

WELT DER MOBILITÄT

MANIFEST FÜR DAS AUTOLAND ÖSTERREICH



DAS BRAUCHT DAS AUTOLAND

Helmut List, Helmut Marko, Christina Granitz, Wolfgang Plasser im Interview.

Seiten 6-12

DIE GROSSE PORSCHE-SAGA

Ein Weltkonzern, der in Österreich entstand.

Seiten 18-20

HELLE KÖPFE AUS ÖSTERREICH

Geniale Techniker und revolutionäre Designer.

Seiten 14-16, 64/65, 70/71

**KLEINE
ZEITUNG**

SKODA

DER NEUE **ELROQ**

100% elektrisch.



Bei Ihrem
Škoda Betrieb.

Schon ab
28.590,- Euro

Bei Finanzierung, Versicherung und Service über die Porsche Bank.

Symbolfoto. Stand 21.07.2025. Alle Preise unverb., nicht kart. Richtpreise in Euro inkl. NoVA und 20% MwSt. Berücksichtigte listenpreismindernde Privatkunden-Nachlässe gelten mit Kaufvertrags-/Antragsdatum von 11.02. bis 02.12.2025: 2.400,- 130 Jahre Bonus, 2.500,- Finanzierungs-, 1.000,- Versicherungs- (bei Abschluss einer KASKO Versicherung) und 1.000,- Service-Bonus (bei Abschluss eines Service- oder Wartungsproduktes) der Porsche Bank. Mindestlaufzeit 36 Monate. Mindest-Nettokredit 50% vom Kaufpreis. 130 Jahre Bonus ist nicht mit dem „E-Mobilitäts-Bonus“ kombinierbar. Elektr. Reichweite lt. WLTP. Stromverbrauch: 15,3–21,0 kWh/100 km. CO₂-Emission: 0 g/km.

skoda.at | facebook.com/skoda.at | youtube.com/skodaAT | instagram.com/skodaAT



Viel stärker, als man glaubt

Krise. Pleiten. Personalabbau. Liest man die Schlagzeilen der letzten Monate, herrscht im Autoland Österreich Land unter. Eine Vollbremsung im Kopf, muss man leider attestieren. Vertieft man sich ins Thema, kommt ein anderes Bild zum Vorschein. Das Autoland Österreich besitzt immer noch eine ungeheure Kraft. Es ist historisch gewachsen, aus dem Land kommen Köpfe, die die Autowelt verändert haben – und es immer noch tun.

Die Stimmung braucht einen U-Turn, mit Mut und Entschlossenheit. Österreich lebt vom Auto, seine Wirtschaftskraft dauernd krank zu reden und die individuelle Mobilität grundsätzlich in Frage zu stellen, bedeutet die Bedürfnisse vieler auszublenden.

Deshalb ist genau jetzt der richtige Zeitpunkt, ein Manifest für das Autoland Österreich zu verfassen. Es verdichtet Ideen, Leistungsschau und Herausforderungen. Wir müssen dabei nichts beschönigen. Es geht um Selbstbewusstsein, Courage und Haltung. Das wird mit jeder Geschichte in diesem Magazin deutlicher. Jene Menschen, die heute zu Wort kommen, beweisen eines: Das Autoland Österreich ist viel robuster und stärker als man glaubt.

Herzlich,

Didi Hubmann

Leiter Mobilitätsredaktion
didi.hubmann@kleinezeitung.at

IMPRESSUM

Geschäftsführung: Xenia Daum | Chefredakteur: Oliver Porkony | Gesamtverantwortung: Didi Hubmann | Gestaltung: Monika Hubert, Tim Kirchner für Kleine Zeitung GmbH © Design & Medien | Bildbearbeitung: Winona Pilat | Lektorat: Katrin Ruckenstein, Michaela Kolb | Projektleitung: Gerhard Nöhner | Texte: Didi Hubmann, Gerhard Nöhner, Martin Strubreiter | Werbemarkt: Harald Käfer | Coverfoto: AdobeStock, Cluster, Oliver Wolf (2), APA/Rössler, BMW, Mcklein, Rigaud, imago | Medieninhaber und Herausgeber: Kleine Zeitung Co KG, Gadollaplatz 1, 8010 Graz | Herstellungsort: Druck Styria GmbH & Co KG | ET: 27. September 2025 | Alle Rechte, auch die Übernahme von Beiträgen nach §44 Abs. 1 und 2 Urheberrechtsgesetz, sind vorbehalten.

AUTOLAND
ÖSTERREICH.



EIN LAND
IM WANDEL.

IM INTERVIEW

List, Plasser, Marko, Granitz: Die großen Vordenker des Autolandes. 06

HELLE KÖPFE

Menschen, die das Autoland Österreich prägten und prägen. 14

DIE PORSCHE-STORY

Der Weltkonzern, der aus Österreich kam. 18

DER CLUSTER

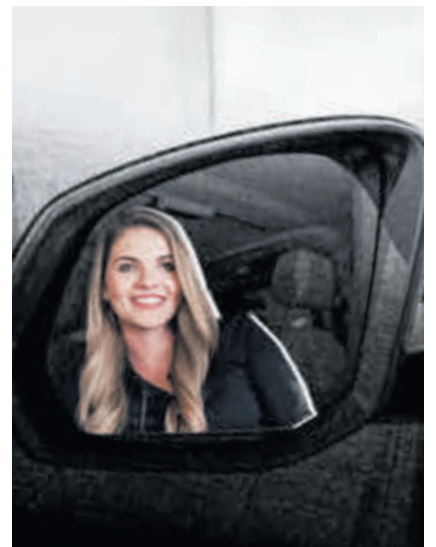
Zur Lage: Was das Autoland gerade jetzt benötigt. 24

MEINUNGSSTARK

Warum Menschen an das Autoland Österreich glauben. 26

F1 DER ZULIEFERER

Das Geheimnis um Pankl: Wie das Unternehmen die F1 ausrüstet. 28



DAS IST DIE ZUKUNFT

Wie sich AVL List mit neuen Technologien neu erfindet. 30

VERSTECKTER CHAMP

Wie ALP.Lab Busse autonom fahren lässt. 32

KNOW-HOW AUS GRAZ

Das Virtual Vehicle: Software-Basis für alle Autohersteller. 33

MEHR LEISTUNG, BITTE!

Klartext: Porsche-Holding-Chef Hans Peter Schützinger. 34

MUTMACHER STEYR

So hat sich das BMW-Motorenwerk Steyr selbst gerettet. 36

FOKUS WETTBEWERB

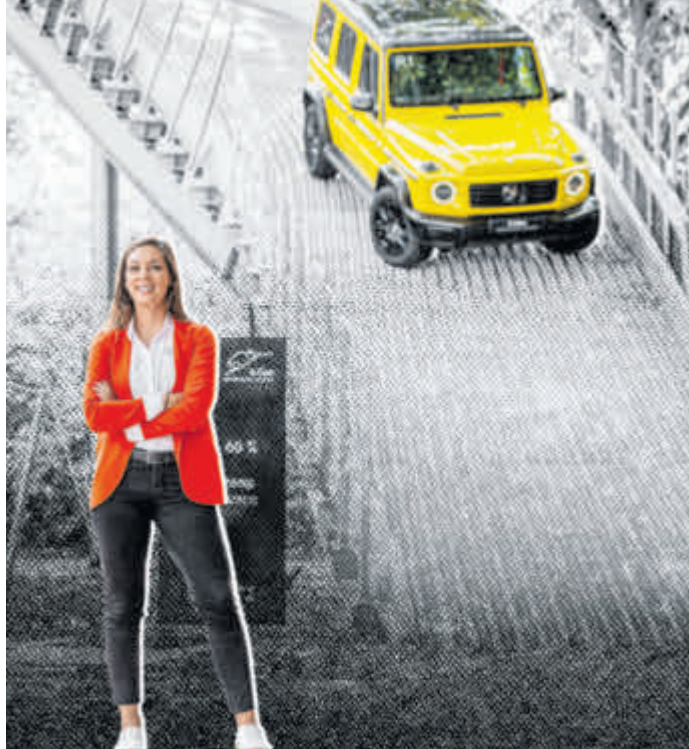
Österreichs BMW-Chef Alexander Bamberger im Interview. 38

ENTHÜLLT

Hansjörg Mayr (Denzel) enthüllt Chinas Pläne für Österreich. 40

IM GESPRÄCH

Das sind die Macher hinter den China-Marken. 42



DAS KTM-COMEBACK

So geht es mit den Autos von KTM weiter. 48

DER WELTSTAR

Der Mercedes G und die Menschen, die ihn groß machen. 52

KUNSTFERTIG

So verändert Automobilsponsoring Österreichs Kulturwelt. 56

TECHNOLOGIE-TRANSFER

Wie Motorsport in die Serie findet: Alex Wurz analysiert. 60

RAUMHAFT

Der Mann hinter dem Bulli: Albert Kirzinger verrät seinen Stil. 64

BITTE VEGAN!

Wie mit Know-how aus Österreich veganes Autoleder entsteht. 68

PERFEKTE LINIE

Skoda-Designer Karl Neuhold über seinen Traum. 70

SPIELBERG

Von der Rumpelpiste zum Spielberg: Die Mateschitz-Story 72

ZUKUNFT DES ANTRIEBS

So prägt Toyota-Technikchef Gerald Killmann den Konzern. 74

ENTE GUT, ALLES GUT

Auf den Spuren der französischen Nonkonformisten. 78

MAMMUTAUFGABE

Die größte Elektrifizierungswelle des Landes: Die Post steigt um. 80

GESCHICHTSSTRÄCHTIG

Italophile Alfa-Helden: Von Rindt bis Berger. 84

VON MENSCH ZU MENSCH

Warum Anna Paier doch an den Autohandel glaubt. 86



Oliver Wolf, VW, Rigaud

50 Jahre
POLO

Ab € 13.990,-*

Ein Volkswagen fürs Leben. **Der Polo**

Seit 68 Jahren die Nr. 1 in Österreich



vw.at/polo

*Alle Preise/Boni sind unverbindl. empf., nicht kartell. Richtpreise/Nachlässe inkl. NoVA u. MwSt. und werden vom Listenpreis abgezogen, nur für Privatkunden. Preis bereits abzgl.: € 1.500,- Eintauschbonus bei Eintausch eines Gebrauchten und Kauf eines neuen VW PKW Modells (Verbrenner). Die Aktion ist limitiert u. kann pro Käufer nur einmal in Anspruch genommen werden. € 1.500,- Porsche Bank Bonus bei Finanzierung über die Porsche Bank (Verbrenner). € 1.000,- Versicherungsbonus bei Finanzierung und Abschluss einer KASKO Versicherung über die Porsche Bank Versicherung, sowie € 1.000,- Servicebonus bei Finanzierung und Abschluss eines Service- oder Wartungsproduktes über die Porsche Bank. Mindestlaufzeit 36 Monate, Mindest-Nettokredit 50 % vom Kaufpreis. Gültig bis 28.11.2025 (Kaufvertrags-/Antragsdatum). Kraftstoffverbrauch: 5,1 – 7,0 l/100 km. CO₂-Emissionen: 116 – 160 g/km. Symbolbild. Stand 09/2025.

INTERVIEW

WAS BRAUCHT DAS AUTOLAND ÖSTERREICH?



Mit
Deregulierung
und weniger
Bürokratie.

Wolfgang Plasser
Pankl-Chef



Umdenken,
und neue
Bereiche
suchen.

Helmut List
AVL-Chef

Vordenker und Lenker des Autolandes Österreich.
Was uns retten kann, wie wir China überholen und warum wir
weniger Bürokratie brauchen: Christa Granitz, Helmut List,
Helmut Marko und Wolfgang Plasser im Gespräch.

*Die Regulierungswut der österreichischen
Politik holt sie trotzdem immer wieder ein.*

TEXT: GERHARD NÖHRER, DIDI HUBMANN

FOTOS: OLIVER WOLF



Der Standort
Österreich braucht
Förderprogramme.

Christa Granitz
Leiterin Produktsteuerung G-Klasse



Es geht jetzt
nur noch
um geistige
Innovation.

Helmut Marko
Red-Bull-
Motorsportberater



Österreich schrieb die Automobilgeschichte von Beginn an mit. Wie ist Ihr Blick auf diese Vergangenheit, welche Österreicher waren für Sie prägend?

HELMUT LIST: Der Vater natürlich, in unmittelbarer Nähe. Das hat sicherlich auch mitgeprägt. Und Siegfried Marcus natürlich, er hat in Österreich das erste Auto gebaut.

HELMUT MARKO: Ich habe mit zwei außergewöhnlichen Personen zusammengearbeitet: Wolfgang Denzel, der den BMW 700 mehr oder minder in Eigenregie kreiert hat und mit diesem Auto mehr oder weniger die Rettung der BMW AG durchgezogen hat. Und auf der anderen Seite Ferdinand Piëch, den ich als Rennchef erlebt habe. Mit einer Konsequenz, die auch in der jetzigen Formel 1 nicht vorhanden ist. Mit der Homologation des 917er-Rennwagens hat er Porsche an den Rand des finanziellen Abgrunds gebracht. Aber das war ihm egal. Er wollte Ferrari schlagen.

CHRISTINA GRANITZ: Ich habe zuerst den Produktbezug gehabt, allen voran war die G-Klasse, die man als das österreichische Fahrzeug bezeichnen muss. In Bezug auf Fahrzeuge und Persönlichkeiten war es Niki Lauda, der das österreichische Bild stark geprägt hat. Und dann: Magna, Frank Stronach.

WOLFGANG PLASSER: Ich möchte ganz weit zurückgehen. Camillo Castiglioni war in den 20er-Jahren des vorigen Jahrhunderts Großaktionär

bei Austro-Daimler und später auch bei BMW. Er hat mit dem Ferdinand Porsche in Wiener Neustadt Autos gebaut. Er war ein Riesen-Spekulant, aber er hat immer bei den Firmen etwas bewegen wollen: Er hat BMW gekauft, und BMW dazu gebracht zuerst Motorräder zu bauen und dann Autos. Er hat das geschickt gemacht: In der Hochinflationszeit Firmen gekauft, und den ersten Teil angezahlt – und der zweite war dann nichts mehr wert ...

Für eine österreichische Automarke hat es am Ende aber nicht gereicht, sieht man aktuell der Kleinserien-Manufaktur KTM ab. Wieso eigentlich nicht? Was hat Österreich gefehlt?

PLASSER: Weil der Heimmarkt zu klein war und ist.

LIST: Österreich ist zu klein für den Heimmarkt. Eine Chance wurde bei Steyr-Daimler-Puch vertan: Man hatte damals mehrere Branchen, aber keine Chancen einige Bereiche zu verkaufen, und sich auf wenige Bereiche zu konzentrieren.

Und aus dem Austro-Porsche, wie ihn der ehemalige Bundeskanzler Kreisky haben wollte, ist nichts geworden.

LIST: Da ist bald rausgekommen: Wir machen Automobilindustrie und liefern Teile und Entwicklungen zu, und können mehr Umsatz machen als mit einem Auto.

MARKO: Pankl ist ein gutes Beispiel, bis in den Rennsport, wir beziehen sehr viele Teile für unser Formel-1-Auto ...

PLASSER: ... immer noch zu wenige Teile (lacht) ...

MARKO: ... und List ist noch besser und noch teurer (lacht). Wir sind ein Vorzeigeprojekt von euch.

LIST: Aber es kaufen alle die Prüfstände (lacht). Man könnte sagen: Wir bauen viele Autos, aber nur in Teilen. Wir haben Komponenten und Methoden entwickelt, die revolutionär waren und sind. Das war ja auch ein Grundstein von uns.

Auch im Automobilrennsport stand Österreich stets in der Pole-Position. Speziell in der Königsdisziplin Formel-1 kam man an den Österreichern nur schwer vorbei: Rindt, Marko, Lauda, Berger. Und seit 55 Jahren haben wir auch eine Grand-Prix-Rennstrecke. Zufall, oder nicht?

MARKO: Es ist erklärbar mit den Persönlichkeiten, die dahinterstecken. Rindt ist nach der Matura mit Schulenglisch nach England gegangen. Lauda hat einen Kredit genommen, bei dem der Großvater gar nicht gewusst hat, dass er dafür bürgt. Anerkannt ist man bei uns erst, wenn man etwas gewonnen hat.

ZUR PERSON

CHRISTINA GRANITZ

Leiterin Produktsteuerung G-Klasse und Systemintegration, Studium an der TU Graz (Doktorarbeit/Maschinenbau/Heavy Duty/LKW-Motoren/Elektrifizierung bei Helmut Eichlseder), arbeitete auch für AMG Mercedes.



Und die Rennstrecke, der frühere Österreich- und heutige Red-Bull-Ring?

MARKO: Das war eine andere Geschichte, erst als Mateschitz das Projekt übernommen hat, wurde alles gut. Es war seine Initiative, eine Einzelinitiative und nicht weil jemand sagte, wir wollen das.

LIST: Und die Formel 1 ist für Ingenieure die große Herausforderung, man ist immer an der Grenze. Die Formel 1 hat bei den Hybrid-Motoren in den letzten fünf Jahren ihren Wirkungsgrad um 30 Prozent verbessert. Was wir hier gelernt haben, hat schon Auswirkungen auf die Serie – etwa in der Methodik. Der Hybrid setzt sich gerade ja durch, und hat einen hohen Wirkungsgrad im Alltag – von 50 Prozent.

GRANITZ: Was im Motorsport umgesetzt wird, bildet zumindest einen Grenzwert oder Orientierungswert ab, was möglich ist. Motorsport gibt Orientierung.

Das Autoland Österreich scheint in eine Schieflage geraten zu sein. Zölle, Konflikte, politische Wirren, alles beeinflusst auch mit seinen Ausläufern Österreich. Wie schätzen Sie die Situation ein?

LIST: Wir haben auf Engineering und Software keine Zölle. Autos sind hoch besteuert.

ZUR PERSON

HELMUT MARKO

(82, Graz), Schulfreund des F1-Weltmeisters Jochen Rindt. Jusstudium, Rennfahrer, Le-Mans-Sieger im Porsche 917, Rekordzeit/Targa Florio. Unternehmer, Hotelier, Red-Bull-Motorsportberater.



ANZEIGE

fahrtechnik
ÖAMTC

Führerschein Trainings

Fahrsicherheitstraining PKW oder Motorrad | Perfektionsfahrt Motorrad | Aufstiegspraxis | Mopedausbildung* | L17 Praxis Training | Motorrad 125er B-Schein

*Exklusiv in St. Veit.

ÖAMTC Fahrtechnik Zentren Kalwang | Lang/Lebring | St. Veit/Glan



YouTube



oeamtc.at/fahrtechnik/fuehrerschein

Für aktives Fahren



ZUR PERSON

WOLFGANG PLASSER

(63, Oberösterreich), Studium der Handelswissenschaften/WU Wien. Tätigkeiten bei der KPMG, der Investment Bank Austria, Finanzvorstand der Vossen AG. Seit 2018 ist Plasser CEO der Pankl AG.

PLASSER: Die Zölle sind jetzt gar nicht das Grundproblem. Es ist die Verunsicherung. Heute heißt es 30 Prozent, morgen 50 und dann noch mehr. Und das in einer Zeit, in der seit drei Jahren Rezession herrscht.

LIST: Es entwickelte sich eine Situation, mit der viele so nicht gerechnet hatten: Deutschland agiert derzeit eher zurückhaltend und investiert aus Unsicherheit vergleichsweise wenig in die Zukunft. Vieles wird aufgeschoben, obwohl absehbar war, welche Entwicklungen anstehen würden – ähnlich wie beim Thema Hybridtechnologie, bei dem China mit Konzepten wie Range Extender frühzeitig eine mögliche Richtung aufgezeigt hat.

MARKO: In Deutschland investiert man nahezu nichts, es wird abgewartet.

GRANITZ: Der Kunde ist auch kein Stereotyp mehr, er funktioniert nicht mehr weltweit. Das wirkt sich auf einen Hersteller, der global arbeitet, aus. Die vernetzten, fragmentierten Lieferketten funktionieren außerdem aufgrund der Zölle nicht mehr. Sie sind nicht mehr so profitabel, wie sie einmal waren. Man muss regional jetzt mehr auf den Kunden eingehen, dementsprechend habe ich die Notwendigkeit, die Wertschöpfung auf ein lokaleres Netzwerk zu beziehen. Das ist etwas, bei dem das Autoland Österreich wieder stärker zum Zug kommen könnte.

PLASSER: Viele Hersteller haben ja gesagt, wir

bauen den Markt für E-Autos um, die Kunden werden das kaufen. Aber das ist nicht der Fall.

GRANITZ: Der Trend hin zu alles im Fahrzeug mit Software zu testen, die Entwicklung zu virtualisieren: Darum geht es heute. Nur so werden wir schneller.

Wie müssen sich die Unternehmen im Autoland Österreich verändern, um in diesen Zeiten bestehen zu können? Müssen oder können wir uns überhaupt von Deutschland loslösen?

LIST: Nein, auch Deutschland hat dasselbe Problem, auch Deutschland muss den Weltmarkt bedienen. In Deutschland ist das Tempo in einigen Bereichen etwas zurückgegangen, unter anderem weil man sehr sorgfältig vorgehen und mögliche Fehler vermeiden wollte.

PLASSER: Das lähmt das Land. Diese Mentalität verlangsamt alle Entwicklungsprozesse.

GRANITZ: Genau das ist der Unterschied zur Entwicklungsgeschwindigkeit zu den Chinesen. Wir waren immer fokussiert auf die Hardware und die Qualität. Jetzt kommt aber das softwarebasierte Fahrzeug. Software ist für den Kunden erlebbar und bringt Features ins Fahrzeug, die es noch nie gegeben hat. Plötzlich ändern sich auch die Prozesse, mit der ganzen Geschwindigkeit aus China, auch für uns in Österreich.

Wie verändert das das Autoland Österreich? Können wir mit unserer 7:36-Stunden-Arbeitszeitfixierung überhaupt noch mithalten?

MARKO: Wir haben grundsätzlich in ganz Europa eine Überbürokratisierung, die nicht nur ins Geld geht, sondern auch die Motivation stark zurückschraubt.

LIST: Nein, das kann nur schwer gutgehen, das hängt auch von den Einzelfällen und den Modellen ab. Aber: Wenn es zu teuer wird, dann geht das in Österreich nicht mehr.

Ist der Standort Österreich noch wettbewerbsfähig?

LIST: Das glaube ich schon. Wir setzen auf Software, wir haben 3000 Software-Mitarbeiter. Und wir bemühen uns, schneller als die Chinesen zu sein. Ein Vergleich: In China wird eben sechs Tage die Woche und zehn Stunden am Tag gearbeitet. Wir haben nur eine Chance: Wir müssen einfach intelligenter entwickeln als die Chinesen.

MARKO: Wir müssen cleverer sein, wir haben ein ungeheures Hochschulpotential, das müssen wir noch besser nutzen. Es geht jetzt nur noch um geistige Innovation, da liegt die Zukunft.

PLASSER: Wir verkaufen Entwicklungsleistungen.

DEIN START IN DIE CUPRA WELT.



CUPRA Leon
bereits ab € 25.900,-¹



CUPRA

Jetzt bei deinem CUPRA Partner.

1) Unverbindl. empf., nicht kart. Richtpreis inkl. USt. und NoVA. Bereits berücksichtigt: € 4.000,- Performance Prämie, € 500,- Einführungsprämie, € 2.000,- Finanzierungs- und € 500,- Versicherungsbonus bei Finanzierung und Abschluss einer KASKO über die Porsche Bank Versicherung, € 1.000,- Servicebonus bei Finanzierung und Abschluss eines Service- oder Wartungsproduktes über die Porsche Bank. Gilt für Privatkunden. Mindestlaufzeit 36 Monate. Mindest-Nettokredit 50 % vom Kaufpreis. Gültig bis 30.11.2025 (Kaufvertrags-/Antragsdatum). Boni sind unverbindl., nicht kart. Nachlässe inkl. USt. und NoVA. 2) 5 Jahre Garantie oder 100.000 km Laufleistung, je nachdem, was früher eintritt. Verbrauch: 0,3 - 8,0 l/100 km. Stromverbrauch: 15,7 - 20,6 kWh/100 km. CO₂-Emission: 7 - 181 g/km. Symbolfoto. Stand 08/2025.

5 JAHRE
GARANTIE²

Und warum haben wir so hohe Marktanteile?
Weil wir Lösungen so rasch parat haben.

Ist es finanziell überhaupt noch denkbar, dass in Österreich wie bei Magna eine Automobilfertigung bestehen bleibt?

LIST: Es ist alternativlos. Aber man wird mit Teilen der Produktion in andere, günstigere Länder gehen, wie Marokko, Indien, Rumänien, Ungarn. Und von dort zukaufen.

MARKO: Das beste Gegenbeispiel ist der Mercedes G, es ist das Auto mit der höchsten Marge im Mercedes-Konzern. Man muss seine Nischen finden.

PLASSER: Mit dem G geht's, mit einer A-Klasse wird es schon schwierig.

Ist es denkbar, dass in Österreich die Chinesen ein Auto fertigen lassen?

LIST: Das ist aufgrund der Kostenstruktur nur schwer vorstellbar. Eine Komponentenfertigung, wie sie jetzt bei Magna für chinesische Hersteller gemacht wird, schon – aber eine volle, klassische Fertigung für ein günstiges Auto ist bei unserer Kostenstruktur nur schwer darstellbar.

Wie weit wird die Künstliche Intelligenz das Autoland Österreich verändern?

GRANITZ: Einen großen Fokus gibt es Richtung Datenmanagement. Daten herzunehmen, die schon verfügbar waren, und mit der KI Aspekte zu finden, die man früher gar nicht aufgrund der großen Datenmengen finden konnte. Auch in der Produktion und der Automatisierung wird die KI eine wichtige Rolle finden.

Ist Österreich bereit für die E-Mobilität?

LIST: Die Infrastruktur ist noch unzureichend, wir brauchen mehr und schnellere Ladepunkte, damit das Laden nicht eine schlechte Erfahrung wird. Auch die Nachbarländer müssen nachziehen.

Was fordern Sie von der Politik?

PLASSER: Wir brauchen Deregulierung und weniger Bürokratie. Und, dass man es dem Markt und den Kunden überlässt, was gebraucht wird. Die Gesamt-CO2-Bilanz ist bei einem E-Auto ja gar nicht so viel besser wie bei einem Verbrenner.

GRANITZ: Österreich stellt 85 Prozent unseres Stroms aus erneuerbaren Quellen her. Wer wäre denn bereit für die E-Mobilität, wenn nicht wir? Trotzdem: Der Kunde nimmt es nicht an, er ist sich nicht sicher, ob es das Richtige ist. Dementsprechend ist sich die Politik nicht sicher. Der Hersteller, der technologieoffen ist, hat den größten Erfolg – aber das ist nicht der profitabelste Weg. Und so geht die Schere auf.

Wie lässt sich der Standort Österreich absichern?

LIST: Umdenken, auch partielle Bereiche suchen. Wir machen für Honda in den USA Stromquellen – man könnte sagen, wir entwickeln uns zu einem Energieumwandlungsunternehmen. Mit unseren Technologien können wir von der Brennstoffzelle sowohl vom Strom zum Wasserstoff und umgekehrt gehen. Da geht es auch um die Sicherheit für das Stromnetz.

GRANITZ: Der Wirtschaftsstandort Österreich wird jetzt Förderprogramme brauchen, um Start-ups zu unterstützen.

MARKO: Bei uns kommen die Start-ups gar nicht mehr auf die Beine, weil es kein Geld gibt.

LIST: Es ist schlimm, dass eine Krise so tief geht, weil eine Nation immer weniger investiert und nicht an die Zukunft glaubt und China kopieren will. China zu kopieren kann keine Antwort sein.

PLASSER: Die Chinesen machen einfach. Wir überlegen zuerst wie wir es regulieren können, bevor wir ins Tun kommen. Unsere Regulierungswut ist ein riesiger Bremsklotz. Seit der Finanzkrise wollen Politiker und Bürokraten alles regeln. Wenn man alles regeln will, wird man langsam und träge.

