



VW ID. Polo



Hyundai Ioniq 9

Volvo EX90

Polestar 3

Vergleichstest Große Elektro-SUV

Hyundai schlägt die Premium-Konkurrenz!



Mercedes GLB



Mazda CX-5



BMW 3er



Audi Q7



TEST Togg 10X V2
Türkischer Tesla-Fighter
im ersten Test

TOP NEUHEITEN 2026

28
66 MARKEN
MODELLE



Mini Cooper SE / Cooper S

Hyundai Ister / i10

Fiat Grande Panda / Grande Panda Electric

Antriebs-Vergleich: Sind die Verbrenner besser?



VW T-Roc

Peugeot
308 SW

Opel
Mokka
GSE

SCHON GEFAHREN

7 neue Stars



Vergleichstest Porsche 911 Carrera 4 GTS gegen Mercedes-AMG GT 63 Pro 4Matic+

Duell um die Sportwagen-Spitze

Ein Porsche wird nicht älter. Er gewinnt an Charakter.

DIE PORSCHE APPROVED GEBRAUCHTWAGEN.

Emotionen wie am ersten Tag. Mit Porsche Approved bleibt dieser Charakter lebendig. Denn unsere zertifizierten Gebrauchtwagen werden bis ins kleinste Detail geprüft und bieten Ihnen mindestens 12 Monate Garantie. Überzeugen Sie sich selbst.

[Zu den Approved Gebrauchtwagen](#)





AUTO **ZEITUNG** Stefan Miete,
Chefredakteur

Blick zurück nach vorn

Das Autojahr 2025 geht zu Ende. Erste Bilanz: Das E-Auto kommt nicht recht vom Fleck. Auch 2026 wird anspruchsvoll, egal mit welchem Antrieb. Die Flut interessanter Neuheiten macht aber Mut



Der Einstiegs-Elektriker von VW heißt ID. Polo und startet nächstes Jahr. Die Top-2026er-Neuheiten gibt's ab Seite 8



Verbrenner oder E-Antrieb? Wir haben drei Kleinwagen-Pärchen untersucht. Das Hyundai-Duo finden Sie ab Seite 48

In eigener Sache: Aufgrund gestiegener Preise wird der Copypreis der AUTO ZEITUNG zu Ausgabe 27/2025 auf 4,40 € pro Heft erhöht. Dies gilt auch für Abonnenten.

Liebe Leserinnen und Leser,

das Jahr neigt sich seinem Ende entgegen. **Die Dominosteinkzeit beginnt.** Die richtige, nicht die vom Einzelhandel bereits im August angeordnete. Es ist nasskalt, die Straßen sind voller als sonst im Jahr. Sie werden gesäumt von geschmackvoll illuminierten Häusern und auch solchen, in denen man Etablissements vermuten möchte. Mit der vorweihnachtlichen Beleuchtung von Gebäuden ist es nämlich so wie mit den LED-Orgien neuer Autos: **Geschmack ist manchmal Glücksache.** In beiden Fällen gilt der Rat, wonach weniger meistens mehr ist. Im Licht dieser Erkenntnis blicken wir aufs neue Autojahr. Auch 2026 dürfte für die Autobranche nicht ganz einfach werden. Immer mehr Elektro-Autos gelangen zur Serienreife und damit in den Handel. Aber die Nachfrage fällt trotz leichter Steigerungen in der Autohochburg Deutschland nach wie vor verhalten aus. Besonders Otto-Normalverbraucher bleibt skeptisch. Neben finanziellen und technischen Beschränkungen blocken viele Menschen das Thema E-Auto auch aus Trotz ab. **Ein Phänomen, das in der Psychologie als Reaktanz bezeichnet wird.**

Wird eine behördliche Regulierung als Einschränkung oder Bevormundung wahrgenommen, entsteht eine Verbots-Vermutung. Sie führt zu Widerstand und letztlich dazu, dass Menschen absichtlich das vermeintlich Verbotene tun. So führt ein „Brüsseler Verbrenner-Aus“ nicht zum Nachdenken übers elektrische Autofahren oder gar zu einer Testfahrt beim Händler um die Ecke, sondern zur Erschaffung eines neuen Feindbilds. Ein E-Auto kaufen oder wenigstens leasen? Im Leben nicht! Dieser Logik folgend müsste die Reaktanz der vielen

Skeptiker eigentlich zu einem reißenden Absatz von Dieseln und Benzinern führen. Dem ist aber nicht so. **Eine Grundmuffigkeit liegt wie Mehltau über dem Land.** Auch ich bin davor nicht gefeit. Aber es gibt etwas, das meinen Alltag immer wieder durchlüftet, und das sind Autos. Autos, die ich fahren kann und solche, die es eigentlich noch gar nicht gibt.

Wie stets zum Jahresende zeigen einige Hersteller uns Journalisten wieder die noch strikt geheimen Modelle der Zukunft. Es gehört zum guten Ton, nichts darüber zu verraten. **So viel sei gesagt – es kommen äußerst spannende neue Modelle auf uns zu!** Mercedes bringt die S-Klasse auf Vordermann, und die Neujustierung des VW-Designs hebt die Marke eine ganze Stufe höher. Üppig wallendes Blech wie bei Passat oder Tayron weicht präzisierten Linien. Der bereits als Studie gezeigte ID. Polo ist ein Vorreiter der neuen Zeit, in der fein austarierte Proportionen wichtiger sind als beliebig wirkende Sicken und Falze. Hier liegt die große Chance für das VW-Design – angesichts der sich in China aufbauenden Phalanx aus unzähligen Elektro-SUV vielleicht sogar die einzige. VW kann cool, wenn VW will.

Kommen wir zurück zur E-Auto-Frage. Sie kennen unsere Haltung – jeder soll fahren, was er will und sich leisten kann. Wir als Fachredaktion negieren keinen Antrieb, und wir blicken auch durch keine Markenbrille auf die Autowelt. Diesmal haben wir uns die Kleinen vorgenommen. Ein Segment, das leider immer mehr schrumpft, denn es ist schwer, mit den Benjaminen Geld zu verdienen. Ab Seite 46 erfahren Sie, welcher Antrieb hier vorn liegt.

Ihr Stefan Miete



Test-Profi Marcel Kühler ging der Frage nach, ob der Porsche 911 Carrera 4 GTS dem Rivalen Mercedes-AMG GT 63 Pro 4Matic+ standhalten kann – ab Seite 38.

Inhalt

AUTO ZEITUNG AUSGABE 26 | 3.12.2025

Unsere Titelthemen

Neuheiten

ALLE NEUEN 2026

Von A wie Audi bis V wie VW – wir zeigen über 65 Newcomer | 8

Tests und Fahrberichte

FAHRBERICHTE

VW T-Roc | 24



Opel Mokka GSE | 28



Peugeot 308 SW Plug-in-Hybrid | 30

VERGLEICHSTEST Hightech-Sportler

Mercedes-AMG GT 63 Pro 4Matic+

Porsche 911 Carrera 4 GTS | 38



VERGLEICH Elektro gegen Verbrenner

Fiat Grande Punto Elektro vs.

Grande Punto 1.2 Hybrid | 48



Hyundai Inster vs. i20 1.0 T-GDI | 50



Mini Cooper SE vs. Cooper S | 52



VERGLEICHSTEST: Elektro-SUV

BMW iX

Hyundai Ioniq 9

Polestar 3

Volvo EX90 | 60

TESTS



Togg T10 | 76

Vorstellung



Porsche Cayenne Electric | 16

Nachrichten

BMW Z4 Final Edition; Porsche 911 GT3 mit Manthey-Kit; Audi Q5/A6 mit weiterentwickeltem V6-TDI und mehr | 20

Weitere Fahrberichte



Cupra Raval | 32



BYD Atto 2 | 34

Jeep Compass | 35



Toyota bZ4X | 36

90

Faszination: Als Fire + Ice-Modell begeisterte der VW Golf II GTI Ende der 1980er Jahre nicht nur die Fans der gleichnamigen Willy-Bogner-Filme. Jetzt soll der ID.3 GTX den Kult wiederbeleben



34

Fahrbericht: Neben der vollelektrischen Variante gibt es das Kompakt-SUV BYD Atto 2 nun auch als Plug-in-Hybrid



36

Fahrbericht Toyota bZ4X: Die Neuauflage des E-SUV rollt im Januar 2026 zu uns

35

Fahrbericht: Die dritte Generation des Jeep Compass bietet nicht nur mehr Platz, sondern auch eine größere Antriebsvielfalt. Erste Ausfahrt mit der 145 PS starken Mild-Hybrid-Variante





86

Gebrauchtwagen: teuer, aber premium – die Kompakt-SUV Range Rover Evoque (o.) und Volvo XC40



Ratgeber

Leasing Wir geben Tipps fürs Privat-Leasing speziell von Kleinwagen | **54**

Drahtlose Adapter Wer sein Smartphone kabellos mit seinem Auto koppeln will, braucht einen Adapter für Apple CarPlay/Android Auto – zwölf Modelle im Praxistest | **72**

Zahnriemen Wenn der Steuerriemen reißt, kann das in einem Motorschaden enden. Darauf muss man achten | **85**

Gebrauchtwagen Range Rover Evoque und Volvo XC40 sind aus zweiter Hand zwar nicht billig, bieten dafür aber viel Premium-Flair | **86**

Wirtschaft

Elektro-Kleinwagen Günstige Stromer gibt es derzeit nur wenige – das könnte sich bis 2027 deutlich ändern | **56**

Camping Life

Forster T 669 EB Coupé Auf Urlaubsreise in Südfrankreich mit dem schmalen Teilintegrierten für Paare | **80**

Autos im Heft

Alle Neuen 2026 // 8

BMW iX // 60

BMW Z4 Final Edition // 20

BYD Atto 2 // 34

Cupra Raval // 32

Fiat Grande Punto 1.2 Hybrid // 48

Fiat Grande Punto Elektro // 48

Forster T 669 EB Coupé // 80

Hyundai i20 1.0 T-GDI // 50

Hyundai Ister // 50

Hyundai Ioniq 9 // 60

Jeep Compass // 35

Mercedes-AMG GT 63 Pro 4Matic+ // 38

Mini Cooper S // 52

Faszination

VW Fire + Ice Vor 40 Jahren begeisterte Volkswagen mit der Fire + Ice-Sonderedition des Golf II GTI in Anlehnung an die Willy Bogner-Filme. Passend zur Neuzeit haben die Wolfsburger jetzt den ID.3 GTX als Fire + Ice-Modell aufgelegt | **90**



Wirtschaft: Ist die Zeit der kleinen und vor allem bezahlbaren E-Autos wie den elektrischen Renault Twingo (Bild) gekommen? Wir wagen eine Analyse

Rubriken

Meinung | **3**

Schon gewusst? VWs neue Submarke ID. UNYX baut in China Autos für China | **6**

Leserbriefe / Impressum | **58**

Vorschau / Testalltag | **98**

16

Vorstellung: Der Porsche Cayenne wird vollelektrisch und kommt in zwei Versionen – als Electric mit maximal 325 kW (442 PS) und als Turbo Electric mit bis zu 850 kW (1156 PS)





Schon gewusst, ...

... dass nicht nur Audi mit seiner neuen Submarke „AUDI“ – ohne die vier Ringe – in China den Anschluss sucht, sondern auch die große Konzernschwester VW? Seit Jahrzehnten beackern die Wolfsburger den chinesischen Markt mit Modellen, die in Zusammenarbeit mit den lokalen Joint-Venture-Partnern FAW (First Automotive Works) und SAIC (Shanghai Automotive Industry Corporation) gebaut und unter dem VW-Logo verkauft werden. Jetzt kooperieren die Niedersachsen zusätzlich mit dem chinesischen Anbieter Xpeng: ID. UNYX heißt die neue Marke, deren erster Spross die Bezeichnung 08 trägt, ein wahlfreie 210 kW (286 PS) oder 250 kW (340 PS) starkes Elektro-SUV. Ihm sollen im nächsten Jahr vier weitere ID. UNYX-Modelle folgen. Allen gemein ist ihre Bestimmung: Sie wurden in China für China entwickelt und werden nicht nach Europa kommen.

[TEXT Stefan Miete]





BMW X5 und iX5

Mit der iX5-Variante bekommt das Mitte 2026 neu startende Münchner Oberklasse-SUV erstmals eine vollelektrische Version, die auf längere Sicht auch den BMW iX ablösen dürfte. Die X5-Modelle mit Verbrenner- und Plug-in-Hybrid-Antrieben sowie die iX5-Typen folgen dem gerade mit dem iX3 aus der Taufe gehobenen neuen Markendesign, sind von außen kaum zu unterscheiden und bauen auf einer gemeinsamen Plattform auf. Der iX5 soll dank neuer Batterie-Technik mit hoher Energiedichte bis zu 120 kWh speichern und etwa 800 km Reichweite ermöglichen. Der nächste BMW X6 mit der Technik des X5 folgt 2027.

Das kommt 2026

Der Mobilitätswandel bringt uns im kommenden Jahr viele neue oder auch bereits facegeliftete Elektro-Fahrzeuge. Aber auch die Verbrenner sind unter den Neuheiten 2026 immer noch gut vertreten – meist elektrifiziert mit den mittlerweile unterschiedlichsten Arten von Hybrid-Technologien

[TEXT Jürgen Voigt FOTOS Werk ILLUSTRATIONEN: Avarvarii, Larson]

Audi Q7

Der derzeit aktuelle Audi Q7 ist immer noch ein Vertreter der – bereits zweimal gelifteten – zweiten Generation, die 2015 startete. Da wird es langsam Zeit für die dritte Generation, die Mitte 2026 auf Basis der PPC-Plattform kommt. Anders als bisher wäre für das große SUV auch ein Einstiegs-Plug-in-Hybrid mit per Triebstrang-Generator elektrifiziertem Vierzylinder denkbar. Aber auch der überarbeitete V6-Benziner wird im Q7 seine Rolle bekommen, der mit Hybrid-Unterstützung für über 500 PS gut ist. Ein optimierter, hybridisierter V6-Turbodiesel wird im Q7 TDI ebenfalls mit von der Partie sein.



Audi A3 e-tron

Als Basis für einen kompakten Audi A3 e-tron unterhalb des Q4-e-tron, der 2026 ein erstes großes Facelift bekommt, bietet sich im Konzern der E-Antriebs-Baukasten MEB an. Im Vergleich zum aktuellen A3 dürfte der A3 e-tron wegen des platzsparenden E-Antriebs geräumiger ausfallen. Antriebsseitig lässt der MEB viel Spielraum: vom Einstieg mit einem Motor an der Hinterachse bis zum quattro-Antrieb mit zwei Motoren und maximal 240 kW (326 PS) – möglicherweise in einem S3 e-tron, auch darstellbar als Limousine.



Es ist einiges zu erwarten für das nächste Jahr, vor allem von den deutschen Herstellern. Audi setzt seine Erneuerungs offensive fort, wird dabei aber 2026 von BMW überflügelt. Die Münchner krempeln gerade ihr Portfolio um und rollen ihr komplett neues Technik-Cluster „Neue Klasse“ auf weitere Baureihen aus. Mercedes antwortet mit der MMA-Architektur und frischen Modellen samt EQ-Technologie, Porsche mit High-Power im Elektro-Cayenne.

Bei Volkswagen dreht sich 2026 dagegen alles um preislich attraktive E-Fahrzeuge. Da schließen sich auch die Konzern-Brüder von Skoda und Cupra an – nicht zuletzt um gegen die anderen Importeure zu bestehen, die im nächsten Jahr einiges an bemerkenswerten Neuentwicklungen bieten.



Jaguar Type 00

Bislang gibt es die Jaguar-Design-Revolution nur als Concept-Car, das aber bereits auf der JEA-Plattform aufbaut, die auch künftigen Elektro-Jaguar als Basis dienen soll. Damit sollen 770 km Reichweite drin sein. Am 350-kW-Schnelllader lässt sich laut Jaguar in nur 15 Minuten Energie für 321 km nachladen. Bis zur Serie wird der Gran Turismo seinen Namen wohl noch ändern und statt der beiden nach oben schwenkenden Pforten vier konventionelle Türen bekommen (oben).



Hyundai Ioniq 6 und 6 N

Die exzentrisch gestylte Elektro-Limousine bekommt Anfang 2026 eine harmonisierende Design-Überarbeitung. Neu ist die sportliche Ausstattungslinie N-Line, die aber eher Appetit auf einen ganz anderen Hyundai Ioniq 6 macht: Der Ioniq 6 N verkörpert für 75.000 Euro nicht nur die dunkle Macht von 478 kW (650 PS), sondern soll ein lustvoll zu genießendes Wunderwerk der Fahrdynamik sein. Da wird der im September startende kompakte Stromer Ioniq 3 wohl nicht ganz mithalten können, ebenso wenig die Elektro-Version vom Großraumvan Staria, die bei uns ab Mai startet. Ende 2026 bringen die Koreaner dann noch den neuen Tucson.

Ferrari Amalfi Spider

Wie schon dem Vorgänger Roma will Ferrari auch dem Front-Mittel-Motor-Beau Amalfi eine offene Version spendieren. Um den betörenden Klängen des 640 PS starken V8 besser lauschen zu können, wird diese aber – Gerüchten zufolge – kein Textildach erhalten, sondern eine feste Klappdach-Konstruktion. Insbesondere in China gilt dies als die bevorzugte Bedachung.



BMW 3er

Die neue bayrische Mittelklasse startet rein elektrisch als i3 Limousine im Sommer 2026 auf der Architektur der Neuen Klasse. Je nach Antriebsausführung sollen über 800 km Reichweite möglich sein. Parallel dazu erfahren 3er und 3er Touring (links) das größte 3er-Facelift aller Zeiten. Die Verbrenner- und Plug-in-Hybrid-Modelle übernehmen Technik-Elemente der Neuen Klasse, füllen aber nach wie vor auf einer Mischplattform. Das Design jedoch gleicht sich dem des i3 an, der erst 2027 auch als Touring kommt.



AUDI RS 5 AVANT Topmodell der A5-Baureihe. Start im ersten Quartal 2026 mit gut 500 PS aus einem hybridisierten V6-Biturbomotor



AUDI Q9 Er kommt parallel zum Q7 (ganz links) mit der gleichen Technik, aber nochmals größer mit mehr Platz und drei Sitzreihen



AUDI A4 e-tron Ende des Jahres zeigt Audi eventuell die ersten Bilder vom künftigen Konkurrenten des BMW i3 – hier unser Entwurf



BMW i3 Im Sommer 2026 läutet der vollelektrische 3er die Erneuerung der BMW-Mittelklasse ein. Der i3 Touring folgt 2027



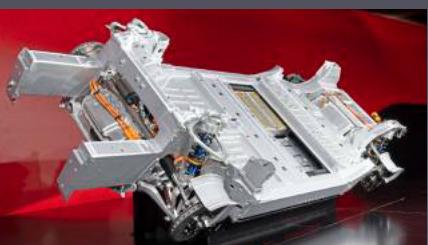
BMW 3er/3er TOURING Parallel zum i3 erhalten Verbrenner und Plug-in-Hybride den gleichen neuen BMW-Marken-Look



BMW 7er Facelift mit zahlreichen technischen Updates: Fahrwerk, Software, mehr Elektro-Reichweite für i7 und PHEV-7er



CUPRA RAVAL Elektro-City-Flitzer, ab März bestellbar ab 26.000 Euro. Der 165 kW starke Top-Raval VZ wird jedoch teurer



FERRARI ELETTRICA Der Elektro-Ferrari startet – vermutlich als etwas höhergelegter 2+2-Sitzer und unter neuem Namen – im Frühsommer 2026: 4 E-Maschinen, bis zu 830 kW (1130 PS), 0 – 100 km/h in 2,5 s, 310 km/h, aktives Fahrwerk und mehr ...



FERRARI 849 TESTAROSSA Der SP90-Nachfolger stürmt mit 1050 Hybrid-PS ab Anfang 2026 los – auch als Spider



GENESIS GV60 MAGMA Elektro-Race-SUV: 478 kW (650 PS), 790 Nm im Boost-Modus, 264 km/h, in 10,9 s auf Tempo 200



HONDA PRELUDE Klassische Coupé-Form trifft exotischen Vollhybrid-Antrieb (184 PS). Mit 49.500 Euro nicht ganz günstig



Mercedes GLB / GLB EQ

Der neue Mercedes GLB kommt bereits Anfang 2026 zum Händler und ersetzt – je nach Ausführung – sowohl den elektrischen Mercedes EQB als auch den bisherigen GLB. Möglich macht dies die bereits vom neuen CLA bekannte MMA-Technikplattform, die sowohl vollelektrische Antriebe mit 800-Volt-Spannungslage als auch Hybrid-Antriebe vorsieht. Den Anfang machen die elektrischen GLB EQ-Varianten: GLB 200 EQ (165 kW / 224 PS), GLB 250+ EQ (200 kW / 272 PS), GLB 350 EQ 4Matic (260 kW / 345 PS). Kurz darauf folgen die Hybrid-Version mit Vierzylinder-Benzinern und 156, 184 und 211 PS. Innen bietet der 5- oder 7-sitzige GLB reichlich Platz und vorn eine optionale Displayanlage über die gesamte Breite.



Kia K4

Der 4,44 Meter lange Fünftürer zählt zur Kompaktklasse, ist bereits bestellbar (ab 29.990 Euro) und rollt Anfang 2026 zum Händler. Die Drei- und Vierzylinder-Turbomotoren mit 115, 150 oder 180 PS sind mit dem DCT7-Doppelkupplungsgetriebe gekoppelt (Option beim 115-PS-K4, sonst Serie). Der Kofferraum misst 328 bis 1107 Liter, später soll es möglicherweise auch noch eine geräumigere Kombiversion geben.

Kia EV4

Der als Hatch- und Fastback mit flacherem Heck lieferbare elektrische EV4 rollt schon Anfang 2026 auf unsere Straßen und kann aktuell bereits bestellt werden zu Preisen ab 37.590 Euro. Die 150 kW (204 PS) starke E-Maschine an der Vorderachse soll den kompakten, 4,43 Meter langen EV4 Hatchback in 7,7 Sekunden auf Tempo 100 und maximal auf 170 km/h beschleunigen. Mit der größeren der beiden Batterien (81,4 kWh) liegt die WLTP-Reichweite bei 625 km.





Mazda CX-5

Das Kompakt-SUV hat in der dritten Generation an Länge (4,69 Meter), Raumangebot – besonders hinten – sowie Kofferraum zugelegt (583 bis 2019 Liter). Mit dem 2,5-Liter-Vierzylinder-Benziner, Vorderradantrieb und 141 PS startet der CX-5 bei 34.990 Euro. Die Sechsstufen-Automatik ist Serie, den Allradantrieb gibt es optional. Die Händler nehmen bereits Bestellungen entgegen, zur Auslieferung kommt der neue CX-5 dann Anfang 2026. Stärkere Motorisierungen sollen später folgen, unter anderem ein neuer Skyactiv-Z-Vollhybrid.



Lexus ES

Die neue Generation der Oberklasse-Limousine ist auf 5,14 Meter Länge gewachsenen und ab Mitte 2026 bei uns. Im Vollhybrid ES 300h generieren ein 2,5-Liter-Vierzylinder-Benziner und eine E-Maschine eine Systemleistung von 148 kW (201 PS), die wahlweise an die Vorderachse oder an alle vier Räder gelangt. Erstmals gibt es den ES auch vollelektrisch. Der ES 350h hat eine 165 kW (224 PS) starke E-Maschine an der Vorderachse und eine 77-kWh-Batterie, der ES 500e kommt mit zwei E-Motoren, Allrad, 252 kW (343 PS) und soll in 5,7 Sekunden auf Tempo 100 sprinten. Für den ES verspricht Lexus eine E-Reichweite von bis zu 530 km.



Mercedes GLC EQ

Der GLC mit EQ-Technologie ist schon bestellbar, zunächst nur in der Topversion GLC 400 EQ 4Matic mit 360 kW (489 PS) und Allradantrieb ab 71.281 Euro. Die mit 800 Volt Spannung arbeitende E-Technik soll besonders effizient sein, sodass der Energievorrat der 94-kWh-Batterie laut WLTP für 713 km am Stück reicht.

Die beiden E-Maschinen, von denen die hintere an ein automatisches Zweigang-Getriebe gekoppelt ist, sollen den 2460 kg schweren und maximal 210 km/h schnellen GLC in 4,3 Sekunden auf Tempo 100 wuchten. Innen beeindruckt der GLC optional mit üppiger Display-Landschaft oder Ambientebeleuchtung mit 162 Leuchtsternen, integriert ins Glasdach. Dem GLC 400 EQ werden im Lauf des Jahres noch weitere Varianten folgen.



JEEP COMPASS Kommt als E-Auto oder 1.2 e-Hybrid mit Dreizylinder und E-Motor (siehe Seite 35), später auch mit Allradantrieb



JEEP RECON Der kernige Elektro-Jeep, der auch für derbe Geländeausritte entwickelt wurde, soll Ende 2026 starten



JEEP WAGONEER S Elektro-Geländewagen der Oberklasse auf neuer Stellantis-Large-Platform mit 441 kW (600 PS) – ab Herbst 2026



KIA STONIC Das radikale Facelift passt das City-SUV dem modernen Look der aktuellen Modelle an. Zudem: neues Cockpit



KIA EV9 Mit dem gut vier Meter kurzen Klein-Stromer – hier als Concept-Car – baut Kia im Frühjahr die E-Auto-Flotte weiter aus



LEAPMOTOR B05 4,43 Meter lang, E-Maschine an der Hinterachse mit 132 oder 160 kW (180 / 218 PS) und 56- oder 67-kWh-Akku



LEAPMOTOR C16 Der chinesische Hersteller aus dem Stellantis-Konzern klopft mit dem 4,92 m langen E-SUV ganz oben an



LEXUS RZ Das Elektro-SUV kommt mit komplett überarbeiteten Antrieben und vollvariabler Steer-by-Wire-Lenkung



MAZDA CX-6e Das Elektro-SUV basiert auf dem Mazda EZ-60 (Bild oben), gebaut wird es in Kooperation mit Changan in China



MERCEDES CLA SHOOTING BRAKE Ab Anfang 2026 alternativ zum CLA mit den gleichen Elektro- und Hybrid-Antrieben



MERCEDES VLE Im Frühjahr 2026 entfernt Mercedes die Tarnung von der elektrischen V-Klasse. Dann kommt ein Design zum Vorschein ähnlich dem der Studie Vision V (oben). Der feine Van soll sich durch einen besonders niedrigen Luftwiderstand und effiziente 800-Volt-E-Technik auszeichnen



Nissan Micra

Der Elektro-Kleinwagen basiert auf dem Renault 5 E-Tech elektrisch und startet bei 27.790 Euro für den Micra Engage mit 90 kW (122 PS) starkem E-Motor an der Vorderachse. Der schiebt den knapp vier Meter kurzen Franzo-Japaner in neun Sekunden auf Tempo 100 und maximal auf 150 km/h. Die 40-kWh-Batterie liefert Energie für 317 km Reichweite. Die stärkere Version (ab 32.990 Euro) mit 110 kW (150 PS) und 52-kWh-Akku kommt 416 km weit (WLTP) und rennt eine Sekunde schneller auf 100 km/h. Auch vom neuen elektrischen Renault Twingo (unten) soll es später ein Nissan-Derivat geben.



