

€3⁹⁰

Das österreichische Magazin für alle, die Auto fahren Dezember 2025 **Nr. 12**

www.allesauto.at

ALLES AUTO

**Bestseller-
SUV ganz
neu: VW
T-Roc
im ersten Test**



SPORT-LIMOUSINEN IM VERGLEICH



Neuer **Mazda6e** fordert **Mercedes CLA** und **BMW i4**

**Gebraucht-
wagen:
Audi Q3 im
Secondhand-
Check**

GEFAHREN & GETESTET

Renault
Symbioz



- Audi Q5 e-hybrid quattro • Mitsubishi Grandis • BYD Atto 2 DM-i
- Seat Ibiza & Arona • Audi Q3 TFSi 110 kW • Opel Mokka GS Hybrid
- Mini JCW Aceman E • Renault Symbioz Full-Hybrid • Volvo XC90 T8 AWD Plug-in-Hybrid • etc.



Seat Ibiza



Opel Mokka
GS Hybrid



Mitsubishi
Grandis



Audi Q5 e-hybrid
quattro

TRAUMAUTOS von GESTERN und HEUTE:

- Porsche 911 Turbo S
- Mercedes-Maybach SL 680
- Audi V8
- Skoda Trekka
- Maserati Sebring

Maserati Sebring ▼



Porsche 911 Turbo S ▼



Skoda Trekka ▲



Ab € 24.990,-*



Rock on Der neue T-Roc

Ab 28.11.2025 bei deinem VW Partner

Seit 68 Jahren die Nr. 1 in Österreich



*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.: € 1.000,- Eintauschbonus bei Eintausch eines Gebrauchten und Kauf eines neuen VW PKW Modells. Die Aktion ist limitiert u. kann pro Käufer nur einmal in Anspruch genommen werden. € 4.000,- Porsche Bank Paketbonus für Verbrennerfahrzeuge der Marke VW bei Finanzierung und Abschluss einer Kasko Versicherung sowie Abschluss eines Service-Produktes über die Porsche Bank Versicherung. Mindestlaufzeit 36 Monate, Mindest-Nettokredit 50% vom Kaufpreis. Preis gültig ab 01.12.2025. Angebote/Boni gültig bis 30.12.2025 (Kaufvertrags-/Antragsdatum). Kraftstoffverbrauch: 5,5 – 6,4 l/100km. CO₂-Emission: 126 – 145 g/km. Symbolbild. Stand 11/2025.

Liebe Leserin, lieber Leser!



Enrico Falchetto
Chefredaktion
ALLES AUTO

Ein Mazda, der gegen BMW und Mercedes antritt – wann hat es das zuletzt gegeben? Der Xedos 6 von 1992 war so ein Ausrufezeichen, mit Zweiliter-V6 und eleganten Linien sowie hochwertigem Innenraum. In Sachen Material-Qualität lassen die Mazda-Modelle seit geraumer Zeit aufhören, auch mit eigenständigen Technik-Lösungen, die bisweilen vielleicht nicht ganz den Mainstream-Geschmack treffen. Mit dem neuen, erstaunlich günstigen 6e setzen die Japaner nun erneut ein Ausrufezeichen. Mazdas Mittelklassler ist nur noch als Limousine zu haben und nur noch mit Elektroantrieb. Das könnte Stammkunden abschrecken – spätestens bei der Probefahrt, denn die Bedienung des in China gebauten Sechсers wird konservativen Kunden weniger gefallen. Es liegt also auf der Hand, dass der Eroberungs-Anteil ein hoher sein wird. Ob es auch Abtrünnige aus der Welt der deutschen Premium-Hersteller sein könnten, klärt ab Seite 8 unser großer Vergleich mit dem brandneuen Mercedes CLA und dem etablierten BMW i4.

Das war's dann aber auch schon mehr oder weniger mit den Elektroautos in diesem Heft, bei den Fahrberichten (neuer VW T-Roc, Familien-SUV Mitsubishi Grandis, Facelift Seat Ibiza & Arona) wird vorwiegend Sprit verbrannt, das gilt auch für die Einzel-Tests in dieser Ausgabe, sei es beim neuen Audi Q3 mit Basis-Benziner oder bei seinem großen Bruder Q5 als Plug-in-Hybrid.

Diesel? Fehlanzeige – an der Ölbrenner-Front gibt es wenig Neues. Aber wir dürfen schon die kommende Doppelausgabe spoilern: Im Jänner/Februar-Heft wird sogar im Exklusiv-Teil selbstgezündet – mit dem stärksten Diesel am Markt.

Für die Traumauto-Strecke in dieser Ausgabe wurde fleißig hochoktaniger Sprudel eingeschenkt. Trotz kurzzeitiger

Stromschläge verlangen die beiden brandneuen Stuttgarter zu Beginn des Exklusiv-Teils nach Superplus, der Porsche 911 Turbo S von Seite 48 realisiert damit eine schier unglaubliche Fahrdynamik, der Mercedes-Maybach SL spannt im Anschluss einen ebenso unglaublichen Spagat zwischen den scheinbar unvereinbaren Schlagworten Roadster und Luxus.

Und dann geht es auch schon zu drei höchst unterschiedlichen Oldtimern: Den Anfang macht der Audi V8, mit dem sich Ingolstadt Ende der 80er in Richtung Premium aufgemacht hat. Danach stellen wir Ihnen mit dem Skoda Trekka ein Modell aus der bunten Geschichte der tschechischen VW-Tochter vor, von dem Sie wohl noch nie etwas gehört haben. Und zum Abschluss wird es richtig schön & edel: Mit dem Maserati Sebring fährt ein rarer Gentleman's Express der Sechziger vor.

Enrico Falchetto



Auto-Träume aus Stuttgart:
Porsche 911 Turbo S (o.),
Mercedes-Maybach SL
Seite 48 & 52



Coupé-Klassiker:
Maserati Sebring
Seite 66



Dynamische
Limousinen:
Mazda (Mitte)
fordert
Mercedes (li.)
& BMW
Seite 8



Audis kommender Best-
seller im großen Test:
Q3 als Basis-Benziner
Seite 30

IMPRESSUM



Die **Nr. 1** 😊
Österreichs meistverkaufte
Autozeitschrift im Einzelhandel

Medieninhaber: gefco Verlagsgesellschaft m. b. H. & Co KG
Geschäftsführung: Mag. Georg Koman
Chefredaktion: Enrico Falchetto
Redaktion: Johannes Ibrahim, Robert May, Stefan Pabeschitz, Ing. Bernhard Reichel

Autoren & redaktionelle Mitarbeiter: Günther Effenberger, Dr. Erich Glavitz, Stefan Grundhoff, Patrick Hartl, Mag. Georg Koman, Hans-Karl Lange, Johannes Mautner Markhof, Kurt Molzer, Georg Walterskirchen
Fotos: Robert May **Grafisches Konzept:** José Coll (B.A.C.K. Grafik & Multimedia GmbH)
Art Direktion, Grafik und Produktion: Günther Frank
Website: www.allesauto.at
Redaktionsadresse: 1030 Wien, Franz-Grill-Straße 11 **E-Mail:** redaktion@allesauto.at
Telefon: +43/1/877 97 11-0
ALLES AUTO hilft: E-Mail: hilft@allesauto.at
ALLES AUTO-Sekretariat: Lyudmyla Winkler **E-Mail:** sekretariat@allesauto.at
Telefon: +43/1/877 97 11-0
Abo-Verwaltung: E-Mail: abo@allesauto.at **Telefon:** +43/1/877 97 11-11
Anzeigen: Mag. Anton Duda, Ing. Wolfgang Löffelmann
Anzeigen-Sekretariat: gefco-verlag@allesauto.at
Telefon: +43/1/877 97 11-10. Derzeit gilt Anzeigenpreisliste Nr. 34

Verlag: gefco Verlagsgesellschaft m.b.H. & Co KG, 1030 Wien, Franz-Grill-Straße 11. Firmenbuch Wien FN 3180 b

Verlags- und Erscheinungsort: Wien **Verlagspostamt:** 1030 Wien, P.b.b. ALLES AUTO erscheint 10 x pro Jahr (plus Sonderheft Exklusiv-Jahrbuch) **Einzelpreis:** € 3,90, **Exklusiv-Jahrbuch** € 9,90, **Jahres-Abos:** **Kombi Print/E-Paper** € 25,-, **Print** € 23,-, **E-Paper** € 11,99, **Ausland (Europa): Kombi Print/E-Paper** € 49,-, **Print** € 45,-, **E-Paper** € 11,99.

Preise für Abos außerhalb Europas auf Anfrage. Abos können jeweils 6 Wochen vor Ende der Laufzeit gekündigt werden. Alle Abos ohne Exklusiv-Jahrbuch.

Druck: Druckerei Ferdinand Berger & Söhne GesmbH, Wiener Straße 80, 3580 Horn

Vertrieb: Presse Großvertrieb Austria Trunk GmbH, Urstein Süd 13, 5412 Puch

Alle Rechte, insbesondere das Recht der Vervielfältigung und die Übernahme von Beiträgen gemäß § 44 Abs. 1 Urheberrechtsgesetz, sind vorbehalten. Wir verweisen darauf, dass alle Angaben in dieser Zeitschrift trotz sorgfältiger Bearbeitung ohne Gewähr erfolgen und eine Haftung der Autoren oder des Verlages ausgeschlossen ist. Mit Werbung, Anzeige oder Advertorial gekennzeichnete Beiträge sind entgeltliche Einschaltungen.



Verbreitete Auflage
inkl. Ausland: 32.628* Exemplare
(Durchschnitt pro Ausgabe im 1. Halbjahr 2025)
*davon 11.834 E-Paper



Dem Ehrenkodex des
Österreichischen
Presserates verpflichtet

Offenlegung gem. §25 Mediengesetz: www.allesauto.at/de/Impressum

VW T-Roc



Foto: Werk

VERGLEICH

8 Coupé-artige Strom-Limousinen: Der neue Mazda6e fordert den ebenfalls taufrischen Mercedes CLA und den etablierten BMW i4 heraus.

NEUE, SCHON GEFAHREN

- 16 VW T-Roc:** erste Ausfahrt mit der neuen Generation des Bestseller-SUV von Volkswagen.
- 18 Mitsubishi Grandis:** familientauglicher Kompakt-SUV mit Mild- und Voll-Hybrid. **Plus:** Fahrbericht Mitsubishi Eclipse Cross EV.

ALLES AUSDRÜCKLICH

RAD-IKALER ANSATZ

Exakt 303 Verkehrstote gab es hierzulande heuer schon bis Anfang Oktober, knapp 350 sogar bis zum Redaktionsschluss Mitte November. Alarmierende Zahlen, damit werden wir heuer mehr Tote zu beklagen haben als im Vorjahr (349). Reflexartig fordern autofeindliche Organisationen strengere Regeln für Pkw-Piloten und sogar ein beinahe totalitäres Regel- und Bestrafungssystem nach Schweizer Vorbild. Was nicht darüber hinwegtäuschen soll, dass es bei den Unfallursachen Ablenkung und Alkoholisierung tatsächlich einiges an Nachholbedarf gibt.

Viel erschreckender und medial praktisch untergegangen ist die Verdoppelung der getöteten Fahrrad-, E-Bike- und E-Scooter-Fahrer. Den schwarzen Peter dafür wieder nur den Autofahrern zuzuschieben, ist kaum zweckdienlich. Eigentlich müssten jetzt Forderungen nach einer Helmpflicht oder Zweirad-Kursen laut werden. Dazu braucht es viel mehr Fahrrad-Polizisten und Planquadrante mit Biker-Bezug.

Bei der letzten entsprechenden Schwerpunktaktion der Wiener Polizei im Mai hagelte es 177 Organstrafmandate und 51 Anzeigen. Rotlicht-Missachtung, Gehsteig-Missbrauch sowie Telefonieren während der Fahrt waren die Hauptgründe. Radeln gegen die Einbahn oder ohne Licht nerven freilich auch, das müssen Fußgänger und Automobilisten tagtäglich hinnehmen. Rad-ikaler Vorschlag: Wie wäre es – analog zum Vorgehen bei Autorasern – mit der Beschlagnahme und Versteigerung der „Tatwerkzeuge“ bei besonders rücksichtslosen Radfahrern? ■ BR

Schreiben Sie uns Ihre Meinung unter meinung@allesauto.at

Elegante Strom-Limousinen: Mazda6e (Mitte) gegen BMW i4 (li.) und Mercedes CLA



Mitsubishi Grandis

Foto: Werk



Seat Ibiza

Foto: Werk

- 20 Opel Grandland Electric AWD:** jetzt auch Allrad für den größten Rüsselsheimer.
- 21 BYD Atto 2 DM-i:** chinesischer City-Crossover nun auch als Plug-in-Hybrid.
- 22 Seat Ibiza & Arona:** Modellpflege bei den kleinen Topsellern der VW-Tochter aus Barcelona.

SERVICE

- 26 Autopflege-Serie, Teil 25:** Wie man die Reifen am besten behandelt.

WIRTSCHAFT

- 28 Personalabbau:** Wie sich die Krise der europäischen Autohersteller auf die Zulieferer auswirkt – auch auf österreichische.

DER GROSSE TEST I

- 30 Audi Q3 TFSI:** Wir testen den neuen kompakten SUV der Ingolstädter als Basis-Benziner auf Herz & Nieren.



Audi Q3 TFSI

DER GROSSE TEST II

- 34 Honda Civic e:HEV 2.0i-MMD Hybrid:** Wir schauen uns die Facelift-Version des japanischen Golf-Gegners an.

TESTS

- 36 Opel Mokka GS Hybrid:** Modellpflege beim coolen Crossover der Blitz-Marke.



Opel Mokka GS Hybrid

- 38 Mini JCW Aceman E:** sportliches Topmodell für den elektrischen City-SUV.
- 39 Renault Symbioz E-Tech Full Hybrid 160:** mehr Power für den familientauglichen Benzin/Elektro-Zwitter.
- 40 Volvo XC90 T8 AWD Plug-in-Hybrid:** in Würde gealtes Schweden-Flaggschiff.
- 41 Audi Q5 e-hybrid quattro:** der mittlere SUV aus Ingolstadt als potenter Plug-in-Hybrid mit Allrad.
- INTENSIVTEST-ZWISCHENBERICHTE**
- 42 Honda ZR-V e:HEV & Mitsubishi Outlander 2.4 Plug-in-Hybrid:** Notizen von unterwegs.



Mercedes-Maybach
SL 680



Foto: Daniel Wollstein

ALLES AUTO EXKLUSIV

- 48 Porsche 911 Turbo S:** Das neue Topmodell der Sportwagen-Legende präsentiert sich dynamisch elektrisiert.
- 52 Mercedes-Maybach SL 680:** gar nicht **Porsche 911 Turbo S** so stürmische Ausfahrt mit dem Stuttgarter Luxus-Roadster.
- 56 Audi V8:** Der erste Oberklassler aus Ingolstadt war seinerzeit kein Erfolg – aber dennoch richtungsweisend.



TESTS & FAHRBERICHTE IN DIESER AUSGABE

- | | |
|---|---|
| 30 Audi Q3 TFSI | 44 Mitsubishi Outlander 2.4 Plug-in-Hybrid |
| 41 Audi Q5 e-hybrid quattro | 36 Opel Mokka GS Hybrid |
| 8 BMW i4 eDrive35 | 20 Opel Grandland Electric AWD |
| 21 BYD Atto 2 DM-i | 48 Porsche 911 Turbo S |
| 34 Honda Civic e:HEV 2.0i-MMD Hybrid | 39 Renault Symbioz E-Tech Full Hybrid 160 |
| 42 Honda ZR-V e:HEV | 22 Seat Ibiza & Arona |
| 8 Mazda6e Long Range | 40 Volvo XC90 T8 AWD Plug-in-Hybrid |
| 8 Mercedes CLA 250+ | 16 VW T-Roc |
| 52 Mercedes-Maybach SL 680 | |
| 38 Mini JCW Aceman E | |
| 18 Mitsubishi Grandis | |
| 19 Mitsubishi Eclipse Cross EV | |

- 62 Skoda Trekka:** unbekannter Kraxler der Tschechen-Marke aus neuseeländischer Produktion.
- 66 Maserati Sebring:** Wir erzählen die Geschichte des sportlichen Gran Turismo aus dem Italien der 60er-Jahre.



Skoda Trekka

Foto: Ivo Herc

GEBRAUCHTE

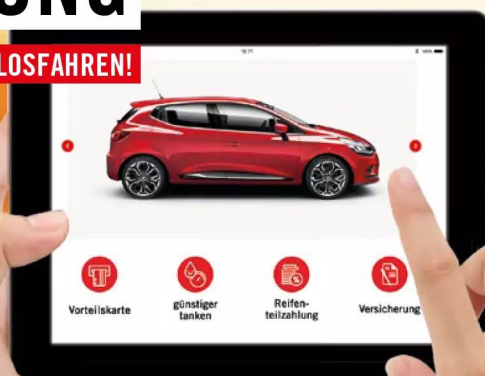
- 78 Audi Q3:** die ausgelaufene Generation des Ingolstädter Bestsellers im Secondhand-Check.

RUBRIKEN

- 3** Editorial, Impressum **6** Auto in Zahlen **24** ALLES AUTO hilft **72** Fuhrpark & Nutzfahrzeuge **80** Leserbrief **80** Glavitzas Gschichtln **81** Vorschau **82** Das letzte Wort

FLEXIBLE FINANZIERUNG

LIEBLINGSAUTO AUSSUCHEN UND LOSFAHREN!



LEASING
oder
FLEXIKAUF



LEASING
WIENER STÄDTISCHE · DONAU
VIENNA INSURANCE GROUP



Hohe Investitionen, großer Druck: 150 Milliarden Euro fließen jährlich in die Transformation der europäischen Autoindustrie

Autoindustrie im Mobilitäts-Wandel

Branche unter Strom

Die **europäische Autoindustrie** steckt mitten im **Wandel**. Eine **neue Studie zeigt**: Bis zu 440 Milliarden Euro an Wertschöpfung könnten bis 2035 verloren gehen.

Die europäische Autoindustrie steht vor einer Zäsur. Laut der McKinsey-Studie „A new era“ könnten bis 2035 rund 440 Milliarden Euro an industrieller Wertschöpfung verloren gehen. Das entspricht fast einem Drittel des heutigen Niveaus. Hauptursachen sind der Umstieg auf Elektromobilität und die zunehmende Bedeutung Software-basierter Fahrzeuge. Bereits heute investiert die Branche jährlich 150 Milliarden Euro in neue Technologien.

Seit 2017 ist der globale Marktanteil europäischer Hersteller von 30 auf 24 Prozent gesunken, was einem Rückgang von 20 Prozent entspricht. Gleichzeitig liegt das Energiekosten-Niveau in Europa doppelt so hoch wie in China oder den USA. Zusätzlich erschweren langwierige Verfahren die Entwicklung: Genehmigungen dauern in Europa im Schnitt dreimal so lang wie in den USA und zehnmal so lang wie in China.

Auch bei der Versorgung mit Schlüsselkomponenten zeigt sich eine deutliche Abhängigkeit. 80 Prozent der weltweiten Akku-Wertschöpfung entfallen auf China, bei seltenen Erden sind es sogar 95 Prozent. Der europäische Anteil an der Zellproduktion liegt derzeit bei lediglich zehn Prozent.

Bei der Herstellung „klassischer“ Fahrzeuge liegt der europäische Wertschöpfungs-Anteil zwischen 85 und 90 Prozent, für lokal produzierte Elektroautos sinkt dieser Anteil auf 70 bis 75 Prozent. Handelt es sich um importierte Stromer, dann verbleiben nur noch 15 bis 20 Prozent der Wertschöpfung in Europa. Diese Verschiebung

hat direkte Auswirkungen auf Arbeitsplätze und Standorte.

Bis 2032 ist die Einführung von 350 neuen E-Modellen geplant. Im Vergleich agieren asiatische Wettbewerber dabei deutlich schneller: Während europäische Hersteller im Schnitt vier Jahre für eine neue Baureihe benötigen, schaffen das deren Anbieter in zwei Jahren. Auch beim Preis zeigen sich Unterschiede: Neue Wettbewerber bieten Modelle an, die 20 bis 50 Prozent günstiger sind als Fahrzeuge etablierter Marken. Parallel verändert sich das Kaufverhalten. In China planen nur noch 18 Prozent der Käufer, langfristig beim Verbrenner zu bleiben. In Europa liegt dieser Wert bei 49 Prozent, in den USA bei 70 Prozent.

Insgesamt ziehen derzeit nur 20 Prozent der europäischen Kunden den Kauf eines batterieelektrischen Fahrzeugs in Betracht. Um die angestrebten Klimaziele dennoch zu erreichen, müsste die Ladeinfrastruktur bis 2035 auf das Sechsfache des heutigen Standes ausgebaut werden. Der Investitionsbedarf dafür liegt laut Studie bei rund 350 Milliarden Euro.

Johannes Ibrahim

Finanz-Zahlen zur Transformation der Autoindustrie	
Posten	Betrag
Gefährdete industrielle Wertschöpfung bis 2035	440 Milliarden Euro
Jährliche Investitionen in E-Mobilität und Software	150 Milliarden Euro
Geplante Investitionen in Ladeinfrastruktur	350 Milliarden Euro
Umsatz mit Verbrenner Teilen 2035	über 100 Milliarden Euro

Pkw-Neuzulassungen Österreich, nach Marken aufgeschlüsselt

Jänner–Oktober 2025			
	Stück	Marktanteil in %*	Veränderung Stück in %*
VW	33.909	14,2	+ 8,7
Skoda	26.111	10,9	+ 22,4
BMW	16.584	6,9	+ 4,2
Audi	14.931	6,2	+ 9,8
Mercedes	11.378	4,7	+ 9,1
Seat	11.302	4,7	+ 0,7
Dacia	11.169	4,7	+ 23,1
Cupra	10.011	4,2	+ 87,3
Toyota	9.559	4,0	+ 3,3
Hyundai	9.328	3,9	+ 21,2
Renault	7.999	3,3	+ 32,1
Peugeot	7.683	3,2	+ 28,3
Ford	7.063	2,9	+ 29,1
Opel	6.909	2,9	+ 45,5
BYD	5.821	2,4	+ 80,5
Mazda	5.304	2,2	- 7,2
Kia	5.081	2,1	- 17,8
Tesla	5.076	2,1	- 19,7
Citroën	4.432	1,8	+ 51,6
MG	4.292	1,8	+ 34,8
Sonstige Pkw	25.652	10,7	- 8,9
Pkw insges.	239.594	100,0	+ 12,5

* gegenüber dem Vergleichszeitraum 2024

Pkw-Neuzulassungen Österreich, nach Typen aufgeschlüsselt

Jänner–Oktober 2025			
	Stück	Marktanteil in %*	Veränderung Stück in %*
Skoda Octavia	6.796	2,8	+ 3,4
VW Golf	5.826	2,4	-25,8
Seat Ibiza	4.677	2,0	+ 8,3
BMW X1	4.400	1,8	+ 11,0
Skoda Karoq	3.864	1,6	+ 28,5
Skoda Fabia	3.820	1,6	+ 12,5
Toyota Yaris	3.818	1,6	+ 8,9
Dacia Sandero	3.689	1,5	- 2,8
VW Tiguan	3.624	1,5	- 7,6
Tesla Model Y	3.586	1,5	- 21,7
VW Polo	3.363	1,4	+ 24,0
Dacia Duster	3.341	1,4	+ 6,7
VW Bus	3.126	1,3	- 1,8
Seat Leon	2.986	1,2	+ 85,6
Cupra Terramar	2.854	1,2	-
BYD Seal	2.737	1,1	+ 48,1
Skoda Elroq	2.736	1,1	-
Skoda Enyaq	2.447	1,0	+ 40,2
MG ZS	2.380	1,0	+ 74,1
VW T-Cross	2.376	1,0	+ 11,7
Sonstige Pkw	167.148	69,8	+ 11,2
Pkw insges.	239.594	100,0	+ 12,5

* gegenüber dem Vergleichszeitraum 2024

Foto: Pixabay

Quelle: Statistik Austria

Bis zu
€ 5.000,-
Kundenvorteil¹⁾



Baut auf Technik, vertraut auf Instinkt

Like a Snowfox.



**Spare bis 31.12.2025 bis zu € 5.000,-
auf unsere Snowfox-Modelle.**

Verbrauch kombiniert: 4,4–6,1 l/100 km, CO₂-Emission 98–141 g/km²⁾



1) Kundenvorteil am Beispiel S-CROSS ALLGRIP 6AT flash von € 5.000,- besteht aus € 2.000,- Snowfox Bonus, € 1.000,- Finanzierungsbonus, € 750,- Versicherungsbonus und Händlernachlass. Finanzierungsbonus gültig bei Abschluss einer Finanzierung (Mindestlaufzeit 24 Monate) über Suzuki Finance – ein Geschäftsbereich der Toyota Kreditbank GmbH Zweigniederlassung Österreich. Versicherungsbonus gültig bei Abschluss eines Suzuki Versicherung Vorteilssets (bestehend aus Haftpflicht-, Vollkasko-, Insassen- und/oder Rechtsschutzversicherung), Mindestlaufzeit 12 Monate über GARANTA Österreich Versicherungs-AG. Aktion gültig für Privatkunden bei Kaufabschlüssen und Anmeldung von 11.09.2025 bis 31.12.2025 oder solange der Vorrat reicht. Bei allen teilnehmenden Suzuki Händlern.
2) WLTP-geprüft. Druckfehler, Irrtümer und Änderungen vorbehalten. Symbolfotos. Mehr Informationen auf www.suzuki.at oder bei deinem Suzuki Händler.

Strom-Limousinen im Vergleich:
Mazda6e gegen Mercedes CLA und BMW i4

Platz da für Mazda?



Der neue **Mazda6e** tritt trotz Kampfreis mit Premium-Anspruch an – also muss er sich gegen den ebenfalls neuen **Mercedes CLA** und den etablierten **BMW i4** beweisen.

Den 6e produziert Mazda bei Changan in China, mit fließenden und geduckten Linien fordert er nun BMW i4 und Mercedes CLA auch optisch heraus. Design geht vor Alltagsnutzen, so fahren alle drei etwa mit rahmenlosen Seitenscheiben vor. Der Aerodynamik kommt die Form jedenfalls sehr zugute, was wiederum positiven Einfluss auf das Kapitel Reich-

weite nimmt. Im Falle von Mercedes werden beinahe 800 Kilometer versprochen.

Motor & Getriebe

Alle drei Elektriker setzen auf einen Synchronmotor an der Hinterachse, der die Räder dort antreibt. Die 272 PS des Mercedes CLA-Testwagens liegen zwischen dem 224 PS-Einsteiger und dem (allradgetriebenen) 354 PS-Topmodell. Der BMW i4

startet wie der Testwagen bei 286 PS, drei weitere Leistungsstufen mit 340 bis 601 PS gibt es als Optionen, die beiden Top-Modelle jeweils als 4x4. Das Basismodell des Mazda 6e bietet mit 258 PS mehr Leistung bei einem kleineren, aber moderneren Akku als der getestete Long Range mit 245 PS.

Der BMW reagiert am unmittelbarsten auf Fahrpedal-Befehle, gegen 204 Euro akustisch unter-

halt von einem Soundgenerator. Alle drei beschleunigen nicht brachial, aber souverän und angenehm linear. i4 und CLA bieten je drei Rekuperationsstufen und einen gut agierenden, vorausschauenden Automatik-Modus. Der Mazda offeriert, etwas kompliziert anzusteuern, vier Stufen, aber dafür keinen Adaptiv-Modus, auch ist die stärkste Stufe hier weniger kräftig und bremst nicht bis zum Stillstand.

i4 und 6e bleiben klar unter einer Sekunde Abweichung bei der Überprüfung der Werksangaben des Sprints auf

Vergleich der Coupé-haften Strom-Limousinen: Der Mercedes CLA (li.) ist kürzlich in seiner dritten Generation angelangt und hat die Stil-Ikone CLS längst überlebt. Ebenfalls heuer kam der Mazda6e (Mitte) auf den Markt – mit einem sensationell günstigen Kaufpreis. Schon seit 2021 gibt es den BMW i4 (re.) als elektrischen Ableger des 4er Gran Coupé, letztes Jahr erhielt er ein zartes Facelift



100 km/h, während dem CLA eine glatte Sekunde fehlt. Kurz vor dem Erreichen des Landstraßentempos ist beim Mercedes der Wechsel in den zweiten Gang spürbar, die beiden Mitbewerber haben nur das übliche Eingang-Getriebe verbaut. Mit 3,1 Sekunden gewinnt der BMW den Elastizitäts-Check von 60 auf 100 km/h, Mazda und Mercedes performen mit 3,9 Sekunden aber auch nicht schlecht.

Fahrwerk & Traktion

Dass der BMW unseren Ausweichtest am flottesten absolviert, kommt wenig überraschend.

Mit Sommerreifen legt er bei noch milden Herbst-Temperaturen ordentlich vor. Der i4 folgt souverän dem Lenkeinschlag und liegt wie ein Brett auf der Straße. Dabei lässt er sogar noch feinfühligere Korrekturen zu und bleibt bis zum Schluss neutral. Würde der Ausweich-Test nicht eine ernste Situation simulieren, dürfte man direkt von Spaß reden.

Das Gesamtpaket ist typisch BMW und emotionalisiert die Elektromobilität am besten. Mit dem 1110 Euro teuren M-Adaptiv-Sportfahrwerk saugt sich der Münchner richtig am Asphalt

fest. Die direkte und straffe Sport-Lenkung ist eine Quelle der Freude, muss aber ebenfalls extra bezahlt werden.

Auf Platz zwei folgt der Mercedes. Der CLA zirkelt recht unbeeindruckt und neutral durch den Parcours, bis Untersteuern den Grenzbereich anzeigt. Lastwechsel-Reaktionen sind ihm fremd. Zwar ist die gefühlte Verbindung von Auto und Untergrund nicht so perfekt wie beim i4, für einen spontanen Ausbruch aus dem Alltag und gehörige Landstraßen-Hetz reicht es allemal. Wie beim BMW spielt es hohe Kurvengeschwindigkeiten.

Das ESP lässt sich jedoch nicht komplett ausschalten und ermöglicht nur kurze Quertreibereien.

Etwas gemächlicher agiert der Mazda. Der chinesische Japaner hat beim Ausweichtest mit einem nachdrängenden Heck zu kämpfen. Immerhin kriegt das sein ESP locker in den Griff, weshalb auch der 6er ein gutes Ergebnis einfährt. Im Alltag scheint noch etwas Nachbesserung an den europäischen Geschmack vonnöten: Zum einen fühlt sich die Lenkung eher synthetisch an, zum anderen agiert das ►►►



Dank optionalem M-Adaptiv-Fahrwerk zelebriert der elektrische 4er BMW-Tugenden und liefert im Ausweichtest eine souveräne Vorstellung. Das hohe Gewicht lässt sich aber auch bei ihm nicht ganz kaschieren



Dank Fahrer-Orientierung ist das aus zwei Monitoren bestehende „Curved Display“ top ablesbar. Die zusätzliche Bedienung per Dreh- und Drück-Regler in der Mittelkonsole gefällt. Das M-Zierwerk kostet natürlich Aufpreis. Die Sportsitze kosten gut einen Tausender extra, sind ihr Geld aber wert. Durchs Unterbringen der Nebenaggregate unter der Fronthaube hat der i4 keinen Frunk, dafür trotz Heckmotor noch ein Kellerfach im Kofferraum

►►► grundsätzlich sanfte Fahrwerk teilweise unerwartet hölzern.

Insgesamt kommt allen drei Kandidaten in Sachen Traktion – Akku sei Dank – der niedrige Schwerpunkt und die gute Gewichtsverteilung inklusive Heckmotor zugute. Entsprechend befreit agieren auch alle Lenkungen.

Bestwerte beim Bremsen liefert BMW, allerdings rollt er als Einziger auf Sommerreifen und hat außerdem die M-Sportbremse (708 Euro) verbaut. 36,9 Meter sind ein sehr guter Wert für ein Zweitonnen-Geschoß,

mit warmer Bremse steht sogar eine 35 vor dem Komma. Dazu sind die bayrischen Eisen am feinsten dosierbar.

Mit 38,4 Metern verweist der Mercedes den Mazda (39,2 Meter) knapp, aber doch auf den dritten Platz. Bei beiden ist Fading vernachlässigbar, die Bremse des Benz ist jedoch weniger nervös und ein Stück weit gefühlvoller als jene des Japaners.

Bedienung & Multimedia

Die Sitzposition ist bei jeder der drei Elektro-Limousinen ziemlich ideal. Vor allem beim Mazda



gefällt die Übersicht nach vorne über die stark abfallende Fronthaube. Die Sitze sind jeweils sehr bequem, den Mazda-Möbeln fehlt es höchstens an Seitenhalt.

In CLA und 6e gelangt man über elektrisch ein- und ausfahrbare Türgriffe – immerhin mit schlüssellosem Zugang durch Annäherung ohne Tastendrücken (Beim Benz sind diese ab dem zweiten Ausstattungspaket dabei). Hier wie da sind sie aber nicht immer ausgefahren, wenn man sie braucht.

Bei der Bedienung sind sich alle einig: so digital wie möglich. Am radikalsten ist hier

Mazda mit seinen chinesischen Genen unterwegs. Praktisch alles wird über den 14,6 Zoll großen, reaktionsschnellen Touchscreen eingestellt, das gilt auch für die Scheibenwischer-Steuerung und die Spiegelverstellung.

Auch wenn die Einstellungs-dichte beachtlich ist, bleibt Mazdas Multimedia-Menü verschachtelt. Die Sprachsteuerung funktioniert halbwegs zufriedenstellend, die Antworten sind jedoch nur selten sinnvoll. Hier soll es künftig Updates geben. Nervig sind ungefragte Zwischenmeldungen: Etwa wenn die Luftqualität schlechter wird oder beim Parken die Räder nicht gerade stehen – aufdringliche Assistenzsysteme weiß man in China offenbar zu schätzen.

Weitere Einstellungen über das Kombiinstrument werden über nicht ideal treffsichere Lenkradtasten bedient. Fein ist die Gangwahl per Hebel hinter dem Lenkrad analog zum Mercedes. Die scharfe Rundumkamera gefällt und lässt sich bei jeder Geschwindigkeit aktivieren. Dazu erfreut das Ablagen-Angebot.

Im CLA sind das 10,25 Zoll-Instrumentendisplay und der 14 Zoll-Touchscreen direkt verbunden. Das Menü ist mit großen treffsicheren Symbolen logisch aufgebaut. An Schärfe und Schnelligkeit ist das System jedenfalls nicht zu überbieten. Ebenso die Sprachsteuerung – diese ist beinahe unheimlich kompetent. Das Bild der Rückfahrkamera ist sehr scharf, und nur beim Benz ist deren Objektiv wettergeschützt.

360 Euro Aufpreis für die Smartphone-Integration für Android Auto und Apple CarPlay sind ein unerwarteter Nepp, zumal nur im ersten Jahr aktivierbar. Auch die Fensterheber-Doppelbelegung zum Umschalten für die Fondscheiben ist nicht gut gelöst. Lackierte Tasten und Slider am Lenkrad sind ebenso wenig die Bedien-Ideallösung. Ablagen gibt es genug, und wie beim Mazda wartet unter der Mittelkonsole noch ein ordentliches Zusatzfach.

Typisch BMW: das ergonomische und fahrerorientierte Cock-

pit. 12,9 Zoll-Digitalinstrumente und 14,9 Zoll-Hauptbildschirm verbinden sich zu einem breiten, gekrümmten Bildschirm – für den Fahrer aus allen Blickwinkel perfekt ablesbar.

Zum Glück wurde der zusätzliche Dreh-Drück-Knopf nicht weggefaceliftet. Die Bedienlogik hat man schnell durchblickt und ab dann ist man hier am flottes-ten unterwegs, zumal auch die Sprachsteuerung nicht von schlechten Eltern ist.

Dazu gibt es noch einige echte Tasten und einen Dreh-regler für die Lautstärke. Auch die einzelnen echten Lenkrad-tasten sind treffsicher. Das Vol-ant ist unten stark abgeflacht, der übergroße Wendekreis wird dadurch freilich nicht kleiner.

Beim Kapitel Bedienung führt kein Weg am Bayern vorbei, dafür sind die immer noch brauchbaren Ablagen hier in geringer Anzahl vertreten. Alle drei eint, dass man das Fahrzeug via App vorklimatisieren kann.

Innen- & Kofferraum

Wer Raum sucht, greift zum Mazda, er bietet die üppigste Innen-breite und ordentliche Beinfrei-heit auf den Rücksitzen. Auch die Kopffreiheit im Fond ist im Japa-ner am besten. Sitzt der Fahrer jedoch auf niedrigster Position, nimmt man dem dahinter Rei-senden Raum für die Füße.

Der BMW bietet ebenfalls eine gute Innenbreite, während sein deutscher Landsmann hier deut-lich schmaler geschnitten ist. Zudem genießen die Fondpassa-giere etwas mehr Beinfreiheit, bei der Kopfhöhe sind die beiden Teutonen auf Augenhöhe.

Obwohl nur 3,5 Zentimeter schmäler, fehlen dem Mercedes auf den Mazda vorne zehn Zen-timeter Innenraumbreite. Dafür bietet Stuttgart vorne die größte Kopffreiheit, zudem sitzt man (batteriebedingt) merklich höher als im Vorgänger.

Überraschung angesichts der Oberklasse-tauglichen Länge: Der Kofferraum des Mazda fällt mit 336 Liter am kleinsten aus. Dafür lassen sich gut zwei Meter lange Gegenstände einladen, und die Ladekante ist hier am



Der Mazda fährt sich von allen dreien am hecklastigsten, das Hinterteil will stets, wenn auch ungefährlich, nach außen wandern. Obwohl nicht ganz so souverän wie die deutsche Konkurrenz, fährt der 6e auf sehr hohem und sicherem Niveau



Kulturschock bei Mazda: Statt gewohnter analoger Bedienelemente läuft nun die komplette Bedienung über Displays. Praktisch ist die Gangwahl via Lenkradhebel. Weißes oder schwarzes Kunstleder ist wähl-bar, wer den teureren „Takumi Plus“ ordert, muss braunes, dafür aber echtes Leder nehmen. **Funk ist Trumpf:** Was hinten an Volumen fehlt, findet sich vorne. Sehr praktisch ist die leicht herausnehmbare, wenn auch teure Filzwanne. **Sport-Attribut:** Als einziger verfügt der Mazda über einen elektrisch ausfahrbaren Heckspoiler

niedrigsten. Die große Heck-klappe erleichtert das Einladen ungemein. Die 2:1 geteilten Fondlehnen lassen sich eben umklappen. Vorne wartet noch ein 72 Liter großer Frunk und für 133 Euro extra gibt es für ebendort eine praktische, her-ausnehmbare Textil-Wanne.

Mit 470 Litern ist das BMW-Gepäckabteil am größten. Die Fondlehnen falten sich im Ver-hältnis 2:1:2 eben zusammen – beim Durchladen erntet man die größte Gesamtlänge. Auch hier ist die Kofferraum-Klappe samt ebenfalls aufschwingender Heckscheibe von großem Vor-

teil. Trotz Heckmotor gibt es im i4 keinen Frunk, dafür wartet im Kofferraum ein kleines Keller-fach fürs Ladekabel.

Der Mercedes fährt als einziger als Viertürer, also mit klassischem Kofferraumdeckel vor, dazu gibt es die höchste Ladekante und geringste Koffer-raumhöhe, am kürzesten ist hier auch die Ladelänge nach Umklappen der Fondlehnen – das funktioniert immerhin im Verhältnis 2:1:2, der Boden bleibt dabei so gut wie eben.

Punkten kann der Benz mit dem größten Frunk: Mit 101 Liter nimmt dieser mehr als nur

das Ladekabel auf. Wer mehr Platz braucht, kann für 1380 Euro Aufpreis zum Kombi na-mens Shooting Brake aufrüsten.

Dran & Drin

Die Serienausstattungen von i4 und CLA sind vergleichsweise passabel. Positiv: Bei BMW spielt es viele Extras separat, viele da-von lassen sich auch in sinnvol-len Paketen bündeln. Bei Merce-des gibt es weniger Einzel-Opti-onen, dafür drei aufeinander auf-bauende Pakete. Zumindest un-gewöhnlich sind hier die so-genannten „digitalen Extras“, sprich: Serienmäßig ►►►

DATEN & FAKTEN

	BMW i4 eDrive35	Mazda6e Long Range Takumi	Mercedes CLA 250+
Basispreis in €	52.992,-	45.075,-	55.980,-
Spitzenleistung PS/kW	286/210	245/180	272/200
Dauerleistung PS/kW	109/80	82/60	197/145
Drehmoment in Nm	400	320	335
Antrieb	Hinterrad	Hinterrad	Hinterrad
Getriebe	1-Gang	1-Gang	2-Gang
Reifendimension*	225/55 R 17	245/45 R 19	205/55 R 17
L/B/H in mm	4783/1852/1448	4921/1890/1491	4723/1855/1468
Radstand in mm	2856	2895	2790
Türen/Sitzplätze	5/5	5/5	4/5
Wendekreis in m	12,5	11,6	11,2
Leergewicht (EU) in kg	2070	2028	2055
zul. Gesamtgewicht in kg	2550	2387	2510
max. Anh.-Last in kg	1600	1500	1500
Kofferraum (VDA) v/h in l	-/470-1290	72/336-1074	101/405
0-100 km/h in sec	6,0	7,8	6,7
60-100 km/h	3,1	3,9	3,9
Spitze in km/h	190	175	210
Bremsen von 100 auf 0 km/h in m (m/sec²)*	36,96 (10,4)	38,42 (10,0)	39,15 (9,85)
Ausweichtest in km/h*	88,2	81,1	83,5
Akkukapazität in kWh	67,1 netto	80 brutto	85 netto
max. Ladeleistung in kW Wechselstrom/Gleichstrom	11/180	11/90	11/320
Reichweite in km (Norm/Test)	514/420	552/440	792/535
Normverbrauch in kWh/100 km (WLTP kombiniert)	14,7	16,5	12,2
Testverbrauch in kWh/100 km*	16,1	17,0	15,9

*Mazda und Mercedes auf Winterreifen, BMW auf Sommerreifen (BMW i4 245/40 R 19 v, 255/40 R 19 h, Mercedes CLA 225/45 R 18 v, 255/40 R 18 h), Fahrbahn trocken, Außentemperatur ca. 17° C

LISTE UNTER DER LUPE

Airbags Seite v/Kopf v+h/Zentral	S/S/-	S/S/S	S/S/S
Airbags Seite h/Knie (Fahrer)	-/-	-/-	150,-/S
Aluräder in 17/18/19/20 Zoll	S/1260,-/2418,-/3630,-	-/-/S/-	S/800,-/1320,-/-
Außenspiegel el./beheiz-/klappb.	S/S/S	S/S/S	S/S/S
Digitalisiertes Cockpit	S	S	S
Einparkhilfe akustisch v/h	S/S	S/S	} 810,-
Einpark-Vollautomatik	P1	-	S/1410,-
Rückfahr-/Rundumkamera	S/585,-	S/S	
Headup-Display	P1	S	900,-
Heckklappe el./sensorgesteuert	S/654,-	S/-	P3/P3
Innen-/Außensp. aut. abblend.	S/S	S/S	S/S
Klimaautomatik (Zonen)	S (3)	S (2)	S (1) bzw. 612,- (2)
Lederpolsterung (Kunst-/Echtleder)	S/1308,-	S/-	174,-/1590,-
Lenkradheizung	324	S	P4
Licht-/Regen-/Fernlichtsensor	S/S/204,-	S/S/S	S/S/S
Matrix-LED-Scheinwerfer	1716,-	-	570,-
Navigationssystem	P1	S	S
Notbrems-/Querverkehrsassistent	S/P1	S/S	S/S
Panorama-/Glasschiebedach el.	-/1212,-	S/-	S/-
Radio/DAB/WLAN/Sprachsteuerung	S/S/S/S	S/S/S/S	S/S/S/S
Sitzheizung v/h/Sitzbelüftung v	S/768,-/-	S/-/S	S/-/-
Sitzverstellung el. Fahrer/Befahrer	1212,-/-	S/-	756,-
Sport-/Adaptiv-Fahrwerk	-/1110,-	-/-	-/-
Spurhalte-/Spurfolgeassistent	P2/P2	S/S	S/S
Tempomat/adaptiv	S/654,-	S/S	-/S
Toterwinkel-Assistent	P1	S	S
Verkehrszzeichen-Erkennung	S	S	S
Zentralsperre mit FB/schlüssello	S/654,-	S/S	S/P5
Wärmepumpe	S	S	S

Zeichenerklärung: S = serienmäßig - = nicht im Angebot

Aufpreise in Euro inkl. aller Abgaben

P1 Innovationspaket (Headup-Display, Navigationssystem, Einpark-Automatik) € 2976,-

P2 Driving Assistant Professional (Stau-, Spurhalte- und Nothalte-Assistent) € 2418,-

P3 Premium-Paket (zusätzlich Beifahrer-Display, sensorgesteuerte Heckklappe, Zweizonen-Klimaautomatik,

E-Vordersitze mit Memory-Funktion) € 3258,-

P4 Winter-Paket (zusätzlich beheizbare Scheibenwischer-Auflagen, Lenkradheizung) € 312,-

P5 Advanced-Plus-Paket (zus. Ambientelicht, induktives Handyladen, Mittelarmlehne h, bündige Türgriffe) € 1482,-

►►► verbaute Hardware wird erst durch Software-Freikauf aktiv. Preiswert im Fall von 60 Euro für die Massage-Funktion der Lendenwirbelstütze. Das Verständnis für die deutlich teurere Aktivierung der Smartphone-Spiegelung oder der Parksensoren ist schon geringer.

