

OBER FLÄCHEN TECHNIK

DAS FACHMAGAZIN FÜR SPENGLER UND LACKIERER

NOV | 2017

Verlagspostamt A-8151 Hitzendorf | P.b.b. Oberflächentechnik | Zul.-Nr.: GZ 02Z034452 M



PHÄNOMEN ENNSTAL-CLASSIC

Oldtimer Hot Spot
mit einem Vierteljahrhundert
Tradition



MULTIFUNKTION SARBEITSPLÄTZE

für effizientes Arbeiten
Zeit und Geld sparen
Mehr Qualität und Produktivität



E-MOBILITY PLAY DAYS STROM SPIELEN

30.000 Besucher
2.300 Probefahrten
100 Aussteller
Prominenz aus Sport & Politik

EDITORIAL

Umwelt denken – neue Mobilität



Unsere Mobilität befindet sich in einem rasanten Umbruch. Alternative Antriebsformen, Ressourcen schonende Energiegewinnung und -verwendung sind die Zukunftsthemen. Die individuelle Automobilität bewegt sich gerade stark in Richtung batterieelektrischer Antrieb, aber auch das Thema Brennstoffzelle/Wasserstoff bis hin zum erneuten Aufleben des Erdgasantriebs ist aktuell.

Auch in Fertigungs- und Serviceprozessen gilt es, das „Umwelt denken“ zu integrieren und zu leben.

Folgerichtig bietet umwelttech – Industry – Technology im Bereich Oberflächentechnik Lösungen an, die diesem Motto Rechnung tragen. Soll heißen, wir bieten unseren Interessenten und Kunden nicht bloß eine Lackieranlage an, sondern: ein „Rundum-Sorglos-Paket“ aus Beratung, Information, Entwicklung und Realisierung einer maßgeschneiderten Lösung. Maßgeschneidert hinsichtlich der „vor Ort Bedingungen“, aber auch orientiert an behördlichen und vor allem umweltschutztechnischen Rahmenbedingungen. An der Zukunft ausgerichtet.

Apropos Zukunft. Egal welcher Antrieb und welche Fortbewegungsart – selbst gefahren, halbautonom oder gar ganz autonom – sich im Individualfahrzeug der nächsten Jahrzehnte durchsetzen wird, eines steht fest: die Außenhaut wird immer den Lack brauchen. Ob als Schutzfaktor gegen Schmutz, Staub, Schlamm, Salz, in letzter Konsequenz gegen Korrosion, oder als persönliches Statement des Käufers durch die Farbwahl – glänzend, metallic, Mattlack. Und dabei hat der Endkunde das Recht, die bestmögliche Variante für den Schutz und die Optik seines fahrbaren Untersatzes zu bekommen. Umwelt schonend verarbeitet bei der Aufbringung im Fachbetrieb. Die Erfahrung, das Know-how und die innovativen Lösungen von umwelttech – Industry – Technology sind einer der Garantien dafür.

Die Automobilität offeriert in ihrer Vielfalt eine Menge spannender Themen. Deshalb bringt die aktuelle Ausgabe der „Oberflächentechnik – Das Fachmagazin für Spengler und Lackierer“ für Sie, geschätzter Leser neben Informationen, neuen Produkten, Projektlösungen bei unseren Kunden gemeinsam mit unserem Kooperationspartner **am automagazin** interessante Beiträge. Zu Kraftfahrzeugen, E-Mobilität, Oldtimer, das Porträt einer Ex-Rallye-Copiloten und jetzigen Leiterin eines Autohauses..., kurz, wir bieten Ihnen eine große Bandbreite. Nicht nur fachlich, sondern auch beim Lesevergnügen.

Rupert Krammer
umwelttech – Industry – Technology

INHALT

Seite 2	Editorial
Seite 3	Zufriedene Kunden – Gemeinsamer Erfolg
Seite 4	Hans Pugn GesmbH
Seite 5	VW Polo
Seite 6	Leichte Nutzfahrzeuge
Seite 8	Felsberger Thomas
Seite 9	MLR400 – Der mobile Luftreiniger
Seite 10	E-Mobility Play Days
Seite 12	KFZ Erhardt
Seite 13	Sonnleitner GmbH
Seite 14	Lackier-Trockenkabinen
Seite 16	Phänomen Ennstal Classic
Seite 20	Moritz Purgstaller – Ein Talent mit Zukunft
Seite 21	Infrarot-Trocknungs-Systeme
Seite 22	Portrait – Elke Aigner
Seite 24	Multifunktions-Arbeitsplätze
Seite 26	Ferrari – Seit 70 Jahren springt der Hengst

Impressum: Herausgeber: LA-Technik Ltd., Anschrift: Mooskirchnerstraße 44, 8561 Söding, Tel. 03137 / 50 4 91-00, Fax: 03137 / 50 4 91-24, Email: office@umwelttech.at, Internet: www.umwelttech.at, Für Inhalt und Fotos verantwortlich: LA-Technik Ltd. Aus Gründen der besseren Lesbarkeit wurden bei Personen nicht durchgängig die männliche und die weibliche Form angeführt. Gemeint sind selbstverständlich immer beide Geschlechter. Druck- und Satzfehler vorbehalten.



ZUFRIEDENE KUNDEN – GEMEINSAMER ERFOLG

Wir sind stolz darauf, eine gute Position im Markt zu haben. Weil wir unseren Kunden gegenüber Verantwortung und Verpflichtung empfinden. Kunden sind für uns Partner. Und Partnerschaft entsteht nur in guter Zusammenarbeit. Die wiederum bedingt Vertrauen. Vertrauen in die Lösungskompetenz, das enorme Fachwissen und die Orientierung an Qualität, Termintreue, Kostenrelevanz. Wir behaupten: Wir lernen an

jedem Kundenprojekt. Die unterschiedlichen Herausforderungen und deren gemeinsame Bewältigung in allen Phasen – von der Evaluierung des Ist- und Bedarfszustands über die Planungs- und Projektierungsphase bis hin zum Testbetrieb und der endgültigen Inbetriebnahme haben uns wachsen lassen. Gemeinsam mit unseren Kunden und Partnern – zum gemeinsamen Erfolg. Und er geht weiter.



*Markus Brettenthaler
Leiter Service und
Montage*

Ein Referenzenauszug



Mercedes-Benz





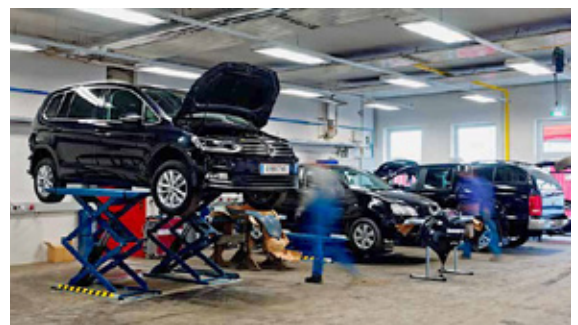
HANS PUGL GESMBH



Susanne Posch, GF
Martina Pugl, GF

Für die beiden Geschäftsführerinnen des Grazer Traditionsautohauses Pugl Martina Pugl und Susanne Posch steht die Kundenorientierung ganz oben in der Prioritätenliste. So forciert man neben dem Neu- und Gebrauchtwagenverkauf vor allem den Servicebereich.