Peugeot 308

Dem Golf von Frankreich hat Peugeot ein umfassendes Facelift verordnet, äußerlich an der neuen Frontgestaltung erkennbar. Die Säbelzahn-LED-Tagfahrlichter sind passé, stattdessen leuchtet der Löwe im Markenwappen am umgestalteten Grill. Der Franzose ist nach wie vor als Fünftürer (ab 34.110 Euro) oder als Kombi 308 SW bestellbar (ab 35.140 Euro). Ein automatisches Getriebe gehört bei jedem 308 zum Serienumfang. Neben dem mildhybridisierten Basisbenziner mit 145 PS, dem 150-PS-Turbo-diesel und dem 308 Plug-in-Hybrid (195 PS) gibt es den E-308 als vollelektrische Alternative ab 42.435 Euro. Anfang 2026 erfolgen die ersten Auslieferungen.





Opel Mokka GSE

Das großgeschriebene Kürzel GSE steht bei Opel fortan für ausgesprochen sportliche E-Modelle. Den Anfang macht der Mokka GSE (47.300 Euro), der mit 207 kW (281 PS) starker Frontmaschine, ausgeprägten Schwellern, markanter Front, breiteren Radhäusern und Sportsitzen schon mal alle Anlagen für ein Kurzweil versprechendes Sportgerät mitbringt. An der Umsetzung der 207 kW und der 345 Nm in Speed hat auch das serienmäßig Torsen-Sperrdifferential seinen Anteil (siehe Fahrbericht Seite 28). Weitere Opel-Neuheiten für 2026: der überarbeitete Astra, der im Januar vorgestellt wird und im Frühjahr verfügbar ist, sowie im Spätsommer die GSE-Version des Corsa.

Renault Twingo E-Tech elektrisch

Im Wettbewerb um das günstigste E-Auto schickt Renault ab April 2026 den neuen Twingo E-Tech elektrisch ins Rennen, der das Design der Ur-Version von 1993 aufgreift. Von ihr erbt der 3,79 Meter kurze City-Floh auch die verschiebbaren Rücksitze. Zusammen mit dem relativ langen Radstand ergibt sich ein variabel nutzbarer Fond mit genügend Knieraum sowie ein Kofferraum, der je nach Position der Rücksitze 305 bis 360 Liter fasst. Bei umgelegten Sitzen steigt das Ladevolumen auf über 1000 Liter. Den Antrieb übernimmt eine 60-kW-E-Maschine (82 PS), gespeist von einem 27,5-kWh-Akku, der bis zu 263 km Reichweite (WLTP) erlaubt. Der Preis soll er bei unter 20.000 Euro starten.



Renault Clio

Eines der wichtigsten und am kaufen Modelle im Programm hat aufgelegt. Die ersten Exemplare des bereits bestellbaren Clio werden Anfang 2026 ausgeliefert. Neben einem komplett neuen Design überrascht der 4,12 m lange Clio mit einem recht komfortablen Innen- und einem 327 bis 1176 Liter großen Laderaum. Zusätzlich zum 115-PS-Turbobenziner (ab 19.900 Euro) gibt es auch noch einen Vollhybrid mit 158 PS, der ab 24.200 Euro erhältlich ist.

Porsche Cayenne Electric Coupé

2026 wird dem aktuellen Porsche Cayenne die Elektro-Variante zur Seite gestellt – siehe auch Vorstellung auf Seite 16. Von der soll es 2026 auch eine Coupé-Variante geben. Die Technik unter der nach hinten abgeflachten Karosserie übernimmt das Coupé vom Cayenne Electric. Los geht es mit einem zweimotorigen E-Antrieb, der bis zu 325 kW (442 PS) freisetzt, womit das Coupé in unter 5,0 Sekunden Tempo 100 erreichen dürfte. Mit dem 113-kWh-Akku könnten rund 640 km Reichweite möglich sein. Die gleiche Batterie steckt auch im Topmodell Cayenne Turbo Electric Coupé, das mit Launch Control bis zu 850 kW (1156 PS) leistet und etwa 2,5 Sekunden für den Null-auf-Tempo-100-Sprint braucht.



MINI COOPER SE PAUL SMITH EDITION
Design-Variante des elektrischen Mini für 34.600 Euro, später auch für weitere Mini-Modelle



NISSAN LEAF Die dritte Generation des einstigen Elektro-Pioniers kommt im Frühjahr mit 130 kW (177 PS) und 160 kW (217 PS)



PEUGEOT E-208 GTI Mit 206 kW (280 PS) soll der sportlichste 208 in 5,7 s auf 100 km/h sprinten. WLTP-Reichweite: 350 km



POLESTAR 5 Der noble Elektro-Gran Turismo steht bereits im Konfigurator mit 550 oder 650 kW (748 / 884 PS) – ab 118.600 Euro



PORSCHE CAYENNE ELECTRIC
Die neue Elektro-Version des Cayenne leistet bis zu 850 kW (1152 PS). Mehr dazu ab Seite 16



PORSCHE MACAN GTS Der GTS (420 kW / 571 PS, 104.200 Euro) sortiert sich zwischen Macan und Macan Turbo ein



RENAULT 5 E-TECH ELEKTRISCH

Im Juni 2026 kommt der Retro-Stromer auch mit dem kultigen Faltdach in den Handel



SEAT ARONA / IBIZA

Ab Januar 2026 ist das Facelift der Kleinen – außen wie innen – beim Händler sichtbar



SUBARU SOLTERRA

Basiert auf dem Toyota bZ4X und geht leistungsgesteigert

mit 252 kW (343 PS) ab Mai in den Handel



SUBARU UNCHARTED

Er teilt sich die Technik mit dem elektrischen Toyota C-HR+

und kommt ebenfalls im Mai auf den Markt



SUZUKI e-VITARA

Er startet elektrisch im Frühjahr mit 106 kW / 144 PS, 128 kW /

174 PS und als Allradler mit 135 kW / 184 PS



TOYOTA bZ4X TOURING

Mischung aus E-Kombi und E-SUV, 279 kW (380 PS), bis

zu 575 km Reichweite, kommt im Frühjahr

Skoda Epiq

Der Skoda Epiq – hier noch als seriennahes Showcar – ist praktisch der Parallelentwurf zum VW ID. Cross (Mitte rechts) als Teil der Volkswagen Urban Car Family von kleinen, bezahlbaren E-Fahrzeugen. Dazu zählen auch VW ID. Polo und Cupra Raval. Alle basieren auf der neuen MEB-Plattform mit Frontantrieb. Das Epiq-Showcar verfügt bei einer Länge von 4,10 Metern über einen Kofferraum mit 475 Liter Volumen. Man kann davon ausgehen, dass wir diese Größe auch im Serienmodell wiederfinden werden, wenn es im Juni 2026 vorgestellt wird.



Volvo EX60

Der elektrische EX60 kommt im Sommer 2026, wird aber wohl den etwa gleich großen, immer noch stark nachgefragten XC60 mit Verbrenner- und Hybrid-Antrieb noch nicht ersetzen. Der EX60 basiert auf der SPA3-Plattform, die ganz neue sicherheits- und leichtbautechnisch relevante Fertigungsprozesse sowie eine effiziente Antriebstechnik ermöglicht. So soll der EX60 der Volvo mit der größten Elektro-Reichweite werden.



VW ID.3

Zwar hat der Elektro-Pionier ID.3 bereits Anfang 2023 eine Auffrischung erhalten, da ging es aber in erster Linie um eine funktionale Verbesserung der Software und beim Design nur um minimale Retuschen. Mit dem eigentlichen Facelift, mit dem der ID.3 im Frühjahr 2026 startet, fallen die Design-Korrekturen schon etwas auffälliger aus. In der Frontgestaltung orientiert man sich offenbar am kleineren – ebenfalls 2026 antretenden – VW ID. Polo. Auch innen soll sich der ID.3 deutlich verändern mit höherwertigen, wohnlicheren Verkleidungen und wieder mehr echten Tasten sowie Reglern statt Touchbedienung. Die E-Antriebe sollen effizienter und kräftiger werden und mehr Reichweite bieten. Ein ID.3 GTI ist ebenfalls in Planung, der im Herbst den ID.3 GTX beerben könnte.



Toyota RAV4

Der erste RAV4 war 1994 einer der Mitbegründer des SUV-Genres. Im Frühjahr 2026 kommt die sechste Generation in den Handel – es bleibt bei einem Antriebsmix aus Voll- und Plug-in-Hybrid. Mit Front- oder Allradantrieb. Die neue Software-Plattform Arene soll das SUV digitaler machen, den Grad der Vernetzung erhöhen und damit neue Sicherheits- sowie Infotainment-Funktionen ermöglichen. Der RAV4 Plug-in-Hybrid soll nun bis zu 100 km rein elektrisch fahren können (WLTP), zudem lässt er sich optional am DC-Schnelllader mit maximal 50 kW Leistung nachladen



TOYOTA C-HR+ Elektrisch, hat mit dem Hybrid-C-HR nicht viel zu tun. 2 Batteriegrößen, 123 oder 252 kW (167 / 343 PS), ab Frühjahr



TOYOTA HILUX Die neunten Generation kommt im Frühjahr, auch voll elektrisch oder als Hybrid, später zudem mit Brennstoffzelle



VOLVO ES90 Die Elektro-Limousine (245 bis 500 kW – 333 bis 680 PS) steht schon im Konfigurator und rollt ab Frühjahr 2026 zum Händler



VOLVO EX90 Er erhält bereits Anfang 2026 ein Technik-Update, unter anderem mit Anhebung der Spannungslage auf 800 Volt



VW ID. POLO Neuer Einstiegsstromer – Basismodell mit 85 kW (115 PS) und LFP-Batterie für unter 25.000 Euro. Vorstellung im Mai



VW ID. POLO GTI Zeitgleich mit dem Standard-ID. Polo stellt VW auch das sportliche Topmodell vor – hier noch getarnt



Skoda Space BEV / 7S

Space BEV ist die Skoda-interne Bezeichnung für ein großes, um die fünf Meter langes E-SUV mit bis zu drei Sitzreihen und maximal sieben Sitzen. Hinweise auf dieses Auto gab Skoda bereits 2022 mit der Studie Vision 7S, an der sich auch unser Design-Entwurf (oben) orientiert. Über den Namen des Großraum-SUV ist noch nichts bekannt. Vorgestellt werden soll der quasi elektrische Kodiaq im Juni 2026, bevor er im September zum Händler rollt. Als Basis dient natürlich der modulare E-Antriebs-Baukasten MEB von Volkswagen, der Batteriegrößen bis zu 86 kWh und Antriebsleistungen um die 250 kW zulässt. Im Herbst sollen aber auch die ersten VW-Modelle auf Basis des evolutionären MEB+ Baukastens an den Start gehen, mit dem Leistung, Effizienz und Reichweiten weiter steigen sollen – möglicherweise auch im dann größten Skoda.



E-Performance

Porsche stellt mit dem Cayenne Electric sein zweites vollelektrisches SUV vor. Zum Marktstart treten zwei Versionen an: Electric und Turbo Electric



Cayenne Electric mit tiefer Fronthaube, flach ausgeführten Matrix-LED-Scheinwerfern und großem Lufteinlass

pur



Typisch Porsche Cayenne: breites Heck mit flach abfallender Dachlinie und hoch angesetztem, breitem Rücklichtbalken samt rot leuchtendem Porsche-Schriftzug

Vor 23 Jahren rollte das erste SUV namens Porsche Cayenne aus den Hallen der Sportwagenschmiede. Damals läutete es eine Zeitenwende ein, denn erstmals erweiterte Porsche sein etabliertes Sportwagen-Programm um ein SUV mit vier Türen und ab 2008 zudem auch mit Dieselmotor. Der sportliche Allrounder wurde weltweit zum Erfolgsmodell. Jetzt beginnt mit dem Cayenne Electric eine neue Ära – er soll sowohl bei den Fahr-eigenschaften als auch beim Laden neue Maßstäbe setzen. Den vollelektrischen Zuffenhau-sener gibt es zunächst in zwei Mo-dell-Varianten: als Cayenne Elec-tric und Cayenne Turbo Electric. Beide haben Allradantrieb und sind mit dem elektronischen Por-sche Traction Management (ePTM) ausgestattet.

Sattes Temperament auf Formel-E-Niveau

Der Cayenne Turbo Electric soll in nur 2,5 Sekunden von null auf 100 km/h beschleunigen und bereits nach 7,4 Sekunden Tempo 200 erreichen. Spitze: 260 km/h. Diese Performance realisierte Porsche mit innovativen Technologien, die ursprünglich für den Rennsport entwickelt wurden.

Das neu konstruierte Antriebssys-tem leistet – bei Aktivierung der

Launch Control – bis zu 850 kW, das sind stattliche 1156 PS. Dazu steht eine Antrittskraft von bis zu 1500 Nm Drehmoment bereit. Direkt aus dem Motorsport stammt die E-Maschine an der Hinterachse des Turbo Electric. Sie verfügt über eine Öl-Direktkühlung, was eine hohe Dauerleistung bei guter Effizienz ermöglichen soll. Aber auch schon im Normal-Modus steht mit 630 kW (857 PS) viel Leistung zur Verfügung. Diese kann man übrigens kurzzeitig mit der Push-to-Pass-Funk-tion – also auf Knopfdruck – für zehn Sekunden um zusätzliche 130 kW (176 PS) erhöhen.

Dagegen klingen die Leistungen des Einstiegsmodells Cayenne Electric fast nüchtern: Im Normal-betrieb leistet der Schwabe 300 kW (408 PS), mit Launch Control stellt er 325 kW (442 PS) sowie 835 Newtonmeter Drehmoment bereit. Den Sprint aus dem Stand auf 100 km/h soll er in 4,8 Sekun-den absolvieren, das Spitzentempo beträgt 230 km/h. Ein weiteres technologisches Highlight ist die ausgeklügelte Energierückgewinnung beim Bremsen. Mit bis zu 600 kW Re-kuperationsleistung erreicht der Cayenne Electric Werte, die auf Formel-E-Niveau liegen. Die me-chanischen Bremsscheiben wer-den hier nur noch selten ge-

braucht: Im Alltagsbetrieb sollen bis zu 97 Prozent aller Bremsvor-gänge – auch aus hohem Tempo bis zum Stillstand – über die Elek-tro-Maschinen im Generator-Betrieb abgewickelt werden. Das verbessert vor allem die Energie-Effizienz und erhöht die elektri-sche Reichweite. Dennoch ist für den Turbo Electric auf Wunsch auch die Karbon-Keramik-Bremse Porsche Ceramic Composite Brake (PCCB) verfügbar.

Clever laden: schnell, robust und sogar kabellos

Die neu entwickelte 800-Volt-Hochvolt-Batterie bietet eine Kapazität von 113 kWh und ist mit einer doppelseitigen Kühlung sowie einem weiter optimierten Thermomanagement ausgestat-tet. Als kombinierte WLTP-Reich-weite gibt Porsche für den Cayenne Electric bis zu 642 Kilome-ter und für den Turbo Electric bis zu 623 Kilometer an. Großen Wert legten die Entwickler auch auf eine robuste Ladeleis-tung und eine sichere Kommu-nikation zwischen Fahrzeug und Ladesäule. An DC-Schnellladern können beide Cayenne mit maxi-mal 400 kW Ladeleistung „tanken“. Damit soll sich der Akku in unter 16 Minuten von zehn auf 80 Pro-zent nachladen lassen. Praktisch bedeutet das, dass der Electric in >



Der Cayenne Electric bietet die größte Displayfläche im Porsche-Programm, dazu eine Mittelkonsole mit einer speziellen Handauflage

zehn Minuten Energie für eine Reichweite von 325 km aufnehmen kann, beim Turbo Electric sind es in der gleichen Zeit 315 km.

Beim Laden zu Hause unterstützt der Cayenne Electric als erster Porsche das induktive Laden mit bis zu 11 kW: Beim „Porsche Wireless Charging“ wird das optional entsprechend vorbereitete Auto über einer speziellen Bodenplatte ab-

gestellt. Der Ladevorgang startet dann automatisch, ohne dass eine Kabelverbindung besteht.

Cockpit mit dem bisher größten Porsche-Display

Das Herzstück der neuen Porsche Driver Experience ist das Cockpit mit Flow Display. Ein gebogenes OLED-Panel reicht nahtlos bis in die Mittelkonsole. Das digitale,

14,25 Zoll große OLED-Kombiinstrument für den Fahrer wird durch ein 14,9 Zoll großes, optionales Beifahrer-Display ergänzt. Zusammen entsteht so die größte Display-Fläche im Porsche-Programm. Zudem ist ein Head-up-Display mit Augmented-Reality-Einblendungen verfügbar. Erfreulich: Für häufig genutzte Funktionen (Klima, Radio) hat

der Cayenne analoge Tasten und Regler an Bord. Ebenfalls top: Eine zusätzliche Handablage in der Mittelkonsole – von Porsche „Ferry Pad“ genannt – soll eine verwicklungsfreie, ergonomische Bedienung auch in dynamischen Fahrsituationen ermöglichen. Die Preise starten bei 105.200 Euro für den Cayenne, der Cayenne Turbo liegt bei 165.500 Euro. **Holger Ippen**



Dynamisches Exterieur-Design mit markentypischen Proportionen, rahmenlosen Türen und dreidimensional geformten Schwellern



GEPRÜFT. GARANTIERT. GELIEBT.

Elektro-Power, auf die Sie sich verlassen können.

Profitieren Sie von bis zu 10 Jahren Garantie auf die Hochvoltbatterie¹ und erleben Sie geprüfte Qualität mit den vollelektrischen Jungen Sternen.

JETZT AB 2,99 % PRIVAT FINANZIEREN²

INKLUSIVE 5 JAHREN FAHRZEUGGARANTIE³



Mercedes-Benz

¹ Die Hochvoltbatterie-Garantie gilt modellabhängig bis zu einer Laufleistung von 250.000 km und bis zu zehn Jahren und nur für bestimmte Baujahre. Maßgeblich für den Beginn des Garantiezeitraums ist der Tag der Auslieferung oder das Datum der Erstzulassung – je nachdem, was zuerst eingetreten ist. Zudem ist die Inanspruchnahme der Garantie an bestimmte Voraussetzungen gebunden. Die genauen Garantiebedingungen können je nach Modellreihe, Erstzulassungsdatum und Laufleistung variieren. Maßgeblich sind die jeweils gültigen Garantiebedingungen, die der Kunde mit dem Kauf des Fahrzeugs erhalten hat. Die Garantieansprüche des ursprünglichen Garantinnehmers gehen nach Veräußerung des Fahrzeugs an den jeweils neuen Eigentümer über. Die vollständigen und verbindlichen Informationen zur Batteriegarantie erhalten Sie bei Ihrem Junge Sterne Verkaufsberater.

² Ein freibleibendes Finanzierungsbeispiel der Mercedes-Benz Bank AG, Siemensstraße 7, 70469 Stuttgart, für Privatkunden für einen EQA 350 4MATIC. Leistung: 215 kW (292 PS), Kraftstoffart: Strom. Fahrzeugpreis 34.990,00 €, Anzahlung 3.978,79 €, Gesamtkreditbetrag 31.011,21 €, Gesamtbetrag 33.241,11 €, Laufzeit 36 Monate, Sollzins gebunden p.a. 2,95 %, effektiver Jahreszins 2,99 %, 36 mtl. Finanzierungsräten à 399,00 € und 1 Schlussrate à 18.877,11 €. Stand September 2025. Der Fahrzeugpreis für Ihr ausgewähltes Finanzprodukt

enthält individuelle Kundenvorteile und versteht sich zzgl. lokaler Überführungskosten. Ist der Darlehensnehmer Verbraucher, besteht nach Vertragsschluss ein gesetzliches Widerrufsrecht nach § 495 BGB. Gemäß den Darlehensbedingungen ist für das Fahrzeug eine Vollkaskoversicherung abzuschließen. Bei Hinzunahme erweiterter Lieferumfänge ist ein abweichender Jahreszins möglich. Nur bei teilnehmenden Junge Sterne Partnern. ³ Gilt für Junge Sterne Personenwagen der folgenden Baureihen: EQA, EQB, EQC, EQE, EQE SUV, EQS, EQS SUV. Aktionszeitraum: 01.10.2023–28.02.2026. Das Verkaufs- und Übernahmedatum an Endkunden muss in der Zeit vom 01.10.2023 bis 28.02.2026 liegen. Nur bei teilnehmenden Junge Sterne Partnern. Die genauen Teilnahmebedingungen erfragen Sie bitte bei Ihrem Verkaufsberater. Die Garantiebedingungen der Mercedes-Benz Junge Sterne Garantie (MBEQ-100) finden Sie unter www.mercedes-benz.de/junge-sterne. Kontingen begrenzt.



BMW Z4

Stilvoller Abgang

Die Bayrischen Motoren Werke schicken ihren ikonischen Roadster Z4 in der Final Edition ein letztes Mal auf die Straße



Im Innenraum zieht sich ein roter Faden als Kontrastnaht durch Leder und Alcantara

Die Produktion der vierten Generation des BMW Z4 endet im März 2026. Den Schlussakkord für den beliebten Roadster setzt die dunkel gehaltene Final Edition – stets mit der M Hochglanz Shadowline ausgestattet und in der exklusiven Farbe Frozen Matt Black lackiert. Weitere Farben des Z4 sind dennoch ohne Aufpreis wählbar. Aus dem Radkasten strahlt die M Sportbremse in hochglänzendem Rot. Die Motorisierung spielt für das Paket übrigens keine Rolle – Interessenten haben die Wahl zwis-

schen 197 bis 340 PS starken Reihenvier- und sechszylindern. Das Interieur schmücken Ziernähte in Rot und speziell gravierte Einstiegsleisten. Das M Alcantara-Lenkrad bürgt für beste Griffigkeit. Ab Ende Januar 2026 können Kunden im Konfigurator das Ausstattungspaket der Final Edition für einen Aufpreis von 4200 Euro buchen. Bedingung ist allerdings die zusätzliche Order des 3200 Euro teuren M Sportpaketes, das bei Z4 sDrive30i und Z4 M40i bereits serienmäßig ist. **Jarno Schwarze**

MERCEDES

Wenn es brenzlig wird

Mit der Initiative MB4Rescue reagiert Mercedes-Benz auf eine zentrale Frage moderner Verkehrssicherheit: Wie können Rettungskräfte bei Unfällen mit aktuellen Fahrzeugen schneller und sicherer helfen? In Sindelfingen trainieren europäische Feuerwehren erstmals praxisnah an neuen Modellen des Herstellers. Verwendet werden Autos aus Crashtests, darunter CLA, EQE, EQS, GLE und CLE. Ziel der Kooperation ist es, wertvolle Zeit am Unfallort zu sparen und die Einsatzkräfte bes-

ser auf die technische Komplexität moderner Fahrzeuge vorzubereiten. Gemeinsam mit der Vereinigung zur Förderung des Deutschen Brandschutzes schaffen die Stuttgarter damit realitätsnahe Schulungsbedingungen, die über klassische Übungen mit Altfahrzeugen hinausgehen. Gleichzeitig fließen Erfahrungen aus dem Rettungsaltag direkt in die Sicherheitsentwicklung ein. Die Maßnahme ist Teil der Vision Zero, mit der Mercedes bis 2050 Verkehrstote vermeiden will. ■



Feuerwehren sollen künftig besser vorbereitet auf Unfälle mit hochmodernen Autos sein



GENESIS Heißes E-SUV

Hyundais Edelmarke Genesis macht dem Kompaktstromer GV60 mit der 448 kW (609 PS) starken Magma-Version Feuer unterm Hintern. Bis zu 478 kW (650 PS) im Boost-Modus, 264 km/h Topspeed und umfangreiche Performance-Upgrades zeigen, dass es die Koreaner ernst meinen.



PORSCHE Verschärfte Jagd auf Bestzeiten

Wer einen Porsche 911 GT3 bisher nicht für potent genug hielt, wird nun bei Manthey glücklich: Der Tuner mit Sitz am Nürburgring bietet jetzt auch für die aktuelle Baureihe 992.2 ein Upgrade-Kit an. Das Manthey-Paket bringt ein einstellbares Gewindefahrwerk, eine standfestere Bremse und eine nochmals verbesserte Aerodynamik mit. Dadurch sind im Track-Setting 540 Kilogramm Abtrieb bei Tempo 285 möglich. Erhältlich ist das Kit ab März 2026 in den Porsche-Zentren ab 41.911 Euro plus Mehrwertsteuer und Einbaukosten.



AUDI Power-Q5



Wie bei den meisten frisch aus dem Werk laufenden Audi hat sich Tuner Abt auch den neuen SQ5 vorgeknöpft: Das Performance-SUV aus Kempten fährt mit einem auf 440 PS (324 kW) er Starken 3,0-Liter-V6-Benziner vor. Um neben der Längs- auch die Querdynamik zu fördern, sind Abt-Fahrwerksfedern und ein Aerodynamikpaket installiert. Die Optik unterstreichen glänzend schwarze 22-Zoll-Felgen sowie große Endrohrländer. Das Abt-Paket kostet 20.000 Euro inklusive Mehrwertsteuer – zuzüglich Montage, Lackierung und TÜV-Abnahme.

TOYOTA Der Hilux wird elektrifiziert

In der neunten Generation des Pick-up-Klassikers erweitert sich die Antriebspalette um eine Mild-Hybrid-Version, die weiterhin 3,5 Tonnen ziehen darf, und um eine vollelektrische Variante mit 59,2-kWh-Batterie. Letztere schafft laut vorläufigen Daten 240 km nach WLTP und nimmt 1600 kg an die Anhängerkupplung. Die Produktion beginnt im Frühjahr 2026.



Wer tippt, riskiert dreifach

Eine Umfrage zeigt: Junge Fahrer nutzen im Auto oft ihr Handy. Und riskieren damit neben Unfällen auch den Schutz ihrer Versicherung

Fast jeder dritte Autofahrer unter 30 in Deutschland ist bei jeder Fahrt am Smartphone zu Gange. 15 Prozent lesen am Steuer regelmäßig eingehende Nachrichten und jeder Zehnte konsumiert und postet Inhalte auf Social Media.

30%

der Autofahrer unter 30 in Deutschland nutzen das Handy bei fast jeder Fahrt

Studie im Auftrag der DA Direkt

und postet Inhalte auf Social Media. Das hat eine Befragung im Auftrag des Direktversicherers DA Direkt ergeben.* Dabei ist nicht nur das Telefonieren am Steuer verboten, son-

dern jede Aktivität, zu der das Handy in die Hand genommen werden muss.