Interessant: Navigation ist beim BMW nicht Serie. Mercedes hat dafür kein Adaptivfahrwerk im Angebot. Bei CLA und Mazda 6e gibt es serienmäßig ein Panoramadach, bei BMW ist ein klassisches Glasschiebedach als Option zu haben. Bei Mazda ist die Rechnung einfach: Alles Essenzielle ist an Bord. Für Luxusambiente fehlen nur 1950 Euro für die Vollausstattung Takumi-Plus. Hier spielt es etwa Echtleder, Sonnenrollo fürs Panoramadach, Holz-Dekor und allgemein hochwertigere Tapezierungen im Innenraum.

Alle drei Kandidaten sind sauber zusammengebaut und mit feinen Materialien ausgeführt, was vor allem beim Mazda positiv überrascht.

Schutz & Sicherheit

Ein Zentral-Airbag zwischen den Vordersitzen ergänzt bei Mazda und Mercedes das Standard-Aufgebot in Sachen Luftpolster. Beim Stuttgarter gibt es oben drein einen Knieairbag und für faire 150 Euro hintere Seitenairbags. Optionale Matrix-LED-Scheinwerfer bieten nur BMW und Mercedes. Ein Headup-Display ist wiederum nur bei Mazda aufpreisfrei.

Bei den Assistenten sind die Luxusliner gut aufgestellt, im Mazda ist praktisch alles Serie – aber natürlich lassen sich seine Kontrahenten über Pakete weiter in Richtung teilautonomes Fahren aufrüsten (der Mercedes ist standardmäßig einen Hauch besser ausgerüstet).

Die verbauten Assistenten funktionieren bei den zwei Deutschen ziemlich gut, während bei Mazda noch leichte Feinabstimmung kommen sollte, besonders bei der Fahrer-Überwachung. Und das Deaktivieren der elektronischen Nörgerei klappt hier auch alles andere als flott, bei



Aufgeräumtes, aber wuchtiges Armaturenbrett im Mercedes CLA. Ab dem 3258 Euro teuren Premium-Paket gibt es auch für den Beifahrer ein Display. Fein: die große Ablage unter der Mittelkonsole

BMW wie Mercedes verstummen die Helferlein via Shortcut sehr schnell.

Reichweite & Laden

Der CLA verbraucht im Stadt-Überland-Autobahn-Drittmix am wenigsten: 15,9 kWh sind ein Topwert, wenn auch ►►►



Der CLA nimmt's sportlich, lässt einen aber sein Gewicht spüren. Die möglichen Kurvengeschwindigkeiten sind dennoch hoch. Ein Sport- oder Adaptiv-Fahrwerk gibt es auch optional nicht



Wie der Mazda bietet auch der CLA einen Frunk, satte 101 Liter nimmt dieser beim Mercedes auf. Der neue Sitzverstell-Mechanismus verbessert die Bedienung nicht, das trifft auch auf die Umschalter für die hinteren Fensterheber zu

**DER WINTERDUFT
DEINER TRÄUME
KLARE SICHT MIT KIEFERNDUFT**

**GREEN
FOREST**

SONAX®
MADE IN GERMANY



Du sitzt gemütlich in deinem Auto. Aus der Scheibenwaschanlage duftet es nach Kiefern und Wald. Du atmest tief durch und weißt, dass SONAX AntiFrost & KlarSicht im Nu für Durchblick sorgt.

SONAX wünscht eine sichere Fahrt und einen schönen Winter.

PUNKT FÜR PUNKT			
	BMW i4 eDrive35	Mazda6e Long Range Takumi	Mercedes CLA 250+
Basispreis in €	52.992,-	45.075,-	55.980,-
MOTOR & GETRIEBE			
Motor-Charakteristik	8	7	7
Rekuperation	9	7	9
Fahrleistungen	8	6	7
Geräuschkomfort	8	8	8
	33	28	31
FAHRWERK & TRAKTION			
Lenkung/Handling	8	6	7
Federungskomfort	7	8	8
Fahrverhalten/Traktion	8	8	8
Bremsen	8	7	7
	31	29	30
BEDIENUNG & MULTIMEDIA			
Sitze/Sitzposition	8	8	8
Übersicht/Parken	6	6	7
Ergonomie/Funktionalität	9	5	7
Multimedia/Konnektivität	7	6	7
	30	25	29
INNEN- & KOFFERRAUM			
Innenraum	7	9	6
Laderaum	7	6	6
Variabilität	7	7	7
	21	22	19
DRAN & DRIN			
Serien-Ausstattung	6	10	7
Extra-Angebot	8	6	8
Materialqualität	8	8	8
Verarbeitungsqualität	8	8	8
	30	32	31
SCHUTZ & SICHERHEIT			
Aktive Sicherheit	8	9	9
Passive Sicherheit	6	7	8
	14	16	17
REICHWEITE & LADEN			
Stromverbrauch	9	8	9
Reichweite/Batteriekapazität	7	7	9
Maximale Ladeleistung	7	5	9
	23	20	27
PREIS & KOSTEN			
Kaufpreis	7	10	6
Betriebskosten/Garantie	6	8	7
Werthaltung	6	5	6
	19	23	19
Summe	201	195	203
Ihren individuellen Vergleichstest-Sieger küren Sie, indem Sie die Punkte in jenen Kapiteln addieren, die Ihnen bei der Wahl Ihres Fahrzeugs wichtig sind. Höchstpunkte-Anzahl je Einzelwertung = 10			

►►► deutlich entfernt von der Werksangabe – von den 792 versprochenen Kilometern bleiben immerhin tolle 535 Kilometer übrig. Der BMW ist mit 16,1 kWh nicht viel durstiger, reagiert aber empfindlich auf sportlicheren Auslauf. Mit 420 statt 514 Kilometer strömt man mit ihm dennoch passabel weit. Bei 17 kWh Test-Konsum kam der Mazda statt der 552 Labor-Kilometer auf echte 440.

Reise-Check: Mit 17,5 kWh ist der Mercedes auch auf der Autobahn am sparsamsten, der BMW (19,8 kWh) und der Mazda (20,7 kWh) sind hier deutlich „durstiger“, in Anbetracht von Größe & Gewicht aber insgesamt gut unterwegs.

Bei 11 kW zapft der Stuttgarter neun Stunden, bis 100 Prozent Akkustand anstehen, am Schnelllader sind 80 Prozent (dank 800 Volt-Technik theoretisch mit bis zu 320 kW) nach 22 Minuten erreicht. Der Münchner benötigt für dieselbe Übung sieben Stunden bei 11 kW bzw. 32 Minuten bei 180 kW. Der Akku des Mazda 6e Long Range lädt nur mit maximal 90 kW. Eine 80 Prozent-Ladung dauert so 47 Minuten, eine Vollladung mit 11 kW 8,5 Stunden. Die Basis-Variante des 6e mit nur 11,2 kW weniger Akku-Kapazität lädt mit 165 kW und ist in 24 Minuten wieder fit – nicht umsonst wird diese Version den Großteil der Sechser-Verkäufe ausmachen.

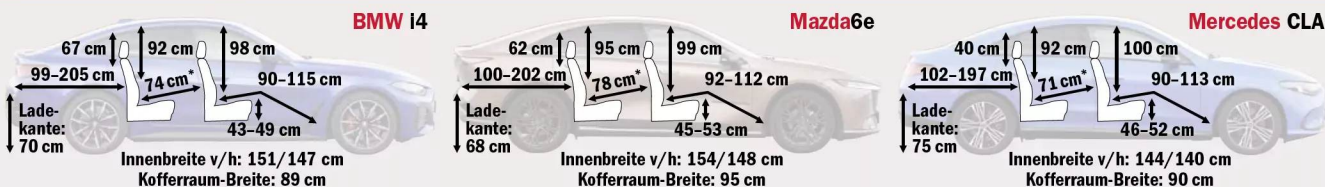
Essenziell für die zeitnahe Weiterreise: i4 und CLA verfügen in der Ladeklappe über eine Entriegelungstaste fürs Stromkabel, beim 6e muss man dafür den Touchscreen bemühen.

Preis & Kosten

Unschlagbar ist der Preis des Mazda 6e von 45.075 Euro, und das bei fast kompletter Serienausstattung. Für 1600 Euro weniger gäbe es sogar das kaum schwächere Basismodell mit kleinerem, aber schneller ladbarem Akku.

Der BMW i4 ist mit mindestens 52.992 Euro deutlich teurer, zumal angesichts seiner dünnen Basis-Mitgift, am teuersten ist

DIE INNENMASSE IM VERGLEICH

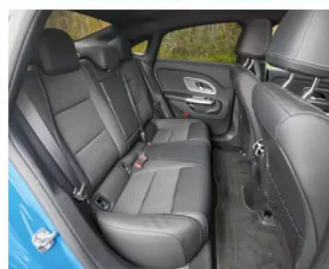


Dank Rollo-Verzicht bieten auch die glasbedachten Mazda & Mercedes eine gute Kopffreiheit.
Beim Thema Raumausnutzung ist der Benz nicht so effizient wie beim Stromverbrauch

*bei einem Meter Beinfreiheit vorne



BMW i4 (li.) und Mercedes CLA (re.) verfügen über 2:1:2 umklappbare Fondlehnen, so gut wie eben bleibt der Ladeboden in jedem Fall. Der Mazda (Mitte) bietet wie der BMW eine große Heckklappe – das hilft beim Beladen



Im BMW erfreuen sich die Fond-Gäste an hochwertiger Verarbeitung und an passablem Beinraum. Eine dritte Klimazone gibt es hier serienmäßig

mit 55.980 Euro der Mercedes CLA 250+.

Stuttgart spendiert vier Jahre bzw. 120.000 Kilometer Garan-

Platz da im Mazda:
Der längste Radstand, ermöglicht durch eine reine Elektro-Plattform, ergibt die üppigste Beinfreiheit

tie, diese ist auf bis zu sieben Jahre und 200.000 Kilometer flexibel erweiterbar – maximal kombiniert werden 2310 Euro

Der Mercedes ist das kürzeste Auto mit dem geringsten Radstand, entsprechend eng fällt der Fond aus. Ein Sonnenrollo fürs Panoramadach soll mit der Modellpflege folgen

fällig. Nach entspannten 30.000 Kilometern oder alle zwei Jahre muss das Auto zum Service. Durch die klar höchste Dauer-

leistung ist die Kfz-Steuer beim Stern freilich am höchsten.

BMW kontert nur mit garanti-ähnlichen Paketen als Option. Für faire 1524 Euro gibt es vier Jahre bzw. 120.000 Kilometer lang Gratis-Mängelbeseitigung, dazu sind hier alle Inspektions-Kosten abgedeckt (für weitere 438 Euro ist das Service für sechs Jahre dabei). Fällig wird dieses ohnehin verschleißabhängig oder mit zwei Jahren Intervall.

Mazda gibt dem 6er-Kunden direkt sechs Jahre oder 150.000 Kilometer Garantie mit auf dem Weg. Ein Service ist freilich einmal im Jahr bzw. alle 20.000 Kilometer Pflicht. **Bernhard Reichel**

TESTURTEIL



An den modisch durchgehenden Leuchtbändern erkennt man, dass Mazda6e (Mitte) und Mercedes CLA (re.) die frischeren Modelle sind.

Nach Punkten liegt der neue **Mercedes CLA** knapp vorne: Verbrauch und Reichweite sind hervorragend, beim Kapitel Platz überzeugt er etwas weniger. Wer Fahrspaß und logische Bedienung liebt, der kommt nicht am zweitplatzierten **BMW i4** vorbei.

Den **Mazda6e** kostet in der Long Range-Variante das Kapitel Strom-Laden wertvolles Terrain – hier würde die günstigere Basisversion höher punkten. Unschlagbar sind sein Preis und die darin enthaltene Ausstattung, auch das Passagier-Platzangebot gefällt. ◀

Gewachsen, geliftet, verbessert:
VW schickt Generation-zwei
seines Kompakt-Bestsellers
T-Roc ins Rennen



Kompakt zwar, aber alles andere als gewöhnlich – die zweite Generation des VW T-Roc zeigt, dass man auch einen Bestseller besser machen kann. Seit seiner Einführung 2021 hat sich der Hochbau-Kompakte als Fixpunkt im Modellprogramm etabliert, im Vorjahr war der T-Roc der meistverkaufte SUV von VW in Europa, über 200.000 Stück waren es, davon exakt 2114 in Österreich.

Gebaut wird der T-Roc weiterhin im portugiesischen Werk „Autoeuropain“, wo bereits der Vorgänger oder Klassiker wie Scirocco oder Sharan vom Band liefen. Das Design bleibt klar und vertraut, wirkt aber präziser, erwachsener und dynamischer. Die Scheinwerfer sind schmaler geworden, die Lichtsignatur zieht sich in die Kotflügel, das erstmals beleuchtete VW-Logo am Heck sorgt für einen modernen Abschluss.

Im Innenraum hat Volkswagen spürbar nachgelegt. Statt nüchterner Hartplastik-Flächen gibt es jetzt weichere Materialien, saubere Ziernähte und feine Oberflächen. Stoff und Leder sind sorgfältig kombiniert, alles

Neuer **VW** T-Roc

Kein Stein auf dem anderen

VW bringt seinen **Bestseller** in neuer Größe und mit frischem Look auf die Straße – wir konnten den **neuen T-Roc** schon probefahren.



Stoff, Leder und bis zu 40 Kilo recycelte Materialien – der Innenraum mixt Hochwertiges mit gut verstecktem Kunststoff. Neu im Zentrum: ein Multifunktions-Dreher, bekannt aus Tiguan & Co.

wirkt nun stimmiger und besser verarbeitet.

In der Mittelkonsole sitzt ein neuer Multifunktions-Drehregler, über den man nicht nur die Lautstärke, sondern auch Fahrmodi steuert. Daneben eine induktive Ladeschale, die erstmals aktiv gekühlt wird. Die Bedienung bleibt logisch, das Infotainmentsystem reagiert schneller, das digitale Cockpit präsentiert sich gestochen scharf.

Dazu wurde das Raumangebot großzügiger. Das Längswachstum von gut zwölf Zenti-



Zweiter Frühling für Plastikflaschen: Je nach Ausstattung sitzt man auf recyceltem PET – oder entspannt auf Ledersitzen mit Massage-Funktion

Golf drunter, SUV drüber: Die aktuellste MQB-Plattform bringt nicht nur Solidität, sondern auch zwölf Zentimeter mehr Länge. Das VW-Logo leuchtet jetzt gegen Aufpreis

Größer & flexibler: Mit 475 Litern und einem praktischen Zusatzfach unterm Boden wächst der Kofferraum im Vergleich zum Vorgänger um 30 Liter. Tür auf, aber mal anders: Statt klassischer Klinke reicht ein Zug am silbernen Hebel – und der Ellenbogen erledigt den Rest

metern bringt mehr Beinfreiheit im Fond, die Kopffreiheit bleibt unverändert gut. Der Kofferraum ist nun ein echtes Argument – mit 475 Litern Fassungsvermögen zählt der T-Roc zu den schluckfreudigsten Modellen seiner Klasse. Unterm Ladeboden gibt es ein großes Zusatzfach, und die Rückbank lässt sich im Verhältnis von 2:1:2 umklappen.

Unter der Motorhaube startet der neue T-Roc mit zwei Mildhybriden. Beide setzen auf den bekannten 1,5 Liter-Beniner, der wahlweise 115 oder 150 PS leistet. Das 48 Volt-System liefert kurzzeitig 19 PS und 56 Nm dazu, positiv spürbar beim Anfahren oder Beschleunigen.

Beide Motorisierungen sind an ein Siebengang-Doppelkupplungsgetriebe gekoppelt und treiben die Vorderräder an. Der 2,0-Liter-TSI mit Allrad folgt später und wird künftig ebenfalls elektrifiziert. Für Herbst 2026 sind zwei neue Vollhybride mit 136 und 170 PS angekündigt, beide mit Frontantrieb. Die Speerspitze im Portfolio stellt Anfang 2027

der T-Roc R – mit 333 PS, Allradantrieb und einem Fahrgefühl, das eher an eine Rennstrecke erinnern soll als an einen gewöhnlichen Kompakt-SUV.

Fahren konnten wir die 150-PS-Variante, und die fühlt sich tatsächlich nach der goldenen Mitte an. Der Motor ist leise, reagiert spontan und liefert gleichmäßigen Schub. Das Zusammenspiel von Benziner und E-Boost funktioniert völlig unmerklich. Beim Beschleunigen greift das 48-Volt-System spürbar zu, so kräftig, dass auf leicht feuchtem Asphalt nicht immer die ganze Kraft den Weg auf den Asphalt findet. Trotzdem bleibt das Auto souverän, die Traktion stabil.

Das Fahrwerk ist fein abgestimmt, die Balance zwischen Komfort und Dynamik gelang besser als beim Vorgänger. Unebenheiten werden sauber herausgefiltert, die Lenkung arbeitet präzise und vermittelt ein gutes Gefühl für die Straße. Selbst bei höherem Tempo bleibt der Geräuschpegel niedrig, der Fahrtwind ist kaum hörbar.

Auch die Technik zeigt, dass VW seine Hausaufgaben gemacht hat. Optional gibt es Matrix-Licht oder eine Remote-Parkfunktion – diese erlaubt das Ein- und Ausparken per Smartphone. Die Memory-Funktion merkt sich dabei Wege bis zu 50 Meter und wiederholt den Vorgang selbstständig.

Zur Auswahl stehen vier Ausstattungslinien, von schlicht funktional bis elegant sportlich. Je nach Version lässt sich der T-Roc mit 17- bis 20 Zoll-Rädern konfigurieren. Markteinführung und Vorverkauf sind bereits erfolgt. Fein: In Österreich ist die Fünfjahres-Garantie serienmäßig.

Johannes Ibrahim

DATEN & FAKTEN

VW T-Roc	eTSI 115	eTSI 150
Basispreis in €	29.690,-	37.690,-
Zyl., Hubraum in ccm	4, 1498	4, 1498
PS/kW bei U/min	115/85 bei 5000	150/110 bei 5000
Nm bei U/min	220 bei 1500–3000	250 bei 1500–3500
Getriebe	7-Gang-Doppelkupplung	
L/B/H, Radstand in mm	4372/1828/1573, 2629	
Kofferraum, Tank in l	475–1350, 50	
Leergewicht (EU) in kg	1465	1474
0–100 km/h in sec	10,6	8,9
Spitze in km/h	196	212
Normverbrauch in l		
WLTP kombiniert	5,5	5,6
CO₂-Ausstoß in g/km	126	128

■ **Serienausstattung 4Me:** sechs Airbags plus Zentral-Airbag, Licht- und Regensensor, LED-Scheinwerfer, Tempomat, Abbiege-, Ausweich-, Kreuzungs-, Spurhalte-, Spurwechsel- und Notbremsassistent, 10,3 Zoll Instrumente, Infotainmentsystem 10,3 Zoll, 4 Lautsprecher, heizbare E-Außenspiegel, schlüsselloses Startsystem, Einzonen-Klimaautomatik, 4x USB-C, Parkensoren v/h, 16 Zoll-Stahlräder etc.; **Life (€ 4900,-) zusätzlich:** Adaptiv-Tempomat, Rückfahrkamera, Infotainment-System mit 12,9 Zoll-Display, 6 Lautsprecher, induktive Ladeschale, Beifahrersitz-Lehne umklappbar, Außenspiegel el. klappbar, variabler Gepäckraum-boden, 16 Zoll-Aluräder etc.; **Style (€ 4000,-) zusätzlich:** beleuchtete VW-Logos v/h, LED-Plus-Scheinwerfer, Ambientebeleuchtung, Dreizonen-Klimaautomatik, Sitzheizung v, Vordersitze mit Massage-Funktion, schlüsselloser Zugang, 17 Zoll-Aluräder etc.; **R-Line (€ 8400,-) zusätzlich zu Life:** sportlicher Stoßfänger, beleuchtete VW-Logos v/h, LED-Plus-Scheinwerfer, Ambientebeleuchtung, Dreizonen-Klimaautomatik, heizbare Sportsitze, abgedunkelte Fondscheiben, heizbares Sportlenkrad, Sportfahrwerk, Progressivlenkung, 18 Zoll-Aluräder etc.

■ **Extras:** erweiterter Parkassistent, Technikpaket mit Safe-Verriegelung (Diebstahlwarnanlage, proaktiver Insassenschutz, schlüsselloser Zugang), Technikpaket „IQ.Drive“ (Autobahn-Assistent, Headup-Display, proaktiver Insassenschutz, Rundumkamera), Infotainment-Paket „Discover“ (erweiterte Instrumente, Navigationssystem, Sprachbedienung), Harman Kardon-Sound, Sitzkomfortpaket Leder „Varenna“ (elektrisch einstellbare Vordersitze mit Memory, beheizbare äußere Fondplätze, Memory für Außenspiegel, Sport-Komfortsitze vorn, Lederpolsterung), Winterpaket (beheizbares Lederlenkrad mit Schaltwippen, Waschwasser-Standanzeige, Sitzheizung v), Standklimatisierung mit FB, E-Heckklappe, Panorama-Schiebedach, Dreizonen-Klima, Anhängervorrichtung klappbar, Lichtpaket „IQ.Light“ (Matrix-LED-Licht, dynamischer Fernlicht-Assistent, dynamische Blinkleuchten hinten, beleuchtete VW-Logos), abgedunkelte Fondscheiben, Aluräder bis 20 Zoll, Metallic-Lackierung etc.

Einen Mitsubishi Grandis gab es schon, der Van lief von 2004 bis 2010. Jetzt feiert der Name in der wichtigsten europäischen Fahrzeugklasse ein Comeback – bei den C-Segment-SUV



Mitsubishi Grandis

Größen-Ordnung

Alter Name, neues Glück: Mit dem **Grandis** bereichert der nächste Renault-Klon **Mitsubishi's Modellpalette**.

Warum Mitsubishi gerade einen heute eher unbekannten und damals nur mäßig erfolgreichen Van als Namenspatron für sein neuestes Modell herangezogen hat, ist etwas verwunderlich – ändert aber nichts daran, dass das Raumangebot des Grandis tatsächlich recht „grand“ ist.

Wie beim Zwillingbruder Renault Symbioz (siehe Test auf Seite 39) stehen ein Mild- und ein Voll-Hybrid zur Auswahl, ersterer wird von beiden Österreich-Importeuren nicht mit der optionalen Automatik ange-

boten. Wer eine solche haben möchte, muss zum stärkeren, aber sparsameren Antrieb greifen, bei Mitsubishi ist der Aufpreis dafür höher (3000 statt 2000 Euro), weil er hier zwingend zumindest die zweitbeste Ausstattung enthält.

Obwohl der Dreizylinder gut gedämmt ist, hinterlässt das

Topmodell auch in Sachen Kultiviertheit den besseren Eindruck – ganz abgesehen von den Vorzügen, die zwei statt drei Pedale mit sich bringen. Einzige Einschränkung: 84 Liter weniger beim Basis-Kofferraum bzw. 100 weniger beim Maximal-Wert.

Dank großem Akku (1,4 kWh) sind in der Stecker-losen Hyb-

rid-Welt doch recht üppig) pausiert der Vierzylinder-Verbrenner relativ oft, der attraktive Prospekt-Verbrauch scheint also durchaus in Reichweite, so man nicht auf die Grand Tour geht mit dem Grandis.

Auf Reisen unterstützt nicht nur das tadellose Google-Multimediasystem, sondern auch das dank einer um 16 Zentimeter verschiebbaren Fondbank variable Gepäckabteil. Und liegt der Kofferraumboden in der höheren der beiden Stellungen, bleibt die Ladefläche nach Umlegen der Rücksitzlehnen angenehm eben.

Weitere Notizen nach der ersten Ausfahrt: gute Lenkung, wenig Windgeräusche, schnell deaktivierbare Warntöne – doch trotz elektrochromer Dimmung würde man sich ein echtes Rollo fürs (optionale) Panoramadach wünschen.

Gebaut wird der neue Grandis wie sein Renault-Bruder im spanischen Valladolid, die Verarbeitung macht einen soliden Eindruck, die Materialien gefallen vor allem in den besseren Ausstattungsstufen. Gutes Stichwort: Die Basis-Version „Inform“ kommt etwa mit elektrisch klapp-

Auch hinten wurde der Renault Symbioz optisch auf Mitsubishi gebürstet. Räder 17 Zoll Stahl oder 19 Zoll Alu, Bodenfreiheit knapp 17 Zentimeter. Drei Diamanten-Logo am Heck statt ausgeschriebenen Markennamen wie bei Colt & ASX



Schon gefahren: Mitsubishi Eclipse Cross EV

Volt-Vorschau

Das erste ernst zu nehmende Elektro-Auto von Mitsubishi startet im Sommer 2026 – wir sind es schon jetzt gefahren.



Bündige Türgriffe trägt auch Mitsubishi's Version des Renault Scénic. Räder 19 bis 20 Zoll, schwarzes Dach als Option

Nach der im Jahr 2009 präsentierten Minimal-Mobilität namens i-MiEV – immerhin das erste in Serie produzierte Elektroauto – startet Mitsubishi das Abenteuer Strom nun ernsthaft. Wie bei den meisten Europa-Modellen der Japaner gibt es auch hier Hilfestellung aus der Allianz mit Renault. Der Eclipse Cross EV ist im Grunde ein Scénic, was weder optisch noch technisch von Nachteil ist.

Der Output von 218 PS bzw. 300 Nm sorgt für genug Punch (Null auf Hundert in knapp unter acht Sekunden), die 87 kWh-Batterie für eine WLTP-Reichweite von bis zu 635 Kilometern. Und mit 545 bis 1670 Litern Kofferraum gehen sich auch mehr als nur Wochenend-Trips aus. Was beim Befüllen stören könnte: die hohe Ladekante und danach der tiefe Fall ins Gepäckabteil, Abhilfe in Form eines separaten Bodens soll es übers Zubehör geben.

Was sonst noch aufgefallen ist beim ersten Beschnuppern: Hat der Fahrer seinen Sitz ganz nach unten gestellt, lassen sich die Füße des Fond-Passagiers nur schwer darunterfädeln. Immerhin passt im Fond die Kniefreiheit. Feine Features: Vorklimatisieren Via App sowie Wärmepumpe – beides serienmäßig. Bei der ins Auge gefassten Top-Ausstattung gefiel die edle Rauten-Steppung der Ledersitze, der Stoff am Dachhimmel und die Alcantara-Leiste am Armaturenbrett. Gleichstrom-Laden geht übrigens mit üblichen 150 kW, Wechselstrom mit unüblich starken 22 kW.

Startklar ist der Eclipse Cross EV erst im kommenden Sommer, dann soll auch die Variante mit kleinerem Akku (60 kWh für 170 PS sowie 420 Kilometer Reichweite) spruchreif sein. Und damit womöglich auch ein Starttarif unter 40.000 Euro.

Enrico Falchetto



Digitaler Diagonal Check: Zwei Mal 12 Zoll lautet die Display-Größe im L-förmigen Instrumenten-Cluster

Unaufgeregt, aber sauber. Die digitalen Instrumente messen je nach Ausstattungsstufe 7 oder 10 Zoll. Die Diagonale beim Hochformat-Multimedia-Touchscreen lautet auf 10,4 Zoll, dahinter wartet das volle Google-Universum

Grandis zeigt Größe: Ist die Fondsitzebank nach vorne geschoben, passen 708 Liter unter die Gepäckraumabdeckung – zumindest beim 1,3 Liter-Mildhybrid

baren Spiegeln, manueller Klima, 10,4 Zoll-Multimediasystem, Fernlicht-Assistent, schlüssellosem Zugang und Park-Piepsern hinten samt Rückfahrkamera.

Der 1000 Euro teurere „Invite“ addiert dazu induktives Handy-laden, Sitzheizung, Klimaautomatik und Regensensor. Der „Intense“ legt für rund 4500 Euro unter anderem noch 19-Zöller, E-Heckklappe, heizbare Windschutzscheibe, Lenkrad-Heizung, Google-Navi, Rundumkamera, Einparkensoren auch vorne so-

wie einige Assistenzsysteme inklusive Adaptiv-Tempomat drauf. Und ganz oben residiert beim 1,8 Hybrid der weitere 3600 Euro teurere „Diamond“ mit HiFi-Sound Marke Harmann Kardon, Panoramadach, E-Fahrersitz und Kunstleder-Polsterung.

Los geht es wie bei Renault unter 30.000 Euro – gegenüber dem französischen Bruder hat der Grandis freilich ein echtes Ass im Ärmel: die Achtjahres-Garantie. Bestellt werden darf übrigens ab sofort.

Enrico Falchetto

DATEN & FAKTEN

Mitsubishi Grandis	1.3 Turbo	1.8 Hybrid
Basispreis in €	28.990,-	32.490,-*
Zyl., Hubraum in ccm	3, 1333	4, 1789
PS/kW bei U/min	140/104 bei 5000-5500	158/116** bei 5500
Nm bei U/min	245 bei 2500-3500	265** bei 3500
Getriebe	6-Gang, man.	4+2-Gang-Aut.
L/B/H, Radstand in mm	4413/1797/1575, 2638	
Kofferraum, Tank in l	576/708-1682***, 48	
Leergewicht (EU) in kg	ab 1294	ab 1447
0-100 km/h in sec	10,6	9,1
Spitze in km/h	180	180
Normverbrauch in l WLTP kombiniert	5,9	4,3-4,4
CO ₂ -Ausstoß in g/km	134-138	98-102

*erst ab zweiter Ausstattungsstufe zu haben **Systemleistung aus Benziner (109 PS bzw. 170 Nm) und E-Motor (49 PS bzw. 205 Nm)

***1.8 Hybrid 492/624-1582 Liter



20-Zöller und eine sportlichere Fahrzeug-Front mit einem Mix aus Wagenfarbe und Hochglanz-schwarzen Anbauteilen verraten Opels neues Topmodell

Alcantara, das war's auch schon. Der fahrerorientierte Cockpit-Aufbau kombiniert ein 10-Zoll-Digitalinstrument mit einem 16-Zoll-Infotainmentdisplay. Daraus ergibt sich eine großzügige Bildschirmlandschaft, ergänzt um eine individuell einstellbare Ambientebeleuchtung.

Und wie fährt sich das neue Topmodell mit Allrad? Unaufgeregt, aber überzeugend. Die Lenkung ist präzise, das Fahrwerk komfortabel abgestimmt. Bei

flotterem Tempo wird schnell klar, dass Opel nicht auf brachiale Beschleunigung gesetzt hat, sondern auf gleichmäßigen Kraftaufbau. In flotten Kurven macht sich das Leergewicht von über 2,2 Tonnen zwar bemerkbar, der Grandland AWD lässt sich aber mit etwas Voraussicht zügig und sicher bewegen.

Rekuperiert wird in drei Stufen, deren höchste reicht allerdings nicht für vollständiges Ein-Pedal-Fahren aus. Der neue Allrad-SUV ist ab sofort bei den Opel-Händlern erhältlich und soll bereits Anfang nächsten Jahres ausgeliefert werden.

Johannes Ibrahim

Vierfach-Strom

Opel verpasst seinem elektrischen Flaggschiff mehr Leistung samt Allrad.

Nach und nach lässt Opel die Blitze leuchten – gemeint ist nicht beim Wetter, sondern beim Marken-Logo am Auto. Nun bekommt der Größte im Bunde den passenden Antrieb dazu: All-

rad. 213 PS arbeiten an der Vorderachse, weitere 112 schieben hinten an.

Im Innenraum bleibt alles beim Alten, abgesehen von ein paar Detail-Korrekturen für Auge & Finger – etwas mehr

DATEN & FAKTEN

Opel Grandland Electric AWD

Synchronmotor v+h, 325 PS (239 kW), max. Drehmoment **509 Nm**, Akku (netto) **73 kWh**, Allradantrieb mit fixer Übersetzung, L/B/H **4650/1905/1665 mm**, Radstand **2784 mm**, **5** Sitze, Kofferraumvolumen **485–1580 l**, Leergewicht (EU) **2250 kg**, 0–100 km/h **6,1 sec**, Spitze **180 km/h**, WLTP-Normverbrauch kombiniert **16,8–21,5 kWh**, Reichweite (Werk) bis **502 km**, Ladedauer bei **11 kW** (100%) **4:30 Std**, bei **160 kW** Gleichstrom (80%) **30 Min**

■ Preis: € 49.990,–

Fotos: Werk

Ein Fahrsicherheitstraining macht man nicht nur zur eigenen Sicherheit.



VERMIETUNG DER ANLAGE UND GEBÄUDE

Anlage: Vermietung von Modulen mit Wasserhindernissen • Gleitflächen • Schleuderplatte für Motorrad • PKW • LKW • Bus • On-Road Kreisbahn • Bergstrecken • Handling Parcours • Off-Road • Felsaufahrt mit Wasserfall
Gebäude: Vermietung von Schulungsräumen • Clubräumen • Empfangshalle • Veranstaltungshalle 1 ca. 500 m² • Veranstaltungshalle 2 ca. 1000 m² • Oldtimer Garagen • Büros

Events, Veranstaltungen, Auto-Präsentationen, Produkt-Launches, Kunden-Incentives, Erlebnis, Fun, Presse-Events, Sicherheitstraining, Teambuilding, Incentives, Seminar und Drive, Weihnachtsfeier, Simulative Autohaus, Weiterbildung, After Sales, Automotiv Bereich, *Real Free* WHEELIE TRAINER

Freizeitzentrum 2 – 2471 Pachfurth
 Telefon: 0043 (0)2164 22111 – www.drivingcamp.at



NEUE schon gefahren

BYD Atto 2

Ansteck-Alternative

BYD bringt den aktuell kompaktesten SUV mit **Plug-in-Technik** auf den Markt.

Chinas Big Player BYD stellt dem bisher nur elektrisch angebotenen SUV Atto 2 jetzt zwei Plug-in-Varianten zur Seite. Der duale Antriebsstrang mit dem 1,5 Liter-Benziner befeuert in ähnlicher Konfiguration bereits die Modelle Seal U und Seal 6, im Atto 2 wird er mit 166 und 212 PS kombinierter Systemleistung sowie Akkus zu 7,8 und 18 kWh angeboten. Die Gesamtreichweiten liegen bei 930

und 1000 Kilometern, elektrisch bei 40 und 90 Kilometern.

Erste Eindrücke: Ansprechverhalten und Durchzug sind tadellos, dazu bleibt der Verbrauch auch im reinen Hybrid-Betrieb niedrig – die 5,1 Liter nach WLTP waren problemlos zu erreichen. Fahrwerksabstimmung,



Der BYD Atto 2 mit Plug-in-Hybrid unterscheidet sich äußerlich nur durch ein anderes Schürzen-Layout von seinen reinen E-Geschwistern

Lenkpräzision und Bremsgefühl sind durchwegs nach europäischem Gusto abgeschmeckt.

Die Kritik in Sachen zu kleine Batterie in der bisherigen E-Variante des Atto 2 beantwortet BYD jetzt mit einem 204 PS-Modell samt 64,8 kWh-Akku. Die Norm-Reichweite von 430 Kilo-

metern trafen wir bei den Testfahrten praktisch punktgenau.

Der frische Stromer rückt mit 34.480 Euro an die Spitze der Atto 2-Preisliste, die Tarife für die beiden Plug In-Varianten stehen noch nicht fest, sie dürften aber deutlich unter 30.000 Euro beginnen.

Stefan Pabeschütz

Hochwertige Verarbeitung, tadellose Material-Auswahl und identische Bedienelemente im Cockpit des Atto 2, unabhängig von der Antriebsart



DATEN & FAKTEN

BYD Atto 2 U DM-i Active/Boost

R4, 16V, **1498 ccm**, **98 PS** (72 kW), E-Motor **197 PS** (145 kW), Systemleistung **166/212 PS** (122/156 kW), Akku **7,8/18,0 kWh**, Eingang-Automatik, Vorderradantrieb, L/B/H **4330/1830/1675 mm**, Radstand **2620 mm**, Tankinhalt **45 l**, Kofferraumvolumen **425-1435 l**, Leergewicht (EU) **1510/1620 kg**, 0-100 km/h **9,1/7,5 sec**, Spitze **180 km/h**, WLTP-Normverbrauch kombiniert **k. A./1,8 l**, CO₂ **k. A./41 g/km**

T60 MAX

Der Pick-Up mit maximaler Power.



DIESEL ab € 56.154,-*

Mit Allradantrieb und bis zu 975 kg Nutzlast.

*Stand: November 2025. Kraftstoffverbrauch Diesel in l/100 km: 9,1 (kombiniert). CO₂-Emission in g/km (kombiniert): 239. CO₂-Klasse G. (Werte nach WLTP). Nähere Infos bei Ihrem MAXUS Partner. Symbolabbildungen, Satz- und Tippfehler vorbehalten.



Zwei bekannte Gesichter, frisch geliftet: Seat Ibiza (re.) und Arona starten mit verfeindertem Design und besserer Ausstattung ins neue Modelljahr

Facelift **Seat Ibiza & Arona**

Spanisches Duett

Seat hat seine beiden **Bestseller überarbeitet. Ibiza und Arona** zeigen im neuen Modelljahr mehr Substanz, bessere Technik und etwas mehr Stilbewusstsein.

Ibiza und Arona gehören seit Jahren zu den Fixsternen im Seat-Programm. Im neuen Modelljahr zeigen sie, dass ein sorgfältiges Facelift oft eine ähnliche Wirkung hat wie ein kompletter Neustart. Beide Kleinwagen laufen weiterhin im katalanischen Martorell bei Barcelona vom Band. Plattform, Antrieb und Grundkonzept bleiben unangetastet, das Ergebnis wirkt jedoch spürbar reifer und hochwertiger.

Von außen fällt das Update sofort auf. LED-Licht mit neuer Signatur ist serienmäßig, in höheren Ausstattungslinien kom-

men bessere Scheinwerfer zum Einsatz. Die neuen Frontstoßfänger wirken definitiv dynamischer. Zusammen mit frischen Lackfarben und überarbeiteten Leichtmetallrädern bis 18 Zoll entsteht ein klarerer, modernerer Auftritt.

Der Ibiza betont seine sportliche Linie, der Arona zeigt etwas mehr Robustheit. Trotz der Änderungen behalten beide Modelle ihre kompakten Proportionen und die bekannte Übersichtlichkeit im Stadtverkehr. Bei den Abmessungen hat sich

nichts geändert: 4,06 Meter Länge beim Ibiza, 4,15 Meter beim Hochbau-Bruder Arona. Beide bieten trotz kompakter Außenmaße ein gutes Platzangebot und solide Alltagstauglichkeit.

Innen geht das Update weiter: Die Armaturentafel wurde haptisch neu gestaltet, Softtouch-Oberflächen und geprägte Stoffe ersetzen das bisherige Hartplastik. Das Ambiente wirkt homogen wie immer, aber edler. Das freistehende Infotainment-Display misst serienmäßig 8,25 Zoll und wächst auf Wunsch auf 9,2 Zoll.

Hinter dem Lenkrad arbeitet ein digitales Kombiinstrument, das je nach Ausstattung bis 10,25



Simple Bedienung mit gutem Mix aus echten Tasten und Drehreglern – das Cockpit hinterlässt hüben wie drüben einen selbst-erklärenden und jetzt noch hochwertigeren Gesamteindruck

In der FR-Ausstattung sind erstmals Sitze mit integrierten Kopfstützen verbaut – sportlich gestaltet und alltagstauglich bequem



In der FR-Version trägt der Ibiza eine deutlich sportlichere Front und die neue Lichtsignatur – mit optischen Anklängen an die Schwestermarke Cupra. Der hintere Stoßfänger präsentiert sich im Diffusor-Design

Spurhaltung, Abstandskontrolle, Totwinkel-Warner und Verkehrszeichen-Erkennung sind je nach Ausstattung verfügbar.

Ibiza und Arona wirken vertraut, aber verfeinert – technisch aktueller, optisch stimmiger, im Detail erwachsener. An den tollen Tarifen hat die Modellpflege nichts geändert, zumal alle aktuellen Boni zusammengerechnet nochmals 3000 Euro von den unten stehenden Tarife abgezogen werden können. Und als besonderes Zuckerl kommt jetzt noch eine Zehnjahres-Garantie dazu.

Johannes Ibrahim



Neben einer überarbeiteten Frontpartie betonen frische Farbtöne und ein farblich abgesetztes Dach den City-SUV-Auftritt des Arona

Zoll groß ist. Die Bedienstruktur bleibt logisch, die Menüführung klar. Eine induktive Ladeschale hält das Smartphone griffbereit und lädt es kabellos. In der FR-Ausstattung kommen beim Ibiza Sitze mit integrierten Kopfstützen zum Einsatz, die sportlich und komfortabel zugleich sind.

Beim Fahren setzen beide Modelle auf bekannte Stärken. Seat hat die Aufhängungs-Abstimmung überarbeitet, um Komfort und Dynamik besser auszubalancieren. Beide Modelle fahren sich agil, stabil und bleiben leicht beherrschbar – so, wie man es von ihnen kennt.

Auch bei den Antrieben bleibt alles beim Bewährten. Die Motorpalette wurde nicht neu erfunden, sondern an die Euro 7-Anforderungen angepasst. Damit bleibt es bei klassischen Benzinern, die als robuste, wartungsfreundliche Lösungen gelten. Elektrifizierte Varianten sind angekündigt, kommen aber erst später. Für das Hier und Jetzt steht Preiswürdigkeit im Vordergrund.

Ein Schwerpunkt der Überarbeitung liegt bei der Sicherheit. Die Assistenzsysteme wurden erweitert und arbeiten nun enger zusammen. Funktionen wie

DATEN & FAKTEN

Seat Ibiza	1.0 MPI	1.0 TSI 95	1.0 TSI 115	1.5 TSI 150
Basispreis in €	16.490,-	19.680,-	26.090,- (24.990,-)	29.590,-
Zyl., Hubraum in ccm	3, 999	3, 999	3, 999	4, 1.498
PS/kW bei U/min	80/59 bei 6300	95/70 bei 5000–5500	115/85 bei 5000–5500	150/110 bei 5000–6000
Nm bei U/min	93 bei 3700–3900	175 bei 1600–3500	200 bei 2000–3500	250 bei 1500–3500
Getriebe	5-Gang, man	5-Gang, man.	6-Gang, man. (7-Gang-Doppelk.)	7-Gang-Doppelk.
L/B/H, Radstand in mm	4070/1780/1447, 2564			
Kofferraum, Tank in l	355–1165, 40			
Leergewicht EU in kg	1111	1144	1168 (1178)	1231
0–100 km/h in sec	15,3	10,9	9,5 (9,3)	8,2
Spitze in km/h	170	188	195 (198)	216
Normverbrauch in l WLTP kombiniert	5,1–5,8	5,1–5,6	5,2–5,7 (5,4–5,8)	5,6–5,8
CO ₂ -Ausstoß in g/km	115–132	116–127	119–130 (124–132)	128–132

(Abweichende Werte In Klammern für Version mit Doppelkupplungs-Getriebe)

DATEN & FAKTEN

Seat Arona	1.0 TSI 95	1.0 TSI 115	1.5 TSI 150
Basispreis in €	19.490,-	26.890,- (28.890,-)	34.590,-
Zyl., Hubraum in ccm	3, 999	3, 999	4, 1.498
PS/kW bei U/min	95/70 bei 5000–5500	115/85 bei 5000–5500	150/110 bei 5000–6000
Nm bei U/min	175 bei 1600–3500	200 bei 2000–3500	250 bei 1500–3500
Getriebe	5-Gang, man.	6-Gang, man. (7-Gang-Doppelk.)	7-Gang-Doppelk.
L/B/H, Radstand in mm	4164/1780/1530, 2566		
Kofferraum, Tank in l	400–1280, 40		
Leergewicht EU in kg	1188	1212 (1231)	1268
0–100 km/h in sec	11,5	9,8 (9,6)	8,4
Spitze in km/h	182	195 (198)	210
Normverbrauch in l WLTP kombiniert	5,3–5,9	5,4–5,9 (5,5–6,0)	5,8–6,0
CO ₂ -Ausstoß in g/km	120–134	125–132 (127–135)	130–137

(Abweichende Werte In Klammern für Version mit Doppelkupplungs-Getriebe)

Fragen rund ums Auto?

**ALLES
AUTO
hilft!**

Ausparken unmöglich

Kürzlich fand ich mein Auto vorne und hinten auf wenige Zentimeter zugeparkt vor. Mit zigfachem Kurbeln und ein paar sanften Berührungen schaffte ich es gerade noch, auszuparken. Dabei kam mir folgende Frage in den Sinn: Was soll man tun, wenn man derart zugeparkt wurde, dass man gar nicht mehr wegfahren kann? Entweder, weil vorne und hinten wirklich kein Platz mehr ist, oder weil einen jemand, der in zweiter Spur daneben parkt, blockiert.

Soll man die Polizei rufen? Und wenn man deshalb einen wichtigen Geschäftstermin versäumt – kann man dann Schadenersatz verlangen?

Markus Struggl
3003 Gablitz

Dazu Mag. Claudia Bobrich, Juristin der D.A.S. Rechtsberatung der ERGO Versicherung:

Fahrzeuge müssen so abgestellt werden, dass andere Verkehrsteilnehmer beim Wegfahren nicht gehindert werden. Geregelt ist dies in § 23 der Straßenverkehrsordnung (StVO). Im Zweifel kann in einer derartigen Situation die Polizei verständigt werden. Diese kann über weitere Schritte entscheiden, etwa ob das behindernde Fahrzeug abgeschleppt werden darf.