LIST: Man kann sich so nicht am Weltmarkt bewegen.

MARKO: Es ist nicht nur das Autoland, das die Bürokratie trifft. Es ist ganz Österreich. 

ZUR PERSON

HELMUT LIST

(83, Graz), Maschinenbaustudium TU Graz (Diplomingenieur). Seit 1979 Vorstandsvorsitzender/CEO AVL List (weltweiter Mobilitätsdienstleister), die 1948 vom Vater gegründet wurde.



FLÜÜÜÜGEL

MIT UND OHNE ZUCKER.



HELLE KÖPFE BRAUCHT DAS LAND

Wir Österreicher haben das Automobil nicht erfunden, aber wir waren nahe dran. Von Pionieren, Visionären, Tüftlern und Strippenziehern, die das Fundament für das Autoland Österreich schufen.

Einige werden auch Sie überraschen.

TEXT: GERHARD NÖHRER

A Iso gut, daran wird nicht gerüttelt: Das erste Auto hat hochzufiziell Carl Benz erfunden. Am 29. Jänner 1886 meldete der deutsche Ingenieur sein Fahrzeug mit Gasmotorbetrieb in Berlin zum Patent an. Der Benz-Patent-Motorwagen Nummer 1 gilt als der Grundstein für das moderne Automobil, wie wir es heute kennen. In dieser Zeit waren aber auch schon in Wien geniale Erfinder am Werk, allen voran Siegfried Marcus, der gar schon 1870 einen Verbrennungsmotor mit Benzin gespeist und damit ein Fahrzeug – den Marcus-Wagen – betrieben hatte. Zu den Frühstartern gehörten auch Carl Gräf und Heinrich Pösendeiner, die 1898 einen Fronttriebler bauten. Oder Hans Ledwinka, der einen Rennwagen konstruierte. Und natürlich Ferdinand Porsche, der spätere Käfer-Erfinder, dessen bahnbrechender Entwurf des Lohner-Porsches, ein Elektrowagen mit Rad-

nabenantrieb, die Sensation der Pariser Weltausstellung war.

Man merkt schon: irgendwie waren wir schon von Anfang an dabei. Und die Geistesblitze und Leistungen der österreichischen Pioniere, Visionäre und Techniker ziehen sich wie ein roter Faden durch die Geschichte des Automobils. Wobei: Von den gut drei Dutzend Automobilfabriken, die in der ersten Hälfte des vergangenen Jahrhunderts vorwiegend im Großraum Wien entstanden, überlebte keine einzige Pkw-Marke beide Kriege. Namen wie Baia, Gloria, Rumpler, Perl, Seilnacht oder Stella kennt man heute nur noch aus einschlägiger Literatur. Industriegeschichte mit Nachhaltigkeit schrieben aber zweifellos die bekannten Marken wie Denzel, ÖAF, Gräf & Stift, Steyr, Daimler und Puch. Der Fusion der drei größten Hersteller des Landes im Jahr 1934 zur Steyr-Daimler-Puch AG ging nicht nur das ab 1957 in

Graz gebaute „Pucherl“ hervor, sondern auch der Haflinger und der Pinzgauer.

DER AUSTRO-PORSCHE

Der letzte Versuch, an die glorreiche und langjährige Tradition des Automobilbaus in Österreich anzuknüpfen, war der kühne Plan vom „Austro-Porsche“ Mitte der 1970-Jahre. Bruno Kreiskys Idee von einem kompakten Familienauto „Made in Austria“ sah Porsche als Entwicklungs- und Volkswagen als Vertriebspartner vor, doch da hatte der damalige Bundeskanzler die Rechnung ohne den Wirt gemacht. Denn schon bald war klar, dass Porsche nicht wirklich Interesse daran hatte und auch die österreichische Wirtschaft dem Traum des „Sonnenkönigs“ eine Absage erteilte. Ende 1977 war der „Austro-Porsche“ tot.

Die Implosion des Projekts war zugleich aber auch das Fundament, auf dem die österreichische Automobilzulie-





4



5



3



6



7



8



9

1. SIEGFRIED MARCUS
2. FERDINAND PIËCH
3. BRUNO KREISKY
4. BÉLA BARÉNYI
5. JOHANN PUCH
6. CARLO ABARTH
7. LOUISE PIËCH
8. FERDINAND PORSCHE
9. ERNST FIALA

fer-Industrie gebaut wurde. Dem guten Ruf als qualitätsvoller und innovativer Produktionsstandort folgten Weltkonzerne wie General Motors, Chrysler, Mercedes und BMW, die sich in Wien, Graz und Steyr ansiedelten. Mit seinen hundert Betrieben hat sich Österreich in den letzten Jahrzehnten zu einem verlässlichen und unentbehrlichen Partner für alle Automobilhersteller weltweit

entwickelt. Ob technisches Know-how oder Hightech-Produkte – in nahezu jedem Auto fährt ein Stück Österreich mit. Ob von List, Pankl oder Magna, wo man unter anderem als verlängerte Werkbank in Graz für Mercedes seit 45 Jahren die Geländewagen-Ikone „G“ montiert. Im Übrigen gibt es seit Jahren mit der Sportwagen-Manufaktur KTM und dem LKW-Produzenten Steyr Auto-

motive wieder zwei österreichische Hersteller.

Zurück zu den Pionieren, Visionären, Forschern und Technikern. Das Autoland Österreich wurde stets geprägt von außergewöhnlichen Persönlichkeiten, die mit zündenden Ideen und genialen Erfindungen in den frühen Jahren Wegbereiter der Mobilität waren. Zu den hellen Köpfen zählten neben Siegfried



10



11

10. FRANK STRONACH

11. JOCHEN RINDT

12. MAXIMILIAN MISSONI

13. NIKI LAUDA

Marcus, Johann Puch und Ferdinand Porsche die Grazer Wolfgang Denzel und Hans List, der Wiener Carlo Abarth oder Béla Barényi, der geistreiche Vater der Knautschzone.

JAHRHUNDERT-MANAGER

Danach waren es die Mitglieder der Porsche-Dynastie, die Geschichte schrieben und ganze Epochen dominierten. Wie Ferry Porsche, der noch den ersten Porsche 356 im kärntnerischen Gmünd bauen ließ. Oder seine Schwester Louise Piëch, die in Salzburg das heute größte und erfolgreichste Auto-Handelshaus Europas, die Porsche Holding, aus der Taufe hob. Und natürlich deren Sohn Ferdinand Piëch, dem Patriarchen von Wolfsburg. Ohne den in Wien geborenen Jahrhundert-Manager gäbe es den Volkswagen-Konzern in seiner heutigen Größe und Bedeutung nicht. Der brillante Vollbluttechniker setzte technische Meilensteine und war Architekt des 12-Marken-Imperiums. In dieser Ära waren auch der ehemalige Audi- und Fiat-Chef Herbert Demel und der Motoren-Guru von General Motors, Fritz Indra, Schlüsselspieler. Und natürlich Herbert Diess, der ehemalige BMW-Entwickler und kantige Ex-VW-Boss. Aber auch Ernst Fiala, den Vater des VW Golf, und Magna-Gründer Frank Stronach gilt es zu erwähnen.

SIE BEWEGEN DAS AUTOLAND

Auch in den heutigen turbulenten Tagen sitzen österreichische Top-Manager an den Schalthebeln der Macht. So beherrschen Wolfgang Porsche und Hans Michel Piëch über die Familien-Holding Porsche



12

SE, die 53,3 Prozent an der Volkswagen AG hält, Europas größten Autohersteller. Von Salzburg aus lenkt Hans Peter Schützinger die VW-Tochter Porsche Holding, die 40.000 Mitarbeiter in 29 Ländern beschäftigt. An vorderster Front der Branche ziehen auch einige Steirer die Fäden: Helmut List hält die Denkfabrik AVL auf Kurs, Johannes Roscheck ist Präsident von Audi China, Gerald Killmann glänzt als Technik-Chef von Toyota Europe, Maximilian Missoni steht als Design-Chef von BMW im Rampenlicht, Karl Neuhold kleidet Skoda ein und beim Start-up Ineos sorgt Hans-Peter Pessler als CEO für die Entwicklung der jungen britischen Geländewagenmarke.

DIE LEGENDÄREN SCHNELLSTEN

Und dann wäre da auch noch der Motorsport, wo die Österreicher in der Königs-



13

klasse eigentlich seit Jahrzehnten in der Pole-Position stehen und regelmäßig die österreichische Bundeshymne ertönt. Die Formel 1 ist rot-weiß-rot getränkt, mit Red Bull Racing an der Spitze, von Beginn an klug geführt von Helmut Marko, dem Mastermind des Weltmeisterteams. Der Grazer war hinter Didi Mateschitz auch stets ein leiser Strippenzieher in allen Red-Bull-Ring-Angelegenheiten. Der Le-Mans-Sieger zählte als Formel-1-Fahrer neben Jochen Rindt, Niki Lauda und Gerhard Berger zu den schnellsten Österreichern. Mit Dieter Quester, Helmut Koinigg, Otto Stuppacher, Harald Ertl, Hans Binder, Jo Gartner, Karl Wendlinger, Roland Ratzenberger, Patrick Friesacher, Alexander Wurz und Christian Klien saßen weitere elf Österreicher in Formel-1-Cockpits. Man darf sicher sein: Der nächste Österreicher kommt bestimmt.

LEISTBARE SUPER HYBRID DM-i TECHNOLOGIE IN TOP- AUSSTATTUNG. MIT BIS ZU 1.350 KM REICHWEITE. SICHERE BLADE BATTERY MIT VEHICLE-TO-LOAD.



BYD SEAL 6 DM-i TOURING ab € 35.890,-*

Normverbrauch: 1,7–2,6 l/100 km; Stromverbrauch: 14,6–16,4 kWh/100 km; CO₂-Emission: 38–60 g/100 km; Reichweite kombiniert: bis zu 1.350 km.

*Unverbindl. empfohlener, nicht-kartellierter Aktionspreis. Preis beinhaltet € 390,- für das Österreich Paket. Gültig bei Kaufvertrag bis 31.12.2025 bzw. bis auf Widerruf bei allen teilnehmenden BYD Partnern. Werte jeweils (gewichtet) kombiniert, nach WLTP-Prüfverfahren. Elektrische Reichweite bis zu 100 km. Antriebsbatterie-Garantie: 8 Jahre oder 200.000 km. Symbolfoto. Druckfehler, Irrtümer und Änderungen vorbehalten. Stand September 2025.



BYD
BUILD YOUR DREAMS

WIE ÖSTERREICH ZUR HEIMAT DES MYTHOS WURDE



↖ Wie die Alten fahren: Ferdinand Porsche im legendären 550er Spyder beim Gipfelsturm auf den Großglockner



Die Marke Porsche hat ihre Wurzeln in Österreich. Die Familien Porsche/Piëch bestimmen das Schicksal des VW-Konzerns, während Ferdinand Porsche mit analogen Autofesten eine digitale Gegenkultur kreiert.

Wie ist das, wenn Instagram Porsche mobil macht?

TEXT: DIDI HUBMANN

Um zu verstehen, warum Porsche nach Gmünd kam, muss man sich in die Kriegsjahre des vorigen Jahrhunderts zoomen: In der Nacht von 19. auf 20. Oktober 1944 gehen Bomben der Alliierten Streitkräfte auf Stuttgart nieder. Sie treffen das Werksgelände der Firma Porsche in Zuffenhausen, zerstören Reparaturteile und lassen technische Zeichnungen und Akten in Rauch aufgehen. Ferdinand Porsche verlegt sein Konstruktionsbüro nach Österreich. Seine Wahl fällt auf ein kleines Ende der Welt: die kleine Ortschaft Karnerau im Kärntner Liesertal, wo er Gelände und Gebäude des Sägewerks „W. Meinecke Holzgroßindustrie Berlin-Gmünd“ kauft. Bald hat man einen treffenden Spitznamen für das provisorische Werk mit seinen vielen kleinen Standorten und Behelfswerkstätten: „Vereinigte Hüttenwerke“.

Im Sommer 1947 starteten sein Sohn Ferry Porsche und dessen Team mit den Arbeiten am Projekt „356.49.001“, einem Sportwagen unter eigenem Namen. Der 001er-Zweisitzer wog 595 Kilogramm, basierte auf einem Gitterrohrrahmen, bekam eine Roadster-Karosserie aus Aluminium und Achsen vom VW Käfer. Der Rest ist Geschichte. Porsche 356, Porsche 911, Porsche Cayenne, Porsche Macan, Porsche Taycan. Österreich, Salzburg, Zell am See wurden für die Familien Porsche/Piëch Rückzugsorte, Wirtschaftszentren (Porsche Holding als

weltweiter Akteur im Autohandel), Ankerplätze. Aus dem Autoland Österreich heraus wird bis heute internationale Wirtschaftsgeschichte geschrieben.

WIE PORSCHE ENTSTAND

Im Zeitraffer der Geschichte. Nach den Kriegsjahren entwickeln sich mehrere Handlungsstränge: Die Porsche Konstruktionen GesmbH und die Marke Porsche werden gegründet. Eine Lizenzgebühr für jeden gebauten Käfer sowie die Genehmigung, auf Basis des Käfers einen Sportwagen – den Porsche 356 – bauen und über das später weltweite VW-Netz vertreiben zu dürfen, sind

„Der Porsche 356 jagt
die Berge
hinauf wie eine
Gemse und schafft
spielend 130 km/h.“

Ferry Porsche
Vater des Porsche 356

die Grundsteine für die Gründung der Porsche Holding – unter der Leitung von Louise Piëch. Daraus sollte im Laufe der Jahrzehnte eines der größten Unternehmen Österreichs entstehen. Heute ist man in 29 Ländern auf drei Kontinenten tätig. Die Geschäftsfelder heißen Automobil-Großhandel, Automobil-Einzelhandel, Finanzdienst-



☛ Vor dem Schüttgut in Zell am See: Ferdinand und Wolfgang Porsche

leistungen und IT-Systeme. Mehr als 37.200 Menschen arbeiten weltweit für die Porsche Holding, die alle Marken des Konzerns vertreibt.

Ein anderer Handlungsstrang erlebte turbulente Zeiten. Im Jahr 1992 stand Porsche vor dem Aus: Millionenverluste, Mercedes machte sich schon für die Übernahme bereit, ehe der spätere Chef Wendelin Wiedeking aufs Ganze ging: Er riskierte sogar sein Privatvermögen, um die Marke Porsche zu retten – und drehte das Steuer noch einmal um. Porsche wurde Kult, und so erfolgreich, dass man auch über Finanzgeschäfte so

„Eines der ersten Autos von Porsche war elektrisch und das kommt 120 Jahre später zurück. Der Drang, die Mobilität komfortabler zu machen, geht weiter.“

Ferdinand Porsche
Architekt

hohe Gewinne erzielte, dass man sich anschickte, die viel größere Volkswagen AG zu übernehmen. Das Vorhaben fand ein jähes Ende, mit einem ungewöhnlichen Ausgang: Die Porsche AG musste wie die Porsche Holding unter das Dach der Volkswagen AG, aber die Familien Porsche/Piëch halten über die Por-

sche Familienholding SE rund 53 Prozent der stimmberechtigten VW-Aktien. Vom Familiensitz in Zell am See aus wird damit, zugespitzt formuliert, ein Milliardenunternehmen kontrolliert.

DIE KÖPFE DER FAMILIE

Die Menschen, die heute für Porsche im Scheinwerferlicht stehen, sind die Granden Wolfgang Porsche und Hans Michel Piëch. Junge und jüngere Generationen drängen nach. Wie Wolfgang's Sohn Ferdinand Porsche. Aus dem analogen Porsche-Mythos hat er ein digitales Ökosystem mit Liebe aufgebaut. Instagram trifft Geschichte, Geschichte wird digital, Digitales wird erlebbar. Die Bilder, die hier zum Beispiel von seinem Ice Race in Zell am See oder von den Veranstaltungen am Großglockner gemacht werden, schenken der Geschichte in der digitalen Welt von Instagram ein neues Leben, ein anderes Image.

Mit seinem Team digitalisiert er über soziale Netzwerke das Erlebnis, das Abenteuer, das Lebensgefühl und das Kulturgut Auto. In Zeiten, in denen Menschen bisweilen Berührungsängste zum Auto haben, hat Ferdinand Porsche eine Gegenbewegung initiiert. Eine Gegenwelle, die in den sozialen Medien heftig aufschlägt, und Junge, Alte, Influencer, manche mit Millionenanhängerschaft, auf einen Nenner bringt. Es ist eine Melange aus Intuition, Chuzpe, aus Glauben ans Auto, an das Vergnügen.

Mit aller Distanz, freilich. Dem Thema Klimakleber attestierte er einmal bei einem gemeinsamen Interview mit seinem Vater Wolfgang Porsche: „Ich finde es gut, dass junge Leute demonstrieren, und ich finde es super, dass die Jugend politisiert ist. Im Endeffekt geht es darum, dass man auf das Klima aufpasst. Man muss es in diesem Gleichgewicht sehen: Auf der einen Seite den technischen Fortschritt und weiterhin die technischen Möglichkeiten zu schaffen, dass man sich individuell fortbewegen kann. Und auf der anderen Seite immer mehr auf die Natur zu achten.“ Er erklärte: „Das ist unabdingbar.“ Eine Zukunft ohne Auto könne er sich nur schwer vorstellen. Der Verantwortung ist er sich bewusst, die Bürde, die Ehre, diesen Namen zu tragen, den auch der Gründer der Dynastie inne hatte. „Opa, Uropa und den Generationen danach ging es ja nicht so sehr um das Auto.“

„Mein Vater hat gesagt:
Das letzte Auto, das
gebaut wird, das wird
ein Sportwagen sein.“

Wolfgang Porsche
Familien-Sprecher

Es ging um Mobilität im Generellen. Eines der ersten Autos von Porsche war elektrisch und das kommt rund 120 Jahre später zurück. Der Drang, die Mobilität komfortabler und einfacher zu machen, geht weiter. Und das ist der einzige Weg, wie man das schaffen kann“, sagt er.

Wolfgang Porsche hat freilich das Schlusswort: „Mein Vater hat gesagt, das letzte Auto wird ein Sportwagen sein.“ ☉



☛ Der elektrische Taycan

Stefan Bogner, KK



**START YOUR
ENGINES AND
APPLY NOW.**

pankl.com/jobs

pankl
ACADEMY

HOME OF TALENTS

DER NEUE BMW iX3



Freude am Fahren

BMW iX3 50 xDrive: Energieverbrauch, kombiniert WLTP in kWh/100 km: 15,1-17,0;
Elektrische Reichweite, WLTP in km: 720-805. Stand: 02.09.2025. Abbildung Symbolfoto.

DER NEUE BMW iX3

MIT BMW PANORAMIC iDRIVE.



Freude am Fahren

BMW iX3 50 xDrive: Energieverbrauch, kombiniert WLTP in kWh/100 km: 15,1-17,0;
Elektrische Reichweite, WLTP in km: 720-805. Stand: 02.09.2025. Abbildung Symbolfoto.

„KULTURKAMPF MUSS AUFHÖREN“

Sie sind Gestalter im Mobilitäts-Cluster ACStyria: Geschäftsführerin Christa Zengerer und Unternehmer Manfred Kainz über Europas verfehlte Autopolitik, Belehrungen und was trotzdem Hoffnung macht.

Das neue Geschäftsfeld hatte niemand am Plan.

TEXT: DIDI HUBMANN

ZUR PERSON

CHRISTA ZENGERER

(55, Gratwein), Studium Werkstoffwissenschaften/ Montanuni Leoben. Ab 2000 bei der Maschinen- und Apparatebau AG (MAG/ Deutschlandsberg), heute Geschäftsführerin ACStyria Mobilitätscluster.



Man kann sagen, was man will: „Alle müssen zugeben, dass die Autoindustrie die Lebensader von Europa war und ist.“

Christa Zengerer, Geschäftsführerin des Clusters ACstyria, ist aufgebracht. Das Krankjammern der ganzen Industrie, das „Schlechtreden“ des Autos – so gehts für Zengerer in der öffentlichen Wahrnehmung nicht mehr weiter. „Wir wollen alle mobiler werden. Europas Politik tut so, als ob wir alles besser wissen. Wir belehren die Welt und ruinieren so die eigene Wirtschaft.“

BRISANTE STUDIE

Als Geschäftsführerin des ACstyria steht auch sie im Mittelpunkt einer Entwicklung, die nur schwer abzuschätzen ist. Die Kleine Zeitung berichtete bereits exklusiv über eine Studie der TU Graz. Die Erkenntnisse? Bis zu 8000 von rund 40.000 Arbeitsplätzen im Autobereich könnten bis zum Jahr 2040 verloren gehen. Insgesamt würde das für die Steiermark bis zu einer Milliarde Euro

„Man sollte das Auto nicht schlecht reden. Wir wollen alle mobiler werden. Europas Politik tut so, als ob wir alles besser wissen. Wir belehren die Welt und ruinieren so die eigene Wirtschaft.“

Christa Zengerer
GF ACstyria Mobilitätscluster

weniger an Wertschöpfung bedeuten. Warum die steirische Auto-Wirtschaft so stark durch den Wandel zur E-Mobilität unter Druck kommt, zeigt ein einfaches Zahlenbeispiel: Ein Verbrenner-Antrieb besteht aus 1200 bis 1500 Komponenten, ein Elektro-Antrieb aus 300 bis 500. Aber die E-Mobilität bringt auch andere, neue Job-Profile.

Zengerer sieht die Lage nüchtern: „Nicht nur, dass wir leichte Schlagseite haben, wir haben vieles ruiniert“, spielt sie auf den europäischen Kulturkampf um das Auto an, der „aufhören müsse“. „Aber

wir sind ungeheuer innovativ und deshalb haben wir nach wie vor gute Chancen.“

Trotz der schwierigen Situation sieht sie die Zukunft also positiv, der Cluster hätte sich über die letzten Jahre schon massiv verändert, seit 2011/2012 habe man die Zusammensetzung auf weitere „Branchen diversifiziert“. Wenn man heute vom Cluster spricht, ist die Rede von Auto, Luftfahrt, Bahn und Security und Defense, wo man auf den Verteidigungssektor schielt. Das hatte niemand am Plan.

Damit folgt man einem internationalen Trend: Längst haben die großen Rüstungskonzerne ihre Fühler nach Produktionsstätten in der Autoindustrie ausgestreckt. In Europa werden drei Millionen Autos jährlich weniger verkauft als in der Vor-Covid-Ära. Zulieferer, auch in der Steiermark, kämpfen mit Geschäftsrückgängen – vor allem jene, die aktuell mit deutschen Konzernen verlinkt sind. Dass die Rüstungsindustrie boomt, ist in also diesen Tagen kein Geheimnis mehr. Staaten richten ihre Budgets darauf aus. Zuletzt hieß es auch, dass Mercedes G seine Fertigung für die Militärsparte in Graz wieder hochgefahren hat. Rheinmetall hat selbst Bilder von seinen Militär-G-Ausgaben veröffentlicht. Auch, dass Unternehmen in Österreich an Drohnenmotoren arbeiten, ist kein Geheimnis mehr. Der Cluster bleibt im Wandel, in der Bewegung.

Manfred Kainz, der mit seinem Unternehmen TCM weltweit tätig ist, schildert die schwierige Situation in der Autobranche aus Unternehmer-sicht: „Für uns schaut es in China derzeit nicht so gut aus. Sie machen derzeit viele Bereiche selbst, wie Software oder Werkzeuge.“ Was in der Studie der TU vorhergesagt wurde, trifft jetzt mit voller Wucht ein.

Wie man gegensteuern könne? „Indem sich die Unternehmen intensiv vernetzen, indem man in die Infrastruktur investiert, in erneuerbare Energien, und, indem wir den Maschinenbau mit forcieren, mit allem Know-how und allen Ressourcenkapazitäten.“ Das sei Ausweg und Chance zugleich. 

24

Prozent

am BRP (Bruttoregionalprodukt) der Steiermark: Einer von vier Euros wird in der Steiermark in der Mobilitätsindustrie erwirtschaftet.

70.000

Mitarbeiter in den Bereichen Auto, Luftfahrt, Schienenverkehr und neuerdings auch am stark wachsenden Verteidigungssektor: Der 1995 gegründete Cluster ACstyria macht 17 Milliarden Euro Umsatz.

8

Milliarden

Euro Warenwert insgesamt: Die steirische Automobilindustrie ist damit Export-Spitzenreiter im Bundesland.

180

Partnerunternehmen zählt das Kompetenzfeld Automotive im Mobilitätscluster ACstyria.

WARUM ICH AN DAS AUTOLAND ÖSTERREICH GLAUBE



„Weil Österreichs Autoland nicht nur PS, sondern auch Perspektive liefert – hier wird die Mobilität von morgen mit Intelligenz, Innovationskraft und klarem Blick für Nachhaltigkeit gestaltet. Technik ist kein Männerrevier, sondern ein Spielfeld für alle, die Zukunft bewegen wollen.“

Daria Haller, Account Managerin
GRECo Group



„Österreich ist Autoland, wo technische Universitäten und Formula-Student-Teams aus Wien, Graz und Innsbruck Talente auf Zukunftstechnologien vorbereiten. Durch Technologieoffenheit und exzellente Ausbildung entstehen die Schlüsselkräfte von morgen für eine innovative Mobilität.“

Christoph Hirt, Eventmanager,
Formula Student Austria

ANZEIGE

AEZ TORONTO dark | 18" – 21"

AEZ
AEZ-WHEELS.COM



Member of the **ALCAR** Group



„Die Automobilbranche ist ein starker Innovations-treiber. Mit herausragender Forschung, wegweisenden Innovationen, Spezialisierung auf Zukunftstechnologien und hoher Exportquote stärkt sie nachhaltig die Wettbewerbsfähigkeit und sichert und schafft wertvolle Arbeitsplätze.“

Martin Kollmann, CEO,
MSG Mechatronik Systems GmbH



„Weil hier nicht nur Autos gebaut werden, sondern Ideen, die die Mobilität von morgen prägen. Wo andere noch am Status quo festhalten, denkt man hier nachhaltiger, präziser, zukunftsorientierter. Autoland Österreich? Kein Relikt der Vergangenheit, sondern Schlüssel zur Transformation.“

Mario Leitner, CEO,
royo joining solutions GmbH



„Ich glaube an das Autoland Österreich, weil mit dem Modell der Lehre eine einzigartige Kombination aus Ausbildung und Praxis-erfahrung geschaffen wird. Dieses Fundament aus Wissen und Können ist der Motor, der Innovation und Qualität in der Automobilbranche langfristig absichert.“

Benjamin Graf,
Elektromaschinentechniker, Spalt

KK (5)

ANZEIGE



Summer Collection

by Hyundai



bis zu

€ 6.400,-*

Hyundai Superbonus
bei Finanzierung inkl. Versicherung

Diesen Sommer trägt man die Autos vielseitig. Die Ausstattung chic und der Preis klein:

KONA Elektro 48,4 kWh ab € 25.990,-*
oder ab **€ 169,-*** monatlich

KONA Elektro GO! 65,4 kWh ab € 32.990,-*
oder ab **€ 239,-*** monatlich

Holen Sie sich jetzt das Must-Have-Accessoires-Package „Finanzierung & Versicherung“ und profitieren Sie vom sensationellen Hyundai Superbonus! hyundai.at/summer-collection



DENZEL Graz
Wetzelsdorfer Straße 35 | 8052 Graz
Tel.: +43 316 507 5088

DENZEL Klagenfurt
St. Veiter Straße 209 | 9020 Klagenfurt
Tel.: +43 463 432 6833
www.denzel.at



*Aktion / Preise (inkl. Hersteller- & Händlerbeteiligung) gültig für Neuwagenkaufverträge im Zeitraum 01.07. - 30.09.2025 inkl. Zulassung bis 19.12.2025, gültig nur bei **gleichzeitigem Abschluss** einer Leasingfinanzierung über Denzel Leasing GmbH sowie Versicherung über GARANTA Versicherung-AG Österreich. Angebot gültig für Privat- und Firmenkunden. Aktion / Preise beinhalten modellabhängig € 6.400,- Hyundai Superbonus bestehend aus € 3.200,- Finanzierungsbonus, € 800,- Versicherungsbonus, € 2.400,- Hyundai E-Mobilitätsbonus. Versicherungsbonus gültig bei Abschluss eines Hyundai-Versicherungs-Vorteilssets bestehend aus KFZ-Haftpflicht, Kasko- und Insassenunfallversicherung, Mindestlaufzeit 36 Monate. KONA Smart Line 48,4 kWh (K6ES1): Repräsentatives Beispiel für eine Leasingfinanzierung der Denzel Leasing GmbH gem. § 5 VkrG: Kaufpreis (Barzahlungspreis inkl. NoVA, MwSt. und aller jeweils gültigen Boni): € 25.990,-, Anzahlung: € 7.796,99, Restwert: € 14.777,70, Bearbeitungsgebühr: € 250,- (mitfinanziert), Rechtsgeschäftsgebühr: € 175,-, Provision an Vermittler: € 129,97 (mitfinanziert), Laufzeit: 48 Monate, Laufleistung: 15.000 km p.a., monatliche Rate: € 169,-, Sollzinssatz: 6,49 % p.a. variabel, effektiver Jahreszins: 7,71 % p.a., Gesamtleasingbetrag: € 18.193,01, Gesamtbetrag: € 30.861,50. KONA Elektro: Stromverbrauch: 14,6 - 16,8 kWh/100 km, elektrische Reichweite: bis zu 510 km (65,4 kWh Batterie). Alle Werte nach WLTP. Die Reichweite und der Verbrauch können abhängig von Straßenverhältnissen, Fahrstil und Temperatur deutlich variieren. Satz- und Druckfehler vorbehalten. Symbolabbildungen.

