipierten hinteren Stoßfänger sowie mit Abarth-Schriftzügen und nicht zuletzt dem charakteristischen Logo mit dem Skorpion – übrigens das Sternzeichen von Carlo Abarth.

Und auch im Innenraum macht sich Rennatmosphä-



Sportliches Ambiente auch im Innenraum.

re breit. Die roten Ziernähte an Sitzen, Schaltknäuf und Lenkrad sind chic, ein Zusatzinstrument zeigt den Ladedruck des Turbos und mit dem „Gear Shift Indicator“, wann man in den nächsten Gang schalten sollte. Das passiert im Normal-Modus natürlich wesentlich früher als im Sport-Modus, dafür fährt man dann aber auch Kraftstoff sparender. 6,5 Liter verbraucht der Abarth im Schnitt, das entspricht ei-

ner CO₂-Emission von 155 g/km. Klar, das können andere Kleinwagen schon besser, die machen dann aber bestimmt nicht so viel Spaß!

Fazit: Der 500 erfüllt den klangvollen Namen Abarth würdig mit Leben. Er ist eine kleine „Rennsemmel“, die das Zeug dazu hat, wesentlich größere Autos in Schach zu halten und vor allem eins vermittelt: jede Menge Fahrspaß. Der Skorpion sticht wieder.

Anzeige



Das Autohaus Sellmann mit seinen Standorten in Harsum, Lehrte und Peine ist seit Ende Juni erster und einziger offizieller Abarth-Händler in Niedersachsen.

Neben dem 500 werden von Abarth noch das Rolldach-Cabrio 500c und der Abarth Punto Evo (als Nachfolger des Abarth Grande Punto) angeboten.

Weitere Infos unter:

Siemensstraße 6, 31177 Harsum
Tel.: 0 51 27 / 97 20

Gaußstraße 9, 31275 Lehrte
Tel.: 0 51 32 / 40 77

Wilhelm-Rausch-Straße 11, 31228 Peine
Tel.: 0 51 71 / 7 64 90





Das Cabrio für deutsche Sommer

Renault Mégane Coupé-Cabriolet TCe 130



Von THOMAS SCHROEDEL

„Dies wird der heißeste Tag des Jahres“, schreit mir der Radio-Wettermann am Morgen entgegen – da passt es ja, dass ich heute das Renault Mégane Coupé-Cabriolet vom Autohaus CarUnion zum Testen habe.

Renaults erfolgreiches Stahldach-Cabriolet geht in die zweite Runde. Und hat sich dafür richtig rausgeputzt: Die Front mit großen Lufteinlässen und die geschwungenen Sicken auf Haube und Seitenlinie wirken dynamisch, der Windschutzscheibenrahmen und die um den Fahrgastraum verlaufende Leiste in Matt-Chrom-Optik

sehen edel aus.

Der gute Eindruck setzt sich im Innenraum fort, mit dem Armaturenbrett aus geschäumtem Kunststoff, auch hier jeder Menge Chrom-Akzente und übersichtlich angeordnete Bedienelemente. Mit an Bord zahlreiche Helferlein, die den Aufenthalt im Mégane noch angenehmer machen: 3D-Soundsystem mit MP3-Anschluss, getrennt regelbare Klimaautomatik, Bordcomputer und Tempomat. Immer im Blick: das optionale TomTom-Navi. Zunächst gewöhnungsbedürftig: der Digitale Tacho. Die Schlüsselkarte kann in der Tasche bleiben, dank „Keycard Hands-free“ öffnet sich der Wagen

automatisch, wenn man sich ihm nähert, gestartet wird dann per Knopfdruck.

Dann also mal los: über mir der strahlend blaue Sommerhimmel – und dabei ist das Dach noch nicht mal offen. Das Panoramaglasdach sorgt auch bei geschlossenem Fahrzeug für einen lichtdurchfluteten Innenraum, verkrümelt sich aber innerhalb von gut 20 Sekunden im Heckabteil.

Jetzt aber: über mir der strahlend blaue Sommerhimmel und um mich herum die am Morgen noch angenehme laue Luft. So lässt es sich gediegen durch Hannover cruisen, der 1,4 Liter Turbo-Benziner dreht munter hoch, wir wuseln agil durch den Berufsverkehr. Wer es nicht so zugig mag, behält die Seitenscheiben oben, montiert das Windschott hinter den Frontsitzen und ist auch dank der für Klappdach-Cabrios üblichen, weit nach hinten reichenden Frontscheibe gut geschützt.

Gegen Mittag wird es heiß: „Wir haben jetzt schon an die 30 Grad in der Landeshauptstadt“, informiert mich der Wettermann. Dann also alle Scheiben runter, Windschott weg und raus aufs Land! Das Gaspedal durchtreten, die 130 PS zerren an

den Vorderrädern wie der Wind am Haupthaar. Komplett offen gibt es Cabrio-Feeling pur. Motiviert sprintet der Mégane los, braucht 10,7 Sekunden um die 100 km/h zu erreichen und beschleunigt weiter bis zur Höchstgeschwindigkeit von 200 km/h. Ein Sportler ist der Franzose nicht, eher ein komfortbetonter Gleiter. Das recht weich abgestimmte Fahrwerk bügelt so manche Bodenwelle glatt, sorgt in schnell gefahrenen Kurven aber für eine leichte Seitenneigung der Karosserie.

Die Karosserie ist gegenüber dem Vorgänger übrigens gewachsen, bietet jetzt auch auf den Rücksitzen etwas mehr Platz, auf längeren Strecken sitzen hier aber nur Kinder bequem. Für größere Touren eignet sich dafür der Kofferraum, zumindest bei geschlossenem Dach: mit 417 Litern Volumen verstaut der locker das Reisegepäck eines Pärchens für mindestens zwei Wochen Urlaub.

„Über Niedersachsen ziehen die ersten Gewitter auf“, sorgt sich am Abend der Wettermann. Kein Problem mit dem Mégane: das Panoramaglasdach schließen und man traut sich auch durch den dicksten Starkregen – ein Cabrio für deutsche Sommer eben.



Sommer am Maschsee: Noch schöner mit einem Cabrio



Renault Mégane Coupé-Cabriolet TCe 130

Hubraum	1397 ccm
Leistung.....	130 PS (96 kW)
Max. Drehmoment.....	190 Nm bei 2250 U/min
Höchstgeschwindigkeit	200 km/h
Beschleunigung	10,7 Sek. (0 – 100 km/h)
L x B x H	4485 x 1810 x 1445 mm
Gepäckraum	211 – 417 l
Verbrauch.....	7,3 l / 100 km
CO ₂ Emission:.....	169 g/km
Preis	26.950,- Euro (Version Dynamique)

Alle Angaben sind Werksangaben

Fazit: Die Neuauflage des Mégane Coupé-Cabriolet ist Renault gut gelungen.

Der flotte Franzose überzeugt mit sparsamen und munteren Motoren sowie ansprechender Gestaltung innen wie außen. Ein komfortbetonter Gleiter der dank stabilem Klappdach ganzjahrestauglich ist.



Auch der Innenraum des Mégane CC macht einen qualitativ guten Eindruck

Im September kommt übrigens der kleine Bruder des Mégane Coupé-Cabriolet zu den Händlern: der Renault Wind. Der mit 3,83 Metern sehr kompakte Zweisitzer hat ebenfalls ein stabiles Harttop, das in nur 12 Sekunden im Verdeckkasten verschwindet. Der Clou: auch in offenem Zustand bleibt das Kofferraumvolumen von 270 Litern erhalten. Als Motorisierung stehen beim Wind die beiden Benziner 1.6 16V mit 133 PS und TCe 100 mit 100 PS zur Verfügung.



Der Clou: auch in offenem Zustand bleibt das Kofferraumvolumen von 270 Litern erhalten. Als Motorisierung stehen beim Wind die beiden Benziner 1.6 16V mit 133 PS und TCe 100 mit 100 PS zur Verfügung.

Ihr Renault und Dacia Haupthändler in Hannover

www.carunion.de



DAS NEUE RENAULT MÉGANE COUPÉ-CABRIOLET!



**Renault Mégane Coupé Cabriolet
Expression 1.6 16V 110**

81 kW (110 PS)
ESP mit ASR, Radio/CD/MP3,
Klimaanlage, NSW, Keycard

**BARPREIS
24.950,- €***

*zzgl. 895,- € Auslieferungspaket. Abbildungen zeigen Sonderausstattung.