Um Ablenkung zu vermeiden, empfehlen Experten, Smartphones stumm zu schalten und auf den Rücksitz zu legen. Denn jede Sekunde zählt. Wer trotzdem zum Telefon greift, riskiert dreifach: Unfälle, Bußgelder und Probleme mit der Versicherung. Denn die Kasko-Versicherung kann in solchen Fällen die Erstattung für Schäden am eigenen Auto kürzen.

ZUGABE

Alles über die Umfrage der DA Direkt und die weiteren Risiken, denen junge Autofahrer verstärkt ausgesetzt sind, lesen Sie über diesen QR-Code



KURZ GEMELDET



SKODA Leitungswechsel

Zum ersten Januar 2026 wird Frank Barwasser neuer Geschäftsführer und Sprecher der Geschäftsführung der Skoda Auto Deutschland GmbH. Er folgt damit auf Jan-Hendrik Hülsmann. Der Manager verabschiedet sich zeitgleich Richtung Wolfsburg, um dort die Leitung des Vertriebs Europa bei Volkswagen Pkw zu übernehmen.

BYD Zusatzaufgabe



Lars Bialkowski, Country Manager von BYD Deutschland, wurde eine weitere Aufgabe übertragen: Ab sofort bekleidet er die Position des Regional Directors für die Märkte Belgien, Niederlande und Luxemburg. Von der Bündelung der Aufgaben versprechen sich die Chinesen Synergien in Vertrieb, Marketing und Kundenservice.

CITROËN Neue Führungsposition

Anne Fenninger bekleidet seit 1. Dezember das Amt der Leiterin der Globalen Kundenzufriedenheit für Citroën und berichtet in dieser Funktion an Xavier Chardon, den Vorstandsvorsitzenden der französischen Marke. Mit dem neu geschaffenen Amt möchte man in Paris die hohe Bedeutung des Themas Kundenzufriedenheit unterstreichen.



AUDI Verbesserter V6 TDI

Für Audi A6 und Q5 haben die Ingolstädter ihren 3,0-Liter-Selbstzünder optimiert. Das V6-Aggregat (299 PS, 580 Newtonmeter Drehmoment) verfügt über die MHEV plus-Technologie (Triebstrang-Generator, Riemen-Starter-Generator und Lithium-Eisenphosphat-Batterie), die erstmals mit einem elektrischen Verdichter

kombiniert wird. Dieser unterstützt den Abgasturbolader bei niedrigen Drehzahlen durch schnellen Ladedruckaufbau und verhindert so das Turboloch. Der Riemen-Starter-Generator startet das Auto und liefert elektrische Energie für die Batterie, während der Triebstrang-Generator elektrische Fahranteile ermöglicht und beim Anfahren/Überholen bis zu 18 kW (24 PS) sowie 230 Nm Drehmoment zusätzlich liefert.



RAM Auch in Deutschland: Rampage

Klassische RAM-Pick ups wie das fast sechs Meter lange Modell 1500 gelten für europäische Straßen eher als überdimensioniert. Der neue, 5,03 Meter lange RAM Rampage (Markteinführung in Deutschland im Frühjahr 2026) soll diesbezüglich kompatibler sein. Statt V6 oder V8 gibt es einen 2,2-Liter-Multijet-Turbodiesel mit 200 PS und 450 Newtonmetern oder einen 2,0-Liter-Turbobenziner mit 272 PS und 400 Newtonmetern.



LUCID Gravity Touring

Mit 99.900 Euro ist der unlängst in den USA vorgestellte Stromer Lucid Gravity Touring kein Schnäppchen. Dafür bietet das Luxus-SUV aber auch eine Menge. Die Leistung? Nach europäi-

scher Spezifikation 418 kW (568 PS). Und das Drehmoment? Üppige 1100 Newtonmeter. Die Reichweite soll bis zu 545 Kilometer betragen. Allerdings nur, wenn man die maximalen Fahrleistungen – 4,2 Sekunden von null auf 100 km/h, 217 km/h Spitze – nicht zu oft abrupt.

Official Logistics Partner



DAS SCHNELLSTE TEAM FÜR WEIHNACHTEN

DHL und der Deutsche Bob- und Schlittenverband
wünschen ein frohes Fest.

Als offizieller Logistikpartner des Deutschen Bob- und Schlittenverbands
geben wir täglich unser Bestes – ob für den Sport oder in der Zustellung.



Kundenwunsch



Scannen Sie den
QR-Code, um den
Fahrbericht als
Video abzurufen

Neuer T-Roc mit riesigem
Kühlluftgitter und schwarz
abgesetztem Dach (Option)

Die zweite Generation des VW T-Roc ist spürbar erwachsener geworden und räumt mit den Kritikpunkten am Vorgänger auf. Das Kompakt-SUV bietet jetzt mehr Qualität, mehr Platz, mehr Funktionalität – und mehr Lifestyle

Etwa mehr als zwölf Zentimeter hat der T-Roc in der Länge zugelegt. Den Großteil davon beansprucht zwar die neue Crash-Struktur der Fahrzeugfront, doch auch im Innenraum gibt es spürbar mehr Bewegungsfreiheit: Der um 30 mm längere Radstand kommt vollständig dem Knieraum im Fond zugute. Zudem profitiert der Kofferraum und bietet nun 475 bis 1350 Liter Stauvolumen – das entspricht mindestens 30, bei umgelegten Rücksitzen sogar 60 Litern mehr als beim Vorgänger. Noch offensichtlicher fällt der Qualitätssprung des Interieurs ins Auge, das seinen spröden Kunststoff-Charme ablegt und mit moderner Gestaltung, ansprechenden Materialien und originellen Details aufwartet. Die Armaturentafel ist fast vollständig mit einem neuartigen Mesh-Stoff überzogen, was dem VW einen ungewohnt progressiven Look verleiht. Die Entwickler sind jedoch nicht nur stolz auf die feine Haptik des Gewebes, sondern preisen auch dessen Halt-

barkeit an, da es selbst nach Jahren nicht vom Sonnenlicht ausbleichen und sich leicht reinigen lassen soll. Ob das stimmt, wird die Zeit zeigen, doch schon jetzt erfreut die Lösung mit einer absolut blendfreien Oberfläche, die sich zu keinem Zeitpunkt in der Frontscheibe spiegelt.

Neuer Nacht-Modus und ein Lenkrad mit Tasten

Dazu passend lassen sich die größeren digitalen Instrumente (zehn Zoll) ebenfalls sehr gut ablesen. Per View-Taste können außerdem mehrere Layouts für die Armaturen abgerufen werden: von einem zentralen Rundinstrument über die klassische Ansicht mit zwei Uhren bis hin zu einer vollformatigen Kartenansicht. Dazu kommt ein auf das Minimum an Infos reduzierter Nacht-Modus. Dass weniger mehr sein kann, beweist auch das Lenkrad, das neuerdings wieder über haptische Tasten statt Touch-Flächen verfügt. Das zentrale Infotainment-Display lässt sich ebenfalls einfacher



Auf Wunsch gibt es bis zu 20-Zoll große Räder – mit gutem Komfort. Mehr Grip bieten allerdings die 19-Zöller

AUTO ZEITUNG fährt mit:



Aktuell treiben zwei 1,5-Liter-Mild-Hybride mit 115 und 150 PS den T-Roc an. Nächstes Jahr folgen zwei Vollhybride (135 und 170 PS), ein 2.0 eTSI mit Allrad (204 PS) und ein R-Modell

bedienen. Anzeige-Leisten im oberen und unteren Bereich des Touchscreens (optional bis zu 12,9 Zoll groß) erlauben den direkten Zugriff auf Klima-Funktionen oder etwa die Assistenz-Systeme. So lässt sich der vorgeschriebene, aber oft als nervig empfundene, Tempolimit-Warner mit einem Fingertipp abschalten.

Auch die Türtafeln wirken jetzt hochwertiger als bisher und überraschen je nach Ausstattung mit einem Ambientelicht, das durch perforierte Kunstlederelemente hindurchleuchtet. Der Türöffner innen ist zwar stylish, aber nicht auf Anhieb erkennbar. Gut: Außen bleibt es bei soliden Bügelgriffen statt trendiger Klappgriffe. Dass man sich auf Anhieb wohlfühlt im neuen T-Roc, liegt nicht zuletzt an den gewohnt bequemen Sitzen, die nun optional sogar mit 14-Wege-Einstellung, ergoActive-Polsterung und Massagefunktion zu haben sind. Das passt gut zum angenehmen Fahrkomfort. Schon mit dem Standard-Fahrwerk bürgelt der kompakte Crossover Stra- >

ßenschäden gekonnt aus. Noch besser gelingt dies dem optionalen DCC-Fahrwerk, dessen adaptive Dämpfer sich bei Bedarf in 16 Stufen einstellen lassen. Selbst mit den auf Wunsch verfügbaren 20-Zoll-Rädern rollt der T-Roc noch geschmeidig ab und zeigt nur auf Querfugen etwas Härte.

Komfortabler Charakter mit dynamischem Talent

Überhaupt hinterlässt der Wolfsburger bei der ersten Ausfahrt einen betont komfortablen Eindruck, den er mit geringen Innengeräuschen unterstreicht. Speziell auf 19-Zoll-Sportreifen beweist er aber dank gewachsener Spurbreite und Mehrfachlenker-Hinterachse durchaus dynamische Tugenden. Die Lenkung arbeitet linear und zielgenau, der 150-PS-eTSI tritt kraftvoll an, doch im Alltag wirkt der günstigere 115-PS-Motor dank des fülligen Drehmoments von 220 Nm und der identischen Hybrid-Unterstützung ähnlich souverän.

Einen tatsächlich nennenswerten Verbrauchsvorteil bietet er indes nicht. Doch das ist nicht schlimm, da beide Leistungsstufen mit Werten ab 5,5 Litern pro 100 Kilometer glänzen und technisch alles aufbieten, was beim Spritsparen hilft – unter anderem das serienmäßige Siebengang-Doppelkupplungsgetriebe, das nicht nur die Effizienz, sondern auch Dynamik und Komfort steigert. **Martin Urbanke**

FAZIT: Der neue VW T-Roc macht einen großen Schritt vorwärts: Er wirkt hochwertiger und bietet mehr Platz, überzeugt mit Funktionalität, angenehmem Komfort und sparsamen Mild-Hybrid-Antrieben. Zudem fällt der Preisanstieg sehr moderat aus, wenn man die umfangreichere Ausstattung mit einkalkuliert.

Die Rivalen



Cupra Formentor

Den schicken Spanier gibt es als 1.5 eTSI mit 150 PS und DSG erst ab 43.840 Euro.



Ein Dreh-Drück-Steller zwischen den Sitzen steuert Lautstärke und Fahrmodi

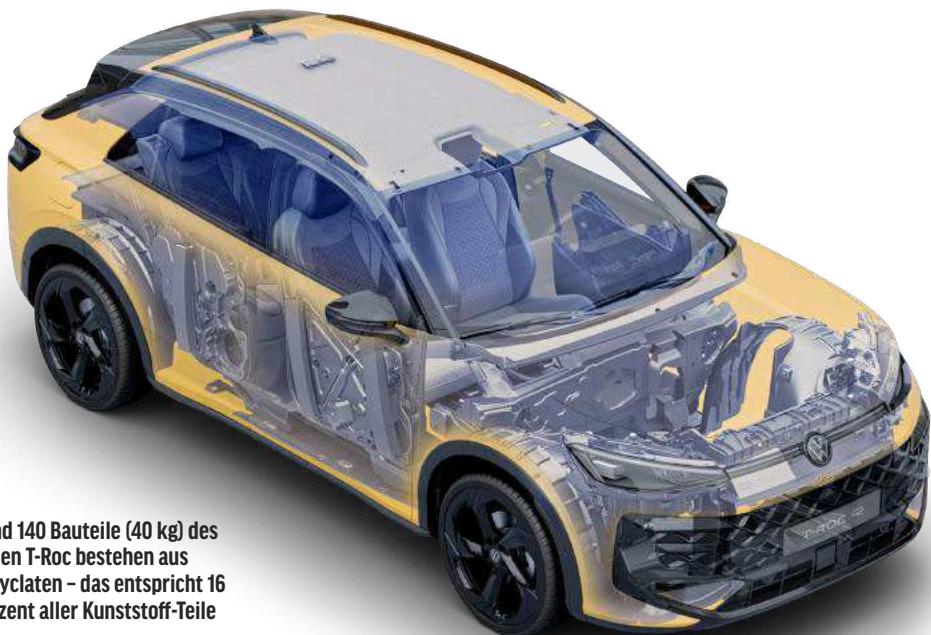


Die Türöffner am vorderen Ende der Armlehnen sind solide und funktional, aber ungewöhnlich positioniert

Technische Daten

4-Zylinder, 4-Ventiler, Turbo; Zylinder-Abschaltung; 1498 cm³; 110 kW / 150 PS b. 5000 / min; 250 Nm bei 1500 – 3500 / min; Mild-Hybrid; Riemen-Starter-Generator (48 V, 14 kW / 15 PS, 56 Nm); 7-Gang, Doppelkupplung; Vorderradantrieb; L/B/H 4373 / 1828 (2044)* / 1573 mm; Radstand 2629 mm; Leergewicht/Zuladung 1399 / 581 kg; Kofferraum: 475 – 1350 l; Anhängelast gebr./ungebr.: 1500 / 730 kg; Stützlast: 80 kg; 0-100 km/h in 8,9 s; 212 km/h; WLTP-Verbrauch 5,5 l S / 100 km; CO₂-Ausstoß 126 g/km; Grundpreis 36.755 € (Life)

Alle Daten Werksangaben; *Breite mit Außenspiegeln



Rund 140 Bauteile (40 kg) des neuen T-Roc bestehen aus Recyclaten – das entspricht 16 Prozent aller Kunststoff-Teile



Hyundai Kona

Der Koreaner kostet als dreizylindriger 1.0 T-GDI (115 PS) mindestens 26.900 Euro – mit Handschaltung.



Skoda Karoq

Das beliebte SUV mit 150 PS und Doppelkupplungsgetriebe (DSG) startet bei 38.410 Euro.



DER **TOYOTA PROACE VERSO** und
TOYOTA PROACE VERSO ELECTRIC

Auto Zeitung
Ausgabe 26/2025

DAS BESTE AUS ZWEI WELTEN

Toyota dankt allen Lesern der Auto Zeitung, dass sie den Toyota Proace Verso zum Familienauto und den Proace Verso Electric zum besten Elektro-Van des Jahres (jeweils in der Importwertung) gewählt haben.



Energieverbrauch Toyota Proace Verso (Diesel) 2,2L Diesel 110 kW (150 PS), kombiniert: 6.5 – 6.6 l/100 km; CO₂-Emissionen kombiniert: 171 – 174 g/km; CO₂-Klasse F
Energieverbrauch Toyota Proace Verso 50 kWh (Netto) Vollelektrisch 100 kW (136 PS), kombiniert: 24.2 – 24.4 kWh/100 km; CO₂-Emissionen kombiniert: 0 g/km; CO₂-Klasse A; elektrische Reichweite (EAER): 216 – 218 km und elektrische Reichweite innerorts (EAER City): 295 – 300 km.



Auffällig: die wuchtigen 20-Zöller und gelb lackierte Bremssättel

Zurück zum Sport

Der Opel Mokka GSE startet als vollelektrisches Spaßangebot mit Rallye-Verwandtschaft, 207 kW (281 PS) und Sperrdifferenzial vorn. Erste Testfahrt

Spätestens am Zufahrtstor des Circuito del Jarama bei Madrid wird klar, dass Opel es hier absolut ernst meint. Es regnet in Strömen an diesem Novembermorgen, aber so richtig stört das niemanden. Der Sport ist zurück in Rüsselsheim, das ist die Botschaft – und die soll bei jeder Witterung ankommen.

Der neue Sportbotschafter erwartet uns bereits in der Boxengasse. Seit wenigen Wochen ist der Opel Mokka GSE bestellbar und zeigt auf den ersten Blick, wohin die Reise geht. Neue Schweller, schwarze Einsätze rund um den Grill und gelb lackierte Bremssättel hinter mächtigen 20-Zöllern schärfen das SUV-Design. Allzu

radikal fallen die Designänderungen zwar nicht aus, aber dafür gibt es genug Neues unterm Blech. Um das Fahrspaß-Versprechen des berühmten GSE-Labels einzulösen, haben die Entwickler dem Kompakt-SUV nicht einfach nur einen besonders starken Elektromotor eingepflanzt. Umfangreiche Modifikationen an Fahrwerk und Lenkung, größere Bremsen mit 380-mm-Scheiben vorn sowie ein Torsen-Lamellen-Sperrdifferenzial an der Vorderachse: Mit viel Detailarbeit sollen 207 kW (281 PS) und 345 Nm besonders vergnüglich auf die Straße gebracht werden. Oder wie an diesem Morgen auf den Rundkurs.

Also: Fahrpedal durchdrücken und los. Kurz ringen die eindrucksvollen 20-Zöller mit spezifischer Michelin Pilot Sport EV-Bereifung um Grip, dann geht's raus auf die Strecke. Anbremsen vor der ersten Kurve, die Alcon-

Das ist neu

Antrieb Sportliches Topmodell mit 207 kW / 281 PS und Frontantrieb

Fahrwerk 10-mm-Tieferlegung, direktere Lenkung, größere Bremsen

Ausstattung 20-Zoll-Räder und Sportsitze mit Alcantara sind Serie

Neu gestaltet:
schwarz lackierte
Stoßfänger und
Seitenschweller



Bremsen beißen feinfühlig zu. Den bei vielen E-Autos störenden Übergang vom Rekuperations- zum Bremssystem umgeht der Mokka GSE mit gesundem Pragmatismus: Im Fahrmodus Sport ist die Rekuperationsfunktion einfach ganz abgeschaltet. Wir tauchen ein in die Kehren des ehemaligen Formel-1-Tracks und sind überrascht, wie routiniert das Kompakt-SUV seine 1672 Kilo-

Die Rivalen



VW ID.3 GTX

Sportlicher Wolfsburger mit Hinterradantrieb: 210 kW / 286 PS und 605 km WLTP-Reichweite, ab 47.225 Euro.



Alfa Junior Veloce

Plattform-Bruder mit ähnlicher Technik: 206 kW / 280 PS und 322 km Reichweite, ab 48.500 Euro.



Smart #1 Pulse

Weniger Fokus auf Sport, aber mehr Leistung: 271 kW / 368 PS, Allrad, 400 km Reichweite, ab 47.490 Euro.



Gehört dazu: ein abgeflachtes Lenkrad und allerlei sportliche Display-Anzeigen



Die neu entwickelten Sportsitze mit Alcantara-Bezug und integrierten Kopfstützen geben ordentlichen Seitenhalt



Nur im sportlichsten der drei Fahrmodi liegt sofort die volle Leistung an, die Höchstgeschwindigkeit steigt auf 200 km/h

gramm in Leichtfüßigkeit verwandelt. Linie wählen mit der direkten, fest abgestimmten Lenkung, dann vom Sperrdifferenzial vehement aus der Kurve ziehen lassen – weiter geht's. Das verbindlich-agile Fahrverhalten schafft schnell Vertrauen, der Wagen bleibt jederzeit beherrschbar. So gar das Heck darf beim Anbremsen mitarbeiten, bis irgendwann dann doch das ESP zur Mäßigung ruft. Gern betont Opel den nahen Verwandtschaftsgrad zum Rallye-Prototyp Mokka GSE Rally, mit dem sich das Serienmodell die Hochvoltkomponenten teilt.

Bequeme Sitze, überschaubare Reichweite

Während der Regen allmählich in unentschiedene Wechselhaftigkeit übergeht, bleibt es im Innenraum des Rüsselsheimers konstant gemütlich. Die bequemen, passgenau geschnittenen Sport-

sitze bereichern die Kurven-Performance mit ordentlichem Seitenhalt. Dazu gibt es serienmäßig nahezu Vollausstattung, Alcantara auf Sitzen und Türen sowie Sportpedale aus Aluminium. Die mächtigen 20-Zoll-Leichtmetallräder im 225/40 R 20-Format rollen ziemlich hart ab, das liegt in der Natur der Sache. Zehn Millimeter Tieferlegung und die um 48 Prozent erhöhte Wanksteifigkeit sind ebenfalls eher dem agilen Fahrverhalten als dem Alltagskomfort zuträglich. Mit anderen Worten: Der stärkste Mokka ist kein Freund großer Kompromisse – eine durchaus erfrischende Eigenschaft, über die sich die Person am Steuer allerdings im Klaren sein sollte.

Der Fahrspaß steht im Vordergrund, die Reichweite eher nicht so sehr. Und so begnügt sich der GSE analog zum konventionellen Mokka Electric mit einer 54-kWh-Batte-

rie. Gemäß WLTP soll er damit 336 km weit fahren. Wer allerdings regelmäßig in den angegebenen 5,9 Sekunden auf Tempo 100 beschleunigt oder das Höchsttempo von 200 km/h auskostet, muss mit einem deutlich kleineren Bewegungsradius rechnen.

Gewisse Kompromissfähigkeit verlangt Opel auch beim Preis, denn mit 47.300 Euro Grundpreis positioniert sich der Mokka GSE selbstbewusst. Doch bis auf die schwarze Motorhaube kann man auch kaum mehr Optionen in der Preisliste ankreuzen. **Jonas Eling**

FAZIT: Ein vollelektrisches Kompakt-SUV soll den Sport zurück nach Rüsselsheim bringen – ein durchaus mutiger Plan. Den Ansprüchen an einen echten Kompakt-Sportler wird der Mokka GSE jedoch mit seinem kräftigen Antrieb und dem leichten, agilen

Fahrverhalten voll und ganz gerecht. Einzig der hohe Preis und die überschaubare Reichweite erfordern eine gewisse Kompromissbereitschaft.

Technische Daten

E-Motor: permanenterregte Synchronmaschine; 207 kW / 281 PS; 345 Nm; Lithium-Ionen-Batterie, 400 V, 54 kWh; Vorderradantrieb, Torsen-Lamellen-Sperrdifferenzial; L/B/H 4150 / 1787 (1987)*/ 1506 mm; Radstand 2561 mm; Leergewicht/Zuladung 1672 / 388 kg; Kofferraum: 310 – 1060 l; 0-100 km/h in 5,9 s; 200 km/h; WLTP-Verbrauch 18,5 kWh/100 km; CO₂-Ausstoß 0 g/km; WLTP-Reichweite: 336 km; Grundpreis 47.300 €

Alle Daten Werksangaben;
*Breite mit Außenspiegeln



Mit dem neuen
Raubkatzenlook
ist der 308 definitiv
ein Blickfang

Der Löwe leuchtet

Neuerdings illuminiert der Peugeot 308 sein Markenlogo an der Front. Auch sonst gibt es einiges, was den überarbeiteten Kompakten ins rechte Licht rückt

Seit vier Lebensjahren streift der französische Kompakte mit dem Raubtier-Blick über die Straßen. Höchste Zeit also für eine Auffrischung, ohne das auffällige Äußere zu verwässern. So haben die Designer für das Modelljahr 2026 für den Fünftürer wie die Kombi-Variante namens SW zwar den scharfen Blick aus den Frontscheinwerfern erhalten, die bis dato installierten säbelzahnartigen Tagfahreleuchten dagegen zugunsten einer dreiteiligen Lichtsignatur in den nun zweiteiligen Frontscheinwerfereinheiten ersetzt. Damit nähert sich der 308 dem Design anderer Peugeot-Modelle an, bleibt aber im Kompaktklassen-Angebot immer noch ein Charakter-Gesicht. Optional ist jetzt allerdings Matrix-Pixel-Licht im Angebot. Der Clou: Ab der Ausstattungslinie GT leuchten die LED im neu gestalteten Kühlergrill sowie der Löwen-

Das ist neu

Motoren Neuer Plug-in-Hybrid mit 143 kW / 195 PS Systemleistung

Ausstattung
Optional mit LED-Matrix-Pixel-Licht

Optik Neu gestaltete Front mit beleuchtetem Marken-Logo

liegenden, frei konfigurierbaren „i-Toggles“, die per Berührung einen Schnellzugriff auf häufig benutzte Fahrzeugfunktionen erlauben. Die Sprachsteuerung ist ChatGPT-basiert, die Bord-Software wird per Over-the-air-Updates auf dem Laufenden gehalten.

Gute Verarbeitung und angenehmer Sitzkomfort

Die Verarbeitung des Testwagens aus der Vorserie hinterließ einen positiven Eindruck. Die Materialgüte gibt für diese Fahrzeugklasse keinerlei Grund zur Klage, und auch die Passungen stimmten. Die Sitze gefallen mit einer besonders effektiven Schulterabstützung und einer gegen Mehrpreis (Komfort-Paket Plus, ab 1350 Euro) erhältlichen Massagefunktion. Als Antriebe stehen für beide Karosserievarianten ein hybridisierter 1,2-Liter-Dreizylinder-Turbo mit 145 PS, ein 1,5-Liter-Turbodie-

sel mit 131 PS (ab Frühjahr 2026) und eine Elektro-Version mit 115 kW (156 PS) zur Verfügung, die dank technischer Verbesserungen nach WLTP-Norm nun 450 km weit fahren soll. Für die erste Ausfahrt nutzten wir den in Deutschland besonders beliebten Kombi SW, der in einer neuen Plug-in-Hybrid-Variante (Systemleistung 143 kW / 195 PS) bestellbar ist. Der Antrieb gefällt mit einem ruckarmen Wechsel- beziehungsweise Zusammenspiel von Verbrenner und E-Maschine. Das Siebengang-Doppelkupplungsgetriebe wechselt die Gänge unterdessen unauffällig. Lediglich das Herunterschalten läuft im Automatikmodus vereinzelt weniger sanft ab als das Hochschalten. Wer die volle Leistung affordert, spürt, dass es ordentlich vorwärts geht – null auf 100 km/h in 7,7 Sekunden, 225 km/h Spitze –, während die Geräuschkulisse an-

Die Rivalen



Seat Leon Sportstourer

Konzernrival mit VW-Tech-nik, als Plug-in-Hybrid mit 150 kW / 204 PS ab 41.920 Euro.



Opel Astra Sports Tourer

Als 144 kW / 196 PS starker Plug-in-Hybrid (38.460 Euro) teilt er sich die Technik mit dem 308.



Toyota Corolla Touring Sports

Der Kombi aus Japan kommt als Vollhybrid mit 131 kW / 178 PS ab 37.890 Euro.



Auch am kanten-reichen Heck findet sich eine geänderte Lichtsignatur



Sitze mit guter Schulterabstützung und Massagefunktion auf Wunsch



Das Ladekabel findet Platz unter dem Kofferraumboden

genehm im Rahmen bleibt. Peugeot verspricht für diese Variante eine rein elektrische Reichweite von 78 Kilometern nach WLTP-Norm. Was davon in einem Test übrig bleiben wird, muss sich zeigen. Positiv: Während der ersten Kilometer lag der Kraftstoffverbrauch bei entladener Batterie laut Bordcomputer bei Werten zwischen fünf und sechs Litern.