KOMPONENTEN UND KÖPFCHEN



Pankl Racing Systems beliefert alle Formel-1-Rennställe mit Hightech-Teilen aus der Obersteiermark – Wolfgang Plasser erzählt die Geschichte dahinter.

Wer je mit Wolfgang Plasser durch die weitläufigen Hallen einer Automesse, wie etwa dem früheren Autosalon in Genf, unterwegs war, wird das nie wieder vergessen. Kaum ein Sportwagen, zu dem der Vorstandschef von Pankl Racing Systems nicht eine Geschichte parat hat. Was wenig verwundert, wenn man weiß, dass auch kaum ein Sportwagen ohne das Know-how der Obersteirer auskommt.

Mit dem Rennsport ist der Spezialist für Fahrwerks- und Antriebskomponenten seit der Grün-

dung 1985 eng verwoben. Heute zählt das Unternehmen mit Hauptsitz in Kapfenberg und 2300 Beschäftigten – davon 1600 in Österreich – in den Nischen des Motorsports, der High-End-Fahrzeuge sowie der Luftfahrt zu den Weltmarktführern. Im sogenannten „High-Performance“-Segment werden unter anderem Luxusautos mit Serienpleuel und -kolben, mit geschmiedeten Stahl- und Aluminiumteilen sowie Getrieben oder Öl- und Wasserkühlern ausgestattet.

Eine Intimbeziehung wird zur Königsklasse des Rennsports gepflegt: Bei jedem einzelnen Formel-1-Team sind Teile von Pankl im Einsatz. Damit gibt es auch keinen Grand Prix, bei dem Pankl

KK

ANZEIGE



Bezahlte Anzeige

Meine Jobbeschreibung: Treibende Kraft.

Wir haben spannende Jobs für Menschen,
die unsere Energiezukunft mitgestalten wollen.

#poweredbyyou

Barbara H.
Abteilungsleiterin
Energie Service

Jetzt
bewerben!
[e-steiermark.com/
karriere](https://e-steiermark.com/karriere)



nicht indirekt auch auf dem Podium steht. Pankl beliefert alle Rennställe, so viel ist bekannt und so viel wird auch durchaus mit Stolz kommuniziert. Wer genau welche Komponenten abruft, ist indes Verschlussache. Seit jeher ist Geheimhaltung auch eine wesentliche Konstante im Formel-1-Zirkus.

WO PANKL IN DER POLE-POSITION STEHT

Für grundsätzliche Einblicke wird der Vorhang in die PS-Manege dennoch ab und an einen Spalt geöffnet: So kommen mittlerweile auch in der Formel 1 sogenannte additiv gefertigte Bauteile in vielen Bereichen zur Anwendung. Pankl hat hier jahrelang in den Ausbau und die Forschung und Entwicklung investiert, insbesondere im Bereich des Leichtbaus. Damit steht man in einigen Segmenten ebenfalls in der Pole-Position und kann auf den Rennstrecken dieser Welt technologisch punkten. Dank dieser additiven Fertigung können beispielsweise „Überrollbügel mit komplexen, hochoptimierten Strukturen gefertigt werden, die maximale Stabilität bei minimalem Gewicht bieten“, wie betont wird. „Durch unsere geschlossene Wertschöpfungskette

– von der Pulverentwicklung über die Fertigung bis hin zur Endkontrolle – schaffen wir es, die additive Fertigung in neue Anwendungen zu bringen und die Performance von Rennsportkomponenten auf ein neues Level zu heben“, ließ Stefan Seidel, Technikvorstand (CTO) der Pankl Racing Systems AG heuer wissen.

Die Perspektiven im prestigeträchtigen, vor allem aber innovationsgetriebenen Formel-1-Geschäft stimmen. Durch die bevorstehenden Reglementänderungen sowie durch die neuen F1-Motorenhersteller, so führt es Pankl im Geschäftsbericht aus, werde das Rennsportgeschäft „sehr positiv beeinflusst“.

TEXT: MANFRED NEUPER 

„Durch die bevorstehende Reglementänderung, sowie durch die neuen F1-Motorenhersteller, wird das Rennsportgeschäft sehr positiv beeinflusst.“

Wolfgang Plasser
CEO Pankl

ANZEIGE

Dacia DUSTER



im Leasing ab € 109,- / Monat¹⁾
inkl. Winterkomplettäder²⁾

1) Angebot von Mobilize Financial Services (eine Marke für RCI Banque SA Niederlassung Österreich), gültig für Privatkunden bis 30.09.2025 bei allen teilnehmenden Dacia Partnern. Berechnungsbeispiel: Duster Expression TCe 130, monatliche Rate: € 109,-, Barzahlungspreis exkl. Auslieferungspauschale € 21.290,-, Gesamtleasingbetrag € 14.926,-, Laufzeit 36 Monate, Kilometerleistung 10.000 km p.a., Anzahlung € 6.387,-, Restwert € 13.063,-, Bearbeitungsgebühr € 0,-, Vertragsgebühr € 103,-, fixer Sollzinssatz 4,99%, effektiver Jahreszins 5,2%, Gesamtbetrag € 17.090,-. 2) Winterräder gratis mit Stahlfelgen exkl. Radzierkappen bei Leasing und Kaufvertragsabschluss von 15.08.2025 bis 30.09.2025. Gültig in Kombination mit einem im Aktionszeitraum eingereichten und bei Auslieferung des ausgelobten Fahrzeugs abgeschlossenen Leasingvertrages bei Mobilize Financial Services. Gültig mit ausgefülltem Lead-Formular auf www.dacia.at oder direkt im Händler-Schauraum. Keine Barabläse möglich. Solange der Vorrat reicht. Änderungen, Satz- und Druckfehler vorbehalten. Symbolfoto.

Gesamtverbrauch Dacia Duster von 6,1–5,0 l/100 km, CO₂-Emission 139–113 g/km, homologiert gemäß WLTP.

VOGL+co Und alle Dacia Partner

Mobil, wie du willst |

WIE SICH EIN UNTERNEHMEN NEU DEFINIERT

Lukas Walter übernimmt bei AVL List einen der komplexesten Jobs der Branche: Die Leitung des gesamten strategischen Geschäftsbereichs in Zeiten, wo es Unsicherheiten gibt. Das ist sein Plan.

TEXT: DIDI HUBMANN



Hinter diesen Formulierungen verbirgt sich einer der komplexesten Jobs der Branche. „Lukas Walter“, heißt es in der AVL-Pressemeldung, „übernimmt als COO die Leitung des gesamten strategischen Geschäftsbereichs. In dieser Funktion ... treibt er die Transformation hin zu nachhaltigen Mobilitätslösungen voran.“

Sein Job fällt in eine Zeit, in der AVL List genauso wie alle anderen Unternehmen in den Tsunami, der die ganze Branche in Atem hält, geraten ist. Es gibt wenig Sicherheiten, Strategie ist ein Fahren auf Sicht. Walter geht in sein 26. Jahr bei AVL List, wo er einst als Praktikant ins Unternehmen gekommen war. In seinem Lebenslauf stehen internationale AVL-Stationen genauso wie internationale Top-Jobs wie bei MAN Truck & Bus.

AVL, so erzählt Walter, habe sich von einem zentral geführten Unterneh-

men in ein starkes globales Netzwerk verwandelt. Wo sich die Welt früher vornehmlich um Verbrenner drehte, geht es um Software, E-Mobilität/Hybride/Verbrenner und Energiesysteme wie Wasserstoff-Lösungen. Digital-Riese Microsoft ist mit AVL sogar weltweit eine exklusive „strategische Partnerschaft eingegangen“. Man will die Zukunft der Mobilität mit Cloud-Diensten und künstlicher Intelligenz gestalten und vorantreiben – bis hin zum autonomen Fahren.

„Das Thema Mobilität, egal, ob es sich jetzt um den Transport von Gütern oder von Personen handelt, wird weltweit zunehmen und immer wichtiger werden“, sagt Walter. Und: „Ich glaube in Österreich als Auto-land müssen wir uns auch darauf besinnen, wodurch wir uns da differen-

zieren wollen: Das ist nun einmal die Technologie und unser tolles Forschungsumfeld.“ Die AVL-Stärke sei es, die großen Fragen unserer Zeit – wie die Kombination von Antrieben oder Energiesystemen – mit ihrem globalen Wissens- und Technologie-Netzwerk beantworten zu können. Verbrenner-Verbesserungen, Range Extender, die über einen Generator die Batterie antreiben, Hybride, Elektrosysteme, Batteriemanagement, Software als Schlüssel, Energiespeichersysteme, Kraftstoffe, autonomes Fahren, Funktionalitäten im Fahrzeug, alles fließe heute ineinander. AVL definiert sich laufend neu. Walters Ass im Ärmel? „Die globale Ingenieurs-Leistung bei AVL, mit knapp 220 Patenten jährlich.“



AVL LIST

Blickt man zehn Jahre zurück, zeigt sich, welches Wachstumstempo AVL List seit damals hingelegt hat. Vor zehn Jahren setzte das Unternehmen mit Sitz in Graz 1,15 Milliarden Euro um, weltweit wurden rund 7400 Mitarbeiter beschäftigt. Der Umsatz wurde seither auf die Marke von knapp mehr als zwei Milliarden Euro gesteigert, die Beschäftigtenzahl auf 12.200 an.



Immer da, wenn du uns brauchst.

Immer da sein heißt, auch dann da zu sein, wenn du gerade nicht da bist.
Deshalb wartet deine Sendung einfach immer da, wo es für dich am besten ist.
Verlässlich, flexibel und immer nah.
Alle Infos auf post.at/immerda



AUTOS, DIE UMS ECK SCHAUEN KÖNNEN



Vom autonomen Bus bis zur intelligenten Verkehrsstruktur: Alplab, ein versteckter Champion im Autoland. Christoph Knauder lässt hinter die Kulissen blicken.

Es schaut gespenstisch aus: Der Bus bewegt sich leise aus der Garage. Kein Mensch sitzt hinter dem Steuer. Stattdessen suchen Radar-Sensoren, Lidar-Geräte, Kameras die Umgebung nach Hindernissen ab. Torus, wie der Bus genannt wird, dreht lautlos seine Runden auf einem Firmengelände in Graz. Seine Rechenleistung entspricht der eines High-End-Industrie-PCs, samt Nvidia-Chips.

Es ist ein Vorzeigeprojekt von Alplab, eines Grazer Unternehmens, eines „versteckten Champions“: Man hat sich zu einem internationalen Player entwickelt, als Innovationszentrale für automatisierte, klimaneutrale Mobilität in Österreich und als Dienstleister rund um automatisiertes Fahren. Man ist das einzige nach den Standards von Euro NCAP akkreditierte Labor für aktive Fahrsicherheit in Österreich. Vom Volkswagen- bis zum Stellantis-Konzern werden deren Fahrzeuge von Alplab auf Herz und Nieren getestet. Geschäftsführer Christoph Knauder sagt: „Wir beschäftigen uns aber nicht nur mit dem Fahrzeug per

se, sondern auch mit einer intelligenten Verkehrsstruktur. Da geht es um kooperative Fahrzeugsysteme, die Infrastruktur kommuniziert mit anderen Verkehrsteilnehmern.“ Man schaut dabei, wie weit Technologie gehen kann, um im Sinne einer vernetzten Verkehrssicherheit Autos mit Hightech-Ausstattung quasi sogar um die Ecke schauen zu lassen. Damit man Unfälle, gefährliche Situationen vermeidet. AVL, Magna Steyr, Joanneum Research und TU Graz sind bei Alplab genauso an Bord wie Virtual Vehicle. TEXT: DIDI HUBMANN



ANZEIGE



NEOVIA

FRÜHER TEMMEL LOGISTICS CENTER

IHRE LIEFERKETTE. MIT SORGFALT BEHANDELT.

LAGERLOGISTIK- SERVICES AUF HÖCHSTEM LEVEL DIREKT IN GRAZ

- Modernste Lagerinfrastruktur
- Inbound, Outbound, Ersatzteillogistik
- Montagetätigkeiten, Qualitätskontrollen
- State of the Art Lagermanagement Systeme
- Fortlaufend geschultes Team von Facharbeitern
- TOP Lage mit Nähe zur Autobahn



“WIR STREBEN NACH OPERATIVER EXZELLENZ, INDEM WIR UNS LAUFEND VERBESSERN. IHRE MÄRKTE VERÄNDERN SICH – WIR TUN ES AUCH!”



**HEUTE
KONTAKTIEREN**

www.neovialogistics.com



EIN ÖKOSYSTEM FÜR ALLE FAHRZEUGE

Virtual Vehicle bearbeitet spektakuläre Projekte im Autoland: Jost Bernasch leitet das Unternehmen, das zum Ansprechpartner der Autoindustrie geworden ist.

Es klingt nach Zukunftsmusik, aber es spielt in der Gegenwart: Eines der spektakulärsten Projekte im Autoland Österreich ist das EU-Vorhaben zur Steigerung der Wettbewerbsfähigkeit der Industrie für softwaredefinierte Fahrzeuge – und im Grazer Unternehmen Virtual Vehicle laufen dafür die Fäden zusammen. Grob erklärt geht es darum: „Die Software bestimmt ja die Funktio-

nalität. Am besten kennt man die Problematik von den Smartphones: Unterschiedliche Hardware, unterschiedliche Software. Auch bei den Autos ist das nichts anderes: Man arbeitet mit 50, 70, 100 Steuergeräten, kleinen Computern im Fahrzeug, jeder Hersteller hat eine eigene Software. Jetzt hat man ein Ziel: Man will die Systeme so weiterentwickeln, dass es eine gemeinsame Basis gibt“, erklärt der Leiter des Virtual Vehicles, Jost Bernasch.

„Es ist ein großes EU-Projekt, wir koordinieren es mit 80 Partnern aus 15 Ländern, um ein europäisches Ökosystem für Fahrzeuge in der Zukunft auszu-

arbeiten.“

Alle Systeme sollen besser zusammenarbeiten: Die Softwarecodes von Autos mit ihren Fahrassistenten-, Multimedia-, Kamera und Bedienungssystemen sind komplexer als jene eines Flugzeuges, das soll vereinfacht werden.

Virtual Vehicle ist zur Fixgröße und Ansprechpartner in der gesamten Autobranche gewachsen. „Mit unseren Simulationsprogrammen kann man sich 70 Prozent der Real-Tests ersparen, das bedeutet 70 Prozent weniger Zeit und Kosten“, so Bernasch.

TEXT: DIDI HUBMANN



Wolfgang Wachmann

ANZEIGE

Herausforderung E-Mobilität?

Mit den speziell von Saubermacher entwickelten Abos für E-Fahrzeuge sind Sie bestens gerüstet. Sicher, gesetzeskonform und nachhaltig.



Scannen & mehr erfahren.

KONTAKTIEREN SIE UNS JETZT:
Saubermacher Battery Services
T: +43 59 800 5000 | E: office@batteryservices.at
saubermacher.at



Saubermacher

„WIR BENÖTIGEN WIEDER DEN LEISTUNGSWILLEN“

Hans Peter Schützinger leitet mit der weltweit tätigen Vertriebs- und Handelsorganisation Porsche Holding eines der größten Unternehmen Österreichs: Ein Gespräch über das Ende des Verbrenners, warum wir uns den Sozialstaat nicht ewig leisten können, fehlenden Leistungswillen, Homeoffice und Wohlstand.

INTERVIEW: DIDI HUBMANN



Was fehlt in Österreich?

HANS PETER SCHÜTZINGER: Die Automobilindustrie nimmt in ihrer Gesamtheit in Österreich historisch und wirtschaftlich eine wichtige Rolle ein. Damit dies auch so bleibt, müssen wir an unserer wirtschaftlichen Fitness arbeiten. Dazu bedarf es konkurrenzfähiger Energiekosten, moderaterer Lohnerhöhungen sowie einer investitionsgestützten industriellen Ansiedlungspolitik. Viele Autohersteller und Zulieferer sind zum Beispiel nach Ungarn gegangen, wo mit massiven Steuer-Incentives für Unternehmen gearbeitet wird. Bei uns, wo die Industrie mit vielen Standortproblemen kämpft, ist derzeit mehr über Freisetzen von Mitarbeitern und Verlagerungen ins Ausland die Rede.

Welche Maßnahmen würden Sie vorschlagen?

Für unseren Wirtschaftsstandort brauchen wir strategische Maßnahmen, um die Arbeits- und Produktionskosten sowie die überbordende Bürokratie in den Griff zu kriegen. Als Branche brauchen wir klare sowie verlässliche Rahmenbedingungen, etwa, was die Förderungen der E-Mobilität betrifft. Zudem wäre auch die Abschaffung der NoVA wünschenswert, das Regelwerk ist einfach zu kompliziert. Und was wir für die Transformation zur E-Mobilität ebenfalls brauchen, ist eine bessere Infrastruktur mit klaren, transparenten Stromtarifen. Kurzum: Wir brauchen ein Zukunftsprogramm seitens der Politik, kein reines Kostenprogramm.

Die E-Mobilität wird infrage gestellt. Zu Recht?

Das Tempo der Transformation ist zu schnell konzipiert worden. Im Volkswagen Konzern bekennen wir uns zu einem klaren „Ja“ zur E-Mobilität. Aber die 100 Prozent E-Mobilität bis 2035 sind unter den aktuellen Rahmenbedingungen nicht mehr realistisch. Man muss auch die Menschen mitnehmen, sie für „E“ begeistern und darf parallel die industriellen Strukturen nicht leichtfertig vernichten. Da sind PHEVs eine wichtige

Übergangslösung. Es würde der Umwelt und dem Klima auch reichen, wenn wir 80 bis 90 Prozent rein elektrische Neuzulassungen im Jahr 2035 haben, aber dafür nachhaltig.

Sind Pioniergeist und Leistungsgedanken im Autoland Österreich ins Abseits geraten?

Sicherlich. Wir müssen die Produktivität wieder steigern, wir brauchen eine Neubewertung des Tuns, wir benötigen wieder jenen Leistungswillen, der uns immer den Wohlstand gebracht hat.

Konkret heißt das?

Wir müssen wieder weg vom Denken, der Staat wird es schon richten. Eigeninitiative wird wichtiger denn je. Heute geht es um einen Neustart, mit mehr Unternehmertum und Pioniergeist. Wir werden uns diesen Sozialstaat so nicht unendlich leisten können. Andererseits dürfen wir auch den sozialen Konsens nicht aufs Spiel setzen. Nur die Lösung, dass die Leute länger arbeiten, wird es alleine nicht richten. Aber die Mitarbeiter müssen wieder flexibler und mobiler werden. Der Fokus, der auf Teilzeit und Homeoffice gelegen ist, muss sich schrittweise wieder in Richtung der Anforderungen der Unternehmen orientieren, mit einer entsprechenden Entlohnung und Wertschätzung für die Leistung. Konzentration auf unsere Stärken und Innovationskraft ist heute entscheidender denn je.

In Europa werden fast drei Millionen Autos weniger als vor Corona verkauft. Welche Folgen sehen Sie für die Betriebe in Österreich?

Die weniger verkauften Fahrzeuge fehlen auch uns in Österreich und jeder muss an seiner wirtschaftlichen Fitness arbeiten. Vertriebsseitig wird es wohl verstärkt zur Bildung von zusammenhängenden Händlergebieten beziehungsweise Wirtschaftsräumen kommen. Das Servicenetz mit 350 Servicepunkten soll jedoch im Wesentlichen erhalten bleiben. ☉



MIT DER LEGENDE INS GELÄNDE.

Das G-Class Experience Center Graz.

Erleben Sie die Mercedes-Benz G-Klasse und tauchen Sie in die Welt des ultimativen Abenteuers ein - Offroad und Onroad.

Buchen Sie jetzt Ihre G-Class Experience

unter www.g-class-experience.com

Seit 1979. Made in Graz.

Entwickelt von der Mercedes-Benz G GmbH in Raaba und gebaut in Graz. Seit über 45 Jahren steht die Mercedes-Benz G-Klasse für technische Präzision, höchste Offroad-Kompetenz und zeitlosen Charakter.

Mercedes-Benz





↖ Jasmin Haas: Im
BMW-Motorenwerk Steyr

EIGENINITIATIVE SCHLÄGT KRISE

Die Transformation des BMW-Werks in Steyr ist eine Blaupause der Transformation der ganzen Industrie: Was auf dem Spiel stand, welche Zukunftspläne es gibt und was Mitarbeiter denken.

Sogar der größte Konkurrent könnte hier einziehen.

TEXT: DIDI HUBMANN

WARUM ICH AN DAS AUTOLAND ÖSTERREICH GLAUBE



Klaus von Moltke
Geschäftsführer BMW Motoren GmbH

„Weil die hier vorhandene Innovations- und Umsetzungskraft seinesgleichen suchen. Das große Engagement in Forschung und Entwicklung einerseits und die hohe Fertigungskompetenz andererseits sind eine Kombination, die uns in Österreich langfristige Wettbewerbsfähigkeit sichern kann, wenn wir dranbleiben. Und dieses „Dranbleiben“ wollen hier alle – Arbeitnehmer, Unternehmen und Politik. Das macht das Autoland Österreich stark.“

Jasmin Haas erzählt mit einer entwaffnenden Offenheit: „Auf einmal bin ich jetzt elf Jahre da“, lacht sie. „Da“, das ist das BMW-Entwicklungs- und Motorenwerk Steyr, wo sie am Band steht und E-Motoren, die zum Teil auch in Steyr entwickelt wurden, aufbaut. Während alle Welt darüber klagt, dass die E-Mobilität Arbeitsplätze kostet, bringt sie in Steyr 1000 neue und eine Milliarde an Investitionen.

Haas ist familiär vorbelastet, wie man mit Augenzwinkern so schön sagt. Der Papa, ein Steyr-Mitarbeiter. Schon während der Schulzeit und während des Studiums hatte sie hier Ferialjobs. Und weil sie nach ihrem Studium der Ernährungspädagogik keinen passenden Job fand, versuchte sie in Steyr einmal Fuß zu fassen. Werk, Verbrenner, und ja, plötzlich waren es eben elf Jahre, die sie hier ist. „Vierzylinder, Sechszylinderdiesel, Dreizylinder-

benziner, Vierzylinderbenziner, ich habe schon an vielen Motoren gearbeitet“, erinnert sie sich. Und klar stehen auch BMWs in der Garage. „Ich fahre einen i3, ich finde die Idee hinter dem Auto voll gut. Das ganze Konzept mit der Nachhaltigkeit, mit der Leichtbauweise, das war damals schon richtungsweisend.“

DER JACKPOT FÜR BMW STEYR

Mitgestalten, etwas Neues aufbauen, etwas Neues kennenlernen, ein Teil davon sein: Alles Gründe, warum Haas zuletzt in den E-Motorenbau gewechselt ist. Großes Kino, neue Halle, alles glänzt, die ersten Motoren für die richtungsweisende „Neue Klasse“ von BMW laufen vom Band, gerade hat der für BMW revolutionäre iX3 Premiere gefeiert. Es herrscht Aufbruchsstimmung in Sachen E-Mobilität. Dabei war alles keine „gmahte Wiesn“ für Steyr.

Die Transformation in Steyr ist eine Blaupause der Transformation einer ganzen Industrie – aber alles andere als eine selbstverständliche Entwicklung. „Wir haben es selbst angestoßen“, erzählte Entwicklungschef Josef Honeder einmal im Interview mit der Kleinen Zeitung. „Es sagt dir ja keiner im Konzern: ‚Was sollen wir dir denn geben, damit du weitermachen kannst?‘ Du musst beweisen, dass du es kannst. Das haben wir.“ Die Entscheidung stand auf Messers Schneide. BMW Steyr bewarb sich im internen Wettrennen mit anderen Werken – und holte den Jackpot. Entwicklung, Bau der „High-Performance“-Motoren für das Zukunftsprojekt „Neue Klasse“.

Das Geschäftsmodell des Werks in Steyr ändert sich mit dieser Transformation. Die Wertschöpfungskette geht bei E-Motoren tiefer – BMW entwickelt, baut und produziert mehr selbst. Einerseits

weil man die Technologie beherrschen will, andererseits um den Personalstand bei Produktion und Entwicklung von E-Motoren, die trotz der technischen Anforderungen weniger komplex sind, zu halten. „Wir entwickeln sogar das Gehirn eines E-Motors, den Inverter, selbst“, so Honeder. Genauso wie Statoren, Rotoren, Getriebe. Und Batteriepakete werden in Hochvoltlaboren und Speicherprüfständen erprobt.

KRISEN KOMMEN, BMW STEYR BLEIBT

Für Haas gab es keine Zweifel, dass es BMW Steyr in diesen schwierigen Zeiten schafft. „Wir haben viele Kompetenzen, die Krisen haben wir immer schnell überwunden, und wenn man Leute abbauen musste dann sind sie schnell wieder zurückgekommen, aber voller Freude“, sagt die Betriebsrätin. „Es ist wichtig, dass das Vertrauen immer da war: Dass die Leute wissen, die Firma macht das schon, habt keine Angst, die Krisen kommen und gehen, aber BMW Steyr bleibt, wir sind ein sehr beständiger Standort.“ Stolz sei man darauf, das Werk sei auch identitätsstiftend für eine ganze Region.

Wie stark, zeigen die Schlagzeilen der letzten Wochen. Brisante Gespräche zwischen BMW und Mercedes wurden bekannt: Man wolle einen gemeinsamen Motor entwickeln, in Steyr soll er produziert werden. Beide Firmen sagen: kein Kommentar. Sehr wohl bestätigt ist ein anderer Meilenstein: BMW Steyr steigt zum Kompetenzzentrum für Wasserstoff-Brennstoffzellensysteme auf, die dritte Generation des Brennstoffzellensystems wird zum Teil in Steyr entwickelt und ab 2028 auch hier produziert. ©



↖ Steyr liefert Motoren für den iX

„DABEI WAR DAS IMMER EINE STÄRKE“

**Alexander Bamberger managt BMW Austria:
Ein Gespräch über Technologieoffenheit, warum der Standort
Österreich unter Druck kommt und Lohnerhöhungen.**

Wie steht es um das Autoland Österreich?