Um auch als Karoseriespezialist perfekt am Puls der Zeit ausgerichtet zu sein, wurde der Lackier- und Spenglerbereich auf rund 800 Quadratmetern mit neuester umweltfreundlicher und effizienter Technologie ausgebaut. Als Partner für die Lackieranlage hat man dazu die Firma Umwelttech ausgewählt. Warum? „Die Tatsache, dass wir unseren Kunden mit dem neuen Bereich alles aus einer Hand bieten und damit Wartezeiten verkürzen, verlangt auch von unserem Zulieferpartner Rundum-Betreuung und Know How. Dazu zukunftsorientierte Technik und ein optimales Preis-/Leistungsverhältnis. All das konnte Umwelttech bieten,“ so Martina Pugl und Susanne Posch ergänzt: „auch die räumliche Nähe von Umwelttech im Grazer Umland ist gerade im Servicebereich ein Vorteil. Es hat einfach alles gepasst.“



Martin Hofbauer, Verantwortlicher für den Lack und Spenglerbereich ist stolz darauf mit seinem Team und der Anlage den Kunden „vom Abschleppen über Versicherungsabwicklung, bis zur Mobilität während der Reparatur ein Komplettpaket anbieten zu können.

So sparen nicht nur die Kunden bei Pugl Zeit und Geld, auch das Unternehmen selbst kann dank kann dank umweltfreundlicher, innovativer Technik sein Erfolgsrezept weiterführen. Das da lautet: Perfekt auf Kundenwünsche reagieren, ohne dabei Bewährtes aus den Augen zu verlieren. Gemeinsam mit verlässlichen Partnern.





VW POLO

Mini-Golf?

Für ein Auto sind die 50,5 Zentimeter ein gewaltiges Wachstum. Vor allem, wenn man einst als Kleinster der VW-Familie gestartet war. Davon ist beim auf 4,05 Meter gestreckten Polo nichts mehr zu sehen und zu spüren.

Die sechste Generation des Wolfsburger Dauerbrenners hat die Rolle des Kleinen abgelegt, er fährt sich jetzt auch wie ein Großer.

Beim Einstieg merkt man: sauber definierte Kanten und Flächen, schicke Materialien, tadellose Verarbeitung. Dazu kommt Geräumigkeit. Mit der Länge wuchs auch der Radstand um über neun, die Breite um knapp sieben Zentimeter. Das schafft Bein- und Bewegungsfreiheit. Davon profitiert auch der Kofferraum, der auf 351 Liter vergrößert wurde.

Der große Bruder blitzt immer wieder durch.

Breit und schmal gezeichneter Grill, weit nach vorne gezogenen Haube und das dynamische Schrägheck lassen den Polo fast wie einen Mini-Golf erscheinen. Eigenständig: die Seitenansicht mit Blechfalz und betonter Schulterlinie. Dazu lässt er sich außen und innen individuell gestalten. Mit 14 Außenfarben, elf Sitzbezügen, acht Dekore fürs Armaturenbrett, und, und...



Auch die Technologie übernimmt der Polo weitgehend vom Golf. So das digitale Cockpit mit dem Active Info Display. Die Ansicht ist noch brillanter und schärfer. Und günstiger zu haben. Voraussetzung dafür: das ebenfalls optionale Infotainment-System.

Breit gefächert ist das Motorenangebot.

Sechs Benziner, zwei Diesel und eine Erdgas-Version soll es geben. Zur Einführung nur drei 1,0 Liter Dreizylinder-Benziner, die beiden Einstiegsversionen mit 65 PS und 75 PS müssen ohne Turbo auskommen. Der dynamischen Erscheinung des neuen Polo gerecht wird am ehesten der TSI mit 95 PS. Mit leichtem Knurren startet er und absolviert mit 175 Nm Drehmoment ab 2.000 Touren jedes Fahrmanöver ohne Mühe. Ob im Kurvengeläuf, in der Stadt oder über Land, der Dreizylinder hält sich mit guter Geräuschdämmung auch akustisch zurück.

Die bis Jahresende folgenden Motorversionen: eine stärkere Variante des Dreizylinder-Turbos mit 115 PS sowie der GTI mit 200 PS statt bisher 192. Für das kommende Frühjahr ist der 1,5 Liter Vierzylinder-TSI mit 150 PS und Zylinderabschaltung angekündigt. Noch heuer soll es einen 1,6 Liter-TDI mit 80 PS und 95 PS geben. Premiere im Polo feiert auch der erste Erdgas-Turbomotor mit 90 PS.

ham





LEICHTE NUTZFAHRZEUGE

Die Alleskönner

Sie sind die Leistungsträger in Gewerbe, Dienstleistung und Handel. Ob Eilzustellung, Servicedienst, Personentransport – bis hin zur eigenen Familie – die leichten Nutzfahrzeuge haben eine enorme Aufgabenvielfalt zu bewältigen. Und sie bieten heutzutage einen Komfort, den man bisher nur von PKWs kannte.

Was alle Kleintransporter ob Bus Kastenwagen, Vans Pick-up oder Pritschenwagen eint, ist ihr höchstzulässiges Gesamtgewicht von 3,5 Tonnen. Somit können sie mit Führerschein B und gleicher Höchstgeschwindigkeit wie PKWs gefahren werden, und sie sind vorsteuerabzugsberechtigt.

Drei Beispiele aus der Riege der aktuellen NFZ-Generation:

VW CRAFTER

Er beeindruckt mit guter Raumaufteilung, hohen Nutzlasten und vielen Assistenzsystemen. Außerdem wichtig: ein breites Angebot an Antriebs- und Karosserievarianten. An elektronischen Helfern hat er serienmäßig eine Multikollisionsbremse an Bord, Spurwechsel-, Auspark- und Parklenkassistent lassen ihn

trotz großer Außenmaße fast PKW-artig bewegen. Der Anhängerrangierassistent lässt das Manövrieren mit Anhänger zur einfachen Übung geraten. Sechs Antriebs-Getriebevarianten sind kombinierbar: Front-, Heck- oder Allradantrieb, wahlweise mit Achtgang-Automatik oder Sechsgang-Handschalter.

Zu den verschiedenen Gesamtgewichtsgrenzen, Karosserielängen und Dachhöhen bietet VW vier effiziente Vierzylinder-Turbodiesel an. Das maximale Gesamtgewicht in der Heckantriebsversion mit 90 kW/122 PS beträgt 5.000 Kilogramm. Insgesamt stehen beim Crafter 70 Karosserie-, Motor und Antriebsversionen – durch das Angebot an Spezialaufbauten – zur Verfügung.



PEUGEOT EXPERT

Ein Beispiel der klassischen NFZ – der Peugeot Expert. Er ist in drei Längen, ab 4,60 m als Kastenwagen, Kombi mit bis zu 9 Sitzplätzen oder als Doppelkabinenversion zu haben. Nutzlast bis 1.400 Kilogramm. Antriebsseitig stehen zwei Dieselmotorisierungen von 95 bis 180 PS, mit Fünf- und Sechsgangschalter oder Sechsgang-Automatik zur Verfügung. Für größere Nutzlasten steht der Peugeot Boxer in vier Längen und drei Höhen bereit. Zahlreiche Komfort-Features.

Die leichten Nutzfahrzeuge Partner, Expert und Boxer bietet Peugeot neben der klassischen Konfiguration auch als Editions-Modelle an. Das sind speziell auf bestimmte Transportaufgaben konfigurierte Versionen. Von Sicherungseinbauten über Ausstattungen für Werkstatt- und Serviceleistungen, bis hin zu Kühlanlagen, Lösungen für Pharma-Transporte oder Kipper-Aufbauten und großem Cargo-Volumen.



