



Die Großen in der Frauen-Liga
Mittlerweile sind fast alle „großen“
Namen in der Admiral Frauen
Bundesliga angekommen. **SEITE 3**



Alle Vereine im Check
Viel Neues in der Liga: Die wichtigsten
Neuigkeiten der zehn Bundesligateams
auf einer Seite. **SEITE 4**

FRAUENFUSSBALL

KURIER THEMENTAG

EINE PRODUKTION DER MEDIAPRINT FREITAG, 15. AUGUST 2025

Anpfiff für neue Rekorde

Admiral Frauen Bundesliga. Viel Entwicklung, einige Umbrüche. Der Titelkampf verspricht heuer spannend zu werden.



Beilage
zum
Entnehmen



ALLE UNTER EINEM DACH!
Wir sind stolzer Partner des österreichischen Fußballs.

Viel Neues und eine Konstante

Die Vereine. Meister SKN St. Pölten wird wieder gejagt – doch wer kommt den Niederösterreicherinnen wirklich nahe?

Alles neu macht der Sommer? Bei den zehn Klubs der Bundesliga tat sich seit dem Abpfiff der letzten Saison einiges. Neue Spielerinnen kamen, andere

gingen, manch ein Verein stellt sich für die Zukunft neu auf. Doch eines ist geblieben: Die Titel gehen nur über den SKN St. Pölten, den Double-siegerinnen der vergangenen

Saison. Die Wiener Austria schickt sich erneut an die Niederösterreicherinnen herauszufordern und vielleicht noch mehr zu ärgern. Welche Rollen können Sturm Graz und

die Vienna spielen, welche Figur wird Bergheim unter dem Namen Red Bull Salzburg abgeben?

Fragen, auf die es noch keine finalen Antworten geben

kann, weil erste Einschätzungen erst im Laufe des Herbstes möglich sein werden. Neulengbach präsentiert ein bekanntes Gesicht im heimischen Fußball – mit Trainer

Andreas Ogris. Der frühere Serienmeister befindet sich im Umbruch und möchte ein Projekt für die Zukunft umsetzen. Zunächst geht es darum sich in der Liga weiter zu etablieren.



Feierlaune: St. Pölten räumt auch in der letzten Saison ab.



Violetter Jubel: Die Austria möchte SKN näher kommen.



Hohe Ziele, Hohe Warte: Die Döblingerinnen wollen mehr.



Sturm und Drang: Platz 3 ist das Minimum für die Grazerinnen.



Zuversichtlich in die Saison: LASK-Trainer Markus Ertl.

Viel Neues und alles beim Alten: SKN St. Pölten bleibt das Maß aller Dinge

Zwei schmerzhaft Abgänge – dennoch hat die Austria viel vor

Die Vienna will sich national etablieren und international dabei sein

Den Kern gehalten: Sturm Graz setzt auf Kontinuität

Der LASK geht mit mehr Mut in die Saison der Konsolidierung

Viele Neuigkeiten gibt es beim Serienmeister aus St. Pölten. So ist SKN-Frauen-Mastermind Wilfried Schmaus ab sofort wieder Präsident des Vereins. Gemeinsam mit seiner Stellvertreterin Christina Wieser wird er die Geschichte des Vereins führen. Damit ist die „Ära Andrea & Franz Pichler“ im Verein zu Ende.

Auch sportlich hat sich einiges getan, viele Spielerinnen verließen den Verein, viele Neue sind dazu gekommen, darunter mit Kess Elmore eine Engländerin und mit Leila Peneau und Agathe Ollivier zwei Französinnen. In den ersten Testspielen gegen Slovaco (3:0) und Ljubljana (7:0) zeigten sich die neuen Spielerinnen schon gut integriert. Auch wenn es beim Personal eine heftige Rotation gab, St. Pölten wird auch in der kommenden Saison wieder das Maß aller Frauenfußball-Dinge in Österreich sein.

Die Austria musste nach einer guten Saison zwei schmerzhaft Abgänge verkraften. Die sportliche Leiterin Lisa Makas verließ den Verteilerkreis in Richtung München, wo sich ihr künftiges Leben abspielen soll. Und Torjägerin Verena Volkmer beendete ihre Karriere und widmet sich nach abgeschlossenem Jus-Studium ihrer neuen beruflichen juristischen Laufbahn.

Die Veilchen haben sich gut verstärkt und möchten den Abstand zu St. Pölten nicht nur verringern. Viele Experten sehen die Violetten gar als Favoritinnen. In der Liga wurde man zuletzt Zweiter, im Cupfinale hatte man abermals das Nachsehen. Die Agenden von Makas übernimmt Trainer Stefan Kenesei, unterstützt wird er dabei von Abwehrchefin Carina Wenninger. Die Austria könnte ein Wörtchen um den Titel mitreden.

Der Vienna ist der Frauenfußball seit vielen Jahren ein Anliegen. Auch wenn man mit den Männern den Aufstieg in die Bundesliga anstrebt, sollen die Frauen deswegen kein Schattendasein fristen, wie Präsident Kurt Svoboda festhält. „Wir wollen im Grunddurchgang unter die Top 4 kommen und am Ende einen Europacup-Startplatz erreichen.“ Die Vienna spielte im vergangenen Sommer ein Quali-Turnier für die Champions League in Stockholm, die Liga beendetete man auf Rang vier. In der kommenden Saison setzt man vermehrt auf junge Talente, die erst Bundesliga-Erfahrung sammeln müssen. Es bleibt abzuwarten, ob die Döblingerinnen den Kontakt zu den Top 3 – St. Pölten, Austria und Sturm Graz – wahrnehmen können. Umgekehrt kommt mit Salzburg ein neuer Konkurrent um die Top 4 hinzu.

Sturm Graz ist im Sommer Außergewöhnliches gelungen: Man hat den Stamm der Mannschaft halten können, was mehr Kontinuität bringen soll. Auch Sandra Jacobsen entschied sich gegen einen Wechsel und für einen Verbleib in Graz. Was such Michael Ertlitz, den sportlichen Leiter der Sturm-Frauen freut: „Wir verfolgen seit drei Jahren eine klare Philosophie. Mittlerweile bleiben die Spielerinnen auch deswegen bei uns.“ Sturm will sich nach Platz drei in der abgelaufenen Saison weiterhin nach oben orientieren, auch wenn die Ziele nicht höher werden: „Wir wollen solide spielen und in das Meister-Play-offs kommen. Ein internationaler Startplatz, sprich die Champions League, wäre ein Bonus. „Unser Ziel ist es alle Mannschaften zu ärgern“, so Ertlitz, der Spannung erwartet. „Weil die Liga noch mehr zusammen rückt.“

Auch der LASK musste einige Spielerinnen ziehen lassen, konnte aber im Sommer durchaus gute Transfers tätigen, die Einkäufe sind auch noch nicht abgeschlossen. Geholt wurde Torhüterin Emilie Gavillet oder Anna-Lena Härtl aus Ingolstadt. Alžběta Nemcova ist die neue Kapitänin der Linzerinnen, Neuzugang Leonie Schmidle hat sich in der Vorbereitung leider schwerer am Knie verletzt und wird einige Monate passen müssen. Der LASK möchte in dieser Saison nichts mit dem Abstieg zu tun haben. In Linz geht man mit Zuversicht in den Herbst, die Rückrunde im vergangenen Frühjahr macht jedenfalls Mut, wie Trainer Markus Ertl bestätigt: „Wir wollen eine solide Bundesliga-Mannschaft sein und nicht ins Zittern oder Wanken kommen. Wir haben uns in der Vorbereitung gefestigt und entwickelt. Die Liga wird eine enge Kiste.“



Premiere: Trainer Dusan Pavlovic freut sich auf die Bundesliga.