ALEXANDER BAMBERGER: Der Anteil der Beschäftigten im Automotive-Bereich in Relation zur Europäischen Union ist bei uns doppelt so hoch. Wir sind ein Autoland. Seit 1977 investierte die BMW Group über 9,2 Milliarden Euro in den Wirtschaftsstandort Österreich. Und eine Milliarde Euro fließen für die E-Mobilität vom Projektstart 2022 bis 2030 in den Standort Steyr. Weil wir überzeugt sind davon, dass wir am Wirtschaftsstandort Österreich die richtigen Leute haben für Entwicklung und Produktion. Und darum steht die BMW Group nach wie vor zu 100 Prozent zu Österreich.

Steht die Politik ausreichend zum Autoland Österreich?

Ich würde sagen, ja. Die neue Bundesregierung gibt einen klaren Weg vor, wir haben Begriffe wie Technologieoffenheit im Regierungsprogramm. Die Strategie der Technologieoffenheit hat BMW geprägt. Weil wir immer der Meinung waren, man kann die Dekarbonisierung des Individualverkehrs nicht über einen Lösungsansatz ansprechen. Sprich, ich setze nur auf E-Mobilität. Der Kunde entscheidet letztlich.

Trotzdem gibt es Unsicherheiten, vor allem beim Wandel zur E-Mobilität – die Infrastruktur ermöglicht noch kein Massenphänomen E-Auto.

Wichtig ist das Bekenntnis, dass wir Individualverkehr und den Schwerkverkehr dekarbonisieren wollen.

Was braucht das Autoland Österreich, um erfolgreich zu bleiben?

Es liegt an der Politik, dieses Bekenntnis abzugeben, wir wollen weiterhin am Wirtschaftsstandort Österreich Entwicklung und Produktion haben. Dann geht es um das Thema Lohnerhöhungen. Wir hatten in den letzten drei Jahren grob 30 Prozent Lohnsteigerungen in der metallverarbeitenden Industrie in Österreich, somit auch am Werkstandort in Steyr: Das hat dazu geführt, dass die Wettbewerbsfähigkeit von Österreich mittlerweile hinter Deutschland liegt. Dabei war genau das immer eine Stärke. Das ist etwas, was Arbeitgeber, aber vor allem Arbeitnehmer in den Verhandlungen der Kollektivverträge verstehen müssen. Wenn das nicht geschieht, dann wird es Abwanderungen geben. Die sehen wir heute schon. Nicht bei uns, aber bei den Zulieferern. ©



↖ Alexander Bamberger: Der Kunde entscheidet letztlich



DER NEUE, VOLLELEKTRISCHE MAZDA6e

Inspiziert von japanischer Ästhetik, wird die elegante Silhouette des neuen, vollelektrischen Mazda6e durch den geräumigen und sorgfältig gestalteten Innenraum vollendet. Diese Qualität können Sie sehen und fühlen. Ein Raum, um durchzuatmen und sich auf das Wesentliche zu konzentrieren.

Wählen Sie die kleinere Batterie, die mit nur 15 Minuten Ladezeit bis zu 235 km Reichweite liefert, oder die größere Batterie mit einer Reichweite von bis zu 552 km für ein entspanntes Fahrerlebnis entsprechend Ihren Anforderungen. Jetzt ab € 43.475 ¹⁾ bei Ihrem Mazda Partner.

6 JAHRE | MAZDA
GARANTIE

Energieverbrauch kombiniert für den Mazda6e: 16,6 kWh/100 km. CO₂-Emissionen kombiniert im Fahrbetrieb: 0 g/km (WLTP). Energieverbrauch kombiniert für den Mazda6e Long Range: 16,5 kWh/100 km. CO₂-Emissionen kombiniert im Fahrbetrieb: 0 g/km (WLTP). Reichweiten für den Mazda6e und Mazda6e Long Range ermittelt gemäß WLTP (Worldwide Harmonised Light-Duty Vehicles Test Procedure). Die tatsächlichen Reichweitenwerte können je nach Fahrzeugausstattung und individuellen Faktoren abweichen. Die unter realen Bedingungen tatsächlich erzielte Reichweite variiert abhängig von Fahrstil, Geschwindigkeit, Nutzung von Komfortfunktionen (z. B. Sitzheizung, Klimaanlage), optionaler Zusatzausstattung, Außentemperatur, Anzahl der Passagiere/Beladung, Topografie sowie Alterungs- und Verschleißprozess der Batterie. ¹⁾ Alle Preise sind unverbindliche Preisempfehlungen der Mazda Austria GmbH / inklusive 20 % Mehrwertsteuer. Satz- und Druckfehler vorbehalten. Symbolfoto. Stand: August 2025.

DER LANGE WEG NACH ÖSTERREICH

Hansjörg Mayr ist Vorstand der Denzel-Gruppe und brachte die ersten China-Marken nach Österreich: Der Weg vom belächelten Experiment zum ernsthaften Konkurrenten.

Nur eine Sache hält er für „nicht g'scheit“.

TEXT: DIDI HUBMANN

Es war kein Sprint, es war ein Marathon. Denzel-Vorstand Hansjörg Mayr erinnert sich, dass man schon in den frühen 2000er-Jahren mit der „Kontaktpflege“ in China begonnen hat. „Wir hatten also 20 Jahre Vorbereitungszeit. In den letzten Jahren haben wir das Ganze natürlich intensiviert und aus der langen Liste der Kandidaten eine kurze erstellt“, erzählt er. „Es ging dabei um Kernfragen: Wer kristallisiert sich heraus, der auch langfristig in Europa reüssieren kann? Wie entwickeln sich die unterschiedlichen Gruppierungen, die halbstaatlichen und staatlichen Unternehmen etwa?“

WAS ALLES VERÄNDERTE

Wie schwierig das war, zeigt ein Blick auf Chinas Weg nach Europa. Zuerst wurden sie völlig unterschätzt, denn die ersten Autos schauten noch vor zehn Jahren aus wie billige Kopien aus dem haus-eigenen Bastelkasten, die ersten Crash-tests verliefen verheerend.

Aber die Digitalisierung und die E-Mobilität änderten alles. Heute ritzen über 100 Marken um den Markt, es ist ein darwinistischer Überlebenskampf, nur die stärksten überleben. „Die Chinesen haben den europäischen Markt immer sehr ernst genommen, das war kein Experiment. Es gab einen von lan-

ger Hand vorbereiteten strategischen Ansatz in China. Die Phase, in der die Europäer die ersten chinesischen Hersteller belächelten, dauerte nur kurz. Niemand in der Autoindustrie hat dann die Fähigkeiten in Zweifel gestellt. Was beeindruckt ist die Lernfähigkeit und die Geschwindigkeit der Chinesen. Da ist ein ganz anderer Zug dahinter.“



Die Chinesen haben den europäischen Markt immer sehr ernst genommen. Es gab einen von langer Hand vorbereiteten strategischen Ansatz in China.

Hansjörg Mayr
Vorstand Denzel

Noch etwas sei entscheidend: „Die persönliche Kontaktpflege. Unser Vorteil bei Denzel war auch unsere Erfahrung am asiatischen Markt, man muss da ein starkes interkulturelles Denken entwickeln, eine Kultur des Verstehens, und daraus gemeinsame Lösungen im Geschäft ableiten.“ Und dann zieht Mayr lächelnd einen Vergleich: „Es führen so viele Wege nach Rom, manchmal muss

man diese aber auch umfahren.“ Sprich es gibt keine Blaupause, wenn man so ein Geschäft aufbaut.

Dann fielen bei Denzel die Entscheidungen: Auf MG, BYD und Maxus.

Bei MG, der ersten Marke in Österreich, war klar: „Da steht der große Konzern Saic dahinter, sie bauten damals schon sieben Millionen Fahrzeuge. Und haben mit deutschen und US-amerikanischen Herstellern in China zusammengearbeitet. Die können das.“ Und sie können auch schnell ihre Strategie ändern, wie man zuletzt gesehen hat: Als das Elektro-Geschäft stagnierte, schoss MG sofort Hybride aller Art nach.

Bei der Marke BYD „ging es darum, dass sich das Unternehmen schon so lange mit der Batterietechnik beschäftigt und damit einen technologischen Vorsprung hatte. Dieses Unternehmen hat auch einen Vorsprung in der Entwicklung und in der Produktionstiefe, weil intern entwickelt wird, und das ist im Wettbewerb ein riesiger Vorteil, sie können schnell skalieren“, so Mayr.

Bei Maxus war die Idee, die letzte Meile bei der Zustellung elektrisch zu bedienen. In einem spektakulären Coup konnte man anfangs gleich 2000 Maxus-Fahrzeuge an die Post verkaufen. Mit der NoVA-Befreiung für Verbrenner hat die Erfolgsgeschichte einen kleinen Dämp-



Die Phase, in der die Europäer die ersten chinesischen Hersteller belächelt haben, dauerte nur kurz.

Hansjörg Mayr
Vorstand Denzel

fer bekommen, jetzt legt man auch Verbrenner nach.

WAS NICHT EINGEPLANT WAR

Nicht eingeplant waren die Zölle, die die EU chinesischen Herstellern aufgebremst hat. Der Vorwurf lautete, dass die Chinesen Vorteile durch staatliche Hilfen hätten und so kein fairer Wettbewerb möglich sei. Abseits davon sagt Mayr: „Mit dem Narrativ, dass die Chinesen mit Kampfpreisen nach Europa gekommen wären, muss man aufräumen. Sie kommen voll ausgestattet, aber nicht mit Kampfpreisen.“

Die Zölle sieht er kritisch: „All diese Maßnahmen werden von der Gegenseite beantwortet. Ob das so g'scheit ist, wird sich erweisen. Man sollte gemeinsam arbeiten und niemanden ausgrenzen, das hat in der Geschichte noch nie zu Vorteilen geführt, das war immer zum Nachteil für beide Seiten.“



KRAFT DER GESCHICHTE

Alexander Struckl leitet seit einem Jahr die chinesische Marke MG in Österreich. Er sagt: „Wir kommen mit dem Druck gut zurecht.“



MG kam als reine E-Marke, dann der Schwenk Richtung Hybride. Wird so die Marke verwässert?

ALEXANDER STRUCKL: Die E-Mobilität ist Kernkompetenz, wir sind erst später mit den Benzinern nachgekommen. Mit der Bekanntheit aus der E-Mobilität konnten wir die Benziner erst launchen.

Die chinesischen Marken müssen mit Skepsis kämpfen. Wie geht man damit um?

Die Skepsis schwindet, wenn man im Auto sitzt. Wir sind gut lieferfähig bei den Ersatzteilen, haben ein gutes Händlernetz.

Kann der Hersteller die hohen Strafzölle der EU überhaupt übernehmen?

Das ist tatsächlich mehr ein Thema für den Hersteller, wir tun uns schwer, mit den Preisen für die E-Autos nach unten zu gehen. Wir gehen den anderen Weg, wir versuchen mit Hybriden und Plug-in-Hybriden unseren CO2-Fußabdruck und die Zölle auszugleichen.

Wie viel Geschichte steckt noch in MG?

Geschichte ist ein wesentlicher Bestandteil, wir haben in England ein Designcenter. Wir lassen den englischen Stil schon noch einfließen.

Die Chinesen haben aber einen sehr verspielten Zugang zum Auto, etwa, was die Software betrifft.

Wir schauen schon darauf, dass es englisch-puristisch bleibt. Aber die Bildschirme werden auch bei uns größer, die multimedialen Angebote stärker.

Wie hoch ist der Druck der Chinesen auf MG Österreich?

Wir sind inzwischen ein etablierter Hersteller. Wir kommen damit gut zurecht.

TEXT: DIDI HUBMANN  

ANZEIGE

VOLLELEKTRISCHER RENAULT 4 E-TECH ELECTRIC

Ein Auto zum Leben

Der neue R4 als E-Auto: Mit einer Hommage an den legendären R4 und einem nachhaltigen Versprechen.

Es ist ein hoher Anspruch, dem Renault souverän gerecht wird: Die Legende R4, jahrzehntelang ein Synonym für das perfekte Alltagsauto, feiert als voll elektrischer Renault 4 E-Tech Electric sein neues Leben. Sein kühnes, retro-futuristisches Design (Kühlergrill etc.!) spiegelt alles, was den R4 so einzigartig gemacht hat, ins Hier und Jetzt. Der erste Renault 4 ließ sich mit einem Wort beschreiben: Vielseitigkeit. Als Elektroauto



Feine Verwandtschaft: R4, alt und neu

setzt der neue Renault 4 E-Tech Electric dieses Credo unmittelbar um. Alltagsgefährte, Wochenend-Begleiter, Familienmitglied, alles unter einem Dach. Ganz im

Sinne des Alleskönners R4, der diesen Ruf begründet hat. Der Renault 4 E-Tech Electric präsentiert sich als Fahrzeug mit einem charismatischen Design. Die

erhöhte Bodenfreiheit und die breiteren Räder signalisieren Ausdruckskraft und vermitteln Präsenz. Zugleich gibt es zahlreiche Details, die an die Ikone der 60er-Jahre erinnern und modernisiert wurden.

FÜR UND AUS EUROPA

Der Renault 4 E-Tech Electric wird in Maubeuge, einem Teil des ElectriCity-Komplexes, gebaut. Alles ist auf Nachhaltigkeit ausgelegt, Zulieferer, Motoren-Fertigung, Herstellung des Batteriepakets, die Batterieproduktion, und Zulieferer befinden sich im Umkreis von 300 Kilometern der ElectriCity.

„EINMALIGE CHANCE“

Danijel Džihic hat BYD in Österreich aufgebaut: Warum er den China-Speed mag – und warum er eine einmalige Chance im Leben gesehen hat.



Wie schwierig fiel die Entscheidung BYD zu übernehmen?

DANIJEL DŽIHIC: Das war für uns supereinfach! Die Chance bekommst du nur einmal im Leben: Eine Marke, die es im Land nicht gegeben hat, von Grund auf neu aufzubauen.

BYD hat mit seinen österreichischen Zahlen für Aufsehen gesorgt, man war bei den Marktdaten sogar besser als Deutschland: Wie groß ist der Druck heute?

Diese China-Geschwindigkeit, von der alle reden, kommt ja nicht von ungefähr.

China-Speed bedeutet indirekt natürlich Druck. Dieses Mantra schneller als schnell zu sein, bildet sich in allen Bereichen wieder – von den Entwicklungszeiten für ein Auto bis zum Werksbau. Aber wir sind bei Denzel genauso hungrig und ehrgeizig, da passt der China-Speed gut zu uns. Das Ziel: Wir wollen bei den Verkaufszahlen schnell fünfstellig und Volumensplayer werden. Da sind wir auf einem guten Weg.

Wieso hat die E-Mobilität in Österreich und Europa solche Anlaufschwierigkeiten?

In Europa hat es zu wenig Sicherheit

gegeben, auch bei der Infrastruktur. Da fehlt die Konsequenz. Durch die Verunsicherung ist der Speed auch nicht da. Aber die Hersteller haben generell jetzt die Leistbarkeit der E-Mobilität verbessert, dadurch geht es in die Masse.

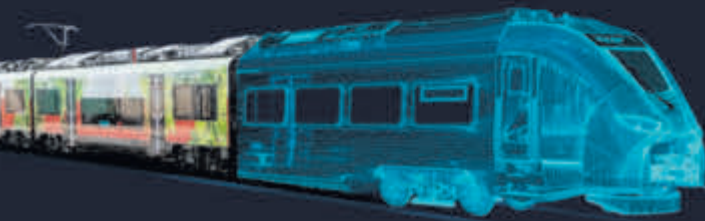
Und die weiteren Pläne?

Wir denken bei Denzel in Dekaden. Um nachhaltig Erfolg zu haben, wollen wir auch als österreichisches, europäisches Werk wahrgenommen werden. Das neue BYD-Werk ist nur vier Stunden von Wien entfernt. TEXT: D. HUBMANN

Alexander Seger

ANZEIGE

SIEMENS



STROM AUS FAHRLEITUNG ODER BATTERIE

Moderner Nahverkehr – zufriedene Fahrgäste

Moderne Züge von Siemens Mobility kennen viele Gewinner: Bahnbetreiber freuen sich über hohe Wirtschaftlichkeit, Fahrgäste über besonders bequeme Reisen. Auch auf Strecken, die nicht elektrifiziert sind. Und das Beste: Diese Züge schaffen Jobs in Österreich. Das ist Mobilität der Zukunft. [siemens.at/mobility](https://www.siemens.at/mobility)

ANZEIGE

MAGNA
Forward. For all.

Complete Vehicle Solutions

Mit unserem Gesamtfahrzeug-Know-how, das auf über 125 Jahren Erfahrung in der Entwicklung und Fertigung von Fahrzeugen basiert, gestalten wir die Zukunft der Mobilität.



Erfahren Sie mehr über unsere Technologien und Innovationen.

ÖSTERREICHISCHE LÖSUNG FÜR EUROPA

Eine kleine Begebenheit im Autoland Österreich zeigt, wie chinesische Hersteller ticken und wie man in Österreich Probleme für Europa löst.

TEXT:DIDI HUBMANN

China ist im Autoland Österreich ein Thema: Magna hat gerade die ersten zwei Hersteller, die in Graz ihre Autos fertigen werden, bestätigt – sie umgehen so die Zölle, die ihnen aufgebremst wurden. Hersteller wie BYD eröffnen deshalb Werke in Europa (Ungarn), auch MG plant Niederlassungen. In atemberaubender Geschwindigkeit schickt man sich an, alle Probleme und alle Hürden zu bewältigen. Der China-Speed ist zu einem geflügelten Wort in der Autobranche geworden.

Das zeigt auch eine kleine Begebenheit im Autoland Österreich. Im Autohaus Poprask in Deutschlandsberg meldete der Hausherr Christian Poprask, dass die Hybrid-Version des MG 3 ein Problem bei Bergfahrten habe, das müsse gelöst werden. Händler-Betreuer Michael Zustin wiederum informierte China, dass es schon in Internet-Foren darüber Diskussionen gebe. Das Problem, stark vereinfacht erklärt: Im unteren Geschwindigkeitsbereich ist das System so eingestellt, dass es rein elektrisch fährt. Wenn die Batterie

leer ist, muss der Motor den Generator antreiben, aber die Leistung, die bergwärts abgegeben wird, reicht nicht.

Chinesische Software-Spezialisten wurden alarmiert und kamen daraufhin umgehend nach Österreich. Zwei chinesische Ingenieure bauten eine Standleitung nach China, arbeiteten 48 Stunden an einer neuen Software, die dann europaweit auf die betroffenen MG-Modelle ausgespielt wurde. Problem gelöst. 🕒

🔗 Christian Poprask: „So schnell wurde noch kein Problem gelöst.“

WELT DER MOBILITÄT

pixelmaker.at

Für mehr Sportlichkeit im Alltag. Der neue Kia Sportage.



Movement that inspires

Mehr entdecken unter:
kia.com/at



CO₂-Emission: 180-129 g/km, Gesamtverbrauch: 5,0-7,9 l/100km

Symbolabb. Druckfehler, Irrtümer, Änderungen vorbehalten. Geräuschpegeldaten n. vorgeschr. Messverfahren gemäß VO (EU) Nr. 540/2014 u. Regelung Nr. 51.03 UN/ECE [2018/798]: Fahrgeräusch 68.0-67.0 dB(A) / Nahfeldpegel: 78.0-69.0/3750-2400. Stand 08|2025. *) 7 Jahre/150.000km Herstellergarantie.



I am from Austria.

Der erste Porsche war ein Österreicher: Der 356 No. 1 wurde am 7. Juni 1948 in Gmünd in Kärnten zugelassen. Damit erfüllte sich Ferry Porsche einst den Traum vom leichten und schnellen Roadster. Auch heute steht Porsche für Performance und Design. Aber nicht nur. Es ist ein Gefühl. Ein Streben. Ein Versprechen, dass Großartiges nicht vergeht – sondern sich weiterentwickelt, intensiver wird, echter. Es dreht sich dabei nicht nur um den Fahrspaß. Es geht um die, die dafür leben. PORSCHE. Der Schlüssel links. Der Glanz des Wappens. Die Silhouette, die Geschichte geschrieben hat. Das Design des 356 und aller Modelle, die ihm folgten. Die unverwechselbare DNA eines echten Sportwagens. Denn manches lässt sich nicht ersetzen, nicht kopieren, nicht austauschen.

Porsche. There is no substitute.

911 GT3 RS – Kraftstoffverbrauch kombiniert: 13,2 l/100 km; CO₂-Emissionen kombiniert: 299 g/km. Stand 09/2025.
Die angegebenen Werte wurden nach dem vorgeschriebenen Messverfahren VO (EG) 715/2007 (in der gegenwärtig geltenden Fassung) im Rahmen der Typengenehmigung des Fahrzeugs auf Basis des neuen WLTP-Prüfverfahrens ermittelt.



PORSCHE

DER NEUSTART UND EIN BUGGY AUS GRAZ

Auf ein Bier mit den Belgiern. KTM, der größte Auto-Kleinserienhersteller der Welt, startet in Graz neu durch: mit einem Brauerei-Konzern.

TEXT: GERHARD NÖHRER

Am Genfer Autosalon im März 2007 hatte ein Motorradhersteller der Autowelt die Show gestohlen: Bei der Weltpremiere eines zweisitzigen Supersportwagens von KTM stand der internationale Auto-Adel verblüfft Spalier. Es war ein Ritterschlag für Stefan Pierer und sein Team, auch wenn man unmittelbar darauf die Wucht der Wirtschaftskrise zu spüren bekam. Aber KTM tauchte durch und ist bis heute der größte Kleinserienhersteller der Welt.

Seit einem Monat hat das Tochterunternehmen der im Herbst des Vorjahres schwer in Schieflage geratenen KTM AG allerdings einen neuen Eigentümer. Nach Abschluss des Sanierungsverfahrens trennte sich KTM von seiner Auto-Sparte und verkaufte die KTM Sportcar GmbH an den belgischen

Brauerei-Weltkonzern Anheuser-Busch InBev. Wo der einzige österreichische Automobilfabrikant ganz offensichtlich in guten Händen ist. Schließlich sind die neuen Besitzer alles andere als branchenfremd und obendrein noch ziemlich finanzstark: Mit Ghislain De Mevius (63) und seinem Sohn Guillaume (31) schauen auf der Eigentümerseite nun zwei Motorsport-affine Familienmitglieder der milliardenschweren Bier-Dynastie auf die KTM X-Bow Onroad GmbH und haben als leidenschaftliche Rennfahrer auch ambitionierte Zukunftspläne.

Zum Gesicht der Marke soll Guillaume De Mevius werden, der auch Mitglied des Red-Bull-Offroad-Junior-Teams ist und sich in der Rallye-Raid-Szene bereits profiliert hat. Die operativen Geschäfte wird weiterhin der Steirer

Michael Wölfling (47) als CEO führen – er ist seit 2014 für den Standort Graz mit seinen 30 Mitarbeitern verantwortlich.

Die Fabrik in Graz ist ab sofort auch Firmensitz der Marke, bis dato war es Mattighofen. In Graz wurden bis heute 1700 Fahrzeuge gebaut – 80 Prozent davon in Straßenversion. Wie es weiter geht? Die Zeichen stehen auf Wachstum: Mit einem Performance-Buggy soll die Produkt-Palette erweitert und ein zweites starkes Standbein neben den X-Bow-Sportwagen-Varianten geschaffen werden. Dafür soll dann auch eine weitere Tochterfirma – KTM Onroad GmbH – gegründet werden. Geplant ist eine Serienfertigung ab 2028. Einen Prototyp mit Guillaume De Mevius am Steuer dürfte man wohl schon früher bei der Rallye Dakar sehen. 



DER NEUE CITROËN C3 AIRCROSS

KEINER KANN DIESEM KOMFORT WIDERSTEHEN



WINTERKOMPLETTRÄDER
GRATIS*

AB
18.490 €

bei Finanzierung und
Versicherung über
die Stellantis Bank*

**AUCH 100% ELEKTRISCH
OPTIONAL MIT 7 SITZEN**

BIS ZU
8
JAHRE

CITROËN.
**WE CARE
GARANTIE**

*Stand: 09/2025. Stand: September 2025. Verbrauch kombiniert: 5,6 l/100km; CO₂-Emission kombiniert: 134 - 135 g/km. Aktionspreis € 18.490,- für den C3 Aircross YOU Turbo 100; € 670,- Finanzierungsbonus (bei Finanzierung über die Stellantis Bank SA), € 500,- Versicherungsbonus (bei Abschluss eines Versicherungsverteilssets, bestehend aus Kfz Haftpflicht, Kasko und Insassenunfallversicherung, GARANTA Versicherungs-AG Österreich) Mindestlaufzeit 36 Monate. Gültig für Konsumenten bei Kauf eines Neuwagens bis 30.09.2025. Inkludiert vier Winterkomplettreder exklusive Montage. Keine Barablöse möglich. Nur solange der Vorrat reicht. Verbrauchs- und Emissionswerte wurden gemäß der WLTP ermittelt und sind nur als Richtwerte zu verstehen. „Citroën We Care“ wird nach jedem Werkstattbesuch bei einem teilnehmenden, autorisierten Citroën Partner automatisch aktiviert und gilt bis zum nächsten planmäßigen Wartungstermin für maximal 8 Jahre und/oder 160.000km (je nachdem was zuerst eintritt) ab Beginn der Neuwagengarantie (Erstzulassung oder tatsächliche Übergabe des Neuwagens an den ersten Kunden, je nachdem was zuerst eintritt). Weitere Details bei Ihrem Citroën Partner. Symbolfoto. Druck- und Satzfehler vorbehalten.



CITROËN

WO MAN EIN ZIEMLICH GROSSES RAD DREHT



Der ehemalige BMW Austria-Chef Christian Morawa lenkt den Räder-Riesen Alcar.

Sieben Jahre lang stand Christian Morawa (52) an der Spitze der BMW Group Austria. Im August des Vorjahres dann orientierte sich der profilierte Auto-Manager neu – und nahm nahe seiner Heimat Wiener Neustadt eine spannende Herausforderung an. Die Firma, die der Maschinenbau- und Wirtschaftsingenieur seit Februar des Jahres als alleiniger CEO führt, hat in der Branche einen klingenden Namen. Schließlich dreht man bei der ALCAR-

Gruppe am Stammsitz in Hirtenberg ein ziemlich großes Rad. Das österreichische Unternehmen, auf Stahl- und Leichtmetallräder spezialisiert, ist seit vielen Jahren Marktführer auf dem europäischen Pkw-Nachrüstmarkt. Dazu gehört der Vertrieb von Reifen-druckkontrollsystemen, Radzierblenden, Reifen und Komplettträgern zum Geschäftsfeld des Räder-Riesen.

Die internationale Präsenz der Alcar-Gruppe erstreckt sich auf 29 Gesellschaften in 17 europäischen Ländern, in denen rund 800 Mitarbeiter in Entwicklung, Produktion und Vertrieb von sechs Eigenmarken (AEZ, DOTZ,

DEZENT, ALCAR, Stahlrad, DOTZ Survival & Dotz 4x4) tätig sind. Die Alcar Gruppe entstand 1984 in Hirtenberg unter dem Namen BBV Beteiligungsgesellschaft m.b.H. Vier Jahre später begann man mit dem Aufbau eines europäischen Vertriebsnetzes. Am 2005 eröffneten deutschen Standort Neuenrade werden pro Tag 5000 Aluminiumräder für Pkw, Offroad und Leicht-Lkw gefertigt, die Kapazität des Werks liegt bei 900.000 Rädern pro Jahr. Die Zeichen stehen weiter auf Wachstum. TEXT: GERHARD NÖHRER

Aufreiter Georg

ANZEIGE



WENN DER TON DIE MUSIK MACHT



**Spezialist im Autoland Österreich:
Warum Aston Martin, BMW, Bentley
und Lamborghini bis zu Porsche auf
eine weststeirische Firma hören.**

Fällt der Name Remus, schnalzen sportlich angehauchte Lenkraddreher und Motorradfahrer mit der Zunge. Schließlich ist die Marke in der Szene das Maß aller Dinge und im High-End-Sportabgasanlagen-Segment Weltmarktführer. Neben der Tuner-Szene stehen nahezu alle renommierten Zweirad-Produzenten sowie Premium- und Sportwagenhersteller auf der Kundenliste der Voitsberger Spezialisten: von Aston

Martin über BMW, Bentley und Lamborghini bis zu Porsche und McLaren. Wobei Remus im Kreis der OEM (Original Equipment Manufacturer) meist unsichtbar ist, weil die Anlagen im Auftrag der Hersteller gefertigt werden. Im Aftermarket-Bereich sind die Produkte klar unter dem Remus-Logo erkennbar.