FORD TRANSIT

Eine Legende bei den Nutzfahrzeugen. Als Kastenwagen, Mini-Bus bis hin zu speziellen Aufbaulösungen erhältlich. Der Kastenwagen ist in drei Laderaumlängen, zwei Dachhöhen, mit Front-, Heck-, oder Allradantrieb, Handschalter oder Automatik verfügbar. Kollisionswarner,

adaptiver Tempomat, Berganfahr- und Seitenwindassistent, Rückfahrkamera, Verkehrsschilderkennung und Müdigkeitswarner sind nur ein Auszug der Assistenten die den Fahrbetrieb sicherer und einfacher machen. Motorisiert mit einem effizienten 2.0 Liter Diesel von 105 bis 170 PS.

mm





FELSBERGER THOMAS

Montage einer Standard Pilot Lackieranlage



Lange in einem Fachbetrieb tätig, wagte sich Thomas Felsberger – als Erfüllung seines Traumes – in die Selbstständigkeit. Im Mai 2017 eröffnete er seine eigene Lackier- und Spenglerwerkstatt im Gewerbepark Treibach-Althofen.

Thomas Felsberger wird, zumindest in der Anfangsphase, die Firma gemeinsam mit Frau und Sohn als Familienunternehmen führen. Dem Wirtschaftlichkeitsgebot folgend waren die Anschaffungskosten der Lackieranlage ein wesentlicher Faktor der Gesamtinvestitionen des Kleinunternehmers.

Ausschlaggebend für die Entscheidung zur Anlage von Umwelttech waren neben der attraktiven Kostenseite aber auch Beratung und Service. Das gesamte Umfeld stimmte. Darüber hinaus war es Felsberger wichtig, mit Umwelttech ein österreichisches Unternehmen – mit



dem Standort in Söding in relativer Nähe zum eigenen Unternehmen – als Partner zu haben. Ein weiterer Aspekt, den Felsberger für seine Werkstatt ins Treffen führt: „Wir verwenden für unsere Lackierarbeiten Standox-Lacke. Denn die hochwertige Anlage von Umwelttech verlangt sozusagen die beste Software, den Lack, in der Verarbeitung“. Eine Entscheidung, die der Unternehmer aus langjähriger Erfahrung traf, um seinen Kunden hochwertige Qualität liefern zu können.



So bietet Thomas Felsberger mit seinem fachlichem Wissen und der umweltfreundlichen und zukunftsorientierten Anlage von Umwelttech ein perfektes Leistungspaket. Entscheidende Schritte die mithelfen, den Erfolg seiner Firma weiterhin sicherzustellen.



MLR400 – DER MOBILE LUFTREINIGER



Ihren Mitarbeitern und der Umwelt zuliebe

Überall, wo im Arbeitsprozess Stäube oder unangenehme Gerüche entstehen, kann der mobile Luftreiniger eine dauerhafte Verbesserung der bestehenden Raumluft erzielen:

- Die verunreinigte Luft wird direkt am Entstehungsort abgesaugt.
- Im Ansaugbereich werden die groben Partikel aufgefangen.
- Anschließend strömt die Luft durch den sehr effizienten Kombi-Aktivkohle-Filter im Ausblasbereich. Dabei werden auch unangenehme Gerüche beseitigt.
- Effiziente Absaugung von Stäuben und Gerüchen.
- Die in der Luft enthaltenen gesundheitsschädlichen Staubpartikel und/oder Mikroorganismen werden aufgefangen und der Luftstrom gereinigt. Gesundheitlich besonders bedenklich sind die kleinsten, für das menschliche Auge nicht sichtbaren Partikel.
- Die gereinigte Luft wird anschließend wieder der Raumluft zugeführt.



Mobil und effizient mit hoher Wirtschaftlichkeit

- Mobil und flexibel in der Anwendung
- Einfachste Bedienung
- Robuste Konstruktion sichert eine lange Lebensdauer
- Reinigt Arbeitsbereich von schädlichen Stäuben
- Reduktion von Gerüchen
- Geringer Platzbedarf
- Direkte Filterung der schadhaften Dämpfe
- Keine Umbauarbeiten
- Geringe Investition
- Wirtschaftlicher als Vorbereitungsplätze

Mehr Qualität und
Produktivität.

E-MOBILITY PLAY DAYS

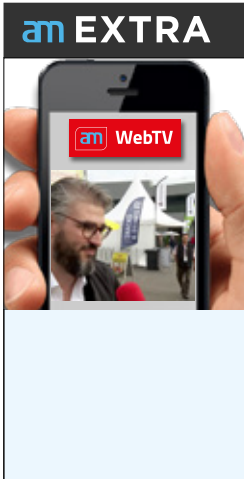
Strom spielen

Was geht da ab, wenn Ferdinand Habsburg Go Kart-Runden dreht, ein Rennwagen ohne Motorgeräusch Donuts in den Asphalt brennt, Polizei-Kadetten auf lautlosen Bikes mit Blaulicht auf dem Test-Parcours dahin preschen und Radiomoderatoren per Segway durchs Festgelände pflügen?

Man demonstrierte spielerisch den aktuellen Stand der E-Mobility. Und mehr als 30.000 Besucher informierten sich, erlebten die E-Mobility Play Days in Spielberg. Es war eine Leistungsschau mit fast volksfestartigem Charakter, die man erleben durfte. Bei der Besucher auf dem Red Bull Ring unter anderem das umfangreiche Angebot an E-Fahrzeugen namhafter Hersteller kennenlernen und ausgiebig Probe fahren konnten.

Das Interesse war riesengroß

2.300 (!) Probefahrten mit den E-Autos von den Herstellern BMW, Hyundai, Nissan, Renault und VW wurden an den beiden Veranstaltungstagen absolviert. Daneben präsentierten mehr als 100 Aussteller ihr E-Mobility-Angebot. Vom Energiedienstleister über Ladesystemlösungen bis hin zur Paketzustellung per Drohnen.





Alle e-mobilen Fortbewegungsarten – E-Bike, Segway, E-Motorrad, Show Cars, Manfred Stohls E-Rallye-Bolide bis hin zu den Race Cars der Formel E waren vertreten. Bei Ausstellern wie Besuchern konnte man die Aufbruchsstimmung zum Thema alternative Antriebe deutlich spüren. Neben der Politik – Minister Jörg Leichtfried, LH Schützenhöfer und Vize Michael Schickhofer - gaben sich die Wirtschaftsbesse Christian Purrer (Energie Steiermark), Post-General Georg Pölzl, Renault Electric Vehicle Vizepräsident Gilles Normand, Kreisel Electric-Chef Markus Kreisel und Klaus Peter Fouquet von der Bosch AG, um nur einige zu nennen – ein Stelldichein. Die Riege der Sportler-Persönlichkeiten: F3-Pilot Ferdinand Habsburg, Formel E-Champion Sébastien Buemi, Manfred und Rudi Stohl, Thomas Morgenstern, Armin Assinger, und, und...

Einig waren sich nach dem eindrucksvollen E-Korso als Abschluss der E-Mobility Play Days letztlich



E-Mobility Play Days, Red Bull-Ring: 30.000 Besucher, 100 Aussteller, Prominenz aus Sport & Politik - darunter Minister Jörg Leichtfried



alle: Dem Stromern und allen alternativen Antrieben gehört die Zukunft. Auch 2018 soll's wieder die Play Days auf dem Red Bull Ring geben.