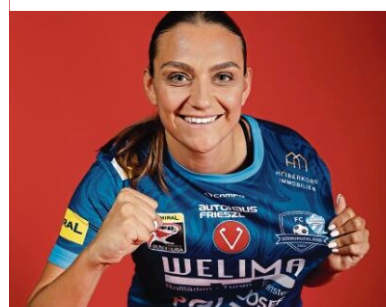
Bekanntes Gesicht: Andreas Ogris werkt in Neulengbach.



Gemeinsam stark: Linz will mit dem neuen Kollektiv punkten.



Findungsphase: Die junge Mannschaft hat große Ziele.



Ziel Klassenerhalt: Das Burgenland ist wieder dabei.

Red Bull Salzburg fiebert der Premiere entgegen

Neulengbach im Umbruch: Ogris ist auf der Suche nach der Mischung

Linz/Kleinmünchen sehnt sich nach einem guten Start

Sehr jung und sehr hungrig: Altacher Umbau ist keine Baustelle

Südburgenland ist gekommen, um zu bleiben

Die Vorfreude ist groß: Red Bull Salzburg fiebert der ersten Saison in der höchsten österreichischen Spielklasse entgegen. Nachdem man in der vergangenen Saison noch mit einem U20-Team (als zweite Mannschaft des FC Bergheim) in der Future League am Start war, steigt Salzburg jetzt ganz oben ein. „Unser Ziel ist es, dass wir uns so rasch wie möglich auf dieser Ebene etablieren. Uns ist aber klar, dass dies eine durchaus schwierige Aufgabe wird“, weiß Trainer Dusan Pavlovic.

Salzburg setzt dabei auf Kontinuität. Spielerinnen wie Alessia Pamminer, Sara Grabovac oder Julia Grünwald sollen auch in der Bundesliga Leistungsträgerinnen bleiben. „Wir trauen ihnen zu, dass sie auch in der Bundesliga eine gute Figur machen“, sagt Bernd Winkler, Leiter Frauenfußball bei Red Bull Salzburg.

Beim einstigen Serienmeister herrschte ein reges Kommen und Gehen. Der Verein befindet sich im Umbruch, präsentierte mit Trainer Andreas Ogris und Sportdirektorin Maria Wolf zwei bekannte Namen im heimischen Fußball. Noch vor Trainingsstart konnte man schon viele talentierte Spielerinnen holen, zeitweise standen bis zu 40 bei den Einheiten auf dem Platz. Die ersten Test unter Ogris gelangen mit Siegen über Klagenfurt, den GAK und Landhaus. Ogris kennt den Fußball und weiß, dass das Gebilde Zeit braucht um an Festigkeit zu gewinnen. Neulengbach möchte in der Liga eine solide Rolle spielen und mit dem Abstieg nichts zu tun haben. Ogris weiß, dass es Auf und Abs während der Saison geben wird. Er will schnell die ideale Mischung aus erfahrenen und jungen, aufstrebenden Spielerinnen finden.

Gut starten, gleich punkten und so schnell wie möglich nichts mit dem Abstieg zu tun haben. So lautet die Zielsetzung von BW Linz/Kleinmünchen für die kommende Saison. Dabei kamen den Oberösterreicherinnen einige Spielerinnen abhanden, vor allem in Richtung Salzburg. „Wir haben geschaut, dass wir die Abgänge kompensieren. Ich glaube, dass wir das ganz gut gemacht haben“, meint Sektionsleiterin Eva-Maria Wiltitsch. Sie blickt mit Optimismus und Zuversicht in Richtung der neuen Saison. Derzeit weiß man aber noch nicht, wo man steht. „Alle sind gespannt, ich kann die Teams und die Stärken überhaupt noch nicht einschätzen. Im Sommer hat es so viele Transfers wie noch nie gegeben, das war echt brutal. Die Linzerinnen sind überzeugt, das eine oder andere Team hinter sich lassen zu können. „Platz sieben wäre ok.“

13 Abgänge und 12 Zugänge. Auch in Altach herrschte im Sommer ein reges Kommen und Gehen. Mit dem Umbruch ging auch eine deutliche Verjüngung der Mannschaft einher. „Wir hatten die älteste Mannschaft, jetzt haben wir das jüngste Team“, rechnet Altachs Sportlicher Leiter, Tobias Thies, vor. Der Altersschnitt der Altacherinnen liegt sogar unter 20 Jahren. „Viele Spielerinnen haben ihre Karriere beendet, andere wiederum sind neue Wege gegangen“, erklärt Thies den Umbruch. „Aber das passt schon, wir brauchen Spielerinnen, die wieder Ziele haben.“ Und dabei nimmt man durchaus Rang fünf, den man in der abgelaufenen Saison erreicht hat, wieder ins Visier. „Das erste Ziel ist, dass wir uns finden, gut zusammenspielen und eine Harmonie in der Mannschaft haben.“ Die Qualität seit gut genug für einen Platz im Mittelfeld.

Mit dem FC Südburgenland kehrt ein Verein in die Bundesliga zurück, der jahrelang zum Inventar der höchsten Spielklasse gehörte. Nach drei Jahren Pause schaffte man als ungeschlagener Meister der zweiten Liga und einem Torverhältnis von 104:16 den Aufstieg, ist zurück auf höchster Ebene. Und dort will man auch bleiben. „Unser Ziel ist der Klassenerhalt“, stellte Nina Hütter, die sportliche Leiterin, „Vorne werden wieder SKN, Austria und auch Sturm marschieren“, lautet ihre Prognose.

Im Kader habe es keine gravierenden Änderungen gegeben: „Den Stamm haben wir gehalten.“ Auch wenn es kaum Verstärkungen gab, geht Hütter doch zuversichtlich in die neue Saison: „Unsere Stärke ist die neue Mannschaft. Unser Vorteil ist, dass die Mädels bereits eingespielt sind.“



Guter Probegalopp: Die ersten Testspiele brachten den Neulengbacherinnen Siege und Erkenntnisse.