In Sachen Sound, Design und Leistung hat Remus eine Alleinstellung. Wobei die immer strenger werdenden gesetzlichen Grenzwerte für Lautstärke und Emissionen die Weststeirer vor enorme Herausforderungen stellen, denen man durch cleveres Engineering und innovative Materialien begegnet. Auch im

nahenden Zeitalter der Elektromobilität stehen bei Remus die Zeichen auf Wachstum. Speziell im asiatischen Raum, wo man ein enormes Potenzial sieht. Im Fokus stehen Modelle von Honda, Yamaha, Kawasaki und Suzuki.

Die Remus Innovation GmbH, 1990 gegründet, befindet sich im Eigentum von Hans Peter Haselsteiner und Stephan Zöchling, der als CEO das operative Geschäft führt. Heute beschäftigt Remus 1000 Mitarbeiter (650 in Österreich). Produziert wird in Österreich und Bosnien. TEXT: GERHARD NÖHRER

APA / Gerry Frank Photography

ANZEIGE

Der Nissan Qashqai mit neuem **e-POWER** Hybrid-Antrieb Hybrid neu gedacht



**BIS ZU 1.200 km
REICHWEITE***



Als Mild-Hybrid bei Finanzierung ab

€ 29.990,-**

*Nissan Qashqai e-Power Benzinverbrauch WLTP kombiniert 4,5 - 4,6 l/100 km, CO₂-Emissionen WLTP kombiniert 102 - 105 g/km, Reichweite mit 55 l Tankinhalt 1200 km. Nissan Qashqai Mild-Hybrid Benzinverbrauch WLTP kombiniert 6,3 - 7,3 l/100 km, CO₂-Emissionen WLTP kombiniert 141 - 156 g/km. ** Angebot gültig bei Kaufvertrag bis 31.12.2025 bei allen teilnehmenden Nissan Partnern. Aktionspreis gültig für Nissan Qashqai Austria Edition 1.3T Mild-Hybrid 140 6MT beinhaltet Finanzierungsbonus € 1.000,- von Mobilize Financial Services (eine Marke für RCI Banque SA Niederlassung Österreich, Bedingungen Mindestlaufzeit 24 Monate und Mindest-Finanzierungsbetrag 50 % vom Kaufpreis).

Sie haben den Mercedes G im Blut: Wer der Vater des G war, wie er ein Land verändert hat, und welche Frau in Österreich den größten G-Spielplatz der Welt managt.

Wir waren in der G-Kathedrale, Pilgerstätte für G-Fans aus aller Welt.

Der G ist Legende im Autoland Österreich. Wirtschaftsmotor, weltweiter Botschafter, soeben feierte man 600.000 produzierte Autos. Der „G“ wird von Beginn an, also seit seiner Einführung im Jahr 1979, in Graz bei Magna Steyr gefertigt. Die Marke von 300.000 in Graz gebauten Mercedes G wurde im Juli 2017 erreicht, 400.000 waren es dann im Dezember 2020, die halbe Million wurde im April 2023 „voll gemacht“. Diese Fakten erzählen einen Teil der Geschichte. Der andere Teil sind die Menschen, die hinter dem G stehen, wie Brand Managerin Uta Koch heute oder Friedrich Rohr, G-Mann und Entwickler der ersten Stunde.

DIE G-GESCHICHTE VOLLER ANEKDOTEN

Gehen wir in die Geschichte, sie ist voll von Anekdoten. Bei den ersten Erprobungsfahrten in den 70er-Jahren des letzten Jahrhunderts wurden Techniker bei voller Fahrt noch mit Seilen am Auto fixiert, um Erkenntnisse zu gewinnen. Nur mit einem Fahrgestell ging es manchmal auf längere nächtliche Testfahrten, und Tests gab es auf der ganzen Welt. Materialdiskussionen wie bei der Differenzialsperre wurden damals am Testgelände entschieden und nicht in Simulationsprogrammen. Bauteile wurden eigenhändig gebastelt, die Entwicklung lebte von Improvisation und Köpfen. Es sind die 70er, für heutige Verhältnisse die Urzeiten der Autoentwicklung. Ohne Smartphone, ohne KI, ohne Hightech, ohne 3-D-Drucker. Nach gut sechs Jahren Entwicklungsarbeit durfte im Februar 1979 der erste G auf

den Markt klettern. Mit 72 Diesel-PS, um knappe 250.000 Schilling (18.170 Euro), die Servolenkung musste extra bezahlt werden. Keiner konnte ahnen, dass da ein Auto auf dem Weg zu einer Weltkarriere unterwegs war, der in Hollywood genauso seinen Platz gefunden hat wie in Rap-Videos.

SAMMELBECKEN DER BESTEN KÖPFE

Das Projekt G war im Autoland Österreich ein Sammelbecken der besten Köpfe der Autobranche, die mit dem Auto mitwuchsen, ein Trainingslager für große Karrieren. Wie Dieter Zetsche, der auf Daimler-Seite ein Jahr Entwicklungsverantwortlicher war und zwei Jahrzehnte später Vorstandsvorsitzender der Daimler AG. Und mittendrin die Steyr-Daimler-Puch- und spätere Magna-Konstante Friedrich Rohr, als Verantwortlicher, Projektleiter, Geschäftsführer und später Chef aller G-Fahrzeuge für die Grazer Seite.

Der Schöckl, die legendäre Teststrecke auf dem Grazer Hausberg, ist heute Gütesiegel und wird auf dem Auto verewigt (Schöckl Proved). Worauf Rohr heute besonders stolz ist? „Dass Tausende Menschen in Graz und bei Zulieferern eine Arbeit hatten und stolz auf den G



Finaler Höhepunkt ist die Übergabe des Fahrzeugs: Die G-Klasse wird in einem gläsernen Kubus enthüllt.

Uta Koch (rechts)
Brand Managerin Mercedes G

DER G IN ZAHLEN

100

Fertigungsstunden dauert es, dann ist ein G in Graz bei Magna fertig gebaut.

10

Liter Lack werden für die Lackierung verwendet. Es gibt Tausende Farbkombinationen.

50.000

G-Modelle werden in etwa pro Jahr bei Magna Steyr produziert. Auch der Elektro-G.



MENSCHEN HINTER DEM WELTSTAR

TEXT: DIDI HUBMANN
FOTOS: OLIVER WOLF

400

Schrauben, Scheiben und Muttern halten den G zusammen: Der G ist noch Handarbeit.

6000

Laufmeter Garn, 500.000 Nahtstiche – der Aufwand für die Materialien ist enorm.

2

Schöckl-Proved-Plaketten: Die Teststrecke am Grazer Hausberg gilt als eine der härtesten.

sind. Und dass viele Menschen mit ihrem G eine Freude haben.“

DIE G-REGISSEURIN: UTA KOCH

Für diesen Job ist heute auch Uta Koch verantwortlich. Sie ist Projektleiterin und zentrale Ansprechpartnerin seitens Mercedes-Benz für eine eigene Event-Schiene. Das Unternehmen Mercedes G hat unweit vom Grazer Flughafen eine eigene Erlebniswelt aufgezogen. 100.000 Quadratmeter groß, auf dem Gelände eines ehemaligen Fliegerhorsts. Das Haupthaus G-Base ist eine kleine G-Kathedrale mit Devotionalien aus der G-Welt. Für G-Fans eine Pilgerfahrt, auch, weil unweit von hier der G gebaut wird – eine exklusive Werksführung ist freilich inklusive.

Drei Testmodule warten auf die G-Begeisterten: „Der G Rock mit verschiedenen Steigungen auf unterschiedlichen Untergründen, der G Forest, ein Waldgebiet für Schrägfahrten, Verwindungen und Wasserdurchfahrten, sowie Onroad eine Dynamikfläche, auf der Fahrerinnen und Fahrer bei extremen Bremsungen und in Slalomparcours an die Grenzen ihres Könnens gehen können.“ Und: Als Highlight-Modul kann zudem der „Iron Schöckl“ mit 100 Prozent Steigung zugebucht werden“, erzählt Koch. Sehenswert und schwindelerregend. Nicht für Koch, sie ist selbst toughe Instruktorin.

DER G IM GLÄSERNEN KUBUS

Käufer kommen aus der ganzen Welt hierher, um sich auf ihren G einzugrooven, zentrale Plätze der Stadt Graz sind in das Programm eingebunden (Aiola Hotel, Landhauskeller), die Details können individuell zugeschnitten werden. Für Selbstabholer ein Erlebnis. Onroad, Offroad, alles dabei, auch Instrukturen.

Wer jetzt gleich einen Kaufvertrag abschließen und eine Abholung buchen möchte, sollte sich in Geduld üben. Die nächsten Termine sind ab April 2026 wieder frei. Dafür ist die Show für die Käufer Hollywood-reif: „Finaler Höhepunkt des Events ist die Übergabe des Neufahrzeugs: Die G-Klasse wird in einem gläsernen Kubus enthüllt“, so Koch. ☉



EIN AUTO NAMENS DWAYNE

Abenteuerurlaub im G-Class-Experience-Center bei Graz: Käuferin Sabina Maurer zwischen Adrenalin und einer besonderen Beziehung.

Lauter fröhliche Gesichter, es ist Halbzeit. Die ersten Stationen der G-Experience sind vorbei, ein kleines Mittagessen in der G-Base, dem Epizentrum der G-Jüngerschaft. „Das ist ein Erlebnis der besonderen Art“, schwärmt Sabina Maurer aus Salzburg. „Der G war schon immer in meinem Visier beim Autokauf, aber ich dachte, der ist finanziell unerreichbar. Aber der elektrische G hat preislich eine Tür geöffnet.“ Elektro-G, schwarz, namens Dwayne. „Groß, stark, g'scheit und schön, wie Dwayne Johnson“, lacht Maurer, die mit ihrem Sohn vor Ort ist. Und zugibt: „Das einzige Auto, das ich bisher mit dem Handtuch abwische.“ Es ist hinlänglich bekannt: G-Klassen-Besitzer gehen mit ihren Autos eine ganz besondere Beziehung ein.

Im G-Class-Experience-Center können Käufer die Abholung ihres Autos mit einem speziellen Sonderprogramm buchen. Onroad- und Offroad-Fahrten, Instrukturen, die geleiten, auf einem 100.000 Quadratmeter

großen Gelände. „Ich habe schon ein bisschen Adrenalin gebraucht“, sagt Maurer am Mittagstisch. Von der Grenzauslotung am Testgelände – Wald- und Flusssdurchfahrten sowie Steigungen bis 100 Prozent summieren sich zu einem beeindruckenden Gesamterlebnis – bis zur Übergabe in einem Glaskubus und der Manufaktur, wo man sich tausende Farben für den nächsten G aussuchen kann und das Reserverad als Trolley. Kein Scherz, das ist Koffer der Begehrlichkeit.

Es wird gescherzt, es geht um G's als Zweit- und Drittwagen. Sabina Maurer schüttelt den Kopf. „Ich brauche nur einen G, alles andere wäre ja so, als ob ich polyamor wäre.“ Alle lachen. Bald geht es auf der Offroad-Strecke weiter. ☉



☛ Elektro-G: Drehung um die eigene Achse beim G-Turn



PEUGEOT

NEUER 5008 HYBRID



Jetzt ab € 35.140,-*

**Auch als Plug-In Hybrid,
Elektroversion und Allrad verfügbar.**

*Stand: September 2025. Kombiniertes Verbrauch WLTP (l/100km): 5,8-5,9; CO₂-Emissionen (kombiniert) WLTP (g/km): 130-133. Aktionspreis € 35.140,- für den NEUEN 5008 ALLURE Hybrid 145 e-DCS6; beinhaltet € 2264,- Privatkunden-Bonus, € 3302,- Eintausch-Bonus, € 1588,- Lagerbonus bei Kaufvertrag auf lagernde Peugeot Neuwagen, € 2117,- Finanzierungsbonus (bei Finanzierung über die Stellantis Bank SA), € 530,- Versicherungsbonus (bei Abschluss eines Versicherungs-Vorteilssets, bestehend aus Kfz Haftpflicht, Kasko und Insassenunfallversicherung, GARANTA Versicherungs-AG Österreich) Mindestlaufzeit 36 Monate. Gültig für Konsumenten bei Kaufvertrag auf lagernde Peugeot Neuwagen bis 30.09.2025. Druck- und Satzfehler vorbehalten.

INTERVIEW

MOTOREN FÜR DIE BÜHNE



Wie Automobilhersteller das Kulturland Österreich verändert haben. „Ohne Sponsoren würde es die Salzburger Festspiele nicht geben“, sagt Festspiel-Präsidentin Kristina Hammer.

Aber es geht um mehr als seelenloses Sponsoring.

INTERVIEW: DIDI HUBMANN

FOTO: PETER RIGAUD

ZUR PERSON

KRISTINA HAMMER

(56, Karlsruhe), Jusstudium/
Promotion (summa cum laude) in
Wien. Karrierestationen: Gerngross,
Kaufhaus Steffl, Aston Martin/
Jaguar/Land Rover, Leiterin Globales
Marketing Mercedes. Seit 2022
Präsidentin Salzburger Festspiele

Ein Nachmittag im August, die Salzburger Festspiele neigen sich dem Ende zu. Das Autoland Österreich ist mehr als Technik, Know-how, High-tech, Produktion oder Zulieferer, es spielt auch Hauptrollen in Österreichs Kulturlandschaft. Audi ist bei den Salzburger Festspielen im Einsatz, als Sponsor und natürlich elektrisch. Mercedes ist Hauptsponsor der Bregenzer Festspiele, Lexus unterstützt die Wiener Staatsoper. Kultur macht Image und umgekehrt.

Frau Hammer, Kultur und Sponsoring: Wie passt das überhaupt zusammen? Die Kultur will frei sein, der Sponsor stellt Ansprüche, fordert Gegenleistungen ein.

KRISTINA HAMMER: Für uns als Salzburger Festspiele hat Sponsoring eine erhebliche Bedeutung: Wir sind zu rund 75 Prozent eigenfinanziert. Sponsoring ermöglicht uns nicht nur spezifische Projekte, sondern die Salzburger Festspiele so zu realisieren, wie wir und unser Publikum sie lieben und schätzen. Sponsoring räumt unverzichtbare Spielräume über die wirtschaftliche Absicherung hinaus ein, die sonst nicht umsetzbar wären.

Und die künstlerische Freiheit bleibt unangetastet?

Das ist unser Grundprinzip. Für uns ist die Freiheit der Kunst und die Freiheit zu programmieren nicht nur das Manifest unserer Gründungsväter. Richard Strauss, Hugo von Hofmannsthal und

Max Reinhardt haben 1920 nach den Schrecken des Ersten Weltkriegs die Festspiele gegründet mit der Absicht, dass hier die Besten der Besten aus der gesamten Welt spielen, gleich, welcher Religion, welcher Nationalität oder Identität – das war ungeheuer weitsichtig. Das ist das oberste Manifest, und über das Programm entscheidet ausschließlich die künstlerische Leitung. Etwas anderes würden wir bestimmt nicht zulassen.

Dann können wir gleich den Abzweiger Richtung Autoland Österreich nehmen: Wie schwierig war es Ihren Sponsor Mobilitätspartner Audi davon zu überzeugen, dass bei der Jedermann-Aufführung ein Mercedes auf der Bühne steht?

Dies ist ein goldenes Auto. Nicht mehr und nicht weniger. Ich habe ähnliche Fragen schon in Bezug auf Schuhe oder Koffer erhalten – das Wichtige ist: Der Jedermann auf unserer Bühne lebt im Luxus, aber nicht mit einer Marke. Der Wagen ist weder ein erhältliches Modell noch eine identifizierbare Automarke.

Gäbe es die Salzburger Festspiele ohne Sponsoring überhaupt noch? Die Abgangsdeckung wird heuer zum Beispiel nicht valorisiert.

Darauf haben wir freiwillig verzichtet, weil wir uns bewusst waren, wie es budgetär in Österreich aussieht. Die Antwort lautet: sicher nicht in diesem Maße.

Sie waren auch in der Autobranche an Schlüsselstellen bei prominenten Herstellern tätig: Spüren Sie eine Veränderung, einen Trend in der Autobranche hin zum oder weg vom Kultursponsoring in diesem Lande?

Ich kann nur für die Salzburger Festspiele sprechen: Uns verbindet mit Audi eine sehr lange Partnerschaft. Wir beschäftigen uns im Sponsoring zunächst damit, was der Marke wichtig ist – und erarbeiten dann, wie wir eine Partnerschaft angehen und mit Leben füllen. Audi ist beispielsweise die Marke, für die wir als Salzburger Festspiele nach Ingolstadt fahren und dort ein Gastspiel für die Mitarbeiter vor Ort geben. Wir waren gerade mit unserem Jugendprogramm jung und jede*r dort, mit der Produktion „Berge flüstern laut“ und haben für strahlende Kinderaugen gesorgt. Ich finde das schön: Sponsoring wird ja oft als Mittel nach außen gesehen – es ist aber auch ein Mittel nach innen, bei Audi genauso wie bei uns, es motiviert, es gibt Identifikation.

Hat das Autosponsoring die Kulturlandschaft in Österreich verändert?

Ich würde das Automobilsponsoring als Motor für viele Kultur-Institutionen erachten. Da sind wir nicht die einzigen, die stolz und dankbar sind. Audi macht ja nicht nur Grund- und Basis-sicherung als Hauptsponsor, es baut ja auch einen Shuttleservice mit E-Fahrzeugen auf.

42

Tage, 55 Fahrer, 40 Fahrzeuge, über 1300 Fahrten in Salzburg: So setzt Audi einen Teil seines Sponsorings bei den Salzburger Festspielen ein.



↖ Festspiel-Audis unter Strom

12

Millionen Euro Umsatz, 96 Millionen Euro an Steuern/ Abgaben, 3000 Arbeitsplätze abgesichert: Salzburger Festspiele als Wirtschaftsfaktor.

AUF ACHSE IM STROM DER ZEIT



Transport, Logistik, Spedition: Von 80 auf 25 Prozent Auslastung im Autogeschäft und trotzdem wachsende Geschäftsfelder – wie geht das, Herr Temmel?

Als Partner der Automobil-Industrie ist der oststeirische Parade-Transporteur seit Jahrzehnten eine fixe Größe: Die in Gleisdorf beheimatete Herbert Temmel GmbH gilt seit ewigen Zeiten vor allem als Hof-Dienstleister von Magna – von BMW über Mercedes bis zum Inhouse-Shuttledienst für die neuen chinesischen Kunden ist Temmel im Auftrag von Magna für wesentliche Marken

auf Achse. In den letzten Jahren allerdings ging das Geschäft auf dem automotiven Sektor deutlich zurück. Hatte ursprünglich die Automobilindustrie für 80 Prozent der Auslastung gesorgt, sind es heute gerade einmal 25 Prozent.

Längst hat der Transporteur, Spediteur und Logistiker sein Geschäftsfeld erweitert und sich für die Zukunft breit aufgestellt. So gibt es nun auch einen starken Fokus auf die Verpackungs- und Holzindustrie sowie auf den Lebensmittelsektor und die Messe- und Event-Logistik. Der Fuhrpark umfasst 135 Lkw, wobei man gerade dabei ist, die Flotte im Zuge von Kundenprojekten

sukzessive auf Elektroantrieb umzurüsten.

Vor zwei Jahren aus der Taufe gehoben wurde die Tochtergesellschaft Air und Sea GmbH mit Sitz am Grazer Flughafen (Logistik/Luft- und Seefrachtlösungen).

Das 1914 gegründete Traditions-Unternehmen hat Hagen Temmel zum 100-jährigen Jubiläum von seinem Vater Herbert übernommen, es wird heute operativ geführt von Martin Treffer. Die Herbert Temmel GmbH beschäftigt 250 Mitarbeiter und setzte im vergangenen Geschäftsjahr 34 Millionen Euro um. TEXT: GERHARD NÖHRER

KLZ / Thomas Wieser

ANZEIGE

NEUER EIGENTÜMER: DIE ZUKUNFT VON KTM SPORTCAR

Onroad, Offroad und darüber hinaus

KTM X-Bow: Die Neudefinition, was auf der Rennstrecke, der Straße und der Weltbühne möglich ist.

Die KTM Sportcar GmbH in Graz verkündet ein neues Kapitel in ihrer Unternehmensgeschichte: Eine starke Gruppe von Investoren mit umfassender Expertise in Motorsport, Technologie und der High-End-Automobilindustrie übernimmt offiziell die Marke KTM X-Bow. Die aus Belgien stammende Unternehmerfamilie de Mévius wird durch strategische Partner unterstützt, die über jahrzehntelange Erfahrung in Automobilent-



Verheißungsvolle Zukunft: KTM X-Bow auf der Überholspur

wicklung, Rennsport und industriellem Wachstum verfügen. Gemeinsam bringen sie eine außergewöhnliche Kombination aus Ressourcen, Netzwerk und Ambition

ein – mit dem klaren Ziel, die Marke sowohl Onroad als auch Offroad auf ein neues Level zu heben. Im Zentrum dieser neuen Ära steht Guillaume de Mévius,

erfolgreicher Rallyefahrer und Unternehmer im Motorsport. Als Gesicht der Investorengruppe übernimmt er die Rolle des Markenbotschafters. „Motorsport hat mein Leben geprägt und ich kenne die Kraft von Präzisionstechnik und visionärem Denken. Der KTM X-Bow stand schon immer für unverfälschte Performance – jetzt sind wir bereit, neu zu definieren, was auf der Rennstrecke, der Straße und der Weltbühne möglich ist. Besonders freue ich mich darauf, das Onroad-Projekt X-Bow GT-XR weiter auszubauen und mit KTM X-Bow in die Offroad-Welt einzusteigen.

VON EINER IDEE ZU EINER SICHEREN SACHE



Die ÖAMTC Fahrtechnik ist eine einzigartige Erfolgsgeschichte, die vor allem mit Franz Wurz, aber auch mit der Kleinen Zeitung zu tun hat.

Die Idee, Menschen zu besseren Autofahrern zu erziehen, entstand in der Kleinen Zeitung Mitte der 1970er-Jahre. Die Sportredaktion hatte zu diesem Zeitpunkt schon einen guten Draht zu Walter Röhrl, dessen Stern gerade aufgegangen war und der die Lichtfigur der Rallye-Szene werden sollte. Zusammen mit dem deutschen Superstar wurde ein Konzept für eine Verkehrssicherheits-Veranstaltung entwickelt, die sich Auto-

Perfektionskurs nannte und Lesern der Kleinen Zeitung die Möglichkeit geben sollte, ihr Fahrkönnen unter Anleitung von Rennfahrern wie Gerhard Berger, Helmut Marko, Franz Wittmann, Sepp Haider oder Franz Wurz zu verbessern. Unter dem Motto „Komm gut heim“ starteten die Kurse auch auf dem damaligen Österreich-Ring.

In einer Pause, erzählt Röhrl heute noch mit Vergnügen, habe ihn Franz Wurz zwischen Frittatensuppe und Wiener Schnitzel gebeten, ihm auf einer Serviette spezielle Übungsstationen zu skizzieren. In der Folge wirtelte der clevere Rallye-Pilot darin ein

Geschäftsmodell, veranstaltete 1984 als Ein-Mann-Betrieb die ersten Fahrtechnik-Kurse, ehe er mit dem ÖAMTC in Kontakt kam und mit dem Club begann, multifunktionale Fahrtechnik-Zentren für alle Zielgruppen zu entwickeln.

Heute verfügt der ÖAMTC österreichweit über acht Fahrtechnik-Zentren, in denen weit über 100.000 Teilnehmer jährlich ihre Fahrtechnik- und Fahrsicherheitstrainings absolvieren. Über 37.000 junge Lenker nehmen jährlich das Angebot der Führerscheintrainings an. TEXT: GERHARD NÖHRER

ANZEIGE



Hyundai SUPER BONUS!

Heißt super, ist super!

Bei Hyundai gibt es jetzt eine **super Modellauswahl** mit **super Ausstattung** und einem **super Preisvorteil** von bis zu **€ 7.400,-***. Ist das nicht super?

TUCSON

Schon ab **€ 26.990,-***
oder ab **€ 159,-*** monatlich

i20

Schon ab **€ 13.990,-***
oder ab **€ 69,-*** monatlich

INSTER

Schon ab **€ 19.990,-***
oder ab **€ 129,-*** monatlich

i30 Kombi

Schon ab **€ 17.990,-***
oder ab **€ 99,-*** monatlich



Mehr auf hyundai.at/superbonus



*Aktion / Preise (inkl. Hersteller- & Händlerbeteiligung) gültig für Neuwagenkaufverträge inkl. Zulassung bis 19.12.2025, gültig nur bei gleichzeitigem Abschluss einer Leasingfinanzierung über Denzel Leasing GmbH sowie Versicherung über GARANTA Versicherung-AG Österreich. Angebot gültig für Privat- und Firmenkunden. Aktion / Preise beinhalten modellabhängig bis zu € 7.400,- Hyundai Superbonus bestehend aus bis zu € 4.200,- Finanzierungsbonus, € 800,- Versicherungsbonus, bis zu € 4.400,- Hyundai E-Mobilitätsbonus bei den E-Modellen. Versicherungsbonus gültig bei Abschluss eines Hyundai-Versicherungs-Vorteils bestehend aus KFZ-Haftpflicht, Kasko- und Insassenunfallversicherung, Mindestlaufzeit 36 Monate. TUCSON Smart Line (T5BSI): Repräsentatives Beispiel für eine Leasingfinanzierung der Denzel Leasing GmbH gem. § 5 VKiG: Kaufpreis (Barzahlungspreis inkl. MwSt. und aller jeweils gültigen Boni): € 26.990,-, Anzahlung: € 8.096,99, Restwert: € 16.240,18, Bearbeitungsgebühr: € 250,- (mitfinanziert), Rechtsgeschäftsgebühr: € 173,02, Provision an Vermittler: € 134,98 (mitfinanziert), Laufzeit: 48 Monate, Laufleistung: 15.000 km p.a., monatliche Rate: € 159,-, Sollzinzinssatz: 6,49 % p.a. variabel, effektiver Jahreszins: 7,65 % p.a., Gesamtleasingbetrag: € 18.893,01, Gesamtbetrag: € 32.142,18, INSTER: Stromverbrauch: 14,3 - 15,6 kWh/100 km, elektrische Reichweite: bis zu 370 km (49 kWh Batterie), i20: CO₂: 117 - 132 g/km, Verbrauch: 5,1 - 5,8 l/100 km. i30: CO₂: 126 - 159 g/km, Verbrauch: 5,5 - 7,1 l/100 km. TUCSON: CO₂: 134 - 162 g/km, Verbrauch: 5,1 - 7,1 l/100 km. Alle Werte nach WLTP. Die Reichweiten und die Verbräuche können abhängig von Straßenverhältnissen, Fahrstil und Temperatur deutlich variieren. Satz- und Druckfehler vorbehalten. Symbolabbildungen.

SIEGER IM KOPF



Feierlichkeiten: Alexander Wurz, Marc Gené und David Brabham feiern ihren Le-Mans-Sieg

AP/David Vincent

Historischer Sieg: Alexander Wurz gewann 2009 für Peugeot das legendäre 24-Stunden-Rennen von Le Mans. Der direkte Technologietransfer von der Rennstrecke findet bis heute statt und beschleunigt die Autoentwicklung in atemberaubender Weise.