Der erste Komforteindruck fällt recht positiv aus

Wird es unterwegs kurvig, vermittelt der geliftete Franzose eine gute Fahrbaunanbindung, und selbst auf Asphalt, der von den Wurzeln der Bäume am Wegesrand durch zahlreiche Wölbungen in einen Wellenteppich verwandelt wurde, wahrt der Peugeot in Sachen Komfort die Contenance, was den positiven Ersteindruck des aufgefrischten Löwen unterstreicht. Den lassen sich die Franzosen aber auch gut bezahlen: Der 308 SW Plug-in Hybrid 195 kostet ab 42.045 Euro.

Elmar Siepen

FAZIT: Mit den Maßnahmen zum Facelift ist der 308 SW fit für die zweite Lebenshälfte. Der neue Plug-in-Hybrid-Antrieb gefällt ebenso wie Verarbeitung, Komfort und Fahreigenschaften. Am überschaubaren Raumangebot hat sich nichts geändert. Die Plug-in Hybrid-Technik ist aber teuer und Peugeots Preisegestaltung recht selbstbewusst.

Technische Daten

4-Zylinder, 4-Ventiler, Turbo, 1598 cm³, 110 kW / 150 PS bei 5500 /min, 250 Nm bei 1750 /min, E-Motor: perm. erregte Synchronmaschine, 92 kW / 125 PS, 118 Nm; Systemleistung 143 kW / 195 PS, Lithium-Ionen-Batterie, 17,2 kWh, 7-Gang, Doppelkupplung, Vorderradantrieb; L/B/H 4636 / 1852 (2062)* / 1438 mm; Radstand 2732 mm; Leergew./Zul. 1750 / 435 kg; Kofferraum: 467 - 1402 l; 0-100 km/h in 7,7 s; 225 km/h; WLTP-Verbrauch 2,3 l S + 20,4 kWh/100 km; WLTP-Reichw. 78 km, CO₂-Ausstoß 53 g/km; Grundpreis 42.045 €

Werksangaben;
*Breite mit Außenospiegeln



Fotos: Frank Rittering



Scannen Sie den QR-Code, um den Fahrbericht als Video abzurufen



Erstes Modell auf MEB-Frontantriebs-Basis: der Hoffnungsträger Cupra Raval

Großes Potenzial

Der Raval startet VWs Offensive der kleinen E-Autos – und fährt sich gut

Die „MEB+“-Frontantriebs-Plattform soll dem VW-Konzern Erfolge im schwierigen Segment der elektrischen Kleinwagen bringen. Als erstes Modell wird ab März der Cupra Raval im Konfigurator landen, während der vom gleichen Band laufende VW ID. Polo und die City-SUV-Derivate ID. Cross sowie Skoda Epiq noch ein wenig auf sich warten lassen. Wir konnten vorab einen seriennahen Prototyp der sportlichen VZ-Variante fahren. Der VZ dürfte erheblich teurer werden als die avisierten 26.000 Euro für das Einstiegsmodell. Vorerst wird der Spanier mit zwei Antrieben erhältlich sein: Mit 155 kW (211 PS) und als VZ – wie auch

der ID. Polo GTI – mit 165 kW (226 PS). Batteriekapazitäten nennt Cupra bisher nicht, doch die Reichweiten sollen rund 450 respektive 400 km betragen. Neben der Prise Extra-Power soll der VZ durch ein adaptives Sportfahrwerk, eine zehn Millimeter breitere Spur und ein steiferes Chassis vom Stadtfitzer zum Kurvenräuber werden. Dabei hilft auch das elektronische Vorderachs-Sperrdifferenzial für mehr Kurven-Grip.

Reichlich Dynamik und verschiedene Fahrmodi

Wenig überraschend: Der 4,05-Meter-Kleinwagen – vergleichbar mit dem aktuellen Verbrenner-Polo – marschiert mit 165 kW und

290 Newtonmetern beachtlich vorwärts. Im aggressiven „Cupra“-Fahrmodus fällt der Antritt des VZ sogar etwas zu ruppig aus. Aber kein Problem, dafür gibt es ja noch die sanfteren Modi und die Möglichkeit auf individuelle Einstellung. Auch die präzise arbeitende Lenkung lässt sich in ihrem Lenk-

kraftbedarf von komfortabel bis dynamisch variieren. Die Anpassungen scheinen ins Schwarze zu treffen, denn der Raval wirkt selbst in ambitionierten Kurven bemerkenswert stabil und hält die Spur ohne Untersteuern, wo andere Fronttriebler den Radius schon lange zwangsöffnen. Chapeau! Doch Cupra hat nicht nur die Dynamik bedacht, auch der Komfort des Raval ist einwandfrei – wer jedoch keinen Wert auf sportliches Fahren legt, dürfte mit Skoda Epiq & Co. nochmals besser beraten sein. Praktisch für die Stadtfahrt: Die Rekuperation lässt sich intuitiv über Wippen hinter dem Lenkrad ausschalten oder in drei Stufen bis hin zum One-Pedal-Driving regeln. Positiv überrascht auch die Radbremse: Mit ordentlichem Widerstand lässt sie sich nicht nur tadellos dosieren, sondern den Spanier auch gleichzeitig erwachsener wirken.

Max Grigo

Technische Daten

E-Motor; 165 kW / 226 PS; 290 Nm; Konstantübersetzung; Vorderradantrieb, elektr. Differenzialsperre; L/B/H 4046 / 1784 / 1518 mm; Radst. 2600 mm; 175 km/h; WLTP-Reichweite ca. 400 km; Grundpreis (Einstiegsmodell) 26.000 €
Alle Daten vorläufige Werksangaben



Der Rivale

Alpine A290

Als A290 GT Performance mit 160 kW (218 PS) und Vorderradantrieb. Preis: ab 42.200 Euro.



Der Raval – hier noch getarnt – läuft im spanischen Werk Martorell vom Band

DER NEUE JEEP® COMPASS

ERLEBEN SIE DAS ORIGINAL



Abb. zeigt Jeep® Compass Elektro.

**ALS e-HYBRID ODER VOLLELEKTRISCH
e-HYBRID AB 299 € MTL. LEASEN* OHNE ANZAHLUNG**

Kombinierte Werte gem. WLTP:

Jeep® Compass e-Hybrid: Kraftstoffverbrauch 5,7 l/100 km; CO₂-Emission 130 g/km; CO₂-Klasse D.
Jeep® Compass Elektro: Energieverbrauch 17,5 kWh/100 km; CO₂-Emission 0 g/km; CO₂-Klasse A.

* Ein unverbindliches Kilometerleasingangebot (Bonität vorausgesetzt) der Stellantis Bank SA Niederlassung Deutschland, Siemensstraße 10, 63263 Neu-Isenburg, für den Jeep® Compass e-Hybrid Altitude MJ26 mit 107 kW (145 PS) Systemleistung [100 kW (136 PS) Leistung Verbrennungsmotor]; Leasingsonderzahlung: 0,- €; Laufzeit: 48 Monate; mtl. Leasingraten: 299 €; Laufleistung: 10.000 km/Jahr. Alle Preisangaben inkl. MwSt.; zzgl. Überführungs- und Zulassungskosten. Privatkundenangebot, gültig bis 31.12.2025. Mehr- und Minderkilometer (Freigrenze 2.500 km) sowie eventuell vorhandene Schäden werden nach Vertragsende gesondert abgerechnet. Über alle Detailbedingungen informiert Sie gerne Ihr teilnehmender Jeep® Partner.

Jeep® ist eine eingetragene Marke der FCA US LLC.

Jeep®
DAS ORIGINAL

www.jeep.de



Mit seiner dezenten Optik unterscheidet sich der Atto 2 kaum von SUV anderer Marken

Günstig und gut?



Den BYD Atto 2 gibt es nicht nur rein elektrisch, er kommt jetzt auch als Plug-in-Hybrid

Mit dem Atto 2 hat BYD im reinen Elektro-Segment schon einmal vorgelegt – allerdings nicht ohne Kritik: Vor allem der schwache Akku sorgte dafür, dass das kompakte SUV seit Marktstart im März 2025 hinter den Erwartungen zurückblieb, besonders in Deutschland. Jetzt wagen die Chinesen einen zweiten Anlauf und schicken den Atto 2 nicht nur mit einer größeren Batterie (statt 45,1 nun optional 64,8 kWh), sondern ab Anfang 2026 auch als Plug-in-Hybrid namens DM-i ins Rennen.

Schon auf den ersten Metern zeigt der BYD, wo seine Stärke liegt: im unkomplizierten, fast lautlosen Gleiten. Im EV-Modus rollt er leichtfüßig dahin – oft kaum zu unterscheiden von einem reinen E-Auto. Erst wenn mehr Schub gefragt ist, mischt sich der Benziner ein – das DM-System kombiniert beide Antriebe nahtlos. So fährt der Atto 2 DM-i in der stärkeren 156-kW-Version die meiste Zeit wie ein Stromer mit einer E-Reichweite von 90 km (WLTP) dank der 18-kWh-Lithium-Eisenphosphat-Blade-Batterie – und spult laut BYD 1000 km Langstrecke ohne Reichweitendruck ab.

Auf der Straße wirkt der Atto 2 DM-i unaufgeregert. Sein 156 kW starker Triebstrang sorgt für ordentlichen Schub und für einen Sprint von Null auf 100 km/h in

Technische Daten

4-Zyl., 4-Ventiler; 1498 cm³ (98 PS, 122 Nm); 2 E-Maschinen (145 kW, 300 Nm); Systemleistung 156 kW / 212 PS; 300 Nm; Lithium-Eisenphosphat-Batterie (LFP), 18,0 kWh; stufenloses Automatikgetriebe; Vorderradantrieb; L/B/H 4330 / 1830 / 1675 mm; Radstand 2620 mm; Leergewicht/Zuladung 1545 / 565 kg; Kofferraum: 425 – 1335 l; 0-100 km/h in 7,5 s; 180 km/h; WLTP-Verbrauch 1,8 l/100 km; WLTP-E-Reichweite: 90 km, WLTP-Reichweite ges. 1000 km; Grundpreis* 38.990 €

Alle Daten Werksangaben für den BYD Atto 2 DM-i Boost; * Basismodell Atto 2 DM-i Active (166 PS): 35.990 Euro



Der Rivale

Citroën C5 Aircross

Plug-in-Hybrid 195 e-DSC7

Gleicher Preis, 195 PS, etwas mehr E-Reichweite (108 km), größer und geräumiger.

7,5 Sekunden, wie BYD verspricht. Besonders im Sportmodus wirkt der Chinese recht agil, maximal sind 180 km/h möglich.

Im Innenraum gibt er sich nüchtern, fast schlicht. Allerdings: Ein 12,8 Zoll großer, drehbarer Touchscreen, ein 8,8-Zoll-Instrumentenfeld, veganes Leder, kabelloses Laden für Smartphones und eine ordentliche Materialanmutung vermitteln mehr Wertigkeit, als man in dieser Preisklasse erwartet. Und der lange Radstand von 2620 mm sorgt für viel Platz vorn wie hinten. Weniger überzeugt der Laderaum, der zwar 425 bis maximal 1335 Liter fasst, aber nur über eine kleine Öffnung verfügt.

Das Kompakt-SUV sticht mit seinem eher zurückhaltenden De-

sign nicht wirklich ins Auge: Mit 4330 Millimeter Länge ist es aber 20 Millimeter länger als der vollelektrische Atto 2, von dem es sich unter anderem auch durch einen größeren Kühlergrill, die fehlenden Lüftungsdetails in den vorderen Kotflügeln sowie die exklusiv dem Hybrid vorbehaltene Midnight-Blue-Lackierung abhebt.

Adele Moser

FAZIT: Der BYD Atto 2 DM-i ist ein überzeugendes Paket zum fairen Kurs. Gerade der Preis dürfte zum entscheidenden Argument werden. Zusammen mit sechs Jahren Herstellergarantie und acht Jahren auf den Antriebsstrang sind das seine stärksten Trümpfe.



Ansprechende Materialien und gute Verarbeitung, großer, drehbarer Touchscreen



Der neue Compass steht auf der STLA Medium-Plattform

Effizienter Elan

Der dritte Jeep Compass bringt neuen Schwung – auch mit drei Zylindern und Frontantrieb

Mit dem Start der dritten Generation soll der Compass ab Januar 2026 nicht nur mehr Raum bieten, sondern durch den Umzug auf die STLA Medium-Plattform auch eine größere Antriebsvielfalt: Zum Debüt wird er als E-Auto mit Vorderradantrieb und als Dreizylinder-Mild-Hybrid erhältlich sein – beide mit Vorderradantrieb. Später folgen ein Plug-in-Hybrid sowie das Elektro-Topmodell mit 276-kW-Allradantrieb (375 PS) und mehr Bodenfreiheit.

Der Mild-Hybrid-Antrieb des Compass 1.2 e-Hybrid ist bereits aus dem Plattform-Bruder Peugeot 3008 bekannt: Der Turbobenziner bringt es dank 48-V-Technik auf 145 PS, mit ihm soll der Jeep glatte zehn Sekunden für den Marsch auf 100 km/h benötigen. Ein Ausbund an Emotionalität ist der Downsizing-Antrieb entsprechend nicht, auch sein rauer Dreizylinder-Sound ist kein Ohrenschmaus, doch er tut seinen Dienst und eignet sich sogar für kurze Sprintetappen auf der Überholspur. Der WLTP-Verbrauch von 5,6 bis 5,9 Litern pro 100 Kilometer schont dabei den Geldbeutel.

Passend zum Antrieb ist auch das Chassis eher auf Komfort als auf Dynamik ausgelegt, wie sich spätestens bei den ersten sportlich anvisierten Kurven zeigt, die der Compass selbst im „Sport“-Fahr-

Technische Daten

3-Zylinder, 4-Ventiler, Turbo, 48-V-Mild-Hybrid; 1199 cm³; 100 kW / 136 PS bei 5500 / min plus 21 kW / 29 PS; 230 Nm bei 1750 / min plus 50 Nm; Systemleistung 107 kW / 145 PS, 6-Gang, Doppelkupplung; Vorderradantrieb; L/B/H 4552 / 1928 / 1675 mm; Radstand 2795 mm; Leergewicht 1560 kg; Kofferraum: 550 l; 0-100 km/h in 10,0 s; 195 km/h; WLTP-Verbrauch 5,6 – 5,9 l S/100 km; CO₂-Ausstoß 126 – 130 g/km; Grundpreis 39.500 €

Alle Daten Werksangaben



Der Rivale

VW Tiguan

Der Einstiegs-Tiguan fällt mit 131 PS und 39.175 Euro vergleichbar aus.

modus eher mit Wankbewegungen als mit Nonchalance quittiert. Doch das ist spätestens vergessen, wenn man mit dem Jeep auf losen Boden abbiegt.

Das Kompakt-SUV bietet mehr Offroad als gedacht

Natürlich lässt sich bei dem Fronttriebler nicht dieselbe Messlatte anlegen wie bei Wrangler & Co., und ohne Differenzialsperre dürfte bei wenig Haftung schnell Ende sein, doch der Jeep schlägt sich besser als erwartet. Mit 20 cm Bodenfreiheit und Böschungswinkel von 26 (hinten) und 20 Grad (vorn) lassen sich sogar Schlaglöcher gut meistern, die man mit vielen SUV großzügig umfahren würde. Zudem hinterlässt die

Karosserie bei tiefen Querfugen einen soliden Eindruck. Auch das Interieur der gefahrenen First Edition gefällt: Der Sitz- und Fahrkomfort ist einwandfrei, physische Tasten am Lenkrad sowie unter dem zentralen Touchscreen erleichtern die Bedienung, und praktische Anti-Rutsch-Matten in den Ablagefächern halten Krimskrams an Ort und Stelle. **Max Grigo**

FAZIT: Wer sich durch eine Prise Offroad vom SUV-Einerlei abheben will, ohne ein wirklich exzentrisches Auto zu kaufen, könnte beim neuen Jeep Compass fündig werden – der Einstiegs-Mild-Hybrid gibt sich jedoch eher sachlich als spritzig-emotional.



Echte Tasten an Lenkrad und Mittelkonsole erleichtern die Bedienung



Optisch verändert sich der bZ4X kaum, die Antriebspalette umso mehr

bZ4X reloaded

Mehr Schwung dank neuer Batterien, mehr Leistung und einem frischeren Innenraum

Die größte Neuerung findet sich unter dem Blechkleid: Der allradgetriebene bZ4X leistet nun 252 kW (343 PS) und zeigt spürbar mehr Temperament. Der Sprint fällt lebhafter aus, der Antritt ist druckvoll: Besonders auf den verwinkelten Landstraßen rund um Málaga spürt man die Mehrleistung sofort. Die Kehrseite zeigt sich jedoch bei starker Beschleunigung: Die Traktion wirkt nicht in jeder Lage souverän, vor allem auf rauem Belag. Auch das Fahrwerk bleibt ein Kompromiss. Es federt nicht weich genug, um Unebenheiten restlos zu glätten, bietet aber gleichzeitig nicht die Stoffheit, die zur neuen Power passen

würde. Die Lenkung geht in der Stadt leicht und angenehm, doch auf temporeichen Bergstraßen dürfte sie klarer und verbindlicher kommunizieren. Hier wünscht man sich mehr Präzision.

Drei Varianten für eine breitere Zielgruppe

Neben dem von uns gefahrenen bZ4X mit 73,3-kWh-Akku gibt es jetzt auch eine Basisvariante mit 57,7 kWh und Vorderradantrieb, die mittlere Version wiederum bietet mit dem großen Akku 165 kW (224 PS) und fährt gegen Aufpreis ebenfalls mit Allrad vor. Auch bei der Reichweite geht es nach oben: von 444 km in der Basis bis zu 569 km in der effizientesten Ausführung.

Die maximale Ladeleistung bleibt bei 150 kW, damit soll der Japaner 28 Minuten für den Hub von 10

auf 80 Prozent benötigen. Neu ist eine Batterie-Vorkonditionierung, die das Lade-Tempo auch bei Kälte stabilisieren soll.

Was zuvor vielfach kritisiert wurde, hat Toyota nun konsequent nachgebessert: Ein neues Ambientelicht verleiht dem Innenraum mehr Atmosphäre, die Verarbeitung ist auf gewohnt hohem Niveau. Besonders überzeugt der gestiegerte Geräuschkomfort: Dank Akustikverglasung, zusätzlicher Dämmung und optimierter Dichtungen bleibt der bZ4X selbst auf den teils holprigen Straßen Andalusiens bemerkenswert leise. Ein kleines Ärgernis gibt es jedoch immer noch: Die induktiven Ladeschalen sind zwar perfekt platziert, doch bei zügiger Kurvenfahrt machen sich die Smartphones selbstständig. Die Navigation wiederum bietet nun endlich eine EV-Routenplanung mit integrierten Ladestopps. Das klappt in der Praxis gut, wenn auch noch ohne die ausgefeilte Intelligenz mancher Wettbewerber. **Jil Weber**



Toyota beherzigte die Kritik und hauchte dem Interieur mehr Leben ein



Technische Daten

2 Synchronmaschinen;
252 kW / 343 PS; 338 Nm;
Lithium-Ionen-Batterie,
73,3 kWh, 400 Volt; Konstant-
übersetzung; Allradantrieb;
L/B/H 4690 / 1860 / 1650 mm;
Radstand 2850 mm; Koffer-
raum: 452 - ca. 1500 l;
0-100 km/h in 5,1 s;
160 km/h; WLTP-Verbrauch
14,5 - 15,9 kWh/100 km;
WLTP-Reichweite 471 - 516 km;
Grundpreis 55.990 €
Alle Daten Werksangaben



Der Rivale

VW ID.5 GTX

Als Allradler GTX leistet der VW 250 kW / 340 PS und kostet 56.455 Euro.

FAZIT: Der überarbeitete bZ4X präsentiert sich spürbar reifer und moderner. Doch trotz der gelungenen Aufwertung bleiben Fahrwerk und Lenkung jene Punkte, bei denen Toyota für die nächste Evolutionsstufe noch nachlegen sollte.

DIE NEUE CLASSIC CARS JETZT IM HANDEL

AUTO
ZEITUNG

DAS MAGAZIN FÜR YOUNGTIMER & OLDTIMER

Ausgabe 1/2026
5,60 Euro
4.12.2025

classic cars



Bayerischer Sport oder britischer Luxus?

Jaguar XJ 4.2 Coupé BMW 3.0 CS

BMW 730i Jaguar XJS

Jaguar XJS Cabrio BMW Z1

BMW GEGEN JAGUAR

TIPPS GESCHENKE für den Oldtimer-Freund

Das ultimative Roadster-Erlebnis

Lamborghini Murciélagos Pagani Zonda C12 S

Rennfahrer-Traum

Delahaye 135 MS von Louis Chiron

Kaufberatung

Jeep CJ-5 bis CJ-7

REIF FÜR DAS H-KENNZEICHEN

JAHRGANG 1996

Ferrari 550 Maranello Audi S8

Toyota Land Cruiser Chrysler Stratus Cabrio

Vor 40 Jahren

Dakar-Sieg

Porsche 959

Italienische Sympathieträger

FIAT 500 A TOPOLINO FIAT PANDA 34

Barcode: 4 192408 305606

148
Seiten
Oldtimer
und
Youngtimer
für Fans

Vergleiche,
Tests &
Reportagen

Für
nur
5,60 €

AUTO
DAS MAGAZIN FÜR YOUNGTIMER & OLDTIMER

classic cars

Herrscha



**PORSCHE
911 CARRERA 4 GTS**
541 PS, 312 km/h, 10,6 l/100 km,
183.700 Euro

**Mercedes-AMG GT 63 Pro 4Matic mit V8-Dampfhammer oder Porsche
911 Carrera 4 GTS mit hochgezüchtetem Hybrid-Boxer – in diesem
hochoktanigen Vergleichstest geht es um nichts Geringeres als die
Krone im deutschen Sportwagenbau**

[TEXT Marcel Kühler FOTOS Zbigniew Mazar]



Hier finden Sie
unser Test-Prozedere
anschaulich erklärt

ftszeiten



**MERCEDES-AMG
GT 63 PRO 4MATIC+**
612 PS, 317 km/h, 12,1 l/100 km,
219.674 Euro



Mercedes-AMG

Der AMG trennt Fahrer und Beifahrer weiter voneinander
- beide haben hier etwas mehr Platz als im Porsche 911

Connectivity

In der Preisregion, in der der Mercedes-AMG GT 63 Pro spielt, darf eine gewisse Großzügigkeit des Herstellers bei den Ausstattungsumfängen vorausgesetzt werden. Der Affalterbacher kommt dieser Erwartungshaltung nicht nur hinsichtlich seiner Performance-Eigenschaften nach, sondern auch was die Multimedia-Funktionen angeht. Das MBUX-Modul mit Online-Navi und zahllosen weiteren Features ist genauso Serie wie einige Programme, die das Fahren auf der Rennstrecke erleichtern sollen, darunter eines zum Aufzeichnen und Analysieren von Telemetriedaten sowie Rundenzeiten.



Die Serien-Sitze sind rund- und langstreckentauglich. Etwas höhere Sitzposition



Über den hochauflösenden Zentralbildschirm erfolgen die meisten Einstellungen



Der schwäbische V8 entwickelt dank 850 Newtonmetern einen gewaltigen Schub



Der AMG läuft mithilfe einiger aerodynamischer Hilfsmittel stoisch geradeaus



Auf der Rundstrecke begeistert der GT 63 Pro mit seinem famosen Grip an der Vorderachse und der rückmeldungs-freudigen Lenkung

Seit vielen Jahrzehnten gilt der Porsche 911 als der Gradmesser, mit dem sich jeder Sportwagen messen lassen muss – und an dem bisher unüberschaubar viele Herausforderer scheiterten. Das Erfolgsrezept der deutschen Sportwagen-Instanz: stetige sowie akribische Detailverbesserungen.

Seit der Generation 997 (2004 bis 2012) gilt der erstmals eingeführte Carrera GTS als der beste Allrounder in der mittlerweile zur Großfamilie gereiften 911-Modellreihe. Er verbindet die Alltagstauglichkeit der Carrera-Modelle vortrefflich mit dem faszinierenden Sportsgeist der kompromisslosen GT3-Varianten.

Im Zuge des umfangreichen Facelifts der aktuellen Generation 992 erfindet sich die Ikone – wieder einmal – ein Stück weit neu und stellt sich mit einem komplexen Hybrid-System den Herausforderungen unserer Zeit. Dieses soll dem Boxer-Triebwerk eine möglichst ausgeprägte Effizienz bescheren. Die Gesamtleistung von 541 PS hingegen soll standesgemäßen Vortrieb garantieren. Dennoch wird der Weg zum Testsieg ein sehr steiniger.

Dafür will jedenfalls der Mercedes-AMG GT 63 Pro 4Matic+ sorgen. Der ärgste Herausforderer mutet wegen fehlender Hybrid-Technik zwar ein bisschen wie einer von altem Schrot und Korn an, doch der Affalterbacher ist trotzdem bestens für das Duell gerüs-

tet. Schließlich lässt sich der schwäbische Bolide von einem urgewaltigen V8-Bituro mit 612 PS zu Höchstleistungen antreiben. Feuer frei für das Gipfeltreffen deutscher High-Performance-Ingenieurskunst!

Motor / Getriebe

Natürlich bleibt der 911 dem Sechszylinder-Boxer weiterhin treu. Eine Abkehr von diesem Motorkonzept wäre schließlich ein

Beide Hochleistungs-Sportwagen rollen auf speziell für sie abgestimmten Reifen

Paradigmenwechsel, den selbst hartgesottene Elfer-Fans wohl nicht verkraften würden.

Allerdings können sich auch die Zuffenhausener nicht vor zeitgenössischen Herausforderungen, die die Energieeffizienz betreffen, verschließen. Daher stellen die Ingenieure dem neuerdings 3,6 statt 3,0 Liter großen und 485 PS starken Verbrenner ein selbstladendes Hybrid-System zur Seite. Dieses besteht aus einer im verstärkten Doppelkupplungs-Getriebe untergebrachten, permanenten Synchonmaschine sowie einem 1,9-kWh-Energie-speicher mit 400 Volt Spannung. Darüber hinaus kommt zur Aufladung ein spezieller Turbolader zum Einsatz, der ebenfalls eine E-Maschine beherbergt, die ihrerseits Ansprechverhalten und Effizienz begünstigen soll.