Die Neue: Maria Wolf arbeitet als Sportdirektorin.

Der letzte echte Frauenverein

USV Neulengbach. Mit dem Einstieg der Großen kämpfen die Pionierinnen um ihren Platz in der obersten Liga.

Während der Frauenfußball und sein Potenzial mittlerweile von Großklubs aus dem nationalen und internationalen Männerfußball entdeckt wurden, kämpfen reine Frauenklubs mittlerweile ums Überleben. In Deutschland etwa ist der Pionierverein Turbine Potsdam aus der 1. Bundesliga abgestiegen.

Mit einem ähnlichen Schicksal will sich Neulengbach aber nicht abfinden. Die österreichischen Rekordmeisterinnen, die zur Entwicklung des heimischen Frauenfußballs in der Vergangenheit viel

beigetragen haben, wollen als letzter verbliebener reiner Frauenverein nicht einfach nur ums Überleben kämpfen – sie wollen an Wert gewinnen: sportlich und gesellschaftlich.

Bekannte Namen

Mit der weit über den Fußball hinaus bekannten Präsidentin Cheyenne Ochsenknecht will man für Sichtbarkeit und für einen Anschlag bei den Rahmenbedingungen sorgen.

Chefcoach Andreas Ogris soll das Team, das sich nach der schwierigen Vorsaison im Umbruch befindet, sportlich nach vorne bringen.

Maria Wolf übernimmt die sportliche Leitung und damit die Verantwortung für die Entwicklung der Mannschaft in einer entscheidenden Phase des Umbruchs. Die neue Sportdirektorin ist voller Tatkraft: „Dass wir ein reiner Frauenverein sind, sehen wir als Vorteil“, sagt die ehemalige Co-Trainerin von ÖFB-Teamchef Dominik Thalhammer, die unter anderem SKN-Trainerin war und die Frauen Akademie der Austria geleitet hat.

Sie habe „im Frauenfußball so viel erlebt“ und „so viel erkämpft“ und wolle sich wei-

ter intensiv für dessen Entwicklung einsetzen, sagt die 43-Jährige. Ihre Rolle geht weit über sportliche Entscheidungen hinaus. „Es passiert viel im internationalen Frauenfußball. Auch in Österreich wollen wir was weiterbringen“, sagt Wolf. Es gehe dabei nicht nur um rein Sportliches, sondern auch um „Wertschätzung, Infrastruktur, faire Bedingungen“.

Neue Struktur

Ausdrückliches Ziel der Neulengbacherinnen ist es – trotz aller Nachteile als Frauenverein ohne Großklub – zum Pro-

fitbetrieb zu werden. „Wir wollen die Spielerinnen zumindest geringfügig anstellen“, sagt Wolf. Das ist in der österreichischen Bundesliga noch alles andere als gang und gäbe, auch weil es freilich den Verein mehr kostet die Spielerinnen anzustellen. „Dabei muss man sich vorstellen, was es bedeutet, verletzt und nicht versichert zu sein.“ Die Frage sei nur: Ist der Verein dazu bereit? „Neulengbach ist es“, verspricht Wolf.

Es wird Zeit benötigen bis sich die Mannschaft findet. Denn Ogris begrüßte bei den ersten Trainings viele neue und vor allem talentierte Spielerinnen.

Konkrete Ziele gebe es natürlich. Es soll „immer vorwärts“ gehen, „wir wollen immer besser werden“, sagt

Mit neuem Schwung in die höchste Liga

Die SPG Hartberg/Südburgenland spielt jetzt in Stegersbach.

Der FC Südburgenland ist zurück. Nach dreijähriger Abwesenheit kommen die Burgenländerinnen als Spielgemeinschaft mit dem TSV Hartberg wieder in der obersten Spielklasse an.

Die Spielgemeinschaft hat im Vorjahr in der 2. Frauen-Bundesliga alles kurz und klein geschlagen. Ungeschlagen mit 19 Siegen und 3 Unentschieden stand man am Ende der Saison ganz oben. Verantwortlich dafür vor allem Lilla Sipos, es wurde mit 41 Treffern Torschützenkönigin. „Für das Burgenland ein tolles Zeichen, dass es wieder vertreten ist in der höchsten Liga“, sagt Spielerin Katja Graf, die sich bewusst ist, dass man in jedes Spiel als Außenseiterinnen gehen wird.

Alte Bekannte

Der FC Südburgenland ist ein alter Bekannter in der Liga. Der Verein wurde 2002 aus der Frauen-Sektion des SC Pinkafeld gegründet – vor allem auch durch Initiative der Familie Koch. Christine Koch als Obfrau und Susanna Koch-Lefevre als langjährige Spielerin und Schwiegertochter Stefanie Koch-Lefevre als Kapitänin prägten den Verein.

Der FC Südburgenland ist einer der erfahrensten Klubs der Admiral Frauen-Bundesliga. Jahrelang kämpfte man allerdings um den Klassenerhalt. „Sie galten lange als die Unabsteigbaren“, erinnert sich Liga-Managerin Nina Potz. Ir-



Jubel über den Meistertitel – und den Wiederaufstieg.



Das Team blieb in der Vorsaison ungeschlagen.

gendwann ging es dann nicht mehr gut. 2022 stiegen die Südburgenländerinnen, damals noch mit Spielstätte in Mischendorf, ab.

Der Verein wird in der kommenden Bundesliga-Saison mit vier Mannschaften in verschiedenen Ligen (Bundesliga, Future League, Landesliga sowie einem U-16-Akademieteam) vertre-

ten sein – und an einem neuen Standort spielen. Ab sofort werden die Heimspiele in Stegersbach ausgetragen, wo mehr Platz ist, aber auch Flutlicht. Obmann Christian Marth: „Die Herausforderungen sind in der Bundesliga immens. Wir haben einen Standort gefunden, der alle Voraussetzungen erfüllt.“

So fühlt sich das Leben für ein Schmetterlingskind an.

Schmetterlingskinder leben mit einer unheilbaren, schmerzvollen Hauterkrankung. Bitte spenden Sie unter schmetterlingskinder.at



„Frauenfußball darf kein Amateursport sein“

Liga-Sponsor Admira. Geschäftsführer Jürgen Irsigler über die positive Entwicklung, die Mängel und die Zukunftshoffnungen.