Moderne Hybride wären ohne Wissen aus dem Rennsport nicht denkbar.

TEXT: DIDI HUBMANN

Le Mans über alles: 2009 stieg der Druck, „Peugeot wollte unbedingt gewinnen“, erinnert sich Wurz. Ein Jahr Vorbereitungszeit, es war die große Ära der Turbodiesel. Zwölfzylinder, und so viel Drehmoment, dass man es bis zum fünften Gang einregulieren musste, sonst hätte man Antriebswelle und Getriebe vergrößern müssen. „Du konntest in den Kurven das Auto trotzdem immer noch mit dem Gaspedal lenken.“

Wurz fuhr mit seinem Freund Marc Gené und David Brabham im Team, die größten Gegner neben Audi kamen aus dem eigenen Rennstall: Franck Montagny, Sébastien Bourdais und Stéphane Sarrazin, allesamt Franzosen und Lokalmatadore, was das Duell noch brisanter machte. „Wir wussten: Wir mussten zuallererst das andere Peugeot-Team schlagen.“ Fast ein Jahr bereiteten sich die Peugeot-Teams vor. Der Turbodiesel machte wahnsinnige Leistungssprünge.

„Le Mans kannst du nicht gewinnen, Le Mans lässt dich gewinnen, ja, den Spruch habe ich erfunden, weil immer eine Art Restglück drinsteckt.“ Aber das Rennen 2009 begann mit einem Riesenpech. Plattfuß, Rückstand und überhaupt. Mühsam kämpfte sich das Wurz-Team zurück. „Da haben dann alle begonnen, die Ellbogen auszufahren.“ Das Rennen wurde zwischen den beiden Peugeot-Teams zu einer Hetzjagd, einem permanenten Sprintrennen. „Wir sind alle um unser Leben gefahren.“

Um nicht in einen Defekt zu rasen, wollte man das führende Wurz-Team bei Peugeot zurückpfeifen und es langsamer angehen. Aber das zweite, französisch besetzte Peugeot-Team attackierte trotzdem, obwohl es dieselbe Order hatte. Erst eine halbe Stunde vor Rennende konnte man sich zu einem Burgfrieden durchringen. Der Sieg, mit dem man die jahrelange Audi-Dominanz brechen

konnte, war in Sichtweite. Das wollte man nicht riskieren. Wurz feierte seinen zweiten Le-Mans-Sieg.

DAS PRÜFZENTRUM FÜR TECHNOLOGIEN

„Le Mans ist ein ideales Prüfzentrum, um Technologien auszuloten“, sagt Wurz heute. Deshalb ist auch Peugeot wieder nach Le Mans zurückgekehrt, diesmal mit Hybrid-Technologie. Der Glanz der frühen Zweitausenderjahre, der Technologietransfer in die Serie, darum geht es. Wurz, inzwischen bei Toyota angelockt, lässt in seinen Erzählungen tiefe Einblicke zu: „Wir haben damals bei Peugeot große Schritte in der Entwicklung der Motorentechnologie gemacht, die nachher auf die Straße gekommen sind, und die die Effizienz und die Leistungsfähigkeit der Diesel dramatisch erhöht haben.“ Erst so hätte man klar machen können, was ein Diesel überhaupt zu leisten vermag.

Das Gleiche gelte für die Hybridmotoren. „Im Vergleich zu den reinen Verbrennern fahren wir jetzt in Le Mans mit 50 Prozent vom Spritverbrauch, und mit 50 Prozent vom Reifenverbrauch und die Zeiten sind in der LMP1-Klasse auch noch schneller geworden.“ Die Schnelligkeit der Entwicklung habe sich durch den Rennsport dramatisch erhöht. „Autos werden online designt, alles wird simuliert, diese Art Autos zu entwickeln, übernimmt auch die Serienautokonstruktion. Lag die Entwicklungszeit für Serienautos vor Kurzem noch bei fünf Jahren, redet man jetzt von eineinhalb Jahren. Dieses Denken, dieses Vertrauen, ist im Motorsport entstanden.“



➤ Nächste Generation: Peugeot, 2024, in Le Mans

Le Mans kannst du nicht gewinnen, Le Mans lässt dich gewinnen. Weil immer eine Art Restglück drinsteckt.

Alexander Wurz
Le-Mans-Sieger

NEUER AUFTRAG ELEKTRISIERT



Steyr Automotive startet 2026 die Produktion von Elektro-Lkw für eine China-Marke. Ex-Magna-Manager Sigi Wolf führt damit das Unternehmen in eine neue Ära.

Er war der Mann hinter Frank Strohach: Siegfried Wolf (67) zog jahrelang als CEO die Fäden im Magna-Konzern. Zuvor hatte er als Europa-Chef und Vorstandsvorsitzender von Magna-Steyr den Grazer Standort zur Blüte gebracht. Der bestens vernetzte Top-Manager war es auch, der den größten Einzelauftrag (BMW X3) in die Steiermark holte. 2010 schied Wolf bei Magna aus und wech-

selte als Aufsichtsratsvorsitzender von „Russian Machines“ nach Russland, wo er unter anderem den Auto-Riesen GAZ in Nischni Nowgorod auf Vordermann brachte.

Mitte 2021 kaufte Wolf über seine WSA Beteiligungs-GmbH das oberösterreichische Werk der deutschen Volkswagen-Lkw-Tochter MAN und etablierte unter dem Traditionsnamen „Steyr“ nicht nur eine Auftragsproduktion und Entwicklung von Nutzfahrzeugen und Teilen, sondern fertigt auch als Marke eigene Spezialfahrzeuge. Ein China-Großauftrag weist jetzt den Weg in eine neue Ära: Ab 2026 werden in Steyr E-Lkw für Super-

Panther produziert

– ein Schritt, der nicht nur eine strategische Partnerschaft und neues Leben ins Werk bringt, sondern auch den Markteintritt eines chinesischen Herstellers in Europa markiert.

Die China-Marke SuperPanther wurde 2022 gegründet und strebt zügig eine globale Präsenz an. Die Fabriken von SuperPanther in China produzieren intern entwickelte Kernsysteme wie E-Achsen, integrierte Wärmesysteme sowie Hoch- und Niederspannungsteuerungen. Die Europa-Zentrale befindet sich in der Nähe von Stuttgart. TEXT: GERHARD NÖHRER

ANZEIGE

**DEIN FAHRZEUG, UNSERE LEIDENSCHAFT:
SELBST BESTIMMT, SELBST GELENKT!**

WKÖ Der Fahrzeughandel

Fahrzeughandel-News

Österreichs
Automobilimporteure

Fit für die
Zukunft

AUTOLAND ÖSTERREICH – Wir bewegen unsere Wirtschaft!

www.automobilimporteure.at

WAS DAS AUTOLAND AUSMACHT



Markus Wildeis hat den Mehrmarkenkoncern Stellantis in Österreich erfolgreich wieder auf Kurs gebracht – jetzt plant er die nächsten Schritte im Autoland Österreich.

Markus Wildeis hat die Stellantis-Gruppe mit Marken wie Citroën, Peugeot, DS, Fiat, Jeep, Opel in Österreich stabilisiert – und er glaubt ans Autoland Österreich: „Hightech, Qualität und Innovationskraft sind in Österreichs Automobilindustrie zu Hause und leisten einen unverzichtbaren Beitrag für Europas Automobilindustrie. Österreich ist im Herzen von Europa und nur in und mit

Europa zukunftssicher. Made in Europe ist ein Wert, der noch nie so wichtig war wie heute. In Europa produzierte Fahrzeuge sichern Arbeitsplätze und Wohlstand für alle Europäer und natürlich für die Österreicher, dafür stehen wir bei Stellantis“, sagt Wildeis.

Für Wildeis ist die Stellantis-Ausrichtung auf kleine kompakte Fahrzeuge ein wichtiges Asset: „Unser strategischer Vorteil ist: Europaweit sind wir mit unseren Konzernmarken so stark im Kleinwagen- und Kompaktwagensegment, dass wir leistbare Mobilität auch elektrisch anbieten können. Anderen Herstellern fehlen da die Skaleneffekte, viele kön-

nen mit den heutigen Auflagen und Sicherheitssystemen keine Kleinwagen mehr darstellen, die auch wettbewerbsfähig sind und ohne Verlust verkauft werden können.“

Man habe bei Stellantis auch E-Autos im 20.000-Euro-Bereich im Portfolio, „die andere Hersteller erst in zwei Jahren bringen werden. Dass unsere konsequenten Kosteneinsparungen nicht nur Freunde bringen und auch Auswirkungen haben, war klar“, analysiert er im Gespräch trocken.

TEXT: DIDI HUBMANN

Georg Krewenka

ANZEIGE

CARSHARING

Nachhaltige Mobilität mit tim

tim, das Mobilitätsangebot der Holding Graz bietet eine flexible und nachhaltige Alternative zum eigenen Auto – täglich.intelligent.mobil.

An insgesamt 27 Standorten in Graz stehen (e)Carsharing-Fahrzeuge, Mietwagen und Lastenräder zur Verfügung. Die Standorte sind mit öffentlichen Verkehrsmitteln oder dem Fahrrad leicht erreichbar. Außerdem kann an den tim-Ladestationen auch das eigene e-Auto geladen werden. tim steht für moderne Mobilität, die einen wertvollen Beitrag für eine saubere Umwelt leistet.



tim bietet (e)Carsharing, Mietwagen, e-Taxis und Lastenräder an insgesamt 27 Standorten

Mit einem Inklusionstransporter hat tim erstmals ein Fahrzeug in der Flotte, welches für Rollstühle geeignet ist. Der Transporter bietet Platz für insgesamt sieben Personen.

SO FUNKTIONIERT'S

Nach einer erstmaligen Registrierung kann das gewünschte Auto über die Buchungsplattform oder die tim-App schnell und einfach gebucht werden. Der

Zugang zu den Fahrzeugen erfolgt ebenfalls unkompliziert mit der tim-App.

Mit tim Business können Unternehmen auf alle tim-Autos an den Multimodalen Knoten und Carsharing-Standorten in Graz zugreifen. tim Business ist das perfekte Carsharing-Angebot für jedes Unternehmen, das innovativ, gemeinschaftlich und nachhaltig agieren möchte.

**INFOS: tim-oesterreich.at
TIM-APP DOWNLOADEN:**



A portrait of Boris Jelzin, a middle-aged man with grey hair and blue eyes, wearing a dark shirt. The portrait is set against a grey, textured background and is partially framed by a large red diagonal shape on the left side of the page.

DER HERR DES RAUMES

Er designte bei Bugatti, seinen Zug-Entwurf nahm Boris Jelzin ab, und er studierte Hollywoods Animationstechniken: Die bunte Geschichte des Beuteösterreichers Albert Kirzinger, dem Schöpfer von Multivan, California und ID.Buzz.

Er verrät, warum das der zweitbeste Job hinter dem Papstamt ist.

TEXT: DIDI HUBMANN

ZUR PERSON

ALBERT KIRZINGER

Ist seit 2012 Leiter Design bei Volkswagen Nutzfahrzeuge und MAN Latin America. Er studierte Transportation Design an der Hochschule Pforzheim. Designte Hotelzüge genauso wie den Unimog, arbeitete für Audi, Bentley, Bugatti.

Meine ersten Wörter waren Auto und Mama“, schmunzelt Albert Kirzinger, Beuteösterreicher und überzeugter Lienzer. „Gebürtig bin ich in Bayern, aber verwurzelt in Osttirol, wo ich in jungen Jahren meine große Liebe kennengelernt habe und jetzt jede freie Sekunde verbringe.“

Kirzingers Lebensgeschichte ist so vielschichtig und spannend wie seine Designarbeit. Aber der Weg war ein weiter. In seiner Jugend gab's nur drei

Orte, wo man Design studieren konnte. „Das war schon sehr schwierig“, erinnert er sich. „Du musstest für Autodesign Benzin im Blut haben, du musstest dich breit orientieren. Es gab kein Internet, es gab keine überspannenden Medien, es war abstrakt.“ Er schaffte den Sprung in den Job über die Designhochschule Pforzheim, damals die Haus- und Hofschmiede für Mercedes Benz.

„Zu meiner Zeit gab es 1000 Bewerber auf sieben Studienplätze“, erzählt er. Kirzingers Anspruch: „Design ist keine Kunst, es ist allumfassend. In einem Design-Studium studierst du unterschiedliche Disziplinen, wie Material, Werkstoffkunde, aber auch technisches Zeichnen, Architekturpläne, technische Detailpläne für Motoren, Statik. Dann geht es rein in den sozialen Bereich mit Blick auf Kultur, Gesellschaft und den Menschen an sich.“ In der Breite verlief auch seine weitere Karriere: „In Bayern gab es damals noch eine Firma, die Züge designt hat, ich habe einen Auftrag an Land gezogen, einen russischen Hotelzug zu designen. Den hat dann Boris Jelzin persönlich abgenommen.“

Das Studium absolvierte er in Mindestzeit, aber kein Job war frei. „Mir war klar, dass ich in die Welt raus muss, ich habe in Barcelona Animationstechniken und Design von der Pike auf gelernt und studiert – das, was jetzt in Hollywood verwendet wird und auch wir nutzen.“

VOM UNIMOG BIS ZUM BUGATTI

Was danach folgte, würde die Dimensionen sprengen, nur ein paar Streiflichter: Der legendäre Unimog stammt zum Beispiel aus seiner Feder, in Ingolstadt arbeitete er am Audi TT mit, genauso am Bugatti, oder am Phaeton, 2012 wurde dann eine eigene Abteilung für Nutzfahrzeuge gegründet. „Es erfordert so viel anderes Wissen und Herangehen.“ Seine Autos sind im Autoland Österreich omnipräsent, Multivan, California und ID.Buzz, genauso wie seine Schwerlasten.

Eine große Leidenschaft ist sicherlich das Bulli-Thema. „Den Begriff Bulli haben wir mit der T6-Generation wieder eingeführt“, erzählt Kirzinger. Weil es zum Auto passt, es ist nun einmal Bus

und Lieferwagen, je nachdem, was man braucht.“ Und: „Wenn man einen Bulli designt und die Verantwortung übernimmt – das ist der nächste Beruf nach dem Papstamt. Die Tradition zusammenzuhalten und Antworten auf die neuesten Herausforderungen zu finden, das ist das Schwierigste daran. Aber das war ja auch immer die Urstärke des Bulli.“

DIE KRONE DER SERIE

Die siebente Generation sei kompromisslos für die unterschiedlichsten Anwendungsbereiche designt. „Die Krone ist California, das ist auch ein unglaublicher Spagat zwischen Nutzfahrzeug und Traumwagen.“ Der California sei „kein Wohnmobil, es ist ein Multivan, den du normal nutzt, aber dann eben dir jede Freiheit gibt, zu tun, was willst. Er kann ein Büro sein, ein Schlaf- oder ein Lieferwagen.“ Der Bulli sei kein klassisches Auto, er biete lösungsorientierten Raum mit unendlichen Möglichkeiten für Menschen, die etwas vorhaben. „Es geht um den lösungsorientierten Raum. Wir sind die Space-Company, die alles vereint, was den Bulli ausmacht.“

Natürlich gehört dem elektrischen ID-Buzz ein großer Teil seiner Geschichte. Styling als Reminiszenz an eine ikonografische Form, noch dazu mit E-Mobilität aufzuladen – für Kirzinger mehr als Designarbeit. Und die Zukunft des Autos grundsätzlich? „Porsche wird eines der letzten Autos sein, die Lenkrad haben“, denkt er schon einen Schritt weiter. Sein ID.Buzz wird längst auf eine autonome Taxi-Karriere im Rahmen des VW-Moia-Projekts vorbereitet. Freilich auch mit der Kirzinger-Handschrift. ©



↖ ID.Buzz: Bulli goes elektrisch

ROT-WEISS-ROTE ERFINDUNG MIT KULT-STATUS

Ein Hase als Marketing-Gag: Wie der VW Golf Rabbit entstand, und warum auf den Erfolg des rot-weiß-roten Hasen sogar die Kollegen in Wolfsburg eifersüchtig waren.

Es gibt Dinge, die kann man nicht erfinden, die passieren einfach. Der Golf Rabbit ist so eine Sache. Sie ist eine österreichische Erfolgsgeschichte im Autohandel. Schauplatz: Porsche Austria in Salzburg, vor knapp 50 Jahren. Ein Hauptdarsteller: Hermann Becker, damals Produktmanager der Marke Volkswagen. Der Hintergrund: Für den Golf waren anfangs nur zwei Motoren verfügbar, einer mit 50 und einer mit 70 PS, zu dem die meisten Kunden griffen. So weit, so gut. Aber dann erreichte eines Tages Becker ein Anruf aus der Konzernzentrale Wolfsburg, der die Österreicher in Panik versetzte: Der Kollege am anderen Ende der Leitung

ließ ausrichten, dass die 70 PS-Maschine für ein halbes Jahr nicht lieferbar sei. Begründung: ein Liefervertrag mit Chrysler über 30.000 Motoren, bei dessen Nichteinhaltung eine satte Pönale drohte.

Als Ersatz bot Wolfsburg ein 1,3 Liter 60 PS-Triebwerk an, das schon auf anderen Märkten im Einsatz war. Ratlosigkeit in Salzburg, weil zu diesem Zeitpunkt der Golf in Österreich bereits durch die Decke ging und 1978 schon fast zehn Prozent des gesamten heimischen Pkw-Marktes ausmachte. Dazu kam der 60 PS-Motor in Österreich schlecht bei Steuer und Versicherung weg. „Macht's was“, sagte der damalige Salzburg-Chef Gerhard Schneider-Manns Au,

ANZEIGE

KOMPETENZ AUS ÖSTERREICH

In der Entwicklung. In der Produktion. Für Ihre Gemeinde.

MUT
STEYR AUTOMOTIVE

Unsere innovativen Aufbauten zur Abfallsammlung und Straßenreinigung entstehen zu über 90 % direkt in Steyr. Regional produziert, weltweit geschätzt.

Mehr Informationen auf steyr-automotive.com/mut



„aber schnell.“ In einer nächtlichen Krisensitzung mit Wolf-Dieter Hellmeier, dem VW-Markenleiter und späteren Vorstandschef, dann die zündende Idee. Angelehnt an den VW Rabbit – so hieß der VW in den USA – konzipierte das Duo ein Sondermodell, das die geringere Motorleistung mit umfangreicher Ausstattung für wenig Geld kompensierte. Fazit: Begeisterung im Chefbüro am frühen Morgen über die Idee und die Kampagne mit dem Hasen. Es war die Geburtsstunde des „Rabbit“ in Österreich – und mit ihm des legendären Hasen-Emblems.

In der Eile hatte man allerdings vergessen, Wolfsburg über das Sondermodell zu informieren, was nicht so gut ankam im Norden. Becker:



„Wir hatten da eine gewisse Irritation ausgelöst.“ Auch die heimischen Händler wurden anfangs mit dem Hasen nicht so richtig warm, was sich aber schlagartig änderte, weil sich der Rabbit zügig als Sympathieträger und Verkaufsschlager erwies. Über alle Golf-Generationen hinweg war der kultige Golf, der jeweils zumeist in der zweiten Lebenshälfte dem Geschäft Beine machte, die beliebteste Ausstattungsversion der Baureihe. In besten Zeiten entschieden sich 50 Prozent aller Golf-Kunden für ein Rabbit-Sondermodell. Und sollte es einen Golf 9 geben – wovon man ausgehen kann – wird wohl auch der Hase wieder im Spiel sein. Die Wette gilt.

TEXT: GERHARD NÖHRER

ANZEIGE



Poleposition für Ihre Autopräsentation

Vienna Airport Conference & Innovation Center

Wir machen Ihre Autopräsentation, Händlertagung oder Pressekonferenz zum Erlebnis. Bei uns finden Sie flexible Räume, ein erfahrenes Team sowie die perfekte Erreichbarkeit mit Auto, Flugzeug, Bahn oder Bus.

Anfragen unter:

+43-1-7007-26920

conference-sales@viennaairport.com

viennaairport.com/conference-center

Professionelle Betreuung mit 360°-Full-Service aus einer Hand

- Moderne und helle Eventflächen für bis zu 850 Gäste
- Ausgestattet mit LED-Wänden und Soundsystem
- Flexible Raumkonzepte und weitere Kreativräume
- Mehr als 200 Flugverbindungen in rund 70 Länder
- Parkmöglichkeiten
- 2 Hotels mit 900 Zimmern in Summe

VEGANES AUTOLEDER, MADE IN AUSTRIA

Lenzing produziert ein Abfallprodukt, das Kia-Sitze überzieht:
Das Autoland Österreich steckt sogar im letzten Detail.

TEXT: DIDI HUBMANN

Es ist der letzte Schrei der Auto-
branche: Innenraum-Materialien aus
recyclten Produkten oder aus Stoff-
fen, die bei unterschiedlichen Produktio-
nen entstanden sind und eigent-
lich als Abfallprodukte gelten.
Bei Kia hat man schon Bio-
kunststoff und aus Zucker-
rohr gewonnene Biofasern
verwendet, man setzt recy-
celte PET-Flaschen ein,
oder verwertet ausran-
gierte Fischernetze für
Stoffe und Teppiche.
Für Modelle wie den
EV9 hat man sogar
ein Zehn-Punkte-

Programm aufgelegt, welche Materia-
lien eingesetzt werden müssen. Vom
Bio-PU-Schaumstoff bis zum Garn und
Filz aus recyceltem PET.

Bei allen neuen Autos will man
sogar auf tierisches Leder ver-
zichten, und dabei kommt
zum Beispiel Österreich
ins Spiel. Die Lenzing-
Gruppe agiert welt-
weit, und produziert
aus dem Rohstoff Holz
bestimmte Fasern.

Diese Fasern
dienen „als
Ausgangs-

material für eine Vielzahl von Textil-
und Vliesstoff-Anwendungen, kommen
aber auch in technischen Anwendungen
sowie in Schutz- und Arbeitskleidung
zum Einsatz“, wie es offiziell heißt.

Bei der Produktion dieser speziel-
len Viskosefasern (Tencel) bei Lenzing
entsteht ein Nebenprodukt, das in Kom-
bination mit einem Bio-Polyurethan
ein „geschmeidiges, veganes Leder“
ergibt, und „alle Eigenschaften eines
Leders besitzt.“, erklärt man bei Kia. Man
betont: „Es werden keine Extra-Ressour-
cen dafür verbraucht, sondern für die-
ses wird ein Abfallprodukt verwendet,
das man sonst verbrennen oder entsor-
gen würde.“



Neulich in Lenzing:
Rohstoff für veganes Leder



ALFA ROMEO INTENSA

LEIDENSCHAFT LIEGT IN DEN DETAILS

**JETZT 0,99% FIXZINSLEASING
FÜR ALLE ALFA ROMEO MODELLE**



Kombinierter Verbrauch Alfa Romeo Junior Elettrica: 15,0 - 15,5 kWh/100 km; CO₂ -Emissionen: 0 g/km. Elektrische Reichweite: 410 - 398 km gemäß der EU-Richtlinie 1999/94. Alfa Romeo Junior Ibrida, Tonale, Giulia & Stelvio: 4,8-11,8 l/100 km, CO₂-Emission: 109-267 g/km. Verbrauchs- und Emissionswerte wurden gemäß der WLTP ermittelt und sind nur als Richtwerte zu verstehen. Berechnungsbeispiel Restwertleasingangebot für Verbraucher gemäß §1 KSchG für: Junior MHEV 136 PS Speciale. Kaufpreis 30.685 €; Eigenleistung 5.523 €; Laufzeit 24 Monate; Sollzinssatz fix 0,99%; monatliches Leasingentgelt 159 €; Gesamtleasingbetrag 25.162 €; Effektivzinssatz 1,22%; Kilometerleistung 15.000 km pro Jahr; Restwert 21.798 €; einmalige Bearbeitungsgebühr 0 €; einmalige Rechtsgeschäftsgebühr 112,47 €; Gesamtbetrag 25.727 €. Kaufpreis beinhaltet modellabhängigen Bonus der FCA Austria GmbH. Neuwagenangebot von Stellantis Bank SA Niederlassung Österreich gültig bei Kaufvertragsabschluss, sowie Einreichung im Zeitraum vom 01.02.2025 bis auf Widerruf, längstens bis 30.09.2025. Weitere Details bei Ihrem Alfa Romeo-Partner. Keine Barablöse möglich. Alle Beträge verstehen sich inkl. USt. Preisänderungen, Satzfehler und Irrtümer vorbehalten. Symbolfoto.

Der Heimaturlaub in der Südsteiermark ist erst ein paar Stunden her. Karl Neuhold (60) sitzt schon wieder in Mlada Boleslav, dem Stammsitz von Skoda, und schaut auf seine Werke, die die Fertigungshallen von Skoda verlassen. Seit 2006 gibt er als Chef des Exterieur Designs Skoda ein Gesicht. Vor der Südsteiermark war er in München, hat die Zukunft Skodas mit der Vision O gezeigt. Ein Rastloser.

Von knapp 478.000 Autos, die Skoda bei seinem Amtsantritt vor fast 20 Jahren verkauft hat, ist die Marke aus dem VW-Konzern auf über eine Million gestiegen. Aber wenn er erzählt, schimmert seine Bescheidenheit immer wieder durch. „Ich bin nur ein Rädchen im Getriebe. Ich bin so dankbar, in so einem Team zu arbeiten. Ich habe hier meinen Traum erlebt und bin angekommen.“ Das ist authentisch, nicht aufgesetzt, jeder in der Szene weiß, dass Neuhold tatsächlich so empfindet.

Nebenbei erwähnt er, dass er schon „ein Suchender“ war. Neuhold studierte Theologie, Maschinenbau, dann Industriedesign in Linz und am Royal College of Art, wo er den Master machte. Audi, Wolfsburg waren Stationen, ehe er bei Skoda begann. „Ich sehe Automobildesign gesamtheitlich, für mich ist Design kein Selbstzweck, das Gesamtkonzept jedes unserer Modelle muss unsere Kunden überzeugen. Es soll attraktiv und zeitlos modern sein, im täglichen Gebrauch mit viel Raum und hoher Funktionalität überzeugen und vor allem leistbar sein. Wenn alles zutrifft, dann sind alle happy.“

GIBT ES EIN WELTAUTO?

Der Superb Kombi war sein erstes Auto, es folgten die großen Namen. Für Indien designte er samt Team eigene Ausgaben, mit Respekt für die Kultur vor Ort. Im Innenraum ließ man Platz für indische Gottheiten, weil das dem indischen Autolenker wichtig ist.

Das Weltauto, das alle Geschmäcker weltweit erfüllt, gibt es für Neuhold nicht.

„Ein Weltauto zu kreieren, haben schon viele versucht. Aber wenn ein Auto überall ankommen soll, wird es zu gewöhnlich und inhaltslos. Ein Weltauto setzt sich für mich zum Schluss nur aus Allgemeinplätzen zusammen. Das funktioniert nicht.“ Wichtig ist für ihn eine klare Marken- und Produktidentität. „Die Marke Skoda ist durch ihre Produkte definiert. Das sollte man auch zeigen, unsere Autos sind gleichsam die Botschafter einer tschechischen, unserer europäischen Kultur.“

Er hat Designbegriffe für und mit Skoda geprägt (kristallines Design, Modern Solid), aber er hat kein Lieblingsauto. „Jedes Modell, das wir gemeinsam entworfen haben, hat seine eigene Ent-

wicklungsgeschichte, besitzt seinen eigenen Charakter. Man liebt jedes auf unterschiedliche Weise, wie ein Kind. Aber man liebt sie. Am schönsten ist es, wenn ein Auto nach zehn Jahren auf der Straße noch nicht so schnell gealtert ist.“

Für die E-Mobilität habe man die

Formensprache aufgebrochen, für die Transformation zur E-Mobilität die Formensprache Modern Solid entwickelt. „Aber wir dürfen nicht zu destruktiv sein, sonst findet der Kunde sein Bild von Skoda nicht mehr.“ Enyaq, Elroq entsprechen dieser Philosophie.