Doch Porsche wäre nicht Porsche, wenn das komplexe System nicht auch der Leistungsfähigkeit zuträglich wäre. Insgesamt stehen dem Piloten 541 PS und ein maximales Drehmoment von 610 Newtonmetern zur Verfügung. Die an sich beeindruckenden Zahlen spiegeln allerdings nur unzu-

>

Technik

MOTOR	Mercedes-AMG GT 63 Pro 4Matic+	Porsche 911 Carrera 4 GTS
Motor	V8-Zylinder, 4-Ventiler, Biturbo	6-Zylinder-Boxer, 4-Ventiler; elektrischer Turbolader; E-Maschine, im Getriebe integriert
Hubraum:	3982 cm ³	3591 cm ³
Bohrung/Hub	83,0 / 92,0 mm	97,0 / 81,0 mm
Leistung bei	450 kW / 612 PS, 5500 - 6500 /min	357 kW / 485 PS, 6500 /min
Max. Drehmoment bei	850 Nm bei 2500 - 5000 /min	570 Nm bei 2000 - 5500 /min
Leistung (E-Motor)	-	40 kW / 54 PS
Max. Drehmoment (E-Motor)	-	150 Nm
Systemleistung	-	398 kW / 541 PS
Systemdrehmoment	-	610 Nm
Batterie	-	Li-Io., flüssigkeitsgekühlt
Spannung / Kapazität	-	400 V / 1,9 kWh

KRAFTÜBERTRAGUNG

Getriebe	9-Stufen-Automatik	8-Gang, Doppelkupplung
Antrieb	Allrad, permanent; elektr. geregelte Hinterachs-Differenzialsperre	Allrad, permanent; elektr. geregelte Hinterachs-Differenzialsperre

FAHRWERK

Radaufhängung	rundum: Doppelquerlenker, Federn, adapt. Dämpfer, aktiver Wankausgleich, Stabilisator; Allradlenkung; ESP	v.: McPherson-Federbeine, Längs-/Querlenker; h.: Mehrfachlenker, Federn; rundum: adapt. Dämpfer, aktiver Wankausgleich (opt.), Stabi.; Allradlenkung; PSM (ESP)
Lenkung	Zahnstange; Servo, elektromechanisch	Zahnstange; Servo, elektromechanisch
Bremsen	rundum: innenbel. Karbon-Keramik-Scheiben; ABS, Bremsassistent	rundum: innenbel. Karbon-Keramik-Scheiben (opt.); ABS, Bremsassistent
Serienbereifung	vorn: 295/30 R 21 hinten: 305/30 R 21	vorn: 245/35 ZR 20 hinten: 315/30 ZR 21
Testbereifung	vorn: 295/30 ZR 21 Y XL hinten: 305/30 ZR 21 Y XL	vorn: 245/35 ZR 20 Y XL hinten: 315/30 ZR 21 Y XL
Reifen	Michelin Pilot Sport Cup 2 R M01	Goodyear Eagle F1 Supersport R NA2



Wer hätte das gedacht? Der Mercedes-AMG bietet Körnern auf der Rundstrecke mit seiner kommunikativen Art das deutlich unterhaltsamere Fahrerlebnis

GEWICHTE	Mercedes-AMG GT 63 Pro 4Matic+	Porsche 911 Carrera 4 GTS
Leergewicht Werk/Testwert	1875 / 1935 kg	1645 / 1694 kg
Zul. Gesamtgewicht ¹	2130 kg	1965 kg
Effektive Zuladung	195 kg	271 kg
Anhängelast gebr./ungebr. ¹	- / -	- / -
Dachlast /'Stützlast ¹	- / -	75 kg / -

WENDEKREIS	links / rechts	12,5 / 12,5 m	10,9 / 11,0 m
------------	----------------	---------------	---------------

FAHRLEISTUNGEN	0- 30 km/h	0,8 s	0,7 s
0- 50 km/h	1,3 s	1,2 s	
0- 60 km/h	1,6 s	1,5 s	
0- 70 km/h	1,9 s	1,8 s	
0- 80 km/h	2,3 s	2,1 s	
0- 90 km/h	2,7 s	2,5 s	
0-100 km/h	3,1 s	3,0 s	
0-120 km/h	4,2 s	4,0 s	
0-140 km/h	5,4 s	5,1 s	
0-160 km/h	6,8 s	6,5 s	
0-180 km/h	8,6 s	8,2 s	
0-200 km/h	10,6 s	10,1 s	
Höchstgeschwindigkeit ¹	317 km/h	312 km/h	
Handling	1: 34,8 min	1: 36,3 min	
Slalom, Pylonenabst. 18 m	70,9 km/h	72,5 km/h	

BREMSWEUGE	aus 100 km/h kalt / warm	33,0 / 31,8 m	31,8 / 31,2 m
aus 50 / 150 / 200 km/h kalt	8,9 / 70,5 / 129,4 m	8,9 / 69,4 / 121,5 m	

INNENGERÄUSCHE	Standgeräusch	56 dB(A)	50 dB(A)
bei 50 km/h	67 dB(A)	66 dB(A)	
bei 100 / 130 km/h	71 / 74 dB(A)	72 / 74 dB(A)	

VERBRÄUCHE	Test	12,1 l SP / 100 km	10,6 l SP / 100 km
WLTP ¹	14,0 l SP / 100 km	10,5 l SP / 100 km	
CO ₂ (lt. Test / WLTP ¹)	287 / 319 g/km	251 / 239 g/km	
Tankinhalt ¹	70 l	63 l	
Reichweite gesamt	579 km	594 km	

¹ Werksangabe

reichend wider, wie famos das Antriebspaket in der Praxis funktioniert. Untermalt von jenem heiseren Sägen, das bauartbedingt nur von Boxer-Motoren intoniert werden kann und das Elfer-Fans seit zig Jahren abgöttisch verehren, stürmt der GTS voran. Nur 10,1 Sekunden reichen dem Sportwagen, um aus dem Stand auf Tempo 200 zu wüten.

Das Ansprechverhalten? Quasi verzögerungsfrei! Der Motor hat in jeder Lebenslage reichlich Druck und die Dosierbarkeit der hohen Kraftreserven ist extrem feinfühlig, während das Achtgang-Getriebe die Gänge blitzschnell wechselt.

Auf dem Papier wirkt die Antriebseinheit des AMG GT 63 Pro dagegen klassischer und weniger technisch hochgerüstet: acht Zylinder in V-Form drapiert, vier Liter Hubraum, zwei Turbolader, Neunstufen-Automatik.

Der Faszination, die von dem Affalterbacher Sportler ausgeht, tut dies keinen Abbruch. Im Gegenteil: Unter bedrohlich hämmerndem Brüllen schwingt sich der 612 PS starke AMG zu Höchstleistungen auf, pulverisiert die 200-km/h-Marke nach 10,6 Sekunden und bietet auch dank seines gewaltigen Drehmoments von 850 Newtonmetern jederzeit Dampf im Überfluss.

Im Alltag sorgt die zusätzliche Übersetzungsstufe des Getriebes für angenehm niedrige Drehzah-



*Die kürzeren
Bremswege
sichern dem
911 den Sieg
in der Fahr-
dynamik*

len. In der Effizienzwertung muss er sich dennoch geschlagen geben: Mit 10,6 Litern verbraucht der Porsche auf unserer Testrunde pro 100 Kilometer 1,5 Liter weniger wertvollen Super Plus-Kraftstoff.

Fahrdynamik

Nachdem das Motorkapitel aufgrund des geringeren Verbrauchs an den 911 Carrera 4 GTS gegangen ist, sehen wir dem Wettstreit in der Fahrdynamik – der Sportwagen-Königsdisziplin – mit besonderer Spannung entgegen.

Wir scheuchen zunächst den Mercedes-AMG über die Sprintstrecke des Nürburgring-GP-Kurses. Bereits nach wenigen schnellen



Die Boliden machen nicht nur auf der Rennstrecke eine gute Figur. Auch Alltagsfahrten meistern sie problemlos – der AMG sogar noch etwas souveräner als der Porsche



Kurven vermittelt der rasante Schwabe ein immenses Vertrauen, das es dem Fahrer erheblich erleichtert, ans extrem hoch ange- siedelte Limit zu gehen.

Dabei entpuppt sich der wuchtige GT als bedingungslos kommunikatives Rundstrecken-Rüstzeug, das aufgrund seiner enorm haft- starken Vorderachse mit heraus- ragender Agilität beim Einlenken verwöhnt – beinahe egal, welches Tempo oder welcher Radius gerade ansteht. Im weiteren Kurvenverlauf baut der knapp zwei Tonnen schwere Sportler enorme Querkräfte auf und schießt mit sanft nach außen drängendem Heck aus Kehren heraus.

Ebenfalls tadellos ist die Belast- barkeit der serienmäßigen Kar- bon-Keramik-Bremsanlage. Sie trotzt den Herausforderungen auf der Rennstrecke auch viele Runden am Stück und glänzt dabei mit einem unverrückbar klar definierten Druckpunkt, während das gesamte Fahrzeug mit hoher Spurstabilität beim Ankern begeistert. Die Rundenzeit: beein- druckende 1.34,8 Minuten.

Umstieg in den Elfer, der zuvor im Rahmen der Bremsprüfungen und in der Slalomgasse mit sensatio- nellen Leistungen auf sich auf- merksam und gleichzeitig in diesen Disziplinen kurzen Prozess mit seinem Gegner gemacht hat.

Was der Gewichtsvorteil von 241 Kilogramm bereits in der Theorie andeutet, bestätigt sich auf der Rennstrecke: Der 911 GTS liegt dank optionalem Wankausgleich >



Die adaptiven Sportsitze sind nicht einmal beim GTS Serie. Preis: 2814 Euro



Skandal: Der 911 erwacht mittlerweile per belanglosem Startknopf zum Leben



Die Stellung des Heckflügels hängt von Tempo und Ladeluft-Temperatur ab



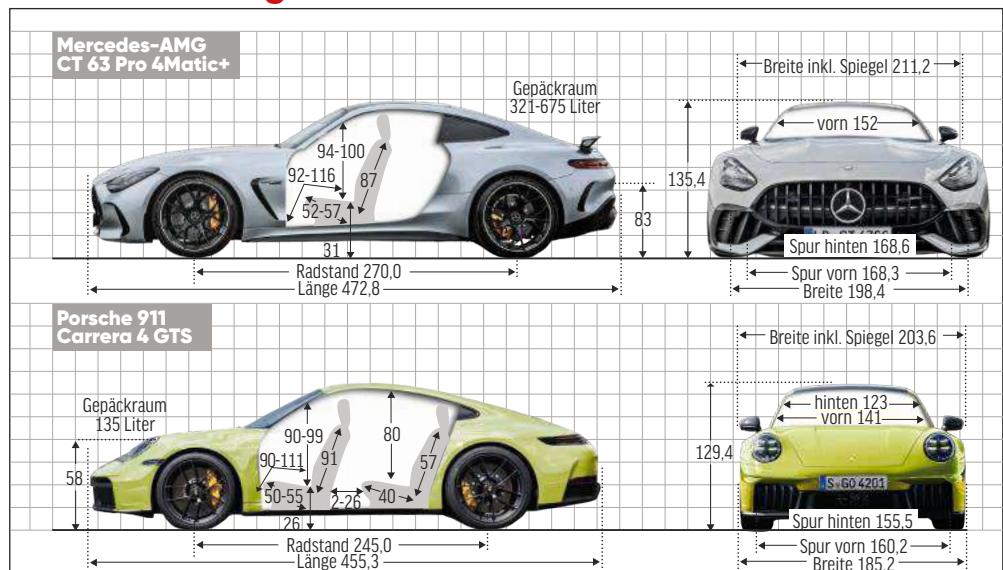
Die sehr wirkungsvolle Karbon-Keramik-Bremsanlage kostet 10.532 Euro Aufpreis

Connectivity

Hinter dem zugege- benenmaßen eher zierlichen Bildschirm im Armaturenträger des 911 steckt ein hochmo- dernes Kommunikati- onsmodul, das kaum Wünsche offen lässt. Digitalradio, kabellose Smartphone-Integra- tion. Online-Inhalte und Navigation sind hier ebenfalls selbstver- ständlich. Allerdings stellt der Lotse anders als der des AMG keine Augmented Reality- Sicht dar. Wie auch sein Wettbewerber hält der Porsche aber einige spezifische Rennstrecken-Hilfsmittel für die Datenerfassung bereit. Ein Bose-Soundsystem für 1470 Euro bildet den Einstieg in die High- End-Audio-Optionen.



Alle Abmessungen im Überblick



Ausstattung/Preise

	Mercedes-AMG GT 63 Pro 4Matic+	Porsche 911 Carrera 4 GTS
Grundpreis	219.674 €	183.700 €
TESTWAGEN-OPTIONEN		
Antrieb	-	-
Bremsen (Karbon-Keramik)	Serie	10.532 € ¹
Fahrwerk	-	4404 € ²
Lenkung	-	298 € ³
Reifen	-	-
Sitze	-	2814 € ⁴
AUPREIS	0 €	18.048 €
BEWERTETER PREIS	219.674 €	201.748 €

¹ Karbon-Keramik-Bremsanlage; ² aktive Wankstabilisierung; ³ Servolenkung plus;

⁴ adaptive Sportsitze plus

AUSSTATTUNG

Dekorfolierung	1964 €	6784 €
Fahrassistenz-Paket	2892 € ¹	2744 € ²
Feuerlöscher	143 €	149 €
Head-up-Display	1178 €	-
High-End-Soundsystem	ab 1511 €	ab 1470 €
Karbon-Schalensitze	-	ab 5356 €
Panoramadach	1071 €	2248 €
Rücksitzanlage	1904 €	ohne Aufpreis
Scheinwerfer mit Projektionsfunktion	Serie	2968 €
Sportreifen	ohne Aufpreis	-

¹ u.a. mit Stauassistenten, Rettungsgassenfunktion, Nothalteassistenten, Aussiegswarnung, Ausweichhilfe, Kreuzungsanfahrfunktion, Stauende-Notbremsfunktion; ² u.a. mit aktiver Spurführung, Abstandsregelung, Stauassistentz

WARTUNG / RABATT / WERTVERLUST (WV)

Werkstattkosten ¹	996 €	k. A.
Rabatt ²	k. A.	4,0 % / 7348 €
WV nach 4 Jahren ³ / 20.000 km p.a.	46,2 % / 101.489 €	43,5 % / 79.910 €

¹ Wartungskosten pro Jahr einschl. üblicher Verschleißteile ohne Reifen, ermittelt durch den ADAC; ² Quelle: www.meinauto.de; zzgl. eventuell anfallender Überführungsosten;

³ ermittelt durch die Deutsche Automobil Treuhand (DAT)

VERSICHERUNG/STEUERN PRO JAHR

HP / VK / TK Typklassen	12 / 31 / 30	11 / 27 / 28
HP / VK / TK Kosten	541 / 3206 / 477 €	488 / 1320 / 303 €
Abgasnorm / Steuer	Euro 6e / 836 €	Euro 6e / 508 €

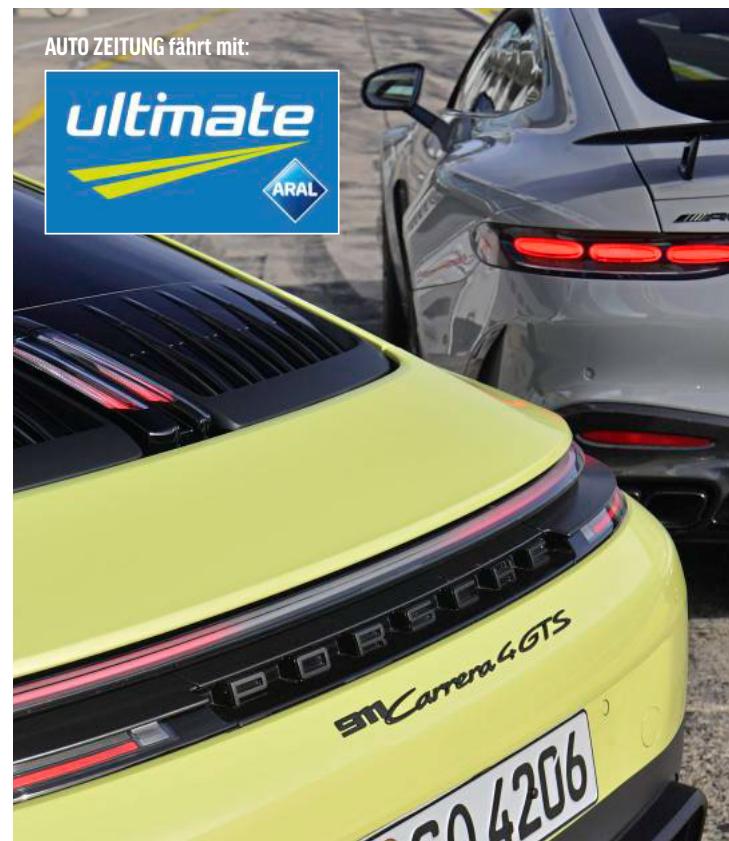
GT 63 Pro auszeichnet. Außerdem neigt der Zuffenhausener wegen der deutlich schmaleren Bereifung an der Vorderachse durchaus zum Untersteuern.

Ebenfalls untypisch für einen Porsche: Die optionale Karbon-Keramik-Bremsanlage, die beim GTS einen Aufpreis von happyen 10.532 Euro kostet, verliert mit steigender Belastung ein wenig die Dosierbarkeit aus den Augen. Während die Bremse des AMG jederzeit einen konstanten und glasklar definierten Druckpunkt gegen die Wade des Fahrers stemmt, verschiebt sich der Druckpunkt der 911-Stopper bereits nach wenigen harten Manövern aus hohen Tempi. Die Folge: Das Pedal wird weicher – ohne dass allerdings die Bremswirkung nachlässt.

Im Gegenzug bietet das Allradsystem des GTS nochmals mehr Traktion und somit mehr Fahrsicherheit als das des Mercedes. An die Rundenzeit seines Kontrahenten kommt der 911 dennoch nicht heran. Am Ende stoppen wir eine für sich genommen ebenfalls pfeilschnelle, aber eben weniger lustvolle Zeit von 1:36,3 Minuten.

Fahrkomfort

Auch wenn die wenigsten Besitzer ihre Sportwagen für profane Alltagsfahrten nutzen dürften, tau-



AUTO ZEITUNG fährt mit:



gen beide Duellanten uneingeschränkt dafür. Allerdings schont der Mercedes-AMG mit der insgesamt geschmeidigeren Federung und dem niedrigeren Geräuschniveau die Nerven seiner Gäste mehr noch als der Porsche, bei dem vor allem das laute Abrollen der Reifen auf Dauer stört. Der 911 Carrera 4 GTS wiederum hat die nochmals bequemeren Sitze an Bord. Sie lassen sich vielfach an nahezu jede Statur anpassen und bieten eine herausragend bequeme Polsterung. Allerdings gibt es die im Testwagen installierten adaptiven Sportsitze plus nur gegen Aufpreis.

Karosserie

Wie schon der Langstreckenkomfort ist auch die Karosserie des Mercedes-AMG alltagstauglicher. Dank der üppigeren Innenbreite haben Fahrer und Beifahrer etwas mehr Platz zur freien Entfaltung. Außerdem ist der Kofferraum des GT nicht nur größer, sondern auch besser zugänglich als das tiefe Fach unter der Fronthaube des 911, das beim Unterbringen und Herausholen schwerer Utensilien zwangsläufig eine vollkommen rückenunfreundliche Haltung erfordert.

In beiden Fällen top sind die gewählten Materialien und deren

Verarbeitung. Das allerdings darf man als Käufer angesichts der immensen Preise auch durchaus erwarten – jedenfalls bei Sportwagen dieser beiden Hersteller.

Umwelt / Kosten

Auf den ersten Blick erscheint der 911 Carrera 4 GTS deutlich günstiger als der AMG GT 63 Pro. Letzterer ist allerdings nahezu vollständig ausgestattet, während beim Elfer markentypisch viele Individualisierungsmöglichkeiten für horrende Geld bereitstehen. Am Ende bekommen die sündhaft teuren Boliden für ihre Schnappatmung erzeugenden Mondpreise einheitlich null Punkte. Doch auch die Unterhaltskosten sind nichts für Otto-Normalverbraucher, wie gerade die extrem hohen Versicherungskosten für den AMG anschaulich offenlegen. ■

FAZIT

Marcel Kühler



Der Elfer ist kein Alleinherrschер im Sportwagenreich mehr, wie dieses Duell zeigt. **Der Mercedes-AMG GT Pro 63 4Matic+** und der neue **Porsche 911 Carrera 4 GTS** begegnen sich auf Augenhöhe und erreichen in der Eigenschaftswertung die gleiche Punktzahl. Der Affalterbacher V8-Dampfhammer erweist sich als der Alltagstauglichere, Komfortablere und gleichzeitig auf der Rennstrecke als der Schnellere von beiden. Nach Zuffenhausen gehen dafür die Motor/Getriebe-Wertung sowie die Bilanz des Fahrdynamik-Kapitels. Die etwas niedrigeren Kosten bescheren dem Porsche dann am Ende auch den Gesamtsieg.



Der stabilisierende Heckflügel fährt beim 911 erst ab Autobahn-Geschwindigkeit aus. Beim AMG 63 Pro gehört er zum optischen Gesamtkunstwerk dazu.

Gesamtbewertung

KAROSSERIE	Punkte max.		
Raumangebot vorn	100 ¹	80	75
Raumangebot hinten	100	0	8
Übersichtlichkeit	70	39	42
Bedienung/Funktion	100	88	88
Kofferraumvolumen	100	20	0
Variabilität	100	11	0
Zuladung/Anhängelast	50/30	8	12
Sicherheitsausstattung	150	117	85
Qualität/Verarbeit.	100/100	185	188
KAPITELWERTUNG	1000	548	498

FAHRKOMFORT

Sitzkomfort vorn	150	136	140
Sitzkomfort hinten	100	0	7
Ergonomie	150	72	70
Innengeräusche	50	11	13
Geräuscheindruck	100	68	64
Klimatisierung	50	40	40
Federung leer	200	129	124
Federung beladen	200	131	122
KAPITELWERTUNG	1000	587	580

MOTOR/GETRIEBE

Beschleunigung	150	149	150
Höchstgeschwindigkeit	130	123	120
Getriebeabstufung	100	88	90
Schaltung	50	45	48
Kraftentfaltung	100	62	66
Laufkultur	300	119	141
Verbrauch	20	–	–
Reichweite elektrisch	100	38	39
Reichweite gesamt	25	25	25
Laden/Tanken	25	21	21
Lade-/Tank-Infrastruktur	25	21	21
KAPITELWERTUNG	1000	670	700

FAHRDYNAMIK

Handling	150	132	126
Slalom	100	95	100
Lenkung	100	98	94
Geradeauslauf	50	41	39
Dosierbarkeit der Bremse	30	26	23
Bremsweg kalt	150	120	132
Bremsweg warm	150	132	138
Traktion	100	81	87
Fahrsicherheit	150	131	136
Wendekreis	20	5	13
KAPITELWERTUNG	1000	861	888

EIGENSCHAFTS-WERTUNG	4000	2666	2666

KOSTEN/UMWELT

Bewerteter Preis ²	675	0	0
Wertverlust ³	50	0	1
Ausstattung	25	25	23
Multimedia	50	43	41
Garantie/Gewährleistung	50	27	19
Werkstattkosten ⁴	20	–	–
Steuer	10	2	5
Versicherung	40	8	27
Kraftstoff	55	17	22
Emissionen	25	6	7
KAPITELWERTUNG	1000	128	145
GESAMTWERTUNG	5000	2794	2811

PLATZIERUNG	2	1

Sicherheitsausstattung

Auch wenn Porsche beim 911 aufgerüstet hat, kann die Sportwagen-Ikone bei den Assistenzsystemen nicht mit dem AMG mithalten. Mit dem Fahrassistenzpaket für 2892 Euro fährt der Supersportler unter anderem mit einem Stau-Ende-Notbremsassistenten und einer Rettungsgassenfunktion vor.

Verbrauch

Das T-Hybrid-Antriebssystem im neuen Carrera GTS sorgt nicht nur für Höchstleistungen, sondern auch für halbwegs umweltverträgliche Verbräuche. Auf unserer Teststrecke kommt der 541 PS starke Sportwagen trotz 14 Prozent Vollastanteil auf einen Durchschnittsverbrauch von 10,6 Litern – ein VW Golf R liegt nur etwa 1,5 Liter darunter.

Bewerteter Preis

Die wertungsrelevanten Extras des 911-Testwagens, darunter die Bremsanlage, der aktive Wankausgleich und die Sitze, erhöhen den Grundpreis um 18.048 auf 201.748 Euro – unser Punkteschema sieht für alles, was mehr als 198.000 Euro kostet, null Punkte vor.

Mit neuem Sch

Der Anteil der batterieelektrischen Modelle im Kleinwagen-Segment nimmt immer stärker zu. Die Gründe dafür präsentieren wir in einer wirtschaftlichen Analyse. Gleichzeitig gehen wir in drei Vergleichen der Frage nach, ob ein Umstieg bereits lohnt und erklären die Vorteile des Privat-Leasings

[TEXT Carsten van Zanten FOTOS Daniela Loof]



wung



- 48 Fiat Grande Panda 1.2 eDCT / Grande Panda Elektro
- 50 Hyundai i10 1.0 MPI / Inster 42 kWh
- 52 Mini Cooper S / Cooper SE
- 54 Ratgeber Leasing
- 56 Wirtschaft Elektro-Kleinwagen



Die Traditionalisten

Mit dem Grande Panda kombiniert Fiat den Geist des Ur-Pandas aus den 1980er-Jahren mit elektrifizierten Antrieben der Neuzeit

Quadratisch, praktisch, frech: Der von 1980 bis 2003 produzierte Fiat Panda der ersten Generation zählt mit mehr als vier Millionen verkauften Exemplaren zu den erfolgreichsten Modellen der Marke. Kein Wunder, bot „die tolle Kiste“ für kleines Geld doch eine gehörige Portion Charme und pfiffige Detaillösungen. Den Geist des Ur-Modells lässt Fiat jetzt mit dem Grande Panda wieder auflieben. Als knapp vier Meter langes City-SUV hat er in der Größe zwar deutlich zugelegt, seine kantige Formensprache und zahlreiche Designzitate schlagen aber eine eindeutige Brücke zu seinem Vor-Vor-Vorgänger.

Neben einem im Spätsommer 2025 nachgeschobenen konventionellen Benziner steht der Grande Panda mit Mild-Hybrid- sowie reinem Elektro-Antrieb zur Wahl. Bei ersterem erhält ein 74 kW (101 PS) starker Dreizylinder-Turbobenziner Unterstützung durch



Grande Panda
Höheneinstellbare Vordersitze in der Top-Ausstattung (5000 Euro)



Grande Panda
Sitz der Topversion La Prima mit eingesticktem Liebesbekennen



Grande Panda
Nach Umklappen der asymmetrisch geteilten Rückbank bleibt eine Stufe

einen im Sechsgang-Doppelkuppelungsgetriebe integrierten elektrischen Motor mit 21 kW (29 PS). Der Grande Panda Hybrid verfügt damit über eine Systemleistung von 81 kW (110 PS).