Kraftstoffverbrauch l/100 km: innerorts 10,2 außerorts 6,1 kombiniert 7,6; CO₂-Emissionen kombiniert 175 g/km (Werte nach EU-Norm-Messverfahren)



Paradise Media, Part #1

MIM - Seit 2 Jahren der Medizinführer für Misburg

„Die wesentlichen Grundlagen einer guten Patientenbetreuung, wie Aufklärung über medizinische Angebote, Förderung der Kooperation verschiedener Berufsgruppen und die reibungslose Koordination der Patientenanliegen werden mit dieser Broschüre erreicht.“

Dr. med. Cornelia Goesmann

Vizepräsidentin der Bundesärztekammer



„Mit der Medizin in Misburg wollen wir in unserem Stadtteil durch eine engere Vernetzung der einzelnen Fachpraxen eine noch bessere Betreuung der Patienten anstreben. So entstand ein Wegweiser für die Medizin in Misburg der den Patienten die Orientierung erleichtert.“

Dr. med. Thomas Buck

Vorstand der Bezirksärztekammer Hannover



Grafik

Video

Audio

Web

Paradise Media

Ihre Werbeagentur in Hannover

www.paradise-media.de • Phone: 05102 81096 30/44

Bond-Feeling & weiche Knie

Kamps Hannover organisiert Aston Martin Driving Day



ein viertüriger Sportwagen auszusehen hat, der Platz für Passagiere und Gepäck bietet. Sein athletisches Äußeres spiegelt die Kraft wider, die unter der Haube steckt: V12 mit 600 Nm Drehmoment und einer Beschleunigung von 5,2 Sekunden auf 100 km/h.

Was in diesem Auto wirklich steckt, konnten die Besucher bei einer Mitfahrt im „Renn-Taxi“ erfahren. Am Steuer: Peter Terting, der Erfolge in der DTM, der WTCC und der GT Serie vorweisen kann und den knapp zwei Tonnen schweren Viersitzer mit gekonnten Drifts über das ADAC-Gelände jagte – weiche Knie bei den Insassen inbegriffen.

Hannover/Laatzten (tms). „Ihr neuer Wagen, Mr. Bond.“ In seinen meisten Abenteuern durfte der smarte Geheimgent das jeweils neueste Modell von Aston Martin aus den Händen des genialen Tüftlers „Q“ in Empfang nehmen.

Bond-Feeling im Zeitraffer erlebten Anfang September zahlreiche Gäste der Firma Kamps. Der Hannoveraner Aston Martin Händler hatte zum „Aston Martin Driving Day“ ins ADAC Fahrsicherheitszentrum geladen und bot die Möglichkeit, alle aktuellen Fahrzeuge des traditionsreichen britischen Autobauers ausgiebigst zu testen.

Insgesamt sieben verschiedene Modelle konnten über einen kleinen Rundkurs

mit Slalomstrecke und Beschleunigungsgeraden bewegt werden. Darunter der „kleine“ V8 Vantage, angetrieben von einem 4,7 Liter-Achtzylinder mit 426 PS. Aufgrund seiner ausgewogenen Gewichtsverteilung war er der heimliche Star des Slalomparcours, umkurvte knackig die Pylonen.

Noch mehr Power hat der V12 Vantage: Die Aston Martin Ingenieure haben das Kunststück vollbracht, unter die wohlgeformte Haube des Vantage einen 6 Liter-Zwölfzylinder zu packen und so den bisher kraftvollsten Seriensportwagen der Firmengeschichte zu bauen. Mit 517 PS, einer Höchstgeschwindigkeit von 305 km/h und einer Beschleunigung von 4,2 Sekunden auf 100 presste er einen auf der Beschleunigungsgeraden fest in die Ledersitze.

Etwas gediegener ging es im DB9 über die Strecke, einem luxuriösen Gleiter, ebenfalls mit V12, einer Leistung von 477 PS und vollgestopft mit allerlei technischer Feinheiten. Das alles umgeben

von einer unerschämten eleganten Karosserie. Ein Auto wie gemacht für 007.

Genau wie das jüngste Aston Martin Modell, der Rapide. Wenn Bond mal ein Familie gründen sollte, wäre das sein passendes Fortbewegungsmittel. Die Engländer haben verstanden, wie



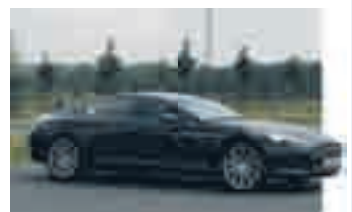
Aston Martin DB9, Vantage und Rapide warten auf ihren Einsatz



Benzingesprache



Rennfahrer Peter Terting jagte den Rapide mit gekonnten Drifts über das ADAC-Gelände



Verkehrsteilnehmer

Diesmal: Der Traktor

Auf den Straßen in Stadt und Landkreis tummeln sich nicht nur PKW aller Marken und Klassen, sondern auch mal das ein oder andere Vehikel, das für besondere Aufgaben konzipiert wurde: als Transportmittel, Lastenesel, Versorger, Aufräumer, Aufpasser und mehr. Diese Fahrzeuge werden wir hier in lockerer Reihenfolge vorstellen, uns ins Getümmel des Straßenverkehrs stürzen und Fahreindrücke sammeln, ob selbst am Steuer oder als Mitfahrer.

Von THOMAS SCHROEDEL

„Im Märzen der Bauer die Rösslein einspannt“. Und im Herbst geht's auf zur Rübenkampagne. Nur Rösslein tun es da schon lange nicht mehr, der moderne Landwirt fährt Traktor, mit weit über 100 Pferdestärken unter der Haube. Um ein besseres Verständnis für die „Schleicher“ zu bekommen, die mit oft mehreren Anhängern den Verkehr auf den Bundes- und Landstraßen auf 50 km/h runterbremsen, setze ich mich selbst mal hinter das Steuer eines solchen Allround-Arbeitsgerätes.

Hendrik Böhme aus Hoheneggelsen ermöglicht mir die Testfahrt auf seinem Fendt, Baujahr 2004 – und räumt auch gleich mit einem Missverständnis auf: „Bauern sind die mit den Tieren, wir Landwirte sind die mit den Feldern.“ Das musste einem Städter mal gesagt werden!

Auf solch einem Feld erklimme ich dann auch das erste Mal den Fahrersitz. Und bin „baff“: Mich umgibt eine Armada an elektronischen Helferlein, die Kanzel des Traktors ähnelt beinahe dem Cockpit von Captain Kirk. Da ist das Vario-terminal, an dem man die

Feineinstellungen für die Hydrauliksteuerung der Anbaugeräte vornimmt, Motordrehzahl und Tempomat programmiert, oder Bordrechner und Kraft-

stoffverbrauch abrufen. Dann gibt es noch die Seitenkonsole mit Bedienelementen für Heckkraftheber, für Allrad- und Differenzialsperrenschaltung, für Forderachsfederung und Zapfwelldrehzahl. Direkt in den Bewegungsspielraum meiner rechten Hand ragt der Multifunktions-Joystick. Dieser Fendt-Traktor aus der 700 Vario-Serie besitzt das stufenlose Vario-Getriebe. Über den Joystick kann man dabei die Geschwindigkeit stufenlos regeln, vom Kriechgang bis 50 km/h. Zusätzlich gibt es zwar noch ein Gaspe-

dal, das dient aber lediglich dazu, die Motordrehzahl zu erhöhen.

Also: Joystick vorsichtig nach vorne und das ca. 6 Tonnen schwere Arbeitsgerät setzt sich spielend leicht in Bewegung. Mutig immer weiter Gas gebend, zuckele ich über einen Feldweg, die sehr effektive Federung bügelt die größten Unebenheiten aus und der voll gefederte Fahrersitz tut sein Übriges. Unter Seekrankheit sollte man hier nicht leiden. Ab auf die Straße. Vorausschauendes Fahren ist mit einem Traktor erst recht sinnvoll: erst als am



Der Autor hoch auf dem „grünen Wagen“



Technische Daten:

Traktor	Fendt Vario	2004
Baujahr:		
Motor:	Diesel mit 5,8 Liter Hubraum	
Höchstgeschwindigkeit:		50 km/h
Leistung:		137 PS
Max. Drehmoment:		knapp 600 Nm
Preis:		ca. 80.000 Euro



Hendrik Böhme, Landwirt aus Hoheneggelsen, stellte seinen Traktor zum Fahren zur Verfügung.