Achtung: Von eigenmächtigem Abschleppen wird abgeraten. Dies ist Privatpersonen



Wurde das eigene Auto derart zugeparkt, dass man nicht mehr wegfahren kann, bleibt nur abzuwarten oder die Polizei zu rufen

nur unter gewissen Umständen gestattet.

Ist es nötig, dass Sie sich ein Taxi nehmen, um einen wichtigen Termin wahrzunehmen oder entsteht Ihnen ein finanzieller Schaden, weil Sie einen Geschäftstermin versäumen, könnten Sie Schadenersatz vom Schädiger geltend machen. Dafür müssen jedoch die allgemeinen Schadenersatz-Voraussetzungen vorliegen. Besonders der Nachweis eines Verschuldens kann in der Praxis schwierig sein. Zum Nachweis der Parksituation ist es ratsam, Fotos anzufertigen und Rechnungen etc. aufzubewahren.

Mangel oder Verschleiß?

Nach einem Gebrauchtwagenkauf bei einem Autohändler entdeckte ich an meinem Fahrzeug einige kleinere Mängel. Nun frage ich mich, wo man die Grenze zieht zwischen einem Mangel, der unter

die Gewährleistung fällt, und normalem altersbedingtem Verschleiß? Wie kann ich vorgehen, um das feststellen zu lassen?

Thomas Wolf
E-Mail

Der entscheidende Punkt für den Eintritt eines Gewährleistungsfalles ist jener, dass der Mangel schon bei der Übergabe des Fahrzeugs bestanden haben muss. Behauptet der Händler, dass der Mangel erst später eingetreten sei, muss er das innerhalb der ersten zwölf Monate nach dem Verkauf beweisen, danach tritt für weitere zwölf Monate eine Beweislastumkehr ein – Sie müssen dann dem Händler beweisen, dass der Mangel bereits ab der Übergabe bestanden hat.

Der Unterschied zwischen einem echten Mangel und altersbedingtem Verschleiß wird üblicherweise so definiert, dass etwas als Mangel gilt, wenn es so nicht zu erwarten war, während ein verschleißbedingter Defekt angesichts des Fahrzeugalters und der Laufleistung typisch sein muss.

Kajak-Träger

Ich habe einen VW T6 California Beach 2.0 TDI 4Motion und bin leidenschaftlicher Kajak-Fahrer. Es ist für mich aber ohne fremde Hilfe nicht möglich, das Kajak auf dessen hohes Dach zu stemmen. Ich denke daher an den Kauf eines Absenk-Systems, etwa den „Hullavator Pro“ von Thule.

Ich fürchte jedoch, dass dafür der bei mir am Dach befindliche Grundträger (ein VW-Originalteil) nicht geeignet ist – der Abstand zur Wagenseite erscheint mir zu gering. Werde ich deshalb einen neuen Grundträger kaufen müssen? Ich würde mir das gern ersparen, weil der Originalträger nicht ganz billig war.

Dr. Stefan Tomann
1140 Wien

Dazu Mag. Gregor Waidacher, stv. Leiter Kommunikation bei Porsche Austria:

Nach Abklärung mit Thule muss ich leider mitteilen, dass das von Ihnen gewünschte Absenk-System „Hullavator Pro“ nicht auf den originalen VW-Dachträger des T6 passt. In diesem Fall wird es unvermeidlich sein, auch einen Grundträger derselben Firma anzuschaffen, beispielsweise einen Thule „Pro Bar“.

Urlaubs-Halteverbot

Während eines Urlaubs-Aufenthalts war mein Auto drei Wochen lang an der gleichen Stelle an meinem Wohnort geparkt. Nach meiner Rückkehr befand sich dort ein baustellenbedingtes Halteverbot und hinter dem Scheibenwischer meines Autos ein Strafzettel. Als ich den Polier darauf ansprach, meinte er grinsend, dass ich noch Glück gehabt hätte, denn am nächsten Tag wäre mein Auto abgeschleppt worden. Glück oder nicht, ich fühle mich unfair behandelt, da ich doch zum Zeitpunkt meines Urlaubsantritts keine Ahnung hatte, dass hier zweieinhalb Wochen später eine Baustelle errichtet werden würde. Kann ich nun gegen die Anzeige berufen oder habe ich Pech gehabt?

Andreas Berger
E-Mail

Dazu Mag. Claudia Bobrich, Juristin der D.A.S. Rechtsberatung der ERGO Versicherung:

Steht ein zunächst gesetzeskonform geparktes Auto plötz-



Gebrauchtwagenkauf beim Händler: Ein Gewährleistungsfall tritt nur dann ein, wenn der beanstandete Mangel bereits bei der Übergabe bestanden hat

RÜCKRUF-AKTIONEN

Hyundai: Seit der Einführung der motorbezogenen Versicherungssteuer für Elektroautos müssen auch bei 1602 **Ioniq** und **Kona** die Dauerleistungen in Zulassungsbescheinigung Teil 1 korrigiert werden, diese nimmt eine Zulassungsstelle vor.

Mercedes: Bei 134 **C-Klassen**, **GLC** und **EQE** aus den letzten drei Produktionsjahren muss die Verschraubung der Lenkungskupplung geprüft und korrigiert werden, da sich sonst Lenkrad und Lenkgetriebe lösen könnten. 247 **E-Klassen** sowie **CLE Coupé** und **Cabrio** erhalten eine Software-Aktualisierung zur Sicherstellung der einwandfreien Funktion der Assistenzsysteme, insbesondere des Querverkehrs-Warners. Bei 145 Modell der Typen **C-Klasse**, **E-Klasse**, **E-Klasse Coupé** und **Cabriolet** sowie **GLC** und **CLS** aus 2019 bis 2023 könnte das Motorsteuergerät Zündaussetzer nicht erkennen, dadurch wird der Vortrieb unterbrochen – auch hier hilft eine Software-Auffrischung. Zur Verhinderung des Ablösens der Multifunktionskamera an der Innenseite der Windschutzscheibe bei drei **GLE** und **GLS** werden die Frontschei-



Die Lenkungskupplungs-Verschraubung muss bei C-Klasse & Co. in der Mercedes-Werkstatt korrigiert werden, dazu erhalten einige weitere Benz-Modelle diverse Software-Aktualisierungen

ben ersetzt. 125 **T-Klassen**, **EQT Citan** sowie **eCitan** bekommen ein Software-Update zur verlässlichen Initialisierung des Zentral-Steuergeräts und damit die Verfügbarkeit wesentlicher Funktionen bei Inbetriebnahme. 10 **Sprinter** erhalten eine stabilere Aufstiegsleiter.

Nissan: 191 **Townstar** bekommen eine Schutzabdeckung der Fondtür-Schließes aus Kunststoff, um Verletzungen an der dortigen scharfen Kante zu verhindern.

Renault: Bei 54 **Koleos** besteht im schlimmsten Fall Brandgefahr durch eine

womöglich lose Kraftstoffzuleitung. Diese wird in einem fünfstündigen Werkstattaufenthalt erneuert.

Opel: Eine eventuell nicht richtig angezogene Klemme des 48 Volt-Akkukabels bei 163 **Grandland** mit Mildhybrid-Antrieb kann vom Ausfall der Zusatzheizung bis hin zum Überhitzungsbrand führen. Der Anschluss wird nachgezogen oder getauscht. Zwei **Movano** erhalten eine Software-Aktualisierung zur Sicherstellung der richtigen Geschwindigkeitsbegrenzung des Adaptiv-Tempomaten.

Peugeot: 39 Kunden eines **3008** oder **5008** müssen gut eine Viertelstunde Zeit für eine Überprüfung diverser Bauteile des Kraftstoffsystems aufbringen, um einen möglichen Sprit-Austritt zu unterbinden.

Polestar: Bei 119 **Polestar 3** kann eindringendes Wasser im Kabelbaum-Steckverbinder Rost auslösen und langfristig zu Funktionsstörungen führen. Der Tausch des Kabelstrangs in der Werkstatt dauert sieben Stunden.

lich in einem nachträglich eingerichteten Halteverbot, gilt folgendes: Es gibt grundsätzlich keine Verpflichtung regelmäßig nach seinem Fahrzeug

zu sehen – auch nicht bei längerer Ortsabwesenheit. Entsprechend ist es auch unzulässig, dass ein Fahrzeughalter abgestraft wird, wenn während seiner Abwesenheit plötzlich Halteverbotstafeln aufgestellt werden.

Es ist zwar möglich, dass das Fahrzeug dennoch abgeschleppt wird, jedoch dürfen die Kosten dafür nicht auf den Fahrzeughalter abgewälzt werden. Zum Nachweis, dass zum Parkzeitpunkt kein Halteverbot bestand, empfiehlt es sich besonders bei geplanter längerer Abwesenheit, Fotos von der Umgebung zu machen.

Werden Halteverbotstafeln aufgestellt, nachdem man sein Fahrzeug bereits geparkt hat, darf man nicht fürs Parken im Halteverbot abgestraft werden



Foto: R+V Versicherung

Haben Sie Sorgen, Ärger, einfach nur eine Frage rund ums Thema Auto – oder wollen Sie uns Ihre Meinung zu den Problemen unserer Leser sagen?

SCHREIBEN SIE UNS... Kennwort: „ALLES AUTO hilft“, 1030 Wien, Franz-Grill-Straße 11, oder per **E-Mail** an: hilft@allesauto.at



Werbung

Mit Sicherheit Gas geben. Schützen Sie Ihren Fuhrpark.

Der D.A.S. Fahrzeug-Rechtsschutz sichert Ihren gesamten Fuhrpark ab. Ganz gleich ob Sie diesen privat oder betrieblich nutzen. Wir klären für Sie rechtliche Angelegenheiten nach einem Unfall und unterstützen auch bei Vertrags-Streitigkeiten.

Nähere Infos unter ergo-versicherung.at



Werbung.
Ein Produkt der ERGO Versicherung AG.
Modocenterstraße 17, 1110 Wien

Eine Produktmarke der ERGO Versicherung AG



Da glänzt der gute Gummi wieder, nicht nur auf Automessen ein Augenschmaus – der Glanzspray-Effekt nach einer gründlichen Räder-Reinigung

Autopflege-Serie Teil 25: Reifen-Check

Reife(n)prüfung

Richtige Reifenpflege samt Schadensvermeidung spart Geld und kann Leben retten.

An oberster Stelle definiert der Gesetzgeber das Mindestmaß der Profiltiefe von 1,6 Millimetern bei Sommer- und 4 Millimetern bei Winterreifen. Es versteht sich von selbst, dass die

entsprechenden Gummis rechtzeitig zur jeweiligen Jahreszeit aufgezogen werden. Winterreifen beginnen übrigens ab etwa vier Jahren ihre Weichmacher zu verlieren, für die sichere Haftung sind diese essenziell.

Eine innere Karkasse und ein Stahlgewebe-Gürtel formen den Reifen. Tiefe Schlaglöcher oder Gehsteigkanten können also nachhaltig Verformungen und damit gefährliche Platzer auslösen. Fremdkörper-Beschädigung,

Risse oder Schnitte kommen vor, eine regelmäßige Sichtkontrolle ist empfehlenswert.

Burnouts dezimieren das Profil in Sekunden. Kavalierstarts, schnalzende Kupplungen, hohe Kurvengeschwindigkeiten oder Winterreifen im Sommer treiben den Verschleiß ebenfalls nach oben. Und Lenken am Stand belastet nicht nur das Fahrwerk, sondern auch die Lauffläche – besser also leicht rollen beim Rangieren.

Zu wenig Reifendruck führt zu erhöhtem Verschleiß der Seitenwände. Wer mit zu viel Druck fährt, reduziert die Kontaktfläche zur Straße. Die Mitte der Reifenfläche nützt sich stärker ab. Und der Fülldruck sollte bei hoher Beladung angepasst werden. Dazu verhindert eine richtige Spureinstellung einseitige Abnutzung.

Wichtig beim Reinigen

mit der Hochdruckdüse ist der Mindestabstand von 20 Zentimetern zwischen Düse und Gummi – die Wärmeentwicklung des Wasserstrahls kann sonst Hitzeschäden verursachen. Der Kontakt mit Chemikalien ist zu vermeiden. Am besten spült man die Außenflächen einfach mit Wasser ab. Für etwas UV-Schutz, aber vor allem dem perfekten Auftritt kann man anschließend mit speziellen Pflegemittel das ursprüngliche satte Mattschwarz wiederherstellen oder sogar auf einen Glanzeffekt setzen.

Die Lagerung des gerade nicht verwendeten Radersatzes sollte trocken und dunkel aufeinander gestapelt oder an der Wand hängend erfolgen. Eingewinterte Fahrzeuge sollten alle paar Wochen etwas verschoben werden, um Standplatten zu verhindern.

Bernhard Reichel



Den Felgenreiniger aufsprühen und nach Verfärbung schnell wieder abwaschen



Nach dem Trocknen kann der Glanzspray aufgesprüht werden

Im direkten Vergleich wird der Unterschied sofort sichtbar

Wem der Glanz nicht gefällt, der kann mit dem Reifenpfleger sattes Matt erzeugen

Ford Österreich mit unglaublichen Aktionspreisen und einem Countdown zum Jahresendspurt mit bis zu **EUR 4.000,- Lagerbonus** auf ausgewählte Modelle!



Egal, ob Explorer, Capri, Puma Gen-E oder Mustang Mach-E – zum Jahresende macht Ford den Umstieg auf Elektromobilität jetzt so attraktiv wie noch nie.

Mit den aktuellen **Aktionspreisen** und dem **Lagerbonus Countdown** bietet Ford Österreich zum Jahresende einen idealen Zeitpunkt, um auf ein neues Modell umzusteigen. So gibt es etwa den **Ford Puma Gen-E** bereits ab unter **EUR 25.000,-***

Der Ford Explorer, schon ab knapp über **EUR 27.000,-*** erhältlich, überzeugt mit markantem Design, viel Platz und modernster Technologie. Die erste Wahl für Familien und Abenteurer, die emissionsfrei und ohne viele Ladestopps komfortabel unterwegs sein wollen.

Mit dem **Ford Capri** feiert eine Ikone ihr elektrisches Comeback. Das SUV-

Coupé vereint emotionales Design mit innovativer Antriebstechnik und beeindruckender Reichweiten-Performance. So viel Stil und Effizienz gab es selten in einem Paket, und das um weniger als **EUR 30.000,-***.

Wer es etwas kompakter mag, setzt auf den neuen **Ford Puma Gen-E**. Der vollelektrische Bestseller für Stadt und Alltag bietet das perfekte Gleichgewicht zwischen Dynamik, Effizienz und Komfort. Dank seines niedrigen Eigengewichts von rund 1.500 kg ist er zudem extrem sparsam.

Mit bis zu 487 PS spielt der **Ford Mustang Mach-E** in einer eigenen Liga: Das ikonische SUV elektrisiert mit atemberaubender Beschleunigung und unterstützt dank optionalem Blue Cruise entspanntes, teilautomatisiertes Fahren auf Autobahnen – diesen Luxus gibt es bereits ab nicht einmal **EUR 44.000,-***

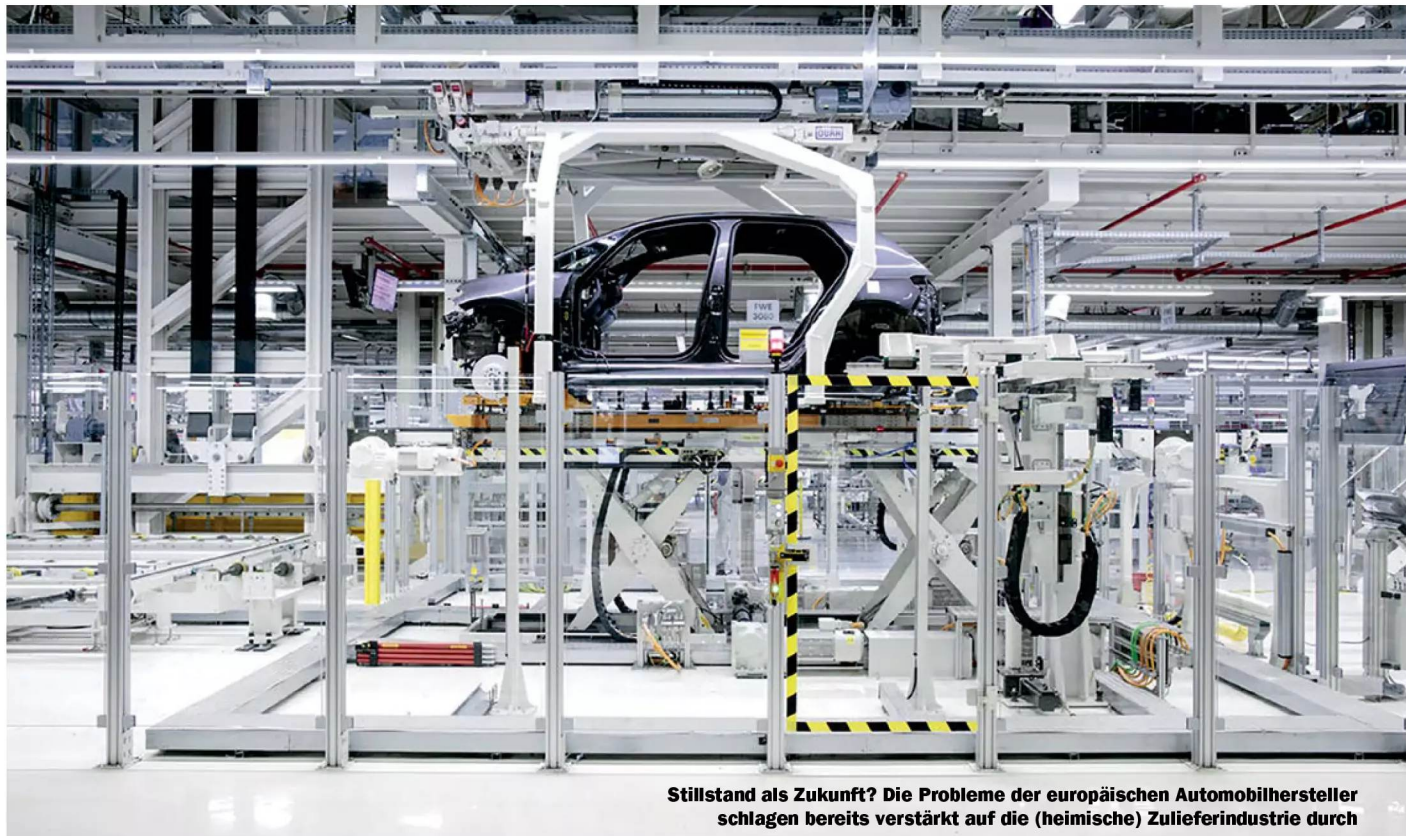
Neben den regulären Aktionspreisen ist der **Ford Lagerbonus** derzeit besonders gefragt. Diese limitierten Sonderangebote gelten nur für kurze Zeit und solange der Vorrat reicht. Details zu den Aktionspreisen und Angeboten findet man direkt auf den jeweiligen **Modellseiten auf www.ford.at**. Dort kann man sich auch zu einer Probefahrt anmelden oder über Finanzierungs- und Leasingmöglichkeiten informieren.



Code für Probefahrt

FAZIT: Wer ins neue Jahr mit elektrischer Power, Stil und attraktiven Konditionen starten möchte, sollte jetzt rasch zugreifen. Denn diese Angebote sind nur noch **bis 31. Dezember 2025** bzw. auf ausgewählte, lagernde Fahrzeuge gültig! ■

*Unverbindlich empfohlener, nicht kartellierter Richtpreis inkl. USt. für Privatkunden, beinhaltet bereits Importeursnachlass sowie Ford Credit Bonus und Versicherungsbonus. Nähere Informationen zu den Angeboten und Konditionen finden Sie auf www.ford.at.



Stillstand als Zukunft? Die Probleme der europäischen Automobilhersteller schlagen bereits verstärkt auf die (heimische) Zulieferindustrie durch

Personalabbau in der Autobranche

In der Klemme

Mit den **Automobilherstellern** gerät auch die **Zulieferindustrie** in immer größere Probleme. **Stellenabbau** sowie **Standort-Schließungen** beeinträchtigen nicht nur persönliche Schicksale, sondern schaffen auch **volkswirtschaftliche Probleme**.

Bosch, Continental, Hella, Schaeffler, ZF – die Liste der mit wirtschaftlichen Problemen kämpfenden Zuliefer-Unternehmen in der Automobilbranche ist prominent besetzt. Insgesamt verzeichnet die Sparte im achten Jahr in Folge einen Umsatzrückgang. Innerhalb von zwölf Monaten wurden in der deutschen Industrie 114.000 Jobs gestrichen, fast die Hälfte davon im Automobil-Bereich.

Und wenn die deutsche Wirtschaft niest, so bekommt die österreichische erfahrungsgemäß Schnupfen. Tatsächlich scheint auch hier die übliche 10:1-Regel zu gelten: 5000 von ehemals 82.000 Jobs sind in

Österreich nach Angaben der ARGE Automotive Zulieferindustrie im vergangenen Jahr verloren gegangen, und die Zahlen im

Nachbarland zeigen heuer sogar noch verstärkt abwärts. Noch alarmierender verhält es sich mit den Umsatzeinbußen: Sie betru-

gen in Österreich 2024 in diesem Bereich rund 2,9 Milliarden, was einem Rückgang um 9,2 Prozent entspricht.

Neben der Komponenten-Fertigung sind zuletzt auch Entwicklungs-Abteilungen verstärkt betroffen. Verfehlte, langfristig verschobene oder sogar wieder eingefrorene Modell-Entscheidungen summieren sich hier mit dem steigenden Konkurrenzdruck aus China.

Vor Corona nahmen nur wenige Anbieter aus der Volksrepublik an Ausschreibungen für ausgelagerte Entwicklungen teil und waren dabei aufgrund oft unklarer Produktions- und Lieferangaben meist chancenlos. Heute sind es regelmäßig zwanzig oder mehr, und sie erfüllen die Vorgaben fast sämtlich ohne Probleme – und das zu Preisen, mit denen die hiesigen Mitbewerber nicht oder kaum konkurrieren können. Eine aktuelle Studie schätzt den Anteil chinesischer



Gegenbewegung: Die Produktion im BYD-Werk Szeged in Ungarn läuft demnächst an – Zulieferer aus Österreich sind dabei mit an Bord



Krisengebiet E-Mobilität: Die Investitionen in die alternative Antriebsart sind immens, die Margen niedrig, die Konkurrenz ist massiv und die Nachfrage gering

Zukunftsmodell Mercedes? Unter dem Blech der neuen CLA-Generation werkt Hybrid-Technik made in China, geliefert vom Geely/Renault Joint Venture Horse Powertrain

Unternehmen am globalen Automotive-Bereich auf 12 Prozent.

In den aktuellen Job-Zahlen der österreichischen Zulieferindustrie sind bereits angekündigter Stellenabbau oder gar Werkschließungen großer Unternehmen noch nicht berücksichtigt. Dass zumindest ein Teil davon nicht durch Kündigungen, sondern durch sanften Personalabbau wie etwa Vergünstigungen für Frühpensionierung oder sogenannte „golden Handshakes“ erreicht werden, mildert zwar die persönlichen Schicksale ab, verschiebt die Zahllast allerdings dennoch zusammen mit den „harten“ Streichungen Richtung öffentliche Hand und Volkswirtschaft.

Insgesamt fallen für den Staat durch einen Arbeitslosen im Schnitt rund 26.000 Euro an Kosten pro Jahr an. Allein die im vergangenen Jahr verlorengegangenen Automotive-Jobs haben demnach staatliche Aufwendungen von bis zu 130 Millionen Euro verursacht. Der Kaufkraftverlust, weil in (Früh-) Pension oder Arbeitslosigkeit weniger Geld zur Verfügung

steht, wird nach einer Analyse der Bank Austria mit 9600 bis 12.000 Euro pro Jahr und Person geschätzt, allein 2024 also rund weitere 55 Millionen Euro.

Dazu kommen die schon erwähnten 2,9 Milliarden Umsatz-Verluste plus der Entfall der dadurch generierten Wertschöpfung von rechnerisch 56 Cent je Umsatz-Euro, also zusätzlich 1,62 Milliarden.

Die Gründe für die jetzigen Probleme sind größtenteils hausgemacht, wenn auch nicht selbstverschuldet. Grundsätzlich falsch und bestenfalls als düstere Öko-Legende tauglich ist die oft wiedergekaute Erklärung, die europäische Automobilindustrie hätte „die Elektro-Wende verschlafen“. Das wäre nur dann der Fall gewesen, wenn es sich dabei um eine natürliche Produkt-Entwicklung gehandelt hätte. Tatsächlich waren E-Fahrzeuge aber nie mehr als ein kaum massentaugliches Nischen-Phänomen, bis sie per politischem Entschluss plötzlich und ohne Faktenbasis zur alleinigen Zukunftslösung erklärt wurden.

Es gab bis dahin keinen wirtschaftlich zu rechtfertigenden Anlass, sich damit maßgeblich zu beschäftigen. Der davor in-existenten Konkurrenz chinesischer Marken hat diese Entscheidung allerdings erst den Weg nach Europa bereitet. Nun ist sie eine reale Situation, auf die sich viele Firmen in der auch sonst schwierigen Nach-Corona-Phase nicht zeitgerecht einstellen konnten. Statt notwendiger Unterstützungen und Stimulierungen auf europäischer Ebene wurden mit weiteren Umwelt-Auflagen oder dem Lieferketten-Gesetz zusätzliche Belastungen geschaffen und die nachteilige Situation sogar noch verschärft.

Die Herausforderungen

für die Industrie sind somit vielfältig: Einerseits muss sie, obwohl sie sich gegenüber dem chinesischen Vorteil an Rohstoff-Zugriff hoffnungslos im Hintertreffen befindet, in die Elektrotechnik investieren, die jedoch keine Gewinne abwirft. Zugleich kann sie wegen dem Preisdruck

nicht anders, als die Kapazitäten in der ertragreichen Verbrenner-Sparte zu reduzieren, womit China auch dort dran ist, die Führung zu übernehmen.

Es gibt aber auch, wenn auch bisher nur in Einzelfällen, eine Gegenbewegung. BYD hat für sein aktuell in der Startphase befindliches Werk im ungarischen Szeged Verträge mit österreichischen Zulieferern geschlossen, wie etwa der Voestalpine für Karosseriebleche.

Mercedes nimmt mit seiner Entscheidung, künftig Motoren und Antriebsstränge aus dem Geely/Renault-Joint Venture Horse Powertrain einzukaufen, eventuell nur einfach die künftige Ordnung in der Branche vorweg, in der Kooperationen und die Verteilung der Kompetenzen gegenüber Solo-Lösungen überwiegen. Solange damit allorts auch Jobs und Kaufkraft überleben, ohne die letztlich keine Autos erworben werden können, wäre daran nichts auszusetzen.

Stefan Pabeschütz

BESTE WERKSTATT ÖSTERREICHS

WIR BEDANKEN UNS BEI ALLEN KUNDEN FÜR IHR VERTRAUEN

WWW.AUTOHAUS-KATZLBERGER.AT

KATZLBERGER

MEHR ALS NUR WERKSTATT -
IHR AUTO. UNSER ANTRIEB.

AUTOHAUS KATZLBERGER GMBH - SEIT 1967
Hannesgrub Nord 7 • 4911 Tumeltsham
☎ 07752/87555 • ✉ office@autohaus-katzlberger.at

Audis Bestseller rollt in der dritten Generation an – mit großem Fokus auf Lichttechnik. Für 4118 Euro Aufpreis gibt's vorne Matrix-LED und hinten das neue OLED-Leuchtenband



Audi Q3 TFSI 110 kW

Bestseller 3.0

Audis **meistverkauftes Modell** geht in Runde drei und bringt **Oberklasse-Technik** ins **Kompakt-SUV-Format**.

Die Ingolstädter sind auf Zug. Nachdem vor kurzem alle Modelle mit einer Fünf oder Sechs

erneuert wurden, ist nun Österreichs beliebteste Baureihe dran: Der Q3 baut weiterhin auf der MQB-Plattform auf, die auch der

VW Tiguan nutzt. Produziert wird der Kompakt-SUV wieder bei unseren Nachbarn im ungarischen Győr.

Wie wichtig der Q3 für die Marke mit den vier Ringen ist, zeigen die Verkaufszahlen: 2024 wurde das Vorgänger-Modell (siehe Gebrauchtwagen-Check auf Seite 78/79) weltweit rund 215.000-mal verkauft – und das im letzten Produktionsjahr. Natürlich bleibt er auch als dynamischere Coupé-Variante erhältlich oder wie man es im Audi-Sprech ausdrückt: als Sportback.

Nicht nur bei der Optik, sondern auch bei den Außenabmes-

DATEN UND FAKTEN

■ **R4**, 16V, Turbo, **1498 ccm**, **150 PS** (110 kW) bei 5000–6000/min, max. Drehmoment **250 Nm** bei 1500–6000/min, 12V-Mildhybrid, Siebengang-Doppelkupplungsgetriebe, Vorderradantrieb, Scheibenbremsen v/h (v bel.), L/B/H **4531/1859/ 1601 mm**, Radstand **2681 mm**, **5** Sitze, Wendekreis **11,8 m**, Reifendim. **235/60 R 17** (Testwagen-Bereifung 245/45 R 19), Tankinhalt **55 l**, Reichweite **873 km**, Kofferraumvol. **488–1386 l**, Leergewicht (EU) **1635 kg**, zul. Gesamtgew. **2170 kg**, max. Anh.-Last **2000 kg**, 0–100 km/h **9,1 sec**, Spitze **209 km/h**, Steuer (jährli.) **€ 812,16**, Werkstätten in Österreich **212**, Service alle **30.000 km** (mind. alle 2 Jahre), WLTP-Normverbr. komb. **6,3 l**, Testverbrauch **6,3 l ROZ 95**, CO₂ (Norm/Test) **143/145 g/km**

■ **Serienausstattung:** sechs Airbags, Spurhalte-, Ausweich- und Abbiege-Assistent, Querverkehrs-Assistent h, Aufmerksamkeits-Warnung, Verkehrszeichen-Erkennung, Tempomat, Einparkhilfe v/h, Dreizonen-Klimaautomatik, Sitzheizung

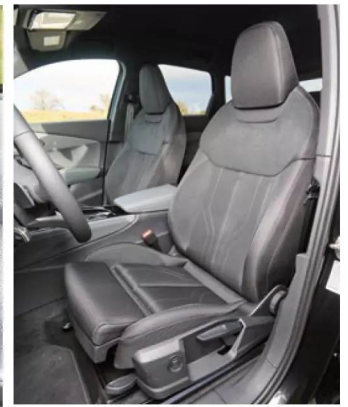
v, digitale Instrumente 11,9 Zoll, Multimediasystem mit 12,8 Zoll-Touchscreen und 10 LS, 4x USB-C, Online-Navigationssystem, Sitzheizung v, induktives Handyladen, Fondbank verschiebbar, E-Heckklappe, Aluräder 17 Zoll etc.

■ **Extras:** Seitenairbags hinten plus Zentralairbag vorne € 439,-, Techpaket (Adaptiv-Tempomat, Rückfahrkamera, Einpark-Assistent, Fernlicht-Assistent, Innenspiegel autom. abblendend, el. klappbare Außenspiegel, Akustik-Verglasung, schlüsselloser Zugang etc.) € 2545,-, Techpaket plus (zusätzlich bessere LED-Scheinwerfer mit beleuchteten Audi-Ringen hinten, Spurwechsel- und Ausstiegs-Warnung, Querverkehrs-Assistent v, Progressivlenkung.) € 4741,-, Techpaket pro (zusätzlich adaptiver Fahr-Assistent, Trainiertes Parken, Rundumkamera, Adaptiv-Dämpfer, rote Bremssättel, E-Vordersitze mit Memory-Funktion fahrerseitig, Motorsound-Verstärkung innen) € 6843,-, Exterieur Paket schwarz (€ 1010,-, Funktionspaket (Ablagenetz an der Rückseite der

Vordersitze, abschließbares Handschuhfach, LED-Kofferraumbeleuchtung, Gepäckraumnetz, 12 Volt-Steckdose im Kofferraum) € 383,-, Dynamikpaket (Sportfahrwerk, erweiterte Fahr-Modi, rote Bremssättel, Motorsound-Verstärkung innen) € 877,-, Sportsitze € 470,-, Anhängervorrichtung € 1170,-, bessere LED-Scheinwerfer plus beleuchtete Audi-Ringe hinten 1327,-, digitale Matrix-LED-Scheinwerfer € 2838,-, digitale OLED-Heckleuchten € 1280,-, Dekoreinlagen im Innenraum ab € 317,- Sportlenkrad ab € 267,-, Paket MMI experience pro (Headup-Display, HiFi-Sound Sonos, USB-Slot mit erhöhter Ladeleistung) € 2070,-, Panorama-Schiebedach € 1596,-, abgedunkelte Fondscheiben € 488,-, Standklimatisierung € 1767,-, Metallic-Lackierung ab € 962,-, Aluminiumräder 18/19/20 Zoll ab € 915,-/1827,-/3521,- etc.

■ **Grundpreis: € 46.900,-**

(der o.a. Variante, alle Preise inkl. 10% NoVA)



Schwarz, braun, Kontrastnähte, Stoff, Leder oder ein Mix davon – bei den Sitzen kann man seinen Wünschen freien Lauf lassen. Auf diesen aufpreispflichtigen Sport-Möbelen sitzt man komfortabel und mit gutem Seitenhalt

Großes Kino immer Serie: fahrorientierte Curved-Display-Landschaft mit 11,9 plus 12,8 Zoll. Wer ein Beifahrer-Display möchte, muss sich bei Audi in den größeren Klassen umschaun

sungen zeigt sich der neue Q3 erwachsener. Er legt um vier Zentimeter in der Länge zu, der Radstand wächst leicht und misst nun 2,68 Meter – identisch mit dem des VW Tiguan.

Beim Kofferraum hingegen musste der Bestseller etwas Federn lassen: Statt 530 Liter wie beim Vorgänger fasst er nun 488 Liter. Wird die Rückbank ganz nach vorne verschoben, stehen 575 Liter zur Verfügung. Mit umgeklappten Fondlehnen entsteht

ein Ladevolumen von 1386 Litern, bisher waren es 1525. Auch bei der Anhängelast gibt es leichte Einbußen: Maximal zwei Tonnen sind erlaubt, der Vorgänger durfte noch 2,2 Tonnen ziehen. Dafür punktet die neue Generation mit deutlich mehr Kopf- und Beinfreiheit in beiden Reihen.

Auch beim Thema Materialien hat Audi nachgelegt und setzt auf tadellose Verarbeitung. Die Software hat dazu einen Feinschliff bekommen, die dem ganzen einen noch hochwertigeren und moderneren Look verleiht.

Beim Thema Motoren bietet Audi weiterhin eine recht breite Auswahl an – sogar ein Diesel

bleibt im Programm. Handschaltung wird freilich nicht mehr angeboten. Zeitgemäß gibt es natürlich eine Plug-in-Hybrid-Va-

riante mit über 100 Kilometern elektrischer Reichweite und einer Systemleistung von 272 PS. Kostenpunkt: knapp ►►

helvetia
Ihre Schweizer Versicherung

Versicherung inkl. Kasko
ab **€ 306,77** monatlich*

*inkl. Haftpflicht € 44,35,
Vollkasko € 194,74,
motorbezogene
Versicherungssteuer € 67,68,
Selbstbehalt € 380,-,
Bonus-/Malus-Stufe 0.

Das Angebot wurde mit mehreren Parametern erstellt. Detailinformationen und die genauen Prämien sind dem jeweiligen Tarif und zugrundeliegenden allgemeinen und besonderen Vertragsbeilagen zu entnehmen.



Kompakte Kommandozone:
Nach kurzer Eingewöhnung funktioniert die neuartige Bedien-Leiste für Blinker, Wischer und Licht intuitiv

AKTIONSPREIS GÜLTIG BIS 31.12.2025

Stabiler Preis mit Subaru Leasing

Hole dir jetzt den Crosstrek mit gratis Winterreifen und 8 Jahren Garantie ohne Kilometerbegrenzung.

Ab € 149
pro Monat



*Leasingkonditionen für Crosstrek, Berechnungsbeispiel: Crosstrek 2.0i e-BOXER Style AWD, Listenpreis € 41.490, Kaufpreis € 37.490, Anzahlung € 11.247 inkl. USt., Laufzeit 36 Monate, Leasingentgelt € 149 inkl. USt. mtl., Fahrleistung/Jahr 15.000 km, Schlusszahlung € 24.584 inkl. USt. Rechtsgeschäftsgebühr € 168,51, Bearbeitungsgebühr € 240 inkl. USt., Gesamtleasingbetrag € 41.603,51, Sollzinssatz Fixzinsvereinbarung 4,880%. Dies entspricht einem effektiven Jahreszinssatz von 5,603% p.a.; Finanzierungsaktion gültig für Neufahrzeuge aus der Modellreihe Crosstrek bei Kauf und Zulassung von 01.09.2025 bis 31.12.2025, freibleibendes Angebot der easyleasing GmbH, solange der Vorrat reicht, bei allen teilnehmenden Subaru Partnern. Die Abwicklung der Finanzierung erfolgt über die easyleasing GmbH; Erfüllung banküblicher Bonitätskriterien vorausgesetzt; alle Angaben inkl. 20% MwSt. bzw. NoVA. Crosstrek Kraftstoffverbrauch kombiniert: 7,7 l/100 km (WLTP), CO₂-Emissionen: 174 g/km.



Wer mehr Dynamik neim Audi Q3 will, greift zum Coupé-haften, vier Zentimeter flacheren Sportback – für 1613 Euro Aufpreis. Leuchtendes Highlight: Erstmals strahlen die Audi-Ringe mit



Der doppelte Boden erhöht die Variabilität – darunter versteckt sich gut nutzbarer Stauraum. Legt man die 2:1:2-Fondlehnen um, bleibt die Ladefläche eben. Mehr Beinfreiheit oder Raum für die Koffer: Die Q3-Fondbank lässt sich serienmäßig um 15 Zentimeter verschieben

►►► 50.000 Euro. Null Prozent NoVA bringen zwar einen Vorteil fürs Geldbörse, Nachteile gibt es jedoch in Sachen Nutzbarkeit: Das Kofferräumvolumen verringert sich um 113 Liter.

Bei uns im Test gastierte jedoch der Basis-Benziner, der völlig ausreichende 150 PS und 250 Nm bereitstellt. Der startet aber

preislich nur 3000 Euro unter dem e-hybrid. Und unser Testwagen kam mit ein paar netten Extras auf knapp 63.500 Euro. Wer lieber auf einen sportlichen Zweiliter-Benziner samt Allradantrieb setzt, nähert sich schon einem sechsstelligen Betrag. Auch hier zeigt Audi (Ober-) Klasse.

Johannes Ibrahim

TESTURTEIL



» Solide Audi-Kost: angenehme Fahrperformance, variabler Fond mit viel Platz und ein gut nutzbarer Kofferraum – der Q3 bleibt ein durchdachter Allrounder ohne echte Schwächen.«

Johannes Ibrahim

Motor & Getriebe

★★★★☆

Der Vierzylinder-Benziner liefert ordentlichen Vortrieb, wobei er obenrum etwas an Schmalz verliert. Mildhybrid-Boost kaum spürbar. Sanfte Schaltvorgänge des obligatorischen Doppelkupplungsgetriebes, im Sport-Modus spürbar agiler.

Fahrwerk & Traktion

★★★★★

Hoher Komfort trotz Sportfahrwerks (enthalten im Dynamik Paket um 877 Euro), keine Wankbewegungen spürbar. Absolut brav im Grenzbereich. Lenkung fein dosierbar mit angenehmem Einschlag beim Rangieren. Gut dosierbare, kräftige Bremsen. Traktion im Trockenen OK.

Bedienung & Multimedia

★★★★☆

Bequeme Sitzposition auf komfortablen Sport-Möbeln (Option). Widescreen-Cockpit mit logischer Multimedia-Menüführung, Klimasteuerung und Sitzheizung ohne echte Tasten über das Display gesteuert. Sprachsteuerung versteht auch unpräzise Befehle. Ausreichend Ablagen. Neue Lenkstock-Kommandozentrale erfordert eine gewisse Eingewöhnungsphase. Gute Über- und Rundumsicht.

Innen- & Kofferraum

★★★★★

Gutes Platzangebot auf allen Sitzen mit ordentlicher Schenkelauflege. Vorne viel Kopffreiheit. Brauchbarer Kofferraum mit Kellerfach, Ladekante eher hoch. Fondlehnen in der Neigung verstellbar und im Verhältnis 2:1:2 geteilt umlegbar. Rücksitzbank zudem verschiebbar.

Dran & Drin

★★★★☆

Ganz gute Serienausstattung. Wer auf das „Techpaket“ verzichtet, spart zwar 2545 Euro, muss dann aber ohne Adaptiv-Tempomat, Rückfahrkamera, Einpark- und Fernlicht-Assistent, automatisch abblendende Innenspiegel, elektrisch klappbare Außenspiegel, Akustik-Verglasung und schlüssellosten Zugang auskommen. Verarbeitung sauber & solide.

Schutz & Sicherheit

★★★★☆

Das Luftsack-Aufkommen lässt sich über ein Paket mit Fond-Seitenairbags und Zentralairbag für faire 439 Euro erweitern. Assistenzsysteme arbeiten sauber. Mit teurem „Techpaket pro“ aufs Sicherheits-Maximum aufrüstbar. Nerviges Gepiepse mit einem Tastendruck am Lenkrad abschaltbar.

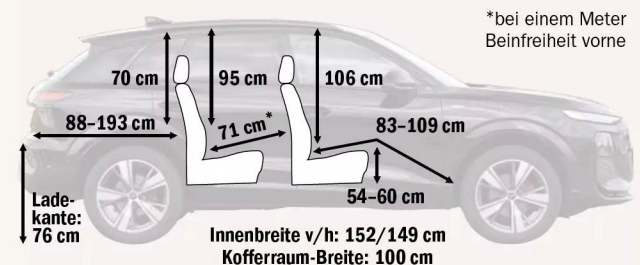
Preis & Kosten

★★★★☆

Preislich zwischen den Basis-Versionen von BMW X1 und dem etwas geräumigeren Mercedes GLB. Fein: lange Service-Intervalle, sehr dichtes Werkstatt-Netz, Testverbrauch entsprach der Werksangabe. Minus: nur zwei Jahre Herstellergarantie – jedoch erweiterbar auf fünf Jahre (ab 719 Euro).

FAZIT

Rundum gelungener Kompakt-SUV ums teure Geld.



Im Vergleich zum Klassenschnitt:

★★★★★ viel besser ★★★★☆ besser ★★★☆☆ gleich ★★☆☆☆ schlechter ★☆☆☆☆ viel schlechter



TOURING
NIO eT5

Der erste seiner Art

Bereit für neue Wege – jetzt auch in Österreich



Auto Auer GmbH
Wienerstraße 78-82, 3500 Krems
02732 83501
office@auto-auer.at

Max Lampelmaier GmbH
Salzburger Straße 33, 5163 Mattsee
06217 5221-0
info@lampelmaier.at

nio-auto.at

Stromverbrauch nach WLTP kombiniert: 19,3-21,9 kWh/100km; CO₂ Emissionen kombiniert: 0 g/km; CO₂-Klasse A.
Das Bild dient nur zur Veranschaulichung.

Mit dem Facelift verabschiedete sich zwar der Type R, doch der zivile Civic nimmt nun deutlich angriffslustigere Formen an. „Platinum White Pearl“ kostet 790 Euro extra, Grau wäre Serie



Honda Civic e:HEV 2.0i-MMD Hybrid Advance

Held des Alltags

Honda verpasst seinem Vollhybrid-Kompakten Civic eine dezente Auffrischung.

Seit 2021 fährt der Honda Civic in elfter Generation vor. Jetzt ist ein klassisches Facelift fällig. Schürzen und Scheinwerfer wurden nachgeschärft, der Kühlergrill ist nun angewinkelt. Die Nebelscheinwerfer entfallen, deren Aufgabe übernimmt fortan das überarbeitete Lichtsys-

tem. Frische Felgen-Designs und eine neue Farbe runden die Außen-Auffrischung ab.

Im Innenraum geht es nun etwas dunkler zu, Säulen und Dachhimmel sind jetzt immer schwarz. Ab Ausstattungs-Niveau „Elegance“ spielt es kabelloses Laden in der Mittelkonsole. Ein neuer Hochgeschwindig-

keits-Chip sorgt obendrein für flottere Reaktionen der Assistenzsysteme.

Unter der Haube bleibt alles beim bewährten Antrieb. Im Prinzip hat der Civic ein seriell Hybrid-System, sprich: allein der Elektromotor mit 184 PS treibt die Vorderräder an, der 143 PS-Benziner dient rein als

Stromerzeuger für den 1,1 kW kleinen Zwischenspeicher.

Bisher überzeugte die Kombination nur bedingt, das ständig zum Gaspedal unsynchrone Motor-Aufheulen war meist irritierend. Neuerdings setzt Honda auf eine Lösung mit simulierten Gangsprüngen, weshalb sich der Civic nunmehr wie ein normales Automatik-Auto anfühlt. Als Zugabe klingt der Saugmotor richtig ansprechend, und ohne Verluste durch die Antriebsachse wirkt er noch motivierter.