Mit 93 kW (113 PS) präsentiert sich der Grande Panda Elektro leistungsmäßig auf gleichem Niveau. Und das spiegelt sich auch in den Fahrleistungen wider: Den Standardsprint auf Landstraßen-Tempo absolvieren beide mit 11,0

(Elektro) respektive 11,2 Sekunden (Hybrid) fast gleich schnell. Bei der Höchstgeschwindigkeit hat der Hybrid-Panda mit 160 km/h aber deutlich die Nase vor seinem elektrischen Pendant, das maximal 132 km/h erreicht.

Dafür punktet das Elektro-Modell mit dem deutlich besseren Fahrkomfort. Neben der Ruhe an Bord lässt sich der 1,4 Tonnen schwere Grande Panda Elektro von Fahrbahnunebenheit deutlich weniger

aus der Ruhe bringen als der 200 Kilogramm leichtere Hybrid. Das steifbeinige Federungsverhalten schmälert ebenso wie das teils unharmonische Zusammenspiel zwischen Verbrenner und E-Motor das Wohlbefinden an Bord. Dafür erweist sich der Hybrid-Antrieb als erfreulich sparsam. 5,5 Liter Super auf 100 Kilometern fließen auf der standardisierten AUTO ZEITUNG-Verbrauchsliste durch das Einspritzsystem. In

Grande Panda Elektro



Das aufgeräumte Cockpit ist praktisch identisch mit dem des Hybrid-Modells

Bei aktiviertem „C“-Fahrprogramm rekuperiert der Grande Panda Elektro nochmals stärker

Grande Panda Elektro



Fotos: Daniel Loof



Silhouette des Ur-Panda neben Bambus-Handschuhfach aus Bambusfasern

Kombination mit dem 44 Liter großen Kraftstofftank ergibt sich daraus eine Reichweite von üppigen 862 Kilometern.

Bei einem Testverbrauch von 19,9 kWh muss der Grande Panda Elektro allerspätestens nach nur maximal 220 Kilometern an eine Stromquelle. Immerhin geht das Auffüllen der 43,8 kWh großen Antriebsbatterie aber dank einer Ladeleistung von bis zu 100 kW an Gleichstrom-Schnellladern ver-

gleichsweise zügig. Für das Laden von 20 auf 80 Prozent verstreichen laut Fiat nur 27 Minuten. Eine Einschränkung hält der E-Panda auch beim Kofferraum bereit: Mit 361 bis 1315 Litern fasst sein Gepäckabteil 51 Liter weniger als das des Grande Panda Hybrid (412 bis 1366 Liter). **Carsten van Zanten**

Sieger: Elektro

FAZIT: Von seiner Charakteristik her harmoniert der Elektro-Motor besser mit dem Fiat Grande Panda als der recht ruppig arbeitende Mild-Hybrid-Antrieb. Vor allem für den Einsatz in der Stadt konzipiert, fällt die elektrische Reichweite von nur knapp über 200 Kilometern zudem nicht allzu störend ins Gewicht. Der Aufpreis von 5000 Euro und der deutlich höhere Wertverlust hingegen schon.

Technik	Verbrenner	Elektro
Motor	FIAT Grande Panda 1.2 eDCT	FIAT Grande Panda Elektro
Hubraum	3-Zylinder, 4-Ventiler, Turbo, 48-V-Mild-Hybrid	permanenterrechte Synchronmaschine
Leistung bei	1199 cm ³	–
Max. Drehmoment	81 kW / 110 PS, 5500 / min	83 kW / 113 PS
Batterie	205 Nm	122 Nm
Spannung / Kapazität netto	Lithium-Ionen	Lithium-Ionen
Max. Ladeleistung AC / DC ¹	–	400 V / 43,8 kWh
Getriebe / Antrieb	–	11 kW / 100 kW
Fahrwerk	6-Gang, Doppelkupplung / Vorderrad	Konstantübersetzung, Vorderrad
Bremsen	vorn: McPherson-Federbeine, Querlenker Stabilisator; hinten: Verbundlenkerachse, Federn, Dämpfer, Stabilisator; ESP	vorn: McPherson-Federbeine, Querlenker Stabilisator; hinten: Verbundlenkerachse, Federn, Dämpfer, Stabilisator; ESP
Serienbereifung	rundum: 205/60 R 16	rundum: 205/60 R 16
Testbereifung	rundum: 205/55 R 17	rundum: 205/55 R 17
L/B/H; Radstand	3999 / 1763 / 1629; 2540 mm	3999 / 1763 / 1619; 2540 mm
Kofferraumvolumen	412 – 1366 l	361 – 1315 l

¹ AC: Wechselstrom (z.B. Wallbox), DC: Gleichstrom (Schnellladestation)

Werksangaben

GEWICHTE

Leergewicht	1240 kg	1440 kg
Zul. Gesamtgewicht/Zuladung	1775 / 535 kg	1985 / 545 kg
Anhängelast gebr./ungebr.	600 / 600 kg	550 / 550 kg

FAHREINSTLEUNGEN

0-100 km/h	11,2 s	11,0 s
Höchstgeschwindigkeit	160 km/h	132 km/h

VERBRÄUCHE

WLTP-Verbrauch	5,1 l S/100 km	16,8 kWh / 100 km
----------------	----------------	-------------------

Reichweite (WLTP)	862 km	320 km
-------------------	--------	--------

TESTVERBRAUCH	5,5 l S/100 km	19,9 kWh/100 km
---------------	----------------	-----------------

CO ₂ (t. Test / WLTP)	130 / 116 g/km	72 / 0 g/km
----------------------------------	----------------	-------------

Reichweite (Test)	800 km	220 km
-------------------	--------	--------

¹ Werksangabe

Kosten¹

Grundpreis	19.990 €	24.990 €
Werkstattkosten ²	K. A.	(288 / 511 €) ⁵
Wertverlust ³	2444 / 2854 €	3411 / 3867 €
HP / VK Typklassen	17 / 24	15 / 24
HP Kosten ¹	628 / 797 €	569 / 690 €
VK Kosten ¹	780 / 979 €	765 / 970 €
Steuer	66 €	0 €
Kraftstoffkosten ⁴	996 / 1992 €	995 / 1990 €
Gesamtkosten ⁵	2470 € / 3834 €	2329 € / 3650 €
Gesamtkost. inkl. Wertverlust ⁵	4914 € / 6688 €	5740 € / 7517 €

Kosten pro Kilometer ^{1,5}	0,25 / 0,19 €	0,23 / 0,18 €
0,49 / 0,33 € inkl. Wertv.	0,57 / 0,38 € inkl. Wertv.	

¹ pro Jahr bei 10.000/20.000 km Laufleistung bei vierjähriger Nutzung; ² Wartungskosten pro Jahr einschl. üblicher Verschleißteile ohne Reifen, ermittelt durch den ADAC; ³ ermittelt durch die Deutsche Automobil Treuhand (DAT); ⁴ Preisgrundlage: Strom: 0,50 €/kWh, Benzin: 1,81 €/l; ⁵ Werkstattkosten fließen nicht in die Berechnung ein, da die Daten für den Panda Grande Hybrid noch nicht vorliegen



Die unverwechselbare Formensprache macht den Fiat Grande Panda auch in der Heckansicht zum Hingucker



Die Grundversorger

Bereits in ihrer Basisversion Select glänzen Hyundai i10 und Inster mit einer recht umfangreichen serienmäßigen Sicherheitsausstattung

Notbremsassistent mit Fußgänger- und Fahrradfahrererkennung, Verkehrzeichenerkennung, aktiver Spurhalteassistent sowie Fernlicht- und Aufmerksamkeitsassistent, Einparkhilfe hinten und Rückfahrkamera: Bei einem Grundpreis von nur 16.990 Euro weist bereits das Basismodell des Hyundai i10 mit 63 PS starkem Dreizylinder-Saugmotor und manuellem Fünfgang-Getriebe eine stattliche Anzahl an serienmäßigen Assistenzsystemen auf. Die Einstiegsversion Hyundai Inster mit 71 kW (97 PS) verfügt standardmäßig über die gleichen sicherheitssteigernden Features – sie kostet in der Anschaffung aber rund 7000 Euro mehr. Ist dieser Mehrpreis gerechtfertigt? Sicher, der 3,83 lange Elektro-Hyundai bietet in seinem Innern mehr Platz, als man angesichts der zwar recht hoch bauenden, dafür aber eher schmalen Karosserie

vermuten würde. Das subjektive Raumgefühl wird durch die großen Fensterflächen zusätzlich positiv verstärkt. Die Passagiere im deutlich konventioneller geformten i10 fühlen sich im direkten Vergleich zweifellos beengter. Klaustrophobie kommt aber nicht zuletzt dank des für einen Kleinwagen großen Radstands von 2,43 Metern auch hier nicht auf. Praktisch Gleichstand herrscht bei der Größe der Kofferräume: Mit 280 bis 1059 Liter kann der Inster geringfügig mehr Gepäck aufnehmen als sein markeninterner Kontrahent (252 bis 1050 Liter).

Auch ohne allzu große Beladung hat der nicht aufgeladene Ein-Liter-Sauger Mühe, den nur knapp unter einer Tonne schweren i10 in Schwung zu bringen und zu halten. Für die Beschleunigung von null auf 100 km/h vergehen immerhin 15,6 Sekunden. Der 1305 Kilogramm wiegende Inster zeigt sich deutlich behänder, benötigt

Hyundai Inster



Mittig geteilte Rückbank, ab Trend (1460 Euro) längs verschiebbar

Hyundai i10



Beengtes, aber für einen Kleinwagen ordentliches Raumangebot im Fond



Die einfache Reichweitendarstellung hilft beim Energiemanagement



Praktisch: asymmetrisch umklappbare Rücksitzlehne



Aufgeräumtes Cockpit im lichtdurchfluteten Innenraum



Auch die Bedienung im Benziner mit Schaltgetriebe gibt keine Rätsel auf

Fotos: Danielia Lof (3)

für die gleiche Sprintübung knapp vier Sekunden weniger. Der Vorförtsdrang endet für beide bei 140 km/h (Inster) beziehungsweise leicht darüber (i10: 143 km/h). Beide Hyundai gehen dabei vergleichsweise sparsam mit ihren Energielieferanten um. Im Testverbrauch genehmigt sich der i10 5,3 Liter Super pro 100 Kilometer, der Inster entnimmt auf gleicher Distanz 13,8 kWh aus seinem 42-kWh-Akku. Die daraus resultierenden Reichweiten von 679 (i10) respektive 304 Kilometern (Inster) sind für Stadtautos in beiden Fällen absolut alltagstauglich. Der Inster 42 kWh erlaubt das DC-Schnellladen mit bis zu 73 kW. Seine Antriebsbatterie lässt sich so nach Herstellerangaben in rund einer halben Stunde von zehn auf 80 Prozent aufladen. Übrigens bietet Hyundai in beiden Fällen für die Basisversionen namens Select praktisch keinerlei Optionen an. Die einzige andere für

die Einstiegsmodelle verfügbare Ausstattung Trend schlägt beim Inster mit 2000 Euro zu Buche, beim i10 kostet sie hingegen nur 1460 Euro. Diese Ausstattungsvariante bietet mit zwei verschiedenen Technik- und einem Design-Paket mehr Möglichkeiten zur Steigerung von Optik und Komfort.

Carsten van Zanten

Sieger: Benziner

FAZIT: Ja, der Inster ist das deutlich modernere Auto mit sehr guter Raumökonomie und den etwas besseren Fahrleistungen. Seinen Mehrpreis von 6910 Euro rechtfertigt das aber nicht. Die beiden Basismodelle treten an, um die automobilen Grundbedürfnisse zu erfüllen. Und das gelingt dem i10 1.0 MPI ähnlich gut wie dem Inster 42 kWh – aber zu einem viel, viel günstigeren Preis.

Technik	Verbrenner	Elektro
Motor	HYUNDAI i10 1.0 MPI	HYUNDAI Inster 42 kWh
Hubraum	3-Zylinder, 4-Ventiler 998 cm ³	permanenterregte Synchronmaschine
Leistung bei	46 kW / 63 PS 5500 /min	71 kW / 97 PS
Max. Drehmoment	93 Nm bei 3750 /min	147 Nm
Batterie	–	Lithium-Ionen
Spannung / Kapazität netto	–	400 V / 42 kWh
Max. Ladeleistung AC / DC ¹	–	11 kW / 73 kW
Getriebe / Antrieb	5-Gang, manuell / Vorderrad	Konstantübersetzung / Vorderrad
Fahrwerk	vorn: McPherson-Federbeine, Querlenker, Stabilisator; hinten: Verbundlenkerachse, Federn, Dämpfer, Stabilisator; ESC (ESP)	vorn: McPherson-Federbeine, Querlenker, Stabilisator; hinten: Verbundlenkerachse, Federn, Dämpfer, Stabilisator; ESC (ESP)
Bremsen	vorn: innenbelüftete Scheiben; hinten: Scheiben; ABS, Bremsassistent	vorn: innenbelüftete Scheiben; hinten: Scheiben; ABS, Bremsassistent
Serienbereifung	rundum: 175/65 R 14	rundum: 185/65 R 15
Testbereifung	rundum: 175/65 R 14	rundum: 185/65 R 15
L/B/H; Radstand	3670 / 1680 / 1480; 2425 mm	3825 / 1610 / 1575; 2580 mm
Kofferraumvolumen	252 – 1050 l	280 – 1059 l

¹AC: Wechselstrom (z.B. Wallbox), DC: Gleichstrom (Schnellladesäule)

Werksangaben

GEWICHTE

Leergewicht	996 kg	1305 kg
Zul. Gesamtgewicht/Zuladung	1410 / 414 kg	1730 / 425 kg
Anhängelast gebr./ungebr.	310 / 310 kg	- / -

FAHRLEISTUNGEN

0-100 km/h	15,6 s	11,7 s
Höchstgeschwindigkeit	143 km/h	140 km/h

AUTO VERBRÄUCHE

WLTP-Verbrauch	5,1 l S/100 km	14,3 kWh/100 km
----------------	----------------	-----------------

Reichweite (WLTP)	706 km	327 km
-------------------	--------	--------

TESTVERBRAUCH	5,3 l S/100 km	13,8 kWh/100 km
---------------	----------------	-----------------

CO ₂ (lt. Test / WLTP)	126 / 116 g/km	50 / 0 g/km
Reichweite (Test)	679 km	304 km

¹Werksangabe

Kosten¹

Grundpreis	16.990 €	23.900 €
Werkstattkosten ²	550 / 800 €	366 / 478 €
Wertverlust ³	2060 / 2604 €	3221 / 3663 €
HP / VK Typklassen	16 / 16	13 / 23
HP Kosten ¹	600 / 729 €	492 / 595 €
VK Kosten ¹	482 / 664 €	715 / 903 €
Steuer	62 €	0 €
Kraftstoffkosten ⁴	959 / 1918 €	690 / 1380 €
Gesamtkosten	2653 € / 4173 €	2263 € / 3356 €
Gesamtkost. inkl. Wertverlust	4713 € / 6777 €	5484 € / 7019 €

Kosten pro Kilometer ¹	0,27 / 0,21 € 0,47 / 0,34 € inkl. Wertv.	0,23 / 0,17 € 0,55 / 0,35 € inkl. Wertv.
-----------------------------------	---	---

¹pro Jahr bei 10.000/20.000 km Laufleistung bei vierjähriger Nutzung; ²Wartungskosten pro Jahr einschl. üblicher Verschleißteile ohne Reifen, ermittelt durch den ADAC; ³ermittelt durch die Deutsche Automobil Treuhand (DAT); ⁴Preisgrundlage: Strom: 0,50 €/kWh, Benzin: 1,81 €/l



Der schmal und hoch bauende Inster (links) bietet in Summe mehr Platz im Innenraum als der breite und flache Hyundai i10



Mini Cooper SE (links) und Cooper S spurten in 6,7, respektive 6,6 Sekunden auf Tempo 100

Die Spaßmacher

Die Entscheidung für einen dreitürigen Mini fällt weniger aus pragmatischen Gründen, sondern aus der puren Lust am Fahrspaß

Der Kofferraum des dreitürigen Mini fasst 210 Liter – das reicht gerade einmal für zwei Getränkekisten. Durch Umklappen der Rücksitzlehne wächst das Volumen auf 725 (Benziner) bzw. 800 Liter (Elektro). Aber auch das steigert die Lastesel-Talente des ikonischen Engländer nur unwesentlich. Gegen den Einsatz als alltagstaugliches Stadtauto sprechen zudem Details wie die weit vorn platzierte und recht niedrige Windschutzscheibe. Diese zwingt den Fahrer regelmäßig zu körperlichen Verrenkungen, um vor einer Ampel zu sehen, welche Farbe sie anzeigt.

Der natürliche Lebensraum des Mini Cooper S und seines elektrischen Pendants Cooper SE findet sich stattdessen auf kurvenreichen Landstraßen. Das John Cooper Works Trim (S: 4150 Euro; SE: 3650 Euro) in der Optik des sportlichen Topmodells beschert dem E-Mini Sportreifen ohne weiteren

Aufpreis, beim Verbrenner sind für sie weitere 1350 Euro fällig. Das in beiden Fällen sehr straff abgestimmte Fahrwerk ist alles andere als komfortfördernd und informiert stattdessen zu jeder Zeit sehr detailliert über den Straßenzustand. Damit trägt es aber seinen Teil zum markentypischen Gokart-Feeling bei, das sportlich ambitionierte Fahrer zu schätzen wissen und auch genießen.

Dank des 204 PS starken 2,0-Liter-Turbos auf der einen und des 160 kW (218 PS) starken E-Motors auf der anderen Seite kann das Duo sein Fahrspaß-Versprechen eindrucksvoll einlösen – und spurtet in gut sechseinhalb Sekunden aus dem Stand auf 100 km/h. Der Cooper S begeistert dabei mit dem knurrigen Sound des drehzahlfreudigen Vierzylinders. Schade: Das Siebengang-Doppelkuppelgetriebe braucht mitunter etwas Zeit, sich zu sortieren und den passenden Gang zu finden.



Cooper S



Cooper SE



Kofferraum mit 210 bis 725 (Cooper S) respektive 800 Litern (Cooper SE)



Die im optionalen JCW Trim enthaltenen Sportsitze bieten optimalen Halt



Nicht üppig, aber ausreichend: das Platzangebot auf der Rückbank

Der zuschaltbare Mini Sound variiert je nach Fahrprogramm

Cooper SE und S



Reduziertes Mini-Cockpit mit pizzatellergroßem Touchscreen als zentralem Bedienelement



Schalthebel, Starterknopf und Fahrprogrammauswahl als klassische Mini-Kippschalter

Fotos: Daniela Lof, Nils Koshofer (1)

Ganz anders der nur 320 kg schwere Cooper SE, der jede Pedalbewegung unmittelbar in druckvolle Beschleunigung umsetzt. Auf die Untermalung durch den zuschaltbaren, sehr synthetisch klingenden Fahrsound lässt sich dabei gut verzichten. Die auf der AUTO ZEITUNG-Verbrauchsrounde ermittelte maximale Reichweite von 267 Kilometern ist zwar nicht überragend, reicht aber für eine ausgedehnte Fahrspaß-Tour. Und mit 95 kW DC-Ladeleistung ist die Batterie auch recht schnell wieder gefüllt. **Carsten van Zanten**

Sieger: Elektro

FAZIT: Bei identischen Grundpreisen kann der Cooper SE wegen seines harmonischen E-Antriebs eine Prise mehr Fahrspaß versprühen als sein Verbrenner-Markenkollege. Hinzu kommen der nur geringfügig höhere Wertverlust und die deutlich günstigeren Kosten pro Kilometer. Neben allen Emotionen spricht somit auch ein handfester rationaler Grund für den elektrischen Mini.

GESAMTFAZIT

Carsten van Zanten

Aus den drei Vergleichen geht zweimal das jeweilige Elektro-Modell als Sieger hervor. Einzig das Duell der beiden Hyundai entscheidet der konventionell angetriebene i10 gegen den voll elektrischen Inster für sich. Der Grund: Mit 23.900 Euro kostet

letzterer fast anderthalb Mal so viel wie das mit 16.990 Euro besonders günstige Basismodell des Verbrenners – und das im Segment der Kleinwagen, in dem der finanzielle Aspekt eine besonders große Rolle spielt. Auch beim City-SUV Fiat Grande Panda fällt der Unterschied im Kaufpreis mit 5000 Euro

Technik	Verbrenner	Elektro
Motor	4-Zylinder, 4-Ventiler, Turbo	permanenterregte Synchronmaschine
Hubraum	1998 cm ³	–
Leistung bei	150 kW / 204 PS 6500 /min	160 kW / 218 PS 7000 /min
Max. Drehmoment	300 Nm bei 1450 – 4500/min	330 Nm
Batterie	–	Lithium-Ionen
Spannung / Kapazität netto	–	398,2 V / 49,2 kWh
Max. Ladeleistung AC / DC ¹	–	11 kW / 95 kW
Getriebe / Antrieb	7-Gang, Doppelkupplung / Vorderrad	Konstantübersetzung / Vorderrad
Fahrwerk	vorn: McPherson-Federbeine, Querlenker, Stabilisator; hinten: Mehrfachlenkerachse, Federn, Dämpfer, Stabilisator, DSC (ESP)	vorn: McPherson-Federbeine, Querlenker, Stabilisator; hinten: Mehrfachlenkerachse, Federn, Dämpfer, Stabilisator, DSC (ESP)
Bremsen	rundum: innenbelüftete Scheiben; ABS, Bremsassistent	rundum: innenbelüftete Scheiben; ABS, Bremsassistent
Serienbereifung	rundum: 215/45 R 17	rundum: 195/65 R 16
Testbereifung	rundum: 225/40 R 18	rundum: 225/40 R 18
L/B/H; Radstand	3876 / 1744 / 1432; 2495 mm	3858 / 1756 / 1460; 2526 mm
Kofferraumvolumen	210 – 725 l	210 – 800 l

¹AC: Wechselstrom (z.B. Wallbox), DC: Gleichstrom (Schnellladesäule)

Werksangaben

GEWICHTE

Leergewicht	1285 kg	1605 kg
Zul. Gesamtgewicht/Zuladung	1735 / 450 kg	2055 / 450 kg
Anhängelast gebr./ungebr.	- / -	- / -

FAHRLEISTUNGEN

0-100 km/h	6,6 s	6,7 s
Höchstgeschwindigkeit	242 km/h	170 km/h

VERBÄRÜCHE

WLTP-Verbrauch	6,1 l S/100 km	14,1 kWh / 100 km
Reichweite (WLTP)	721 km	402 km

TESTVERBÄRUCH	7,0 l S / 100 km	18,4 kWh / 100 km
---------------	------------------	-------------------

CO ₂ (lt. Test / WLTP)	166 / 138 g/km	67 / 0 g/km
Reichweite (Test)	629 km	267 km

¹ Werksangabe

Kosten¹

Grundpreis	30.700 €	30.700 €
Werkstattkosten ²	401 / 555 €	317 / 503 €
Wertverlust ³	3262 / 3960 €	3438 / 4114 €
HP / VK Typklassen	16 / 24	13 / 18
HP Kosten ¹	600 / 729 €	492 / 595 €
VK Kosten ¹	832 / 1068 €	598 / 767 €
Steuer	131 €	0 €
Kraftstoffkosten ⁴	1104 / 2208 €	920 / 1840 €
Gesamtkosten	3068 € / 4691 €	2327 € / 3705 €
Gesamtkost. inkl. Wertverlust	6330 € / 8651 €	5765 € / 7819 €

Kosten pro Kilometer ¹	0,31 / 0,23 €	0,23 / 0,19 €
0,63 / 0,43 € inkl. Wertv.	0,58 / 0,39 € inkl. Wertv.	0,58 / 0,39 € inkl. Wertv.

¹ pro Jahr bei 10.000/20.000 km Laufleistung bei vierjähriger Nutzung; ² Wartungskosten pro Jahr einschl. üblicher Verschleißteile ohne Reifen, ermittelt durch den ADAC; ³ ermittelt durch die Deutsche Automobil Treuhand (DAT); ⁴ Preisgrundlage: Strom: 0,50 €/kWh, Benzin: 1,81 €/l

unerfreulich groß aus. Die Entscheidung für das deutlich harmonischere Elektro-Modell muss man sich da erst einmal leisten können und wollen. Das Mini-Duo spielt erfreulicherweise bei der Anschaffung auf absolut identischem Niveau – mit Vorteilen für den elektrisch angetriebenen Cooper bei den Unterhaltskosten.

Und so ziehen wir ein klares Fazit: Gerade in den Segmenten der kleineren Fahrzeuge kann der E-Antrieb seine Vorteile besonders gut ausspielen. Die Reichweite spielt bei vorwiegendem Einsatz im innerstädtischen Verkehr nur eine untergeordnete Rolle, und das lokal emissionsfreie Fahren erfreut die Passanten.

Easy Leasing

Gerade in den preissensiblen Segmenten erfreut sich Leasing durch Privatkunden immer größerer Beliebtheit und gestaltet sich dank Internetseiten wie carwow.de noch nie so einfach wie heute. Mit wenigen Mausklicks findet man so in Windeseile echte Leasing-Schnäppchen. Als Alternative gibt es auf Carwow häufig auch attraktive Barkauf-Angebote, mit denen sich viel Geld gegenüber den unverbindlichen Preisempfehlungen der Hersteller sparen lässt.

Zu den Vorteilen des Leasings zählen die festen monatlichen Raten, die meist günstiger aus-

fallen als bei einer Finanzierung (Kredit). Reparatur- und Wartungskosten sind dabei häufig mit eingeschlossen, was das Kostenrisiko minimiert. Dank der verhandelbaren Laufzeit (häufig 12, 24 oder 48 Monate) muss man sich nicht langfristig binden und ist so regelmäßig in der Lage, neuere Modelle mit modernster Ausstattung und Technik zu fahren.

Nicht vergessen werden darf allerdings: Das geleaste Fahrzeug geht nicht in den Besitz des Leasing-Nehmers über, sondern bleibt Eigentum des Leasing-Gebärs. Lackkratzer und Dellen können daher bei der Rückgabe am Ver-

tragsende ebenso Kosten verursachen wie ein Überschreiten der in den allermeisten Fällen vorab vereinbarten Kilometerobergrenze. Bei dem schier unendlichen Angebot an Leasing-Angeboten den Überblick zu behalten, dabei helfen darauf spezialisierte Vergleichs-Plattformen wie Carwow. Hier lassen sich Laufzeiten, jährliche Fahrleistungen und Sonderzahlungen (zur Reduzierung der Monatsrate) vorauswählen. Übrigens: Die Laufzeiten haben einen wesentlich geringeren Einfluss auf die monatliche Leasinggebühr als Laufleistung oder Einmalzahlung.