Captain Kirks Cockpit: so sieht der Arbeitsplatz eines modernen Landwirtes aus.

Horizont wirklich kein Auto mehr zu sehen ist, wage ich mich vor, biege langsam auf asphaltierten Grund ab. „Mit zwei Anhängern ist das noch problematischer“, kommentiert mein „Fahrlehrer“ Hendrik diese Situation.

Noch ein Volkslied im Kopf: „Hoch auf dem gelben Wagen“ - der Fendt ist zwar traditionell grün, aber eben auch sehr hoch: er steht auf mächtigen Hinterreifen der Dimension 650/65 R38 – 38 Zoll, das ist mal eben mehr

als doppelt so groß wie bei einem durchschnittlichen PKW. Und die wirken neben mir plötzlich sehr klein, auch SUV-Fahrern kann ich locker aufs Dach gucken. Sollte ich aber nicht, sondern lieber die Straße im Blick behalten, denn die wirkt auf einmal so schmal und mit dem Geradeauslauf ist es auch nicht so weit her, ich bin ständig am korrigieren mit dem großen Lenkrad.

Groß ist auch der Motor des Traktors: 5,8 Liter Hubraum, das macht jedem amerikanischen Straßenkreuzer alle Ehre. Dementsprechend durstig ist er auch: 15 bis 20 Liter Diesel verbraucht er in einer Arbeitsstunde, im seitlich angebrachten Tank ist Platz für

300 Liter. Und auch ein Ölwechsel wird eine Investition: in den Motor passen 16,5 Liter, dazu kommen noch 50 Liter Hydrauliköl und 50 Liter Getriebeöl. Traktorfahren ist kein billiges Vergnügen, der Anschaffungspreis für mein Testobjekt lag bei etwa 80.000 Euro. Dafür spart man die Steuer, dank grüner Kennzeichen. Natürlich könnte man solch einen Traktor auch mit schwarzen Kennzeichen zulassen, um mit ihm Fahrten ohne Land- und Forstwirtschaftlichen Zweck durchzuführen – neben getunten Kleinwagen auf dem Diskoparkplatz am Wochenende ist solch ein Ungetüm sicherlich ein Hingucker. „Resi, ich hol dich mit dem Traktor ab!“

Cobra, übernehmen Sie! Fahrvergnügen in einer Jaguar DAX Cobra Replica

(tms). Der kann doch jetzt nicht überholen, da vorne kommt Gegenverkehr... Aber Peter Pechstein kann. Ein kurzer Tritt aufs Gas, das dumpfe Grollen aus den Sidepipes rechts und links ändert sich in ein heftiges Brüllen, und im Nu ist das Auto vor uns umrundet.

Wir sind unterwegs in einer Cobra – natürlich nicht

in einer inzwischen unbezahlbar gewordenen echten von Shelby, sondern in einer DAX-Cobra Tojeiro der Firma D. J. Sportscars.

Der ehemalige Rennfahrer Caroll Shelby verpflanzte in den 60er Jahren hubraumstarke V8-Motoren in den leichten, englischen AC Ace Roadster und verwandelte ihn so in einen unschlag-

baren Rennwagen, der heute längst Kult ist. Weil aber nur knapp 350 Modelle der Cobra 427 gebaut wurden, schossen bald diverse Firmen aus dem Boden, die Replicas anboten, zumeist als Bausätze. „Die Firma DAX aus England ist davon eine der qualitativ besten“, erklärt mir Peter Pechstein seine Beweggründe für dieses

Modell. Schließlich arbeitete ja auch John Tojeiro mit bei D. J. Sportscars – der hatte schon das erste AC-Chassis entwickelt.

Und warum überhaupt eine Cobra? Der inzwischen 61-jährige, ehemalige Volkswagen-Beschäftigte war schon immer ein „Automann“, hat schon als Jugendlicher an Käfern geschraubt, ist dann unter anderem BMW 1600ti gefahren, also gerne die schnelle Fraktion. Außerdem war er später jahrelang mit einer Harley unterwegs. Ein Bekannter ist dann von einer Harley auf einen Oldtimer umgestiegen – auch eine Option für Pechstein. Aber es sollte einer sein, der das Fahrvergnügen eines Motorrades auf vier Rädern transportiert: die Wahl fiel auf die Cobra. „Die Technik ist so schön archaisch, sie besteht nur aus Gas und Bremse!“ Und dann diese unbändige Kraft: ein 5,7





Liter V8 Chevroletmotor mit 340 PS trifft auf gerade mal 1000 bis 1200 Kilogramm Gewicht. Das reicht für eine Höchstgeschwindigkeit von um die 270 km/h. Den Motor hatte Pechstein beim Cobra- und Motorenprofi Weineck tunen lassen, mit Edelbrock-Zylinderköpfen, Schmiedekolben und schärferer Nockenwelle. „Es ist nicht immer leicht, die ganze Power auf die Straße zu bringen, gerade bei feuchtem Wetter sollte man schon Autofahren können, sonst schmiert man ab!“ Kein Problem für den Ingenieur aus der Wedemark, der bei VW immer wieder Fahrsicherheitstrainings absolviert hat.

Das beruhigt mich auch als Beifahrer gerade ungemein. Wir heizen über schlechte Kreisstraßen, es ist laut, es ist windig („die Cobra fährt man nur offen“), es riecht nach Benzin, es ist geil! Und es kommt einem als Beifahrer viel schneller vor als man tatsächlich unterwegs ist.

Eine Federung ist quasi nicht vorhanden, die Cobra rollt vorne auf 225/50 16 Zoll Rädern und hinten auf noch fetteren 255/50ern. Fahrwerk und Bremsanlage stammen aus einem Jaguar XJ6, das TH 350 Automatikgetriebe von Chevrolet, härter gemacht von Art Carr. Und damit gut für so manchen Zwischenspur („Auch auf der Autobahn kann man immer noch locker eine Schippe



drauf legen“), natürlich unter infernalischem Getöse, das einem die Armhärchen aufstellt.

„Das Auto hört man eher, als dass man es dann sieht.“ Ein Hingucker ist die Cobra aber seit jeher, mit ihrer maskulinen, aggressiven Form – und der coolen Lackierung in Blau mit silbernen Rallye-Streifen, übrigens von der Hildesheimer Firma Auto-Lackstudio. „Die Resonanz der Passanten auf mein Auto ist immer positiv“, freut sich Pechstein, der auch vor größeren Touren mit seinem Ende der 80er Jahre gebauten Roadster nicht zurückschreckt: demnächst fährt er zusammen mit seiner Frau zum Nürburgring. Natürlich offen.



Peter Pechstein gibt Gas.

Wenn Sie ein altes, seltenes oder besonderes Auto fahren, dann melden Sie sich einfach bei uns unter info@teamschroedel.de. Vielleicht wird Ihr Fahrzeug dann schon in einer der nächsten Ausgaben vorgestellt.



Kraftpaket: der 5,7 Liter V8 von Chevrolet mit Edelbrock-Zylinderköpfen.



Nur das Nötigste: der Innenraum der Cobra verzichtet auf Luxus-Schnick-Schnack.

Street Mag Show lockt US-Car-Fans

20 Jahre Big-Block-Sound auf dem Schützenplatz

Bereits seit 1990 ist der Hannoversche Schützenplatz alljährlich an einem Sommerwochenende die Pilgerstätte für Fans des „american way of drive“. So fanden sich auch in diesem Jahr wieder jede Menge Fans und Fahrer von amerikanischen Zwei- und Vierrädern zu der zweitägigen, vom Street-Magazine organisierten Veranstaltung ein. Untermalt vom

charakteristischen Blubber-Sound der V8-Big-Blocks wurden Benzingespräche geführt, es gab so manche Rarität zu bestaunen, Händler boten passende Outfits und nützliches Zubehör feil und das Rahmenprogramm sorgte für weitere Abwechslung.

Hier einige Impressionen der Veranstaltung:



Waffenscheinpflichtig?