Dieser Hybrid macht Laune, zumal der Verbrenner auf Wunsch sofort anspricht und für Strom-Nachschub sorgt. Von der Ampel weg zieht man mit unmittelba-

DATEN UND FAKTEN

■ **R4**, 16V, **1993 ccm**, **143 PS** (107 kW) bei 5900/min, max. Drehmoment **186 Nm** bei 4500/min, E-Motor (= Systemleistung) **184 PS** (135 kW) bzw. **315 Nm**, Akku **1,1 kWh**, Vorderradantrieb mit fixer Übersetzung, Scheibenbremsen v/h (v. bel.), L/B/H **4560/1890/1408 mm**, Radstand **2734 mm**, **5** Sitze, Wendekreis **11,6 m**, Reifendim. **235/40 R 18**, Tankinhalt **40 l**, Reichweite **715 km**, Kofferraumvol. **404-1187 l**, Leergewicht (EU) **1533 kg**, zul. Gesamtgew. **1930 kg**, max. Anh.-Last **750 kg**, 0–100 km/h **8,1 sec**, Spitze **180 km/h**, Steuer (jähr.) **€ 509,76**, Werkstätten in Österreich **54**, Service alle **20.000 km** (mind. 1x/Jahr), WLTP-Normverbr. kombiniert **5,0 l**, Testverbr. **5,6 l** **ROZ 95**, CO₂ (Norm/Test) **114/129 g/km**

■ **Serienausstattung**: sechs Airbags plus Zentral-Airbag, zwei Knieairbags, Seitenairbags hinten, Notbrems-, Toterwinkel-, Querverkehrs-, Spurhalte-, Auspark-, Stau- und Spurführungs-Assistent, Adaptiv-Tempomat mit Stop and Go-Funktion, Verkehrszeichenerkennung, Zweizonen-Klimaautomatik, digitale Instrumente 10,2 Zoll, 9 Zoll-Touchscreen, Navigation, Sprachsteuerung, Premium-Sound mit 12 LS und Subwoofer, 4x USB-C, induktive Ladeschale, Lederpolsterung, E-Vordersitze, Sitzheizung v, Lenkradheizung, akustische Einparkhilfe v+h, Rückfahrkamera, automatisch abblendender Innen Spiegel, elektrisch klappbare Außenspiegel, schlüsselloser Zugang, Panorama-Glasschie-

bedach, abgedunkelte Fondscheiben, Alarmanlage, 18 Zoll-Aluräder etc.

■ **Extras**: Sport-Paket (Front- und Heckspoiler, Seitenschweller, schwarze Außenspiegel-Kappen und Embleme etc.) € 1690,-, Sport-Paket „Plus“ (Scheinwerfer-Dekor, Heckschürze) € 850,-, Metallic-Lackierung ab € 790,-, alternative Räder-Design € 1490,-, Ambientebeleuchtung rot o. weiß ab € 1090,-, Akzentteile Silber oder Bronze € 1650,-, Anhängerkupplung abnehmbar € 1390,- etc.

■ **Grundpreis: € 43.190,-**
(der o.a. Variante, alle Preise inkl. 4% NoVA)



Sportlich eingerichteter Steuer-raum. Kleiner 9 Zoll-Touchscreen, aber dafür noch echte Tasten und Drehregler mit Hinterleuchtung



Die Beinfreiheit ist im Fond sehr angenehm, die Kopffreiheit aber vorne wie hinten mäßig, vor allem mit dem Panorama-Schiebedach der „Advance“-Ausstattung. Praktisch: Rollo als Gepäckraumabdeckung

rem Elektroschub zügig davon, darüber hinaus fährt der Civic selten im reinen EV-Modus.

Das Resultat: Eine Vier vor dem Komma ist innerstädtisch machbar, auf der Autobahn sind gut sechseinhalb Liter realistisch. Der Fahrspaß wird mit einem hervorragenden Gefühl für die gefahrene Geschwindigkeit gefüttert, man ist also selten unmerkelt zu schnell unterwegs.

Hinzu kommt das sportliche Fahrgefühl. Der Civic liegt straff auf der Straße, filtert dennoch alle störenden Unebenheiten weg und liefert genau den richtigen Grad an Rückmeldung. Dazu

passt die nicht extrem direkte, aber doch zielgenaue Lenkung. Diese gefällt durch angenehmen Widerstand und ebensolche Kommunikation mit der Straße.

Doch auch die Bedienung passt. Drehregler und analoge Tasten erfreuen den Fahrer und dienen der Verkehrssicherheit. Diese konservative Auslegung gefällt in der Praxis, zumal im Vergleich zu manchem Mitbewerber. Vielleicht kommt ja die große Zeit des Civic noch, ein häufigerer Auftritt im heimischen Straßenbild hätte sich der japanische Golf-Gegner jedenfalls verdient. **Bernhard Reichel**



Scheibenwischer trotz Fließheck: kein Augenschmaus, aber praktisch

Motor & Getriebe

★★★★☆

Zügige Beschleunigung des E-Motors, dabei angenehme simulierte Fahrstufen des kultivierten Saug-Benziners. Laut nur bei abruptem Leistungsabruf. Bloß kurzes rein elektrisches Fahren möglich. Die Rekuperation ist in vier Stufen per Lenkrad-Wippen verstellbar – vom Adaptiv-Modus ist nicht viel zu spüren.

Fahrwerk & Traktion

★★★★☆

Straffes, wankfreies Fahrwerk mit viel Restkomfort & Rückmeldung. Nicht übertrieben direkte, aber zielgenaue Lenkung mit sportlichem Widerstand. Agiles Handling. Kräftige, gut dosierbare Bremsen. Im Nassen Traktions-Schwächen beim zügigen Ampelstart.

Bedienung & Multimedia

★★★★☆

Angenehme Sitzposition auf großen und seitenhaltreichen Sitzen. Echte Tasten und Drehregler für Klimasteuerung und Lautstärke, logisch aufgebautes Multimedia-Menü, Sprachsteuerung verbesserungswürdig. Viele, wenn auch kleine Ablagen. Übersicht vorne gut (schmale A-Säulen), nach hinten schlecht, großer Wendekreis.

Innen- & Kofferraum

★★★★☆

Gute Bewegungsfreiheit in beiden Reihen, Kopffreiheit aber bescheiden. Außenlänge und somit Kofferraum über Golfklasse-Format. Fondlehnen 2:1 umlegbar, dabei kleine Stufe. Der beim „Advance“ serienmäßiger Subwoofer kostet 20 Liter. Gepäckraumabdeckung als praktisches seitliches Rollo. Mittelhohe Ladekante.

Dran & Drin

★★★★★

In der höchsten von drei Ausstattungsstufen üppig bestückt. Wer etwa auf induktive Ladeschale, Lenkradheizung, adaptives Fernlicht, Panorama-Schiebedach, Premium-Sound oder Leder verzichten kann, spart 3200 Euro beim Downgrade auf die mittlere Linie „Sport“. Fein: Materialien und Verarbeitung.

Schutz & Sicherheit

★★★★★

Die sechs Standard-Airbags werden durch einen Zentralairbag, Knieairbags auf beiden Seiten und Seitenairbags im Fond konkurrenzlos maximiert. Das adaptive Fernlicht (Serie beim „Advance“) leuchtet ähnlich kraftvoll wie Matrix-LED-Scheinwerfer. Unauffällige und gut funktionierende (mittelschnell deaktivierbare) Assistenten auf Höhe der Zeit.

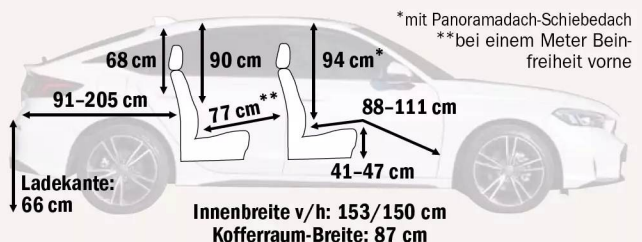
Preis & Kosten

★★★★☆

Kein Schnäppchen, ausstattungsbereinigt aber OK. Teurer als seine direkten (wenn auch durchwegs kürzeren) Konkurrenten. Sehr sparsam in der Stadt, angemessen auf der Autobahn. Jahresservice Pflicht, Wartungspaket für fünf Jahre 2190 Euro. Niedrige Kfz-Steuer. Drei Jahre bzw. 100.000 Kilometer Garantie (fünf Jahre auf Hybrid-Komponenten, bei Service-Treue bis zu acht Jahre und 150.000 Kilometer). Überschaubar dichtes Werkstattnetz.

FAZIT

Sparsame, aber keinesfalls spaßarme Alternative in der Golfklasse.



Im Vergleich zum Klassenschnitt:

★★★★★ viel besser ★★★★☆ besser ★★★☆☆ gleich ★★★★★ schlechter ★☆☆☆☆ viel schlechter

In der GS-Version zeigt sich der Mokka mit markanter All-Black-Schürze und Chrom-Detox statt Glanzleisten. Das Testauto kam in Kolibri-Blau – Auffallen ohne Aufpreis



Frischer Kaffee

Kleines Mokka-Update: frischer Schuss für Opels City-SUV

Nach dem Motto „Black is beautiful“ verzichtet Opel auf Bling-Bling in Chrom und hat seinem SUV-Bestseller heuer einen optischen Feinschliff gegönnt. Auch beim Thema Scheinwerfer setzt die Marke auf ein neues Design: Drei separate Lichtblöcke ersetzen die bisherige durchgehende Linie und verleihen dem Mokka einen frischeren, markanteren Ausdruck. Im Innenraum zeigt sich der Bestseller mit einem neuen sportlicheren Lenkrad und gewohnt solider Ergonomie. Lobenswert: Die Rüsselsheimer bleiben ihrer Bedien-Philosophie treu: Es gibt weiterhin echte Tasten und Drehregler – zwar weniger als vor dem Facelift, aber immer noch genug, um sich nicht in Touchscreen-Menüs zu verlaufen.

Die Auswahl an Varianten bleibt übersichtlich: Vier Ausstattungslinien und eine kurze Liste an Extras machen die Konfiguration angenehm einfach. Wer optisch Akzente setzen will, kann für 367 Euro die Motorhaube in Schwarz lackieren lassen. Auch beim Antrieb zeigt sich der stets frontgetriebene Mokka vielseitig. Vom klassischen Benziner mit Sechsgang-Handschaltung ab 25.920 Euro bis zum elektrifizierten Topmodell GSe mit 280 PS ist alles dabei. ◀

Zwei Zehn-Zoll-Displays liefern den digitalen Auftritt, flankiert von echten Tasten und Reglern. Der variable Ladeboden (Option) lässt sich in zwei Ebenen arretieren



■ **R3, 12V, Turbo, 1199 ccm, 136 PS** (100 kW) bei 5500/min, max. Drehmoment **230 Nm** bei 1750/min, 48V-Mildhybrid, E-Motor **28 PS** (21 kW) bzw. **51 Nm**, Sechsgang-Doppelkupplungsgetriebe, Vorderradantrieb, Scheibenbremsen v/h (v. bel.), L/B/H **4150/1787/1535 mm**, Radstand **2557 mm**, 5 Sitze, Wendekreis **10 m**, Reifendimension **215/60 R 17**, Tankinhalt **44 l**, Reichweite **814 km**, Kofferraumvolumen **350–1105 l**, Leergewicht (EU) **1362 kg**, zul. Gesamtgewicht **1750 kg**, max. Anhängelast **1200 kg**, 0–100 km/h **8,2 sec**, Spitze **209 km/h**, Steuer (jährlich) **€ 423,36**, Werkstätten in Österreich **153**, Service alle **30.000 km** (mind. 1x/Jahr), WLTP-Normverbrauch kombiniert **4,8 l**, Testverbrauch **5,4 l** **ROZ 95**, CO₂ (Norm/Test) **109/124 g/km**

■ **Serienausstattung:** sechs Airbags, Spurhalte- und Spurführungs-Assistent, Verkehrszeichen- und Müdigkeitserkennung, Einparkhilfe h, Rückfahrkamera, 10 Zoll-Instrumente, 10 Zoll-Multimediasystem, Klimaautomatik, Sitze in Stoff/Leder-Optik, kabelloses Android Auto & Apple CarPlay, Licht, Regen- und Fernlichtsensor, abgedunkelte Fond-Seitenscheiben, Aluminium-Pedale, 17 Zoll-Alufelgen, vier E-Fensterheber, FB-Zentralsperre etc.

■ **Extras:** Sitz- und Lenkradheizung € 350,-, Komfort Paket GS (doppelter Kofferraumboden, autom. abblend. Innenspiegel etc.) € 270,-, Techpaket GS (Matrix-LED-Scheinwerfer, Toterwinkel-Assistent, Einparkhilfe v, el. Außenspiegel, Frontkollisionswarner, adaptiver Tempomat, schlüsselloser Zugang, Lenkradheizung) € 1920,-, Metalllic-

Motor & Getriebe

★★★★☆

Der Dreizylinder-Turbo arbeitet kräftig und spritzig, der E-Boost sorgt beim Anfahren für spürbaren Schub. Im Sport-Modus deutlich agiler. Die Sechsgang-Doppelkupplungs-Automatik hält gern die Drehzahl, schaltet jedoch weich und präzise.

Fahrwerk & Traktion

★★★★☆

Das Fahrwerk zeigt sich komfortabel abgestimmt, bleibt aber straff genug für zügige Kurven. Kurze Stöße dringen leicht in den Innenraum durch. Im Grenzbereich bleibt das Heck stabil, das ESP greift hart, aber effektiv ein. Lenkung direkt und präzise, unauffällig gute Bremsen, solide Traktion.

Bedienung & Multimedia

★★★★☆

Bequeme Sitze mit gutem Seitenhalt. Logisch aufgebautes Widescreen-Cockpit. Das Multimedia-Menü ist nach kurzer Eingewöhnung intuitiv bedienbar, die Navi-Grafik wirkt aber etwas veraltet. Positiv: echte Drehregler und Tasten für Klima und Display. Nur Einzonen-Klimaanlage. Sprachsteuerung in Ordnung. Gute Rundumübersicht mit serienmäßiger Rückfahrkamera. Viele praktische Ablagen.

Innen- & Kofferraum

★★★★☆

Viel Bewegungsfreiheit vorne, hinten genug Kofferraum, aber knapp bei den Knien. Das Gepäckabteil ist ausreichend groß, hat jedoch eine hohe Ladekante. Beim Umlegen der 2:1-Fondlehnen entsteht nur dann keine Stufe, wenn der optionale doppelte Boden an Bord ist.

Dran & Drin

★★★★☆

Mit rund 3000 Euro Aufpreis gäbe es beim Sprung vom getesteten GS auf den „Ultimate“ das volle Mokka-Paket: 18-Zöller, Einparkhilfe vorn und hinten, Matrix-LED-Licht, Navi, elektrisch klappbare Spiegel und schlüsselloser Zugang sowie einige Assistenzsysteme – diese Extras sind aber auch einzeln oder über Pakete beziehbar. Verarbeitung solide, Innenraum-Materialien nicht sehr hochwertig.

Schutz & Sicherheit

★★★★☆

Sechs Airbags sind Standard. Die Assistenzsysteme arbeiten zuverlässig, die akustischen Warnhinweise lassen sich einfach deaktivieren.

Preis & Kosten

★★★★☆

Deutlich günstiger als Konzern-Bruder DS 3, etwas teurer als der Peugeot 2008. Zwei Jahre Hersteller-Garantie, jährlicher Service vorgeschrieben. Dichtes Werkstattnetz. Sparsam beim Verbrauch.

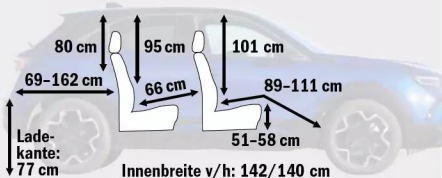
FAZIT

Sympathischer City-SUV mit agilem und sparsamem Antrieb.

Lackierung ab 499,-, Motorhaube in Schwarz € 367,-, „ReNewKnit“ Paket (Kunstledersitze mit Massage-Funktion, Sitzheizung v, Lenkradheizung, doppelter Kofferraumboden, aut. abblendender Innenspiegel) € 829,-, Navigationssystem € 749,-, 18-Zoll-Aluräder € 299,- etc.

■ **Grundpreis: € 32.190,-**

(der o.a. Variante, alle Preise inkl. 3% NoVA)



Im Vergleich zum
Klassenschnitt:

★★★★★
viel besser

★★★★☆
besser

★★★☆☆
gleich

★★☆☆☆
schlechter

★☆☆☆☆
viel schlechter

Der neue Citroën C5 Aircross

Verfügbar als 100% elektrisch, Hybrid und Plug-in Hybrid



Ab **31.490 €**

bei Finanzierung und Versicherung über die Stellantis Bank*

Winterkomplettäder gratis*

BIS ZU
8
JAHRE

CITROËN.
WE CARE
GARANTIE

*Stand: November 2025. Verbrauch kombiniert: 5,3 l/100km; CO2-Emission kombiniert: 121 - 122 g/km. Aktionspreis € 31.490,- für den C5 Aircross YOU Hybrid 145; beinhaltet € 1500,- Aktionsbonus, € 1500,- Finanzierungsbonus (bei Finanzierung über die Stellantis Bank SA), € 500,- Versicherungsbonus (bei Abschluss eines Versicherungs-Vorteilssets, bestehend aus Kfz Haftpflicht, Kasko und Insassenunfallversicherung, GARANTA Versicherungs-AG Österreich) Mindestlaufzeit 36 Monate. Gültig für Konsumenten bei Kauf eines Neuwagens bis 31.12.2025. Inkludiert vier Winterkomplettäder 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

Neues Topmodell beim Crossover von Mini, traditionell mit „John Cooper Works“ etikettiert. Silber wäre die einzige aufpreisfreie Farbe



Hoch-Volt

Kleiner Hochbau-Elektriker als sportliches Topmodell

Wem der „klassische“ Mini selbst als Fünftürer zu klein ist und der SUV Countryman zu groß, um nicht zu schreiben: zu wenig Mini, dem bietet sich seit gut einem Jahr der Aceman an. Auch von der Höhe her liegt er zwischen den beiden Brüdern, motorisiert wird der in China produzierte Crossover ausschließlich elektrisch. Soweit zur Einordnung. Bislang gab es den Aceman in zwei verschiedenen Leistungsstufen, vor kurzem kam mit dem JCW ein neues Topmodell dazu. 8250 Euro teurer als die zweitstärkste Variante, bietet er zusätzlich 40 PS und 20 Nm sowie etwas Optik-Aufputz und ein Plus an Ausstattung, etwa HiFi-Sound, induktives Handyladen, Headup-Display, Sitzheizung, schlüssellosen Zugang, Fernlicht-Assistent oder automatisch abdblendende Spiegel.

Zwei kWh mehr Verbrauch laut Werk kosten freilich 50 Kilometer Reichweite, bei uns im Praxistest lautet das Plus nur auf 0,5 kWh – die daraus resultierende Reichweite von 285 Kilometern qualifiziert den Aceman John Cooper Works also auch fürs städtische Umland. Außerhalb der Stadtmauern gewinnt das straffere Fahrwerk an Bedeutung – ganz so hart wie der im letzten Heft getestete, 2000 Euro billigere Dreitürer agiert der Aceman zum Glück nicht. Die Traktions-Probleme sind aber auch hier evident. ◀

Großes Rund-Display wie bei allen modernen Minis, der Lenkrad-Kranz ist gar dick geraten. Die bequemen und in weitem Bereich verstellbaren Sportsitze sind nicht zu eng geschnitten



■ **Synchronmotor**, Spitzenleistung **258 PS** (190 kW), Dauerleistung 102 PS (75 kW), max. Drehmoment **350 Nm**, Akku (netto) **49,2 kWh**, Vorderradantrieb mit fixer Übersetzung, Scheibenbremsen v/h (v bel.), L/B/H **4079/1754/1514 mm**, Radstand **2606 mm**, 5 Sitze, Wendekreis **11,1 m**, Reifendimension **225/40 R 19**, Kofferraumvolumen **300–1005 l**, Leergewicht (EU) **1825 kg**, zul. Gesamtgewicht **2355 kg**, max. Anh.-Last **750 kg**, 0–100 km/h **6,4 sec**, 60–100 km/h **3,5 sec**, Spitze **200 km/h**, Steuer (jähr.) **keine**, Werkstätten in Österreich **63**, Service alle **30.000 km** (mind. alle 2 Jahre), WLTP-Normverbr. kombiniert **16,0 kWh**, Testverbrauch **17,2 kWh**, Reichweite Norm/Test **355/285 km**, Ladedauer bei **11 kW** (100%) **5:50 Std.**, bei **95 kW** Gleichstrom (80%) **31 Min**

■ **Serienausstattung**: sechs Airbags, Toterwinkel- und Spurhalteassistent, Tempomat, LED-Scheinwerfer, Rückfahrkamera, Einparkhilfe v/h, Regen- und Lichtsensor, adaptive LED-Scheinwerfer, Fernlicht-Assistent, Zweizonen-Klimaatomatik, induktive Handyladen, Alarmanlage, Außenspiegel automatisch abdblendend, Head-up-Display, schlüsselloser Zugang, heizbare Kunstleder-Sportsitze, 9,4 Zoll-Touchscreen, Sprachsteuerung, vier USB-C-Slots, Navigationssystem, Harman Kardon Surround Sound, heizbares Multifunktions-Sportlenkrad, Wärmepumpe, Mode 3-Ladekabel, Lackierung Silbermetalllic, 19 Zoll-Aluräder etc.

■ **Extras**: Anhängerkupplung € 606,-, Paket M (Panoramadach) € 1104,-, Paket L (zusätzlich Aug-

Motor & Getriebe

★★★★☆

Guter, aber nie aggressiver Vortrieb, Boost-Knopf am Lenkrad aktiviert für kurze Zeit die volle Power. Fünf Rekuperationsstufen bis zu One Pedal-Drive plus guter Adaptiv-Modus.

Fahrwerk & Traktion

★★★★☆

Straffe Fahrwerkabstimmung inklusive Hoppeln bei aufeinanderfolgenden Autobahn-Querfugen. Traktion bei stärkerem Power-Einsatz ein Problem. Angenehm direkte Lenkung, agiles Handling. Bessere Bremsen als bei den schwächeren Brüdern.

Bedienung & Multimedia

★★★★☆

Die Sitzposition auf den in weitem Bereich verstellbaren Sport-Möbeln passt. Zentrales (hochauflösendes) Rund-Display recht einfach zu bedienen, einige Shortcuts zu Untermenüs, flottes Betriebssystem, aber kleine virtuelle Tasten. Fein: USB-C-Slots auch hinten, gute Ablagen (doch kleines Handschuhfach). Headup-Display über kleine Scheibe hilfreich.

Innen- & Kofferraum

★★★★☆

Klassenübliche Platzangebot, Fond-Zustieg durch enge Türen nicht extrem bequem. Kofferraum groß genug, dank doppeltem Boden keine Stufe nach Umliegen der 2:1-Fondlehne. Relativ hohe Ladekante.

Dran & Drin

★★★★☆

Ordentliche, beim Topmodell JCW nochmals angereicherte Serienausstattung. Extras eigentlich nur über drei fair kalkulierte Aufpreis-Pakete. Solide Verarbeitung, sympathische Materialien.

Schutz & Sicherheit

★★★★☆

Keine Highlights beim Airbag-Aufkommen. Einige Assistenten Serie (Gebimmel rasch abstellbar), Adaptiv-Tempomat und automatische Spurführung nur beim teuersten Aufpreis-Paket.

Reichweite & Laden

★★★★☆

Reichweite für einen City-SUV absolut akzeptabel, in der Stadt sehr sparsam. Gleichstrom-Laden mit mittelmäßigen 95 kW.

Preis & Kosten

★★★★☆

Der etwa größere Abarth 600e kostet gleich viel, ist aber mit Ausnahme seiner 20-Zöller etwas schlechter ausgestattet. Alfa Junior und Opel Mokka GSE sind stärker und teurer, alternativ gäbe es noch die etwas kleinere und ähnlich bepreiste Alpine A290. Fein: braver Verbrauch, lange Service-Intervalle. Nur gesetzliche Gewährleistung, Garantie-Pakete bis zu vier Jahre beinhalten auch das Service.

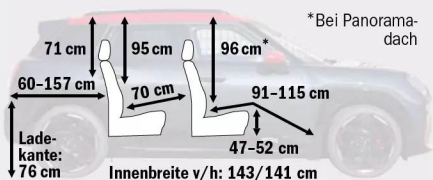
FAZIT

Flotter Strom-SUV für die Stadt mit Schwächen bei Fahrkomfort und Traktion.

mented Reality Navi, Rundumkameras) € 1632,-, Paket XL (zusätzlich elektr. verstellbarer Ergo-Sitz, Innenraumkamera, Anhängerkupplung, Querverkehrs-Assistent, Adaptiv-Tempomat, autom. Spurführung etc.) € 3702,-, Sonderlackierung € 654,-

■ Grundpreis: € 42.500,-

(der o.a. Variante abzügl. Importeurs-Prämie)



Die Symbiose zwischen Verbrenner und Elektromotor gelingt mit dem nun kräftigeren Hybrid-Antrieb im Renault Symbioz noch besser



Noch symbiotischer

Französischer Kompakt-SUV mit erhöhter Hybrid-Power

Den Renault Symbioz gibt es seit etwas mehr als einem Jahr, mit seinen 4,41 Metern füllt er die SUV-Lücke zwischen Captur (4,24 Meter) und Austral (4,51 Meter). Dabei verwendet er die flexible Plattform des Scénic, der den Elektriiker gibt, während der Symbioz als Mild- und Vollhybrid erhältlich ist. Für ein Facelift ist der Kompakt-SUV zu jung, nicht aber für einen stärkeren Hybrid-Antrieb: Statt 143 PS stehen nun 158 Pferdchen an Gesamtleistung zu Buche. Durchaus stämmige, weil der Hubraum des Vierzylinders von 1600 auf 1800 Kubikzentimeter vergrößert wurde.

Zwar ist der Verbrenner nach wie vor ein Saugbenziner, doch sein Drehmoment wurde von 149 auf 170 Newtonmeter gesteigert. Gemeinsam mit dem unveränderten Elektromotor bringt man es nun auf insgesamt 265 statt 250 Nm. Das wirkt sich nicht nur beim Beschleunigen positiv aus (100 km/h werden aus dem Stand um 1,5 Sekunden früher erreicht), sondern auch beim Verbrauch, der aufgrund der höheren Kraftreserven um fast einen halben Liter gesunken ist. Vor allem auf der Autobahn wirkt der Benziner weniger angestrengt. Der Preisunterschied hält sich mit einem Plus von 300 Euro in engen Grenzen – angesichts der aktuellen Inflation fast schon eine Verbilligung. ◀

Übersichtliches Cockpit mit gelungener Google-Software. Der recht große Kofferraum ist durch Lehnen-Umlegen (2:1) und Verschieben der Fondbank erweiterbar



Motor & Getriebe

★★★★☆

Zügiges Beschleunigen dank Elektro-Hilfe, der hubraumvergrößerte Saug-Benziner agiert dazu drehmomentstärker als sein Vorgänger. Häufiges rein elektrisches Fahren, vor allem im City-Betrieb. Zum Laden des kleinen Akkus lässt die sanft schaltende Automatik den Verbrenner manchmal hörbar hochdrehen.

Fahrwerk & Traktion

★★★★☆

Komfortable Federung ohne Wank-Tendenzen. Sicheres Fahrverhalten, schnell und sanft regelndes ESP. Relativ direkte, durchaus präzise Lenkung. Solide Bremsen, die Traktion stößt bei Nässe fallweise an ihre Grenzen.

Bedienung & Multimedia

★★★★☆

Ergonomische Sitzposition auf großem und bequemem Gestühl. Übersichtliche Multimedia-Ausstattung mit leicht verständlicher Google-Software. Induktives Handyladen, Sprachsteuerung nur übers eigene Telefon. Gepiepse der Assistenzsysteme per Knopfdruck blitzschnell wegschaltbar. Große und bequeme Sitze. Viele, aber nicht allzu große Ablagen.

Innen- & Kofferraum

★★★★☆

Passable Platzverhältnisse vorn, im Fond sind Bein- und Kopffreiheit deutlich eingeschränkt – letztere vor allem bei Panoramadach (Option). Großer Kofferraum mit eher hoher Ladekante. Fondbank um 16 Zentimeter verschiebbar, nach Umlegen der 2:1-Lehnen entsteht keine Stufe.

Dran & Drin

★★★★☆

In der zweitbesten Ausstattung „Esprit Alpine“ recht fein bestückt, die Anzahl der Extras bleibt überschaubar. Nochmals um 4000 Euro günstiger ist die durchaus nicht karge Einstiegs-Version „Evolution“. Nette Materialien, solide Verarbeitung.

Schutz & Sicherheit

★★★★☆

Standard-Programm an Airbags, dafür sind abgesehen von der Spurführung zahlreiche Assistenzsysteme Serie – weitere gibt es übers Aufpreis-Paket.

Preis & Kosten

★★★★☆

Günstiger als Honda HR-V, Nissan Qashqai und Toyota Corolla Cross, gleichauf mit dem Hyundai Kona. Preislich geschlagen geben muss sich der Symbioz nur dem (leistungsschwächeren) Dacia Duster. Ansprechender Test-Verbrauch. Jährliches Service mit langen Kilometer-Intervallen, dichtes Werkstatt-Netz, sehr günstige Kfz-Steuer.

FAZIT

Optisch und preislich attraktiver Hybrid-SUV im Kompakt-Format.

■ **R4, 16V, 1789 ccm, 109 PS (80 kW)** bei 5600/min, max. Drehmoment **170 Nm** bei 3750/min, E-Motor **49 PS (36 kW)** bzw. **205 Nm**, Systemleistung **158 PS (116 kW)** bzw. **265 Nm**, Akku **1,4 kWh**, 2+4-Gang-Automatik, Vorderradantrieb, Scheibenbremsen v/h (v bel.), L/B/H **4413/1797/1575 mm**, Radstand **2638 mm**, **5** Sitze, Wendekreis **11,1 m**, Reifendimension **225/45 R 19**, Tankinhalt **48 l**, Reichweite **960 km**, Kofferraumvolumen **492-1582 l**, Leergewicht (EU) **1465 kg**, zul. Gesamtgewicht **1920 kg**, max. Anh.-Last **1000 kg**, 0-100 km/h **9,1 sec**, Spitze **180 km/h**, Steuer (jährlich) € **216,-**, Werkstätten in Österreich **154**, Service alle **30.000 km** (mind. 1x/Jahr), WLTP-Normverbrauch kombiniert **4,4 l**, Testverbrauch **5,0 l** **ROZ 95**, CO₂ (Norm/Test) **100/115 g/km**

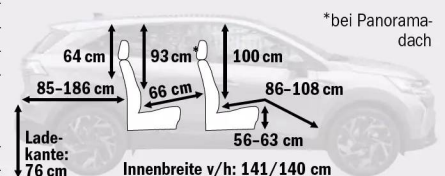
■ **Serienausstattung:** sechs Airbags, Notbrems-, Spurhalte- u. Aufmerksamkeits-Assistent, Verkehrszeichenerkennung, LED-Scheinwerfer mit Fernlicht-Automatik, Licht- und Regensensor, digitale Instrumente 10 Zoll, 10,4 Zoll Touchscreen-Multimedia-System mit USB/Bluetooth-Schnittstelle und 6 LS, Apple CarPlay & Android Auto, DAB-Tuner, Google-basierte Navigation, 4x USB-C, induktives Handyladen, Klimaautomatik, Außenspiegel el. klappbar, Innenspiegel automatisch abblendend, Stoff-/Kunstleder-Polsterung, Lenkradheizung, akustische Einparkhilfe v+h, Rückfahrkamera, abgedunkelte Fondscheiben, Fondbank 2:1 umklapp- und längsverschiebbar, schlüsselloser Zugang, 19 Zoll-Aluräder etc.

■ **Extras:** Advanced Driving & Park Assist-Paket (Totwinkel-, Autobahn-, Stau- und Einpark-Assistent, Adap-

tiv-Tempomat, Querverkehrswarner h, Rundumkameras etc.) € 1109,-, Winterpaket Plus (Sitzheizung v, Frontscheibenheizung, E-Vordersitze) € 605,-, Harman Kardon-Sound mit 12 LS € 847,-, Panoramadach € 1513,-, sensorgesteuerte E-Heckklappe € 484,-, Notrad € 121,-, Metallic-Lack ab € 726,-

■ Grundpreis: € 35.290,-

(der o.a. Variante, alle Preise inklusive 1% NoVA)



Im Vergleich zum Klassenschnitt: ★★★★★ viel besser ★★★★★ besser ★★★★★ gleich ★★★★★ schlechter ★★★★★ viel schlechter



„Bright“ in der Modellbezeichnung steht beim Volvo XC90 für Chrom anstelle dunkler Akzente (wie beim kostenneutralen „Dark“)

Alter Schwede!

SUV für Sieben: der **größte und stärkste Volvo** im Test

Ja, der Volvo XC90 ist ein alter Schwede, schließlich gibt es ihn in seiner zweiten Generation seit zehn Jahren. Fit gehalten wurde der 4,95 Meter lange und 2,3 Tonnen schwere Siebensitzer mit Facelifts in den Jahren 2019 und 2024. Im Vorjahr erhielt der größte Volvo einen eleganteren Kühlergrill, flachere Scheinwerfer, kleine Adaptionen im Innenraum und Modernisierungen der elektronischen Art.

Wie gehabt treibt der Elektromotor beim Plug-in-Hybrid die Hinterachse an, der Verbrenner kümmert sich ausschließlich um die Vorderräder. Das spart die Kardanwelle und damit auch Gewicht. Allerdings funktioniert die Organisation der beiden Antriebe nicht immer ganz souverän. Angenehm dagegen: der Einpedal-Modus. Die etwas anachronistische Querblattfeder an der Hinterachse kontert man am besten mit der hervorragend komfortablen Luftfederung, die im „Executive-Paket“ samt feinem Sound, Massage-Sitzen und 22-Zöllern um nicht ganz billige 7140 Euro enthalten ist. Neu ist im Jahr 2025 nur der auf 3,5 Liter erhöhte WLTP-Verbrauch, und der einzig aufgrund eines geänderten EU-Messverfahrens. Wobei wir diesen Wert im Test unterbieten konnten – mit am Start vollem Akku kamen wir auf den ersten 100 Kilometern auf 2,8 Liter. ◀

Der vertikale Touchscreen und der Wahlhebel aus Glas sind die optischen Highlights des wohllichen XC90-Cockpits. Selbst mit aufgestellten Sitzen der dritten Reihe verdient der Kofferraum seine Bezeichnung



■ **R4, 16V, Turbo plus Kompressor, 1969 ccm, 310 PS** (228 kW) bei 6000/min, max. Drehmoment **400 Nm** bei 3000/min, E-Motor **145 PS** (107 kW) bzw. **309 Nm**, Systemleistung **455 PS** (335 kW) bzw. **709 Nm**, Akku (netto) **14,7 kWh**, Achtgang-Automatik, Allradantrieb, Scheibenbremsen v/h (v bel.), L/B/H **4953/1923/1771 mm**, Radstand **2984 mm**, 7 Sitze, Wendekreis **12,1 m**, Reifendim. **275/40 R 21** (Testwagen-Bereifung 275/35 R 22), Tankinhalt **71 l**, Reichweite **875 (plus elektr. 65) km**, Kofferraumvolumen **262/640–1816 l**, Leergewicht (EU) **2297 kg**, zul. Gesamtgew. **2950 kg**, max. Anh.-Last **2400 kg**, 0–100 km/h **5,4 sec**, Spitze **180 (el. 140) km/h**, Steuer (jährlich) **€ 1607,04**, Werkstätten in Österreich **50**, Service alle **30.000 km** (mind. 1x/Jahr), WLTP-Normverbr. kombiniert **3,5–7,8 l**, Testverbrauch **2,8–8,1 l ROZ 95**, CO₂ (Norm/Test) **79–175/64–186 g/km**

■ **Serienausstattung:** sechs Airbags plus Fahrer-Knieairbag, Spurhalte-, Toterwinkel- und Querverkehrs-Assistent, Adaptiv-Tempomat, Matrix-LED-Licht, Bergabfahrassistent, 12,3 Zoll Digital-Instrumente, 11,2 Zoll Infotainment-System (Navi mit Google-Software u. Online-Diensten, WLAN, Soundsystem 600 Watt mit 14 LS, DAB, 4x USB-C), Head-up-Display, induktives Handyladen, Vierzonen-Klimaautomatik, Rundumkameras, akust. Einparkhilfe v+h, Spiegel aut. abblendend, Außenspiegel el. klappbar, E-Vordersitze, Sitzheizung v+h, Lenkradheizung, Leder-/Kunstlederpolsterung, integrierter Kindersitz, schlüsselloser Zugang, sensorgesteuerte E-Heckklappe, Panoramaschiebedach, 21 Zoll-Räder, Metallic-Lack (Grau), Ladekabel Mode 2 etc.

■ **Extras:** Executive-Paket (Luftfederung, Massage-Sitze v, Soundsystem 1410 Watt, 22 Zoll-Räder)

Motor & Getriebe

★★★★☆

Der Vierzylinder-Benziner arbeitet hörbar, wird aber nie laut. Gasannahme dank Elektro-Hilfe angenehm spontan, insgesamt ordentlich Punch. Das sanfte Automatik-Getriebe gönnt sich bei Kickdown eine Denkssekunde. Gelungener Ein-Pedal-Modus.

Fahrwerk & Traktion

★★★★☆

Souveränes Luftfeder-Fahrwerk beim Testwagen, weitgehend komfortabel trotz mindestens 21 Zoll großer Bereifung. Sicheres Fahrverhalten, auch dank kompromisslosem ESP. Präzise und leichtgängige, aber recht indirekte Lenkung. Keine Traktionsprobleme, solide Bremsen.

Bedienung & Multimedia

★★★★☆

Reaktionsschneller vertikaler Touchscreen mit solider und schnell durchschaubarer Google-Software. Klare, gut ablesbare Digital-Instrumente, Lautstärke-Drehregler. Tadellose Ergonomie, komfortables Gestühl, ausreichend Ablagen. Kabellose Smartphone-Integration nur für Android-Handys.

Innen- & Kofferraum

★★★★☆

Großzügige Platzverhältnisse vorne und in Reihe zwei, passabel in der dritten Sitzreihe (wobei der Zustieg dorthin mühsam ist). Großer und gut nutzbarer Kofferraum, die zwei hintersten Sitze versinken auf Wunsch komplett im Boden. Mittlere Fondsitze einzeln umklapp-, verstell- und verschiebbar.

Dran & Drin

★★★★☆

In der Topausstattung „Ultra“ sehr gut bestückt, die Extra-Auswahl ist mittelgroß, das Tarif-Niveau dabei fair. Sehr gute Verarbeitung, feine Materialien.

Schutz & Sicherheit

★★★★☆

Fahrer-Knieairbag als Luftpolster-Highlight, nahezu alle marktüblichen Assistenzsysteme serienmäßig – deren Gepiepse lässt sich schnell wegschalten.

Reichweite & Laden

★★★☆☆

Die Werksangabe für die E-Reichweite von 71 Kilometern wurde bei milden Außentemperaturen fast erreicht, die Konkurrenz schafft aber rund 100 Kilometer. Nachladen dauert bei 11 kW drei Stunden.

Preis & Kosten

★★★★☆

Der XC90 ist ausstattungsbereinigt gleich teuer wie der Audi Q7 sowie einen Hauch günstiger als BMW X5 und Mercedes GLE. Nur zwei Jahre Garantie, immerhin stufenweise verlängerbar. Verbrauch gewichtsbedingt in Ordnung.

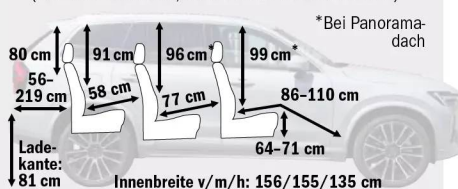
FAZIT

Positiv unauffällige Fixgröße unter den wuchtigen Hybrid-SUV.

€ 7140,-, Nappaleder-/Kunstlederpolsterung € 2220,-, Akustikverglasung € 1080,-, abgedunkelte Fondscheiben € 510,-, Trittbretter € 1416,-, Gepäckraumgitter € 312,-, Kofferraumnetz € 95,-, Alarmanlage € 540,-, 22 Zoll-Räder € 960,-, Metallic-Lack € 1200,-, Ladekabel Mode 3 (3-phasig) € 450,-, Wallbox ab € 1223,- etc.

■ **Grundpreis: € 98.250,-**

(der o.a. Variante, alle Preise inkl. 0% NoVA)





Trotz dicker Räder und wuchtiger Formen wirkt der Audi Q5 kompakt. „Tamboragrau Metallic“ kostet 1142 Euro extra, aufpreisfrei ist nur Weiß

Ansteckend

Audis frischer Mittelklasse-SUV als stärkerer Plug-in-Hybrid

Mittlerweile ist der Q5 in seiner dritten Generation angelangt. Neben steckerfreien Benzin- und Diesel-Versionen gibt es ihn wieder als Plug-in-Hybrid in den bekannten Leistungsstufen 299 und 367 PS. Die Grundlage bildet stets der Zweiliter-Turbo-Vierzylinder mit 252 PS, die höhere Leistung des Topmodells kitzelt die Software aus dem Elektromotor. Exakt 367 Pferde mobilisiert übrigens auch der Dreiliter-V6 im SQ5, allerdings fallen hier 19 Prozent Nova und damit 25.000 Euro extra an, dazu frisst die höhere Kfz-Steuer einen glatten Tausender im Jahr zusätzlich.

Der Gewichtsunterschied ist nicht mehr gravierend, das gleiche Temperament darf man sich jedoch nicht erwarten. Der e-Hybrid ist gezähmt und artig, das Anfahren stets elektrisch und nicht nur wenige Meter. Die beiden Motoren arbeiten harmonisch zusammen, die Dämmung ist ebenfalls sehr gut – um den Verbrenner wirklich zu hören, muss man das rechte Pedal schon durchtreten. Dann schiebt das Gespann jedoch kräftig an. Rein elektrisches Fahren klappt mit gutem Vortrieb und bis 140 km/h. Passt der Akkustand, mischt sich der Verbrenner selten bis nie ein. Komfortabel ist auch der Innenraum samt sportlichem Gestühl – hier lässt es sich wunderbar reisen. ◀

Das leicht geschwungene Display-Duo macht ergonomisch Sinn, der Touchscreen für den Beifahrer kostet extra. Die feinen Sportsitze passen jeder Statur und haben eine ausziehbare Schenkelaufleger



Motor & Getriebe

★★★★☆

E-Boost kaschiert dezente Gedenksekunde des kultivierten Vierzylinders. Reichlich Überhol-Kraft. Flotte, sanfte Doppelkupplung. Rangieren meist elektrisch, EV-Modus mit drei Rekupeationsstufen.

Fahrwerk & Traktion

★★★★★

Komfortabel abgestimmtes Serien-Sportfahrwerk, sehr sicher in Kurven, keine Lastwechsel-Tücken. Lenkung für den Karosserie-Aufbau fast etwas zu direkt. Sehr bissige Bremsen, tolle Traktion.

Bedienung & Multimedia

★★★★☆

Ideale Sitzposition auf seitenhaltreichen wie bequemen Möbeln. Scharfe, fahrgerechte Displays. Übersichtliches Multimedia-Menü, kompetente Sprachsteuerung. Fummelige Lenkradtasten. Fein: genug Ablagen, großes Handschuhfach, echter Lautstärke-Drehregler, schlüsselloser Zugang auch hinten.

Innen- & Kofferraum

★★★★☆

Viel Platz vorne, im Fond OK, Kofferraumhöhe durch Akku reduziert (minus 82 Liter Basis-Volumen), Entfall des doppelten Bodens und leichte Stufe nach Umlegen der (neigungsverstellbaren) 2:1:2-Fondlehnen. Plus: geteilt verschiebbare Rückbank.

Dran & Drin

★★★★☆

Dreizonen-Klima, Adaptiv-Tempomat, E-Sportsitze, schlüsselloser Zugang, Navi, Rückfahrkamera und E-Heckklappe serienmäßig. Um die teuren „Tech“-Pakete kommt man kaum herum, derzeit hier freilich 2500 Euro Nachlass. Wenig Einzel-Optionen. Verarbeitung und Materialwahl auf hohem Niveau.

Schutz & Sicherheit

★★★★☆

Zentralairbag Serie. Assistenten für Spurführung, Ausweichen, Abbiegen und Querverkehr Serie. Matrix-LED, Toter-Winkel-Warner und hintere Seitenairbags nur übers Paket „Tech plus“. Assistenten mit einem Tastendruck stummschaltbar.

Reichweite & Laden

★★★★☆

Von 96 versprochenen elektrischen Kilometern sind 80 leicht machbar. Nur Wechselstrom-Laden möglich, bei 11 kW dauert eine Vollladung 2,5 Stunden.

Preis & Kosten

★★★★☆

Etwas teurer als der schwächere BMW X3 30e xDrive, günstiger als ein Volvo XC60 T8. Die zwei Jahre und 100.000 Kilometer Garantie lassen sich auf fünf Jahre und bis zu 150.000 Kilometer verlängern. Lange Service-Intervalle, dichtes Werkstatt-Netz.

FAZIT

Technisch kühler, aber sportlich-komfortabler Edel-SUV mit Ansteck-Option.