*Michael Meister
Fotos: Red Bull Content Pool*





KFZ ERHARDT



Wolfgang Erhardt, GF

Als klassischer Verkaufs-, Reparatur- und Servicebetrieb hat sich KFZ Erhardt flexibel an der Marktsituation und am Kundenbedarf zu orientieren. Seit bereits 25 Jahren ist das das Credo von Wolfgang Erhardt, am Beginn noch als Einmann-Betrieb in Bad Waltersdorf tätig. Sein Unternehmen ist kontinuierlich mit der Anzahl seiner Kunden gewachsen. Mit ein Grund, 2016 seine Werkstätte an einem neuen Standort zu bauen und auch neu auszurichten.

Damit einhergehend beschloss Erhardt, den Bereich Karosserieeinstandsetzung und Lackiererei zu erweitern, um dem steigenden Kundeninteresse gerecht werden zu können. Das Erhardt-Team umfasst inzwischen 6 Mitarbeiter. Und weil sich, wer professionelle Lackierarbeit anbietet früher oder später mit dem Thema Lackierkabinen auseinandersetzen hat, begann Wolfgang Erhardt, sich mit Fachbetrieben in diesem Sektor zu beschäftigen. Es kam, wie es kommen musste. Er stieß auf Umwelttech, das österreichische Unternehmen, mit dem größten fachlichem Wissen, das um-



weltfreundliche innovative Lackiertechnologie anbietet. Und Beratung, Planung und Service gleich dazu.

Der Vergleich mit anderen – in- und ausländischen – Anbietern machte ihn sicher. „Es musste eine von Umwelttech sein. Da passen nicht nur Preis und Leistung, auch die Beratung, Planung und das Service von Umwelttech haben mich überzeugt,“ so der Firmeninhaber. Und weiter: „außerdem habe ich jetzt eine umweltfreundliche und technisch hochwertige Kabine dir mir Zeit und damit meinen Kunden Geld sparen hilft.“ Seit heuer ist die Lackieranlage im vollen Umfang in Betrieb. Übrigens, auch der Lackierer von KFZ Erhardt schwört auf diese Kabine und ist mit dem Umwelttech-Leistungspaket hochzufrieden. Eine Win-Win-Situation für alle Beteiligten.





SONNLEITNER GMBH - LEIDENSCHAFT ZUM AUTOMOBIL

Umwelttech montierte bereits die 10. Anlage

Eine Tatsache die die besonders erfolgreiche Zusammenarbeit von Umwelttech mit der Sonnleitner GmbH dokumentiert. Das bereits 1966 gegründete Familienunternehmen wird von Wolfgang und Max Sonnleitner bereits in der zweiten Generation geführt. Heute ist man mit 350 Mitarbeitern in 13 Filialen in drei Bundesländern vertreten. Die Sonnleitners engagieren sich unter anderem verstärkt in den Bereichen Elektroautos und Umweltschutz.

GF Wolfgang Sonnleitner: „Wir leiten unser Unternehmen mit Leidenschaft und Liebe zum Automobil. Unseren Kunden garantieren wir Zuverlässigkeit, Exaktheit und Kompetenz. Denn ein Produkt ist nur so gut wie sein Kundendienst.“



Wolfgang und Max
Sonnleitner, GF

Der Kundendienst – das Herz des Unternehmens



Die ganze Sonnleitner-Belegschaft agiert nach diesem Motto, einer der Hauptgründe für den anhaltenden Erfolg. Damit schließt sich der Kreis zu Umwelttech, denn exakt die gleiche Einstellung ist die Grundlage der Partnerschaft der beiden Firmen. Die Tatsache dass die Sonnleitners großen Wert auf Umwelttechnik in erstklassiger Qualität, einfaches Handling, gute Beratung und verlässliche Serviceleistungen legen, ließ Max und Wolfgang Sonnleitner sich immer wieder für Lackier- und Trockenkabinen von Umwelttech entscheiden. Mit zukunftsorientierter Technik und hoher Wirtschaftlichkeit. Wohl ein Garant für eine weitere erfolgreiche Zusammenarbeit.

LACKIER-TROCKENKABINEN

Technik von morgen



Effizientestes Umluft-System

Die Lackier-Trockenkabinen sind mit dem HVLS-Umluftsystem ausgestattet. Zusätzlich mit der Touchscreen-Steuerung der Serie pilot S300 ausgerüstet, sind die Kabinen allen Anforderungen gewachsen. Als besonderes Plus wird das Einfahrtstor viertürig über die gesamte Kabinenbreite angeboten.



nilot
S300



pilot S300-Kabine mit Beleuchtungsreihen unten

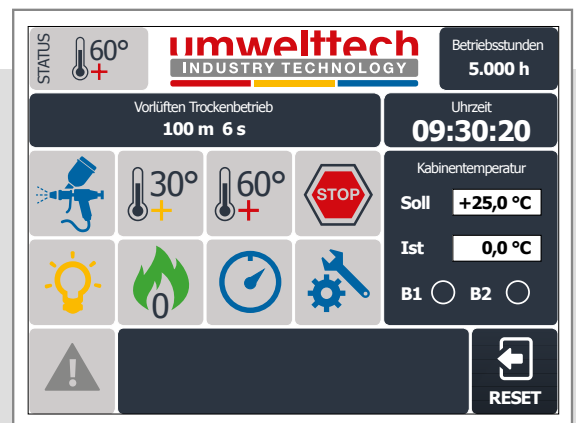


Lackier-Trockenkabinen mit Vorbereitungsraum



SPS-Touchscreen-Steuerung

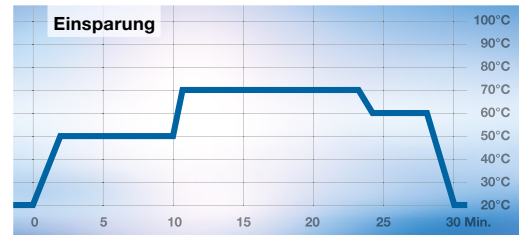
Die Systeme sind mit hochwertigen Siemens-Industriesteuerungen und Touch-Panels ausgestattet, die eine äußerst einfache und bequeme Bedienung erlauben. Das übersichtlich gestaltete Display ermöglicht einen einfachen Zugriff auf alle wichtigen Einstellungen und Funktionen. Die unterschiedlichen Einstellungen sind speziell abgestimmt und einfach zu bedienen.



FÜR DIE ZUKUNFT - HVLS-SYSTEM

HRST-Technology

- Bis zu 10% Energieeinsparung
- Individuell abgestimmt auf jedes Lackfabrikat
- Beste Trockenergebnisse
- Effiziente Leistungssteuerung
- Maximaler Erfolg
- Optimiert die Trockenzeit



ARSA-Technology

- Energieeinsparung bis zu 70% bei „Stand by“-Betrieb
- Niedrige Anschaffungskosten
- Keine Belastungen der Brennkammer
- Einfacher Steuerungsablauf
- Automatische Druckregelung



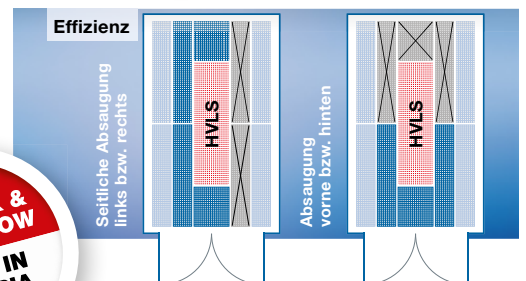
BIOE-Technology

- Verwendung erneuerbarer Energiequellen
- Saubere Verbrennung
- Umweltfreundliche Nutzung
- Zukunftsorientierte Investition
- Nachhaltige Nutzung



KTLS-Technology

- Entwickelt für Großanlagen
- Partielle Steuerung einzelner Bereiche
- Energieeinsparung bis zu 50%
- Universell und flexibel einsetzbar
- Einfache Bedienung
- Wirtschaftliche Zukunftslösung



Trockenphase

Saubere Leistung

Rund 85% der Luft wird während der Trockenphase umgewälzt – um einerseits Energie zu sparen und andererseits einen Wärmeanstieg innerhalb der Kabine zu erreichen. Rund 15% Frischluft wird während dieser Phase von außen zugeführt. In dieser Phase kommen nun die Vorteile des HVLS-Umluft-Systems zum Tragen.