Man muss Jürgen Irsigler nur wenige Minuten zuhören, um behaupten zu können, dass er ein Experte in Sachen Frauenfußball ist. „Ja, ich bin generell fußballverrückt“, gibt der Geschäftsführer von „Admira“, dem Liga-Hauptsponsor zu. Er hat bei den Sommertransfers bei den Bundesligaklubs den Überblick und traut sich daher Einschätzungen anzustellen. Nur die Meisterfrage will er nicht konkret beantworten. „Es wird viel spannender werden. Austria und eventuell auch Sturm werden St. Pölten näher rücken.“

„Die Akademie in St. Pölten ist gut, aber einfach zu wenig, wenn man eine Breite haben will.“

Jürgen Irsigler
Admira-Geschäftsführer

Die Entwicklung der Liga sieht er generell sehr positiv. „Das neue Format hat sich bewährt mit der Play-off-Phase, es gibt mehr Spiele und mehr Spannung. Aber es gibt noch sehr viel Potenzial, das Zuschauerinteresse hat sich noch nicht wie gewünscht entwickelt. Da haben wir uns in der letzten Saison mehr erhofft, aber offensichtlich dauert der Prozess noch länger. Viele Mannschaften spielen in den großen Stadien, haben daher eine größere Bühne. Das ist sehr positiv.“

Mehr Akademien

Ebenso erfreut es ihn, dass die großen Vereine das Thema Frauenfußball für sich entdeckt haben. „Die Austria hat sich sportlich deutlich verbessert, Red Bull ist nun eingestiegen, Rapid gilt in der 2. Liga als Topfavorit auf den Aufstieg.“

Und dennoch braucht es noch mehr Mädchen, die den Weg zum Fußball finden. „Die Akademie in St. Pölten ist gut, aber einfach zu wenig, wenn man eine Breite haben will. Da sind die Vereine ge-



Unterstützer im Hintergrund: Admira spielt schon viele Jahre lang einen erfolgreichen Doppelpass mit dem Frauenfußball in Österreich.

fordert, aber auch der ÖFB, um einen guten Rahmen zu bieten.“

Im Frauenfußball gehe es um Sichtbarkeit und eine Bühne. „In der letzten Saison haben wir schon unseren Beitrag geleistet und uns bemüht, dass es zu Doppelveranstaltungen kommt, wo die Frauen nach den Männern im großen Stadion gespielt haben. Man arbeitet auch daran, dass die Frauen zuerst spielen dürfen, damit man

„Eine EM in Österreich wäre machbar, wünschenswert und eine große Chance.“

Jürgen Irsigler
Fußballfan

noch mehr Bühne und Sichtbarkeit hätte. Im Moment ist das noch schwierig.“

Generell wünscht sich Irsigler bessere Rahmenbedingungen. „Der Frauenfußball ist immer noch ein Amateursport. Schön wäre es, wenn wir den Frauenfußball in

Richtung Semi-Professionalismus bringen würden. Diesen Rahmen müssen wir schaffen, vor allem finanziell, damit eine gewisse Absicherung gewährleistet ist. Wir brauchen generell mehr Spielerinnen in Österreich, die auch das Niveau haben für die höchste Liga. Derzeit beobachten wir auch, dass viele Legionärinnen in die heimische Liga geholt werden.“

EM in Österreich? Ja!

Wichtig wäre auch eine duale Ausbildung für junge Spielerinnen, also neben der sportlichen auch eine schulische Grundausbildung als Absicherung für die Zukunft. „Ähnlich, wie es schon bei den Burschen angeboten wird.“

Die Fußball-Euphorie, die sich durch die Europameisterschaft in der Schweiz quer durch Europa entwickelt hat, sollte auch hierzulande ausgenutzt werden. Geht es nach Jürgen Irsigler, dann könnte sich auch Österreich ruhig einmal für eine EM bewerben. „Das wäre in jedem Fall wünschenswert, es wäre eine große Chance, dem Frauenfuß-

ball eine Bühne zu geben. Ich bin überzeugt, dass es machbar ist. Die Stadien und die Infrastruktur wären sicherlich vorhanden. Acht Stadien wie jetzt in der Schweiz sind nicht zwingend notwendig. Wir hätten Innsbruck, Salzburg, Linz, Graz, Klagenfurt und Wien. Und auch ein Finale im Happel-Stadion in Wien

ist für mich durchaus denkbar.“

Als Sponsor bringt sich Admira jedenfalls aktiv in den Frauenfußball ein. „Weil hier mehr Entwicklungspotenzial vorhanden ist.“ Feiert das Nationalteam als Zugpferd künftig wieder Erfolge, würde davon im Windschatten auch die Liga profitieren.



Bezeichnet sich als fußballverrückt: Jürgen Irsigler.

Gleicher Sport – neue Zielgruppen

Warum sich ein Sponsoring im Frauenfußball gerade jetzt lohnt.

Der Frauenfußball in Europa erlebt seit einigen Jahren einen Aufschwung – mehr Sichtbarkeit, steigendes Interesse und wachsende Medienpräsenz. Dennoch bleibt er wirtschaftlich klar hinter dem Männerfußball zurück. Bettina Baer, ehemalige Schweizer Nationalspielerin und heute bei der Agentur Two Circles tätig, sieht im Frauenfußball enormes Potenzial für Marken: „Man erreicht eine neue, weiblichere, jüngere und diversere Zielgruppe“, sagte sie kürzlich im KURIER-Gespräch.

Besonders attraktiv sei der aktuelle Zeitpunkt, weil der Sport noch im Aufbau sei und Marken dadurch Gestaltungsspielraum hätten: „Man kann sich früh positionieren

und das Produkt mitgestalten.“ Auch die Spielerinnen seien für Sponsoren interessant: authentisch, nahbar, Vorbilder – und bisher wenig vertraglich gebunden.

Frauenfußball bietet Unternehmen zudem die Chance, gesellschaftlich zu punkten: Gleichberechtigung, Female Empowerment, Talentförderung – glaubwürdig transportiert durch Sport.

Medien in der Pflicht

Trotz positiver Entwicklung bleibt international das finanzielle Gefälle groß. Auch in Österreich. Ein zentrales Problem sei laut Baer eben die mangelnde Sichtbarkeit: „Wenn du es nicht zeigst, kann es niemand sehen – und dann zahlt auch niemand.“

Der ORF steuert gegen. Seit 2023 zeigt er jede Woche ein Livespiel und stellt einen fixen Sendeplatz am Wochenende für die Storys rund um die Liga bereit.

Neben mehr Übertragungen brauche es aber auch bessere Infrastruktur, hochwertige TV-Bilder und eine klare Strategie, sagt Baer. „Sichtbarkeit schafft Interesse – das Argument niedriger Klickzahlen lasse ich nicht gelten.“

Die Europameisterschaft heuer in der Schweiz sei zwar ein Erfolg gewesen, aber: „Entscheidend ist immer, ob die Marken zurückkommen.“ Ihr Appell: „Wenn man als Marke mitgestalten will, ist jetzt der Moment.“ Der Boom ist möglich – aber nicht garantiert.



Turbo für Elektroautos
Mit der 800-Volt-Technologie laden
E-Autos deutlich schneller und
effizienter als bisher.

SEITE 2



Ford Explorer im Test
Das Elektro-SUV basiert auf
VW-Technik, erkundet aber
dennoch neue Wege.