■ **R4**, 16V, Turbo, 1984 ccm, 252 PS (185 kW) bei 5000/min, max. Drehmoment 380 Nm bei 1600/min, E-Motor 143 PS (105 kW) bzw. 350 Nm, Systemleistung 367 PS (270 kW) bzw. 500 Nm, Akku 20,7 kWh, Siebengang-Doppelkupplungsgetriebe, Allradantrieb, Scheibenbremsen v/h (bel.), L/B/H 4714/1900/1647 mm, Radstand 2827 mm, 5 Sitze, Wendekreis 11,9 m, Reifendimension 235/60 R 18 (Testwagen-Bereifung 255/45 R 20), Tankinhalt 55 l, Reichweite 690 (plus elektr. 80) km, Kofferraumvolumen 438–1358 l, Leergewicht (EU) 2264 kg, zul. Gesamtgewicht 2735 kg, max. Anh.-Last 2000 kg, 0–100 km/h 5,1 sec, Spitze 250 (el. 140) km/h, Steuer (jähr.) € 1503,36, Werkstätten in Österreich 212, Service alle 30.000 km (mind. alle 2 Jahre), WLTP-Normverbrauch kombiniert 2,7–7,4 l, Testverbrauch 1,6–8,0 l ROZ 95, CO₂ (Norm/Test) 61–170/37–184 g/km

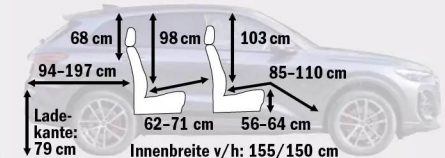
■ **Serienausstattung:** sechs Airbags plus Zentralairbag, Notbrems-, Spurhalte- u. Aufmerksamkeits-Assistent, adaptiver Tempomat mit stop and go, Sportfahrwerk, Dreizonen-Klimaautomatik, Navigation, Innenspiegel automatisch abblendend, induktives Handyladen, 11,9 Zoll digitale Instrumente, 14,5 Zoll Touchscreen, 4 USB-C, elektrisch verstellbare und beheizbare Kunst-/Echtleder-Sportsitze, Außenspiegel el. klappbar, Rückfahrkamera, akustische Einparkhilfe v/h, schlüsselloser Zugang, E-Heckklappe, 19 Zoll-Aluräder etc.

■ **Extras:** Tech Paket plus (Matrix LED-Scheinwerfer, Rundumkamera, Spurwechsel-, Spurverlassen-, Abbiege- und Querverkehrs-Assistent, Ausstiegswarnung, Toter-Winkel-Warner, Beifahrerdisplay, digitaler Schlüssel, sensorgesteuerte Heckklappe, etc.) € 3782,-, Tech Paket pro (zusätzlich adaptiver

Fahrassistent plus, Garagentor-Öffner, heizbares E-Lenkrad, Sitzheizung h etc.) € 6758,-, MMI experience pro (Headup-Display, Premium Sound etc.) € 2860,-, Sitzbelüftung v € 1080,-, adaptive Luftfederung € 1994,-, heizbare Frontscheibe € 541,-, Standklimatisierung € 181,-, Panoramadach € 1825,-, Metallic-Lackierung ab € 1142,-, 20/21-Zoll-Räder € 1922,-/4252,- etc.

■ Grundpreis: € 73.049,-

(der o.a. Variante, alle Preise inklusive 0% NoVA)



Im Vergleich zum Klassenschnitt: viel besser besser gleich schlechter viel schlechter

Der Honda ZR-V ist vor allem in der Stadt sparsam, hier steht meist ein Fünf vor dem Komma. Aber auch die 6,2 Liter Benzin im Schnitt sind herzeigbar



Angesichts der vielen Kürzel kann man bei Honda schon durcheinanderkommen. Der hier abgehandelte, gut 4,6 Meter lange und auf dem Civic basierende ZR-V ist ein Kompakt-SUV zwischen HR-V und CR-V. Wie bei der Bau-Basis stehen mit „Elegance“, „Sport“ und „Advance“ drei Ausstattungs-Versionen parat. „Advance“ heißt de facto volle Hütte, mit Navi, Adaptiv-Tempomat, Panorama-Schiebedach, Rückfahrkamera sowie Sitz- und Lenkradheizung.

Konkurrenzlos ist das Airbag-Aufgebot. Neben sechs Standard-Luftsäcken sind ein Zentral-Airbag, zwei Knieairbags und hintere Seitenairbags Serie. Die Ausstattungen unterscheiden sich nur in Details vom Civic (siehe Test Seite 34), so ist der SUV-Bruder etwa zusätzlich noch mit einem Headup-Display, Fond-Sitzheizung, Bergabfahrlilfe und einer sensorgesteuerten Heckklappe bestückt.

Verwandtschaft auch im Innenraum. Das Cockpit ist aufge-

1. Etappe: Honda ZR-V e:HEV 2.0 i-MMD Hybrid

Weißer Weste

Hondas Hybrid-SUV ZR-V spulte bei uns bereits tausende stress- und problemfreie Kilometer ab – Zeit für ein **erstes Urteil im Intensiv-Test.**

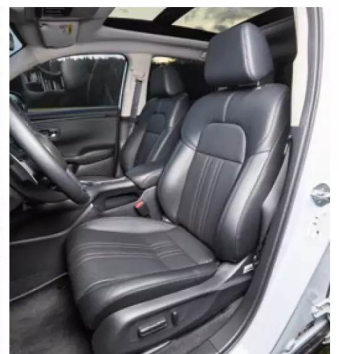
räumt und sportlich gestaltet, ohne aufdringlich zu sein. Dazu erfreut die Bedienung: Für die Klimasteuerung stehen echte, beleuchtete Tasten und Drehregler zur Verfügung. Die Menüführung des angenehm hoch positionierten 9 Zoll-Touchscreens ist logisch und intuitiv.

Die Ansteuerung des Retourgangs ist anfangs etwas fummelig, doch bald gewöhnt man sich daran, diesen schnell, blind und damit verwechslungsfrei einlegen zu können. Ab „Advance“ blickt der Fahrer auf marginal konfigurierbare, 10,2 Zoll große Digital-Instrumente (sonst 7

Zoll). Der Beifahrer kann allerdings keine neugierigen Kontrollblicke werfen, die Anzeigen sehen für ihn schwarz aus.

Unter der recht weichen, teils mit dem Knie verschiebbaren Mittelkonsole wartet ein weiteres Ablagefach samt beleuchteten USB-A- und C-Schnellladebuchsen. Das Kellerfach dahinter kann sich ebenfalls sehen lassen, so auch das Brillenetui am Dach – und generell das Ablagen-Angebot. Hinten gibt es zudem zwei USB-C-Anschlüsse.

Antriebsseitig spielt es auch im ZR-V ausschließlich das für Honda typische serielle Hybridsystem. Der 143 PS-Benziner dient als Stromerzeuger für den 1,1 kWh-Akku, während der Elektromotor mit ordentlichen



Sportlich und ergonomisch eingerichteter Arbeitsplatz. Die echten Bedienelemente erfreuen, ebenso der hoch montierte Touchscreen. Feine, klapperfrei verbauten Materialien gefallen, allein die Mittelkonsole ist auffällig „beweglich“

Die großzügig geschnittenen Vordersitze sind elektrisch verstellbar, der Fahrersitz sogar achtfach

Das Heck ist etwas unauffälliger als die Haifisch-Front. Optional passen auch 19-Zöller in die Radkästen. Zusätzliche Styling-Pakete trimmen den SUV auf sportlich oder robust



Die 2:1 umklappbaren Fondlehnen schaffen eine so gut wie ebene Fläche mit nur marginaler Stufe. Im Fond keine eigene Klimazone, aber Sitzheizung – und dazu gute Beinfreiheit

184 PS die Vorderräder antreibt. Nur auf der Autobahn koppelt sich der Benziner dazu. Somit genießt man im Alltag einen elastischen Schub à la E-Auto.

Dank simulierter Gänge heult der Motor nie unmotiviert auf, und ohne filternden Turbo darf man sich am kernigen Sauger-Klang erfreuen. Je nach Akku-Ladestand lässt sich sogar kurz rein elektrisch stromern.

Die hohe Sitzposition gefällt, die geringe Fond-Kopffreiheit weniger. Immerhin: Die straffen Vordersitze sind auch für große Personen gut geschnitten. Die ersten Monate zeigten, dass der ZR-V auf stressfreie Bedienung und viel Fahrspaß getrimmt ist. Das betrifft neben dem elastischen Antrieb auch das straffe

und wankfreie Fahrwerk. Dazu passt die dezent schwergängige und sehr zielgenaue Lenkung. Auch die Langstreckenqualitäten überzeugen.

Schwächen muss man suchen: etwa, dass die Stop & Go-Funktion des Adaptiv-Tempomaten nur fünf Sekunden nach Stillstand aktiv ist, oder dass die Verkehrszeichen-Erkennung „Ende“-Schilder allzu oft ignoriert. Der Fernlicht-Assistent pausiert immer wieder willkürlich, und der große Wendekreis bedeutet im Alltag hin und wieder Zusatz-Kurbelei. Zwar lassen sich die Assistenten nicht mit einem Knopfdruck abschalten, doch diese arbeiten bislang fehlerfrei und nerven keineswegs.

Bernhard Reichel



Die erste große Reise führte uns mit dem Honda-SUV in die Toskana. Der relativ große Wendekreis ist in engen italienischen Städten nicht ideal

- **Km-Stand:** 10.538
- **Testverbrauch bisher:** 6,2 l ROZ 95 pro 100 km (entspricht 142 g/km CO₂)
- **Stärken:** straff-komfortables und wankfreies Fahrwerk, sportliche Lenkung, braver Verbrauch, hohe passive Sicherheit, gelungene Bedienung, gute Ausstattung
- **Schwächen:** recht großer Wendekreis, relativ hoher Preis
- **Beanstandungen:** keine
- **Reparaturen:** keine
- **Service:** keines

Unter der Mittelkonsole wartet eine Ablage samt zwei Buchsen für USB-A und -C. Das Kellerabteil der Armablage ist groß



DATEN UND FAKTEN

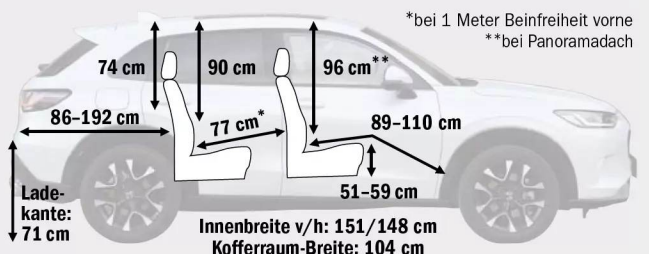
R4, 16V, 1993 ccm, 143 PS (107 kW) bei 5900/min, max. Drehmoment **186 Nm** bei 4500/min, E-Motor (=Systemleistung) **184 PS** (135 kW) bzw. **315 Nm**, Akku **1,1 kWh**, Vorderradantrieb mit fixer Übersetzung, Scheibenbremsen v/h (v. bel.), L/B/H **4568/1840/1613 mm**, Radstand **2657 mm**, 5 Sitze, Wendekreis **11,3 m**, Reifendimension **225/55 R 18**, Tankinhalt **57 l**, Reichweite **920 km**, Kofferraumvolumen **370–1291 l**, Leergewicht **1710 kg**, Gesamtgewicht **2155 kg**, max. Anh.-Last **750 kg**, 0–100 km/h **8,0 sec**, Spitze **173 km/h**, Steuer (jährl.) **€ 924,48**, Werkstätten in Österreich **54**, Service alle **20.000 km** (mind. 1x/Jahr), WLTP-Normverbrauch (kombiniert) **5,8 l**, Testverbrauch (ALLES AUTO-Normrunde) **6,2 l ROZ 95**, CO₂ (Norm/Test/) **132/142 g/km**

Serienausstattung: sechs Airbags plus Zentral-Airbag, zwei Knieairbags, Seitenairbags hinten, Notbrems-, Bergabfahr-, Toterwinkel-, Querverkehrs-, Spurhalte-, Stau- und Spurführungs-Assistent, Adaptiv-Tempomat mit Stop & Go-Funktion, adaptives Fernlicht, Verkehrszeichen-Erkennung, Zweizonen-Klimaautomatik, digitale Instrumente 10,2 Zoll, 9 Zoll Touchscreen, Navigation, Headup-Display, Sprachsteuerung, Premium-Sound mit 12 LS und Subwoofer, 3x USB-C, 1x USB-A, Mittelarmlehne, induktive Ladeschale, Echt-/Kunstlederpolsterung, E-Fahrersitz, Sitzheizung v+h, Lenkradheizung, akustische Einparkhilfe v+h, Rückfahrkamera, aut. abblendender Innenspiegel, el. klappbbare Außenspiegel, Ambientebeleuchtung, schlüsselloser Zugang, Panorama-Schiebedach, abgedunkelte Fondscheiben, Alarmanlage, sensorgesteuerte E-Heckklappe, 18 Zoll-Aluräder etc.

Extras: Robust-Paket (robuste Stoßstangen, Heckklappen-Zierleiste, Trittbrett-Satz, Schmutzfänger etc.) € 1690,-, Black-Paket (schwarze Spiegelkappen u. Embleme) € 550,-, Logos schwarz € 390,-, Aero-Paket Advance (Sport-Stoßstange, Heckklappen-Zierleiste, Seitenschweller, Spiegelabdeckungen u. Heckspoiler in Wagenfarbe) € 2190,-, Beleuchtungs-Paket (Einstiegsbeleuchtung, beleuchtete Einstiegsblenden und Konsole) € 1450,-, Innenraum Beleuchtungs-Paket (weiße Beleuchtungselemente, zusätzl. beleuchtete Einstiegsblenden, Ladekantenschutz etc.) € 1550,-, Metallclack ab € 850,-, Klappbare Anhängerkupplung € 869,-, alternative Aluräder 18 Zoll ab € 1490,-, Aluräder 19 Zoll € 2990,-

■ Grundpreis: € 50.190,-

(der o. a. Variante, alle Preise inklusive 8% NoVA)



Treuer Reisebegleiter: Der Mitsubishi Outlander überzeugt durch komfortables Fahrverhalten, 306 PS Systemleistung lassen den SUV stets souverän wirken und machen auch längere Reisen zu einem angenehmen Erlebnis



2. Etappe: Mitsubishi Outlander 2.4 Plug-in-Hybrid S-AWC

Auf großer Reise

Der **Mitsubishi Outlander** meistert unseren **Dauertest** bisher mit Bravour und gefällt als allseits beliebter **Plug-in-SUV** mit reichlich Platz und genug Power.

Der Outlander begleitet uns seit einem halben Jahr im Intensivtest, und man kann vorweg sagen, dass die Eindrücke fast durchwegs positiv sind – lediglich das Gepiepse der Assistenzsysteme wird öfters kritisiert.

Doch hier kann man im Mitsubishi-Topmodell großteils einfach gegensteuern, lassen sich doch die Einstellungen gut personalisieren. Dass man für die Fahrer-Überwachung durch die verbaute Kamera in ein separates Menü muss, um diese zu deaktivieren, ist der Tatsache geschuldet, dass die japanischen Ingenieure das Thema Sicherheit ganz oben auf der Agenda haben. Man gewöhnt sich aber daran, vor Fahrtantritt die jeweiligen Menüs über die Lenkradtasten aufzurufen – dennoch besteht die berechtigte Hoffnung, dass durch Kunden-Feedback künftig einfachere Lösungen implementiert werden.



Das Cockpit ist klassisch gestaltet, die Displays sind groß und übersichtlich. Dazu gibt es reichlich Platz und tadellose Ergonomie, die hohe Sitzposition lässt einen das Verkehrsgeschehen gut überblicken



Weitere Negativpunkte des Outlander sind schnell abgehakt: Für das CHAdeMO-Ladesystem gibt es seitens des Herstellers bislang keine Adapter-Lösung, um die in Europa üblichen CCS-Ladesäulen nutzen zu können.

Und schon sind wir bei den restlichen, zumeist positiven Eindrücken zu unserem Dauertest: Auf den ersten Blick sticht natürlich die Fahrzeuggröße ins Auge, die sich im Innenraum mit tadellosem Platzangebot niederschlägt. Knapp fünfhundert Liter Basiskofferraum, mit zwei Handgriffen auf rund 1400 Liter erweiterbar, bei größeren Reisen muss man damit an Gepäck nicht sparen.

Für längere Fahrten eignet sich der Outlander aber nicht nur aufgrund seines Stauraums, sowohl die Beinfreiheit auf allen Sitzen wie auch die Innenraumbreite von eineinhalb Metern schaffen genügend Bewegungsfreiheit für die Passagiere. Das Gebläse der Zweizonen-Klimaanomatik wird von manchen Testern mitunter als „zu stark“

Der Fahrmodi-Drehregler springt in der Mittelkonsole ins Auge, auch wenn der durchschnittliche Käufer diesen wohl nur selten benutzt. Wesentlich öfter verwendet man die „echten“ Lenkradtasten, sowohl die Bedienung, also auch die Funktion des Tempomaten oder auch Geschwindigkeits-Begrenzers sind tadellos

Kurven sind nicht das bevorzugte Einsatzgebiet des 2,1 Tonnen schweren Plug-in-Hybrids, er meistert sie aber ohne Tücken. Optisch und vom Namen her wirkt der Outlander aber eher, als würde er Abenteuer abseits befestigter Pfade suchen



beschrieben, durch echte Tasten und Drehregler lässt sich das aber leicht korrigieren. In der kälteren Jahreszeit erfreut man sich über die serienmäßig vorhandene Sitzheizung in der ersten Reihe, der Fahrer genießt durch das beheizbare Lenkrad noch höheren Komfort.

Allgemein lässt die Serienausstattung beim japanischen SUV fast keine Wünsche offen, selbst eine beheizbare Windschutzscheibe ist im allradgetriebenen Plug-in-Hybrid verbaut, selbst wählen darf man lediglich die Außenfarbe.

Angesichts von Größe sowie Ausstattung ist der Preis fair – und wenn man privat oder am Arbeitsplatz eine Lademöglichkeit hat, macht der Plug-in-Hybrid auch ökonomisch und ökologisch gesehen Sinn. Bei öffentlichen Ladesäulen kann man aufgrund des einphasigen Wechselstrom-Ladens jedoch nur 3,5 kW einspeisen, selbst wenn die

In-frastruktur mehr hergeben würde, einmal Vollladen benötigt also rund sechseinhalb Stunden.

Dafür ist man mit vollen Akkus angenehm leise unterwegs. Die Geräuschkulisse im Fahrzeug überzeugt, es gibt kein extremes Aufheulen des Benzin-Aggregats – und vor allem im städtischen Bereich ist man häufig elektrisch unterwegs. Bis zu 135 km/h lassen sich ohne Hilfe des Verbrenners fahren, im Test knapp 70 Kilometer lang – der Akku fasst PHEV-übliche 22,7 kWh.

Die Fahreigenschaften auf kurvigeren Passagen sind der Größe entsprechend, die Straßenlage ist gut und sicher – wobei man die 2,1 Tonnen Leergewicht natürlich merkt. Gute Traktion und gleichmäßige Kraftentfaltung wurden dem Japaner aber mehrfach attestiert. Und das zählt auf der großen Reise noch mehr als spaßige Kurven-Hatz.

Robert May



Platz bietet der Outlander en masse, im Handumdrehen kann man die Fondlehnen vorklappen und den Stauraum erweitern. Die hohe Ladekante ist auch der guten Bodenfreiheit des SUV geschuldet

- **Km-Stand:** 15.859 (Bericht 1. Etappe beim Km-Stand 1027 in Heft 6/2025)
- **Testverbrauch bisher:** 8,0 l ROZ 95 pro 100 km (entspricht 184 g/km CO₂)
- **Stärken:** gutes Passagier-Platzangebot, gleichmäßige Kraftentfaltung, ordentliche Serienausstattung, einfache Bedienung, fairer Preis, kaum Bedien-Ärgernisse
- **Schwächen:** gewöhnungsbedürftige Assistenzsysteme, DC-Laden nur mit CHAdeMO-Anschluss und generell mit geringer Leistung, kurze Service-Intervalle, Klima-Gebläse teils zu stark
- **Beanstandungen:** keine
- **Reparaturen:** keine
- **Service:** keines

Die zwanzig Zoll großen Aluräder sind beim „Intense“ ebenso Serie wie die adaptiven LED-Scheinwerfer, lediglich für den Metallic-Lack sind 850 Euro draufzulegen



DATEN UND FAKTEN

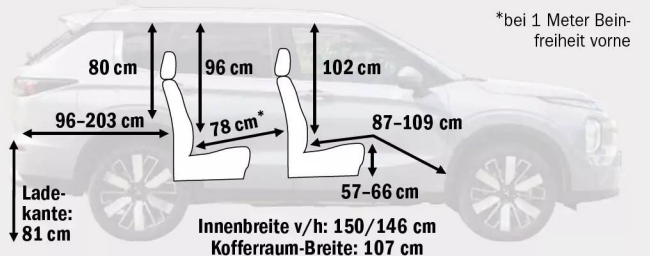
R4, 16V, 2360 ccm, 136 PS (100 kW) bei 5000/min, max. Drehmoment **203 Nm** bei 4000/min, E-Motor vorne **115/136 PS** (85/100 kW) bzw. hinten **255/195 Nm**, Systemleistung **306 PS** (225 kW) bzw. **450 Nm**, Akku **22,7 kWh**, Eingang-Automatik, Allradantrieb, L/B/H **4719/1897/1750 mm**, Radstand **2704 mm**, **5** Sitze, Wendekreis **11,0 m**, Reifendimension **255/45 R 20**, Tankinhalt **53 l**, Reichweite **705 (plus elektr. 68) km**, Kofferraumvolumen **498–1404 l**, Leergewicht (EU) **2120 kg**, 0–100 km/h **7,9 sec**, Spitze **170 km/h**, Steuer (jährl.) **€ 406,08**, Werkstätten in Österreich **104**, Service alle **20.000 km** (mind. 1x/Jahr), WLTP-Normverbrauch kombiniert **0,8 l**, **Testverbrauch** (ALLES AUTO-Normrunde) **2,4–7,5 l ROZ 95**, CO₂ (Norm/Test/) **19/55–173 g/km**

Serienausstattung: sechs Airbags plus Fahrer-Knieairbag, Spurhalte- und Spurführungs-Assistent, Adaptiv-Tempomat, Aufmerksamkeits- und Müdigkeitswarner, Querverkehrs- und Totwinkelwarner, Rundumkameras, el. klappbare Außenspiegel, Einparkhilfe v/h, Licht- und Regensensor, Wärmepumpe, 12,3 Zoll Digital-Instrumente, 12,3 Zoll Infotainment-Display, Android Auto & Apple CarPlay, Yamaha Soundsystem mit 8 LS, Zweizonen-Klimaautomatik, schlüsselloser Zugang, LED-Nebelscheinwerfer, E-Fahrersitz, Sitzheizung v, Alcantara/Kunstleder-Polsterung, induktives Handyladen, beheizbares Multifunktions-Lederlenkrad, sensorgesteuerte E-Heckklappe, heizbare Windschutzscheibe, Headup-Display, 20 Zoll-Aluräder etc.

Extras: Metallic-Lack ab € 850,–

■ **Grundpreis: € 58.990,–**

(der o. a. Variante, alle Preise inklusive 0% NoVA)





Alles über Autos lesen.



Ehrliche Tests, Technik, Tipps, Kommentare,
Neu- und Gebrauchtwagen-Preise etc.

Das ALLES AUTO-Kombi-Abo

10 Print-Ausgaben inklusive E-Paper-Jahresabo
mit Sofort-Zugriff auf alle E-Paper-Ausgaben ab 2021



25 pro Jahr
um nur
Euro



AUSSCHNEIDEN & EINSENDEN. ODER EINSCHANNEN UND AN abo@allesauto.at MAILLEN.

ja ich bestelle ein ALLES AUTO-Kombi-Abo
für ein Jahr (10 Print-Ausgaben + 1 E-Paper-Abo)
zum Preis von € 25,-¹⁾
(Ersparnis 14 Euro gegenüber Einzelbezug)

ABO-BEDINGUNGEN: Bis 6 Wochen vor Ende der Abo-Laufzeit ist eine schriftliche Kündigung möglich (abo@allesauto.at). Andernfalls verlängert sich das Abo zum jeweils gültigen Abo-Tarif automatisch um jeweils ein weiteres Jahr.

Widerruf: Sie haben das Recht, ohne Angabe von Gründen, den Abo-Vertrag binnen 14 Tagen formlos zu widerrufen. Die Frist beginnt ab dem Tag, an dem Sie das erste Heft erhalten, nicht jedoch vor Erhalt der Widerrufsbelehrung. Die Bestätigung über den Abschluss Ihres Abo-Vertrages sowie einen Hinweis auf die Widerrufsbedingungen und unsere AGB erhalten Sie nach dem Einlangen Ihrer Bestellung beim Verlag. Der Widerruf ist an nebenstehende Verlagsadresse oder an abo@allesauto.at zu richten. Sie zahlen mittels Überweisung nach Rechnungserhalt. Unsere AGB sind abrufbar unter <http://www.allesauto.at/abo-bestellen>

Name

Straße

PLZ/Ort

Tel. Nr.

(für eventuelle Rückfragen)

E-Mail

Datum

Unterschrift

12/2025

Bitte
ausreichend
frankieren

An



gefco VerlagsgesmbH
& Co. KG

Franz-Grill-Straße 11
1030 Wien

* Einzelbezug der Hefte:
10 x € 3,90 = € 39,-

**Oder Abo einfach
online bestellen:**
www.allesauto.at/abo-bestellen



ODER PER E-MAIL:
abo@allesauto.at

ODER PER TELEFON:
01/877 97 11-11

¹⁾ Inlandspreis inkl. MwSt., Porto und Versand. Auslandspreis inkl. aller Abgaben, Porto und Versand: € 49,- (Europa), außerhalb Europas: Preis auf Anfrage

ALLES AUTO

Exklusiv

OLDTIMER – YOUNGTIMER – TRAUMAUTOS
— die SCHÖNSTEN SEITEN des AUTOS —

Luxus-Lüfterl

Mercedes-Maybach SL 680

Seite 52



Druck unter Strom
Porsche 911 Turbo S
Seite 48



Ingolstädter Imagerträger
Audi V8
Seite 56



Traktor-Treffen
Skoda Trekka
Seite 62



Triumph des Dreizacks
Maserati Sebring
Seite 66

Porsche 911 Turbo S

Der wilde Kaiser

Mit dem GTS hat **Porsche** schon vorzeigt, wie **Elektrifizierung** Made in Zuffenhausen geht. Als logische nächste Ausbaustufe setzt sich der **911 Turbo S** jetzt die Krone auf.

Von Stefan Pabeschitz mit Fotos von Daniel Wollstein



Als bei Porsche zum ersten Mal Elektrifizierung und 911 in einem Satz erwähnt werden, ist sofort der Bär von der Kette. Gralswächter aller Länder, vereinigt euch! Die größte Furcht: Der Gott-Oberste aller Sportwagen würde in schnöder Plug In-Manier womöglich auch elektrisch fahren – was sollen die Leute auf der Straße sagen, außer nix, wenn sie mich nicht kommen hören? Angeblich formieren sich damals rasch Selbsthilfegruppen, in denen diskutiert wird, wie sich der Elfer-Fahrer künftig an einer Ladesäule verhalten soll. Mit den

anderen dort wartenden Menschen... sprechen? Demonstrativ unbeteiligt im Wagen sitzen bleiben und mit dem Porsche Design-Wecker am Handgelenk rumspielen? Oder einfach weggehen und das Auto mit dem anwesenden US-Schrott oder chinesischen Reichweiten-Wundern allein lassen? Heute ist klar: Der Vertrauens-Malus, dass Zuffenhausen seine Elfer-Schäffchen womöglich ungewissen neuen Zeiten aussetzt, war unnötig. Seit dem GTS wissen alle, Strom im Antriebsstrang kann auch Gutes bewirken oder verstärken, und tatsächlich muss niemand deswegen auch nur einen Me-



911 Turbo S, achte Auflage: Mit 711 PS fast doppelt so viel Leistung wie der Erstschatz von 1992, aber auch eine halbe Tonne mehr Hüftspeck. Die famose T-Hybrid-Technik macht's mit nur 2,5 Sekunden für den Hunderter-Sprint wieder gut

ter elektrisch zurücklegen. Und das bleibt auch im Turbo S, dem Big Mac in der Palette, so – bloß heißer und wilder. Da haben wir ja noch einmal Glück gehabt.

Damit gleich zum wichtigsten Nebenschauplatz in der 911-Arena – der Zahlen-Wichserie: 711 PS wuchtet der Turbo S auf den Teer, 61 mehr als bisher, knapp vorbei an der Verdoppelung seit dem ersten seines Namens von 1992 mit 381 Pferden. Dazu wie beim direkten Vorgänger 800 Newtonmeter, andernfalls hätte auch das PDK-Getriebe umkonstruiert werden müssen. Auf Dauer wird

sich das nicht vermeiden lassen, aber je später, desto besser, fanden wohl die schwäbischen Kostenrechner. 2,5 Sekunden vergehen jetzt für den Sprint aus dem Stand auf den ersten Hunderter, und von dem weg noch einmal 5,9 auf den zweiten. Ein dritter geht sich selbstredend auch aus, bei 322 km/h ist dann Schluss. Ein im reinsten Wortsinn fetter Schandfleck unter diesen Jubel-Daten ist allerdings das Gewicht: 1,8 Tonnen, beim Cabrio sogar knapp 1,9, sind bisher einsame Spitze in der 911-Historie – der jüngste Turbo S ist nicht nur der rasenteste Elfer aller Zeiten, sondern auch der bladeste. ►

Dezent eingepprägter Schriftzug, sonst aber wenig Aufhebens um den Leistungssprung: Höheren Komfort und mehr Geborgenheit gibt es bestenfalls im Mutterleib

Dank sei allen Göttern, kein Lenkstockschalter! Die unsportliche Art, den Gangwahl-Hebel hinter das Volant zu verbannen, findet bei Porsche weiterhin keine Anwendung

Im Fokus, worauf es ankommt: Im Turbo S spart sich Porsche weiterhin lächerliche Technicolor-Spielerelen in den digitalen Instruementen. Die grüne Skala rechts ist für den Ladestand des 400 Volt Hybrid-Akkus



Auch im Cockpit eine Ikone: Der Elfer-Arbeitsplatz ist im Turbo S trotz Digitalisierung und Elektronik-Gimmicks unverändert einer der erfreulichen Beiträge der deutsch-österreichischen Marke Porsche zum Weltkulturerbe

Die für beides verantwortliche Technik besteht aus demselben neuen 3,6 Liter-Block, von dem auch der GTS befeuert wird, während die Carreras weiterhin mit dem Dreiliter-Murl unterwegs sind. Das zwischen Motor und Achtgang-Automatik sitzende E-Aggregat trägt maximal 82 PS sowie 188 Newtonmeter bei und das über einen erheblichen Bereich des Drehzahlbandes – es gibt also nicht nur mehr Power als bisher, sondern sie steht auch früher und länger

zur Verfügung. Zusatzschub mit einem zwischengeschalteten Elektromotor ist jetzt aber nicht unbedingt der letzte und schon gar nicht der einzige Schrei im Hybrid-Olymp. Für den sorgt allerdings ein Teil, das sonst nicht unbedingt an der Spitze der Elektrifizierungs-Liga steht: der Turbolader. Im Gegensatz zum GTS genehmigt sich der Turbo S allerdings nicht einen, sondern zwei, dafür mit etwas kompakterer Geometrie der Schaufelräder. Sie müssen nicht



Sehet die Zeichen: Die oval eingefassten Auspuff-Endrohre sind Teil des Sportpakets. So oder so ist der Turbo S nicht breiter als seine ziviler motorisierten Geschwister, wirkt aber deutlich wuchtiger

auf Abgasdruck warten, sondern laufen elektrisch vor – auf Nimmerwiedersehen, Turboloch! Weil geben mindestens so selig ist wie nehmen, speisen sie, sobald der rechte Fuß das Pedal lüpfte, gemeinsam mit dem dann in den Rekuperations-Modus gleitenden Getriebe-Elektromotor Strom ins 400 Volt Bordnetz ein und füllen den Akku auf. Was recht rigoros passiert: Selbst auf einer Rennstrecke mit ausgiebig Vollgas-Passagen sinkt der Ladestand im Instrumenten-Display nur marginal.

Das Rest-Package aus gefinkelter Aerodynamik samt automatischer Front-Jalousien, Allrad-Antrieb und -Lenkung, aktiven Stabilisatoren und Dämpfern plus natürlich der Titan-Abgasanlage würde eine mehrbändige Beschreibung verdienen, aber die Erfahrung lässt sich auch abkürzen – durch einen beherzten Druck auf den Startknopf. Die Neigungsgruppe Sound und gute Laune darf halbwegs entspannt in die Zukunft blicken: Der Turbo S ist gut hörbar – speziell vor Altersheimen und Schulen, wo es die Insassen vielleicht nicht mehr oder noch nicht so haben mit der Aufmerksamkeitsschwelle, ein wichtiger Beitrag zur aktiven Sicherheit. So richtig plärren will er aber nicht, obwohl in Zuffenhausen sicher jeder Absatz des EU-Säusel-Gebots zerpfückt und so großzügig wie möglich interpretiert wurde. Das übliche 911-Paradoxon, dass mit dem vielleicht besten Sportwagen der Welt auch die Oma Milch holen fahren kann, bleibt beim Turbo S erhalten. Allerdings macht er keinen Hehl draus, dass ihm das nicht taugt und es sich dabei um keine artgerechte Bewegung handelt. Im Stadtverkehr röchelt er halt rum und schwimmt eh brav mit, es überwiegt aber das Gefühl, hier ein wildes Tier mit Leinenzwang zu drangsaliieren. Das muss ja nicht sein, also raus auf Piste, ein bisschen Aufwärmphase für Fahrer und Auto, bis die gegenseitige Freundschaftsanfrage durch ist, aber dann hü und hott!

Um es kurz zu machen: Wer schon einen 911 besitzt, wird ihn nicht mehr so mögen, wenn er den Turbo S gefahren hat. Das Ding bolzt mit einer Vehemenz über den Asphalt, die zu Tränen rührt, legt scheinbar immer und in jeder Lebenslage Schub nach, tänzelt dabei ständig zwischen Satttheit und Agilität, dass es eine rei-

ne Freude ist. Falls jemand die zweieinhalb Sekunden von null auf hundert km/h vorhin überlesen oder nicht ausgiebig gewürdigt hat: Da zieht sich der 911 schon das Trikot von irgendwelchen Koenigsegg/Rimac/Bugatti-Exoten an – und, kaum zu glauben, es steht ihm! Fast absurd ist der Allzeit-Bereit-Echtzeit-Abwurf für die Motorleistung: Der Turbo S packt seine Power so linear aus, wie ein übermächtiger Sauger, aber eben so viel davon wie der rabiate Bi-Turbo, der er nun einmal ist.

Also nur Licht und gar kein Schatten? Nicht ganz. Im Grenzbereich, also dem Anwendungsspektrum, das die meisten 911-Fahrer so wenig kennen wie die Mehrheit der stolzen Offroader-Chauffeure das Gelände, neigt der Turbo S ein wenig zu Zickigkeit. Was technisch derzeit möglich ist, hat Porsche sicher ausgereizt – die um 14 Sekunden verbesserte Nordschleifenzeit weist aus, mit welchem Erfolg. Es braucht aber eine mehr als nur durchschnittlich kundige Hand, um mit dem Spiel umzugehen, wie die jetzige Leistung auf Balance und Trägheitskräfte einpeitscht. Der Ratschlag „Don't try this at home“ trägt hier ohne weiteres die Ergänzung „Und falls doch, dann nur alleine!“. So oder so sackt der Finanzminister hierzulande satte 90.000 Euro mehr für die Gaudi ein als sein deutscher Kollege – ein Dankeschreiben an jeden Käufer wäre da als höfliche Geste schon angebracht.

Auch wenn diese Runde im Gralswächter-Rodeo somit abgeblasen ist – die nächste folgt bestimmt. Das 718-Duo Cayman/Boxster soll 2027 als Vollelektro-Sportler kommen. Bevor es erneut ans Barrikaden-Basteln geht: Porsche hat aus dem Macan-Desaster gelernt – es soll auch weiterhin Benzin-Varianten geben, also doch kein kompletter Elektro-Schock. Dass dabei ein wenig abgespeckte GTS/Turbo S-Technik zum Einsatz kommt, ist zumindest nicht unwahrscheinlich. ■

DATEN & FAKTEN

Porsche 911 Turbo S

B6, Biturbo, 24V, 3591 ccm, 711 PS (523 kW) bei 5600–7000/min, max. Drehmoment **800 Nm** bei 2300–6000/min, E-Motor **82 PS bzw. 188 Nm**, Akku **1,9 kWh**, Achtgang-Doppelkupplungsgetriebe, Allradantrieb, Carbon-Keramik-Scheibenbremsen v/h (bel.), L/B/H **4551/1900/1305 mm**, Radstand **2450 mm**, **4** Sitze, Reifendimension **255/35 R 20 (v), 325/30 R 21 (h)**, Tankinhalt **63 l**, Kofferraumvolumen **135 l**, Wendekreis **10,9 m**, Leergewicht **1800** (Cabrio: **1885**) **kg**, 0–100 km/h **2,5** (Cabrio: **2,6**) **sec**, 0–200 km/h **8,4** (Cabrio: **8,8**) **sec**, Spitze **322 km/h**, WLTP-Normverbrauch (kombiniert) **11,6–11,8** (Cabrio: **11,7–11,8**) **l**, CO₂ **262–266** (Cabrio: **265–267**) **g/km**

■ **Preis: € 361.510,- (Cabrio: € 380.024,-)**



Flügelwerk und in das Verbindungselement verschobener Porsche-Schriftzug, dazu ein dezenter Motorisierungs-Hinweis in schwarz als mehr oder weniger diskrete Macht-Hinweise



Keep it simple: Schlichtes, funktionelles Felgen-Design mit Anlehnungen an das klassische Fuchs-Rad. 20 Zoll Patschen vorne, 21 am Heck und dahinter jeweils eine prächtige Karbon-Bremsanlage

WEIHNACHTSFEIER

- > 30 Min. Kartfahren inklusive Rennleiter, Urkunden und Medaillen
- > Essen à la carte oder Buffet in unserem Restaurant im Formel 1 Stil

€ 60 pro Kart
min. 8 Karts
max. 15 Karts

Jetzt um NUR € 60 buchen!



Cafe Restaurant Event Veranstalter Einzel- u. Gruppen-Rennen

MONZA
kartbahn-wien

Info: 01/616 46 26 www.monza-kart.com

1230 Wien, Hochwassergasse 12 (Zufahrt Laxenburgerstr./Oberlaaerstr.)

Mercedes-Maybach SL 680
Monogram Series

Best of zwei Welten

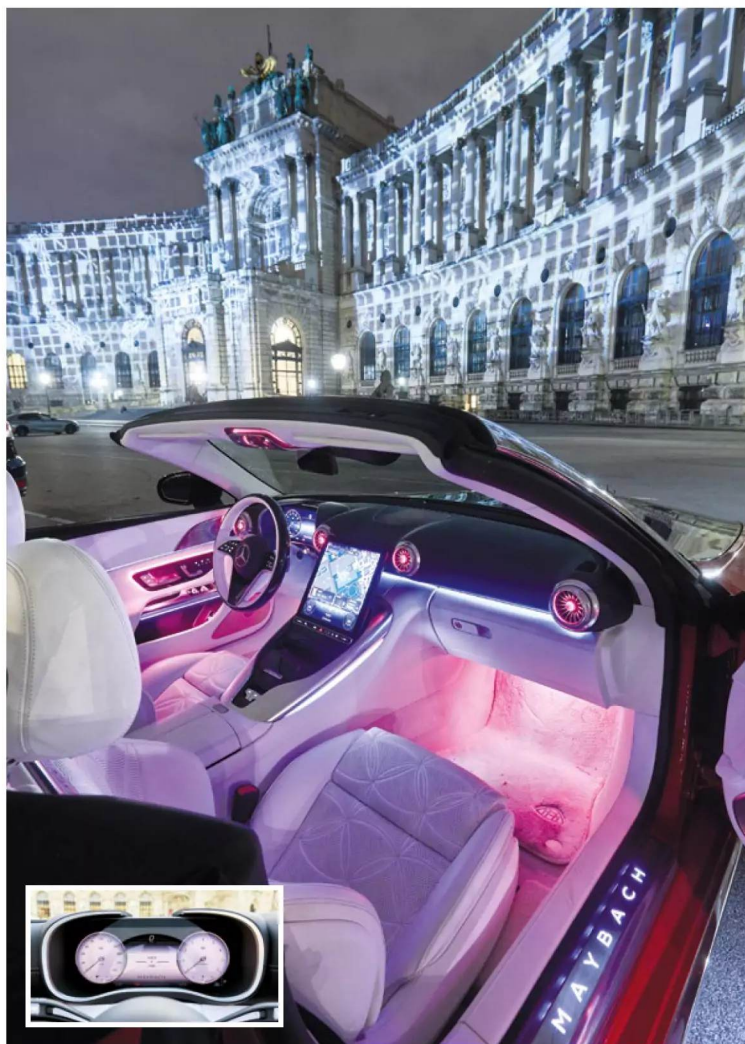


Der SL ist zwar nicht der erste moderne Openair-Maybach, doch der erste Roadster und der erste veredelte SL. Eigentlich sollten hier majestätischere Felgen montiert sein. Zwecks Winterbereifung gibt es eine sportlichere Übergangslösung von AMG



Beim **Mercedes-Maybach SL 680** Monogram Series treffen Ingenieurskunst und Lifestyle aufeinander. Wir bewegen den ersten Maybach, der auch hinterm Steuer Freude macht.

Von **Bernhard Reichel** mit Fotos von **Robert May**



Weiß & Schwarz prägen das Cockpit. Das Hauspersonal hat wohl täglich mit dem Bleichen der ebenfalls weißen Fußmatten zu kämpfen. Ein spezielles Design für Lenkrad und Instrumente (kl. Bild) sowie echte Schalter für die Verdeckbedienungen identifizieren den Maybach SL. Im Gegensatz zur Gitter-Illuminierung der Wiener Hofburg ist die vielfältige Ambientebeleuchtung des SL tatsächlich geschmackvoll

Ein Mercedes-Triebwerk verhalf McLaren heuer erneut zum WM-Titel in der Formel 1, das würde auch den Pionier der Mercedes-Motoren Wilhelm Maybach erfreuen. Zu Lebzeiten klappte das mit der Anerkennung nicht so recht, auch wenn die Luxus-Produkte der Maybach Motorenbau GmbH zwischen 1921 und 1941 die automobilen Speerspitze darstellten. Auf der Straße wie in der Königsklasse des Motorsports markieren die Triebwerke mit dem Stern verlässliche Meisterleistungen. Spätestens wenn die Grand Prix-Spannung kurz Pause macht und Safetycar-Pilot Bernd Mayländer mit dem verlöteten SL-Bruder AMG GT auf die Piste spurtet, bemerkt auch der vertiefte Rennfreund die über großen Louis Vuitton-Werbeflächen. Dieses Jahr ist das französische ►



Modehaus bei jedem Rennen als Hauptsponsor zu sehen. Während Benzinbrüder natürlich eher am Antrieb unter der Haube interessiert sind, fallen dem Lifestyler durchaus die oberflächlichen Gemeinsamkeiten auf: Monogram Series – eine Überflutung an Marken-Logos vereint die erlesenen Produkte beider Marken. Was einst mit einem fälschungssicheren Muster des französischen Traditionsherstellers in der Welt der Taschen begann, ist heute längst ein Statussymbol – vom Reisekoffer aus Paris kommen wir jetzt zum Reisewagen aus Stuttgart.

Lernen wir davor noch etwas jüngere Geschichte: Anno 1960 wurden die Maybach-Markenrechte von Daimler-Benz geschluckt. Zwischen 2002 und 2012 belebte Mercedes Maybach als eigenständige Marke und direkten Konkurrent zu Rolls-Royce wieder. Als Spitzenversion der langen S-Klasse (der Pullmann misst immerhin 6,5 Meter) kehrte der Name 2015 ins Benz-Programm zurück. Es folgten Maybach-Topmodelle von EQS SUV, GLS und V-Klasse. Damit reiht sich Maybach in eine Liste traditionsreicher Marken oder Karosseriebauer wie Vignale, Alpine & Alpina oder für China auch Horch ein, deren klingende Namen aktuell nur noch als nobelste Ausstattungsvarianten erhalten.

2017 protzte die 5,7 Meter überlange, aber nur zweisitzige Studie Mercedes-Maybach 6 Cabriolet mit ausufernden Luxus. Ein Come-

back der Marke oder gar eine Entwicklung zur Serienreife blieb Wunschdenken. Das Maybach-Spitzenmodell der SL-Serie ist jedoch mehr als nur ein Trost. *Red* oder *White Ambience*, so stellt sich Mercedes den idealen Maybach SL vor. Natürlich kann man sich für 16.137 Euro auch seine eigene Wunschfarbe anmischen lassen. Der Blick fällt sofort auf die graphitgraue Motorhaube mit unzähligen Maybach-Pattern, ganz im Stile der erwähnten Louis Vuitton-Produkte aus der Modewelt. 10.595 Euro extra werden dafür fällig. Die Logo-Flut am Verdeck ist immer dabei. Die zarten vertikalen Chrom-Grillstreben identifizieren das Auto sofort, vor allem im Vergleich zum Basis-SL mit dem traditionell prominenten Stern im Grill (das weltbekannte Mercedes-Markenlogo sitzt nun wie bei den Limousinen auf der Motorhaube – erstmals übrigens bei einem SL). Stimmige Schmiederäder im Vielspeichen-Design würden weitere 8150 Euro extra kosten. Damit sind die wenigen Extras abgearbeitet. Im Innenraum spielt es eine Schwarz-Weiß-Gesellschaft, zwingend helles Nappaleder trifft auf tief glänzenden Klavierlack. Die Teppiche sind ebenfalls weiß – Schuhe ausziehen drängt sich hier förmlich auf, auch weil die Fußmatten so flauschig sind.