Carsten van Zanten

Fotos: Daniela Loof



Mini Cooper E

ab mtl.
330
Euro

Laufzeit	36 Monate
Monatliche Rate	330
Anzahlung	0
Überführungskosten	k. A.
Jährliche Fahrleistung	10.000 km

135 kW / 184 PS
Listenpreis: 27.200 Euro
Carwow-Barpreis: k. A.

Das Leasing-Angebot für den elektrischen Mini auf Carwow ist aktuell praktisch nicht vorhanden. Statt für unseren 218 PS starken Testsieger Cooper SE konnten wir nur Daten für den etwas schwächeren Mini Cooper E mit 184 PS ermitteln.

Daten für Cooper E, aktuell stark begrenztes Angebot an Mini-Modellen

Sie interessieren sich für die Sieger unserer drei vorangegangenen Vergleiche? Vielleicht möchten Sie dann mal übers Privat-Leasing nachdenken, das gegenüber dem Neuwagenkauf immer mehr zunimmt

Fiat Grande Panda Elektro

Für das elektrische City-SUV präsentiert Carwow Angebote mit drei bis fünf Jahren Laufzeit. Da sollte sich leicht ein zu den persönlichen Wünschen und Anforderungen passendes Modell finden lassen. Den Grande Panda Hybrid gibt es nur mit 60 Monaten Laufzeit.

ab mtl.

138
Euro

83 kW / 113 PS
Listenpreis: 24.990 Euro
Carwow-Barpreis: 24.081 Euro

Leasing-Laufzeit	36 Monate
Monatliche Rate	138 Euro
Anzahlung	0 Euro
Überführungskosten	1190 Euro
Jährliche Fahrleistung	5000 km



Hyundai i10

Bei den auf Carwow aktuell angezeigten Angeboten beträgt die Leasinglaufzeit einheitlich 48 Monate bei maximal 5000 respektive 6000 Kilometer pro Jahr. Alternativ besonders attraktiv: der Carwow-Barpreis von 15.192 Euro. Es muss ja nicht zwingend Leasing sein.

46 kW / 63 PS
Listenpreis: 16.990 Euro
Carwow-Barpreis: ab 15.192 Euro

Laufzeit	48 Monate
Monatliche Rate	122 Euro
Anzahlung	0 Euro
Überführungskosten	1295 Euro
Jährliche Fahrleistung	5000 km

ab mtl.
122
Euro



Gelingt bei den Kleinen der Durchbruch?

Bisher gibt es zu wenige bezahlbare, kleine Stromer. Doch das wird sich bis 2027 ändern – und der E-Mobilität sowie den Kleinwagen Aufwind verleihen

Als die ersten Elektro-Autos vor rund 15 Jahren auf den Testwagen-Parkplatz der AUTO ZEITUNG rollten, waren es zumeist Kleinwagen. Die ersten Stromer wie der Renault Zoe oder der Smart Fortwo waren vor allem für kurze Distanzen im urbanen Umfeld als Zweitwagen konzipiert. Selbst Premiummarken wie BMW setzten zu Beginn auf kleine E-Autos wie den i3. Aber die Zeit war noch nicht reif, die kleinen Stromer kosteten im Vergleich mit den Verbrenner-Modellen deutlich mehr. Doch gerade die Käufer in den kleineren Segmenten waren und sind sehr

preissensibel. Diese Probleme hatte Tesla in der Luxusklasse nicht – der Erfolg führte dazu, dass auch die anderen Autohersteller in ihrer Elektro-Strategie vor allem auf Limousinen und SUV setzten. Mit dem Ergebnis, dass es 2022 im Kleinst- und Kleinwagen-Segment zwar 30 Verbrenner-Modelle, aber nur elf reine Stromer gab. Und schaut man auf die aktuell meistverkauften Elektro-Autos in Deutschland, finden sich darunter mit einer Ausnahme nur SUV, Limousinen oder Kompakte. Lediglich der Mini schafft es als einziger Kleinwagen in die Top-10. So überrascht es nicht, dass der

Anteil der Stromer in den beiden kleinsten Segmenten in Deutschland nur bei 17 Prozent liegt.

Von vielen gesucht: günstige Stromer

Doch das Interesse der Käufer an bezahlbaren Elektro-Autos wächst. Das zeigen auch die Besitzumschreibungen von gebrauchten Stromern. Lagen diese 2022 noch bei rund 60.000, haben sie sich innerhalb von zwei Jahren auf knapp 180.000 Fahrzeuge mehr als verdreifacht. Der Erfolg des kleinen Crossover Dacia Spring beweist ebenfalls, dass es einen Markt für günstige Elektro-Autos gibt.

Das erkennen auch die Autokonzerne, die in den kommenden Jahren ein ganzes Feuerwerk an neuen, kleinen Stromern an den Start bringen. Stehen aktuell im Kleinst- und im Kleinwagen-Segment in Deutschland nur 16 Elektro-Modelle ganzen 24 Verbrennern gegenüber, übernehmen die Stromer 2027 die Mehrheit: Dann werden nach exklusiven Recherchen der AUTO ZEITUNG erstmals mehr E-Modelle als Verbrenner-Kleinwagen angeboten. Damit hätte sich die Auswahl an kleinen Stromern in Deutschland innerhalb von fünf Jahren mehr als verdoppelt.

Gibt es ein Elektro-Modell, kaufen vier von zehn den Stromer

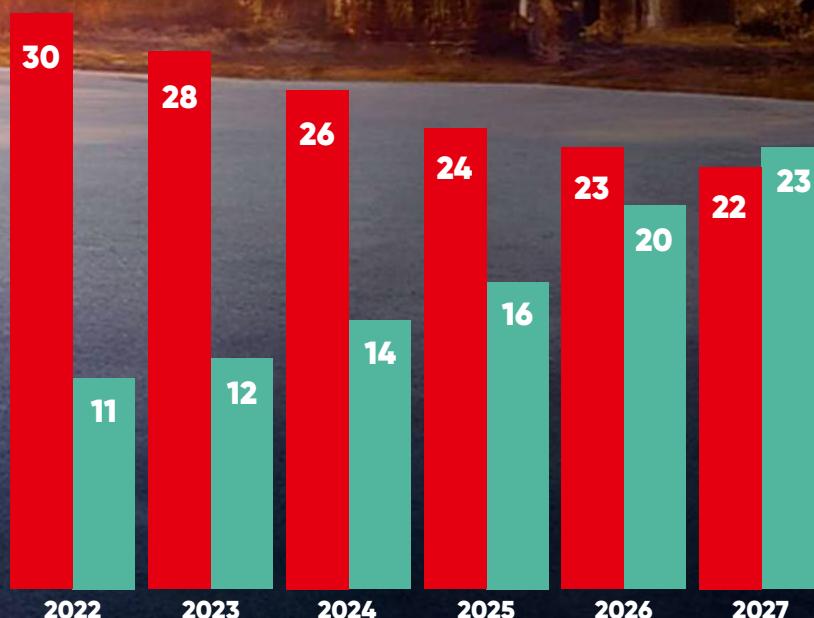
Neuzulassungen in Deutschland von Januar bis Oktober 2025



Bald werden mehr kleine E-Autos als Verbrenner angeboten

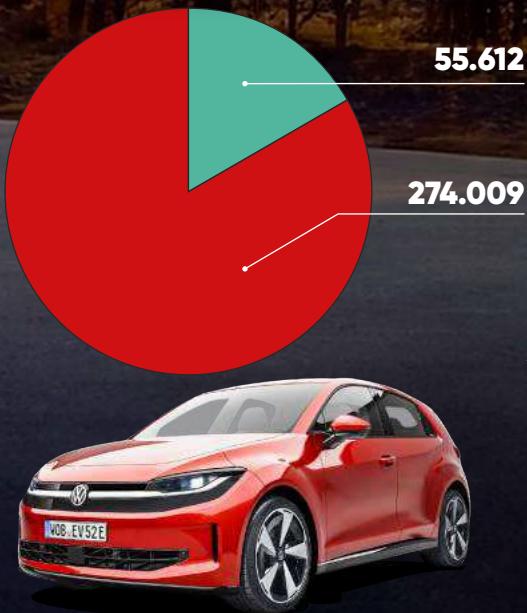
In Deutschland im Handel befindliche Modelle im Kleinst- und Kleinwagen-Segment

Verbrenner¹
Elektro



An der Basis liegt der Stromer-Anteil bei 17 Prozent

Neuzulassungen von Kleinst- und Kleinwagen in Deutschland von Januar bis Oktober 2025



1 inklusive Hybride

VW ID. POLO Die Chancen für einen Markterfolg des 2026 startenden Modells stehen nicht schlecht

So starten im nächsten Jahr der VW ID. Polo und sein sportliches spanisches Pendant Cupra Raval. Renault runden seine Elektro-Kleinwagenpalette nach R5 und R4 mit dem Twingo E-Tech nach unten ab. Und bei Nissan wird der Micra als Stromer wiederbelebt. Im Jahr darauf geht die Modell-Offensive weiter: Besonders spannend wird das noch VW ID.1 genannte Modell unterhalb des ID. Polo. Wie dieses zielen immer mehr Stromer auf einen Einstiegspreis von rund 20.000 Euro. Die kleinen Elektro-Autos profitieren dabei von der weiterentwickelten Technik und den neu

aufgebauten E-Produktionskapazitäten der Autokonzerne sowie -zulieferer. So sind etwa die Preise für Batterien gesunken.

Mit der vergrößerten Auswahl wird auch der Marktanteil der kleinen Stromer deutlich steigen. Eine Auswertung der AUTO ZEITUNG zeigt: Werden im Kleinst- im und Kleinwagen-Segment vergleichbare E-Modelle angeboten, entscheiden sich vier von zehn Käufern für den Stromer. Überträgt man dieses Verhalten auf das Gesamtsegment, dürfte sich der Marktanteil der kleinen Elektro-Fahrzeuge in den kommenden Jahren verdoppeln.

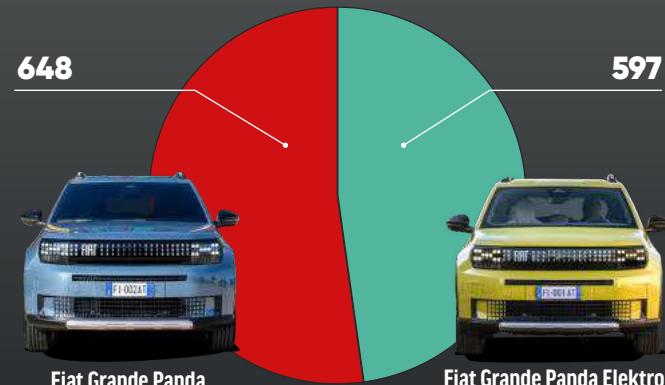
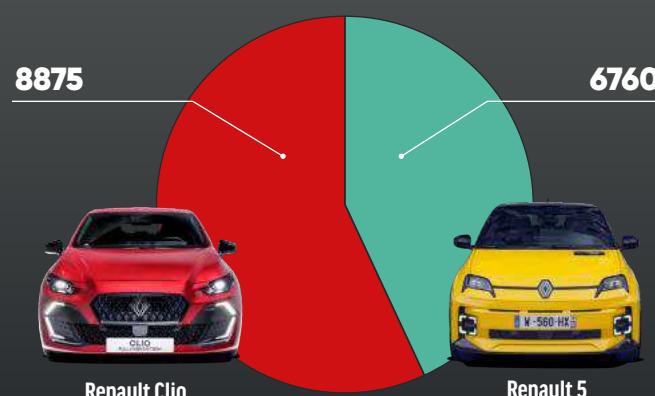


KOMMENTAR

Markus Bach
(Chefredakteur
Crossmedia)

In den letzten zehn Jahren sind die Verkäufe von Kleinst- und Kleinwagen in Deutschland um rund 40 Prozent eingebrochen. Das lag daran, dass die Autokonzerne ihr Verbrenner-Angebot zusammengestrichen haben und die verbliebenen Modelle stark im Preis gestiegen sind. Doch nun erobern die Stromer die kleinen Segmente. Ihre Auswahl wird in den nächsten Jahren deutlich größer, die Preise fallen weiter. Dank weiterentwickelter Akkus und moderner Plattformen passen auch die Reichweiten. Alle Zutaten für einen Durchbruch der Kleinen auf dem Markt sind also vorhanden.

Verbrenner¹
Elektro



1 inklusive Hybride

Leserbriefe



Restlos begeistert

25/2025 | Faszination: Mazda MX-5;

Neuheiten: BMW

Ich lese schon lange Ihr Magazin und freue mich, dass Sie auch immer mal wieder längere, lebendige Beiträge über den absoluten Fahrspaß-Roadster bringen: den Mazda MX-5. Auch dieses Mal wurde ich nicht enttäuscht: Sie würdigen genau das, was zu würdigen ist: die herrliche „automobile Leichtigkeit des Seins“. Ich besaß den Roadster schon während meiner Studienzeit – 2017 kaufte ich mir dann das aktuelle Modell und bin immer noch restlos begeistert.

Rolf Klein Frankfurt

Für mich sind auch BMWs „Vollgasambitionen“ leider ein Teil des Niedergangs der deutschen Autoindustrie. Die „Neue Klasse“ wird ausschließlich in Ungarn montiert, große SUV kommen aus den USA und die Elektro-Autos aus China. Wo bleiben die Investitionen in Deutschland? Die nächste Generation wird nur noch aus den Geschichtsbüchern die Herkunft der deutschen Autobauer erfahren ...

Michael May Wollbach

So erreichen Sie uns

Schreiben Sie uns unter folgenden Adressen (bitte mit Angabe Ihres Wohnortes, das gilt auch für E-Mail-Zuschriften):

REDAKTION AUTO ZEITUNG,
DELMENHORSTER STR. 14 – 18, 50735 KÖLN.
FAX: 0221 / 7709 6110,

E-MAIL: REDAKTION@AUTOZEITUNG.DE

Die Redaktion behält sich vor, Zuschriften zu kürzen.

Auto

www.autozeitung.de

www.instagram.com/autozeitung

www.facebook.com/autozeitung

www.youtube.com/autozeitung

www.linkedin.com/showcase/autozeitung

Fehlende Kaufgründe

24/2025 | Vergleich Kombi gegen SUV:
Audi A5 Avant und Audi Q5

Der erste Audi 80 (ab 1994 A4) wog keine 900 kg, sogar der größere Bruder 100 (A6) nur knapp über 1000 kg. Beide fuhren auch bei der AUTO ZEITUNG damals Testsiege ein, weil sie modern, handlich, leise, komfortabel, spritzig und trotzdem sparsam waren – dank Leichtbau. Zudem war die Ausstattung relativ komplett. Design und Verarbeitung wurden im Lauf der Jahre immer besser und waren bis etwa 2020 top. Doch jetzt fahren in Ihrem Vergleich zwei Dickschiffe vor, die weder gut verarbeitet noch spritzig, geräumig oder leicht sind. Auch nicht besonders schön oder sparsam, was im Ver-



Im Vergleich Kombi gegen SUV siegt der Audi A5 Avant dank seiner Kostenvorteile vor dem SUV Q5

bund mit dem mickrigen 56-Liter-Tank des nunmehr A5 genannten Mittelklässlers keine große Reichweiten bedeutet. Warum kaufte man bisher einen A4? Weil man einen komfortablen und perfekt gefertigten Reisewagen fahren wollte, der mit sportlichem Flair und logischer Bedienung bestach. Nun bekommen wir Billigkunststoffe, Touchscreens und verzierte Lenkräder fürs viele Geld – Knarzen und Klappern gibt's aufpreisfrei dazu. Selbst Kleinigkeiten wie ein anständiger Wählhebel oder ein brauchbarer Kofferraum fehlen – trotz 4,83 Meter Länge (Avant). Seit dem Abflug von Ferdinand Piëch hat man in Ingolstadt wohl vergessen, wofür die vier Ringe einmal standen ...

Rüdiger R. Sellin Mühlethurnen, Schweiz

Verbrauchs-Frage

24/2025 | Vergleichstest: Elektro-Limousinen

Ein interessanter Test, allerdings kann ich nicht nachvollziehen, warum der BYD Seal mit einem Verbrauch von 20,3 kWh/100 km, der 11,6 Prozent höher liegt als der des Mercedes CLA mit 17,5 kWh, mit 267 Punkten nur fünf Punkte weniger erhält – bei maximal 300 Punkten.

Josef Lersch Heroldsbach

ANMERKUNG DER REDAKTION Bei unseren Vergleichstesten orientieren wir uns bei der Wertung des Energieverbrauchs am Heizwert-Äquivalent von elektrischer Energie zu fossilen Brennstoffen. Dies ermöglicht uns unter anderem,

Verbrenner mit E-Autos objektiv zu vergleichen. Der gemittelte Wert für Super und Diesel beträgt 9,1. Folglich wird der Stromverbrauch durch diesen Faktor dividiert. Die sich daraus ergebende Zahl ergibt die vergleichbare Literzahl. Beim BYD sind es zu bewertende 2,2, beim Mercedes 1,9 Liter, was in beiden Fällen sehr günstig ist. Gemessen an unserem Bewertungsspektrum von null (= 300 Punkte) bis 20 Liter (= 0 Punkte) ist diese Differenz aber sehr klein, was den geringen Punkte-Abstand erklärt.

Zu groß, zu schnell, zu teuer

25/2025 | Auto-Mischung im Heft

Als normal verdienender Mensch kann ich mir die in dieser Ausgabe vorgestellten Fahrzeuge nicht leisten. Vielleicht möchten Sie die Leser ja auch nur darauf aufmerksam machen, was man sich alles kaufen kann, wenn man denn Geld hat. Die Frage ist nur, wie Otto-Normalverbraucher das machen soll. Und: Was zeichnet diese Fahrzeuge überhaupt aus? Die meisten sind für den normalen Straßenverkehr zu groß, zu schnell und im Unterhalt zu teuer. Ich bin nicht neidisch und fahre selbst ein Auto, das über 50.000 Euro gekostet hat, aber man sollte realistisch bleiben. Übrigens: Wenn ich überflüssiges Geld hätte, würde ich mir niemals ein Auto kaufen, das länger als zwei Sekunden von null auf Tempo 100 braucht.

Reiner Heyne per E-Mail

Das wird so nicht reichen

25/2025 | Technik: Ferrari Elettrica

Ich teile Ihre Begeisterung über den Ferrari Elettrica nicht. Wenn ein Hersteller auf Verbrenner fokussiert ist, dann gilt das für Ferrari. Ein Wort zur Plattform: Der Fehlschlag seitens des neuen Sportlers ist hier absehbar – und das liegt nicht am Elektro-Auto als solches. Inwiefern bietet diese Plattform mehr als die Wettbewerber? Insgesamt wiegt der Elettrica mit 2,3 Tonnen zu viel, die Ladeleistung ist Durchschnitt, und selbst bei Peakleistung und Fahrleistung gibt es Besseres. Ein Porsche Taycan liegt absolut auf Augenhöhe – und ist dagegen schon seit fünf Jahren auf dem Markt. Ferrari muss mehr bieten, das wird so nicht reichen.

Andreas Lehmann per E-Mail



Technik: Bei der Entwicklung des Stromers Elettrica nutzte Ferrari nicht nur seine Formel-1-Expertise



Dauertest-Auftakt: Der Mitsubishi Outlander Plug-in-Hybrid 2.4 4WD tritt zum Redaktionsdienst an

Ein Blick zurück

24/2025 | Dauertest-Auftakt: Der Mitsubishi Outlander Plug-in-Hybrid 2.4 4WD

Seit dem Sommer 1999 lese ich jede Ausgabe und bin auch bereits ein langjähriger Abonnent. Mit Ihrem Magazin bin ich an sich zufrieden. Zwei Anmerkungen hätte ich dennoch. Es wäre schön, wenn Sie wieder wie früher Dauertests über 100.000 Kilometer durchführen würden. Dann kann man wirklich sehen, ob das Auto und seine Technik – wie hier der Plug-in-Hybrid-Antrieb des Outlander – wirklich langlebig sind. Schade finde ich auch, dass der AUTO ZEITUNG-Gebrauchtwagenreport, der einmal im Jahr erschienen ist, nicht mehr aufgelegt wird. An mangelndem Käuferinteresse kann es wohl kaum liegen ...

Andreas Dörken Wuppertal

Früherer Deutschlandstart

25/2025 | Schon gewusst?: Dacia in Deutschland

Sie schreiben in Ihrer Rubrik „Schon gewusst“, dass im Juni 2005 der erste Dacia auf den deutschen Markt kam. Das werden ehemalige Bürger der DDR mit Erstaunen und vielleicht auch mit Enttäuschung zur Kenntnis nehmen, denn die Marke Dacia war mit dem Lizenzmodell des Renault 12 bereits 1973 ein geschätzter Teilnehmer der Autowelt der DDR – eines Staates, der doch auch von der Bonner Republik als Teil Deutschlands angesehen wurde.

Herbert Wolf per E-Mail

Alleiniger Sieger

18/2025 | Vergleichstest: Oberklasse-Kombis

Seit etwa 50 Jahren bin ich Abonnent Ihres Magazins. In dieser Zeit habe ich sicher rund 1000 Vergleichstests gelesen. Und immer wieder kommt es vor, dass das Ergebnis eines Tests anders ausfällt, als man es nach dem Lesen des Texts vermutet. So auch hier: Ich erwartete einen Sieg des Audi A6, da er in allen für einen normalen Fahrer wichtigen Kriterien die besten Werte ausweist, darunter beste Beschleunigung, schnellste Endgeschwindigkeit, kleinster Wendekreis, schnellster Slalom, überragende Bremswerte, beste Innengeräusche bei 100 km/h, geringster Verbrauch (damit geringste

CO₂-Werte), zweitbeste Reichweite (923 km), gleiche Anhängelast wie die Konkurrenten, niedrigster Grundpreis, günstigster bewerteter Preis, günstigster Wertverlust und die für jedes Jahr anfallenden günstigsten Versicherungskosten mit den niedrigsten Typenklassen bei HP und VK. Deshalb erschließt sich mir nicht, wie die zweifellos auch sehr guten Rivalen mit 22 Punkten Vorsprung den Audi gemeinsam schlagen konnten. Betrachtet man die Kriterien genauer, ist bereits das Kofferraumvolumen mit 22 Punkten Unterschied (Mercedes) anscheinend schon ausschlaggebend für den gemeinschaftlichen Sieg von Mercedes/BMW. Allerdings: Wenn man mal ehrlich ist, fährt man das große Kofferraumvolumen doch einen großen Teil des Jahres nur spazieren – damit ist es überbewertet, ebenso wie noch paar andere Kriterien. Für mich ist deshalb der Audi A6 der alleinige Sieger dieses Vergleichstests.

Heini G. Füssler Stutensee

Unpraktisches Fach

Stauraum unter dem Kofferraumboden

Das Fach unter dem Kofferraumboden für das Ladekabel oder andere Kleinigkeiten mag vielleicht bei einem Testwagen toll sein. In der Praxis dagegen, wenn im Kofferraum eben die Koffer und weiteres Gepäck untergebracht werden, ist es unbrauchbar. Auch ich nutze ein solches groß dimensioniertes Fach unter dem Ladeboden und ärgere mich immer wieder, wenn ich bei vollgepacktem Gepäckraum aus diesem tollen Fach dann noch etwas benötige ...

Dieter M. Auer per E-Mail

Teure „Verbesserungen“

22/2025 | Fahrbericht: Audi Q3 TFSI 110 kW

Sie erwähnen in Ihrem Fahrbericht des neuen, schönen Audi Q3, dass der WLTP-Verbrauch sechs Liter pro 100 Kilometer beträgt. Im selben Heft führen Sie auch den ungefähr baugleichen Skoda Karoq ohne Hybridisierung auf. Und siehe da: Auch hier liegt der WLTP-Wert bei 6,0 Litern. Laut Test/Bordcomputer unterbietet der Tscheche den Audi sogar um 0,1 Liter. Da frage ich mich doch, worin der Sinn solch teurer „Verbesserungen“ eigentlich liegt

Andreas Falk Olfen



Fahrbericht: Mit der dritten Generation legt der Audi Q3 in puncto Größe und Technik zu

Managing Editor Stefan Miete (v. i. S. d. P.)

Managing Editor Crossmedia Markus Bach

Managing Editor Digital Alexander Koch

Editors Michael Godde (Teamlead Test), Sebastian Koch (Teamlead Messwesen), Sven Kötter, Marcel Kühler, Thomas Pfahl, Karsten Rehmann, Johannes Riegsinger, Dr. Elmar Siepen, Martin Urbanke M.A. (Teamlead Reifen; Camping Life), Dipl.-Ing. Jürgen Voigt (Teamlead Technik)

Proof Reader Anya Rösken M.A.

Test Car Management Marcel Kühler

Design Bauer Creative KG; Katja Fügert (Teamlead), Andreas Wießner (Dep. Teamlead); Oliver Roes (Brand Designer), Dieter Reimann

Documentation & Archive Nils Koshofer

Team Assistant Sandy Ida Pitschke

Online Editors Lukas Bädorf, Jan Becker (Video), Johannes Beck, Guntram Fiala, Max Grigo, Markus Henrichs, Adele Moser (Lead SEO), Dominik Mothes, Tim Neumann, Jil Weber (Social Media Editor); Dr. Victoria Zippmann (Lead)

Freelancer Klaus Huber-Abendroth (Photo), Holger Ippen (Text), Daniela Loof (Photo), Zbigniew Mazar (Photo), Hardy Mutschler (Photo), Arne Oerth (Text), Frank Ratering (Photo), Markus Schönfeld (Text), Michael Schumacher (Text), Hans-Joachim Wiehager (Text)

Repro/Layout RTK & SRS Mediagroup GmbH

Operations Manager Publishing Philipp Kesternich

Copyright 2025 für den gesamten Inhalt, soweit nicht anders angegeben, by

Verlag Heinrich Bauer Verlag KG, Burchardstr. 11, 20077 Hamburg. Die AUTO ZEITUNG wird ganz oder in Teilen in Print und digital vertrieben

Anzeigen: Ad Alliance GmbH, Picassoplatz 1, 50679 Köln
Director Brand Print+Crossmedia: Arne Zimmer
(verantwortlich)

Es gilt die aktuelle Preisliste.

Infos hierzu unter www.ad-alliance.de

Druck Bauer Print Wykroty Sp. z o.o. sp.j.
Wykroty, ul. Wyzwolenia 54
PL - 59-730 Nowogrodziec

Nachdruck Auch auszugsweise nur mit Genehmigung.

AUTO ZEITUNG erscheint alle 14 Tage und darf in Lesezirkeln nur mit ausdrücklicher Genehmigung geführt werden. Export und Vertrieb im Ausland sind nur mit Genehmigung des Verlages statthaft. Für unverlangt eingehende Manuskripte keine Gewähr.

Service Abo-Bestellungen und -Service unter: Bauer Vertriebs KG, 20078 Hamburg, Telefon: 040 / 32 90 16 16, Mo-Fr: 8-18 Uhr, Sa: 9-14 Uhr, Fax: 040 / 3019 8182,
E-Mail: kundenservice@bauermedia.com.