Vorteile

- Saubere Umluft
- Hoher Luftwechsel
- Längere Lebensdauer
- Bis zu 40% Energieeinsparung
- Keine Verschmutzung der Deckenfilter
- Kürzere Trockenzeiten
- Kein Wartungsaufwand
- Erhöhte Sicherheit

PHÄNOMEN ENNSTAL-CLASSIC

Das Paradies kann man nicht kaufen

Die verschlafene Ennstal-Gemeinde Gröbming hat rein gar nichts, was sie als Motorsport-Hotspot qualifiziert. Außer einer Landschaft zum Niederknien, einer Handvoll brillanter Köpfe und mittlerweile ein Vierteljahrhundert Tradition. Ein Versuch, das Phänomen Ennstal Classic zu verstehen.

Gut gemeint ist manchmal das Gegenteil von gut. Das dürfte sich Rowan Atkinson, im Hauptberuf Weltstar und nebenbei millionenschwerer Autonarr, gedacht haben, als er von Michael Glöckner den Tipp bekam, das beschauliche Dörfchen Pürgg zu besuchen. Herr Atkinson sehnte sich nach jener Ruhe, die einem Schauspieler seines Ranges viel zu selten zuteil wird. Glöckner, als Ennstal Classic Organisator ortskundig wie kein Zweiter, schickte Atkinson in den verschlafenen Winkel der Region, um fernab des Renntrubels ausspannen zu können. Dummerweise hatte er nicht bedacht, dass genau an diesem Wochenende das örtliche Feuerwehrfest im Gange war. Noch heute erzählt man sich in Pürgg stolz, dass Mr. Bean damals persönlich vorbeigeschaut hat. Es soll



VIERER-BANDE Helmut Zwickl, Stirling Moss, Nigel Mansell, Michael Glöckner

ihm sogar gefallen haben. Mit dieser Anekdote ist eigentlich alles über das Geheimnis der Ennstal Classic erzählt.

Die reichsten Menschen dieses Planeten können sich alles kaufen: schicke Autos, teure Immobilien in Hollywood oder Monte Carlo, sogar ein paar Freunde kriegt man ums nötige Kleingeld. Aber das Paradies, das zwischen Sölkpass, Steyr, dem Gesäuse und Radstädter Tauern liegt, kann man nicht kaufen. Deswegen muss man seit 25 Jahren niemanden lange bitten, um sich bei der Ennstal Classic mit Seinesgleichen zu messen: Egal ob Hollywood-Star, Veteran aus der Staubkappen-Ära, Oldtimer-Sammler, Le Mans-Sieger, passionierter Hobby-Schrauber, oder Grand Prix-Held – alle eint die Liebe zum alten Blech.

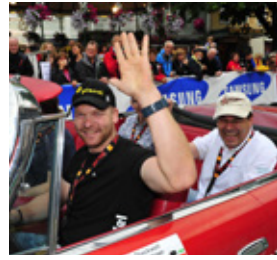
Eine spontane Idee in den Ardennen

Der Nukleus der Ennstal Classic liegt nahe Spa-Francorchamps im kleinen Dörfchen Hockai. Es war der Herbst 1992. Nigel Mansell fuhr im Williams alles in Grund und Boden. Helmut Zwickl, begnadeter Motorsportautor, saß dem Vernehmen nach mit seinem Mitstreiter, dem Fotografen Michael

Glöckner, beim Abendessen. Beide befanden irgendwann, dass die Formel 1 irgendwo falsch abgebogen war. Die archaische Urgewalt der Rennwagenmechanik aus den 60er und 70er-Jahren war schleichend abgeschafft worden. Man brauchte Ingenieure mit Hochschulabschluss, die per Laptop die Boliden starten konnten. Die elektronisch geregelte aktive Radaufhängung nahm den Fahrern ihre genetisch angeborne Kernkompetenz: das Gefühl für alles zwischen Hintern und Asphalt. Software-Entwickler entschieden über Sieg oder Niederlage. Und wenn das Programm einmal abstürzte sahen die Helden der Rennpiste wie die größten Dodeln aus. Kurzum: es war Zeit, sich der echten Werte zu besinnen. Die Ennstal Classic war geboren.

Der Rallye-Gott als Gründervater

1993 starteten 35 Autos zur ersten Auflage der Ennstal Classic. Und weil große Opern immer mit einer außergewöhnlichen Ouvertüre beginnen, war der erste Ennstal-Sieger nicht irgendwer. Walter Röhrl himself, der vielleicht beste Autofahrer der Welt, trug sich mit Gattin Monika als Beifahrerin als Erster in die Siegerliste ein. Bei der 25. Auflage heuer im Sommer war der



*RACER ...
diesmal nicht
Downhill:
Klaus Kröll*





GRAND PRIX-
VETERANEN
Derek Bell...



...und
Marc Surer

Großmeister immer noch am Start. Das Teilnehmerfeld ist längst auf 250 Fahrzeuge angewachsen. Und die Warteliste soll nochmals dreistellig sein. Darunter sind echte Juwelen aus einer Zeit, in der man Benzin noch in der Apotheke kaufen musste. Die Regeln waren einfach und sind bis heute unverändert: Gleichmäßigkeit siegt. So kann sich das tonnenschwere Vorkriegs-ungetüm mit dem schlanken 911er aus der Jimi Hendrix-Ära messen. Jegliche Elektronik ist verpönt. Wer gegen das religiös zelebrierte Dogma der rein mechanischen Fahrzeugbedienung verstößt, der fliegt raus. Da kann Rennleiter Helmut Zwickl so hart durchgreifen, dass es einem Bernie Ecclestone zur Ehre gereichen würde.

Für die Teilnehmer heißt das: analoge Stoppuhr, Schnitt-Tabelle, mechanischer Tripmaster, Papier, Bleistift und dauernd Kopfrechnen. Das Ganze drei Tage lang über Alpenpässe, herrliche Landstraßen, den Red Bull Ring oder den Flugplatz Niederöblarn. Wer nach rund 900 kraftraubenden Kilometern am Samstag-nachmittag in Gröbming aussteigt, ist immer gealtert. Der Körper schmerzt an Stellen, die man vorher gar nicht kannte. Jugendfreunde meiden das Gespräch nach verpatzten Sonderprüfungen. Es sollen auch schon Ehen in die Brüche gegangen sein. Doch die Bilder dieser 900 Kilometer trösten über alles hinweg. Auch, dass am Montag für die meisten Teilnehmer wieder der triste Alltag in der Bankdirektion, Zahnarztpraxis oder Rechtsanwaltskanzlei beginnt. Und wer kann schon bei seinen Freunden daheim erzählen, er hätte Mark Webber, Rauno Altonen oder Stirling Moss rundenlang hinter sich halten können.