Unter der Haube hätte sich manch einer den standesgemäßen Sechsliter-V12 aus dem legendären S 650 Maybach Cabrio gewünscht, doch der erwählte Vierliter-V8, ebenfalls ein Biturbo, mit 585 PS



Elegant: der metallene Windschutzscheiben-Rahmen. Dezent: die den Auspuffrohren des Maybach SL entweichenden Töne

und satten 800 Nm Drehmoment aus dem AMG SL 63 ist auch kein Kind von Traurigkeit. Kombiniert wird dieses Kraftwerk mit einer Neunstufen-Automatik, Allradantrieb und Hinterachslenkung. Dass man „nur“ mit 260 statt mit 315 km/h dahinrauschen kann, wird bestenfalls solvente Teutonen traumatisieren. 1-5-4-2-6-3-7-8, in dieser Reihenfolge erwachen die acht Brennkammern zum Leben. Wer Bollern und Krawall liebt, muss bei AMG gustieren. Den Maybach-Endrohren entströmt praktisch immer dieselbe dezente Lautstärke, nie wird es aufdringlich oder gar obszön.

Trotz über zwei Tonnen Lebendgewicht nimmt der SL alle dynamischen Verkehrsereignisse mit einer beinahe dekadenten Leichtigkeit. Beweisen muss er gar nichts und das niemandem. Cruisen macht die meiste Freude, besonders im Bereich von 3000 Umdrehungen – hier schnurrt und knurrt der V8 vom Feinsten. Dann Brabbeln und Flattern bei etwas mehr Gas, mehr braucht es gar nicht. Der Maybach-Modus mit weicherer Dämpfer-Abstimmung unterstreicht das gelassene Fahrgefühl. Das Manövrieren des blubbernden Bootes mit dem Schwarzweiß-Steuerrad ist ein einzigartiges Erlebnis. Immer mit Blick über die endlose, von einem Chromstreifen geteilte Haube, ganz im Luxus-Lifestyle-Lebensgefühl eines Duesenberg oder Maybach SW38 Roadster aus den 30er Jahren. Ganz vorne der Stern zum Anvisieren, sofern man

DATEN & FAKTEN

Mercedes-Maybach SL 680 Monogram Series

V8, 32V, Bi-Turbo, 3982 ccm, 585 PS bei 5500/min, max. Drehmoment **800 Nm** bei 2500/min, Neungang-Automatik, Allradantrieb, Scheibenbremsen v/h (bel.), L/B/H **4697/1915/1358 mm**, Radstand **2700 mm**, **2** Sitze, Reifendimension **275/35 R 21 (v), 305/30 R 21 (h)**, Tankinhalt **70 l**, Kofferraumvolumen **240 l**, Wendekreis **12,4 m**, Leergewicht (EU) **2050 kg**, 0–100 km/h **4,1 sec**, Spitze **260 km/h**, WLTP-Normverbrauch kombiniert **13,6 l/100 km ROZ 98**, CO₂ **309 g/km**

■ Preis: € 362.420,–



Der Maybach wird mit eigenem Verdeckkasten zum Speedster. Natürlich sind hier und am Stoff-Kapperl zahlreiche MM-Logos zu finden. Auf den Türtafeln übrigens auch



Natürlich dürfen die Sitzbezüge nicht auf eigene Bestickung und Logo-Prägung verzichten. Die Nackenheizung ist auch hier der Hit. Erstmals sitzt der Mercedes-Stern auf einem SL auf der Haube, leider kein Maybach-Emblem, es ist ja „nur“ noch eine Ausstattungslinie. Dafür findet sich das Doppel-M zuhauf auf der Motorhaube. Und für den perfekten Partnerlook gibt es natürlich auch entsprechende Jacken, Schuhe, Schals oder Taschen, sogar für Hunde

ausreichend weit oben sitzt. Die Land-Yacht fühlt sich tatsächlich größer an, als ihre 4,70 Meter vermuten lassen. Aber: Mit dem SL lädt erstmals ein Maybach-Modell zum Selbstfahren ein. Und offen genießt sich die Reise noch besser – für zwei, weil der Luxus-SL zum exklusiven Speedster wurde. In 15 Sekunden und bei bis zu 60 km/h öffnet das dreilagig gedämmte und innen weich & weiß tapezierte Stoffverdeck – schön, dass es hierfür wieder eine eigene Taste statt Touchscreen-Tatschen gibt. Offen zieht es nicht, von Windgeräuschen keine Rede. Die Nackenheizung sorgt für jahreszeitenunabhängige Öffnungszeiten.

Alles perfekt also, oder darf man sich unverschämt einen Gurtbringer wie im CLE Cabrio, beheizbare Armauflagen wie in der S-Klasse oder eine signierte „one man, one engine“-Plakette im Motorraum à la AMG wünschen? Vielleicht auch mehr Beinfreiheit für den Beifahrer, eine Luftfederung, weniger Orangenhaut am Lack, analoge Feinmechanik-Instrumente im Stile eines Bugatti Tourbillon oder gar weiße Gurte? 215.000 Euro schreibt Mercedes netto an, dazu kommen 43.000 Euro Umsatzsteuer und absurde 104.420 Euro Super-NoVA – mit ein paar Extras eskaliert der Österreich-Preis jenseits der 400.000 Euro-Marke. Dazu kommt noch ein Verbrauch von gut 19 Liter Super Plus und eine jährliche Kfz-Steuer von 5000 Euro. Man gönnt sich ja sonst nichts. ■

Audi V8

Hut ab!

Mit dem **quattro** begann **Ferdinand Piëch** Anfang der Achtziger **Audi** vom Hutfahrer-Image zu befreien. Der zweite Meilenstein in Sachen Prestige gelang ihm Ende des Jahrzehnts mit dem **V8**.

Von Enrico Falchetto mit Fotos von Robert May



Ausgestellte Kotflügel sowie Plaketten-Kühlergrill pimpen den Audi 200 zum V8 – und natürlich das namensspendende Triebwerk. Das Styling stammt von Peter Schreyer, heute Design-Chef und einer der drei Präsidenten von Kia & Hyundai. *By the way:* Die Scheinwerfer-Reinigungsanlage kostete Ende der 80er umgerechnet rund 350 Euro Aufpreis



Aufpreisfrei gab es Klima und Leder und Wurzelholz (bei späteren Modellen besser UV-geschützt). Das Lenkrad mit keinen 38 Zentimetern Durchmesser zieht sich bei einem Unfall zurück, was gleichzeitig die Gurte strafft und bei Audi „procon ten“ genannt wird. Unabhängig davon wurde bald schon ein Fahrerairbag verbaut, ab 1991 sogar serienmäßig. Ende 1990 übersiedelte der Warnblinkschalter vom Lenkstockhebel an die Mittelkonsole, wo die ABS-Ausschalter erst 1993 rausflog. Im und nicht im Bilde: Mittellarmlehne für rund 150 Euro, Tempomat für rund 350 Euro extra

Man horche und staune: Zur Diskussion als Name für das neue Ingolstädter Flaggschiff steht Mitte der Achtziger nicht nur Audi 300, sondern auch Horch – aus der lateinischen Übersetzung des Nachnamens von Firmengründer August Horch wurde ja bereits 1910 Audi abgeleitet. Wie schweifen ab, finden aber gleich wieder in die Spur. Das gelingt am besten mit Allrad. Der Vierradantrieb *quattro* hat Audi Anfang des Jahrzehnts bereits jede Menge Prestige beschert, nicht nur über den Umweg Motorsport. Doch Technik-Vorstand & Porsche-Enkel Ferdinand Piëch will die Marke mit den vier Ringen in Sachen Image noch höher positionieren. Also muss ein neues Flaggschiff her oberhalb des Audi 200, der ja auf dem Mittelklasse-Modell 100 basiert. Der banale finale Name: V8 – kurz und prägnant und richtungsweisend. Damit ist die Zylinder-Zahl vorgegeben, blöd bloß, dass es im Konzern kein solches Aggregat gibt. Versuche mit dem Motor aus dem 928 von Partner Porsche schlagen fehl: zu groß, zu schwer. Aber da ist ja noch der 1,8 Liter-Vierventil-Vierzylinder des Golf GTI 16V, aus dem strickt man Mitte der 80er – anfangs läuft die Entwicklung noch unterm Radar Wolfsburgs – einfach gesagt per Verdoppelung das Aggregat für die neue Luxuslimousine. Was so nebenbei auch den relativ bescheidenen Hubraum von 3,6 Litern erklärt. Aber: Allrad! Kein Konkurrent hat das in der Oberklasse zu bieten, weder BMW beim 7er noch Mercedes bei der S-Klasse, schon gar nicht Jaguar beim XJ.

Preisfrage: War es nur eine Frage des Preises, warum der intern D1 genannte Audi V8 kein Erfolg wurde? Mit feiner Ausstattung inklusive Sitzheizung und Audiosystem, Klimaautomatik und Leder, Getriebe-Automatik und eben Allradantrieb liegt der Starttarif für den Ingolstädter deutlich über dem der angepeilten Mitbewerber, die ja allesamt auch Sechszylinder mit manuellem Getriebe im Programm führen. Doch selbst ein gleich starker Mercedes 500 SE ist seinerzeit etwas günstiger zu haben als der große Allrad-Audi, der handgerührte BMW 735i mit feinem Reihensechser zu 211 PS sowieso. Doch das Problem ist nicht allein das Geld, an dem es der ins Auge gefassten Klientel in der Regel selten mangelt. Image & Design wollen nicht so recht ins Luxus-Segment passen. Audi ist trotz quattro keine Premium-Marke, wie sich BMW und Mercedes in jenen Jahren natürlich noch nicht schimpfen lassen müs-

Für den V8 wird ein cw-Wert von 0,35 angegeben, die Bau-Basis Audi 100 markierte 1982 mit 0,30 noch einen Weltrekord. Gegenüber diesem wurde der Radstand fürs Flaggschiff um dezente 15 Millimeter verlängert



sen. Und optisch sieht der V8 eben aus wie ein geschminkter Audi 200 – auf dem er im Grunde auch basiert. Obwohl Ferdinand Piëch, Anfang des Jahres zum Audi-Chef aufgestiegen, bei der Pressevorstellung im Herbst 1988 nicht müde wird zu betonen, dass 90 Prozent des Wagens Neuentwicklungen sind. Wird wohl stimmen, doch man sieht es dem Audi V8 halt überhaupt nicht an.

Piëchs Nachfolger als Technik-Vorstand bei Audi ist der 46jährige Jürgen Stockmar, der Big Boss hatte den Diplomingenieur von Steyr-Daimler-Puch in Graz zurückgeholt, der frühere Motorjournalist war ja ab Mitte der 70er einer der Entwicklungshelfer beim Projekt quattro gewesen. Wir sprechen mit dem heutigen Honorarprofessor und Doktor h.c. in seiner Wahlheimat Wien. Nach Ingolstadt zurückgekehrt ist Stockmar ja erst gegen Ende der V8-Entwicklung, doch was ist ihm da in Erinnerung geblieben? „Als ich ankam, war der Wagen schon mehr oder weniger fertig, also durfte ich mich um das Rubbel-Problem der Ufo-Bremse kümmern. Bis zum Marktstart war das zumindest ansatzweise behoben.“ Ufo-Bremse? Dazu später. Jetzt gehen wir erstmal noch weiter zurück in der Ingolstädter Geschichte. Dass ein Achtzylinder her muss fürs neue Topmodell, wird bereits zu Stockmars erster Audi-Amtszeit (1976–1981) diskutiert. Piëch befindet sich da in der Zwickmühle, hin und herge-

rissen zwischen einem prestigeträchtigen V8 und seinem Baby, dem Fünfzylinder – auch weil er hier Lizenzgebühren bekommt für jeden verbauten Motor, wie uns der Professor erzählt. Der heute 84-jährige Stockmar darf in den 70er-Jahren so nebenbei die Motorsport-Abteilung des Hauses aufbauen. Mit Herwart Kreiner, dem späteren Chef dieser Division, spaziert er 1989 durch die Hallen der Tokyo Motor Show und landet am Ende wieder am eigenen Stand. Als Auto für einen DTM-Einsatz komme eigentlich nur der Audi V8 infrage, stellt man unisono fest. Doch erst muss Big Boss Piëch überzeugt werden und dann die Führungsriege in Wolfsburg. Was gelingt. 1990 beginnt das Tourenwagen-Engagement, gleich beim ersten Rennen in Zolder siegen die in Rekordzeit entwickelten Ring-Renner – auch dank Regen. Allrad und Motorleistung machen das Mehrgewicht gegenüber BMW & Mercedes wett. Und so winkt am Ende der Saison sogar der Titel in der Meisterschaft.

Die Motorenentwickler in Heilbronn wollen aber noch mehr PS für die Rennen und kommen auf die Idee, die Kurbelwelle so zu verdrehen, dass immer zwei Zylinder gleichzeitig am oberen Totpunkt sind. „Ich hatte Bedenken, ob das mit dem Reglement zu vereinbaren ist“, erzählt Jürgen Stockmar, „und habe es unter-sagt. Als ich dann weg war, wurde es trotzdem durchgezogen –

Komplett rotes Heckleuchtenband damals ziemlich einzigartig. Serienmäßig gab es 15 Zoll-Aluräder, 16-Zöller kosteten umgerechnet rund 1000 Euro Aufpreis. Ein Versuchs-V8 war in Vorwegnahme des Nachfolgers A8 mit Alu-Karosserie unterwegs – gerne mit Big Boss Piëch am Steuer





Sportsitze mit ausziehbarer Schenkelaufklappung hätte es gegen 270 Euro Aufpreis gegeben, die elektrische Verstellung (anfangs wie hier mit amerikanischen angehauchten Schaltern) kam auf 1250 Euro – inklusive Vierfach-Memory (kl. Bild). Rahmenkopfstützen In den 80ern vor allem bei Audi en vogue

Fürstlicher Fond: 50 Zentimeter Schenkelaufklappung und damit einer mehr als vorne. Sitzheizung hinten für rund 300 Euro extra, später gab es hier als Zusatz-Option elektrisch verstellbare Möbel für rund 1100 Euro – bei der Langversion waren sie Serie

was am Ende zur Disqualifikation geführt hat und zum Rückzug Audis aus der DTM. „Die Mercedes-Mannen hatten sofort bemerkt, dass mit dem Motor was nicht stimmt, Zündfolge und Vibrationen waren ja auffällig anders. Angeblich ließ sich Ferdinand Piëch so ein Motorsport-Aggregat in seinen Dienstwagen einbauen – gekommen sei er damit aber nur bis zum Werkstor, die mangelnde Laufruhe war untragbar.

Mehr Leistung gibt es im Serienmodell schon ab Mitte 1991, als die 4,2 Liter-Version zusätzlich ins Programm kommt für keine zehn Prozent Aufpreis. „Piëch hat das durch die Aufbohrung unregelmäßige Stichtmaß an einem Zylinder gestört. Ich habe ihm gesagt, das fällt nur einem Techniker auf. Und Probleme hat es in der Praxis auch keine bedeutet“. Das alles sieht sich der geborene Sachse aber schon wieder aus sicherer Entfernung an, Ferdinand Piëch hat ihn 1990 fast erwartungsgemäß entsorgt und kann so allein das Lob für die neue Audi 100-Generation C4 einheimsen. Kontakt mit dem Audi V8 hat Stockmar jedoch weiterhin, die Langversion (siehe Kasten Seite 59) wird ja wie die Sonderschutz-Variante bei seinem neuen und alten Arbeitgeber gebaut: bei Steyr-Daimler-Puch in Graz. Initiiert nicht durch sein Engagement, sondern das der Steirer: „Die haben einfach gut verhandelt.“ Eine Stretch-Variante hat ►



GTI-Doppel: 215 Kilo leichtes Hightech-Paket mit vier obenliegenden Nockenwellen, Zylinderbänke 90 Grad gespreizt, Köpfe & Block aus Alu, vollelektronische Zündung. Neuneinhalb Liter Ölhalt, einer mehr ist es beim Kühlwasser



Vau-Acht im Detail: Automatik-Getriebe mit drei Programmen: Sport, Economy, Manuell. An der Hutablage kann man die Lautsprecher stummschalten und über die 3,5 Millimeter-Klinke Kopfhörer anstecken



DATEN & FAKTEN

Audi V8 3.6

V8, 32V, Einspritzung Bosch Motronic, **3562 ccm**, **250 PS** bei 5800/min, max. Drehmoment **340 Nm** bei 4000/min, Viergang-Automatik (a.W. manuelles Fünfgang-, ab 1991 Sechsgang-Getriebe), Allradantrieb; vorne: Federbeine, Dreieckslenker, Stabilisator, hinten: Einzelradaufhängung, untere Dreiecksquerlenker, oberer Querlenker, Schraubenfedern, Teledämpfer; Scheibenbremsen v/h (bel.), **ABS**, Zahnstangenlenkung mit Servo, L/B/H **4874/1814/1420 mm**, Radstand **2702 mm**, Spurweite v/h **1514/1531 mm**, Wendekreis **11,5 m**, Reifendimension **215/60 R 15** (a.W. 225/50 R 16), Tank **80 l**, Kofferraum **570 l**, **5** Sitze, Leergewicht **1785 (Aut. 1845) kg**, Gewichtsverteilung v:h **60,4:39,6**, 0–100 km/h **7,6 (Aut. 9,2) sec**, Spitze **240 (Aut. 235) km/h**, Verbrauch (90/120/Stadt) **8,7/10,5/17,5 (Aut. 8,9/10,9/17,1) l ROZ 95/100 km**

■ **Bauzeit:** 9/1988–4/1994

■ **Lebenslauf:** **1988:** auf dem Pariser Salon im Herbst Vorstellung des Audi V8, intern D1 genannt; **1990:** Anfang des Jahres Fünfgang-Schaltgetriebe als Option; Lang-Version bestellbar; **1991:** Ab Sommer wird alternativ wird ein 4,2 Liter-V8 mit 280 PS und 400 Nm angeboten, fünf statt sechs Gänge beim manuellen Getriebe, innen neue Bedienfelder für Klimaautomatik und E-Sitze, Fahrerairbag Serie (beifahrerseitig gegen Aufpreis), 3.6 auch mit einfacherer Ausstattung zu haben; **1994:** im April Einstellung der Produktion, Debüt des Nachfolgers A8 (D2)

■ **Stückzahlen:** 21.565 (davon 4806 als 4.2)

■ **Neupreis (1989):** ca. € 60.650,–

■ **Marktwert heute** (guter Zustand, lt. Classic Analytics): ca. € 22.000,–

■ **Alternativen:** Cadillac Seville STS, BMW 735i, Jaguar XJ 3.6, Lancia Thema 8.32, Lexus LS 400, Mercedes 500 SE

Die Bau-Basis: Die zweite Generation des Audi 200 debütierte im Sommer 1983, sie war nur als Fünfzylinder zu haben und auch mit Allrad – zuletzt mit Vierventil-Technik und 220 PS. Bis 1991 exakt 93.594-mal gebaut, davon nur 6156 Fließheck-Kombis, vulgo Avant



Die Streckung: Bei Steyr Fahrzeugtechnik in Graz wurde die 32 Zentimeter längere (60 Kilo schwerere) Lang-Version konstruiert und ab 1990 exakt 272-mal gebaut, vorwiegend in Handarbeit. Die Türen blieben unverändert. Serie: E-Fondbitze und Niveauregulierung

Das Rennauto: Ab 1990 setzte Audi den V8 in der DTM ein, vor allem bei Nässe hatten die schwächeren und hinterradgetriebenen Audi & Mercedes keine Chance. Erfolgreichster Fahrer: Hans-Joachim „Strietzel“ Stuck, bereits im ersten Einsatzjahr fuhr man den Titel ein

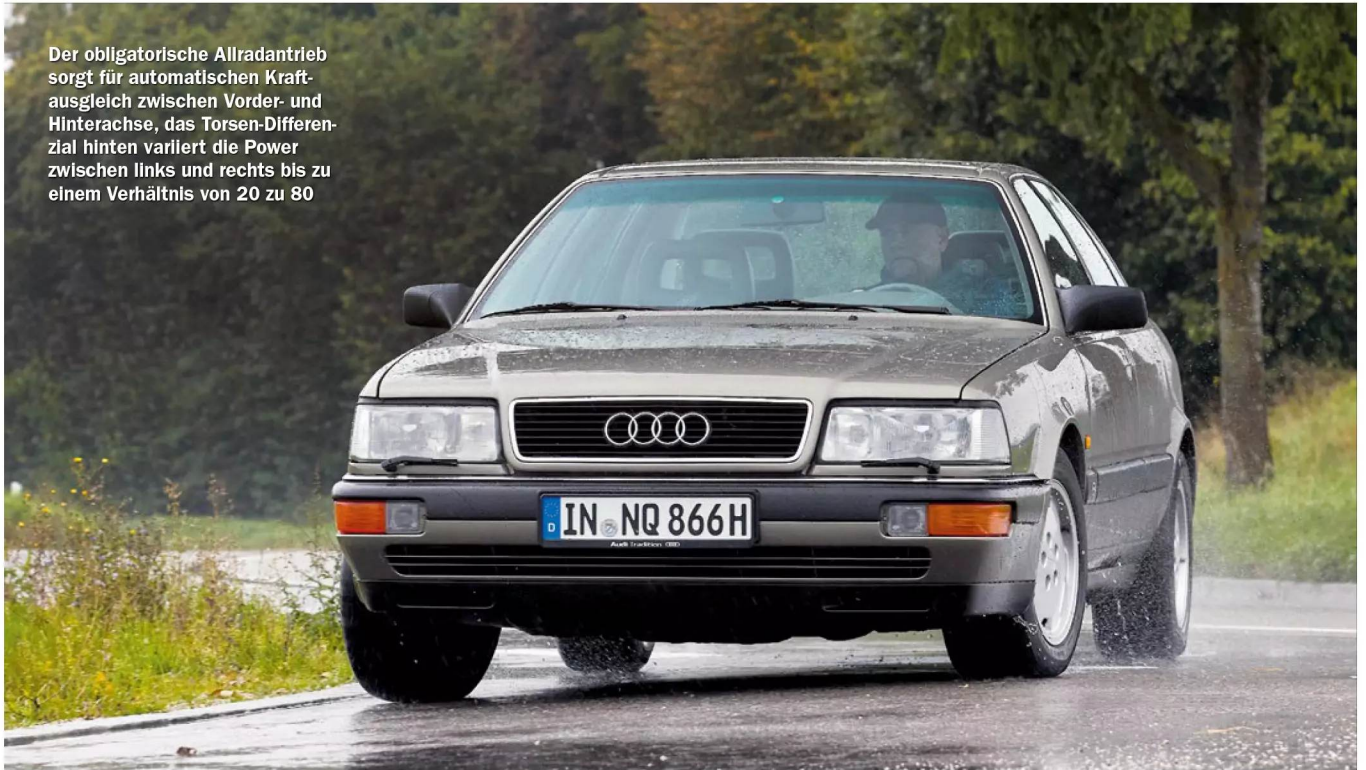


Das Unikat: Für Ferdinand Piëch Frau Ursula wurde 1989 ein V8 Avant mit Schaltgetriebe gebaut, außen grün und mit den beliebten BBS-Rädern bestückt, innen mit hochwertigem hellbeigem Leder samt grünem Keder sowie Sportlenker und weißen Instrumenten

Der Nachfolger: 1994 startet der Audi A8 mit Vollaluminium-Karosserie. Zum Einsatz kamen neben V8 auch Sechszylinder und Zwölfzylinder und sogar Diesel bzw. Fronttriebler. Der D2 war weitaus erfolgreicher als sein Vorgänger: Bis 2002 wurden mehr als 105.000 Stück gebaut



Der obligatorische Allradantrieb sorgt für automatischen Kraftausgleich zwischen Vorder- und Hinterachse, das Torsen-Differential hinten variiert die Power zwischen links und rechts bis zu einem Verhältnis von 20 zu 80



Stockmar nie als Dienstwagen, ist er doch ein leidenschaftlicher Selbstfahrer. Seinen V8 in Ingolstadt ließ sich der Oldtimer-Fan damals übrigens innen komplett mit Alcantara beziehen, inklusive Armaturenbrett. Nobel und hochwertig ist das Cockpit des Audi-Flaggsschiffs aber schon serienmäßig. Optisch ähnelt es zwar dem des auch schon nicht ärmlichen Audi 200, doch statt banalem Zebrano- kommt hier edleres Wurzelholz zum Einsatz. Lederpolsterung ist Standard, als Alternative wird hochwertiges Velours gesattelt oder gegen Extra-Kohle feinste Connolly-Haut.

Dem verwöhnten Kunden wird also etwas geboten bei Audi. Und um den neuen Status zu untermauern, gibt es für Käufer nicht nur regelmäßige VIP-Tickets für DTM-Läufe samt eigener Hospitality, sondern auch das so genannte „Partner-Programm“. Hier bekommen V8-Eigner einen Audi-Mitarbeiter, der an der Entwicklung des Modells beteiligt war, zugewiesen, der quasi rund um die Uhr für Fragen zur Verfügung steht. Auch Ferdinand Piëch soll sich im Zuge dessen um den einen oder anderen VIP-Kunden gekümmert haben. Die meisten Beschwerden kommen anfangs zum erwähnten Rubbeln der neuartigen Ufo-Bremse. Diese wurde gemeinsam mit den Anker-Spezialisten von Teves entwickelt, dabei greift die Bremszange nicht von außen, sondern von innen auf die Scheibe (der Käfig dazu hat die Form eines Ufos, daher der Spitzname). So kann der V8 auch mit 15 Zoll-Rädern ausgerüstet werden, wichtig im Winter, nicht nur in Sachen Schneeketten. Lange Lebensdauer steht ebenfalls auf der Spalte mit den Vorteilen des Systems, ganz oben freilich die höhere Fading-Resistenz.

Das bestätigt auch „auto motor und sport“ beim ersten Test des Audi V8 für die Ausgabe 22/1988 vom 21. Oktober – Titel: „Das zweite Gesicht“. Ein Bremsweg von 100 auf 0 von 42,3 Metern gilt damals als absolut OK. Weitere Infos & Erkenntnisse aus Stuttgart für Ingolstadt: etwas überladenes Cockpit ob zahlreicher Rundinstrumente, gewöhnungsbedürftige Bedienung der (amerikanischen) Klimaautomatik, mäßige Beschleunigung, auch aufgrund der langen Übersetzung (9,9 Sekunden auf 100 im Test statt der vom Werk versprochenen 9,2 Sekunden; ein Audi 200 Turbo schaffte die Übung in 7,4 Sekunden). Doch es gibt natürlich auch jede Menge Positi-

ves zu berichten: guter Punch aus mittleren Drehzahlen, agiles Handling, zielgenaue Lenkung, gute Traktion (no na!), 1A-Geradeauslauf, gutmütiges Fahrverhalten, ordentlicher Federungskomfort, aber spürbares Stuckern auf der gut gepolsterten Fondbank. Moniert werden dazu Wind- und Abrollgeräusche – Pech halt, wenn der Motor so leise ist. Testverbrauch: 16,5 Liter – und damit im Bereich der Konkurrenten Mercedes 500 SE oder Jaguar XJ 3.6, der 7er-BMW ist nur mit V12 durstiger.

Die meisten Testeindrücke von damals können wir bei unserer Ausfahrt 37 Jahre später bestätigen. Der Audi V8 ist ziemlich leise, um nicht zu schreiben: fast fad. Die Wählhebel-Kulisse ist ein wenig hakelig, die ZF-Automatik schaltet freilich flott und weich und im Economy-Programm früh hoch, wie man das von heutigen Zahnrad-Ensembles gewohnt ist. Die Lenkung übers kleine Volant gefällt, der Motor zeigt sich überraschend drehfreudig. Da würde man wirklich gerne mal eines der seltenen Exemplare mit Schaltgetriebe in die Finger bekommen, am besten eines mit sechs Gängen – vom 4,2 Liter wurden nur zwei (!) damit ausgeliefert. Die blaue Mauritius im V8-Universum ist heute wohl eher nicht zu finden. Und wenn wir schon in der Gegenwart angekommen sind: Was sollte einen davon abhalten, sich diesen großen Alt-Audi als Klassiker in die Garage zu stellen? Rost-Ärgernisse sind es nicht, Vollverzinkung sei Dank (einzig das Heckblech gilt hier als Problemzone). Hohe Ersatzteilpreise schon eher. Frühere Modelle gelten übrigens als qualitativ besser, es muss also nicht zwingend der 4,2 Liter sein.

Der große Achtzylinder motivierte dann auch den Nachfolger Audi A8. Dessen Aluminium-Spaceframe war die Sensation bei der Vorstellung 1994. Der D2 verkaufte sich dramatisch besser als sein Vorgänger und Wegbereiter D1, nicht nur weil er alternativ mit V6 oder V12 und auch als Diesel zu haben war bzw. als Fronttriebler oder sportliches Spitzenmodell S8. Erst als dieser erste A8 2002 abgelöst wurde, debütierte in der Mercedes S-Klasse Allradantrieb, BMW ließ sich beim 7er diesbezüglich noch bis 2008 Zeit. So gesehen bleibt der seinerzeit verkannte Audi V8 auf ewig ein Pionier. Doch vor allem sein damals größtes Manko, der dezente Reiz, macht ihn heute als Klassiker besonders begehrenswert. ■



Die schönsten Seiten des Autos

Dazu alle Klassiker-Preise: Markt-Notierungen von Alfa bis VW
148 Seiten! Im gut sortierten Zeitschriften-Handel!

Oder einfach **ONLINE** bestellen (€ 9,90 zzgl. Versand) auf: www.shop.allesauto.at

Skoda Trekka

Kiwi- Connection

Ein **Geländewagen von Skoda** aus Neuseeland? Der **Trekka** schafft in den **60er-Jahren** nicht nur den Sprung um den halben Erdball, sondern auch über politische Grenzen. Heute ist er weltweit eine echte Rarität.

Von **Stefan Pabeschitz** mit Fotos von **Ivo Hercik**



Neuseeland gilt eventuell nicht der erste Gedanke, wenn das Stichwort „Auto-Nation“ fällt. Ein wenig zu Unrecht allerdings – der pazifische Inselstaat deckt lange Zeit sogar einen ansehnlichen Teil seines Fahrzeugbedarfs durch Produktion im eigenen Land. Schon seit den 30er-Jahren werden Import-Zölle und Steuern in wechselnden Höhen eingehoben, um die heimische Industrie-Produktion zu fördern. Insgesamt verursacht das eine Do-It-Yourself-Tradition, die bis heute zum Mindset der Bewohner gehört – und im Detail wunderbare automobile Blüten hervorbrachte, wie etwa den Skoda Trekka.

Die tschechische Marke ist in Neuseeland schon seit den Tagen präsent, als sie noch *Laurin & Klement* hieß. Damals arbeitet in Mlada Boleslav auch ein Lehrling namens Josef Velebny – bis er sich eines Tages an einer Holzbearbeitungs-Maschine die Finger der linken Hand abtrennt. Um ihm keine Invaliditätsrente zahlen zu müssen, schickt ihn sein Arbeitgeber zum Studium auf die Industrieschule und stellt ihn danach als Designer wieder ein. Den Job hat er auch noch, als Skoda nach dem zweiten Weltkrieg zum Staatsbetrieb wird, später leitet er in Personalunion auch die Karosserie-Konstruktion. In dieser Funktion reist er 1965 auf Ein-

Tschechisch-Neuseeländische Freundschaft: Die Technik für den Trekka liefert ab 1966 Skoda, gefertigt wird er nahe Auckland. Er sieht aus wie ein echter 4x4, muss aber mit Hinterradtrieb auskommen



ladung der Firma Motor Industries International Ltd., die bereits in Teilen gelieferte Bausätze von VW, Fiat und Simca endmontiert, nach Neuseeland und trifft dort den ortsansässigen Karosserie-Designer George Taylor. Der hat bereits Entwürfe für ein „Utility Vehicle“ auf Basis eines britischen Kleinlasters in der Tasche, auf deren Basis beide gemeinsam den Trekka skizzieren. Und Velebny weiß auch schon, welche Technik aus dem Skoda Fundus dazu passt: Die des damals aktuellen Octavia mit 1,2 Liter OHV-Motor und 47 PS, für die Bodengruppe errechnet er eine Variante mit verkürztem Radstand.

Wen diese leichtgängige Kooperation in Zeiten des tschechoslowakischen Realsozialismus verwundert: Bei Skoda laufen die Dinge damals grundsätzlich unkomplizierter als etwa in der post-preußischen DDR, wo Partei und Wirtschaft einander verbissen im Weg stehen. Der Octavia wird zu dieser Zeit etwa auch in Irland und Chile lizenzgefertigt, jeweils mit ansehnlicher Teile-Zulieferung aus Mlada Boleslav. Gute Geschäfte gelten per se nicht als antisozialistisch, wenn sie Devisen bringen, die ein Arbeiter- und Bauernstaat in der bösen kapitalistischen Restwelt gut brauchen kann. 1966 steht der Kiwi-Deal, und Mitte des Jahres läuft die Produktion ►

Das Äußere erinnert nicht zufällig an jenes früher Land Rover – der Einsatzart nach ein simpler Fall von *form follows function*. Gegenüber den ersten britischen Offroadern ist der Trekka im Straßenbetrieb aber beinahe vorbildlich



in Otahuhu bei Auckland an. Der Hit dabei: Dank der überwiegend lokalen Fertigung, zu der über fünfzig neuseeländische Zulieferer Teile beisteuern, und der Einstufung als landwirtschaftliches Gerät ist der Trekka mehrfach steuerbegünstigt. Der Preis beträgt lediglich 899 neuseeländische Pfund, wogegen etwa für das damalige Land Rover-Modell mindestens 1500 fällig werden. Dem die osteuropäisch-pazifische Co-Produktion nicht unähnlich schaut – was damals aber niemand stört, nicht einmal Land Rover selbst. Später sind die Briten da sensibler und klagen 2020 Ineos wegen des Grenadier-Designs. Tatsächlich ist der Trekka das erste Auto, das nicht nur in Neuseeland gefertigt, sondern auch dort zumindest mitentworfen und für den eigenen Markt konzipiert wird. Später werden die Fahrzeuge sogar nach Australien, Samoa und Fiji oder Vietnam geliefert, einzelne soll es angeblich auch nach Südamerika oder auf die arabische Halbinsel verschlagen haben.

Die Wahrscheinlichkeit, in Europa einen Trekka über den Weg zu laufen, ist hingegen damals wie heute gleichbleibend gering. Die exklusive Begegnung startet mit einem beherzten Griff nach der verkehrt herum angeschlagenen Türschnalle. Vom davor erledigten Rundgang ums Auto bleiben spannende Details wie seitlich aufgeschnallte Reserveräder hängen, rechts schaut eine Sidepipe beinahe auf Kniehöhe vorwitzig aus einem Loch in der Karosserie. Den Öffnungswinkel der Tür begrenzt ein ledernes Fangband, auch sonst wirkt alles handfest. Der Startvorgang folgt dem damals üblichen Zeremoniell: Schlüssel im Uhrzeigersinn drehen, dann den Starterknopf ziehen. Dessen Position mittig unter der Heizanlage im Fußraum würde eine höfliche, aber wohl wenig elegante Verbeugung verlangen – zum Glück hat jemand eine Kordel drangemacht, die den Stunt vermeidet. Der Trekka schüttelt sich kurz bedenklich, läuft dann aber rasch solide und rund. Der Klang ist kernig bis rupig, und die Atmosphäre ähnelt nicht nur wegen der Innenraum-Geometrie der eines frühen Land Rover – es riecht auch gleich, also nach Sprit, Öl, heißem Metall und Kunstleder.

Das Einlegen des ersten Gangs gelingt problem- und geräuschlos, beim Rauf- und Runterschalten während der Fahrt ist aber Obacht angesagt: Die Schaltung erweist sich gelinde gesagt als ziemlich weitläufig, dafür sind die vier Gänge aber synchronisiert. Der Trekka ist mit Hinterradantrieb unterwegs, 4WD war nicht im Angebot. Aufgrund zahlreicher Kundenanfragen kommt ab 1969 freilich ein optionales Sperrdifferenzial – ebenfalls Hand-Made in New Zealand. Der Vortrieb mag mit 47 PS nicht unbedingt imposant ausfallen, dank der langhubigen Auslegung des Motors wirkt der Antritt aber auch nicht brustschwach. Als bemerkenswert erweist sich in jedem Fall der Wendekreis – Daten gibt es dazu keine, geschätzt kann er aber kaum über neun Meter liegen. Heikel wird es an der ersten Kreuzung: Die linke Hand greift ins Leere – kein Blin-

Geradliniger Zwei-Box-Look mit praktischen Lösungen: Die seitlich montierten Reserveräder sparen Platz und erlauben hinten eine leichte GFK-Tür. Eine Schaufel kann man immer brauchen – außerdem sieht sie verwegend aus





Schlichter Arbeitsplatz: Die Einstufung als „landwirtschaftliches Gerät“ nimmt der Trekka ernst. Der Sitz-Seitenhalt reguliert sich durch die maximal ratsame Kurvengeschwindigkeit aber ohnehin selbst



Der Trekka Stationwagon bieten Platz für bis zu acht Passagiere, wobei von den hinteren sechs erwartet wird, dass sie sich aneinander festhalten. Dafür ist aber der Zustieg sehr komfortabel. **Ost-West-Mix:** Ein Teil der Instrumente ist von Skoda, unter anderem auch der Tacho mit Mellen-Anzeige. Mittig finden sich britische Zusatz-Uhren von Smiths

kerhebel weit und breit. Nach dem Ausschussverfahren bleibt ein vertikal umlegbares Stöckchen rechts am Armaturenbrett als einzige Option – gewonnen, der Trekka blinkt! Schnelle Manöver sind eh weniger sein Ding, da kann die Ergonomie schon einmal Pause machen. Was dem Vergnügen an dieser außergewöhnlichen Fahrt keinerlei Abbruch tut – der Trekka tschundert gemütlich über die Landstraße, 60 Meilen pro Stunde fühlen sich schon rasant an. Geradeaus fahren heißt viel Bewegung am Lenkrad, weil er halt nicht so wirklich für kerzengerade Asphaltstrecken gebaut wurde, sondern für natürlich geformte Um- und Abwege. Das Thema Bremsen sollte generell äußerst vorausschauend angegangen werden.

Mit maximal 3000 Stück mag der Trekka nur eine Fußnote der Automobilhistorie sein, in Neuseeland nährt er aber bis heute den Nationalstolz – nicht unähnlich der Marke Puch hierzulande. Anfang der 70er-Jahre gibt es eine Kehrtwendung in Sachen Import-Zölle und -Steuern, was vor allem die geographisch nahe Automobilindustrie Japans freut. Bald fluten üppig ausgestattete Pkw- und auch Offroad-Modelle mit 4WD zu Kampfpreisen den Markt. Bis 1972 gehen die Produktionszahlen des Trekka so weit zurück, dass die Tschechen die Reißleine ziehen und die unwirtschaftlich gewordene Zulieferung einstellen. Josef Velenby trägt seine Erfahrungen aber auch gerne in mindestens ebenso entlegene Gebiete der Welt – Ende der 60er-Jahre zeugt der Trekka mit dem Skopak einen fernen pakistanischen Verwandten, der es wegen eines der dort regelmäßig stattfindenden Kriege allerdings nur zu einem einzigen Baujahr bringt. Bis der Yeti 2009 das Licht der Welt erblickt, ist damit Schluss mit Utility Vehicle-Projekten aus oder unter Mitwirkung von Mlada Boleslav. ■

DATEN & FAKTEN

Skoda Trekka (1966)

R4, 8V, 1 Vergaser Jikov SOP/BS, **1221 ccm**, **47 PS** bei 4500 U/min, **87 Nm** bei 3000 U/min, Viergang-Schaltgetriebe, Hinterradantrieb, vorne Einzelradaufhängung mit Dreiecksquerlenkern, Schraubenfedern; hinten Starrachse, Blattfedern; Trommelbremsen v/h, L/B/H **3590/1600/2040 mm**, Radstand **2165 mm**, Spurweite v/h **1200/1250 mm**, Reifendimension **5,9 x 15**, Wendekreis **k.A.**, **2–8** Sitze, Leergewicht **920–980 kg**, Tankinhalt **50 l**, Kofferraum **k.A.**, 0–100 km/h **ca. 29 sec**, Spitze **110 km/h**, Verbrauch **ca. 11 l / 100 km**



Knorriges Motörchen, weit weg vom ursprünglichen Einsatzort: Der **1,2 Liter-Vierzylinder** befeuert ursprünglich die ab 1959 gefertigte Octavia-Familie. Der Trekka ist aber zumindest nicht schwerer als seine Pkw-Verwandten

- **Bauzeit:** 1966–1972
- **Lebenslauf:** **1966:** Mitte des Jahres Produktionsstart bei Motor Industries International Ltd. in Otahuhu bei Auckland, zunächst als Pickup „2-10“ mit Hardtop-Kabine und Ladefläche samt Softtop, einzige Farbe: Grün; **1967:** weitere Farben verfügbar; **1968:** Stationwagon mit GFK-Hardtop, Export nach Australien, Samoa, Fiji und Vietnam; **1969:** Sperrdifferenzial als Option; **1971:** Export von Trekka-Bausätzen nach Indonesien. **1972:** Einstellung der Produktion
- **Stückzahlen:** ca. 3000
- **Neupreis (1966):** ca. € 4900,-
- **Listenpreis heute:** k.A.
- **Alternativen:** Land Rover II-A, Puch Pinzgauer, Toyota Land Cruiser JA, Jeep CJ-5

Die Bau-Basis: Bodengruppe und Antriebsstrang des Trekka spendet der ab 1959 produzierte erste Octavia, der wird als Limousine, Coupé und Kombi angeboten, beim Motor fällt die Wahl auf den stärkeren 1,2-Liter OHV-Vierzylinder in der Ausführung mit 47 PS



Stolze Väter: Josef Velenby (Mitte) ist Mitte der 60er Jahre bei Skoda für Design und Karosserie-Konstruktion zuständig. Rechts neben ihm der Neuseeländer George Taylor, der konkrete Vorarbeiten für den Trekka liefert und den Look mitentwirft



Basis-Variante: Zunächst wird der Trekka ausschließlich mit Hardtop-Kabine angeboten, für die Ladefläche wird ein Planen-Aufbau mitgeliefert. Einziges Zubehör ist anfangs eine Anhängerkupplung



Sport Utility Vehicle: Das Auto aus dem Arbeiter- und Bauernstaat an den Stränden des Pazifiks. Das Hardtop des Pickups lässt sich mit wenigen Handgriffen demontieren, womit der Trekka zum Freizeit-Mobil wird

Maserati 3500 GTI S (Sebring)

Gran Tenore Italiano





Vignale-Signale: für Maserati vom spektakulären A6G 2000 von Paris 1951 tätig bis zum Bestseller Indy von 1968, baute auch den Frua-Quattroporte und Ghia's Gluglaro-Ghibli, um das neue Werk auszulasten. Kam 1969 mit Ghia zu Ford, taucht seither dann (1984) und wann (2016) in deren Premium-Fantasien auf



Doppelscheinwerfer wie beim Maserati 3500 GT S waren in Italien zu dieser Zeit *en vogue*, von der Alfa Giulia über die Lancia Flavia bis zu (für Österreich) Steyr-Fiat 1300 und 2300. Die Hauben-Hutze lässt Zugluft rein und schafft Zylinderkopffreiheit für den Doppelnocker darunter, auch aus Alu. Der Rest der Karosserie ist aus Stahl und Glas – dank großer Fensterflächen erhellende Rundumsicht. Lob dem dezenten Türspiegel: zeitgenössisch korrekt und nur fahrerseitig – mehr wäre nur Zier hier

Kein Chrysler-Cabrio, kein Krawall-Auspuff. **Der wahre Sebring** führt den Namen einer Geschirrfabrik. **Allererster GTI** und S noch dazu, **Lichtjahre vor Golsburg**. Neben **Proksch und Quester** fuhr auch **Pavarotti** einen. Bevor wir ihn zum Klingen bringen, schnüffeln wir am Ölmesstab.

Von Hans-Karl Lange mit Fotos von Daniel Reinhard

Monza oder Monaco müsste dieser Maserati heißen, San Remo oder Caracas. Seit Siegen auf Sizilien passte auch Targa zum Tipo AM 101/10 – Lichtjahre vor Porsche. Maserati Malecón, Havanna oder Cuba ging wegen der Amis nicht, seit die Castro-Rebellen dort 1958 den Vorjahres-Sieger Fangio entführt hatten, für 29 Stunden. „Ich wurde ritterlich behandelt“, versicherte der Weltmeister, er durfte im Beisein hübscher Frauen das Rennen anschauen – am TV-Gerät: sieben Tote, 28 Verletzte. Sieger Stirling Moss (auf Maserati 300 S) sagte aus, Rebellen hätten Öl auf die Strecke gegossen, er wurde nicht polizeilich misshandelt wie kubanische Zeugen. 1960 siegte Moss erneut auf Kuba, mit dem Vogelkäfig-Tipo 61. Maseratis zweiter Sebring-Sieg lag 1961 bei der Vorstellung des Modells Sebring vier Jahre zurück, in frischerer Erinnerung waren ein grandioser und ein dramatischer Triumph des Tipo 61 über Blitz, Donner, Regen, eisige Vergaser, Aston, Ferrari, Porsche, mangelnde Mittel durch Moss/Dan Gurney 1960 und Masten Gregory/Lloyd Casner (an den Boxen Brigitte Bardot) 1961 in der Eifel. Statt Sebring Maserati Nürburgring?