„Nie“ habe er von so einer Karriere geträumt, wiederholt Neuhold. Ein Abfallkübel für den öffentlichen Raum war eine der ersten Arbeiten im Studium, oder ein Müllwagen, erinnert er sich schmunzelnd.

„Man sollte immer seinen Träumen folgen. Alles was ich gemacht habe, war nicht umsonst. Ich habe auch durch das Theologiestudium gesamtheitliches Denken gelernt, auch das Maschinenbaustudium hat mich weitergebracht“, sagt er. „Wenn man Ideale anstrebt und sich selbst nicht so wichtig nimmt, versteht man, so ein Autodesign ist nicht das Werk eines einzelnen. Von der ersten Skizze bis zur Serienfertigung geht es durch tausende Hände. Ich habe Respekt für jeden unserer Mitarbeiter.“



Man liebt jedes Auto, das man designt hat, auf unterschiedliche Weise, wie eigene Kinder. Aber man liebt sie.

Karl Neuhold
Skoda-Designer

ZUR PERSON

KARL NEUHOLD

(60) studierte Theologie und Maschinenbau, ehe er seiner Berufung folgte: Studium Industriedesign und Master am Royal College of Art. Nach Stationen bei Audi und Wolfsburg seit 2006 Leiter Exterieur Design Skoda.



Skoda

„IMMER DEN TRÄUMEN FOLGEN“

Vom Theologie- und Maschinenbaustudium zu einem der besten Designer der Welt. Seit 2006 gibt Karl Neuhold mit seinem Team Skoda ein Gesicht. „Ich war immer ein Suchender“, sagt er.

Das Weltauto hat er deshalb nicht gefunden, weil es das nicht gibt.

TEXT: DIDI HUBMANN



SPIELBERG DER SUPERLATIVE

Die turbulente Geschichte der österreichischen Rennstrecke, die Red Bull veredelte – untrennbar verbunden mit dem Lebenswerk von Dietrich Mateschitz.

TEXT: GERHARD NÖHRER



Am Anfang war die Rumpelpiste. Die Geschichte der österreichischen Rennstrecke im Aichfeld begann 1958 nur wenige Kilometer von der heutigen Piste entfernt auf einem 3,2 Kilometer kurzen Kurs auf dem Fliegerhorst Zeltweg. Daraus wurde innerhalb weniger Jahre der Große Preis von Österreich. Das Formel-2-Rennen 1960 gewann ein gewisser Stirling Moss, ein Jahr später war schon die Formel 1 mit allen Stars zu Gast. Das erste Rennen mit WM-Status 1964 war zugleich auch das letzte am Flughafen. Weil ein Großteil der Boliden auf der holprigen Landespiste regelrecht zerbröselte, zog die Elite ab.

Es lag in der Folge am Knittelfelder Rechtsanwalt Gustav Tiroch – er war in dieser Zeit Präsident des Knittelfelder Motorsportclubs – nahe Spielberg eine permanente Rennstrecke zu planen, zu bauen und mithilfe des Landes zu finanzieren.

Die Steirer gewannen den Wettlauf gegen die Betreiber des Salzburgrings, am 26. Juli 1969 wurde die in eine Naturkulisse eingebettete 5,9 Kilometer lange ultraschnelle Strecke mit einem Touren-

wagen-Rennen eröffnet. Ein Jahr später feierte die Formel 1 in der Steiermark ihr Comeback und blieb vorerst einmal bis 1987. Ein Massencrash kickte den Österreicherring aus dem Kalender, das Layout der Strecke entsprach nicht mehr den Sicherheitsstandards.

Nach einem gewaltigen Umbau wurde 1996 aus dem Österreicherring der A1 Ring. Der Kurs wurde verbreitert und auf 4,3 Kilometer verkürzt. 1997 kehrte die Königsklasse in die Steiermark zurück, bis der Österreich-GP erneut aus dem Kalender verschwand, weil der Formel-1-Zirkus andere Weltregionen bevorzugte. Damit ergab sich der Glücksfall für den heimischen Rennsport und die Steiermark: Dietrich Mateschitz kaufte 2004 die Rennstrecke und wälzte große Pläne. Die Vision hinter dem Projekt Spielberg und der Marke „Spielberg – Nomen est omen“ war es, nicht nur ein Motorsportzentrum und eine der modernsten Rennstrecken der Welt zu bauen, sondern auch das Potenzial rund um die Strecke bestmöglich zu nutzen. Auch Volkswagen war im Spiel, man sollte ein ganz großes Rad drehen.

DIE MATESCHITZ-VISION

Doch der Vision von Dietrich Mateschitz wollten im Umfeld des Rings nicht alle folgen. Unmittelbar nach Beginn der Abbrucharbeiten wurde das Projekt im

Zuge einer negativen Umweltverträglichkeitsprüfung gestoppt. Damit war keineswegs klar, wie das Gelände in Zukunft genutzt werden konnte, da sich Red Bull nicht bereit zeigte, das Projekt nur eingeschränkt zu realisieren. Mateschitz war enttäuscht und extrem verärgert. Die steirische Rennstrecke drohte zu einem Zwentendorf des Motorsports zu verkommen.

Die Politik fing den Konflikt schlussendlich ein. Erst im Oktober 2008 erhielt das Projekt Spielberg grünes Licht und die Vision konnte in die Realität umgesetzt werden. Drei Jahre wurde an der Runderneuerung und Inszenierung des „Spielbergs“ gearbeitet. Am 15. Mai 2011 wurde der Red Bull Ring eröffnet. 2014 drehte die Formel 1 wieder in Spielberg ihre Runden, 2016 kehrte die MotoGP zurück. 2020, im Corona-Jahr, leistete Red Bull mit der Austragung eines Doppel-Grand-Prix Pionierarbeit: Die gewonnenen Erkenntnisse mit der Pandemie bei einer Großveranstaltung trugen wesentlich zum Comeback globaler Sportevents bei.

Den letzten Paukenschlag in Spielberg setzte Mark Mateschitz. Am diesjährigen Rennwochenende des Österreich-Grand-Prix wurde bekannt, dass Red Bull den bestehenden Vertrag mit der Formel 1 bis 2041 verlängert hat. Ein neuer Meilenstein in der Geschichte der steirischen Rennstrecke.



Mark Mateschitz







Die neue App ist ein deutliches Zeichen, dass es sich um mehr dreht, als nur um das Auto.

Gerald Killmann
Toyota



ES GIBT NICHT DIE EINE LÖSUNG

Gerald Killmann ist Toyotas Technik-Europachef. An seiner Karriere wird klar, wie sich Automobilhersteller zu Mobilitätskonzernen entwickeln – ein Leben zwischen App und Motoren.

Wie lebt es sich, wenn man keine Denkbarrieren hat?

TEXT: DIDI HUBMANN
FOTOS: OLIVER WOLF

Irgendwie wurde Gerald Killmann das Interesse an Technik und Technologie schon in die Wiege gelegt. Sein Vater, der spätere Grazer TU-Rektor Irold Killmann, nahm die Familie auf seinen internationalen Tech-Jobs bis in die USA mit. „Dieses internationale Gedankengut hat mich schon sehr früh geprägt“, so Killmann, der heute als Leiter der Forschungs- und Entwicklungsaktivitäten bei Toyota in einer Schlüsselposition in Brüssel sitzt. Seine Karriere strahlt tief ins Autoland Österreich ab. Und zeigt, dass Software kein Phänomen anno 2025 ist – Killmanns Karriere begann mit Software und heute ist er tiefer denn je drin im Thema. Bei Killmann laufen so viele Fäden im Technik- und Technologie-Bereich zusammen, dass man ganze Bücher füllen könnte, bis hin zu den Themen Software und Hybrid.

Killmann studierte an der TU Graz, arbeitete dann als Assistent. Den Job, den er suchte, hatte er klar fokussiert: Ein Konzern, bei dem er in mehreren Bereichen arbeiten konnte und wo das Thema Umwelt eine große Rolle spielt. Toyota war schon sehr stark mit Magermotoren unterwegs, „und nach wenigen Wochen hat sich schon herausgestellt, dass die Chemie passt“.



Das sind die ersten Schritte von einer Automobilfirma zu einem Mobilitätsunternehmen.

Gerald Killmann
Toyota



Software, das dominierende Thema der Autobranche, begleitete Killmann schon früh. In der Schul- wie in der Studienzeit, und vom Fleck weg bei Toyota. Dann kam der Schwenk in Richtung Hybrid, und eine Anekdote beschreibt gut, wie Toyota tickt. Das Topmanagement lud die besten Techniker zum Workshop: Längst war klar, dass die CO₂-Werte steigen, man wollte gegensteuern. Also erklärten die Manager den Technikern, dass man ein Auto wolle, so groß wie ein normales Auto, das sich so fährt, wie ein normales Auto, aber nur die Hälfte verbraucht. Zuerst hielten das einige für einen Scherz. Dann machte man sich an die Arbeit.

Der Anfang mit der ersten Generation war freilich zäh, erst mit der dritten Generation kam der Hybrid-Durchbruch, Killmann war im Vorfeld in Japan, an entscheidender Stelle und bei der Entwicklungsarbeit beteiligt. Hybrid mit Kernfokus Software, was sonst?

GLOBALE VERANTWORTUNG

Es folgte Karrieresprung um Karrieresprung. Der aktuelle Job brachte Killmanns Werk noch einmal auf eine neue Ebene. „Forschungs- und Entwicklungsaktivitäten von Toyota Motor Europe in den Bereichen vernetzte Technologien,

Elektronikentwicklung und Softwareinitiativen im Forschungs- und Entwicklungszentrum in Brüssel“, heißt es offiziell. „Da ist die ganze Software drinnen, außer dem Antriebsstrang. Ich bin auch verantwortlich für die globale Kooperation mit Japan und Nordamerika.“

Bis hin zur App-Entwicklung. „Die App ist ein deutliches Zeichen, dass sich alles nicht nur rein ums Auto selbst dreht, sondern wesentlich weiter geht.“ Die Toyota-App kann sogar mit zusätzlichen Funktionen ausgestattet werden, etwa, dass man den Kofferraum elektronisch öffnen kann – und der Postbote im parkenden Auto sein Packerl abliefern. „Das sind die ersten Schritte von einer Automobilfirma zu einem Mobilitätsunternehmen.“

Vieles hätte auch mit der Beharrlichkeit von Toyota zu tun. „Ohne Toyota wäre der Hybrid nicht dort, wo er heute ist. Warum fahren heute viele Taxifahrer mit einem Toyota Vollhybrid-System: Weil eben der Verbrauch und die Abnutzung extrem gering sind. Es ist ein Gesamtkonzept, das Management ist bei seiner Entscheidung für den Hybrid geblieben, obwohl wir in den ersten Jahren sicher kein Geld verdient haben. Heute sind 64 Prozent der Autos, die wir verkaufen, Vollhybride.“ Dass er bei der ganzen

ZUR PERSON

GERALD KILLMANN

(18. Jänner 1965/Graz) studierte an der TU Graz Maschinenbau. 1992 kam er als Motoreningenieur zu Toyota Motor Europe. Eine Reihe von Karrierestationen und Top-Positionen zwischen Europa und Brüssel folgten. Heute leitet er die Forschungs- und Entwicklungsaktivitäten von Toyota Motor Europe in den Bereichen vernetzte Technologien, Elektronikentwicklung und Softwareinitiativen im Forschungs- und Entwicklungszentrum in Brüssel.



Wir können
Probleme nur lösen,
wenn wir für die
gesamte Gesell-
schaft denken.

Gerald Killmann
Toyota



Entwicklung dabei war, „erfüllt einen mit Freude und ein bissl Stolz“.

Im Autoland Österreich sieht er ein unglaubliches Wissenspotenzial „herorragender Ingenieurinnen und Ingenieure, die helfen können, schnell verschiedene Lösungen zu erarbeiten, um in eine CO₂-neutrale Richtung zu gehen“.

Eine Einschränkung folgt jedoch: „Ich sehe in Österreich und Europa einen Trend, dass die Technik-Affinität verlorengeht. Leider. Ich würde mir wünschen, dass sich mehr junge Leute für die Technik interessieren und Österreich als eines der technologietreibenden Länder sehen.“ Es sei völlig falsch, jetzt zum Beispiel ein Maschinenbaustudium ins Abseits zu stellen. „Gerade diese Studien sind auch die Zukunft, wir brauchen neue Technologien, und Weiterentwicklungen der Technologien.“

Killmann sieht das Ganze in einem gesellschaftspolitischen Kontext: „Wir müssen darauf achten, dass wir den Standard, den wir heute aufgebaut haben, den nächsten Generationen weitergeben. Dialog und eine 360-Grad-Betrachtung sind wichtig.“ Alle Wissenssachsbereiche seien wichtig.

Bei der E-Mobilität ortet Killmann zu wenig Gesprächsbereitschaft. „Es müssten jetzt alle an einen Tisch. Poli-

tik, Technik und auch Sozialwissenschaften. Es sei wichtig zu erkennen, dass eine Technologie alleine nicht die optimale Lösung bedeutet. Denkbarrieren? Fehlanzeige. „Es braucht die politischen Voraussetzungen, um diese Technik umsetzen zu können. Und die Politik benötige dafür das Wissen und die Beratung von der Technik, welche Wege offengehalten werden müssen, damit die politischen Ziele für die Gesellschaft den notwendigen Effekt erreichen.“

WAS DIE ZUKUNFT ENTSCHEIDET

Für Killmann entscheidet das Gemeinsame über die Zukunft: „Am Beispiel Brennstoffzelle und Wasserstoff sehen wir klar: Wasserstoff ist ein wichtiger Energieträger, nicht primär, sondern sekundär. Also, wie können wir Wasserstoff mit erneuerbaren Energien ausreichend herstellen, wie bestmöglich einsetzen? Und nicht von vornherein Barrieren aufbauen, was alles nicht geht. Wir können nur Probleme lösen, wenn wir für die gesamte Gesellschaft denken, und nicht jedes Individuum, jede Firma für sich. Letztendlich müssen Politik, Industrie und Verbraucher zusammenarbeiten und zusammen denken, um die notwendigen Schritte in Richtung CO₂-Neutralität zu machen.“



AVL und KI: So entsteht das Auto der Zukunft

Künstliche Intelligenz (KI) ist in aller Munde. Doch während viele über Risiken diskutieren, zeigt AVL, wie KI Autos besser, sicherer und schneller marktreif macht. Wer KI aktiv gestaltet, kann Fortschritt und Effizienz vorantreiben.

AVL setzt KI entlang des gesamten Fahrzeuglebenszyklus ein – von der ersten Konzeptphase über Tests bis hin zu Wartung und Recycling. Digitale Prototypen, unterstützt durch neuronale Netzwerke, simulieren komplexe physikalische Zusammenhänge im Fahrzeug: Batterie, Fahrwerk, Gewicht, Sicherheit und Fahrverhalten. Das KI-Portfolio von AVL vereint Tools wie den AVL Vehicle Composer™, intelligente Testautomatisierung und datengetriebene Wartungslösungen – und deckt damit alle Phasen der Fahrzeugentwicklung ab. Mit dem KI-Tool AVL Vehicle Composer™ lassen sich Fahrzeugkonzepte in wenigen Tagen entscheiden – ein Pro-

zess, der früher Monate dauerte. Das bedeutet: Hersteller können schneller prüfen, welche Batterien, Fahrfunktionen oder Fahrzeugarchitekturen am effizientesten und sichersten sind.

KI UNTERSTÜTZT INGENIEURE BEI JEDEM SCHRITT

KI erstellt Testfälle und beschleunigt langwierige Prozesse wie Batterietests, analysiert Messdaten und erkennt frühzeitig Fehler. Alterungsinformationen werden aus Messungen extrahiert, mit Leistungsparametern verknüpft und für Kalibrierung und Überwachung genutzt. Das spart Zeit, reduziert Prototypen und erhöht die Präzision der Entwicklungsarbeit.

VOM LABOR AUF DIE STRASSE

Auch im After-Sales-Bereich zeigt KI ihren Nutzen. Telematiksysteme liefern täglich Daten von Millionen Fahrzeugen. KI wertet diese aus, erkennt Verschleißmuster, prognostiziert mögliche Fehler und ermöglicht vorbeugende Wartung. Das reduziert Rückrufe, senkt Garantie- und Wartungskosten und steigert die Kundenzufriedenheit.

MENSCH UND MASCHINE: EIN STARKES TEAM

Trotz aller Automatisierung bleibt der Mensch entscheidend. Kreative Ideen, neue Konzepte und Visionen stammen von Ingenieuren. KI unterstützt, beschleunigt

und optimiert – ersetzt aber nicht die menschliche Innovationskraft. AVL zeigt, wie KI die Fahrzeugentwicklung revolutioniert. Von der ersten Idee bis zum fertigen Auto werden Entwicklungszeiten verkürzt, Prozesse effizienter und Fahrzeuge intelligenter. Für Autofahrer bedeutet das: sicherere, zuverlässigere und besser abgestimmte Autos – schneller auf der Straße als je zuvor.

Das KI-Portfolio von AVL umfasst eine Vielzahl an Lösungen – von virtuellen Fahrzeugmodellen über automatisierte Testsysteme bis hin zu datengetriebener Wartung – und bildet damit die Grundlage für eine ganzheitlich digitalisierte Fahrzeugentwicklung.



Mit dem AVL Vehicle Composer™ entstehen Fahrzeugkonzepte



KI verkürzt den Prozess von der Idee zum fertigen Auto

NICHT NUR MAINSTREAM

Tief sind sie in den Herzen der Fans verankert: Österreichs Citroën-Club-Präsident Manfred Buchgeher hat ein ganzes Leben mit den Franzosen verbracht. Als die ersten ins Land kamen, waren sie für Avantgarde, Komfort und ein wenig alternative Fortbewegung zuständig.

Beruhigend viel davon ist geblieben.

TEXT: MARTIN STRUBREITER

FOTO: KURT PINTER

Wo die Liebe hinfällt: Aus dem geplanten Tagesbesuch beim 2CV-Treffen in Gutau wurden erst zwei und dann drei, von Linz dorthin war's ja nicht so weit – auch, wenn Manfred Buchgeher die Strecke mit 16 PS zurücklegte.

Von solch unbeugsamer Stärke war sein erster 2CV, den er sich 1975 nach der Matura zugelegt hatte – als junger Mann lässt man den Führerschein nur ungern unbenutzt im Geldbörse. Dass als erstes Auto ein 2CV vors Haus kam, sollte sein weiteres Leben gehörig formen, war aber eher Zufall: „Ein Bekannter hat mir einen Puch 500 angeboten, und meine Mutter wusste von einer Freundin, die ihren 2CV verkaufen wollte. Der Puch ist wegen der Größe durchgefallen.“ Damit war es um ihn geschehen.

Überaus rüstig war seine Ente

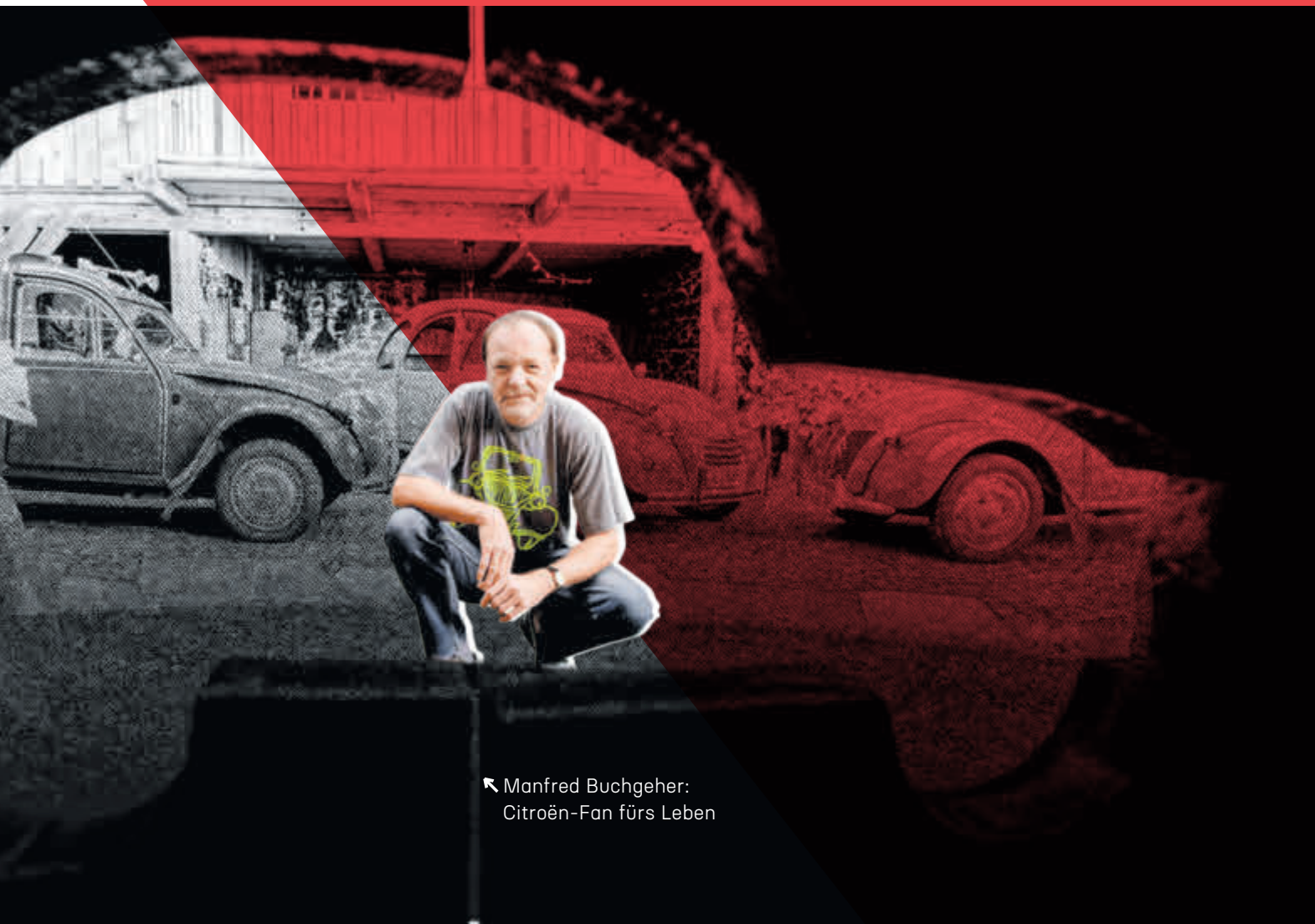
nicht, man übersieht halt in der Begeisterung des ersten Autokaufs gerne ein paar Roststellen – und im ersten Winter bisweilen einen Randstein. Der 2CV wurde gnädig entsorgt, aber seit dem 2CV-Treffen war die weitere Ausrichtung des automobilen Lebens klar: „Ich hab beim Citroën-Händler in Gallneukirchen eine Ente mit einem dezenten Unfallschaden günstig bekommen, und auf seinem Schrottplatz durfte ich mir ein paar gute Teile zum Reparieren des Schadens ausbauen.“

NONKONFORMISTEN IM AUTOLAND

Citroën wurde, wenn wir da jetzt ein wenig mit Klischees um uns werfen wollen, zur Marke der Nonkonformisten, der Architekten (DS) und Studenten (2CV) im Autoland Österreich, und als bei uns auch ein bisserl 1968 geprobt wurde,

fuhren drumherum überdurchschnittlich viele 2CVs und Dyanen mit ziemlich alternativ gekleideten Menschen drin. Das Rolldach hatte da schon längst seinen ursprünglichen Zweck (Blech sparen) abgeschüttelt, um zum Zeichen erfrischend alternativer Lebensart zu reifen: Wir pfeifen auf ein festes Dach über dem Kopf, und der Wind ist ohnedies der beste Friseur.

Wer bis in die 80er-Jahre in einen Citroën stieg, fing mit der Spießigkeit eines VW Käfer (wie soll man darin schlafen?) oder Mercedes (Hinterradantrieb und im Winter ein Zementsack im Kofferraum, um Himmels willen!) wenig an. Als bei Citroën die alten Revolutionäre tot oder in Pension waren, wurden auch die Autos ein wenig gewöhnlicher. Citroën ist mittlerweile im Stellantis-Konzern angekommen, und anfangs



↖ Manfred Buchgeher:
Citroën-Fan fürs Leben

wussten die Chefs nicht so recht, wie mit dem Erbe umzugehen wäre. Gerüchte, Citroën solle zur Billigmarke innerhalb des Konzerns degradiert werden, wurden versehentlich flügge, aber dann wurde doch noch alles gut: Auch ohne hydropneumatische Federung schlüpfte Citroën in die Rolle des Komfortbeauftragten, und die Fans kamen langsam

wieder herbei. Generiert wird der Komfort heute auf simple, aber effektive Art: Die Advanced Comfort Sitze sind im Kern verbindlich, tragen aber eine Auflage aus schmeichelnd weichem Schaumstoff, manchmal können Lösungen so einfach sein. Und die Advanced Comfort Federung setzt auf Dämpfer, die im mittleren Bereich weich abgestimmt sind, sich bei starkem Federn aber verhärteten.

DER CITROËN ALS HÜHNERSTALL

Manfred Buchgeher wäre auch schon fast in der Moderne angekommen, allerdings hat er seinen 2011er Berlingo vor ein paar Monaten verkauft. Als neues Alltagsauto kam ein Xsara Picasso in die Garage, Baujahr 2003 und damit deutlich älter als sein Berlingo.

Als alt gilt er bei Manfred Buchgeher

dennoch nicht, schließlich fährt er noch immer 2CV, er pflegt nebenbei einen 1976er GS, und als er und seine Ingrid einen perfekten Hühnerstall für den Garten suchten, fanden sie einen unrettbar desolaten Citroën HY, den klassischen Wellblech-Bus.

Er wird von den Hühnern als HYnerstall sehr geschätzt. Das Clubleben hat ihn auch nie mehr losgelassen, und als der Präsident des Österreichischen Citroën Clubs vor etlichen Jahren in Pension ging, waren alle froh, dass Manfred das Amt gerne für einige wenige Jahre übernehmen wollte. Freilich kam alles anders, und vor ein paar Monaten feierte er seinen 20er als Präsident.

Durchaus möglich, dass er in weiteren 20 Jahren im Alltag einen 2025er C4 fährt und sinngemäß denkt, sapperlot, eh total komfortabel. ©



↖ Citroën C4: klassische Moderne

DAS PROJEKT DES JAHRHUNDERTS

Die Post steht unter Strom und setzt gerade das größte Elektrifizierungsprogramm Österreichs um – aber was sagen die Zusteller, die mit den Elektrofahrzeugen unterwegs sein müssen?

TEXT: DIDI HUBMANN



➤ Markus Raith: reicher Erfahrungsschatz

Es ist das größte Elektrifizierungsprojekt Österreichs: Die Post will die letzte Meile, also die Zustellung auf den letzten Kilometern, nur noch mit elektrifizierten Fahrzeugen durchführen. Das Portfolio bewegt sich vom E-Rad bis zum E-Auto, dazwischen tummeln sich diverse Derivate. Fotovoltaik-Ausbau und saubere Stromverträge begleiten das Vorhaben. Rund 10.000 Fahrzeuge werden im Autoland Österreich auf E-Mobilität umgestellt, Lebensdauer, Witterungsbedingungen und die Kälte im Winter stellen kein Problem dar. „Nach zehn Jahren haben unsere E-Fahr-

zeuge immer noch eine Restakkukapazität zwischen 70 und 85 Prozent. Damit könne man sie immer noch problemlos auf kürzeren Touren – etwa in der Stadt – einsetzen, heißt es seitens der Post.