1a-Straßenlage



Ford Mustang alt und neu



Staatsmacht



Kult-Moderator Otto Meyer-Spelbrink informiert



Die Corvette-Fraktion



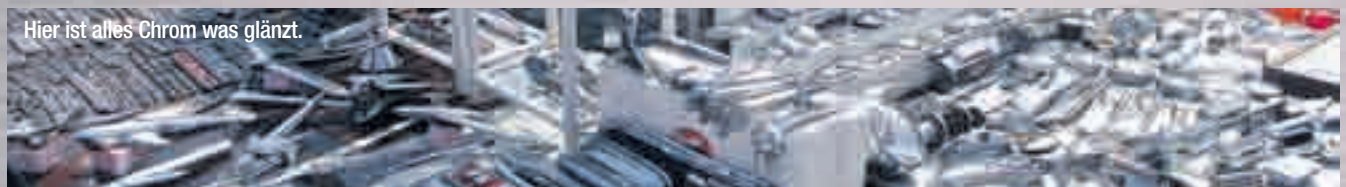
Beliebt bei Teilnehmern und Zuschauern: das Cruisen über den Schützenplatz.



Händler und Handwerker, wie der Hannoveraner Sattler- und Polstermeister Sievers, empfahlen sich.



Hot Rods: Radikalumbauten mit ordentlich Power.



Hier ist alles Chrom was glänzt.



„The god of hellfire“: Käfer mit martialischer Flugzeugturbine. 5000 PS stark, heiß, laut, geil.



Auch die Harley Davidson Fans kamen auf ihre Kosten.



Passendes Outfit



DeLorean, bekannt aus „Zurück in die Zukunft“.

2000 km durch Deutschland Zum Prolog durch die Region

Fotos: Schroedel



Jaguar MKV Drop Head Coupé beim Start in Hannover.

Hannover. Nach der erfolgreichen Premiere im letzten Jahr, fand auch 2010 wieder ein Prolog zu den 2000 km durch

Deutschland statt – und der führte diesmal durch die Region. Etwa 150 mehr oder weniger betagte Fahr-

zeuge machten sich vom Hannoverschen Messegelände auf den 120 Kilometer langen Weg über

Algermissen, Schloss Derneburg, Bad Salzdetfurth, Hildesheim, Pattensen und zurück nach Hannover. An den insgesamt 15 Kontrollstellen herrschte dabei teilweise Volksfeststimmung, die vorbeifahrenden Oldies wurden bestaunt und beklatscht.

Am darauffolgenden Sonntag, den 11. Juli, ging das rollende Automuseum dann auf seine 2000 km lange Tour. Etwa 50 Teams meisterten zunächst die erste Wertungsprüfung auf dem Expo-Gelände. um dann die Etappen Richtung Ruhrgebiet, weiter über Bremen, Rostock, Warnemünde, Potsdam, Halle, Wolfsburg und wieder nach Hannover unter die Räder zu nehmen. Trotz großer Sommerhitze und einer heftigen Windhose überstanden die meisten Veteranen und ihre Fahrer die 2000 km problemlos, nur der



Der Horch 750B von 1936 macht sich auf die 2000 km.

SATTLER- & POLSTER-
WERKSTATT
SIEVERS
AUTOSATTLEREI & MEHR

Ihr Sattlermeister
in Hannover/Langenhagen

0511/ 28 33 610
0173/ 610 99 40

www.sattler-sievers.de



Engländer unter sich: Triumph TR3A und Jaguar XK 120



Das war knapp: Bei der ersten Wertungsprüfung musste eine kurze Strecke in exakt 17,77 sek. zurückgelegt werden

älteste Teilnehmer kehrte auf dem Abschleppwagen zurück nach Hannover. Auf gerader Strecke war das Hanomag Kommissbrot von der Straße abgekommen und gegen einen Baum geknallt. Viel Arbeit für Horst-Dieter Görg und seine Mitstreiter von den Oldtimerfreunden aus Störy, die das Vehikel von 1927 wieder aufbauen wollen. Und „ganz nebenbei“ plant der Hildesheimer schon die 2000 km Tour für 2011, die dann ab 23. Juli Richtung Süden geht, über Weimar, Regensburg, Chiemsee und zurück über Bad Boll und Bad Brückenau zum Ziel auf dem Expogelände. Infos und Anmeldung unter www.2000km.com



Die Teilnehmer der 2000 km vor dem Start unter dem Expo-Dach.



100 Jahre Alfa Romeo

Alfisti aus der Region huldigen der Marke

Fotos: Alfa Romeo, Schroedel



Der erste Alfa, Modell 24 HP von 1910

Es war der 24. Juni 1910 um 14 Uhr, als Notar Pietro Bermond ein neues Unternehmen in das Handelsregister Mailands einträgt: die Società „Anonima Lombarda Fabbrica Automobili“ (A.L.F.A.). Einige Geschäftsleute aus der Lombardei hatten das Werk des in Italien glücklosen französischen Automobilherstellers Alexandre Darracq übernommen. Ugo Stella, der neue Chef des Werkes in Portello, erkennt schnell, dass das junge Automobilunternehmen gegen den etablierten Wettbewerber Fiat chancenlos ist und verordnet dem Unternehmen eine Nischenstrategie. Statt einfacher und preiswerter Au-

tomobile für den Arbeitsalltag will A.L.F.A. automobiler Feinkost anbieten. Als das Unternehmen 1915 in wirtschaftliche Schwierigkeiten gerät, übernimmt der aus Neapel stammende Ingenieur Nicola Romeo das Steuer.

Das erste A.L.F.A.-Fahrzeug, der 24 HP von 1910 aus der Feder des Konstrukteurs Giuseppe Merosi, wurde gleich ein Erfolg: die von den Kunden besonders geschätzten Merkmale dieses Modells waren das Fahrwerk, die Leistung und das Fahrvergnügen – Eigenschaften, die für die Marke Alfa Romeo sprichwörtlich werden sollten.

In seiner 100-jährigen Ge-

schichte voller automobiler Höhepunkte, aber auch wirtschaftlicher Engpässe, Krisen und zeitweise zweifelhafter Modellpolitik, konnte sich Alfa Romeo einer stetig wachsenden Schar treuer Fans sicher sein, den Alfisti: Keine andere Automarke, ob existierend oder bereits Geschichte, kann weltweit auf eine größere Anhängerenschaft verweisen. Kein anderes Industrieunternehmen hat weltweit mehr Markenclubs als Alfa Romeo.

Und einer davon ist die Sektion Hannover des offiziellen Alfaclub's. Etwa 120 Mitglieder nennen insgesamt ca. 300 Alfa-Fahrzeuge ihr Eigen, einige untergestellt in einer von außen unscheinbaren Lagerhalle in der Region. Unter ihnen Meilensteine, die in den letzten Jahrzehnten zur Faszination Alfa Romeo beigetragen haben.

Darunter zum Beispiel der legendäre 1900, mit dem Alfa Romeo in den 50er Jahren der Schritt von der Fahrzeug-Manufaktur zum Großserienhersteller gelang. Bereits nach vier Jahren hatte die Anzahl der 1900er die Produktionszahl der ersten 40 Jahre von Alfa Romeo überschritten.

Das Modell von Clubmitglied P. Justus ist ein ganz besonderes: Ein 1900 CSS (Coupé Sport Speciale) von 1957 mit Touring-Karosserie – und krimineller Vergangenheit: „Dieses Auto wurde an der Riviera zum Schmuggeln von Zigaretten benutzt und stand später 15 Jahre bei der Polizei in der Asservatenkammer“.

Neben dem 1900 stehen ein Alfa Romeo Giulietta von 1960 und ein Giulietta Spider von 1959. Mit der Giulietta weitete Alfa Romeo seine Produktpalette in den 50er Jahren nach unten aus. Natürlich war auch die Giulietta – wie alle anderen Alfa Romeo – noch etwas Besonderes; doch sie war erschwinglicher als die bislang in Portello hergestellten Luxus-Fahrzeuge und ermöglichte einer großen Käuferschicht das Erlebnis, einen echten Alfa zu fahren. So wie die aktuelle Giulietta, die seit einigen Wochen bei den Händlern steht und für die das klassische Modell sozusagen Pate stand.

Zwischen den beiden Giuliettas parkt ein Zagato von 1971 – ein Beispiel für die oft praktizierte Methode, das Blechkleid von einem nam-



Das wird schon wieder: Gisbert Bennecke repariert den Radlagerschaden an seinem 155.



Alfaclub-Mitglied P. Justus mit dem 1900 CSS von 1957. Die Plakette bescheinigt dem Fahrzeug seine Originalität.



Der SZ hat Ende der 80er Jahre mit seinem Design polarisiert.

haften Karosseriebauer fertigen zu lassen. Basis war der Giulia 1300 GT, der hierzulande unter dem Namen seines Designers – Bertone – bekannt war.