Die Siedlung Sebring am Lake Jackson in Florida ist zwei Jahre älter als Maserati. Gegründet 1912 als Ferienlager vom Geschirrfabrikanten Sebring aus Ohio, dessen altenglischer Name *sea-bright* schwedischer Herkunft sein soll. Die Bomberpiste der Air Force drängte sich zur Nachnutzung auf, seit 1952 geht es im März über 12 Stunden in die Nacht. Rumpelbelag und Wetter dezimierten 1954 die Werksteams von Excalibur (!), Allard, Aston Martin, Austin-Healey, Jaguar, Lancia, Ferrari und Maserati dermaßen, dass vom ersten bis zum fünften Rang drei der 1450/1350 Kubik kleinen Osca-Maserati aus Bologna ankamen, als Zwölfter ein Denzel aus Wien. Stirling Moss, 24, teilte sich den Sieg mit dem Schwiegersohn von Team-Eigner Briggs Cunningham, dessen Bestellungen Maserati und Ferrari am Leben hielten. Beim Dreizack-Doppelsieg 1957 war Maserati insolvent – der staatliche Aufseher verordnete den Serienbau des soeben in Genf gezeigten 3500 GT (siehe Heft 7–8/2014). Der schneidige Sebring hier ist dessen schnittigere Sport-Vversion. Mit GT und GTI Touring und Convertibile, GTI Sebring, GTI Frua 2posti und Spider gipfelt die Baureihe 1964 in sieben Versionen (siehe auch Kasten Seite 71). Dazu der Quattroporte mit vier Türen und V8 sowie der 5000 GTI für Mäzene wie Briggs Cunningham, dessen Unikat 1961 Michelotti entwarf und Vignale kleidete – wie den Sebring. Bis 1966 neben dem dezenten Mexico mit dem spektakulären Ghibli ein Sandsturm aufzieht, der Maseratis leicht angestaubten Ruf radikal freibläst.

Stirling Moss qualifizierte sich mit derlei Teufelsritten für spätere Einsätze bei der seit 1994 legendären Ennstal-Classic. Privat leistete er sich einen Osca, ein Tipo 61 oder 300 S lag eher im Budget eines Nick Mason. Auch als Werksfahrer deutscher Museen ließ sich Stirling wärmende Worte über Maserati entlocken, obwohl von dort vor lauter roten Zahlen nichts zu erwarten war. Seinen 60er zelebrierte Moss 1989 in Deauville, der Maserati-Club hatte ihm einen Tipo 61 nach Rouen gestellt, Tatort seines Sieges 1959. Aus Wien kam Christl Wagner im schwarzen Khamsin, aus Köln der Schreiber dieser Zeilen mit einem AX der ehemaligen Muttermarke Citroën. *Una festa in strada* sangen die Diven ►

Hohe Schultern mit vom Heck aus gestrafften Linien, ohne den Hüftknick des Spiders auf gleichem Radstand. Der schneidige Sebring ist steifer und schwerer als der größere Touring-Viersitzer und der zartere Frua-Zweisitzer. Gekleidet bei Vignale, skizziert vom 40-jährigen Giovanni Michelotti, der in seinem Studio im zehnten Stock für Allemano seit 1955 dessen Maserati 2000, 3500 und 5000 GT entwarf, aber auch für Alpine, Hino, DAF, Denzel, BMW, Triumph... und auch den Bitter SC



im Celentano-Sound. „The Sebring? Nice to look at, but nothing special to drive!“ Sagte nicht Moss, sondern Roy Salvadori. Sein mit Carroll Shelby geteilter 250 S wurde in Sebring 1957 disqualifiziert, der Osca von Isabelle Haskell/Alejandro De Tomaso ging zwei Runden später ein. Als Teamchef von Cooper-Maserati und Jochen Rindt 1966/67 hatte er einen Sebring als Dienstwagen – und 1989 keine Skrupel, Reales zu reden. Salvadori entkamen Sätze wie „My Astons never handled“, obwohl er mit denen 1959 nicht nur in Le Mans gewann. Am „nett anzusehenden“ Sebring missfiel ihm ein Zulieferteil von Spicer-Salisbury: die starre Hinterachse. Damit war er nicht allein.

„**Keine grundsätzlichen Mängel** im Fahrverhalten, sieht man vom zeitweiligen Verlust von Bodenkontakt an den Hinterrädern auf schlechter Straße ab, was der altertümlichen Starrachse zuzuschreiben ist“, monierte ein Pariser Reporter über einen Sebring zweiter Serie, die „veraltete Kugelumlauf Lenkung“ sei zu indirekt. „Auf der Piste im Oulton Park tendierte der Maserati extrem gut kontrollierbar zum Übersteuern“ – John Bolster 1963 in Autosport über einen frühen GTI S wie unseren: „Auf der Straße bemerkt man dieses Verhalten erst bei Nässe, wenn das Heck auszubrechen versucht, mitunter recht scharf. Im Regen sollte man die Scheiben öfters trockenbremsen, sonst verzögern sie ungleichmäßig.“

Starre Hintern behindern auch viele Ferrari, wie den gleichzeitig gleich oft gebauten 250 Lusso. Trotz guter Führung an zwei Zugstreben stößt das im Sebring stärker auf, seines sonst so ausgeglichenen Wesens wegen. Anglikanischen Ursprungs ist auch die Vorderradführung wie im Jaguar 3.4 Saloon, nicht aber wie 1959 beim Mark 2 verstärkt – weil Maseratis Motor dank Alublock leichter ist, mit Laufbuchsen aus Stahl, aber kein Vollaluminum, wie leicht geirrt wird, das war einzig der Climax-Vierzylinder im Lotus Elite. Englisch sprechen neben der Lucas-Injektion (wie bei Triumph) die Burman-Lenkung (wie im Iso Rivolta), die Kuppelung (Borg & Beck wie bei Ferrari) und die Girling-Bremsen – unverwechselbar mit „Girling Foss“, wie Maserati-Fahrer Peter Ustinov 1958 auf der LP „The Grand Prix of Gibraltar“ Stirling Moss parodierte. Englisch auch eine Filmrolle, 1963 in „Babysitter“. Gezündet wird zweisprachig, mit einem Marelli-Verteiler für alle zwölf Lodge-

Kerzen. Zahnräder aus Friedrichshafen am Bodensee fingerhakelt die rechte Hand. Der oben erwähnte Tester John Bolster blieb bis 100 mph (160 km/h) im Vierten, bei dichtem Verkehr nahm er wie auf kurvenreichen Straßen den Dritten. Im Fünften, mit dem Zeiger bei Ziffer 5000 am roten Strich, taxierte der für seinen Pirschhut des Typs Deer Stalker berühmte Gentleman, mit 53 ein gereifter Charakter wie Fangio, 124 mph (200 km/h) als *fine motorway cruising speed*. Die Werksvorgabe von 146 mph oder 235 km/h konnte er mit der für England kürzeren Hinterachse nicht exekutieren, bei 5600 rpm aber 136,3 mph stoppen: 218 km/h. Auf 60 Meilen (96 km/h) in 7,6 Sekunden, bei 13 bis 17 Liter Verbrauch (wie ein VW 411 E mit 80 PS). Einige hatten mangels Wartung Wickel mit den Einspritzdüsen, wie beim VW 1600 LE. Vier GTI S wurden mit Weber-Vergasern ausgeliefert wie der 3500 GT, viele nachträglich umgebaut, keiner verzichtete freilich auf den „Iniezione“-Schriftzug am Heck. Damit dieser Gran Turismo nicht zum Gram-Turismo wird, schnüffelt man vor jedem Kaltstart am Ölmesstab: Benzinduft, wie im Cockpit?

»Antritt in den Hintern vom Leerlauf weg.«

Sechszylinder vom Dreizack seit 1935, damals zum Sieg in Neapel – Maserati Napoli, wie klingt das? Der Säugling im Sebring ist näher am Rennsportler 350 S (mit langem Hub) als am 300 S (quasi quadratisch) oder am Grand Prix-Einbaum 250 F (kurz) mit 290/280/270 PS bei 6000/7000/8000 Touren – nichts, was man als Zivilist drehen mag im dezenten Sportsakko auf grandiosen Einspritz-Touren. Gestaffelte 235/245/255 PS für 3500/3700/4000 GTI nahmen TDI-Täuschungen vorweg. Die Einspritzung bringt 15 PS, mit feinerem Durchzug in allen Höhenlagen. Der „tre mezzo“ ist das Gegenteil von Ferraris zwölfzylindriger Dreiliter-Drehorgel. Antritt in den Hintern vom Leerlauf weg, satter Spurt vorbei am Maxmoment bei 4000 zum roten Strich schon bei 5000 – darüber lauern Lagerschäden. Langer (100/106/110 Millimeter) Kolbenhub wie in Jaguars 3.4/3.8/4.2 Litre (106 mm alle). Modenas Pferde leisten nach DIN 20 Prozent mehr als britische mit 203/210 PS. Praktiker attestieren eine breitere Serienstreuung von Motor zu Motor. Unser Landsmann Leo Peschl restauriert in Köln Autos und Motoren beider Marken: Jaguar ist Großserie, Maserati reine Handarbeit.



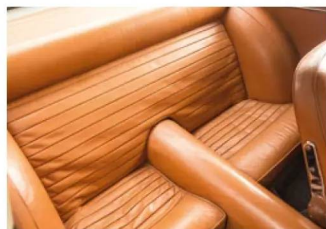
Schwarzes Bakelit, gebacken ums Lenkrad und am filigranen Schalthebel. Erstmals in einem Maserati Holzturner übers Armaturenblech, alternativ mattschwarzer Kunststoff. Einige Schalter von Lancia. Blaupunkt Dreiwel-len-Radio überm Handgriff und dem Lederhandschuhfachdeckel. S-kurven-taugliche Ablage und ein chromblitzender Aschenbecher für Pfeifenraucher. Elektrische Fensterheber Serie, getöntes Glas und Holz ums verstellbare Nardi-Lenkrad als Extras, ebenso Kopfstütze am Belfahrersitz

Handgreiflich: Zündschloss rechts in der Mitte. Starten durch Drehen & Drücken, mit gezogenem Choke nur einmal kurz das Gaspedal tippen – sonst wären zwölf Kerzen zu trocknen. Pannenfahrer meinen dann zwölf Zylinder in Reihe zu bestaunen. Den echten V12 im 1966 in Kyalami und Mexiko siegreichen Cooper-Maserati von Pedro Rodriguez und John Surtees zündeten zuletzt 36 Kerzen. Gut gelaunt, springt der Sebring-Sechszylinder prompt an. Zwölf Liter Öl erwarten wärmende Kilometer, bis das Gesamtkunstwerk richtig rund rennt – womit dieser Maserati an den frühen Biturbo mit Vergaser erinnert, bei dem alle sehnsüchtig der Einspritzung harften, bis 1986. Schalten muss man selten – man kann im Fünften auch Tacho 50 fahren und wieder raufziehen. Beim Flanieren etwas Mühe verlangt die mit vier Umdrehungen recht indirekte Lenkung. Pedale wie eine Kneipp-Kur bewusst zu treten, leichter geht die Fußbetätigung des Scheibenwaschers.

Rumore Motore im Ohre. Ein junger Tenor aus Modena genoss einen Sebring als Reisewagen. Wer neben Pavarotti hatte sonst eine Stimme am deutschen Blaupunkt-Radio? Renato „Rascel“ Ranucci, seit 1955 mit „Arrivederci Roma“ ein Ohrwurm. Mit Anthony Quinn, James Mason, Peter Ustinov spielten drei weitere Maserati-Fahrer mit. Als Oberhaupt der Ismaeliten segnete Karim Aga Khan neben einem Mistral, zwei Vignale Spider, zwei 5000 GTI und fünf Quattroporte auch einen Sebring mit seiner Heiligkeit – einer wird schon angesprungen sein, ob mit Einspritzung ▶



Sieben Runde von Jaeger-Meister, plus Uhr vom Citroën DS im Souterrain. Tacho bis 250, Tourenzähler mit rotem Strich bei der empfohlenen Dauerdrehzahl 5000. Öldruck und Öltemperatur zur Kreislauf-Kontrolle der zwölf Liter samt Ölkühler



Die sportliche Jugend sitzt da hinten besser als im 901er, wie der 911 anno 1963 noch hieß, die Schräge der Heckscheibe bestimmt die Körperhaltung. Due più due lautete offiziell die Bezeichnung, somit übernommen in unsere Schreibregelung: 2+2

DATEN & FAKTEN

Maserati 3500 GTI S

R6, 12V, Einspritzung Lucas 2MDC8/M, **3485 ccm**, **235 PS** bei 5500/min, max. Drehmoment **314 Nm** bei 4000/min, Fünfgang-Getriebe, Hinterradantrieb (a.W. Sperr-Differenzial); vorne: Trapez-Dreieckquerlenker, Schraubenfedern, hinten: Starrachse an Zugstreben, Blattfedern, vorne und hinten: Stabilisator, Teleskop-Stoßdämpfer; Scheibenbremsen v/h, Kugelumlauf lenkung; L/B/H **4470/1660/1320 mm**, Radstand **2500 mm**, Spurweite v/h **1390/1360 mm**, Wendekreis **10,5 m**, Reifendimension **185/80 R 16**, Tank **75 l**, Kofferraum **350 l**, **4** Sitze, Leergewicht **1500 kg**, zul. Gesamtgewicht **2000 kg**, Gewichtsverteilung v:h **49:51**; 0–96 km/h (60 mph) **7,6 sec**, Spitze **218–235 km/h**, Verbrauch Reise (Werk) **18 l/100 km**



Zwölf Zylinder in Reihe, damit Ferrari zittert? Mitnichten: Doppelzündung von Marelli, statt Maserati-Kerzen welche von Lodge. Direkte und Indirekte Einspritzung mit Bosch-Pumpe 1956 im 250 F-Einsitzer erprobt, 1961 entschied man sich für Lucas, wie zuvor Jaguar im D-Type und 1968 Triumph bei TR5 PI und 2.5 PI Saloon (beide mit Michelottis Mode). Alle 3000 Kilometer prüfen, ob keine poröse Dichtung das Öl verdünnt, Motorrevision nicht unter 40.000 Euro. Ein Langhuber wie im Jaguar, Block aber aus Alu

■ **Bauzeit:** 1961 als Sebring, 1962–64 als 3500 GTI S, dann wieder Sebring bis 1969

■ **Lebenslauf:** **1957:** in Genf 3500 GT-Viersitzer von Touring und 2+2 von Allemano auf 2,6 Meter Radstand; **1959:** im Herbst in Turin Convertibile 2+2 von Vignale auf 2,5 Meter Radstand; **1961:** in Turin 2+2-Coupé GT Sebring von Vignale auf 2,5 Meter; **1962:** in Genf mit neuer Karosserie als 3500 GTI S, a.W. Borletti-Klimagerät; **1963:** in Turin Zweisitzer Frua 2posti mit Heckklappe auf 2,4 Meter; **1964:** Einstellung des Touring-Coupés, Ersatz des Vignale-Cabriolets durch Frua 2posti Spider; im Oktober in Turin 3500 GTI Sebring mit neuer Karosserie, a.W. 3,7 Liter-Motor mit mehr Hub, 245 PS bei 5200 Touren, a.W. Borg Warner-Automatik; **1967:** 4000 GTI mit mehr Hub & Bohrung, 255 PS, Reifen 205 x 15; **1967:** Maserati fusioniert mit Citroën; **1969:** Sebring/Mistral zugunsten des Citroën SM eingestellt

■ **Stückzahlen:** 348 GTI S (vier mit Vergasermotor 220 PS), 247 Sebring (94 3500 GTI, 134 3700 GTI, 19 als 4000 GTI)

■ **Neupreis (1962):** ca. € 25.400,–

■ **Marktwert heute** (gepflegter Zustand, lt. Classic Analytics): ca. € 185.000,–

■ **Alternativen:** Abarth 2400 Allemano, Alfa Romeo 2600 Sprint & SZ, Aston Martin DB4 GT, DB5 & DBS, BMW 2800 CS & 3.0 CSI, FV Facel 6, Ferrari 250 GT/L Lusso & 330 GTC, Fiat 2300 S & Dino Coupé, Glas 3000 V8, Iso Grifo Lusso, Jaguar E-Type 3.8 Fastback, Jensen 541 S & C-V8, Lancia Flaminia 3C GT Touring & Super Sport Zagato, Lamborghini 350 GT & Islero, Mercedes 300 SL, Porsche 911 E/S, Toyota 2000 GT



Wirkt zierlich wie Alfas Bertone-GTV, ist kürzer als ein BMW E9-Coupé. Abrisskante 1962 hoch innovativ, das Heckblech negativ überhängend zwischen den senkrechten Lichtwarzen, wie ab 1972 am Fiat 124 Sport Coupé C. „Inlezione“ quer durch den kupfernen Dreizack indiziert die Einspritzung. Flach auf dem Deckel „3500 G.T.I.“ stellt das „I“ frei. Auspuff nicht von Sebring aus Voltsberg, original von Ansa aus Finale Emilia in der Romagna, Edelstahl-Nachbauten aus England. Quer unterm Hintern wirkt er quasi als Diffusor. Felgen: Ruote Borrani aus Rho bei Milano mit Rudge-Zentralverschluss und (zählen Sie nach!) 72 Speichen – pflegeintensiver Kitsch gegen den kleinen Aufpreis von 180.000 auf die 5,5 Millionen Lire

oder Vergasern. Helenio Herrera galt als härtester Hund aller Fußballtrainer, gemessen an seiner Gage bei „La Grande Inter“ zeigte er mit seinem dezenten Sebring Demut. Der „argentinische Sklaventreiber“ wirkte einem anderen Argentinier in Italien als Vorbild, De Tomaso gehörte neben Ghia und Vignale ab 1975 auch Maserati.

„Er fühlt sich groß an“, befand 1968 „Car & Driver“ in New York, obwohl der Sebring kürzer und schmaler ist als die nun rein zweisitzige Corvette Stingray. Im geräumigeren Touring-Viersitzer thront man, im Sebring fühlt man sich tiefer eingebaut. Im heutigen Verkehr kann man mit etwas Übung mühelos mithalten, dank TDI-mäßiger Elastizität bei freier Sicht ob schmaler Dachsäulen; die Sportplatz-Vehikel rundum scheinen ja halb blind zu sein. Der am Ölmesstab wie im Cockpit gut riechende GTI S auf diesen Seiten, seit Mitte der 70er bei seinem aktuellen Besitzer, er stammt aus dem ersten Baujahr. 1962 kamen der 100.000ste Triumph TR zur Welt, der 50.000ste Porsche, die ersten BMW der „Neuen Klasse“ und die ersten Alfa Giulia. Maserati baute 497 Wagen, Ferrari 493, Aston Martin 199, Lamborghini Traktoren. Jaguar lieferte 189 E-Type nach Italien, 123 als Fastback-Coupés, eines davon an Ferruccio Lamborghini, der davor zwei Maserati 3500 GT hatte, beide Touring-Viersitzer empfand er als „laut, heiß und nicht besonders schnell“ – „Tacho 230 an kühlen Tagen. Wie ein italienischer Aston“. Sein Entwicklungsfahrer ab 1963, Bob Wallace, war 1960/61 am Nürburgring Solo-Mechaniker des siegreichen Vogelkäfig-Maserati, würde Heinz Prüller jetzt anmerken.

Der Sebring löste nicht den Touring-Viersitzer ab, wie das im Netz steht, von 1962 bis 1964 war er parallel im Angebot. Von da an gab es auch einen viersitzigen Viertürer im Frua-Design (der Quattroporte, erraten!), karosiert bei Vignale wie ab 1966 der viersitzige Zweitürer Mexico. Das waren belastbare Alltagsautos für solvente Vielfahrer mit Familie, keine Wochenend-Spielzeuge mit Freundin oder Freund wie Ferrari – so Dottore Adolfo Orsi, dessen Opa Maserati 1937 vor den Brüdern Maserati rettete, dessen Vater Omer die Firma bis zur freundlichen Fusion mit den Fran-

zosen 1967 führte. „Adolfino“ war zehn, als Sebring und Indianapolis debütierten, um 1962 als 3500 GTI S und 5000 GTI in Serie zu gehen. Mit 17 sorgte er 1968 dafür, Vignales Kombi-Coupé „Indy“ zu taufen.

Die offenen Rennwagen kleidete man bis 1957 im Werk, für die viel komplexeren GT-Modelle sandte man die Marchesi-Rahmen an die Modehäuser in Mailand oder Turin. Ab 1947 zunächst an Pinin Farina, der auch Maseratis Agent im Piemont war, als Ferrari mit seinen Mätzchen „Touring Milano“ plagte, die erst 1957 mit dem 3500 GT auf Maserati kamen. Dazwischen wirkte ab 1955 bei 2000, 3500, 5000 GT die Firma Allemano, ab 1959 mit dem Spider ergänzt durch Vignale, bis 1952 Ferraris bevorzugtes Atelier. Für beide Carrozziere zeichnete der zarte Giovanni Michelotti. Nur 150 Farben standen zur Wahl, nicht aber eine Tarnlackierung wie vom Wiener Brillen-Designer „Serge Kirchhofer“ gefordert. Im Nebenleben als Demel-Chef wechselte Udo Proksch vom Sebring auf einen Indy im grauen Serienlack, weiterverkauft an ORFs Teddy Podgorski. KR Franz Steinbacher als Neffe des Importeurs schwärmt noch vom „sehr schnellen“, aber raren Vierliter-Sebring, den er aus Modena nach Wattens auslieferte: zu Swarovski. Der Tiroler Nockenwellen-Reiter Franz Albert kam mit so einem Coupé nach Aspern, ins Fahrerlager – dieser Maserati ist ein GT, kein Rennwagen.

1978 stand ein GTI S beim Gebrauchtthändler in der hintersten Reihe, um 60.000 Schilling, ein Sechstel des Neupreises; Michael Kruschik aus Traiskirchen griff zu, der Ingenieur kaufte sich damit vier Jahre Handarbeit. Um 65.000 Schilling rettete der Geistliche DDR. Manfred Brandl (siehe Heft 7-8/2009) die Seele eines verwahten Serie 2, um danach etwa den gleichen Betrag reinzustecken. Beiden Mentoren verdanke ich meine ersten Kilometer als Maserati-Beifahrer, seither halte ich den Duft von Benzin für jenen von Leder. Ungewollt getauft nach einer Geschirrfabrik, passte der Sebring wunderbar zu Wendelin von Boch, Chef von Villeroy & Boch: ein weinroter GTI S, in dem zuvor die Wildbolz-Brüder Jost und Klaus gesehen wurden, bei einer Auktion am

Nürburgring 1993. Maseratis Einstiegsmodell ersetzte 1970 der frontgetriebene Citroën SM mit V6, ergänzt 1973 durch den Mittelmotorer Merak. Der wahre Sebring lebt seit 1968 stilistisch, seit 1970 auch motorisch im offensichtlich Michelotti-inspirierten Sechszylinder-Coupé von BMW weiter. Mit dessen Alpina-Ausführung 3.5 CSL gewann 1977 Dieter Quester die Tourenwagen-EM, in Sebring startete „Quastl“ acht Mal. Sein Vater zeigte mir 1984 ein Foto seines silbernen Sebring 2, der ständig nach Benzin roch, worauf er in einen Ferrari 365 GT umstieg. KR Fritz Quester bekam 1983 einen der ersten Biturbo 2500, Sohn Peter fuhr damit „nach München“ – wo man den Biturbo-Erfolg in Italien mit einem BMW 320iS konterte. Das Coupé hat den Radstand vom Sebring, der Viertürer auch

fast dessen Länge. Maserati reanimierte 1988 unter Alejandro De Tomaso mit dem Karif auf Spyder-Basis den Sebring-Spirit auf die schüchterne Art – leistungsmäßig auf dem Niveau des BMW M635 CSI, aber dezent ohne Spoiler-Dekor, im Feuchten folglich ähnlich delikat bis teuflisch.

Zierlich als 3500 GTI S, deutlich *piu visibile* die zweite Sebring-Serie – aber doch viel dezenter als die exaltierten Ghibli und Indy, mit denen Maserati ab 1966 groß rauskam. Jetzt erst bemerke ich die vier Sebring in meiner Sammlung von 39 Maserati: auf der Chassis-Seite steht da schlicht „3500 GT“ und „Politoys M“. Der Kofferraum, die Türen, auch die Motorhaube öffnet. Finde ich im Maßstab 1:43 den Ölmesstab? ■

Maseratis Metamorphosen



1954 Osca-Maserati MT4 siegt nach 12 Stunden in Sebring mit Stirling Moss/Bill Lloyd fünf Runden vor Lancia D24, Austin-Healey 100 und zwei weiteren Osca. David panlert Goliath, typisch für die robusten Vierzylinder-Juwelen aus Bologna, wo den Brüdern Maserati 1948 der Neustart gelang. An die 80 Exemplare, 40 wie hier als Spider von der Carrozzeria Fratelli Morelli aus Ferrara



1957 siegt der 300 S-Sechszylinder trotz Harry Schell/Moss nicht wie zuvor in Bari, Buenos Aires, Caracas, Kuba oder am Nürburgring, aber: Zweiter hinter dem 450 S-V8 von Fangio/Behra, vor Jaguar D, Ferrari TR, Porsche RS. 25 Originale, fünf technisch korrekte Nachbauten



1957 Serafino Allemanos 3500 GT 2+2 nach Entwurf von Giovanni Michelotti (II.) sieht rassiger aus als der geräumigere Viersitzer von Touring Milano (re.), der in Serie geht und 1961 zum GTI reift. Einen der vier Allemano kauft der Dealer Carroll Shelby in Texas, einen anderen Madame Theresa d'Orléans in Colorado



1961 Allemano 5000 GT Indianapolis Im Gedenken an zwei, beinahe drei Siege dort. Entwurf Michelotti. Die folgenden 21 Serienwagen heißen schlicht 5000 GTI, einer endet beinahe am Schrottplatz vor Vösendorf



1961 Vignales erster Sebring auf Spider-Radstand, gezeichnet von Michelotti. Dieses Unikat wird 1962 am Pariser Salon verkauft und sorgt seither für Verwirrung, weil Front und Heck 1964 mit der zweiten Serie als „Sebring“ in Serie gehen



1961 Vignale 3500 GT Convertibile 2+2 entworfen von Michelotti als großer Bruder des Triumph Spitfire. Im Volksmund stets „Spider“ genannt, obwohl er ein Cabriolet ist (hier mit Hardtop). 242 Exemplare, ein Besitzer hieß Ferdinand Piëch



1962 Touring Milano zeigt am Turin Salon diese Studie (Zeichner Federico Formenti) eines 3500 GTI 2+2, gedacht augenscheinlich als Sebring-Alternative



1963 Frua 2posti als Zweisitzer mit Heckklappe. Ab 1966 wie hier als 4000 GTI Mistral



1963 Sebring Marchesi für den Commendatore Bompani, der Doppelscheinwerfer nicht leiden kann. In „Aqua Caliente Verde“ mit dem originalen Leder und 8969 Kilometern ein Sonderangebot für keine 300.000 Euro...



1964 Sebring 3500 GTI mit neuer Vignale-Karosserie, wuchtiger und weniger dezent. Front/Heck ähnlich dem Salonwagen von 1961 und dem Viertürer. Augenringe wie NSU TT, Klemen nur zur Zier, waagrechte Heckleuchten wie 4porte und Mexico. Smiths-Instrumente



1966 Morettis 3500 GT zitiert den Iso Grifo von Bertone/Glugiaro, um einen verunfallten Touring neu zu kleiden. Entwurf Dany Brawand, Assistent Michelottis

Fotos: Revs Institute, Bernard Cahier, Automobile Revue Archiv/Zwischengas.com, Historica Selecta, Fantasy Junction, Gregor Fiskens, Quattroruote/Editoriale Domus, Stile Auto, Scuderia Renania, Blackhawk Collection, Walter Bäumer IMR, HKLange



VW Transporter PanAmericana:
Die Front ist typisch Volkswagen

VW Transporter PanAmericana

Abenteuerkasten

Für Selbstfahrer und spendable Firmenchefs: Der **VW Transporter** in **PanAmericana-Ausstattung** verbindet Komfort, Nutzwert und Lifestyle.

Nein, die Frage, ob das ein echter Bulli ist, lässt sich auch an dieser Stelle nicht beantworten. Wohl aber jene, ob er in der luxuriösen PanAmericana-Ausstattung das hält, was man sich von ihm erwartet. Für die längste Straße der Welt und ihre 30.000 Kilometer war der Testraum dann doch zu kurz. Knapp 2000 Kilometer, die uns in rund 35 Stunden durch drei Länder geführt haben, mussten reichen, um den neuen VW Transporter richtig einschätzen zu können.

Das Cockpit ist nicht nur schön und übersichtlich, sondern auch haptisch der Preisklasse angepasst. Das annähernd

runde Lenkrad liegt wunderbar in der Hand. Daran, dass sich das eingestellte Abblendlicht bei jedem Neustart in den Automatik-

Modus verabschiedet, gilt es sich erst noch zu gewöhnen. Ergonomie und Sitzkomfort gehen in Ordnung – ein paar hundert

kuschelige Kilometer zu dritt in Reihe eins scheinen möglich.

Für den Blick nach hinten würde man sich einen digitalen Innenspiegel (als Extra bestellbar) wünschen, für den rechten Arm eine breitere Armlehne. Ermüdungserscheinungen gibt es auf der Langstrecke dennoch keine – daran ändert es auch nichts, dass die Elektronik ständig Pausen vorschlägt.

170 Diesel-PS samt Automatikgetriebe und Allrad sind als Package in Ordnung, machen aber auch leer kein Rennauto aus dem fescen Kasten. Top dafür der Verbrauch, der auch bei Dauervollgas auf deutschen Autobahnen nie über neun Liter steigt – bei einem brandneuen Fahrzeug wohlgemerkt.

Im perfekten Outfit präsentiert sich beim Testwagen auch der hell erleuchtete Laderaum, der unzählige Fixierpunkte ebenso bereithält wie ungeschützt verlegte Kabel, die über kurz oder lang wohl vom Transportgut beschädigt werden. Der Tempomat und auch alle ande-



2000 Kilometer-Test: erster
Schnee zwischen Wien und Bern am Arlberg



Allrounder mit optionalen Hecktüren



Sportliche Leichtmetallfelgen aus dem VW-Zubehör, die schwarze Beplankung unterstreicht den Design-Anspruch der PanAmericana-Ausstattung

ren Assistenzsysteme arbeiten vorbildlich, die LED-Scheinwerfer machen die Nacht zum Tag, und das Multimediasystem erfüllt hohe Ansprüche – nicht nur hinsichtlich der Navigation.

Aus der langen Liste der Sonderausstattungen des Testwagens hinterlassen die extrem stabile Anhängerkupplung, die praktische Standheizung und das feine Harman Kardon-Soundsys-



tem einen bleibenden Eindruck. Nicht mehr verzichten möchte man dazu auf den dreiteiligen Dachträger, der sich mittels weniger Handgriffe montieren lässt. Das freut nicht nur all jene, die den Transporter normalerweise in der Tiefgarage parken.

Abschließend gilt es auch noch, das dichte und moderne Werkstatt-Netz von VW Nutzfahrzeuge zu erwähnen, das seit Jahrzehnten ein Garant für kurze Servicezeiten und rasche Hilfe im Fall von Pannen oder Unfallschäden ist. Dass sich mit einem VW in Top-Ausstattung weniger leicht Geld verdienen lässt als mit einem einfacher ausgestatteten Basis-Kastenwagen, der nur rund ein Drittel der Anschaffungskosten verursacht, ist klar. Das war schon immer so – hat aber der Begeisterung für den Bulli nie einen Abbruch getan.

Johannes Mautner Markhof

Der Laderaum schluckt bei Bedarf über 30 große Reifen

Eine FÜNF als Glücksfall

Der neue **Maxus eDeliver 5** für Stadt & Speckgürtel.



Schlicht, praktisch, übersichtlich

Bequemer Zugang zum Laderaum

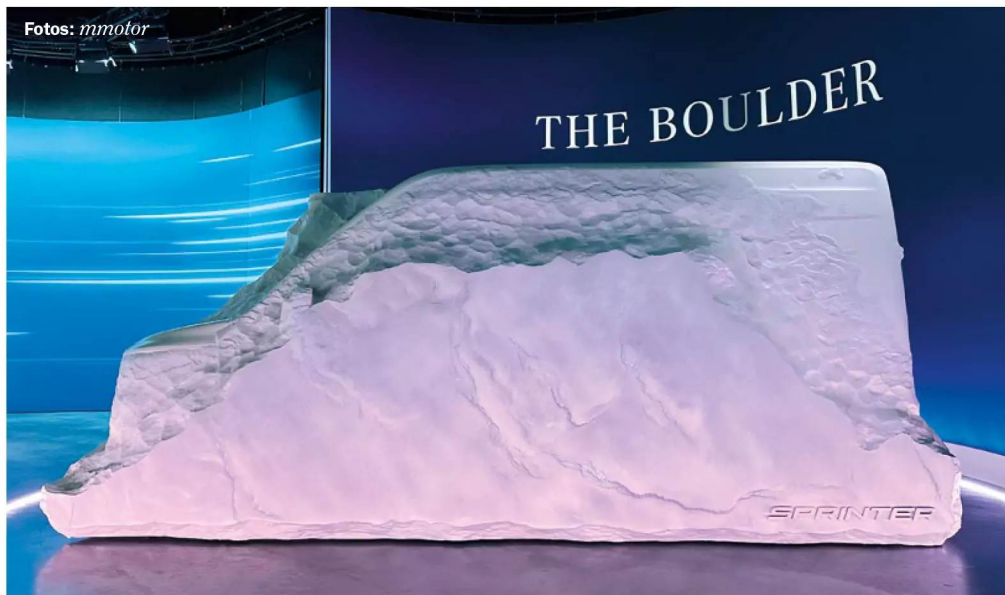
Mit nur 4,8 Metern Länge findet der Maxus eDeliver 5 in jeder noch so kleinen Ladezone Platz, taugt aber gleichzeitig auch für Volumen-Transporte mit bis zu 6,6 Kubikmetern – in der kleinsten L1H1-Ausführung wohl-gemerkt. Damit empfiehlt er sich für Paketdienste und Handwerker gleichermaßen – auch, weil sich der eDeliver 5 für größere Aufgaben in die Höhe und in die Länge strecken lässt und so für mehr als einen zusätzlichen Kubikmeter Ladung den nötigen Raum schafft.

Auf den gleichermaßen modernen wie reduzierten Arbeitsplatz hat das keinen Einfluss. Zwei Displays garantieren maximale Übersicht, eine standardmäßig verbaute 360 Grad-Kamera sorgt für die nötige Rundumsicht, und die tolle Serienausstattung bringt jede Menge Komfort.

Angetrieben von einem 163 PS starken Elektromotor, beschleunigt der eDeliver 5 souverän auf maximal 120 km/h – auch dann, wenn die Zuladung von über einer Tonne voll ausgenutzt wird. Hinsichtlich der Reichweite vertraut Maxus auf eine robuste Eisenphosphat-Batterie mit 64 kWh – oder, anders ausgedrückt, auf eine Reichweite von bis zu 489 Kilometern. Und wenn der Strom dann doch einmal knapp wird? Ans Netz angedockt, vergehen keine 45 Minuten, um die Batterie von fünf auf 80 Prozent zu laden. ◀

Reduziert und selbst-erklärend zugleich





In Stein gemeißelt und ausgestellt mit einer Handvoll neuer Design-Attribute versucht Mercedes mit diesem Schaustück, die Kraft des neuen Sprinters zu unterstreichen

Die Idee, das gesamte Transporter-Segment mit nur einer, am neuen Oberklasse-Van orientierten Basis abzudecken, schien für Mercedes anfangs wohl verlockend. Ausschließlich vollelektrisch, hohe Stückzahlen, reduzierte Entwicklungskosten – und all das auf nur einem Band. Das sprach für eine hohe Marge. Dass diese zu Lasten der gewerblichen Kunden gehen würde, wollte man wohl in Kauf nehmen.

All diese Überlegungen scheinen jetzt Geschichte zu sein – vielleicht auch, weil andere Hersteller bereits gezeigt haben, dass das der falsche Weg ist. Schon im nächsten Jahr wollen uns die Stuttgarter die dem gehobenen Personentransport verschriebenen Modelle VLE und VLS auf der neuen vollelektri-

Generationswechsel bei Mercedes

Schauen, was kommt

Während vom **Nachfolger des Mercedes Vito** schon zahlreiche Erbkönig-Bilder kursieren, war vom **neuen Sprinter** bisher kaum etwas bekannt.

KURZMELDUNGEN



Sportliches Outfit für den neuen Chevy Pickup

Grüße aus den USA

Mit dem Chevrolet Colorado ZR2 erweitert ein für den Offroad-Sport entwickelter US-Laster das heimische Pickup-Angebot. Neben einer geräumigen Doppelkabine bietet der ZR2 viel Komfort und modernstes Bordertainment. Dafür, dass auch das Fahren nie langweilig wird, sorgen 314 PS und

ein Drehmoment von 583 Nm. Wer den fischen Laster auch als Zugfahrzeug einsetzen möchte, wird sich über eine Anhängelast von 3,5 Tonnen freuen. Ins Land geholt wird der Chevrolet von US-Peicher aus Graz, ein exakter Preis war zu Redaktionsschluss noch nicht bekannt. ◀

Weltrekord

Ganz neu im Segment der elektrisch angetriebenen Transporter unterwegs, gelingt es Kia, parallel zum Marktstart des PV5 Cargo einen Weltrekord für leichte Elektro-Nutzfahrzeuge einzufahren. Unter Ausnutzung der vollen Nutzlast von 695 Kilo ist es gelungen, eine Strecke von 693,38 Kilometern mit nur einer Batterieladung zurückzulegen. Der neue KIA war dabei mit dem werkseitig lieferbaren 71,2 kWh-Akku ausgestattet.

Gefahren wurde ein knapp 60 Kilometer langer Rundkurs auf öffentlichen Straßen im Norden von Frankfurt. Am Steuer wechselten sich ein englischer Journalist und ein Ingenieur aus dem PV5-Entwicklungsteam ab.



Mit dem neuen Kleintransporter PV5 hat KIA demonstriert, wie reichweitenstark ein leichtes Nutzfahrzeug mit Elektroantrieb schon heute sein kann

Für maximale Transparenz sorgte eine akribische Überwachung der Testfahrt – verantwortlich dafür zeichnete der TÜV Hessen, der nicht nur den Laderaum, sondern auch den Ladestecker im Vorfeld versiegelt hatte. ◀

Opel-Jubiläum

Seit dem Jahr 2000 fester Bestandteil der Opel-Nutzfahrzeugpalette, hat sich der Vivaro stets weiterentwickelt und ist heute in vierter Generation im Handel. Wurde der innovative Allrounder anfangs ausschließlich mit

Fotos: Werk



Die Komfortausstattung der fünfsitzigen Doppelkabine lässt einen Entfall der NoVA leider nicht zu, der Vorsteuerabzug für Unternehmer ist jedoch möglich

schen VAN-EA-Plattform zeigen. In weiterer Folge kommen dann auch die hinsichtlich des Aufbaus deutlich abweichenden Nachfolge-Modelle für Vito und Sprinter, bevor im nächsten Schritt die für Verbrennungsmotoren vorbereitete VAN-CA-Plattform Realität wird.

Dass diese Veränderungen dem Vito ein komplett neues Design einbringen, ist durch die bereits kursierenden Prototypen-Bilder klar. Jetzt durften wir bei einem exklusiv gehaltenen Termin in Stuttgart einen ersten Blick auf die nächste Sprinter-Generation erhaschen – natürlich nicht, ohne dass uns zuvor die Mobiltelefone abgenommen worden waren, Metalldetektor-Kontrolle inklusive.

Glaubt man der gezeigten Studie, so haben wir es mit der größten optischen Veränderung seit mehr als 30 Jahren zu tun. Alle klassischen Sprinter-Designattribute sind verschwunden und haben einer neuen Form Platz gemacht, die sich am ehesten als „knuffig“ bezeichnen lässt. Auf



Foto: Werk

Der bereits eingestellte Nissan NV Van gibt einen Ausblick auf die Proportionen des Mercedes Sprinter. Die lange Fronthaube bietet auch den angekündigten Dieselmotoren den nötigen Raum



Foto: Werk

Volkswagen hat schon 2011 unter dem Namen eT eine Studie gezeigt, die jetzt auch als kleine Schwester des neuen Sprinter glaubwürdig wäre – allerdings mit längerer Motorhaube und stellerer Windschutzscheibe

eine extrem hohe Front folgt eine lange, flache „Motorhaube“, die in einer steilen, aber nicht übermäßig hohen Frontscheibe mündet.

Dazu liefert das Mercedes-Design gerade Linien und abgerundete Ecken – wie wir sie schon in den 80er-Jahren bei den Dakar-Modellen der G-Klasse sehen konnten. Will man sich die Seitenlinie vorstellen, drängt sich der Vergleich mit dem für Amerika entwickelten Nissan NV Van geradezu auf – wenngleich mit deutlich weniger Schnörkeln.

Will man den neuen Sprinter in seiner Gesamtheit spüren, so kommt ihm die 2011 präsentierte Studie Volkswagen eT sehr nahe, wenngleich man sich alles eine Nummer größer vorstellen muss. Bleibt am Ende die Frage, wann wir Mercedes' neue Transporter-Generation erstmals fertig zu sehen bekommen. Nahelegend scheint dafür die Nutzfahrzeug-IAA in Hannover im September 2026 – obwohl das natürlich reine Spekulation ist.

Johannes Mautner Markhof



Am Anfang trug der Opel Vivaro das markante Jumbo-Dach

Dieselmotoren und manuellem Sechsganggetriebe ausgeliefert, so ist er heute auch als vollelektrisches Modell erhältlich. Dabei darf zwischen zwei Batterie-Größen und unzähligen Aufbau-



Die vollelektrische Vivaro-Version, wie sie heute seitens Opel angeboten wird

und Ausstattungs-Varianten gewählt werden. Nach oben hin sind dabei, mit einem Ladevolumen von bis zu 6,6 Kubikmetern und einer Nutzlast von 1,4 Tonnen kaum Grenzen gesetzt. Um maximale Sicherheit bemühen sich beim aktuellen Opel Vivaro bis zu 18 Fahrerassistenzsysteme. ◀

Teilelektrisch gewerblich

Wenn ein neuer Auto-Importeur an einem Abend gleich zwei neue Marken präsentiert, ist das spannend; wenn er schon vor dem offiziellen Marktstart bereits 17 namhafte Händlerpartner in ganz Österreich nennen kann, dann macht ihn das auch für gewerbliche Nutzer interessant.

Dem Vielfahrer-Wunsch nach effizienten und zugleich günstigen Hybrid-Modellen folgend, starten die neuen Automobilmarken Omoda und Jaecoo in zwei Preisklassen mit ebenso vielen Hybrid-Modellen.

Der Omoda 5 rollt mit einem 1,5-Liter-Hybrid-Motor und einer Maximalleistung von 224 PS ins Land. Preislich startet er bereits bei 26.490 Euro.