WAHRZEICHEN Der Stirling-Moss-Kreisverkehr



Mark Webbers Genesungswünsche an Stirling Moss



Mc DREAMY Patrick Dempsey mag's volksnah





ROCKER & SIR
Brian Johnson und Sir Stirling Moss

Legenden zum Angreifen

Stirling Moss ist über die Jahre zur Gallionsfigur der Ennstal Classic geworden. Seit vielen Jahren ist der Mann, der die brutalste Ära im Motorsport überlebt hat, Stammgast. Nicht, weil er muss, sondern weil er kann. „So abgedroschen es klingt, die Ennstal Classic ist immer noch eine Familie geblieben“, erklärt Michael Glöckner. Und Sir Stirling ist das informelle Familienoberhaupt. Gröbming hat ihm vor Jahren sogar einen Kreisverkehr geschenkt, der offiziell Stirling Moss-Kreisverkehr heißt. Dass der Altmeister einst nach einem Verbremser just in Selbigem parkte, sei der Vollständigkeit halber hinzugefügt. Als 2015 genau am Ennstal Classic-Wochenende die Nachricht vom Tod des jungen Jules Bianchi bekannt wurde, war es Sir Stirling, der sich im Festzelt voller geschwätziger Rennamateure vom Tisch erhob, um eine Trauerminute auszurufen. Binnen weniger Augenblicke konnte man eine Stecknadel fallen hören. Leadership geht manchmal auch mit wenigen Worten. Als Stirling Moss im Sommer wegen einer Viruserkrankung zu Hause in London bleiben musste schickte die Familie mit Mark Webber an der Spitze Gensungswünsche.



AUDIENZ Kaiser Robert Heinrich I



SMALL TALK Walter Röhrl und Christian Clerici

Im Sog des vierfachen Vizeweltmeisters hat die Ennstal Classic ganze Grand Prix-Starterfelder angelockt. Von Jacky Ickx bis Sebastian Vettel, von Derek Bell bis Nigel Mansell. Brian Johnson, der Sänger von AC/DC, teilte sich ein Cockpit mit Stirling Moss. Glücklicherweise eines ohne Autoradio. Denn in Sachen Musikgeschmack liegen Welten zwischen den beiden. Weltstars wie Patrick Dempsey, der 2017 zum zweiten Mal als Teil der Porsche-Werksmannschaft dabei war, haben neue Zuschauerschichten angelockt. Der „Grey’s Anatomy“-Mime gab sich volksnah und muss wohl tausende Selfies zwischen Lunz am See und Schladming über sich ergehen haben lassen. Andere Rennserien werben mit „Motorsport zum Anfassen“. Bei der Ennstal Classic ist das seit jeher Programm.

Autorennen wie damals

Wenn man heute der Ennstal Classic beiwohnt erlebt man mehr als nur 250 ambitionierte Gleichmäßigkeitfahrer. Wer am Flugfeld Niederöblarn hinter einem einfachen Absperrseil steht, um dem satten Sound eines 50 Millionen teuren Ferrari 250 GTO zu lauschen, der macht eine Zeitreise im Kopf. Kinder der Nintendo- und iPhone-Generation hören, spüren und riechen, wie Autorennen zu Opas Zeiten damals in Wien-Aspern oder Tulln-Langenlebarn gewesen sein müssen. Ältere Besucher werden still und ehrfürchtig. Im Kopf läuft ein Film längst vergangener Tage ab. Autos waren früher Biester. Sie waren cool. Und sie konnten einen manchmal zur Verzweiflung treiben. Aber eines waren sie nie: langweilig. Die Ennstal Classic ist das Disney Land für jene geworden, die sich vom modernen Automobil angeödet fühlen. Das Publikum wird ihr daher auch in den nächsten 25 Jahren nicht abhandenkommen.

Andi Gröbl
Fotos: Archiv Ennstal Classic



STARGAST
„Mr. Le Mans“
Jacky Ickx



VERKEHR
MEETS JUSTIZ
Die Minister
Leichtfried und
Brandstetter



am automagazin
wie immer
live dabei



WIR PRÄSENTIEREN: EIN TALENT MIT ZUKUNFT



Moritz Purgstaller, ein Youngster mit einer Leidenschaft für Trial, Enduro und alles was mit Rädern und Motoren zu tun hat, kann bereits auf eine erfolgreiche Bilanz im Junioren-Trial-sport verweisen. Seine Einstiegssaison in der Österreichischen Jugend Trial Staatsmeisterschaft 2015 konnte er bereits auf dem 3. Platz beenden, was 2016 zum Aufstieg in die Klasse Könnler Blau führte, in der Moritz wiederum Platz 3 errang. Die heurige Meisterschaft der Junioren konnte er schließlich mit 172 Punkten und 16 Punkten Vorsprung auf den Zweitplatzierten Marco Mempör (156) für sich entscheiden.

Ein Talent ersten Ranges also, in einer Zweiradsportart die viel Konzentration, Feingefühl für das „Arbeitsgerät“, aber auch körperliche Fitness und hohen Trainingsaufwand erfordert. Umwelttech unterstützt den Rookie bei seinen Bemühungen, weiter erfolgreich im Zweirad-

sport zu reüssieren. Rupert Krammer der GF von Umwelttech erklärt die Beweggründe: „Neben der Tatsache, dass wir auch als Unternehmen stark zukunftsorientiert ausgerichtet sind, gefällt mir als ehemaligen Zweiradsportler, der heute noch gerne Trial-Bike fährt, das frische, unverbrauchte Riesentalent von Moritz. Und aus eigener Erfahrung weiß ich, wie nötig ein Nachwuchssportler Unterstützung braucht. Deshalb helfen wir ein wenig mit, Moritz' sportliche Zukunft zu sichern. Ich bin überzeugt, er wird seinen Weg machen.“

Moritz Purgstaller im O-Ton: „Ich kenne Rupert Krammer schon lange vom gemeinsamen Zweirad fahren. Ein herzliches Danke an dieser Stelle für seine Unterstützung. In der nächsten Saison möchte ich meinen heurigen Titel erfolgreich verteidigen, im Jahr darauf möchte ich dann in der höchsten Klasse angreifen, ...und gewinnen.“



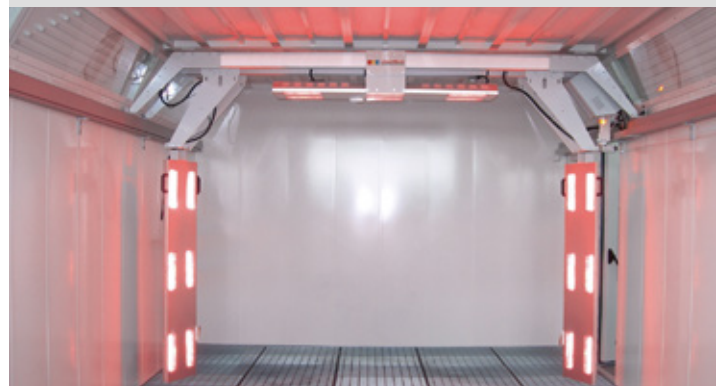


INFRAROT-TROCKNUNGSSYSTEME

Die wirtschaftlichsten Infrarot-Trocknungs-Systeme

Geschlossene Systeme!

Durch die komplett geschlossene Anlage erhalten Sie die besten Trocknungsergebnisse. Der Strahler positioniert sich automatisch an den ausgewählten Bereichen und aktiviert die Kassetten. Zonen, die nicht in den Trocknungsprozess einbezogen sind, bleiben ausgeschaltet und tragen zum Energiesparen bei.