SEITE 3

MOBILITÄT & TECHNIK

KURIER THEMENTAG

EINE PRODUKTION DER MEDIAPRINT FREITAG, 15. AUGUST 2025

Antrieb im Wandel

Durchleuchtet. Von der
E-Auto-Nutzung bis hin zu Ausbau
und Technik der Ladestationen:
Wie entwickelt sich die
Elektromobilität in Österreich?

Beilage
zum
Entnehmen

Eine E-Ladestation für alle?

Mit dem Anstieg der Elektromobilität wächst nicht nur der Bedarf an Transparenz und Übersicht. Ein Kärntner Forschungsprojekt will auch den Gemeinschaftssinn fördern.

Mit der Elektromobilität in Österreich steigt die Bedeutung einer flächendeckenden, nutzerfreundlichen Ladeinfrastruktur. Laut dem Bundesverband Elektromobilität Österreich (BEO) gab es im Juni 2025 31.651 öffentliche Ladepunkte. Dabei weist Tirol die beste Versorgung im Verhältnis zu zugelassenen E-Fahrzeugen auf, gefolgt von Salzburg, Kärnten und dem Burgenland (siehe Grafik rechts). Trotzdem läuft nicht alles rund.

Erst am 24. Juni ist die Ladepunkt-Daten-Verordnung in Kraft getreten. Sie verpflichtet die Betreiber öffentlich zugänglicher Ladestellen, deutlich mehr Daten als bisher in einheitlicher Form an die E-Control zu melden. Ziel ist u. a. den Nutzern eine bessere Übersicht zu bieten. Einen Schritt, den Andreas Reinhardt, Vorsitzender des Bundesverband Elektromobilität Österreich, am Tag nach Inkrafttreten der Regelung begrüßte: „Transparenz ist der Schlüssel für den Erfolg der Elektromobilität“.

Nur wenn E-Mobilisten wüssten, wo und wie sie laden können, werde „die Akzeptanz weiter steigen“.

Eine Frage des Platzes

Neben der Preistransparenz gewinnt auch das Thema „Shared Charging“ an Bedeutung. Denn mit der steigenden Anzahl an E-Pkw wächst eben auch der Bedarf an Ladestellen. Michael Schwendinger vom VCO forderte bereits Anfang des Jahres: „Wichtig ist, einerseits in bestehenden Großgaragen verstärkt Lademöglichkeiten zu schaffen, andererseits sind insbesondere in Städten Anreize zu schaffen, damit Anrainerinnen und Anrainer sowie kleinere Unternehmen ohne Betriebsparkplatz die Ladeinfrastruktur auf Großparkplätzen von Supermärkten und Baumärkten in der Nacht mitnutzen können.“

Eine Lösung lautet „Shared Charging“, bei dem mehrere Nutzer eine Ladestation gemeinsam verwenden. Die Vorteile: Die Ladepunkte sind besser ausgelastet, Installations- und Betriebskosten sinken und mehr Menschen bekommen Zugang zum Laden.

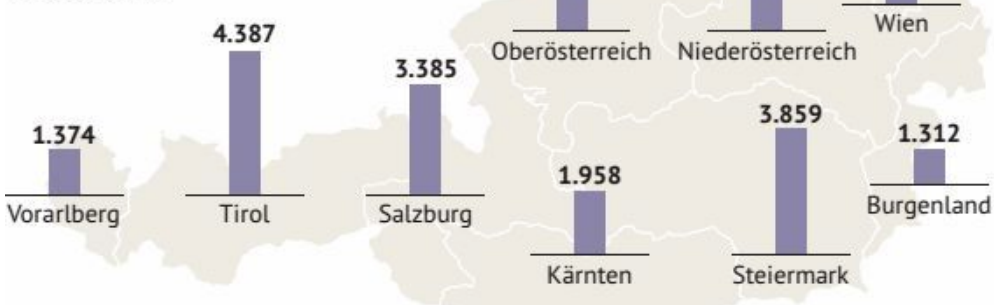
Einen großen Impuls setzt hier ein Forschungsprojekt unter Leitung des Kärntner Ladebox-Herstellers go-e. Gemeinsam mit zwölf Partnern aus der Steiermark und Kärnten – darunter Energieversorger, Netzbetreiber, Forschungseinrichtungen und Technologieunternehmen – widmet sich das Konsortium in den kommenden vier Jahren dem Aufbau eines Ladenetzes im öffentlichen wie halböffentlichen Raum. Ziel ist, durch neue Technologien und Geschäftsmodelle ein nachhaltiges, kosteneffizientes Ladenetz zu schaffen, das allen Bevölkerungsgruppen zugänglich ist. Dank intelligenter Lade- und Energiespeicherlösungen soll zudem die Netzstabilität verbessert werden. Um das zu erreichen, werden an urbanen Arbeitsplätzen Prototypen eingesetzt, die unter realen Bedingungen auf Leistung und Nutzerakzeptanz geprüft werden.

E-Mobilität in Österreich

Öffentliche E-Ladepunkte in Österreich
Stand: Juni 2025

31.651

öffentliche Ladepunkte österreichweit



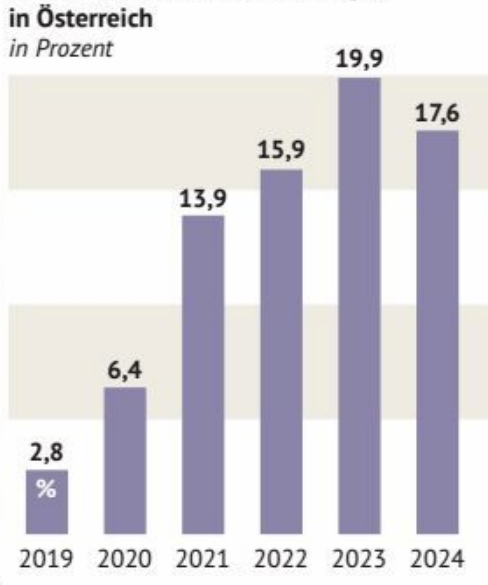
E-Pkw pro öffentlichen E-Ladepunkt
Stand: Ende 2024

Im Verhältnis zu Anzahl der E-Pkw gibt es in Tirol die meisten öffentlichen E-Ladepunkte



KURIER-Grafik: LG | Quelle: BEO/Charging Radar/e-control, Statistik Austria, VCO 2025

E-Pkw-Anteil bei Neuzulassungen in Österreich in Prozent



Neue Antriebskraft gegen Ladehemmung

E-volution. Während Reichweite und Ladeinfrastruktur zulegen, rücken neue Ladelösungen in den Fokus: ob induktiv, konduktiv oder direkt am Bordstein – die Zukunft des Ladens wird vielseitiger.