Und den es – sehr selten – auch als Cabrio gab: von 1964 bis 1966 wurden 1000 Exemplare dieses GTC gebaut, wieder mal von Karosseriebauer Touring. Einer davon steht genauso in der beinahe wie ein Museum anmutenden Halle wie der ebenfalls sehr seltene SZ. Das Ende der 80er Jahre präsentierte und von Zagato 1000 mal gebaute Coupé polarisierte mit seiner eigenwilligen Linienführung wie kaum ein anderes Fahrzeug der damaligen Zeit, war aber für das gerade von Fiat übernommene Unternehmen Alfa Romeo ein Zeichen an die Fans: „Wir bauen weiter emotionale Autos!“ Viel zur Emotionalität und Faszination der Marke

haben auch die Erfolge im Rennsport beigetragen, wofür sich ebenfalls exemplarisch einige Modelle in der gut bestückten Halle finden. Zum Beispiel „Karl-Heinz“ („Unsere Autos haben alle Namen, der hier heißt nach seinem Erstbesitzer“): Ein GT Sprint mit 1,5 Liter Boxer-Motor und 144 PS, die bei dem völlig gestrippten Fahrzeug lediglich mit 735 KG Gewicht zu arbeiten haben – ein Flitzer, der auch heute noch bei Rennen eingesetzt wird, in der Scuderia Alfa Classico. Das ist eine Rennserie für ältere Alfa Romeo, die im Rahmen des Porsche GT-Cups auf so namhaften Rennstrecken wie Zandvoort, Dijon, Hockenheim und Nürburgring ausgetragen wird.

In dieser Serie startet auch der 155 von Alfaclub-Mitglied Gisbert Bennecke. Der Alfa 155 entwickelte sich zwischen 1992 und '97 zum erfolgreichsten Renntourwagen der Neuzeit unter anderem mit zahlreichen Siegen in



Schön und selten: die Karoserieschmiede Touring baute nur 1000 Exemplare von diesem GTC genannten Cabrio.

der DTM – und auch Bennecke hofft, nach einigen Reparaturen wieder vorne mitfahren zu können. „In Assen hat's mir drei Kurven vor Rennende das Radlager gefressen“. Das Auto gehört ihm gemeinsam mit Oliver Lang, die auch zusammen die Rennen fahren, und immer gemeinsam zu den Veranstaltungen reisen. „Das Zusammengehörigkeitsgefühl der Alfa-Gemeinde ist sehr stark!“ Wer das kennen lernen möchte, selber Alfa fährt, egal ob alt oder neu oder

einfach nur ein Fan der italienischen Autos ist, kann in den Alfaclub eintreten. Infos dazu erhält man beim Sektionsleiter der Clubsektion Hannover, Michael Westphal, unter Telefon 0172-5100735. Für 78,- Euro im Jahr gibt es vier mal das umfangreiche Clubmagazin, jeden 1. Donnerstag im Monat einen Clubabend im „La Rocca“ in Gleidingen, es wird an Veranstaltungen wie der Technorama teilgenommen und es werden Ausfahrten organisiert.



Alfa Romeo Giulietta Spider von 1959, Zagato von 1971 und ein Giulietta von 1960 .

Ihre *Alfa Romeo* Partner in der Region Hannover



Autohaus Blank Direkthändler für PKW und Transporter

Böschstraße 1 • 30989 Gehrden • Tel.: 05108 – 9161-0



menzel & schütte
Ihr Exklusivhändler in Hannover
www.alfa-hannover.de

41 Jahre Alfa Romeo Exklusivhändler in Hannover
Misburger Str. 119 • 30625 Hannover • Tel.: 0511 – 57 77 88



Gaußstraße 9 • 31275 Lehrte • Tel.: 05132 – 4077



Fotos: Liqui Moly

Großputz im Benzin-Einspritzsystem

Der Frühjahrsputz ist für die meisten Menschen so obligatorisch, wie das Putzen der Gartenmöbel bevor sie zum Winterschlaf eingemottet

werden. Was für das Haus gut und teuer ist, sollte auch am Auto erledigt werden. In der Regel beschränkt sich das Reinigen auf sichtbare Stellen

wie die Karosserie. Geradezu stiefmütterlich vernachlässigt wird das Herzstück eines Wagens: der Motor. Ein Kraftstoffzusatz für Benzinaggregate, ein sogenanntes Additiv, reinigt und pflegt den Motor. „Klebrige, harzartige Ablagerungen in der Einspritzanlage werden beseitigt“, erklärt LIQUI MOLY-Anwendungstechniker Dietmar Schmid. „Fahrzeuge, die überwiegend auf kurzen Strecken genutzt werden und solche mit hoher Laufleistung erhalten wieder ihre ursprüngliche Motorleistung und die Abgaswerte erreichen wieder die vorgeschriebenen Werte. Bei neueren Autos entsteht erst gar keine Verschmutzung“, erläutert Anwendungstechni-



ker Schmid die Wirkung des Injection-Reinigers von LIQUI MOLY aus Ulm. Eine verbesserte Kraftstoffausbeute erzeugt weniger Schadstoffe und reduziert so die Umweltbelastung. Das Produkt ist besonders für Katalysator-Motoren geeignet. **Infos unter www.liqui-moly.de**



LIQUI MOLY-Anwendungstechniker Dietmar Schmid

Standheizung für Kleinwagen

Wenn es draußen schneit und friert, ist die Zeit der Standheizungen gekommen. Statt zitternd Eis zu kratzen, sich morgens in ein warmes Auto setzen – das ist nicht nur angenehmer, sondern erhöht auch die Fahrsicherheit. Und da die Standheizung den Motor ebenfalls vorwärmt, sinkt der Kraftstoffverbrauch. Was viele nicht wissen: Auch für Besitzer von Kleinwagen macht es durchaus Sinn, eine Standheizung nachzurüsten.

Da für Kleinwagen ein Einstiegsmodell wie die Webasto Thermo Top E ausreicht, halten sich die Kosten für Kauf und Einbau der Standheizung im Rahmen – und sind meist niedriger als vermutet. Zumal es auch noch die Möglichkeit gibt, sich die Standheizung finanzieren zu lassen. Unter www.standheizung.de ist im Internet eine Liste hinterlegt, auf der alle Kleinwagen-Modelle auf-

gelistet sind, in die sich die Thermo Top E problemlos einbauen lässt. Dazu gehören natürlich auch alle Publikumsliebhaber wie smart, Ford Ka, VW Polo, Ford Fiesta, Fiat 500 und Mini.

Infos unter:
www.standheizung.de



Scheibenkratzen muss nicht sein, denn auch für Kleinwagen lohnt sich der Einbau einer Standheizung

Fotos: Websto



Fotos: Hersteller

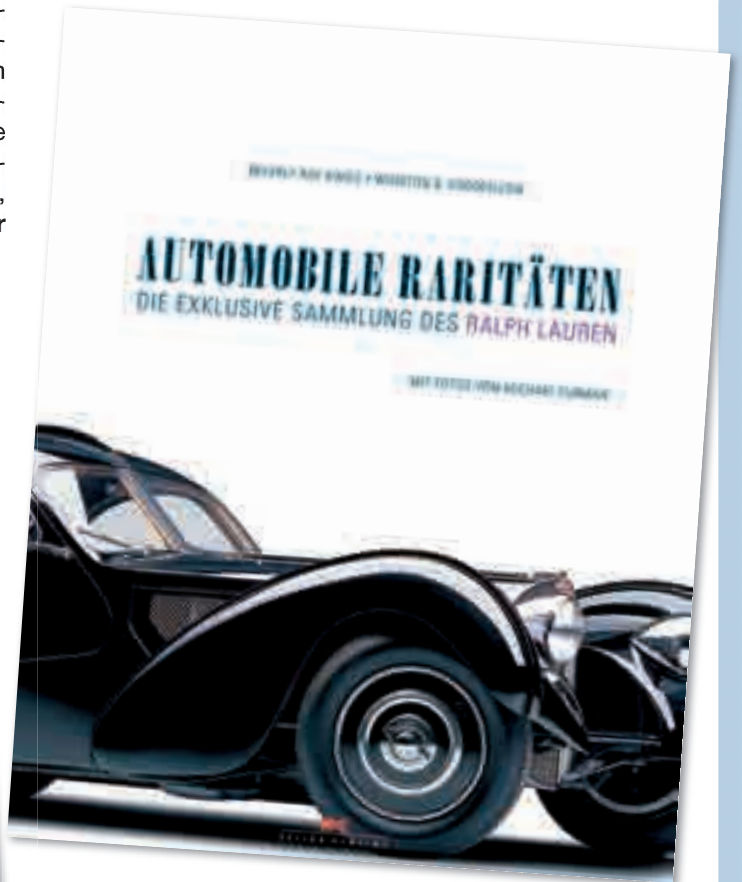
E-Autos

Alle Welt spricht drüber – hier kommen die Hintergrundinformationen: Mit „E-Autos“ bringt Delius-Klasing den Ratgeber zum Thema umweltfreundliche Automobilkonzepte. Mit einer Übersicht über alle Elektro- und Hybridautos, die heute und in naher Zukunft zu erwerben sind, Kosten-

und Umweltcheck, Kaufberatung und mehr gibt dieses informative und optisch ansprechende Buch kompetente Antworten auf alle Fragen rund um die alternativen Antriebe. 192 Seiten, Preis 19,90 Euro. **Infos unter www.delius-klasing.de**