3 ZONEN SYSTEM



Einfache Bedienung mittels Touchscreen

Die Systeme sind mit moderner Touchscreen-Technologie ausgestattet, die eine äußerst bequeme Steuerung ermöglicht. Das übersichtlich gestaltete Display bietet einen einfachen Zugriff auf alle wichtigen Funktionen. So haben Sie die volle Kontrolle über den gesamten Trocknungsprozess: Temperatur, Abstand, Position, Zeit, etc.



IRS - T030

Mobile und flexible Infrarotstrahler für die einfachsten Anwendungen

IRS - ST160

Mobil und flexibler Infrarotstrahler mit Leistungs-Plus



IRS - ST280

Große Manövrierfähigkeit der Kassetten

Energiebewusste Nutzung durch bessere Technik.

A woman with long red hair, wearing a grey and white racing suit with red accents, stands in a garage. She is leaning against a stack of black tires. The suit has 'OMP' and 'AIGNER www.autoaigner.at' logos. The background is a wall of stacked tires with some graffiti.

COPILOTIN ELKE AIGNER

**ELF JAHRE RALLYE,
17 PILOTEN -
JETZT IST
SCHLUSS!**

An der Seite von sage und schreibe 17 Piloten sammelte Elke Aigner als Copilotin wertvolle Erfahrungen, die sie immer weiter an die Spitze der ORM brachten. Doch aus beruflichen Gründen hängte sie nun völlig überraschend den Helm an den Nagel...

Vor genau elf Jahren debütierte die damals 18-jährige Elke Aigner im Rallyesport - als Copilotin von Hubert Kapeller belegte sie bei der Herbst rallye Leiben in einem Fiat Uno Turbo den 21. Gesamtrang. „Hubert war mit Abstand mein chaotischster Fahrer - aber dafür mit ganz viel Herzblut zu seinem Fiat gesegnet“, erinnert sich Elke lachend zurück. Etwas mehr als ein Jahr später folgte eine erste volle Saison mit Mario Klammer, dem nunmehrigen Veranstalter der Rallye Weiz. „Von ihm habe ich sehr viel gelernt, unter anderem Geduld“, sagt Elke.

Dass sie überhaupt vom „Rallyevirus“ infiziert wurde - dafür ist Franz Sonnleitner verantwortlich. Der Wangener betreibt seit 1998 Rallyesport, gilt als großer Geheimtipp in Österreichs Rallyeszene - seine Einsätze sind selten, doch dann sorgt er mit seinem unglaublichen Grundspeerd für Aufsehen. Sonnleitner erinnert sich: „Elke hat in der Nähe gewohnt und hat sich immer schon interessiert für den Motorsport. Sie wollte dann unbedingt als Copilotin aktiv werden und da ich zu der Zeit bereits einen fixen Copiloten hatte, haben wir uns umgesehen. Ich finde es natürlich sehr schade, dass sie aufhört - aber man muss im Leben auch einmal jene Dinge tun, auf die es ankommt.“ Was Sonnleitner meint: Elke Aigner übernimmt im elterlichen Autohaus eine leitende Position - schweren Herzens erklärte sie: „Die Entscheidung ist mir nicht leicht gefallen. Doch ich muss jetzt einen großen Schritt in meinem Berufsleben wagen, werde den elterlichen Betrieb, ein Autohaus übernehmen. Man könnte sagen, dass ich jetzt, mit 30, gezwungen bin, erwachsen zu werden. Ich trete in die Fußstapfen meiner Eltern und trage damit auch die Verantwortung für unsere Mitarbeiter - das möchte ich nicht auf die leichte Schulter nehmen.“

„Sie alle waren außergewöhnlich“

Elke blickt auf elf intensive Jahre Rallyesport zurück. 17 Piloten saßen an ihrer Seite. „Sie alle waren außergewöhnlich - von jedem konnte ich etwas lernen“, blickt Elke dann doch ein wenig wehmütig zurück. Viele dieser Piloten sind Freunde geblieben - etwa Alex Tazreiter - ein begnadetes Talent, dem jedoch stets das nötige Kapital fehlte. Elke erklärt: „Alexander ist bis dato ein sehr wichtiger Mensch für mich. Er ist von Grund auf ehrlich - auf ihn konnte ich immer zählen.“ An der Seite des blutjungen Andi Kainer konnte man auch die Zielstrebigkeit der Elke Aigner erkennen: Manchmal wirkte sie richtiggehend „streng“, doch diese absolute Perfektion, nach der sie selbst strebte, verlangte sie auch von ihren Piloten. Mit Kainer habe sie „definitiv am meisten erlebt“, erinnert sich Elke. „Andi ist eine wahnsinnig tolle Persönlichkeit. Ich habe diesen jungen, ehrgeizigen Burschen sehr in mein Herz geschlossen.“ Nachdem Kainer aus Budgetgründen eine Zeit lang zurückstecken musste, wagte er kurz vor Redaktionsschluss sein erstes Abenteuer in einem R5-Boliden...

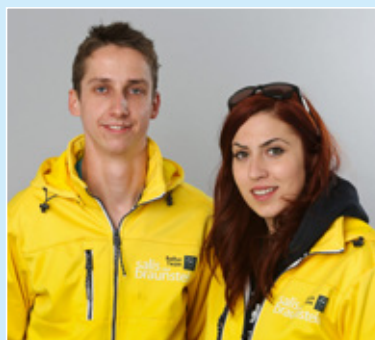
Im Laufe der Zeit näherte sich Elke Aigner immer mehr der ORM-Spitze - zudem häuften



Gerwald Grössing:

„Perfekt intoniert“

„Elke war unglaublich perfekt - sie lieferte eine extrem exakte Ansage, sehr punktuell, und sehr schön gesprochen, ja, sie hat die Ansage richtig intoniert. Wie ein Nachrichtensprecher - wenn im ORF alle Moderatoren und Kommentatoren so sprechen würden, hätten wir eine Niveausteigerung. Schade, dass Elke jetzt Autos verkaufen muss, ich wäre gerne mit ihr weitergefahren.“



Andreas Kainer:

„Viel von ihr gelernt“

„Mit Elke bin ich meine erste Rallye gefahren und ich war damals zugegeben sehr motiviert - sicher einen Tick zu viel! Und da hat Elke wirklich gute Arbeit geleistet, indem sie mich auf eine gute Art und Weise gebremst hat. Ich muss sagen, dass ich wirklich viel von ihr gelernt habe und dafür danke ich ihr.“

sich auch internationale Einsätze. Als sportliches Highlight sieht sie den Einsatz mit dem Deutschen Fabian Ennser bei der zur Rallye-WM zählenden Deutschland-Rallye. In Österreich fuhr sie an der Seite von Christian Schubert-Mrlík und am Schluss mit dem Vizestaatsmeister 2013, Gerwald Grössing in einem World Rally Car, der höchsten Klasse im gesamten Rallyesport, mehr geht nicht. Elke gerät ins Schwärmen: „Es ist unglaublich, welcher Speed an der ORM-Spitze gefahren wird - das ist dann doch eine ganze eigene Liga.“ Freilich sei es schade, dass sie mit Grössing nur zwei Rallyes absolvieren konnte, doch sie habe „einen Schlusstrich ziehen müssen - ich wollte keine letzte Rallye fahren.“ Franz Sonnleitner muss grinsen - denn er kennt das Problem mit dem Aufhören. Dutzende Male hat er schon seinen Rücktritt erklärt - und immer wieder kehrte er zurück. So kann sich Sonnleitner ein Comeback von Elke Aigner mehr als nur vorstellen: „Ich kenne es doch von mir selbst. Sie muss jetzt einmal ihre Firma sortieren - doch irgendwann wird sie wieder ins Cockpit zurückkehren. Davon bin ich überzeugt.“

Michael Noir Trawniczek

Fotos: Fessler, May, Illmer

MULTIFUNKTIONS-ARBEITSPLÄTZE

für effizientes Arbeiten

hox

SERIE



Zeit und Geld sparen

Durch die Wahl der richtigen Größe und erforderlichen Anzahl von Vorbereitungsplätzen mit entsprechender Ausführung und Ausstattung wird für jeden Kunden die optimale Lösung für seine Anforderungen erreicht.