Im Zeitalter des teilautonomen Fahrens und des bidirektionalen Ladens machen neue Ladelösungen Schluss mit kompliziertem Kabelsalat und bringen die Energieversorgung von E-Fahrzeugen in Einklang mit Alltag, Architektur und Infrastruktur.

Neuer Asphalt

Auf einem Autobahnabschnitt von rund einem Kilometer wird derzeit auf der deutschen A6 zwischen Amberg-West und Sulzbach-Rosenberg ein Ladesystem erprobt, das Elektrofahrzeuge während der Fahrt kabellos mit Energie versorgt. In die Fahrbahn integrierte Induktionsspulen erzeugen dabei ein Magnetfeld, über das Strom übertragen wird – genug für bis zu zwei zusätzliche Kilometer Reichweite pro gefahrenem Kilometer.

Das Projekt E|MPower, getragen vom bayerischen Verkehrsministerium, dem Unternehmen Electreon und weiteren lokalen Forschungspartnern, zählt zu den ersten seiner Art in Europa. Ziel ist es, die Technologie unter realen Bedingungen zu testen: bei unterschiedlichen Witterun-

gen, Verkehrsdichten und Geschwindigkeiten. „Das induktive Laden kann ein echter Gamechanger für die E-Mobilität sein. Der Wirkungsgrad liegt bei über 90 Prozent und wir erreichen völlig ungeahnte Möglichkeiten“, äußerte sich Bayerns Wissenschaftsminister Markus Blume beim Startschuss Anfang Juni begeistert. Die Erwartungen an das Pilotprojekt sind hoch. Langfristig könnte das System die E-Mobilität grundlegend verändern – etwa durch kleinere, leichtere Batterien und eine geringere Abhängigkeit von Ladesäulen. Ob das technisch, wirtschaftlich und infrastrukturell flächendeckend umsetzbar ist, bleibt vorerst offen.

Am Wegesrand

Bereit für eine flächendeckende Einführung ist bereits der platzsparende Ladebordstein, der speziell für urbane Räume vom Technologiekonzern Rheinmetall entwickelt wurde. Dieser kann das Problem fehlender Ladeflächen im städtischen Raum lösen – durch eine schnelle, flexibel skalierbare und kostengünstige Installation von frei zugänglichen, öffentlichen Ladepunkten direkt am Stra-

ßenrand. Vielen Städten und Gemeinden eröffnet das neue Möglichkeiten, bisher unerschlossene Standorte in dicht bebauten Gebieten effizient zu elektrifizieren. Betreiber profitieren gegenüber herkömmlichen Ladesäulen von reduzierten Installations- und Wartungskosten sowie von der Option, mit sogenannten Hohlbordsteinen vorzurüsten. Diese lassen sich bei steigendem Ladebedarf einfach und ohne großen Aufwand mit Lademodulen nachrüsten.

Die Lösung ist nicht nur praktisch, sondern auch preisgekrönt – 2025 wurde sie mit dem Red Dot Design Award in der Kategorie „Innovative Design“ ausgezeichnet. „Bei unserem Produkt wird die Ladeelektronik in die Maße eines handelsüblichen Bordsteins integriert, um das Laden von Elektrofahrzeugen direkt am Fahrbandrand zu ermöglichen – ohne störende Poller, ohne Eingriffe in den Gehwegbereich, und ohne Kompromisse in puncto Sicherheit oder Ästhetik“, zeigt sich Christoph Müller, CEO der Rheinmetall-Division Power Systems stolz über die Entwicklung.

Vom Benzin zur Batterie: E-Autos im Alltag

Spannungsgeladen. Rund um Elektrofahrzeuge ranken sich viele Mythen. Wir nehmen einige davon unter die Lupe.

Bei der Wahl ihres Fortbewegungsmittels setzen immer mehr Menschen in Österreich auf Elektrofahrzeuge. 2025 sind es wieder 30.000 mehr als im Vorjahr. Und während die einen behaupten, dass es E-Autos braucht, um die Schäden des menschengemachten Klimawandels einzudämmen, behaupten ihre Gegner wieder anderes: zu teuer, zu kompliziert und insgeheim ein versteckter Klimakiller. Aber was stimmt denn nun eigentlich?

Hier die gängigsten Mythen im Check:

1. Laden ist teurer als tanken?

Eine eindeutige Antwort darauf gibt es nicht. Die Kosten hängen stark von den Strompreisen ab, die je nach Haushaltsvertrag (Alt- oder Neukunde), Stromverbrauch und Ladeort enorm variieren können. Während Elektroautos bei überwiegender Ladung zu Hause am günstigsten fahren, können sie bei häufigem Laden an Schnellladern ohne Vertragsbindung oder Ladekarte auch die teuerste Option sein, verglichen mit Benzinern und Dieseln. Hier ist also Vorsicht geboten.

2. Laden zu Hause ist kompliziert oder teuer?

Nein, das ist falsch. Wie be-



Einige Vorurteile gegenüber Elektroautos halten sich hartnäckig, dabei sind sie oft falsch oder irreführend.

reits erwähnt ist das Laden des E-Autos zu Hause sogar oft die kostengünstigste Variante. Allerdings gilt es dabei einige Dinge zu beachten. Auf Dauer ist eine klassische Haushaltssteckdose nicht zum Laden des Autos geeignet. Daher braucht es eine sogenannte Wallbox. Das ist eine speziell für das Laden von E-Autos entwickelte Ladestation, die an der Wand (z. B. in der Garage, am Car-

port oder an der Hauswand) montiert wird. Sie hat eine höhere Leistung, wodurch das Auto auch schneller geladen werden kann. Die Kombination aus Wallbox, Ökostromtarif und einer Photovoltaikanlage erweist sich als kostengünstigste Option. Die Installation einer Wallbox ist nicht kompliziert. Es braucht aber die Prüfung des Hausanschlusses durch einen Elektrofachbe-

trieb, die passende Absicherung sowie die Meldung beim Netzbetreiber. Aufgepasst: In Mehrparteienhäusern ist bei leistungsstarken Anlagen die Zustimmung der Miteigentümer nötig. Dann kann schon losgelegt werden.

3. Lange Wartezeiten und zu wenig Ladesäulen?

Auch das ist nicht wahr. Ja, das Laden dauert rund 20–30

Minuten (Reichweite bis 500 km), allerdings kann man diese Zeit als dringend benötigte Fahrpause nutzen – gerade auf längeren Strecken. Das E-Ladenetz ist besonders in Nord- und Mitteleuropa, darunter auch Österreich, schon sehr gut ausgebaut (siehe rechts). Im Süden des Kontinents fehlt es aber tatsächlich noch großteils an Struktur. Daher empfehlen Automobil-

klubs bei Reisen mit dem E-Auto eine Ladeplanung entlang der Route durchzuführen. Derzeit wird aber fleißig an neuen, innovativen und niederschweligen Lademöglichkeiten geforscht, die das Laden während der Fahrt ermöglichen sollen (mehr dazu unten).