Automobile Raritäten



Der Mann macht nicht nur ansprechende Mode, er hat auch einen erlesenen Geschmack, was Autos angeht: Ralph Laurs Sammlung automobiler Raritäten reicht vom Blower Bentley von 1929 über das extravagante Bugatti 57SC Atlantic Coupé bis hin zum rasanten Supersportwagen McLaren F1. Tolle Bil-

der und Detailaufnahmen des Automobilfotografen Michael Furmann und fachkundige Texte machen dieses 210 Seiten starke Buch zu einem Genuss für Sportwagen-Enthusiasten. Neuerscheinung von Delius Klasing, Preis 49,90 Euro. **Infos unter www.delius-klasing.de**

Asymmetrie trifft auf Harmonie Neues BORBET-Rad im Design TL

Zum Herbst/Winter 2010 stellt der Räderhersteller BORBET sein neues, hochmodernes ECE-Rad im Design TL vor. Das einteilige Rad, welches ECE-geprüft und somit europaweit eintragungsfrei ist, setzt Akzente durch seine turbinenartige Gestaltung: Asymmetrie trifft auf Harmonie, schon

im Stand wirkt es dynamisch. Das brillantsilber-lackierte BORBET TL-Rad ist in den Größen 5 x 14“ mit ET 35 und LK 100/5, 6 x 15“ mit ET 38 und LK 100/5 und 7 x 16“ mit ET 39 und LK 112/5 für einige Typen der Audi-, Seat-, Skoda- und VW-Fahrzeuge verwendbar.

Infos unter www.borbet.de





Licht prüfen lassen und Land Rover gewinnen

Foto: Land Rover



Bonn/Schwalbach/Taunus. Land Rover hat die Auto-Partnerschaft für den Licht-Test 2010 übernommen. Wenn im Oktober wieder rund zehn Millionen Autofahrer den kostenlosen Test der Fahrzeug-

beleuchtung in der Werkstatt nutzen, gewinnen sie nicht nur an Sicherheit, sondern haben auch die Chance auf einen neuen Land Rover Freelander TD4 im Wert von rund 35.000 Euro. „Mit der Gewinnspielkooperati-

on setzte sich eine über zwanzigjährige Tradition fort, den Appell für mehr Sicherheit auf unseren Straßen mit einem neuen Auto als attraktiven Preis zu verbinden“, betonte ein Sprecher des Deutschen Kfz-Gewerbes.

Die Autofahrer können unter www.licht-test.de und in den Kfz-Meisterbetrieben am Gewinnspiel teilnehmen. „Im Aktionsmonat Oktober werden in den 38.300 Kfz-Meisterbetrieben rund eine Million Teilnahmeflyer zum Gewinnspiel für die Kunden ausliegen“, sagte der Sprecher.

Die Bilanz des Licht-Tests

2009 zeigt: Bei jedem dritten Pkw (37,1 Prozent) funktioniert die Beleuchtungsanlage nicht richtig. Ab dem 1. Oktober können Autofahrer einen Monat lang die Lichtanlage ihres Autos im Meisterbetrieb der Kfz-Innung oder bei anderen Prüfstellen kostenlos überprüfen lassen. Das Deutsche Kfz-Gewerbe organisiert die Verkehrssicherheitsaktion gemeinsam mit der Deutschen Verkehrswacht. Neben Land Rover wird sie vom ADAC, Osram und dem Zentralverband der Augenoptiker unterstützt. Schirmherr ist Bundesverkehrsminister Dr. Peter Ramsauer.

Von Oktober bis Ostern mit Winterreifen sicher unterwegs

Foto: Michelin

Bonn. Die durchschnittlichen Tagestiefsttemperaturen in Deutschland sprechen eine deutliche Sprache: Im Oktober gibt es fast keine Wetterstation mehr, die nicht mindestens einmal am Tag sieben Grad oder weniger meldet. Folge: Die Zeit für Winterreifen ist da. Das Deutsche Kraftfahrzeuggewerbe empfiehlt deshalb, „von O bis O“ - von Oktober bis Ostern - auf Winterpneus zu wechseln, und das selbst dann, wenn man nicht in einer ausgewiesenen Schneeregion wohnt. Grund: die Fahreigenschaften von Sommergummis verschlechtern sich nicht erst bei Schnee und Eis. Schon bei Temperaturen unter sie-

ben Grad Celsius verhärtet die Gummimischung von Sommerreifen, sowohl Straßenhaftung als auch Kurvenstabilität nehmen ab und der Bremsweg verlängert sich erheblich. Deshalb sind Winterreifen ab Oktober die sichere Wahl.

Aufgrund ihrer besonderen Gesamtkonstruktion und speziellen Gummimischung bieten Winterreifen nicht nur auf Eis und Schnee, sondern auch schon in den nasskalten Herbstmonaten ein wichtiges Sicherheitsplus. Wie ein Sprecher des Kfz-Gewerbes betont, bleibe die Gummimischung durch die verwendeten Materialien auch bei niedrigen Temperaturen flexibel und kön-

ne deshalb besser in den Asphalt greifen.

Auch bei Winterreifen darf die Mindestprofiltiefe von 1,6 Millimetern nicht unterschritten

werden. Um aber im Schnee und auf Eis ganz sicher zu fahren, sollten Reifen über mindestens vier Millimeter Profiltiefe verfügen. -pm-



b.bluel

auto-TEILE

b. bluel Autoteile GmbH
Am Großmarkt 5
30453 Hannover
Tel. 0511/435081

b.bluel

auto-TEILE

b. bluel Autoteile GmbH
Philipp-Reis-Str. 9
31832 Springe
Tel. 05041/4055

Filter

Kühler

Lenkungsstelle

Bremsen

Auspuff

Kupplungen

Zündkerzen

Scheibenwischer

Karosserieteile

Anlasser

Lichtmaschinen

Zahnriemen

Spannrolle

Umlenkrolle

Batterien

Wasserpumpen

Bremsleitungen (-ANFERTIGUNG)

Bremsflügel

Stoßdämpfer

Kritischen

WWW.bluel-autoteile.de



Fotos: ProMotor

Achseinstellung bei Profis spart Geld

Bonn. Über kurz oder lang kann sich an jedem Auto die Achseinstellung verändern. Zum Beispiel haben die zahlreichen Schlaglöcher, die der harte Winter hinterlassen hat, viele Radaufhängungen in Mitleidenenschaft gezogen. Veränderte Werte für Spur, Sturz und Nachlauf können die Folge sein. Damit diese nicht zu erhöhtem Reifenverschleiß und zu einer Verschlechterung des Fahrkomforts und der Verkehrssicherheit führen, empfiehlt der Zentralverband Deutsches Kraftfahrzeuggewerbe (ZDK) eine Kontrolle der Einstellungen in der Kfz-Meisterwerkstatt.

Fehler in der Achsgeometrie sind nicht so leicht zu bemerken. Oft entstehen sie schleichend durch

Verschleiß an Gelenken, Spurstangen, Kugelbolzen oder Gummibuchsen. Selten fällt dem Autobesitzer auf, dass die Lenkung mit der Zeit schwammiger wird oder der Geradeauslauf zu wünschen übrig lässt. Und der ungleichmäßige Reifenverschleiß, der oft ebenfalls die Folge ist, wird meist erst richtig sichtbar, wenn es für den Pneu bereits zu spät ist.