Für jede Anforderung erweiterbar

Je nach Bedarf können unterschiedlichste Ausführungen von Vorbereitungsplätzen realisiert werden. Eine räumliche Abtrennung der einzelnen Plätze wird mittels Rahmenkonstruktionen mit manuellen oder elektrischen Rollvorhängen realisiert. Deckenfilterelemente mit integrierten Lichtelementen, Schienensysteme für Infrarotstrahler sowie rückseitig eingebaute Schranksysteme bieten eine Fülle von Anwendungsmöglichkeiten, die beliebig miteinander kombiniert werden können.

Raum zum Arbeiten

Bei Vorbereitungsstraßen mit mehreren Plätzen und einer Ausführung mit Zu- und Abluftaggregat werden in den Gruben und Filterdecken Klappen für die Luftführung installiert. So können auch mit einer geringen Aggregateleistung die jeweiligen Plätze optimal mit Zu- und Abluft versorgt werden. Die räumliche Abtrennung zwischen den Plätzen erfolgt mit manuellen oder elektrischen Vorhangsystemen.



Ausstattung

- Stabile Konstruktion
- Beleuchtungselemente
- Ab- und/oder Umluftaggregat
- Luftmengenregulierung
- Zweite Filtergruppe mit Aggregat
- Vorhänge mit Sichtelemente
- Konzept mit Zentralabsaugung
- Um- oder Zuluft über Deckenplenum
- Zuluftaggregat mit Öl oder Gas
- Infrarotstrahler
- Montagebühne



Mehr Qualität und Produktivität.



das österreichische

automagazin

www.automagazin.at

30 Jahre
Kult
ums Auto



**PRINT – ONLINE – WEB TV. ÜBERALL. JEDERZEIT.
PER LAPTOP/TABLET/SMARTPHONE**

WIE SIE WOLLEN, WO SIE WOLLEN

Das **am** automagazin auf allen Kanälen:

Print – Booklets - Online – Newsletter – Web TV – Social Media





FERRARI – SEIT 70 JAHREN SPRINGT DER HENGST

Forza Stallone

Der 125 S war das erste Auto der Marke Ferrari. Am 12. März 1947 erwachte der 125 S zum Leben, ganz aus Stahl und noch ohne Karosserie. Zwei Monate später, am 11. Mai 1947, folgte das Renn-debüt in Piacenza.

Am Steuer des 125 S saß Franco Cortese. Ein „vielversprechender Misserfolg“, kommentierte Enzo Ferrari das Debüt, bei dem der Wagen als Führender nach einem Problem an der Kraftstoffpumpe ausschied. Neun Tage später war der Misserfolg vergessen. Da fuhr Cortese den 125 S beim Großen Preis von Rom auf Platz 1. Der Rest ist Motorsport- und Automobilgeschichte.

AKTUELL

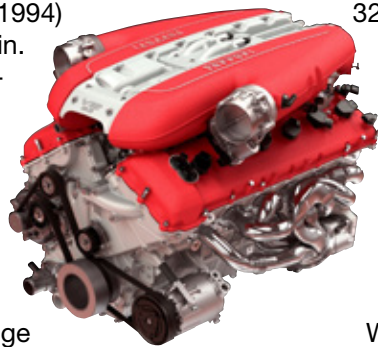
Die noch aktuelle F12berlinetta erklärt schon mit ihren Eckdaten die Ferrari-Entwicklung – seit dem in unserem Bericht 1994 gefahrenen 250 GT aus 1955. Brachte im 55er GT ein 3-Liter-V12 die 240 PS auf eine V-max von 202 km/h, so befeuert den F12 ein 6,3-Liter-V12 über ein 7-Gang-Doppelkupplungsgetriebe mit 740 PS, was ihm eine Höchstgeschwindigkeit von 340 km/h beschert. In der F12tdf-Version legte man noch weitere 40 PS nach und verpasste ihm erstmalig auch eine Allradlenkung.

*Nachfolger des F12 –
der 812 Superfast,
mehr geht immer...*





Damit dürfte das “ständige Mitkorrigieren am großen Holzlenkrad...” (O-Text im 250 GT-Bericht aus 1994) als Thema obsolet sein. Ebenso wie der Kritik-Punkt mangelhafter Bremsleistung. Arbeitet doch im F12 eine Keramik-Bremsanlage. Ab 349.449 Euro wohlfeil.



Das sind nur einige Details zur Berlinetta, die ganz aktuell durch den Ferrari 812 Superfast abgelöst wird. Er ist mit einem 6,5-Liter-V12-Motor bestückt, der 588 kW/800 PS bei 8.500 Touren leistet. Drehmoment: 718 Nm bei 7000 U/min. Der stärkste Serien-Ferrari. Mit Ausnahme des LaFerrari, der seine Leistung von 936 PS seiner Hybrid-Systemleistung verdankt. Der 812er ist ab 363.195 Euro zu haben.

DER NEUESTE AUS MARANELLO

Nicht als echter GT, sondern als Faltdach-Cabrio geht der neueste Ferrari unter dem Namen Portofino an den Start. Ein turboaufgeladener 3,9-Liter-V8 pusht 600 PS – 40 mehr als in seinem Vorgänger California – und 760 Newton-

meter Drehmoment auf die Kurbelwelle. Damit schafft er die 0-100 km/h in 3,5 Sekunden, bei 320 km/h ist Schluss. Das Design des California wurde dezent weiterentwickelt. Ein “Variable Boost Management” passt – zur Vermeidung des Turbo Lochs – das Drehmoment dem gewählten Gang an. An der Hinterachse sitzt ein elektronisches Differenzial, die elektrische Servolenkung ist noch direkter als beim Vorgänger. Ferraristi feiern den Neuen, andere halten ihn für keinen besonderen Wurf. Kommentar: genauso langweilig wie sein Vorgänger, der California. Von vorne mäßig – von hinten alles andere als schick. Preis ab 230.440 Euro

Wie auch immer – 70 weitere Jahre: Forza Ferrari!

Michael Meister

Portofino, das Faltdach-Cabrio, das dem California nachfolgte



KOMPLETTLÖSUNGEN VOM PROFI



WAS MAN GERNE MACHT, MACHT MAN GUT!
UND WAS MAN GUT MACHT, SCHAFFT
ZUFRIEDENE KUNDEN.

Durch unsere Spezialisierung im Bereich der Oberflächentechnik und der über 25-jährigen Erfahrung bieten wir verschiedenste Anlagen für Gewerbe und Industrie. Die individuellen Wünsche und Anforderungen unserer Kunden und Partner sind für uns maßgeblich um die jeweils beste Lösung unter Berücksichtigung verschiedener Aspekte, wie Umwelt und Gesundheit zu erzielen. Wirtschaftlichkeit durch eine bessere Technik und die daraus resultierenden Vorteile sind unser Konzept.

umwelttech
INDUSTRY TECHNOLOGY