Neue Kampfpfeils-Chinesen: Omoda 5 (oben) und Jaecoo 7 (unten)

Eine Klasse höher und zugleich mit Plug-in-Hybrid-Technologie an Bord kommt der Jaecoo 7 PHEV SHS zu uns – zu Tarifen ab 35.990 Euro. Wer anstatt der Hybrid-Technologie lieber vier angetriebene Räder haben möchte, bekommt den Jaecoo 7 zudem als AWD-Modell ab 36.490 Euro angeboten. ◀

Oldtimer- und Youngtimer- Storys der letzten 25 Jahre

AUTO	AUSGABE	AUTO	AUSGABE	AUTO	AUSGABE
ABARTH 2400 Allemano Coupé	10/19	BMW 323i (E21)	4/21	FIAT 128 Rally	5/13
AC Ace Roadster	3/18	BMW M3 (E30)	7-8/06	FIAT 128 3P Berlinetta	1-2/18
ALFA ROMEO 750 Competizione	10/15	BMW M3 Cabrio (E30)	5/22	FIAT Dino Coupé	1-2/14
ALFA ROMEO 1900 Touring & Zagato	5/24	BMW 320i Cabrio (E30)	9/09	FIAT Dino Spider	10/16
ALFA ROMEO Giulietta	5/17	BMW 325i Cabrio (E30)	4/20**	FIAT 130 Coupé	10/06
ALFA ROMEO Giulietta Sprint	10/04*	BMW 525 (E12)	1-2/10	FIAT 130 3200	11/09**
ALFA ROMEO Giulietta Spider	10/14**	BMW 535i (E28)	5/25	FIAT 131 Abarth	7-8/11
ALFA ROMEO Giulietta SZ	12/14	BMW M5 (E28)	1-2/15	FIAT X1/9	5/11
ALFA ROMEO Giulia	5/01, 4/20	BMW 653 CSI	12/15	FIAT Panda	9/20
ALFA ROMEO Giulia GTA	9/13	BMW M1	11/14**	FIAT Ritmo Abarth 130 TC	10/22
ALFA ROMEO Giulia TZ	7-8/13	BMW Z1	6/13**	FIAT Uno turbo i.e.	5/20
ALFA ROMEO 2600 Sprint	6/22	BMW 850 CSI	12/18**	FORD V8 DeLuxe Roadster 1932	11/07
ALFA ROMEO GT 1600 Junior	10/07	BORGWARD Isabella Coupé	11/13	FORD Thunderbird I	10/08**
ALFA ROMEO 1300 Junior Zagato	3/21	BORGWARD RS1500 Rennspyder	1-2/11	FORD Mustang I	11/12
ALFA ROMEO Montreal	3/04, 3/12**	BRICKLIN SV-1	11/23	FORD Mustang I V8 Convertible	11/15
ALFA ROMEO Spider Duetto	7-8/04	BRISTOL 411	11/25	FORD Mustang Boss 351	4/18
ALFA ROMEO Spider 2000 Veloce	7-8/19	BUICK Wildcat Coupé	11/15	FORD OSI 20M TS	5/20
ALFA ROMEO Spider Serie 4	12/12	CADILLAC Allanté	4/16	FORD Capri 1300 L	10/14
ALFA ROMEO GTV 6	3/07	CADILLAC DeVille Convertible	12/24	FORD Capri 1600 GT	4/09
ALFA ROMEO GTV 2.0	10/24	CHEVROLET Camaro SS	3/14	FORD Capri 2.8 i	3/23**
ALFA ROMEO Alfesud ti	9/14	CHEVROLET Corvair Coupé	12/17	FORD Capri RS	7-8/05, 9/09*
ALFA ROMEO Sprint	3/24	CHEVROLET Bel Air Coupé	7-8/25	FORD 17M RS	9/23*
ALFA ROMEO Alfetta	3/18	CHEVROLET Corvette C1	10/08**	FORD Sierra Cosworth	12/06
ALFA ROMEO SZ	3/12**	CHEVROLET Corvette C2	12/12	FORD Escort Cosworth	1-2/13**
ALFA ROMEO 90 2.5 V6	1-2/23	CHEVROLET Corvette C4	6/25	FORD RS200	5/13
ALPINA B7 S Turbo Coupé	4/24	CITROËN Dyane 6	4/17	FORD Granada 2,8 Ghia	5/15
ALPINA Roadster Limited Edition	11/23**	CITROËN Méhari	12/13	FRAZER-NASH Targa Florio	4/22
ALPINA V8 Roadster	11/23**	CITROËN DS/ID	5/11	GLAS 3000 V8	9/17**
ALPINA B10 Bi-Turbo	10/25	CITROËN SM	6/12	HONDA S800 Coupé	1-2/14
ALPINE GTA V6 Turbo	3/17	CITROËN GS	5/21	HONDA NSX	10/17
AMC Eagle 4x4 Wagon	1-2/21	CITROËN CX	6/23	INNOCENTI Mini Cooper 1300	5/08
ASTON MARTIN DB2/4	4/13	DAIMLER Double Six Serie 3	1-2/25	INNOCENTI Coupé 1100 OSI	11/11
ASTON MARTIN DB4 GT Zagato	6/16	DAIMLER SP250 Sport	10/23	ISO Grifo GL 350	9/19*
ASTON MARTIN DB5	10/21	DATSUN 240Z	7-8/21	ISO Fidia S4	3/24
ASTON MARTIN DBS	12/09	DELOREAN DMC-12	9/13	ISO Rivolta GT 300	10/24**
ASTON MARTIN V8	1-2/22	DE TOMASO Mangusta	3/09	ISO Lele IR 6	10/24**
ASTON MARTIN V8 Coupé	4/25	DE TOMASO Pantera	6/10	JAGUAR XK 140 OTS	12/10**
ASTON MARTIN Virage	9/11	DE TOMASO Longchamp	1-2/24	JAGUAR XKC	10/12
ASTON MARTIN Langonda	1-2/25	DE TOMASO Deauville	6/25	JAGUAR D-Type	1-2/18
AUDI 100 Coupé S	11/12	DKW 3=6 Monza	10/16	JAGUAR E-Type 4,2 FHC	11/18
AUDI Coupé GT	7-8/20	DKW Malzoni GT	3/17	JAGUAR E-Type V12 Coupé	1-2/03
AUDI Quattro	12/05, 9/10**	DODGE Charger R/T	7-8/24	JAGUAR E-Type 4,2 Roadster	12/10**
AUDI Quattro 20V	6/08**	FACEL VEGA Excellence	12/15	JAGUAR E-Type V12 Roadster	10/05*
AUDI Sport Quattro	7-8/07**, 1-2/11**, 4/15**	FACEL VEGA FV3	6/21	JAGUAR XJ6 C	10/01, 3/23**
AUDI S2 Coupé	5/23	FERRARI 365 GTC/4	3/16	JAGUAR XJ12 Serie III	11/08
AUDI RS2 Avant	12/14	FERRARI 365 GT4 2+2	5/05	JAGUAR XJ220	3/16
AUSTIN 1300 GT	11/22	FERRARI 412	6/13**	JAGUAR XJS 4,0 Convertible	12/10**
AUSTIN Mini Cooper 1000	12/19**	FERRARI 250 GT Boano	7-8/07	JAGUAR XJS 6.0	6/13**
AUSTIN-HEALEY 100/6	12/11	FERRARI Dino 308 GT4	7-8/07	JAGUAR XJ 6.0 (XJ81)	9/21
AUSTIN-HEALEY Sprite	4/24	FERRARI 250 GT SWB	10/07	JAGUAR Mark X (420 G)	3/11
AUTOBIANCHI A112 Abarth 70HP	4/21	FERRARI 250 GT	1-2/12	JAGUAR S-Type	1-2/12
AVANTI II	12/22	FERRARI 340 America Ghia	6/09	JEEP Grand Wagoneer	7-8/20
BENTLEY R-Type Continental	11/16	FERRARI 500/F2	11/08	JENSEN C-V8	6/19
BENTLEY S1 Continental Flying Spur	5/22	FERRARI 750 Monza	10/13	JENSEN Interceptor	10/18
BENTLEY Azure	10/19	FERRARI 365 GTB/4 Daytona	1-2/09**	LAMBORGHINI Espada	5/06
BITTER SC	3/09	FERRARI 330 GTC	1-2/21	LAMBORGHINI Jarama	3/13
BIZZARRINI Iso Grifo A3C Stradale	5/16	FERRARI Pinin	6/11		
BMW 502	9/12	FERRARI 308 GTB	3/19**		
BMW 507	1-2/10**	FERRARI Testarossa	6/20		
BMW 700	10/15	FERRARI Mondial t Cabrio	11/15		
BMW 3200 CS	6/14	FERRARI 348 ts	11/20		
BMW 2002	12/07**	FIAT otto vu	1-2/20		
BMW 2002 tii Touring	11/24	FIAT 500 L	9/21**		
BMW 2002 turbo	7-8/14	FIAT Abarth 750 GT Zagato	3/22		
BMW 2002 GT4 Coupé Frua	4/15	FIAT 1600 S Coupé	5/14		
BMW 2800	10/08	FIAT 850 Coupé	7-8/18		
BMW 3.0 CS	9/17**	FIAT 850 Spider	9/15		
BMW 3.0 CSI	7-8/10	FIAT 124 Sport Coupé	5/15		
BMW 3.0 CSL	9/18*	FIAT 124 Spider	5/07		
BMW 320 (E21)	12/09**	FIAT 124 Abarth	11/17		



Lamborghini Jarama
Heft 3/2013

* Fahrbericht bei Oldtimer-Rallye ** Vergleich/Gegenüberstellung

AUTO	AUSGABE	AUTO	AUSGABE	AUTO	AUSGABE
LAMBORGHINI Miura	1-2/09**	MERCEDES 300 SL (R107)	7-8/16	BENTLEY R4	5/22
LAMBORGHINI 350 GTV	7-8/09	MERCEDES 500 SL (R107)	10/21**	RENAULT R16	6/18
LAMBORGHINI 350 GT	11/13	MERCEDES 500 SLC	1-2/19	RENAULT Alpine A110 1600 SX	9/17*
LAMBORGHINI 350 GT Spyder	6/17	MERCEDES 300 SL Flügelrüter	6/10**	RENAULT Floride Cabriolet	6/13
LAMBORGHINI Urraco	1-2/16, 3/19**	MERCEDES 300 SL Roadster	1-2/10**, 10/21**	RENAULT 5 Turbo	1-2/17, 9/22*
LAMBORGHINI Countach	12/21	MERCEDES 280 SL Pagode	9/12*, 10/21**	RENAULT 5 GTE	3/25
LAMBORGHINI LM002	7-8/24	MERCEDES 220 SE Coupé	4/16	RENAULT R5 Alpine Turbo	9/19**
LANCIA Aurelia B20 GT	9/10*	MERCEDES 280 SE Cabriolet	1-2/13	RENAULT R5 GT Turbo	9/19**
LANCIA Aurelia B24 Spider	3/20	MERCEDES 600	5/17	RENAULT Fuego Turbo	1-2/20
LANCIA Appia Zagato	7-8/17	MERCEDES 250 T (S123)	5/21	RENAULT Espace	5/19
LANCIA Flaminia Super Sport	7-8/21	MERCEDES 280 CE	3/23**	ROLLS-ROYCE Silver Cloud III	11/08**
LANCIA Beta Montecarlo	5/09	MERCEDES 420 SE (W126)	11/19	ROLLS-ROYCE Silver Shadow	10/11
LANCIA Beta Coupé Volumex	12/09**	MERCEDES 500 SEC (W126)	1-2/14	ROLLS-ROYCE Camargue	10/23
LANCIA Fulvia Berlina	12/07**	MERCEDES 220/8	3/08	ROLLS-ROYCE Corniche Convert.	3/25
LANCIA Fulvia Coupé	11/03*, 1-2/11	MERCEDES 300 TD Turbo 4MATIC	6/23	ROVER P6 3500 V8	6/07
LANCIA Fulvia Sport 1.3 S	3/21	MERCEDES 300 GD	7-8/23	ROVER Mini Cooper 1,3i	12/19**
LANCIA Flavia Coupé	10/12	MERCEDES 250 D lang (V124)	11/24	SAAB Sonett II	5/18**
LANCIA 2000 Coupé HF	10/20	MERCEDES 300 CE-24	12/16	SAAB 900 Turbo 16 S	6/08**
LANCIA Flavia Sport Zagato	6/13	MERCEDES E 220 Cabrio	4/20**	SAAB 900 Cabriolet	4/10
LANCIA Gamma Coupé	6/15	MERCEDES 500 E	10/13**	SAAB 900 Turbo 16 Cabrio	4/20**
LANCIA Stratos Gr. 4	10/08, 11/12	MERCEDES E 60 AMG (W124)	7-8/18	SEAT 1200 Sport Bocanegra	12/14
LANCIA 037 Gruppe B	10/10	MERCEDES 600 SL (R129)	3/22	SEAT Ibiza Bimotor	6/14
LANCIA 037 Rally	11/21	MERCEDES CL 600 (C140)	12/18**	SIMCA 1000 Rallye 2	7-8/25
LANCIA Thema 8.32	10/13**	MERCEDES C 36 AMG	9/23**	SKODA 1100 OHC	1-2/17
LANCIA Delta Integrale 8V	1-2/08**	MG TD	4/12	SKODA 440 Spartak	6/18
LANCIA Delta Integrale 16V	10/11	MG B Roadster	5/04	SKODA Felicia	6/19
LANCIA Delta Integrale Gr. A	10/09	MG A Roadster	10/14**	SKODA 110 R	4/11
LANCIA Delta HF Integrale Evo	9/01	MG A Coupé	6/24	SKODA 130 RS	11/17
LANCIA Delta HF Integrale Evo 2	10/17	MG B GT V8	7-8/08**	STEYR 55 „Baby“	1-2/16
LAND ROVER Serie 1	3/19	MG C GT	7-8/08**	SUNBEAM Tiger	1-2/15
LEXUS LS 400	12/19	MITSUBISHI 3000 GT	6/24	TALBOT Lago T120	5/10
LOTUS Europa	10/10**	MORGAN Threewheeler	5/12	TALBOT-MATRA Rancho	4/14
LOTUS Esprit S2	3/15	NSU Ro 80	5/12	TOYOTA 2000 GT	4/09
LOTUS Esprit Turbo	4/25	OPEL Kadett Rallye	9/07*	TOYOTA Land Cruiser FJ40	11/21
MARCOS 3 litre	6/15	OPEL Olympia A	7-8/15	TOYOTA Celica ST	5/10, 9/24*
MASERATI 250F T2	4/11	OPEL GT	1-2/09	TOYOTA Celica Supra	12/17
MASERATI A6GCS Berlinetta	7-8/23	OPEL Manta A	11/10	TOYOTA Celica GT-Four	1-2/13**
MASERATI 3500 GT	7-8/14	OPEL Rekord B Coupé	9/24	TOYOTA Corolla GT	3/23
MASERATI Quattroporte I	3/15	OPEL Rekord C Cabrio	6/17	TOYOTA MR2	10/20
MASERATI Mexico	1-2/13	OPEL Commodore GS 2500	1-2/10	TOYOTA Crown 2.8	5/23**
MASERATI Ghibli	4/17	OPEL Commodore Coupé 2500	11/14	TOYOTA Century V12	5/23**
MASERATI Indy	9/07**	OPEL Ascona 400 Rally	12/13	TRIUMPH TR2 LM	9/13*
MASERATI Khamsin	7-8/16	PANHARD 24 ct	11/20	TRIUMPH Italia 2000	12/13
MASERATI Kyalami	4/12	PEGASO Z-102	9/16	TRIUMPH TR4	5/19
MASERATI Bora	4/23	PEUGEOT 402 Legère	4/18	TRIUMPH TR5	9/21*
MASERATI Merak SS	12/16	PEUGEOT 304 S Cabrio	7-8/17	TRIUMPH TR6	5/16
MASERATI Biturbo 222 4V	6/08**	PEUGEOT 404 Cabrio	5/13	TRIUMPH Spitfire 4	12/08
MASERATI Ghibli II	6/21	PEUGEOT 504	9/10	TRIUMPH GT6	11/19
MATRA Bagheera	10/13	PEUGEOT 504 Coupé V6	9/11, 3/23**	TRIUMPH Stag	10/22
MAZDA MX-5 Serie I	10/11	PEUGEOT 504 Cabrio	4/06	TVR 3000 M Taimar	3/20
MAZDA 323 GT-R	1-2/08**	PEUGEOT 505 GTI	6/22	VERITAS RS 2000	12/08
MAZDA RX-7	10/09	PEUGEOT 205 GTi	10/11**	VOLVO P1800 S	6/03, 5/18**
MAZDA RX-7 FD	1-2/24	PEUGEOT 205 T16	3/14	VOLVO Amazon	4/07
MCLAREN M12 Coupé	12/12	PLYMOUTH Barracuda 340	7-8/13	VOLVO 240	12/21
MERCEDES 300 Sc Roadster	3/21	PONTIAC Catalina Ventura	5/25	VOLVO 262 C	10/10
MERCEDES 220 S Cabriolet	12/23	PONTIAC Firebird	6/09	VOLVO 780	10/11
MERCEDES 190 SL	10/14**	PORSCHE 550 Spyder	1-2/06, 11/09	VW Karmann Ghia Coupé	3/12
MERCEDES 190 E 2.3-16	10/11	PORSCHE 356	9/11*	VW Karmann Ghia Cabriolet	9/22
MERCEDES 190 E 2.3-16 „Lauda“	12/17	PORSCHE 356 Speedster	4/14	VW Käfer Cabrio	7-8/09
MERCEDES 190 E 2.3-16 DTM	11/11	PORSCHE 356 B 1600 Abarth	1-2/16	VW Salzburg-Käfer	7-8/13
MERCEDES 190 E 2.5-16 Evo II	7-8/15	PORSCHE 904 Carrera GTS	11/14	VW T1 Samba	6/16
MERCEDES C 111	4/19	PORSCHE 914/6	5/09, 9/16*	VW SP2	11/18
MERCEDES 280 S (W108)	11/09**	PORSCHE 911 SC	6/01	VW K70	11/22
MERCEDES 300 SEL 6.3	1-2/23	PORSCHE 911 Carrera 3,2 CS	4/13	VW Scirocco	11/08*
MERCEDES 280 S (W116)	1-2/15	PORSCHE 911 T	4/08	VW Scirocco II White Cat	4/19
MERCEDES 450 SEL 6.9	12/20	PORSCHE 911 2.2 E	7-8/19**	VW Golf I GTI	6/06, 11/16, 9/18**
MERCEDES 280 C (W114)	9/20	PORSCHE 911 Carrera RS	9/14*	VW Golf I Cabriolet	4/22
MERCEDES 450 SLC	3/11	PORSCHE 911 Turbo	12/13*, 1-2/21*	VW Golf II GTI 16V	4/23
		PORSCHE 911 Carrera 3.2 Targa	9/25	VW Rallye Golf	1-2/08**
		PORSCHE 924 Carrera GT	6/16	VW Golf Country	1-2/22
		PORSCHE 944	3/13	VW Corrado	6/10
		PORSCHE 944 Turbo	12/24		
		PORSCHE 911 RS (Typ 964)	12/23		
		PORSCHE 928	6/11		
		PORSCHE 959	4/15**		
		PORSCHE 968 CS	5/24		
		PORSCHE Carrera GT	11/25		
		PUCH 650 TR	11/07		
		PUMA GTS	5/18		
		RANGE ROVER Classic	10/18		
		RELIANT Scimitar GTE	12/20		
		RENAULT 4CV	6/20		

Mercedes 450 SEL 6.9
Heft 12/2020



* Fahrbericht bei Oldtimer-Rallye ** Vergleich/Gegenüberstellung

Sie können fast alle Hefte auf
www.shop.allesauto.at nachbestellen!
Bei Fragen sind wir telefonisch unter
01/877 97 11-0 erreichbar.

Die zweite Generation Audi Q3 wurde zwischen 2018 und 2025 in Győr gebaut. 2019 gesellte sich die gleichermaßen beliebte Sportback-Variante hinzu. Ein klassisches Facelift erhielt der SUV nie, was ziemlich unüblich ist



Als vor ziemlich genau zwei Jahrzehnten der Audi Q7 auf dem Markt kam, war das für Audi ein ziemlich imageprägendes Ereignis. Nach dem Q5 profitierte ab 2011 auch der erste Q3 vom imposanten Abstrahl-Effekt des Überwalters.

Die hier behandelte Generation zwei lief ohne Facelift zwischen 2018 und 2025. Im Jahr 2019 gab es erstmals eine gut 2000 Euro teurere Sportback-Variante (quasi die Coupé-Version) sowie erneut und leider zum letzten Mal einen RS Q3 mit legendärem 2,5 Liter-Fünfsylinderturbo und saften 400 PS.

Der 4,5 Meter lange SUV bietet generell genügend Raum und Reisekomfort. Ein Hit ist die um 15 Zentimeter verschiebbare Rückbank. Dem sehr fahraktiven, aber nach hinten unübersichtlichen Audi Q3 ist es zudem gelungen, sich eigenständig von seinen technischen Geschwistern Seat Ateca, Skoda Karoq oder VW Tiguan abzuheben – optisch wie auch bei den inneren

Audi Q3, Baujahr 2018–2025

Q wie Qualität

Zurzeit rollt die dritte Generation des **Audi Q3** auf den Markt. Grund genug, einen Blick auf den Vorgänger zu werfen.

Werten. Das ließ sich Audi freilich bestens vergüten.

Die recht nackte Basisausstattung offenbarte nur eine manuelle Klimaanlage. Somit lohnt sich das geduldige Durchforsten des Marktes, zumal auch für den Innenraum feine Tapezierungen möglich waren – Braun oder Beige und diverse Kombinationen lockern die ansonst grauschwarzen Aufenthaltsräume auf. Auch knallige Farben wie

Orange, Rot oder Blau sind immer wieder zu finden. An der Verarbeitung ließ sich auch beim zweitkleinsten Audi-SUV nichts aussetzen. Hartplastik findet sich nur an Stellen fernab des Blickfelds.

Die Basismotoren verfügten noch über manuelle Sechsgang-Schaltgetriebe und Vorderradantrieb. Abgesehen vom Plug-in-Hybrid hatten die stärker motorisierten Varianten bereits

serienmäßigen Allrad. Besagter Q3 mit Stecker (45 TFSI e) kombiniert den 150 PS starken 1,4-Liter-Benziner mit einem 116-PS-Elektromotor – 245 PS Systemleistung sind das Resultat. Der 13 kWh-Akku reicht für 50 WLTP-Kilometer, mit maximalen 3,6 kW dauerte eine Ladung knapp vier Stunden.

Die herkömmlichen Benzin- und Dieselmotoren deckten eine Spanne von 150 bis 245 PS ab. Die Diesel starteten ebenfalls bei 150 PS, bei drehmomentstarken 200 Pferden ist Schluss, der 40 TDI wurde jedoch zweimal modifiziert.

Insgesamt sind die Motoren robuster als früher und Ölverluste ist weniger ein Thema. Die Benzin- und Dieselmotoren können bei hohen Laufleistungen unter verkokten Injektoren und Ansaugtrakten leiden. Bei den Selbstzündern

Auch im Innenraum erinnert nichts an die Plattform-Brüder Seat Ateca, Skoda Karoq oder VW Tiguan. Anständige Materialqualität und Verarbeitung prägen auch den Audi Q3. Fein: echte Tasten für die Klimaregelung



Großteils wurden Doppelkupplungs-Getriebe verbaut, Ruckeln bei hohen Laufleistungen ist hier möglich. Manuelle Schaltungen haben nur die Basismotoren

sollte man Zweimassenschwungrad, Turbolader und Abgasrückführungsventil im Auge behalten. Einspritzdüsen und Diesel-Partikelfilter gilt es vor der Verstopfung zu bewahren.

Wie steht es um die restliche Haltbarkeit? Gute Atteste stellt der deutsche TÜV in seiner umfangreichen wie transparenten Datenbank aus. Trotz Mehrgewicht gegenüber der ersten Generation wurden deren Schwächen im Bereich des Fahrwerks korrigiert. Waren hier noch Federn, Dämpfer und die gesamte Aufhängung deutlich schlechter als der gesamte geprüfte Durchschnitt, ist es bei Generation zwei erfreulicherweise umgekehrt. Einzig der erhöhte Brems Scheiben-Verschleiß eint beide Baureihen. Der Rest der Komponenten fällt überdurchschnittlich positiv auf.

Und was berichten vernetzte Audianer? Verzögertes Anspre-



Der Sportback (re.) hatte über die gesamte Laufzeit 42 Prozent Verkaufsanteil, kam jedoch erst später auf den Markt. Nimmt man nur die letzten Jahre, so ist die Coupé-artige Variante sogar die beliebtere



SUV und Sportback teilen sich das Kofferraum-Grundvolumen von 530 Litern. Während bei der Coupé-Variante jedoch bei einem Maximum von 1400 Litern Schluss ist, schluckt der „normale“ SUV 125 Liter mehr. Wie bei seinen größeren Brüdern ist die einzige Q3-Schwachstelle für SUV-Fahrer eine altbekannte: der erhöhte Brems Scheiben-Verschleiß

MODELLE & TECHNIK

Dimensionen: L/B/H 4484/1849/1585 (Sportback: 4500/1843/1567) mm, Kofferraumvolumen 530–1525 (Sportback: 1400) l, Plug in 380-1375 (Sportback: 1250) l

Produktion weltweit: ca. 1.200.000

Zulassungen in Österreich: 9800, davon 3430 Benzinler bzw. Plug in (35%) und 6370 Diesel

Motor	PS/kW	Normverbrauch in kWh	Spitze km/h	0–100 km/h in sec
35 TFSI	150/110	6,4–7,4	204–211	9,1–9,6
40 TFSI	190/140	7,6–8,5	220–222	7,3–7,4
45 TFSI	230/169	8,5–8,7	233	6,3
45 TFSI	245/180	8,2–9,2	237–238	5,8
45 TFSI e	245/180	1,6–2,0	210	7,3
RS Q3	400/294	8,8–10,1	250–280	4,5
35 TDI*	150/115	4,7–6,5	203–211	9,2–9,5
40 TDI	190–200/140–147	5,5–7,0	221–225	7,3–8,0

*Allrad optional

MODELLE & PREISE

	PS/kW	2023	2022	2021	2020	2019	2018	2017	2016
Q3 35 TFSI	110/150	39,0*	35,4	32,2	29,2	26,5	24,1*	21,9	19,9
Q3 40 TFSI quattro (132 kW)	150/204	–	–	37,7	35,1*	32,7	30,5*	–	–
Q3 e-Hybrid 45 TFSI e	200/272	39,7*	36,8	34,0	–	–	–	–	–
Q3 45 TFSI quattro	195/265	39,9*	38,8	37,8	36,8*	35,9	–	–	–
Q3 TDI 35 TDI (103 kW)	110/150	40,1*	36,2	32,7	29,6*	26,7	24,2	21,8	19,7
Q3 35 TDI quattro (103 kW)	110/150	41,7	37,4	33,6	30,1*	27	24,2	21,7	19,5
Q3 40 TDI qu. (147/140/135 kW)	142/193	–	–	40,9	37,1*	33,6*	30,5*	27,6	25,0
Q3 Sportback TFSI (35 TFSI)	110/150	37,5*	35,1	32,9	30,7	–	–	–	–
Q3 Sportback e-Hybrid 45 TFSI e	200/272	40,2*	37,0	34,0	–	–	–	–	–
Q3 Sportback 45 TFSI quattro	195/265	40,0*	38,9	37,8	36,8*	35,7	–	–	–
Q3 Sportback 35 TDI	110/150	38,8*	35,5	32,4	–	–	–	–	–
Q3 Sportback 35 TDI quattro	110/150	40,4	37,1	34,1	31,3	28,8	–	–	–
Q3 Sportb. 40 TDI qu. (147/140 kW)	142/193	–	–	41,7	39,3*	–	–	–	–

Werte im Klammer: zum letztgültigen Modell abweichende Leistung

*Generationenwechsel, Motorisierungs-Änderung, Facelift

Quelle: Autopreisspiegel (APS), durchschnittlicher Händler-Verkaufspreis, Preise in Tausend Euro, diese gelten jeweils für das Basismodell

chen der Doppelkupplungs-Getriebe, Infotainmentsystem-Hoppalas, polternde Vorderachsen, knarrende Armaturenbretter, klemmende Tankklappen bis hin zu merklichen Windgeräusche können schon mal nerven. Wassereinbrüche beim Panoramadach sind schon ernster zu nehmen. Bei schnell entladender Starterbatterie hilft ein Software-Update. Generell gilt jedenfalls: Der Audi Q3 ist als Gebraucher ein guter Tipp.

Bernhard Reichel

RÜCKRUF

2020: Bremspedalplatte, Sitzgestell-Verschraubung, Beifahrerairbag

2021: Rückhaltesystem, Lenkgetriebe

2022: Tankentlüftungs-Leitung, Heckscheibe, Hochvoltbatterie-Schaltkasten, Motorabdeckung

2023: Vordersitz-Lehne

2024: Gurtaufroller

STÄRKEN & SCHWÄCHEN

+ Bremsfunktion zuverlässig
+ Beleuchtung und Auspuff sehr solide

+ Achsen, Federn, Dämpfer und Lenkung solide

– erhöhter Brems Scheiben-Verschleiß **Quelle:** TÜV

ERSATZTEILE

Lichtmaschine	809,–
Wasserpumpe	268,–
7 Gang-DSG-Getriebe	7116,–
Kotflügel vorne	376,–
Frontscheibe	617,–
Stoßdämpfer vorne Paar	522,–
Stoßdämpfer hinten Paar	449,–
Brems Scheibe vorne Paar	346,–
Brems Scheibe hinten Paar	282,–
Bremsklötze vorne Paar	155,–
Bremsklötze hinten Paar	135,–
LED-Scheinwerfer Stück	1130,–
Frontschürze	787,–

Preise inkl. MwSt.
für Audi Q3 2.0 TDI 150 PS

Freude für alle

Bristol 411, Heft 11/25

Zur Story „Gentleman's Joy“ über den Bristol 411: Die in diesem wie auch im Bericht über den Carrera GT vielfach vorkommenden Bezüge zur Vergangenheit, zu Zeitgenössischem und auch zu Gesellschaftlichem, finde ich durchaus angebracht und unterhaltsam. Was mir gar nicht gefällt, ist das immer wieder zu beobachtende Schlechtmachen von anderen Fahrzeugen. In diesem Fall wird auf den Jensen Interceptor immer wieder hingehackt. In Wahrheit sind es alles alte Kisten, aber wir lieben sie. Der eine den Bristol, der andere den Jensen. Und ich gönne allen, dass sie ihre große Freude daran finden.

Ich wünsche mir, dass ich am Wochenende, wenn ich ein Hobby ausleben kann, von Stimmungen, die im Alltag ohnedies zu präsent sind, verschont werde. Wie schön wäre es, entspannt das Verbindende zu suchen, vielleicht kommen sogar irgendwann andere drauf, dass es so auch gehen kann.

Mag. Helmut Artacker
E-Mail

Der famose Hans-Karl Lange eröffnet den Beitrag mit der Bemerkung, Kaufhauskönig Helmut Horten hätte am Wör-



Darf man im Zuge des Bristol-Schwärmens Jensen kritisieren?

thersee neben einem Rolls-Royce auch einen Ferrari 410 Superamerica gehalten. Daran Zweifel anzumelden darf ich mir erlauben. Zwar hatte Herr Horten damals schon Schloss Sekirn im Portfolio und am See auch seine Heidi gefunden, aber dass diese in der etwa gleichzeitigen Neuerwerbung eines Ferrari um den See kutschiert wurde, erscheint mir doch etwas dem Dunst der Erklärung entsprungen.

Diesen einen 410 Superamerica s/n 1265SA in Grigio Platinato mit Leder Marrone Colorado sichtete Horten auf dem Genfer Salon 1959 und ließ ihn sich über Auto Becker Düsseldorf nach Mühlheim an der Ruhr ausliefern. Die Freude am Auto währte aber nur kurz, denn schon im Juli 1960 übernahm Horten in seinem Tessiner Anwesen in Croglio das ebenfalls von Auto Becker ausgelieferte Modell 400 Superamerica s/n 1945SA, das

dritte von nur sieben auf kurzem Chassis produzierten Pininfarina Cabriolets. Das offene Auto in der einzigartigen Farbkombination Verde Bottiglia mit rotem Leder wurde auf die Horten Italiana S.r.l. mit dem Mailänder Kennzeichen MI 527336 zugelassen.

Drei lange Jahre soll Helmut Horten sein Prachtstück von Ferrari an den oberitalienischen Seen, im Tessin und auch am Wörthersee genossen haben. Der formidable 410 Superamerica hingegen wurde ohne nennenswerte Eigennutzung bereits anno 1960 umgehend an einen Kommerzialrat Mayerhoffer weitergegeben, der ihn 40 Jahre lang mit dem Wiener Kennzeichen W 395.140 betrieb und regelmäßig bei Denzel zum Service abstellte.

Natürlich passt ein Ferrari 410 SA Coupé als einleitender Brückenschlag wesentlich besser zur Story mit dem Bristol 411 als ein 400 SA Cabrio, aber

der Vita vom Kaufhauskönig am Wörthersee hätte der 400er überzeugender entsprochen.

Dr. Werner Paulinz
2100 Korneuburg

Verkehrsclub Österreich

Gemeinnützig oder so, Heft 10/25

Endlich jemand, der auf diesen komischen Verein VCÖ aufmerksam macht und dessen einseitige Ausrichtung kritisiert. Ich habe mich schon mit dem Gedanken beschäftigt, als Pendant einen MCÖ-Mobilitätsclub Österreich zu gründen, in dem alle Vorteile der Mobilität bis zum Rollstuhl kommuniziert werden. Das würde sicher eine Menge Förderungen einbringen.

DI Dr. Michael Duschel
E-Mail

Herzlichen Dank für den Artikel über diesen verabscheuungswürdigen Verein. Ich würde es begrüßen, wenn in jeder Ausgabe der Schwachsinn dieser Organisation angeprangert würde.

Robert Lörincz
E-Mail

Rechenbeispiel Elektromobilität

Leser-Echo

Aktuell macht es den Anschein, als wäre das Ende der Elektro-

GLAVITZAS GSGHICHTLN



Warten auf Godot

Das Jahr ist wieder einmal „volle Hütte“ vorübergerast, und ich habe den Eindruck, dass mit Zunahme der Alterszahlen die Jahre schneller vorbeigehen – somit kürzer werden. Jetzt, im Alter von über 80 Jahren, glaube ich mich wie in einem Rallyeauto im höchsten Gang bergab am Niederalpl mit allen vier Rädern in der Luft. Wie wird's mit 90 oder gar

100? Werden dann die Jahre noch kürzer – gleich nach dem Start die Ziellinie?

Immerhin bleiben Erinnerungen, und die werden ab sechzig deutlicher. Gegenwart und Zukunft sind offensichtlich etwas für jüngere Jahrgänge. Die haben ständig den Blick nach vorn – den hatten wir in den Sechzigern, als Mick Jagger die Hymne „I Can't Get No Satisfaction“ brüllte, und niemand damals an das Beatle-Gewinsel „When I'm Sixty-Four“ dachte – wer hatte damals schon das Greisenalter von 64 vor Augen?

Damals kannte jeder jeden, wie es so schön heißt. Bei den Bergrennen und Rallyes an den Wochenenden trafen wir einander regelmäßig. Fesche Groupies machten die Runde, und auch der Tratsch schien sich irgendwie im Kreis zu drehen. Das Einser-Thema waren naturgemäß Autos: Niki Lauda hatte vom Fritzl Baumgartner den schnellsten Mini Cooper Österreichs gekauft, danach den roten „Neunöfa“ von Peter

mobilität näher denn je. Die Politik hat kein Interesse mehr, die E-Mobilität zu fördern, und auch die Kaufzurückhaltung im Privatbereich zeichnet ein düsteres Bild. Wenn man sich die Kostenseite ansieht, wird es für Betreiber eines Elektroautos zunehmend unwirtschaftlicher und damit uninteressant.

Da wäre die unsichere Restwertentwicklung von Elektrofahrzeugen, da durch die fortschreitende Entwicklung davon auszugehen ist, dass Technik, die es heute zu kaufen gibt, in wenigen Jahren veraltet sein wird, weil sich die Effizienz und Akkukapazität massiv weiterentwickeln. Die Ungewissheit der Reparaturkosten bei einem Akku-Defekt tut ihr Übriges (50 Prozent Nachlass bei Jahreswagen im Premiumsegment sagen schon einiges aus).

Dazu kommt, dass die laufenden Betriebskosten eines Elektrofahrzeuges mittlerweile gleich hoch bzw. höher sind als bei einem vergleichbaren Hybrid- oder Plug-in-Fahrzeug. Als Beispiel habe ich zwei SUV eines Premium-Herstellers verglichen, die Versicherungsprämien auf „Durchblicker“ errechnet, den Treibstoff- bzw. Stromverbrauch auf eine durchschnittliche Jahresfahrleistung von 15.000 Kilometer berechnet (lt. Daten aus einem

Spritverbrauchs-Portal), und dabei stellt sich heraus, dass das E-Auto teurer kommt als der verglichene Plug-in. Nicht nur, dass die motorbezogene Versicherungssteuer beim verglichenen E-Auto um rund 15 Prozent höher ist, liegt die Versicherungsprämie auch deutlich höher als beim Plug-in.

Auch die Kosten für Strom sind höher als der Treibstoff beim Verbrenner, auch deshalb, da es nach wie vor an ein und derselben Ladestation zahlreiche unterschiedliche Tarife gibt und diese meist bei rund 50 ct/kWh starten, was bei einem Durchschnittsverbrauch von 25 kWh eines E-SUV Kosten von 12,50 Euro ergibt und damit einem Treibstoffverbrauch von 8,33 Liter/100 km entspricht (bei 1,50 Euro/Liter Treibstoff). Wenn man nicht die richtige Lade-App am Start hat und die kWh mit 89 ct berechnet wird, verschlechtert sich das Verhältnis auf 22,25 Euro bzw. 14,83 Liter/100 km. Und ob ein E-Auto der Umwelt wirklich hilft, bleibt abzuwarten, finanziell ist es nicht sinnvoll.

Thomas Loitzl
8900 Selztal

Die hier abgedruckten Leserbriefe geben ausschließlich die Meinung des jeweiligen Verfassers wieder.

„Fäustling“ Peter. Der Mini wanderte zu Otto Stuppacher, dann weiter zu Helmut Koinigg. Sicherheitshalber hatte Niki seine Wiener Freundin gegen eine Grazerin getauscht. Klaus Reisch brachte einen Werks-Alfa GTA aus Mailand zum Behamberg Rennen, Helmut Zwickl fuhr mit mir nach Trento Bondone zur Bergeuropameisterschaft – verdammt, wohin ist die Zeit? Und vor allem: Wohin sind die alle verschwunden? Die Freunde, die Jahre, die Abenteuer – alles weg. Ich komm mir vor wie Wladimir oder Estragon in Samuel Becketts Stück „Warten auf Godot“ und warte vergeblich, dass die Vollgaszeit, „als wir uns nichts gepiffen haben“, nochmal zurückkehrt... ■

Erich Glavitz: Rennfahrer, Stuntman, Journalist, Unternehmer – und Doktor der Philosophie



Foto: Archiv Glavitz

www.allesauto.at

VORSCHAU

Das nächste ALLES AUTO erscheint am 31. Dezember 2025

BMW IX3

Strom-SUV

Erste Ausfahrt mit dem brandneuen Hochbau-Elektriker aus München.



RENAULT CLIO

Kleinwagen-Klassiker

Wir bewegen die taufrische Generation des französischen Polo-Konkurrenten.

KIA PV5

Batterie-Bulli

Wir sehen uns den elektrischen Personen-Transporter aus Korea an.



ALPINE A390

Kult-Konflikt

Wie sehr verwässert die französische Sportwagen-Marke, wenn sie einen Strom-SUV baut?

TESTS Audi A6 Avant e-hybrid • VW T-Roc • Dacia Bigster 4x4 • Fiat Grande Panda Hybrid • Nio ET5 Touring • Hyundai Tucson 1.6 T-GDI HEV 2WD • Jaecoo 7 • etc.

ALFA ROMEO MONTREAL

Renn-Reise

Alles Wissenswerte über den Siebzigerjahre-GT mit dem rassistigen Motorsport-Herz.



... und dazu wie immer wichtige Neuheiten, wertvolle Tipps und harte Testurteile sowie die komplette **Neu- und Gebrauchtwagen-Preisliste 16.000 AUTOPREISE • AB BAUJAHR 2016 •**

Partei-Freunde

Demnächst beginnen die **Prozesse gegen die klebefreudigen Öko-Protestierer**. Die sammeln einstweilen nur noch Spenden – neuerdings unter dem Deckmantel einer Partei.



Foto: Robert May

STEFAN PABESCHITZ

Ihre Blockade- und Stör-Aktionen haben „Letzte Generation“ und „Extinction Rebellion“ mittlerweile aufgegeben, die Rechnung dafür ist aber noch offen. Im kommenden Jahr beginnt der Prozess gegen 42 Aktivisten, die Anklagen lauten von Sachbeschädigung über Widerstand gegen die Staatsgewalt bis hin zu schwerer Körperverletzung. Dass sie nie mehr als Kanonenfutter einer internationalen Spenden-Maschinerie waren, scheint die Betroffenen bis heute nicht zu stören. Beide Gruppierungen bezeichnen sich selbst als spontan entstandene Protest- oder sogenannte „Graswurzel“-Bewegungen – tatsächlich handelt es sich jedoch um gezielt installierte PR-Klone des britischen Unternehmens Compassionate Revolution Ltd. mit Sitz in der Londoner City – einer Firma, die im lukrativen Geschäftsfeld aus Spenden und Förderungen Millionen-Umsätze generiert.

Die Anwalts- und Gerichtskosten ihrer Baurnopfer bezahlt sie allerdings offenbar nicht – dafür betteln die Bewegungen weiterhin um Zuwendungen. Auf der Homepage von „Extinction Rebellion“ wird als Inhaber des entsprechenden Kontos die „Partei zur Rettung der Menschheit“ genannt. Als Gründungsmitglied und Zustellbevollmächtigter scheint dort ein gewisser Mag. Marcus H. auf, zugleich offenbar auch Rechtvertreter mehrerer Aktivisten. Der Anwalt hat es bereits mehrfach zu einiger Aufmerksamkeit gebracht – medial als Multi-Volksbegehren-Initiator, aber auch bei Gericht und Staatsanwaltschaft, etwa mit einer famosen, offenbar jedoch rechtswidrigen Abmahnungs-Masche für die Verwendung von Google-Schriftarten. Parteiprogramm gibt es keines, als Finanzgebarung ist in den Statuten festgelegt, „sämtliche finanzielle Mittel [...] für „Extinction Rebellion“ [...] auszugeben“.

Verkürzt ließe es sich eventuell so erklären: Rechtsanwalt sammelt auf der Homepage seiner Mandanten im Namen einer eigens dafür gegründeten



Foto: Letzte Generation

Aufräumen nach dem Klimakleber-Chaos: Jetzt sind die Gerichte am Zug, 2026 wird 42 Aktivisten der Prozess gemacht

ten Partei für seine Vertretungs-Honorare – denn die Prozesskosten werden dort als Grund für den Geldbedarf genannt. Laut Gesetz soll eine Partei zur staatlichen Willensbildung beitragen, insbesondere durch die Teilnahme an Wahlen – was diese Partei aber explizit ausschließt. Nicht im Sinne des Parteiengesetzes erhaltene Beträge können durch den Rechnungshof eingezogen und einer (echten) gemeinnützigen Verwendung zugeführt werden.

Der Verdacht, dass dies hier der Fall sein könnte, ist nicht unbegründet – findet sich die gleiche Kontoverbindung doch auch auf der Homepage von „Letzte Generation“ – nur ohne den Hinweis für die Zahlungswilligen, bei wem ihr Geld eigentlich landet. Was macht die Partei also mit diesen Beträgen, wenn sie laut Statuten doch alles für eine andere Bewegung ausgeben muss?

Es geht hier nicht darum, den Anspruch von Angeklagten auf anwaltliche Vertretung einzuschränken – sondern um das eventuelle Biegen und Beugen oder sogar Missbrauchen von basisdemokratischen Instrumenten. Die Verantwortlichen mögen sich darin gefallen, dem von ihnen mutmaßlich abgelehnten „System“ zusätzlich eines auszuwischen, indem sie es nach ihrem Geschmack manipulieren. Ein Staat, der nicht jedes Rechtsmittel ausschöpft, um dagegen vorzugehen, existiert aber eventuell tatsächlich nur noch in letzter Generation.

» Laut Gesetz soll eine Partei zur staatlichen Willensbildung beitragen, insbesondere durch die Teilnahme an Wahlen.«



DRUCKEREI
BERGER

Ihr persönlicher Drucker

Ihr Partner für Qualität,
die überzeugt.
Damit's was Print.

Vertrauen Sie auf eine Druckerei, die Ihre Anforderungen versteht. Wir kombinieren exzellente Technik mit persönlichem Service, um Ihre Ideen perfekt umzusetzen. Qualität, Verlässlichkeit und Nähe – das ist unser Anspruch, damit Sie überzeugen.

Ihr Peter Berger

Zentrale Horn
+43 2982 4161-0

Büro Wien
+43 1 313 35-0

Vertretungen in allen
Bundesländern

www.berger.at



OMODA | JAECCOO

Choose great.



Endlich einer, der was weiter bringt.

Bis zu **1.200 km** Reichweite.
Der Jaecoo 7 mit Super Hybrid System.

Comfort-Line zum Fixpreis

€ 35.990,-

Premium-Line zum Fixpreis

€ 39.490,-



omodajaecoo.at

Jaecoo 7 Plug-in Hybrid SHS. Verbrauch: 0,7 – 2,4 l/100 km, Stromverbrauch: 15,1 – 18,7 kWh/100 km, CO₂-Emission: 23 – 53 g/km, elektrische Reichweite: 90 km. Jeweils kombiniert, nach WLTP-Prüfverfahren. Die voraussichtliche elektrische Reichweite ist vorläufig und beruht auf Schätzungen und Berechnungen von Omoda | Jaecoo. Die Reichweite kann unter realen Bedingungen abweichen. *Listenpreis inkl. 20 % USt. und NoVA zzgl. € 240,- Auslieferungspauschale. Abbildungen können Sonderausstattungen gegen Mehrpreis zeigen. Symbolfoto. Irrtümer, Fehler und Änderungen vorbehalten. Stand: November 2025

✧ SUPPORT ME ✧

🙏 Hope my post useful for you, if you want support me please following one of the ways:

👛 **Buy or Renew Premium Account**

👉 Rapidgator: <https://rapidgator.net/account/registration/ref/49023>

👉 Nitroflare: <https://nitroflare.com/payment?webmaster=194862>

⚠️ Note: Please DON'T turn on VPN when making payment.

💖 **Donate Directly**

USDT (TRC20):

[TFniVipHpFsPVrUHBLsvkZJV4Mjj1MUz96](#)

DOGE (Doge Network):

[DCfVVnvNaVtxQbWyfpWsihbGnvpkuYdtJS](#)



🙏 **Every little support helps me to keep going and create more content.**

💖 **THANK YOU SO MUCH!** 💖