Die Gründe für verstellte Fahrwerksgeometrien sind vielfältig. Neben schlechtem Straßenzustand sind es vor allem unsanfte Berührungen an Bordsteinen, die der Radaufhängung zu schaffen machen. Schon ein einmaliger harter Schlag kann die Einstellung außer Toleranz bringen. Aber auch ein schonender Umgang mit dem Auto verhindert nicht,



dass Teile der Lenkung und Radaufhängung langsam verschleifen und sich die Fahrwerksgeometrie damit verändert. Spätestens aber wenn das Auto nach einer Seite zieht oder die Reifen ungleichmäßigen Verschleiß zeigen, ist es Zeit für eine Kontrolle in der Fachwerkstatt. Sie verfügt nicht nur über moderne optische und elektronische Messgeräte, sondern auch über Erfahrung.

Der Kfz-Meister sieht

schon am Zustand der Reifen, ob das Auto Probleme mit der Spureinstellung hat. Fehler führen unter Umständen zum einseitigen Abrollen der Pneu. Das kann teuer werden. Der Kauf neuer Reifen und ein hoher Kraftstoffverbrauch kosten häufig mehr als die Spureinstellung in einem Kfz-Meisterbetrieb. Zudem sichern korrekte Werte für Spur und Sturz eine optimale Laufleistung - vor allem bei neuen Gummis. pm

Jetzt beantragen – Bares für Filter

Noch immer können Autotaler von Diesel-Pkw und leichten Nutzfahrzeugen eine Barförderung in Höhe von 330 Euro für die Filternachrüstung beantragen.

Die Antragsformulare dafür stehen unter www.pmsf.bafa.de bereit. Der Förder-

zeitraum endet am 31. Dezember 2010 oder wenn der Topf leer ist. Die Auszahlung erfolgt in der Reihenfolge der bei dem Bundesamt für Wirtschaft und Ausfuhrkontrolle (BAFA) eingegangenen vollständigen Antragsunterlagen.

Die begrenzte Menge an

Zuschüssen wird nach Ansicht des Deutschen Kfz-Gewerbes den Andrang in den Kfz-Meisterbetrieben erhöhen.

Allerdings könne es bei den Filtern eng werden. Deshalb rät der Branchenverband, die Filter rechtzeitig vorzubestellen.



Für Sie vor Ort!
Ihr Dienstleister rund ums Auto.

DEKRA Automobil GmbH

Niederlassung Hannover
Hanomagstr. 12
30449 Hannover
Telefon 0511.4 20 79-0
Telefax 0511.4 20 79-103

Mo-Fr.: 8-18 Uhr
Sa.: 9-12 Uhr

Außenstelle Hannover-Lahe
Rendsburger Straße 10
30659 Hannover
Telefon 0511.9 01 10-0
Telefax 0511.9 01 10-80

Mo-Fr.: 8-18 Uhr
Sa.: 9-12 Uhr

Station Hannover
Vahrenwalder Straße 207 A
30165 Hannover
Telefon 0511.3 71 72-8
Telefax 0511.6 33 48-1

Mo-Fr.: 8-17 Uhr

Außenstelle Hildesheim
Bavenstedter Straße 50
31135 Hildesheim
Telefon 05121.75 09 53-0
Telefax 05121.75 09 53-33

Mo-Fr.: 8-18 Uhr
Sa.: 9-12 Uhr

Station Alfeld
Brunker Stieg 6
31061 Alfeld
Telefon 05181.90 00-36
Telefax 05181.90 00-38

Mo-Fr.: 8-18 Uhr
jeden 1.Sa im Monat.: 9-12 Uhr

FrISChe Wischer für gute AussICht

Foto: ProMotor



Sie sorgen für den richtigen und blendungsfreien Durchblick. Damit dies so bleibt, brauchen Scheibenwischer regelmäßig frISChe Wischblätter. Denn zerschlossene Wischer hinterlassen Kratzer auf der Windschutzscheibe und verursachen Lichtbrechungen. Deshalb raten die Experten der Kfz-Innung mindestens alle zwölf Monate neue Wischlippen einzubauen. Auch eine saubere Front-

scheibe sorgt – wie die funktionierende Fahrzeugbeleuchtung – für erhöhte Sicherheit, sagen sie. Nach aktuellen Umfragen gelten die Scheibenwischer aber als Stiefkind der automobilen Vorsorge. Aus den Licht-Test-Aktionen der vergangenen Jahre wissen die Fachleute, dass sehr oft beratende Überzeugungsarbeit erforderlich ist, um das Sicherheits-Teil Scheibenwischer in das richtige Licht zu rücken.

Wer hat recht?

Der Alltag im Straßenverkehr stellt verschiedenste Anforderungen an den Autofahrer und kann im Bereich der aktuellen Verkehrsvorschriften vielfältige Fragen und Probleme aufwerfen. In dieser Reihe finden Sie dazu wichtige rechtliche Informationen vom Syndikus des ADAC Niedersachsen/Sachsen-Anhalt Christian Reinicke.

Dieses Mal zum Thema: Verkehrsregeln auf Parkplätzen

Immer wieder gibt es Unsicherheiten, wie man sich auf Parkplätzen und in Parkhäusern verhalten muss und wer wann für eventuelle Schäden aufkommt. Was ist denn eigentlich so grundsätzlich anders als auf der Straße?

Auf Parkplätzen gilt die StVO nicht uneingeschränkt. Der Grundsatz der allgemeinen Rücksichtnahme nach Paragraph 1 hat hier überragende Geltung. Die Vorfahrtsregelung „rechts vor links“ greift allenfalls im Hinblick auf sich kreuzende Fahrbahnen, nicht dagegen im Verhältnis Fahrbahn zur eigentlichen Parkfläche. Das heißt: Wer aus einer Parkbuchung ausfahren will, ist stets wartepflichtig.

Welche Auswirkungen hat das bei möglichen Kollisionen?

Es kommt nur selten vor, dass ein Fahr-

zeugführer im Streitfall allein die Schuld bekommt. Wer sich beispielsweise beim Rückwärtsfahren oder Wenden nicht so verhält, dass eine Gefährdung anderer Verkehrsteilnehmer ausgeschlossen ist, haftet dann nicht alleine, wenn sich das Fahrzeug des anderen Fahrzeugführers ebenso in Bewegung befunden hat. Regelmäßig wird eine hälftige Haftungsteilung vorgenommen, wenn beide Fahrzeuge rückwärts gefahren sind und keiner der beiden Halter beweisen kann, dass sein Fahrzeug bereits länger als das andere Fahrzeug gestanden hat.

Übrigens gibt es diese Haftungsteilung auch, wenn es zu einem Unfall mit einem Fahrzeug kommt, wo plötzlich die Tür geöffnet wird. Derjenige verstößt laut StVO gegen seine Sorgfaltspflicht beim Aussteigen, der Unfallgegner aber gegen die allgemeine Rücksichtnahmepflicht und damit haftet er mit 30 Prozent mit.

ADAC

ADAC Niedersachsen
Sachsen-Anhalt e. V.

Unsere Rechtsreihe soll in Folge fortgesetzt werden. Wenn Sie spezielle Fragen zum Verkehrs- oder Verbraucherschutz rund ums Auto haben, melden Sie sich doch bitte unter info@teamschroedel.de

Christian
Reinicke





Komplizierte Technik einfach erklärt

Das Doppelkupplungsgetriebe - von allem das Beste

Foto: VW

Man stelle sich ein Auto ohne Getriebe vor. Es hätte nur einen Gang und könnte bedingt durch die begrenzte Motordrehzahl maximal 20 bis 30 km/h fahren. Hätte es zusätzlich auch keine Kupplung, würde es dauernd fahren – solange wie der Motor läuft – da es keinen Leerlauf gäbe. Diese Tatsachen sind seit jeher bekannt und jedes Auto hat daher ein Getriebe und eine Kupplung (oder einen Wandler bei Automatik). Das Handschaltgetriebe kennt jeder, die Automatik ist auch schon ein alter Hut – aber was ist dann das Doppelkupplungsgetriebe?

Wie der Name schon erkennen lässt, ist das Doppelkupplungsgetriebe eine tech-

nische Abwandlung des manuellen Getriebes, jedoch mit der Bedienfreundlichkeit eines automatischen Getriebes. Dazu kommt noch, dass es ohne die Nachteile dieser beiden Getriebearten funktioniert, die da wären:

Handschaltung: Man muss arbeiten. Man muss im richtigen Moment die Kupplung treten, stets den richtigen Gang reinwählen, die Kupplung wieder gekonnt kommen lassen, und das ziemlich oft – vor allem im Stadtverkehr. Und: während des Schaltvorganges rollt das Auto, es entsteht eine „Pause“ beim Vorkommen...