4. Die Produktion von E-Autos ist klimaschädlicher als jene von Verbrennern?

Stimmt. Die Produktion von E-Autos, vor allem von Batterien, verbraucht mehr Energie als jene von Benzinern oder Dieseln. Aber im Lebenszyklus verursachen Elektrofahrzeuge ca. 70 % weniger Ausstöße als Verbrennermotoren. Zudem werden E-Autos vor allem im Stadtverkehr, also für Kurzstrecken eingesetzt. Ein Blick auf die Statistik zeigt, dass 40 % aller Autofahrten in Österreich unter 5 km sind. Genau auf diesen Strecken ist der CO₂-Ausstoß deutlich höher. Würde man dies durch Fahrten mit Strom ersetzen, könnten wir jährlich einige Millionen Tonnen CO₂ sparen.

Auch wenn E-Autos aufgrund ihrer emissionsreichen Herstellung nicht der Klimamessias auf vier Rädern sind, sind sie eine umweltfreundlichere und teils auch kostengünstigere Option für Autobesitzerinnen und -besitzer.

WERBUNG

Die Zukunft der Mobilität ist elektrisch

Fortschritt. Nachhaltig, smart und komfortabel unterwegs

Die Mobilität befindet sich im Wandel: Elektrische Antriebe senken nicht nur nachhaltig die CO₂-Emissionen, sondern gelten laut Studien auch als langfristig günstiger und zuverlässiger als Fahrzeuge mit Verbrennungsmotor. Die Elektromobilität wird in Zukunft eine immer wichtigere Rolle im Verkehr spielen.

Maßgeschneiderte Ladelösungen von da emobil

Um die E-Mobilität zu fördern, braucht es zukunftsorientierte und intelligente Ladeinfrastruktur. da emobil ist der ideale Partner für Unternehmen, um diese umzusetzen: Die Projektbegleitung reicht von der Konzepterstellung für Ladelösungen über die Lieferung hochwertiger Ladestationen, die Realisierung, den Betrieb, die Abrechnungssoftware sowie Supporthotline bis hin zur Wartung.

Technologische Fortschritte revolutionieren auch das Transportwesen: Satellitenlösungen für Schnellladestationen und Megawattladen für elektrische Busse oder Trucks ermöglichen bisher unerreichte Ladeleistungen.



Eine Karte – viele Vorteile

Mit der Tank- und Ladekarte von da emobil und GUT-MANN erhalten Kundinnen und Kunden Zugang zu einem der größten öffentlichen Ladenetze Österreichs. Zudem werden zahlreiche Services rund ums Fahrzeug angeboten: Laden, tanken, einkaufen, waschen an über 100 GUT-MANN- und disk-Tankstellen – alles bequem mit nur einer Karte.

We love the way you move

Elektromobilität ist nicht nur eine Antriebsalternative, sondern der Schlüssel zu einer umweltfreundlichen Zukunft. da emobil bietet innovative Lösungen für alle, die den Wandel aktiv mitgestalten möchten.

Informationen unter:
da emobil GmbH,
+43 50 2277 2277,
info@da-emobil.com,
www.da-emobil.com



Konduktiv beim Parken, induktiv auf der Straße oder im Bordstein: Laden wird flexibler.

Ohne Kabelsalat

Was bei Smartphones längst Alltag ist, könnte bald auch für Elektroautos Standard werden: automatisches Laden, ganz ohne Kabel oder Stecker. Das Grazer Start-up Easelinx zählt dabei zu den Vorreitern. Mit dem eigens entwickelten, patentierten System namens Matrix Charging setzt das Unternehmen auf konduktives Laden.

Das System besteht aus zwei Komponenten: einer Fahrzeugeinheit am Unterboden und einer flachen Lade-

platte im Bodenbelag. Sobald das E-Fahrzeug über der Ladepatte steht, senkt sich ein Connector vom Fahrzeug ab und stellt eine direkte Verbindung her. Das Laden erfolgt vollautomatisch.

Die Vision dahinter: Jede Parkzeit soll zur Ladezeit werden. Das robuste, universell einsetzbare System funktioniert im öffentlichen Raum ebenso wie in privaten Garagen und ermöglicht komfortables, barrierefreies Laden ohne sichtbare Infrastruktur. Ob sich das System am

breiten Markt durchsetzen wird, bleibt noch abzuwarten, doch die Zeichen stehen gut: Easelinx kooperiert laut eigenen Angaben bereits mit namhaften Autoherstellern in Deutschland, China und Japan.

Auch auf EU-Ebene stößt das Projekt auf Interesse: Der Europäische Innovationsrat (EIC) unterstützt das steirische Unternehmen mit 11,5 Millionen Euro, um die Standardisierung des automatisierten Ladens voranzutreiben.

go-e

EINFACH, GÜNSTIG & NACHHALTIG LADEN!

electricar

PREIS-CHAMPION

gas

Charger Genie Flex 2.0

11,99 € / kWh

electricar

SIEGER

gas-e Charger

Genie Flex

11,99 € / kWh

GUT 2024/25

P3

go-e

Charger Genie 2.0

11,99 € / kWh

Kompatibel mit allen Elektroautos und Plug-In-Hybriden

Mit PV-Überschuss

(inkl. automatische Phasenumschaltung)*

Berücksichtigung von dynamischen Stromtarifen möglich

Über die App alle Ladevorgänge im Blick

Internetanbindung über WLAN und je nach Variante LTE, LAN

Einfache Installation

*kompatibel mit allen Wechselrichtern über go-e Controller oder andere EMS

if

DESIGN AWARD 2025

3 JAHRE Garantie

Made in Austria | www.go-e.com

Lastmanagement

Flexible Stromtarife

mobil & stationär

Photovoltaik

MID konform

Bonjour, Alltag!

Crossover. Der ë-C3 Aircross ist Citroëns komfortable und fair bepreiste Kampfansage an die Konkurrenz.

K Test Nr. 4.730

VON FABIO EHLERS

Schon der erste Blick auf den ë-C3 Aircross verrät, dass Citroën nicht auf Zurückhaltung setzt. Mit einer neuen Linienführung wirkt das E-SUV größer und markanter, als es mit seinen 4,39 Metern tatsächlich ist. Die erhöhte Sitzposition sorgt für eine gute Übersicht im Verkehr, im Stadtbild tritt der Franzose präsenter als seine Vorgänger, aber nicht aufdringlich auf.

Innen überrascht der Crossover mit einem großzügigen Platzangebot. Fünf Sitze sind serienmäßig, optional lassen sich zwei weitere im Kofferraum unterbringen. In der getesteten, kleineren Version bleibt ein familiengerechter Stauraum, der durch Umklappen der Rückbank deutlich wächst. Auch in der zweiten Reihe gibt es ausreichend Kniefreiheit, selbst für Erwachsene. Die Materialien im Innenraum sind überwiegend funktional, leicht zu reinigen und dadurch sehr alltagstauglich.