Einer der Zusteller, die auf Stromer umgestiegen sind, heißt Markus Raith (55). „2009 habe ich bei der Post angefangen. Der Start war schwierig, ich bin auch mit Verbrenner-Mopeds gefahren, habe dann verschiedene Fahrzeugkategorien durchgemacht. Vom Rad, freilich noch ohne E-Antrieb, bis zum sogenannten Handwagerl“, lacht er. Dann sei die Anfrage gekommen, ob man nicht

auf E-Fahrzeuge umsteigen wolle. Und ich war Nutzer der ersten Stunde.“ Sein Gefährt im Autoland Österreich: Ein Dreiradler namens Kyburz. Die Reichweite? „Ich fahre 20 Kilometer täglich, das geht sich locker aus, 25 Kilometer sind immer drin, ohne, dass man in den roten Bereich kommt. Das wollen wir vermeiden, um die Batterie zu schonen.“ Die E-Mobilität hat ihn überzeugt: „Wenn’s leistbar und praktisch wäre, würde ich auch im privaten Bereich umsteigen.“ Bei der Post hat freilich alles System: „Man fährt, hängt das Gefährt zum Laden an, muss nicht selbst laden.“



➤ Der elektrische Fuhrpark der Post: 6000 der 10.000 Fahrzeuge sind schon auf E-Betrieb umgestellt

Oliver Wolf (2)

MG HS PHEV+

1.000
Kilometer
Gesamt-
reichweite

100
Kilometer
Rein elektrische
Reichweite



FINANZIERUNG

Jetzt mit 0% Leasingfinanzierung losfahren!

Der MG HS PHEV+ überzeugt mit allem, was ein moderner SUV bieten muss.

Profitieren Sie jetzt zusätzlich von unserer attraktiven 0% Finanzierungsaktion.

Fahren Sie ohne Zinsen, ohne Kompromisse. → mgmotor.at



JETZT UM € 169,- MONATLICH*

*Repräsentatives Beispiel für eine Leasingfinanzierung der Denzel Leasing GmbH gem. § 5 VKrG: Kaufpreis (Barzahlungspreis inkl. NoVA und MwSt abzüglich MG Bonus € 1.000,- u. Versicherungsbonus € 500,-): € 36.490,-; Anzahlung: € 10.947,-; Restwert: € 20.074,03; Bearbeitungsgebühr: € 250,- (mitfinanziert); Rechtsgeschäftsgebühr: € 187,34; Provision an Vermittler: € 364,90 (mitfinanziert); Laufzeit: 36 Monate; monatliche Rate: € 169,-; Sollzinssatz: 0,00 % p.a. fix; effektiver Jahreszins: 1,19 % p.a.; Gesamtleasingbetrag: € 25.543,-; Gesamtbetrag: € 37.292,23. Gültig bis auf Widerruf. Preis inkl. MwSt. und NoVA. CO₂ gewichtet: 14 g/km, Verbrauch gewichtet: 0,54 l Benzin/100 km. (Alle Angaben nach WLTP). Nähere Infos bei Ihrem MG Partner. Symbolabbildung. Satz- und Druckfehler vorbehalten. Änderungen und Irrtümer vorbehalten.

„E-MOBILITÄT ALTERNATIVLOS“

Post-Vorstand Peter Umundum über den Kostenvergleich Diesel vs. Elektro, Millionen-Investitionen und die erste Millionenstadt mit lückenloser Elektro-Zustellung.

War der Wandel zur E-Mobilität unausweichlich?

PETER UMUNDUM: Ja, das war er. Auf der letzten Meile ist die E-Mobilität alternativlos. Und wir sehen das Ganze auch als Geschäftsmodell: Wir haben mit diesem Weg neue Kunden als Versender gewinnen können und es kommt auch bei den Empfängern gut an.

Wann wird die Post ausschließlich mithilfe der E-Mobilität zustellen?

Wir stellen jedes Jahr 1000 Fahrzeuge um, wir haben jetzt 6000 von unseren 10.000 Fahrzeugen auf E-Mobili-

tät getrimmt, 2030 ist die Umstellung durch. Mit dem grünen Graz haben wir gezeigt, dass wir das Konzept auch in größeren Städten durchsetzen können. Innsbruck, Salzburg waren weitere Städte, mit Wien richten wir heuer die erste Millionenstadt in Europa voll auf E-Mobilität bei der Zustellung aus.

Rechnet sich die Umstellung?

Absolut. Ja, Benchmark ist ein Dieselfahrzeug. Man hat beim Stromer zwar höhere Anschaffungskosten, aber mit unserem Strommix – wir machen etwa 20 Megawatt Spitze mit unserer Photovoltaik und unseren Verträgen für grünen Strom – ist

der Strom letztlich günstiger als Diesel. Die Förderungen sind da gar nicht mehr so entscheidend. Im Vergleich zu einem Diesel hat man weniger Servicekosten, und ein ganz wichtiger Punkt ist: Wir tauschen Dieselfahrzeuge nach sechs Jahren aus, Stromer aber erst nach zehn Jahren, das ist ein Riesenhebel in der Amortisation. Und wir haben erste Modellversuche mit ausgebauten E-Fahrzeug-Batterien als Pufferbatterien und Speicher.

Wie hoch sind die Investitionen pro Jahr?

Rund 50 Millionen Euro, die Größenordnung ist konstant.

ANZEIGE

GRAWE AUTOMOBIL

MEINE MOBILITÄT. GUT GESCHÜTZT.

Mein umfassender Fahrzeug- und Insassenschutz von Österreichs meistempfohlener Versicherung.*

grawe.at/automobil



GRAWE

Die *meistempfohlene*
Versicherung Österreichs.

* Alljährlich werden in einer unabhängigen Studie (FMVÖ Recommender Award) 8.000 Versicherungs- und Bankkund:innen in Österreich zu ihrer Zufriedenheit und Bereitschaft zur Weiterempfehlung befragt. Die GRAWE steht bei den bundesweiten Versicherungen in der Gesamtbewertung der KFZ-Versicherungen im Durchschnitt der Jahre 2016–2025 an erster Stelle. Details: grawe.at/meistempfohlen



Peter Umundum,
Post-Vorstand für Paket & Logistik

E-Fahrzeuge verlieren – genauso wie Handys etc. – an Akkukapazität. Wie schlimm ist es unter Dauerbelastung?

Das ist kein Problem, wenn es einmal spürbar weniger wird, gehen wir damit einfach in kleinere Zustellgebiete.

Und der Photovoltaik-Ausbau?

Ein Viertel unserer Energie, also 20 Megawatt Peak, erzeugen wir schon über Photovoltaik. Jetzt geht es auch ums Speichern: Im Herbst starten wir

Modellversuche, unsere E-Fahrzeuge aufzuladen und dann fürs Netz oder für den Eigenbedarf zu verwenden.

Können Ihre Mitarbeiter auch zu Hause laden?

Ja, über ein intelligentes Kabel und Software können wir das ganz genau abrechnen und die Energie dem Mitarbeiter gutschreiben.

Wie groß waren die Zweifel, als Sie das E-Mobilitätsprojekt angestoßen haben?

Auf der letzten Meile gibt es keine Diskussion. Im Bereich der Schwerfahrzeuge setzen wir die ersten E-Laster ein, aber da sind die Reichweiten noch nicht da. Wir arbeiten mit einer Mischung aus HVO100- und E-Fahrzeugen. Da sind wir technologieoffen, vielleicht kommt auch der Wasserstoff. Und jetzt setzen wir auch die ersten E-Fahrzeuge mit Allrad ein. INTERVIEW: DIDI HUBMANN

1100

Wiener Zustell-Fahrzeuge werden 2025 auf E-Mobilität umgestellt – die gesamte Post-Flotte.

6000

von 10.000 Zustell-Fahrzeugen der Post sind in Österreich schon elektrisch unterwegs.

2030

soll es nur noch E-Zustell-Fahrzeuge geben: Graz oder Salzburg sind schon umgestellt.

Post

ANZEIGE

TEMMEL LOGISTIK

Innovation auf der Straße und in der Luft

Temmel gestaltet die Zukunft der Logistik. Nachhaltige Transporte mit E-LKW ergänzt das Unternehmen durch globalen Service mit Temmel Air & Sea.

Nachhaltige Transportlösungen sind in vielen Branchen gefragt: von der Verpackung (Rondo) über die Holzwirtschaft (MM) und Lebensmittel (Lidl) bis zur Automotive-Branche (Magna CTR-Shuttle). Temmel baut seinen E-LKW-Fuhrpark aus und liefert individuelle Konzepte. Dabei achtet der Transportprofi auf eine präzise Tourenplanung für maximale Reichweite und größte



Die Temmel Air & Sea bietet nachhaltige Transportlösungen

Verlässlichkeit. Langfristige Projektlaufzeiten bieten den Kunden größte wirtschaftliche Effizienz.

Am Standort Gleisdorf entstehen zur Zeit acht E-LKW-Schnellladestationen, zu

100 Prozent betrieben mit Strom aus Photovoltaik. Ziel des steirischen Betriebs ist, in allen Kernmärkten wirtschaftlich sinnvolle E-LKW-Lösungen anzubieten – der Fuhrpark umfasst rund 135 Zugmaschinen.

TEMMEL AIR & SEA – GLOBAL UNTERWEGS

Das Traditionsunternehmen besteht seit mehr als 100 Jahren und erfindet sich immer wieder neu. So hat Temmel im Oktober 2023 seinen Fokus auf den Bereich Luftfracht gesetzt, seit 2024 auf die Seefracht erweitert. „Temmel Air & Sea“ punktet durch seine schnellen Angebote, persönliche Betreuung, ein weltweites Partnernetz und eine eigene Zollabteilung. Ein Konzept, das funktioniert: Das prognostizierte Umsatzwachstum stieg innerhalb eines Jahres von vier auf acht Millionen Euro.

Wie die Zeit vergeht, Legenden
mit Alfa: Jochen Rindt
(oben/rechts), Oskar Vogl, Gerhard
Berger, Helmut Marko



SIE FUHREN AUF ITALIEN AB

Zeichen auf Rot: Wie Alfa Romeo Österreichs
Rennlegenden von Rindt bis Berger mobilisierte –
und warum die Erfolge bis heute nachhallen.

TEXT: GERHARD NÖHRER



Österreichs Renngeschichte ist auch in Rot gehalten. Nein, es muss nicht immer Ferrari sein, es ist Alfa. Was wäre aus dem Rennsport im Autoland Österreich wohl geworden, wenn es Oskar Vogl nicht gegeben hätte? Er unterstützte Jochen Rindt in den frühen Tagen, den ersten Popstar der Formel 1, der posthum zum Weltmeister erklärt wurde. Er sponserte die Formel-1-Stars Gerhard Berger und Karl Wendlinger. Und alle fanden einen gemeinsamen Nenner: Alfa Romeo, der klingende Name verankerte sich auch über den Motorsport im Autoland Österreich. Entwicklungen bei Magna (revolutionärer Alfa-Allrad) oder Alfa-Rennsportteams von Helmut Marko mit Skilegende Franz Klammer an Bord hallen bis heute nach.

Es waren die wilden Zeiten, als Österreich in Bewegung kam. Der Autohandel war seine Profession, der Motor-

sport seine Leidenschaft: Der Grazer Oskar Vogl, der im Dezember 2013 unter tragischen Umständen verstarb, bestritt selbst zahlreiche Rallyes und galt zudem als großer Unterstützer und Förderer zahlreicher Motorsport-Aktivitäten. So zählte der weit über die Grenzen der Steiermark hinaus bekannte Doyen des heimischen Autohandels neben dem legendären Willi Löwinger zu den Initia-



Link in die neue Alfa-Welt: Junior

toren bei der Gründung des Österreichischen Automobil-Sport-Clubs (ÖASC) und war auch als Sportfunktionär tätig.

Als größter Alfa-Romeo-Partner in Österreich stand Vogl dem unvergessenen Jochen Rindt als väterlicher Freund zu Beginn seiner Karriere nicht unwesentlich zur Seite. Rindt, der in Graz als Vollwaise bei seiner Großmutter aufwuchs, bestritt Anfang der 1960er-Jahre seine ersten Rennen mit einer Alfa Giulietta, die Vogl auf seine Kosten beim italienischen Alfa-Veredler Conrero in Turin tunen ließ. Danach versetzte Rindt auch mit einer Alfa Giulia TI und einem GTA 1600 Corsa seine Gegner in Angst und Schrecken. Eine freundschaftliche Verbindung hatte Vogl ebenso mit Helmut Marko, in der Zeit von Markos Renault-Aktivitäten arbeitete man eng zusammen. Marko: „Vogl hatte ein Herz für den Motorsport und war ein Förderer.“



Vogl (3), KK

THE ALL NEW MGS5 EV

Jetzt um € 28.990,-*



Warum in einer Sache gut sein, wenn man in fünf Dingen großartig sein kann?

Willkommen in der Zukunft der Mobilität: Der neue MGS5 EV vereint innovative Batterietechnologie, großzügigen Komfort, intelligente Bedienung, sportliche Fahrdynamik und modernste Sicherheit – serienmäßig und kompromisslos.



→ mgmotor.at

*Unverbindl. empf. Aktionspreis. Preis beinhaltet € 3.500,- MG Bonus, € 2.000,- Leasingbonus und € 500,- Versicherungsbonus inkl. MwSt. Gültig bis auf Widerruf. °Hersteller-Garantie von 7 Jahren oder 150.000 km (je nachdem, was zuerst eintrifft). Nähere Infos bei Ihrem MG Partner. Symbolabbildung. Satz- und Druckfehler vorbehalten. Stromverbrauch: 16,0 - 16,6 kWh/100 km. Elektrische Reichweite nach WLTP (kombiniert): bis zu 480 km.

7 Jahre
Hersteller-Garantie



DER FAKTOR MENSCH

Der Autohandel ist eine große Säule im Autoland Österreich: Wie geht es Händlern in Zeiten wie diesen? Anna Paier erzählt, was Sache ist.

TEXT: DIDI HUBMANN

Fahrmitgliedschaft steht im Logo, treffender kann man es auch nicht beschreiben. Drei Generationen. Die jüngste, Anna Paier, und ihre Schwester haben übernommen, die Eltern arbeiten immer noch mit. Distelhof 81 lautet die Adresse. Die Rollen innerhalb der Familie sind aufgeteilt, man verkauft Seat und Cupra. Und Paier schwärmt: „Es ist natürlich unglaublich schön, wenn man als Familie zusammenarbeiten und sich aufeinander verlassen kann.“

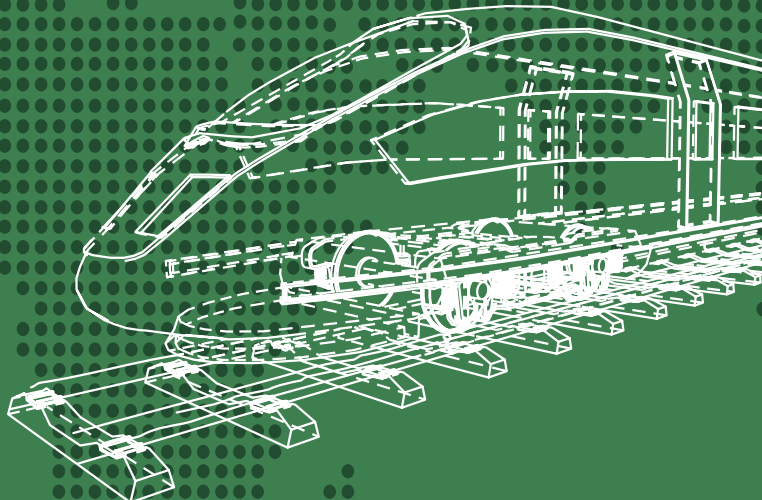
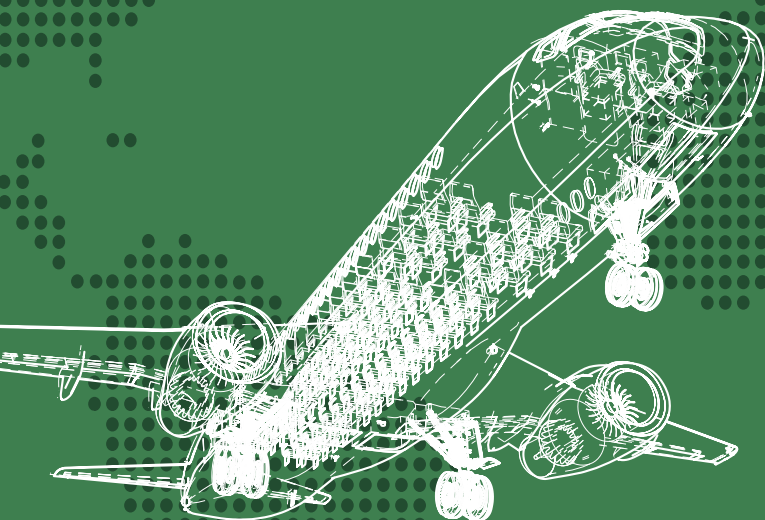
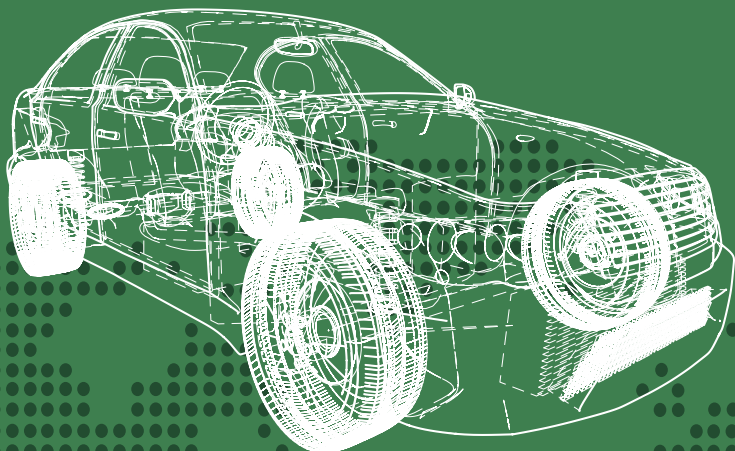
Die Familie investiert kräftig in die Region, ein siebenstelliger Betrag steht auf der Ausgabenrechnung. Fünftausend Quadratmeter Gebrauchtwagenplatz, samt Photovoltaik am Dach, ein

neues, CO₂-neutrales Karosseriezentrum. Mitten in einer Zeit, in der viele von Krise reden, das Geschäft angeblich ins Internet abwandert und der Autohandel ein Auslaufmodell sein soll. „Ich bin überzeugt, dass wir heuer unser erfolgreichstes Jahr schaffen werden“, antwortet Paier. „Und ich weiß, dass Menschen bei Menschen kaufen wollen. Deshalb vergrößern wir unseren Standort.“

Für sie dreht sich alles um ein Wertesystem, das ein Unternehmen beherrichen müsse. Nur so könne ein Betrieb und der Autohandel funktionieren. „Ja, natürlich, wir sind im Wandel. Unsere Mechaniker haben nur noch ein Tablet, wir leben aber gleichzeitig das Werte-

system unserer Vorgängergeneration. Auch, wenn sich alles verändert. Der Faktor Mensch und unsere Werte müssen bleiben. Es geht um: Mut, Ehrgeiz, Wertschätzung, Verantwortungsbewusstsein, Regionalitätsdenken. Wenn wir das mit der Digitalisierung und der Schnelligkeit verbinden können, dann ist es egal, was die Zukunft bringt.“ Paier betont: „Ich mag den Slogan Zukunft braucht Herkunft. Wir können nur wachsen, wenn wir wissen, wo wir hergekommen sind.“ Ein Jammern wird man von ihr nicht hören, an ein Ende des Handels glaubt sie nicht. „Mobilität ist ein Grundbedürfnis. Das wird sich bestimmt nicht ändern.“





acstyria.com

Der ACstyria Mobilitätscluster repräsentiert ein Netzwerk von über 300 Unternehmen und Institutionen in den Bereichen Automotive, Aerospace und Rail Systems – mit über 70.000 Mitarbeiter:innen und einem Gesamtumsatz von mehr als 17 Milliarden Euro.

Kernleistung des seit 1995 bestehenden Clusters ist die Vernetzung und Unterstützung steirischer Unternehmen entlang der gesamten Wertschöpfungskette. Er versteht sich dabei als Bindeglied zwischen Wirtschaft, Industrie, Forschung und öffentlichen Einrichtungen.

Nähre Infos:



EINE STARKE KOMBINATION



„Ich glaube an das Autoland Österreich, weil es eine starke Kombination aus technologischer Kompetenz, geografischer Besonderheit und unternehmerischer Leidenschaft bietet. Aufgrund der alpinen Topografie hat individuelle Mobilität einen traditionell hohen Stellenwert und wird auch außerhalb der Ballungsgebiete wichtig bleiben. Mazda hat sich über Jahrzehnte eine gute Marktposition erarbeitet und ist mit dem engagierten Händlernetz und klarer Zukunftsstrategie gut positioniert. Mit einem weiten Spektrum an Motorentechnologie von elektrifizierten Verbrennungsmotoren bis zu reinen E-Modellen können wir alle Mobilitätsansprüche gut abdecken.“

Christian Heider, Mazda-Austria-Chief

TRADITION UND KOMPETENZ



„Österreich ist ein starkes Autoland, geprägt von Tradition, Kompetenz und internationaler Vernetzung. Für die Renault Group ist Österreich ein bedeutender Markt, weil hier Qualitätsbewusstsein, Innovation und Nachhaltigkeit eng zusammengehören. Gleichzeitig lebt die Automobilbranche von starken Zulieferern und Produktionsstätten – und genau hier setzt Österreich europaweit Maßstäbe. Mit unserem Bekenntnis zu ‚Made in Europe‘ bauen wir bewusst auf europäische und lokale Partner, kurze Wege und höchste Qualität. Am Ende profitiert Österreich von der Autoindustrie – und die Autoindustrie profitiert von Österreich.“

Ralf Benecke, Generaldirektor Renault Österreich

WIR GLAUBEN AN DAS AUTOLAND



„Ich glaube an das Autoland Österreich, weil hier Leidenschaft, Innovationsgeist und handwerkliche Exzellenz aufeinandertreffen. ACStyria ist ein starkes Netzwerk, das Menschen, Technologien und Visionen verbindet – und so die Mobilität von morgen aktiv mitgestaltet.“

**Christa Zengerer,
GF ACStyria**



„Ich glaube an das Autoland Österreich, weil hier höchste Ingenieurskunst, jahrzehntelange Zulieferkompetenz und Innovationskraft in Bereichen wie Leichtbau, E-Mobilität und Antriebstechnologien zusammentreffen. Das macht das Land zum Motor Europas, nicht nur zum Mitfahrer!“

**Marco Rauchegger, Head of Finance
HAGE Sondermaschinenbau GmbH**



„Im Herzen Europas zeigt sich, wie Österreichs Industriekompetenz sich mit Forschungsexzellenz und gut ausgebildeten Fachkräften verbindet. Österreich beweist, dass Innovationskraft und gesellschaftliche Verantwortung Hand in Hand gehen. Für eine wettbewerbsfähige, nachhaltigere Zukunft.“

**Margarete Schipfer, Vice President
Human Resources ams Osram Group**

Helge Bauer, Otmar Winterleitner, Riedler Peter, KK (2)

EIN GEMEINSAMER ERFOLG



„Österreich ist Autoland, weil hier wirtschaftliche Stärke, technologische Exzellenz und eine tiefe Leidenschaft für Mobilität seit Generationen eine gemeinsame Erfolgsgeschichte schreiben.“ Roland Punzengruber ist ein profunder Kenner der österreichischen Autoszene, mit Hyundai bewegt er sich in der Elektro-Mobilität genauso wie bei den Wasserstoffbussen, die in Wien unterwegs sind. Ein weiteres Herzensprojekt. Punzengruber sagt auch offen zum Thema E-Mobilität: „Es tut sich was mit dem Klima, man muss etwas tun, um den CO2-Fußabdruck nach unten zu bringen. Und E-Autos sind letztlich in der totalen Kostenrechnung günstiger als Verbrenner.“

Roland Punzengruber, Hyundai-Chief

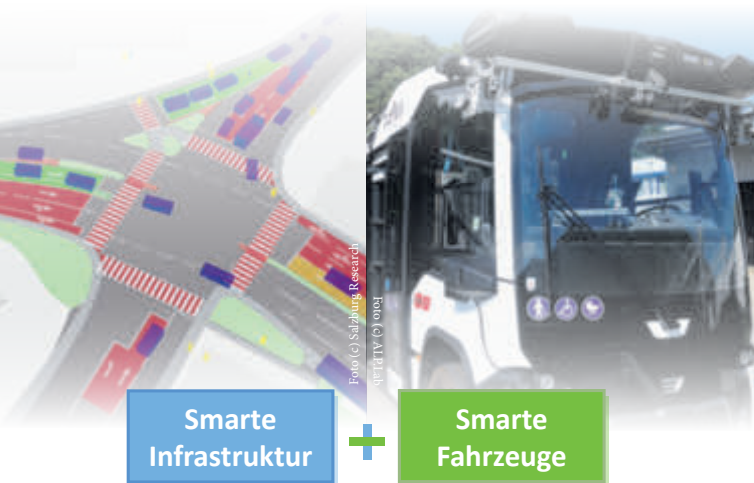
NEUE WEGE IN DER E-MOBILITÄT



„Wir wollen die Energie-Expertise aus unserem Unternehmen mit dem europaweiten Ladenetzwerk verbinden. So wird Elektromobilität vom Planungsaufwand zur Selbstverständlichkeit, insbesondere bei Reisen in Österreichs Nachbarländer“, erklären die Vorstände der Energie Steiermark, Martin Graf (Foto) und Werner Ressi die Idee hinter der neuen Lade-App ELINX, die seit 18. September zur Verfügung steht. Zum Marktstart biete man folgenden Ladetarif an, der europaweit gilt: 0,39 Euro pro kWh ohne Grundgebühr. Die App integriert Live-Fahrzeugdaten und intelligente Routenplanung mit Lade-Stops basierend auf Echtzeiteinformationen.

Martin Graf, Vorstand Energie Steiermark

ANZEIGE



Smarte
Infrastruktur

Smarte
Fahrzeuge



**Neue Mobilitäts-
lösungen**

Beraten - Testen - Umsetzen

Wir bringen Ihre Vision von
automatisierter Mobilität
auf die Straße.

www.alp-lab.at

SUPPORTED BY:



ANZEIGE

virtual vehicle

- Trustworthy Simulation
- Digital Product Passport
- Software-defined Vehicles
- Battery Safety
- Energy Efficiency
- Automated Driving



www.virtual-vehicle.at

WARUM ICH AN DAS AUTOLAND ÖSTERREICH GLAUBE



„Wir haben die erfolgreiche Geschichte, wir haben Institutionen, die uns ermöglichen an den neusten Technologien zu arbeiten und den Nachwuchs zu fördern und so stark in die Zukunft zu schreiten.“

Christina Granitz,
Leiterin Produktsteuerung G-Klasse



„Wir haben hervorragende Bedingungen in Österreich, um das Autoland Österreich weiter zu entwickeln, wir haben hervorragende Mitarbeiter, wir haben alles, um das Autoland Österreich weiterzuentwickeln.“

Alexander Bamberger,
CEO BMW Austria



„Das Autoland Österreich verbindet heute Tradition mit Leidenschaft zur Innovation – und macht Mobilität damit auch zu einem Stück Heimat.“

Michael Wölfling,
CEO KTM X-Bow



„Österreich ist ein Autoland, weil die Österreicher die individuelle Mobilität lieben. Und es gehört auch zu einem fortschrittlichen Staat, dass man mobil ist.“

Wolfgang Wurm,
Geschäftsführung Porsche Austria



„Österreich ist ein Autoland. Weil es sind immer die Menschen, die ein Land prägen. Und in diesem Land lieben die Menschen ihre Autos.“

Wilfried Weitgasser,
Geschäftsführer Porsche Austria



Denk an Lipizzaner

Das **Grüne Herz** –
wo PS auf Tradition trifft.

Steiermark

welcome.steiermark.com



Der neue **Audi Q3** Strahlt vor Persönlichkeit



Audi Vorsprung durch Technik

Kraftstoffverbrauch kombiniert: 5,3-9,2 l/100 km.
CO₂-Emissionen kombiniert: 137-209 g/km. Symbolfoto. Stand 09/2025.