Automatik: Hier steht an erster Stelle der höhere Kraftstoffverbrauch, da es bei die-

sen Getrieben keine Kupplung gibt, sondern einen Wandler. Dieser ersetzt eine Kupplung und funktioniert grob erklärt so, dass dickflüssiges Öl zum Wirbeln gebracht wird und dadurch die Getriebewelle mitdreht. Und eben hierbei geht relativ viel Energie zur Erzeugung von sinnloser Öl-Wärme verloren.

Kommen wir damit gleich zu den Vorteilen des Doppelkupplungsgetriebes: Hier muss der Fahrer nicht arbeiten, es gibt keine Zugkraftunterbrechung und es geht keine Energie „verloren“. Aber wie geht das?

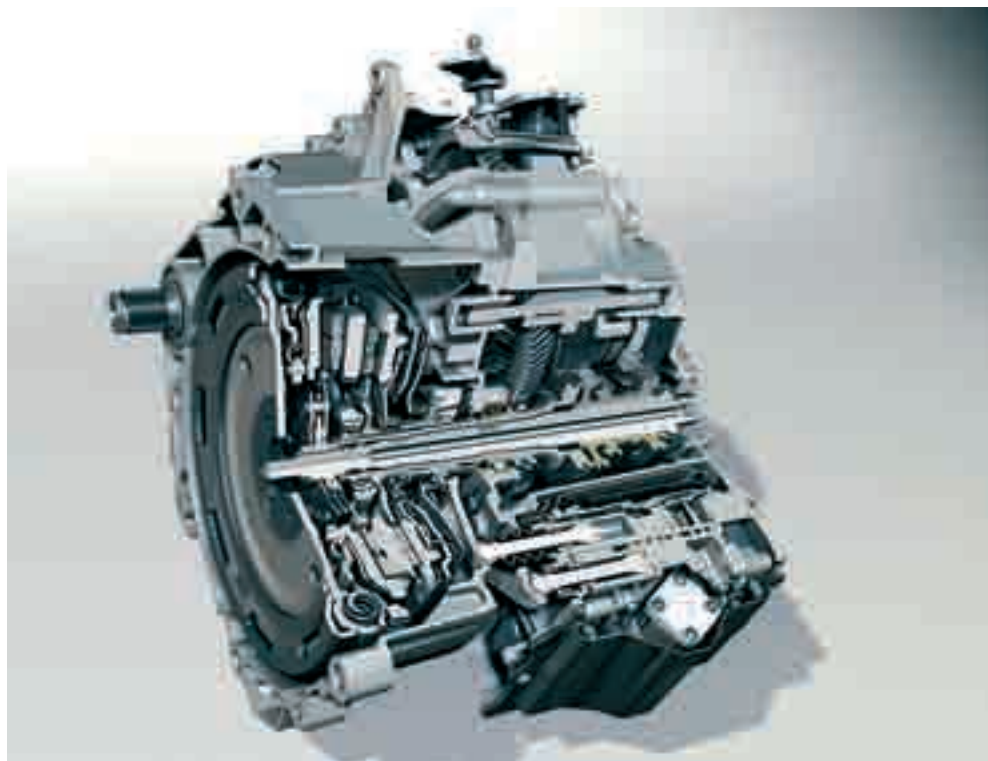
Der relativ einfache wie geniale Trick hierbei ist, dass ein Auto mit Doppelkupplungsgetriebe tatsächlich nicht nur

**Dipl. Ing.
Stephan Schroedel**



zwei Kupplungen, sondern im Prinzip auch zwei Getriebe hat. Während also das eine arbeitet, wartet das andere auf seinen Einsatz.

Aufgeteilt sind die beiden Getriebe üblicherweise so, dass das eine für die geraden, und das andere für die ungeraden Gänge zuständig ist. Über die zwei Kupplungen schaltet die Steuerung einfach hydraulisch von einem Teilgetriebe zum anderen. Beim Hochschalten von Gang 1 bis 6 springt das Getriebe also von Gang zu Gang immer im Wechsel von einem Teilgetriebe zum anderen hin und her. Am Ende teilen sich beide Getriebeteile wieder einen Ausgang und ab geht's Richtung Räder. Das Ganze klappt so blitzschnell (schneller als der schnellste Kupplungsfuß), dass weder die Zugkraft, noch der Spaß am Beschleunigen unterbrochen wird.



Das 7-Gang Doppelkupplungsgetriebe von VW.

Haben Sie Fragen zur Funktion einer Technikkomponente an Ihrem Fahrzeug? Dann senden Sie uns eine Mail an info@teamschroedel.de

Unser Dipl. Ing. freut sich, wenn er sein Wissen weitergeben und Ihnen das Teil in einer der nächsten Ausgaben erklären kann.



Gerd Schöler,
Verkehrssicherheitsberater der Polizei Hannover

Zum Thema:

Hannovers erste City-Fahrradstraße

Nach zwei Jahren Bauzeit und Investitionen von rund 2,3 Millionen Euro wurde am Freitag, 13. August, in Hannovers Innenstadt die Fahrradstraße „Lange Laube“ eröffnet. Dieses nutzte die Polizei Hannover, um mit vielfältigen Aktionen auf ihr abwechslungsreiches Fahrradpräventionsprogramm hinzuweisen. Ein buntes Programm und tolles Wetter lockte unzählige Anwohner und Besucher auf die neu umgebaute Straße, in der seit diesem Tag die Radfahrer, bei denen es sich zu Spitzenzeiten immerhin um etwa 400 pro Stunde handelt, den Ton angeben dürfen. Zum Beginn der Veranstaltung richteten Oberbürgermeister Stephan

Weil, der stellvertretende Vorsitzende der Geschäftsführung der Verlagsgesellschaft Mad-sack Herbert Flecken und Polizeipräsident Uwe Binias kurze Grußworte an die Anwohner, Geschäftsleute und Besucher. Insbesondere Uwe Binias betonte, dass die Radfahrer als schwächste Verkehrsteilnehmer immer noch bei einer Vielzahl von schweren Unfällen beteiligt sind. Dabei treffe die Schuld nicht immer nur die anderen, auch das rücksichtslose Verhalten der Radler trage erheblich zum Unfallgeschehen bei. Im Anschluss eröffnete die Gruppe dann radelnd, ergänzt durch den Polizeivizepräsidenten Rainer Langer, die neu erbaute Fahrradstraße.



Eröffnung der Fahrradstraße „Lange Laube“ in Hannovers Innenstadt



XF
EDITION

AB 299,- €*

3 JAHRE GARANTIE OHNE
KILOMETERBEGRENZUNG

Sportlicher Luxus in Bestform.
Der neue Jaguar XF 3.0 V6
Diesel Edition.

Der Jaguar XF verbindet das Design und Fahrverhalten
eines Sportwagens mit der Eleganz und Ausstattung
einer Luxuslimousine. Im neuen Jaguar XF 3.0 V6
Diesel Edition mit 155 kW (211 PS) erleben Sie sportlichen
Luxus jetzt schon ab 47.900,- € bzw. 299,- € pro Monat*.
Lassen Sie sich bei einer Testfahrt begeistern.



KAMPS IN HANNOVER GMBH & CO. KG
Podbielskistraße 322
30655 Hannover
Tel. 0511 358550
www.jaguarhannover.de

* Barpreis 47.900,-, monatliche Leasingrate 299,-, Leasingsonderzahlung 9.800,-, Laufzeit 36 Monate, Gesamtleistung 15.000 km. Ein Angebot der Jaguar Bank. Ab sofort bestellbar.
Sieger der Kategorie „Obere Mittelklasse Importwertung“ bei der Leserwahl „Die besten Autos“ der auto motor und sport, Ausgabe 4/2010.

Kraftstoffverbrauch l/100 km: 9,5 (innerorts), 5,5 (außerorts), 6,8 (kombiniert); CO₂-Emission: 179 g/km (kombiniert), EURO 5. Die Angaben wurden ermittelt nach den vorgeschriebenen Messverfahren (RL 80/1268/EWG). Die Abbildung zeigt Sonderausstattungen.

THIS IS THE NEW **JAGUAR**