Der zentrale Touchscreen ist das Herzstück des Cockpits. Er steht leicht zur Fahrerseite geneigt und ergänzt das vom Hersteller typisch schmal gehaltene Fahrinfo-Display hinter dem Lenkrad. Dass die wichtigsten Funktionen wie Klima oder Lautstärke weiterhin über klassische Tasten eingestellt werden dürfen, ist ein Pluspunkt.

Ruhe und Komfort

Die Fahrdynamik des ë-C3 spielt dafür eine untergeordnete Rolle. Die auf Komfort ausgelegte „Advanced Comfort“-Federung mit hydraulischen Dämpferanschlüssen bügelt Unebenheiten und Schlaglöcher souverän weg. Die Lenkung reagiert leichtgängig, das ungewöhnlich geformte Lenkrad liegt gut in der Hand, vermittelt aber wenig Rückmeldung von der Straße. Gerade im urbanen Umfeld wirkt das aber nicht nachteilig, hier punktet der ë-C3 vor allem mit Ruhe und guter Übersicht. Das elektrische Antriebssystem sorgt für eine geschmeidige und leise Fahrt, die besonders im Stop-and-go-Verkehr angenehm ist.

Auf der Autobahn zeigt sich hingegen, dass es dem E-SUV an Durchzugsstärke fehlt: Unter der Haube arbeitet ein 113-PS-Elektromotor, der den Sprint auf 100 km/h in 12,9



Mit bis zu sieben Sitzen und elektrischem Antrieb spricht der ë-C3 Aircross vor allem Familien und Stadtfahrer an.



Das kantige Design mit neuem Markenlogo und die hohe Sitzposition verleihen dem ë-C3 einen selbstbewussten Auftritt in der Stadt.

Sekunden erledigt. Bei 135 km/h ist Schluss, was für die meisten Alltagssituationen genügt, für längere Überlandetappen aber etwas träge wirken kann. Der 44-kWh-Akku ermöglicht im Test 260 bis 290 Kilometer Reichweite. Geladen wird serienmäßig mit bis zu 100 kW, womit sich die Batterie in 26 Minuten auf 80 Prozent füllen lässt.

Variantenvielfalt

In Österreich startet der ë-C3 in der bereits gut ausgestatteten Basisversion „YOU“ bei 27.880 Euro. Eine

rückwärtige Einparkhilfe, Head-up-Display, Spurhalteassistent und eine Smartphone-Station mit Bluetooth-Freisprechanlage sind dabei schon mit an Bord.

Darüber hinaus bietet Citroën mit den Varianten „PLUS“ oder „MAX“ zwei höherklassige Ausstattungslinien an, die unter anderem größere Bildschirme, Klimaautomatik, noch komfortablere Sitze, induktives Laden, eine Rückfahrkamera, adaptive LED-Scheinwerfer und zusätzliche Assistenzsysteme umfassen.

Citroën ë-C3 Aircross

Das gefällt

Modernes Design, entspanntes Fahrverhalten in der Stadt, umfangreiche Serienausstattung.

Das gefällt nicht

Geringe Leistung, Lenkung mit

wenig Rückmeldung, nicht geeignet für Langstrecken.

Daten

Länge 4,39 Meter, Kofferraumvolumen 460–1.600 l. Antrieb: Elektromotor mit 83 kW, 0–100 km/h in 12,9 s. Reichweite (WLTP) 435 km, Verbrauch: 18,1 kWh/100 km.

KURIER

AUTOMARKT

Opel & Beyschlag

OPEL CORSA EDITION 1.2

101 PS, 04/2025, 1.501 KM
LED, DAB, Parkpilot, Sitz- und Lenkradheizung uvm. LP € 23.014,43
AKTIONSPREIS € 18.990,-

Opel & Beyschlag
1020 Wien, Handelskai 386
1100 Wien, Grenzzackerstr. 14

Opel & Beyschlag

OPEL FRONTERA-E GS

113 PS, 06/2025, 1.501 KM (elektr. Reichw. bis 401 km) Klimaaut., 10" Touchscreen/DAB/Navit, LED-SW uvm. LP € 35.559,40
AKTIONSPREIS € 26.900,-

Opel & Beyschlag
1130 Wien, Speisinger Str. 45
1210 Wien, Leopoldauer Str. 141
1230 Wien, Breitenfurter Str. 214-220

Opel & Beyschlag

OPEL GRANDLAND GS 1.2 HYBRID

145 PS, 09/2025, 1.501 KM
Parkpilot vo./hi., Rückfahrkamera, LED-SW uvm. LP € 45.745,48
AKTIONSPREIS € 36.990,-

Opel & Beyschlag
1220 Wien, Breitenleer Str. 33
1190 Wien, Muthgasse 52

Beyschlag

CITROËN C3 AIR PLUS 1,2

110 PS, 06/2025, 1.501 KM
Klimaanlage, LED-Scheinwerfer, Einparkhilfe uvm. LP € 25.865,-
AKTIONSPREIS € 18.690,-

BEYSCHLAG
1020 Wien, Handelskai 386
1190 Wien, Muthgasse 52
1210 Wien, Leopoldauer Straße 141

Beyschlag

CITROËN C4 MAX 1,2 AUTOMATIK

130 PS, 06/2025, 1.501 KM
Rückfahrkamera, 18-Zoll-LM-Felgen, Klimaanlage uvm. LP € 33.099,-
AKTIONSPREIS € 27.990,-

BEYSCHLAG
1020 Wien, Handelskai 386
1190 Wien, Muthgasse 52
1210 Wien, Leopoldauer Straße 141

Symbolfotos (Hersteller). Druck- und Sitzfehler, Intürmer und Zwischenverkauf vorbehalten. Gültig solange der Vorrat reicht. Einmalige Bearbeitungsgebühr € 240,-. Verbrauch komb. in l/100 km: 6,0 bzw. 5,6 bzw. 5,9 bzw. 5,5; CO2-Emission komb. in g/km: 135 bzw. 125 bzw. 133 bzw. 143 (WLTP). Druck- und Sitzfehler vorbehalten. INKL. BIG DEAL: 1) Bei dieser Garantie handelt es sich um eine Händlergarantie auf 10 wichtige Baugruppen. Der Erstattungssatz für Lohn- und Material richtet sich nach der Gesamtfahrleistung bei Schadereintritt. Einzelheiten in den übergebenen Garantiebedingungen und unter www.händlergarantie.at oder bei uns. 2) Inspektionen jeweils gem. Herstellervorgaben zzgl. Material und Zusatzarbeiten. Gültig für Privat- und Flottenkunden.

www.beyschlag.at www.citroen-beyschlag.at