Adressänderungen, Bankdatenänderung, Reklamationen bequem im Internet unter: www.bauer-plus.de/service. Für Mitglieder des NAVC ist der Bezug jeder zweiten Ausgabe der Zeitschrift im Mitgliedsbeitrag enthalten

ISSN-Nummer 0171-8452.

Abo-Service im Ausland (Österreich, Schweiz und restliches Ausland):

Bauer Vertriebs KG, Auslandsservice, Postfach 14254, 20078 Hamburg,

Tel.: 0049 / 40 / 3019 8519, Mo-Fr: 8-18 Uhr, Fax: 0049 / 40 / 3019 8829, Mo-Fr: 8-18 Uhr, E-Mail: auslandsservice@bauermedia.com

Nachbestell-Service und Einzelheftbestellung:

www.meine-zeitschrift.de

Kontakt: ecommerce@bauermedia.com

Vertrieb Bauer Vertriebs KG, Brieffach 4000, 20086 Hamburg
Einzelverkaufspreis: Deutschland 4,20 €

Auslandspreise: Österreich 4,70 €, Schweiz 7,90 CHF, Belgien 4,90 €, Estland 5,60 €, Finnland 7,90 €, Frankreich 5,80 €; Griechenland 6,00 €; Italien 5,80 €; Luxemburg 4,90 €; Niederlande 5,20 €; Portugal 5,80 €; Slowenien 5,80 €; Spanien 5,80 €; Tschechische Republik 198 Kč; Ungarn 2990 HUF; Cypern 7,10 €; Litauen 6,30 €, Lettland 6,30 €

USA Auto Zeitung (USPS no 377) is published bi-weekly by BAUER VERTRIEBS KG. Known Office of Publication: Data Media (A Division of Avant Imaging and Integrated Media ULC), 2221 Kenmore Avenue, Suite 106, Buffalo, NY 14207-1306. Periodicals postage is paid at Buffalo, NY 14205.

Postmaster: Send address changes to Auto Zeitung, Data Media, P.O. Box 155, Buffalo, NY 14205-0155, E-Mail: service@roltek.com, Toll free: 1-877-776-5835



Mittendrin st



BMW iX xDrive45

300 kW / 408 PS, 200 km/h,
23,1 kWh/100 km, 83.500 Euro

**HYUNDAI IONIQ 9
AWD PERFORMANCE**

315 kW / 428 PS, 200 km/h,
26,0 kWh/100 km, 87.800 Euro



Hier finden Sie
unser Test-Prozedere
anschaulich erklärt

att nur dabei



**VOLVO EX90
TWIN MOTOR AWD**
300 kW / 408 PS, 180 km/h,
26,0 kWh/100 km, 91.700 Euro

**POLESTAR 3 LONG
RANGE DUAL MOTOR**
360 kW / 489 PS, 210 km/h,
24,9 kWh/100 km, 89.900 Euro

Hyundai greift mit dem Ioniq 9 in der Riege der Oberklasse-SUV an. Ihm stellt sich ein etabliertes Premium-Trio entgegen: BMW iX, Polestar 3 und Volvo EX90 bitten zum Kampf der Schwergewichte

[TEXT Sven Kötter FOTOS Daniela Loof]



Connectivity

Der BMW iX glänzt serienmäßig mit einem umfangreichen Infotainment-Paket, das neben vielen Funktionen auch diverse Eingabe-Methoden bietet. Besonders die Bedienung via Dreh-Drück-Steller oder über die Sprachsteuerung überzeugt. Die inkludierte Laufzeit der Online-Anbindung ist je nach Funktion unterschiedlich – bei der Navigation beträgt sie zwei Jahre. Das kabellose Smartphone-Laden und die Integration via Apple CarPlay oder Android Auto sowie ein Harman Kardon-Soundsystem komplettieren den üppigen Serienumfang. Einziges Extra: Bowers & Wilkins-Klang für 4800 Euro.



Den bequemen Sitzen des Bayern fehlt eine ausziehbare Oberschenkelauflage



Angenehm: Die gute Ladeplanung schafft Vertrauen für lange Strecken im iX



Da dem BMW ein Kofferraum fehlt, muss das Ladekabel unter den Kofferraumboden



Die zentrale Bedieneinheit liegt gut zur Hand und vereinfacht die Handhabung



Die wenig performante Bereifung steht einer besseren Fahr-dynamik im Weg

Das Quartett, das sich fürs Foto eindrucksvoll mit dem Gegenwind anlegt, bringt zusammen satte 10.572 Kilogramm auf die Waage. Viel Gewicht, um am Ende vor allem eins bieten zu wollen: einen luftigen Innenraum mit viel Platz zur freien Entfaltung. Um die schweren Fuhren angemessen in Schwung zu bringen, haben alle vier jeweils einen E-Motor pro Achse: Unter 300 kW (408 PS) Gesamtleistung geht hier gar nichts.

Während Volvo und Hyundai die gediegenen Autobahn-Kreuzer mit drei Sitzreihen und feudalen Einzelsesseln im Fond geben, fahren die fünfsitzigen Kontrahenten BMW und Polestar eine deutlich dynamischere Schiene.

Einig ist man sich wiederum beim Preis. Hier bewegen wir uns durchweg oberhalb von 80.000 Euro. Dass BMW für seinen iX den günstigsten Einstiegspreis aufruft, darf man durchaus als Überraschung bezeichnen – es wird nicht die einzige bleiben. So viel sei an dieser Stelle schon verraten.

Karosserie

Seine raumökonomischen Vorzüge hat der Ioniq 9 jüngst schon im Test selbstbewusst präsentiert. Dabei nutzen die Koreaner die Vorteile ihrer Elektroauto-Plattform E-GMP (Global Modular Platform) konsequent aus. Das 6-Sitzer-Relax-Paket für faire 1000 Euro Aufpreis raubt ihm zwar einen Sitz, schraubt ihm im Gegen-

zug aber feudale Einzelsitze auf den topfebenen Fahrzeugboden. Die hinterste Reihe verschwindet elegant auf Tastendruck im Unterbau. Ergebnis des hochflexiblen Sitzkonzepts: Sechs Passagiere können mit jeder Menge Platz gesegnet auf Reisen gehen.

Wie großzügig der Ioniq 9 tatsächlich geschnitten ist, fällt auf, sobald man in den anderen Sechs sitzer umsteigt. Der etwas kürzere Volvo muss besonders in der dritten – ebenfalls elektrisch umklappbaren – Sitzreihe zurückstecken, die allenfalls für Kinder oder als Notsitze taugt. Doch auch er zählt zu den Raumriesen der Klasse.

BMW und Polestar haben im Fond klassische Sitzbänke samt umlegbarer Lehnen. Ihre hohen Fahrzeugböden machen sie besonders im Fußraum enger als ihre größeren Rivalen.

Technik

MOTOR	BMW iX 45xDrive	Hyundai Ioniq 9 AWD Performance	Polestar 3 Long Range Dual Motor	Volvo EX90 Twin Motor AWD
Motor	2 fremderregte Synchronmaschinen	2 permanenterregte Synchronmaschinen	2 permanenterregte Synchronmaschinen	2 permanenterregte Synchronmaschinen
Systemleistung	300 kW / 408 PS	315 kW / 428 PS	360 kW / 489 PS	300 kW / 408 PS
Systemdrehmoment	700 Nm	700 Nm	840 Nm	770 Nm
Batterie	Lithium-Ionen	Lithium-Ionen	Lithium-Ionen	Lithium-Ionen
Spannung / Kapazität netto (brutto)	332 V / 94,8 kWh (100,0 kWh)	800 V / 103,0 kWh (110,0 kWh)	400 V / 107,0 kWh (111,0 kWh)	400 V / 107,0 kWh (111,0 kWh)
Max. Ladeleistung AC/DC	11 (opt. 22) kW / 175 kW	11 kW / 233 kW	11 kW / 250 kW	11 kW / 250 kW
KRAFTÜBERTRAGUNG				
Getriebe	Konstantübersetzung	Konstantübersetzung	Konstantübersetzung	Konstantübersetzung
Antrieb	Allrad	Allrad	Allrad	Allrad
FAHRWERK				
Radaufhängung	vorn: Doppelquerlenker; hinten: Mehrfachlenkerachse; rundum: Luftfederung (opt.), adaptive Dämpfer, Niveauregulierung, Stabi.; DSC (ESP)	vorn: McPherson-Federbeine, Querlenker; hinten: Mehrfachlenkerachse, Federn, Dämpfer, Niveauregulierung; rundum: Stabi.; ESC (ESP)	vorn: Doppelquerlenker; hinten: Mehrfachlenkerachse; rundum: Luftfederung, adaptive Dämpfer, Stabilisator; ESC (ESP)	vorn: Doppelquerlenker; hinten: Mehrfachlenkerachse; rundum: Luftfederung (opt.), adaptive Dämpfer (opt.), Stabilisator; ESC (ESP)
Lenkung	Zahnstange, elektromechanisch; Hinterradlenkung (opt.)	Zahnstange, elektromechanisch	Zahnstange, elektromechanisch	Zahnstange, elektromechanisch
Bremsen	rundum: innenbelüftete Scheiben; ABS, Bremsassistent	rundum: innenbelüftete Scheiben; ABS, Bremsassistent	rundum: innenbelüftete Scheiben; ABS, Bremsassistent	rundum: innenbelüftete Scheiben; ABS, Bremsassistent
Serienbereifung	rundum: 235/60 R 20	rundum: 285/45 R 21	vorn: 255/50 R 20, hinten: 285/45 R 20	vorn: 255/50 R 20, hinten: 285/45 R 20
Testbereifung	rundum: 275/40 R 22 Y	rundum: 285/45 R 21 V XL	v.: 265/40 R 22 V XL, h.: 295/35 R 22 V XL	v.: 265/40 R 22 H XL, h.: 295/35 R 22 H XL
Reifen	Hankook ION EVO SUV * EV	Continental Premium Contact C	Pirelli P Zero POL ELE	Pirelli Scorpio VOL Elect

Reale Reichweiten von rund 400 Kilometern bieten alle vier





**Der
Hyundai-
Laderaum
schluckt
über 1000
Liter mehr
als der des
Polestar**

GEWICHTE	BMW iX xDrive45	Hyundai Ioniq 9 AWD Performance	Polestar 3 Longe Range Dual Motor	Volvo EX90 Twin Motor AWD
Leergewicht Werk/Testwert	2450 / 2524 kg	2614 / 2698 kg	2504 / 2587 kg	2682 / 2763 kg
Zul. Gesamtgewicht ¹	3100 kg	3320 kg	3050 kg	3300 kg
Effektive Zuladung	576 kg	622 kg	463 kg	537 kg
Anhängelast gebr./ungebr. ¹	2500 / 750 kg	2500 / 750 kg	2200 / 750 kg	2200 / 750 kg
Dachlast ¹ /Stützlast ¹	75 / 100 kg	100 / 125 kg	100 / 100 kg	100 / 100 kg
WENDEKREIS				
links / rechts	12,4 / 12,3 m	13,0 / 13,0 m	12,1 / 12,1 m	12,4 / 12,5 m
FAHRLEISTUNGEN				
0- 30 km/h	1,3 s	1,2 s	1,3 s	1,5 s
0- 50 km/h	2,2 s	2,1 s	2,2 s	2,5 s
0- 60 km/h	2,6 s	2,5 s	2,6 s	3,0 s
0- 70 km/h	3,1 s	3,0 s	3,0 s	3,5 s
0- 80 km/h	3,7 s	3,6 s	3,5 s	4,1 s
0- 90 km/h	4,3 s	4,2 s	4,1 s	4,8 s
0-100 km/h	5,1 s	5,0 s	4,7 s	5,7 s
0-120 km/h	6,8 s	6,8 s	6,3 s	7,7 s
0-140 km/h	8,9 s	9,1 s	8,3 s	10,3 s
0-160 km/h	11,4 s	12,2 s	10,9 s	13,6 s
0-180 km/h	14,6 s	16,3 s	14,4 s	-
Höchstgeschwindigkeit ¹	200 km/h	200 km/h	210 km/h	180 km/h
Handling	1: 46,9 min	1: 49,9 min	1: 43,9 min	1: 49,0 min
Slalom, Pylonenabst. 18 m	62,1 km/h	61,3 km/h	63,5 km/h	60,8 km/h
BREMSWEGE				
aus 100 km/h kalt/warm	37,5 / 37,1 m	34,5 / 34,5 m	34,6 / 35,1 m	35,0 / 34,6 m
aus 50 / 150 km/h kalt	9,5 / 83,7 m	9,1 / 77,2 m	9,2 / 80,2 m	9,2 / 79,2 m
INNENGERÄUSCHE				
Standgeräusch ²	-	-	-	-
bei 50 km/h	56 dB(A)	55 dB(A)	57 dB(A)	54 dB(A)
bei 100 / 130 km/h	61 / 66 dB(A)	62 / 67 dB(A)	64 / 68 dB(A)	61 / 66 dB(A)
VERBRÄUCHE				
Test (min.)	23,1 (17,6) kWh / 100 km	26,0 (19,8) kWh / 100 km	24,9 (19,6) kWh / 100 km	26,0 (20,0) kWh / 100 km
WLTP ¹	21,8 kWh / 100 km	20,6 kWh / 100 km	19,8 – 21,8 kWh / 100 km	20,7 – 22,0 kWh / 100 km
CO ₂ (lt. Test ³ / WLTP ¹)	84 / 0 g/km	94 / 0 g/km	90 / 0 g/km	94 / 0 g/km
Tankinhalt ¹	-	-	-	-
Reichweite gesamt	410 km	396 km	430 km	412 km
Reichweite elektr. (Test/ max./WLTP ¹)	410 / 539 / 491 – 602 km	396 / 520 / 600 km	430 / 546 / 636 km	412 / 535 / 570 – 616 km

¹ Werksangabe; ² Umgebungsgeräusche; ³ äquivalent gemäß deutschem Strommix (363 g CO₂ / kWh)

Hoch sind auch die Ladekanten – ein Tribut an die trendigen SUV-Karosserien. Einzig der Polestar beherrscht den praktischen Kniff, sein Heck auf Knopfdruck absenken zu können. Das lässt den kleinsten Laderaum ein wenig verschmerzen. Das mit Abstand größte Gepäckabteil besitzt der Hyundai, was ihm sogar die volle Punktzahl einbringt.

Dass Volvo und Polestar auf der gleichen SPA-II-Plattform (Scalable Product Architecture II) des

Geely-Konzerns, zu dem beide Marken gehören, stehen, zeigt sich bei der teils ausufernden Gleich-teile-Strategie. Das wird umso deutlicher, wenn man Fotos der Cockpits direkt nebeneinander legt. Was aber bei beiden gefällt, ist der Materialmix.

Der Volvo EX90 fällt allerdings ein wenig ab, da etwa die Nähte auf dem Armaturenbrett unschöne Blasen direkt im Sichtfeld bilden und weil er auf groben Verwerfungen mit einer weniger

steifen Karosserie irritiert – doch dazu später mehr.

Der Hyundai stellt Geschmack und Tastsinn mit seinen teils einfachen Materialien am stärksten auf die Probe. Der BMW dagegen setzt sich mit der hochwertigsten Karosserie, deren Unterbau teils aus teurem, aber leichtem Karbon besteht, und einer rundum guten Verarbeitung an die Spitze bei der Fahrzeugqualität.

Gleiches gilt für die Bedienung. Trotz des größten Funktionsum-

fangs inklusive recht kleinteiliger App-Übersicht geht sie hier dank verschiedener ausgereifter Eingabemethoden leicht von der Hand. Besonders der Dreh-Drück-Steller hat nach wie vor seine Daseins-Berechtigung.

Der Volvo setzt dem ein minimalistisch gestaltetes, entschlacktes Bediensystem entgegen, das ebenfalls leicht zu durchschauen ist. Der Polestar hat ein sehr ähnliches, das an der ein oder anderen Stelle aber mit der Gruppierung von Funktionen abfällt – auch die nicht beschrifteten Lenkradtasten sind nicht der Weisheit letzter Schluss. Das gilt ebenso für den tastenlosen Schlüssel und die beigelegte Keycard, die bei den Geely-SUV für Frust sorgten. Von der Ferne ver- oder entsperren? Nicht möglich. Ob der Smartphone-Schlüssel besser funktioniert, ließ sich leider nicht testen.

Dass wir uns hier in einer gehobenen Fahrzeugklasse bewegen, beweisen die rundum großzügig bestückten Sicherheitsausstattungen – und die ordentliche Abstimmung der Assistenzsysteme. Allerdings dürfte der Aufmerksamkeitsassistent des Ioniq 9 gern eine Spur gelassener agieren. Eine Eigenart, die er mit vielen Konzernbrüdern teilt.

Fahrkomfort

Der große Koreaner geht mit den einfachsten Komponenten in den Schlagabtausch: Auf eine Luftfe-



Hyundai

derung sowie adaptive Dämpfer muss der Ioniq 9 verzichten. Doch er kann beim Federungskomfort durchaus mithalten – allerdings ohne Glanzlichter zu setzen. Prinzipiell setzt Hyundai beim großen E-SUV auf eine schluckfreudige Federung, was aber auch große Aufbaubewegungen zur Folge hat. Höhere Geschwindigkeiten kommen dem Set-up entgegen, harte Kanten eher nicht. Hier zeigt sich die Hinterachse bockig. Beladen wird sein Charakter intensiviert, was die Reserven schneller zur Erschöpfung bringt.

Im BMW ist eine Luftfederung optional erhältlich – mit grundsätzlich strafferer Abstimmung. Positiv fallen die Steifigkeit der Karosserie und die gute Entkopplung des Fahrwerks von dieser auf. Das, was der BMW auf der Straße wegarbeitet, wird bestmöglich von seiner Struktur ferngehalten.

Auch das Geely-Duo setzt auf eine Luftfederung – der Polestar serienmäßig, der Volvo optional. Dabei offenbaren aber beide eine grundsätzlich andere Abstimmung beziehungsweise Karosserieanbindung. Die ist Polestar besser gelungen, denn der 3er agiert insgesamt eine ganze Spur mitteilsamer als der EX90.

Der Volvo neigt auf groben Verwerfungen und permanenten Anregungen regelrecht zum Zittern – bei gleichzeitig viel Bewegung im Aufbau. Das ist nicht zwingend unkomfortabel, aber >



Trotz elektrisch einstellbarer Wangen
bieten die Sitze am wenigsten Seitenhalt



Der Hyundai stellt die geplante Route
samt Ladestopps übersichtlich dar



Keiner ist größer: Sogar in Reihe drei
hält man es vergleichsweise gut aus



Gut: Der auf Knopfdruck digitale Spiegel
verbessert die Sicht nach hinten

Connectivity

Die Koreaner spendieren ihrem Topmodell eine umfassende Connectivity-Ausstattung. Der gut positionierte Touchscreen reagiert recht zügig auf Eingaben, und die Menüführung ist in sich schlüssig. Ebenfalls gut: Smartphones laden auf der Mittelkonsole induktiv, während sie kabellos via Apple CarPlay oder Android Auto Inhalte auf den Bildschirm schicken können. Besonderheiten des Ioniq 9 sind ein UV-C-Sterilisationsfach sowie ein Bose-Soundsystem mit Geräuschunterdrückung. Die Online-Anbindung, wichtig etwa für die integrierte La-deplanung, ist neun Jahre lang inklusive.



Der Rundkurs ist nicht
sein bevorzugtes Re-
vier – das ist eindeutig
die Autobahn



Polestar

Abgeflachtes Lenkrad mit 12-Uhr-Markierung und das Polestar-eigene UX-Design

Connectivity

Beim Infotainment setzt man bei Polestar auf die Erfahrung von Google. Das beschert dem SUV unter anderem eine leicht erlernbare Navigation via Google Maps. Doch auch abseits dessen gelingt die Bedienung des riesigen Bildschirms dank guter Reaktionszeit und großer Kacheln gut. Der Testwagen hatte allerdings so seine Probleme mit der Internetverbindung – wohl ein Einzelfall, wie man uns mitteilte. Besser gefällt die Smartphone-Anbindung via Apple CarPlay und Android Auto. Lediglich der erlesene Klang von Bowers & Wilkins mit Geräuschunterdrückung kostet 6000 Euro extra.



Die tiefe Sitzposition harmoniert mit dem fahraktiven Charakter des Polestar 3



Der Bildschirm im Hochkant-Format hat Vorteile bei der Darstellung von Routen



Mittlerweile sind die 22-Zöller an das Performance-Paket (6600 Euro) gebunden



Große Kacheln erleichtern die Konfiguration der fahrrelevanten Parameter



Der flache Polestar bereitet am meisten Fahrspaß – und fährt die Bestzeit

auch nicht ideal abgestimmt. Punkten kann der Volvo hingegen mit den besten Sitzen. Gut geschnitten und vielfältig anpassbar, sitzt man hier auch auf langen Strecken ermüdungsfrei – und das sogar in Reihe zwei.

Vorn ist der Polestar ganz ähnlich ausstaffiert. Allerdings ist etwa der Sitzbezug ein anderer – und robusterer. Auch in Reihe zwei passt der Sitzkomfort im schnittigen Schweden, wenngleich die mechanisch einstellbaren Einzelsitze seines Konzernbruders noch mehr Möglichkeiten bieten.

Der Hyundai ist eindeutig der absolute Fond-König. Seine elektrisch einstellbaren Sitze protzen unter anderem mit einer schwenkbaren Beinauflage – und patzen nur bei den zu schmal dimensionierten Armlehnen. Das Gestühl des BMW sieht zwar opulent aus, ist aber straffer gepolstert, als es zunächst den Anschein hat. Zudem fehlen eine ausziehbare Oberschenkelauflage sowie einstellbare Kopfstützen. Sogar im Fond sind die Kopfstützen fix, was auch der Rundumsicht nicht zuträglich ist.

Beim Geräuscheinindruck sind es eher die kleinen Dinge, die stören, denn grundsätzlich profitieren alle vom flüsterleisen E-Antrieb. Der Hyundai fällt vor allem mit Fahrwerksgeräuschen auf, der Polestar mit Windgeräuschen rund um die A-Säule. BMW und Volvo sind subjektiv leiser.



Volvo

Motor / Getriebe

Der Konsens beim Antriebskonzept mit jeweils einem E-Motor pro Achse kennzeichnet alle vier elektrischen Allrad-SUV – was aber keinesfalls ein langweiliges Einerlei bedeutet.

Da wäre zum Beispiel der Stärkste im Bunde: Der 360 kW leistende Polestar ist längsdynamisch nicht zu schlagen und rennt in der Spur sogar 210 km/h. Das sichert ihm wichtige Punkte, die er beim Verbrauch, der sich bei durchschnittlichen 24,9 kWh einpendelt, gut gebrauchen kann. Denn hier schlägt die Stunde des BMW, dessen fremderregte Synchronmaschinen nur 23,1 kWh auf 100 Kilometern konsumieren – Bestwert in diesem Test.

Das sechssitzige Duo Hyundai und Volvo ist sich hier einig: Jeweils 26 kWh pro 100 Kilometer sind angesichts der riesigen Karosserien und der nicht idealen herbstlichen Witterungsbedingungen mit nur einstelligen Plus-Gradern ebenfalls angemessen.

Die realistische Reichweite aller vier E-SUV beträgt rund 400 Kilometer – mal mehr (Polestar), mal weniger (Hyundai). Zügelt der Fahrer sein Temperament, schafft er mit allen vier Elektrikern auch über 500 Kilometer am Stück. Das adelt sie durchweg zu veritablen Reisemobilen für die Langstrecke. Am Schnelllader ist dann der Hyundai der Schnellste. Dank 800 Volt und 233 kW Ladeleistung in >



Die Woll-Bezüge der Sitze schmeicheln der Haut, sind aber sehr empfindlich



Im Volvo übernimmt wie im Polestar Google Maps die Routen- und Ladeplanung



Die Sessel in Reihe zwei sind deutlich bequemer als die Sitze im Heck



Wo Polestar auf Beschriftungen verzichtet, hat der EX90 klar gestaltete Symbole

Connectivity

Abgesehen vom eigenen UX-Design (User Experience) ähnelt das EX90-Infotainment dem des Polestar. Dank Google-Software und schneller Prozessoren geht die Bedienung via Touchscreen gut von der Hand. Im Detail sind Funktionen sogar besser gruppiert als im Polestar – etwa bei den Schnellwahltasten für die Assistenzsysteme. Dass man auch im Volvo sein Smartphone induktiv laden und via digitaler Schnittstelle verbinden kann, dürfte ebenso wie die serienmäßige Online-Anbindung niemanden überraschen. Für die großartige Bowers & Wilkins-Anlage verlangt Volvo 3460 Euro Aufpreis.



Ein entspannt fahrendes SUV: Der EX90 setzt mehr auf Längs- denn Querdynamik

Ausstattung/Preise

	BMW iX xDrive45	Hyundai Ioniq 9 AWD Performance	Polestar 3 Long Range Dual Motor	Volvo EX90 Twin Motor AWD
Grundpreis	83.500 €	87.800 €	89.900 € ⁶	91.700 € ⁷

TESTWAGEN-OPTIONEN

Antrieb	-	-	-	-
Bremsen	7000 € ¹	-	-	-
Fahrwerk	2100 € ²	-	-	2700 € ⁸
Lenkung	1450 € ³	-	-	-
Reifen	850 € ⁴	-	6	960 € ⁹
Sitze	1	1000 € ⁵	-	10.600 € ¹⁰
AUFPREIS	11.400 €	1000 €	-	14.260 €
BEWERTETER PREIS	94.900 €	88.800 €	89.900 €	105.960 €

¹ M Sport Paket u.a. inkl. M Sportbremse und M Multifunktionssitzen vorn; ² adaptive 2-Achs-Luftfederung; ³ Integral-Aktivlenkung; ⁴ 22-Zoll-Bereifung; ⁵ 6-Sitzer-Relax-Paket; ⁶ Preis für die nicht mehr erhältliche Launch Edition inkl. 22-Zoll-Bereifung, aber ohne Performance-Paket; ⁷ Preis für den nicht mehr erhältlichen EX90 Twin Motor mit 400-Volt-Technik; ⁸ adaptives Luftfahrwerk; ⁹ 22-Zoll-Bereifung; ¹⁰ Ultra-Ausstattung mit Sitzen samt elektrisch einstellbaren Seitenwangen

AUSSTATTUNG

3-Zonen-Klimaautomatik	800 € ¹	Serie	Serie	Serie
3. Sitzreihe	-	Serie	-	Serie
360-Grad-Kamera	3900 € ²	Serie	2800 € ⁶	750 €
Apple CarPlay, Android Auto	Serie	Serie	Serie	Serie
Autobahn-Assistent	Serie ³	Serie	Serie	Serie ⁹
Head-up-Display	Serie	Serie	6000 € ⁷	5100 € ¹⁰
Massage-Sitze	3720 € ⁴	Serie	6000 € ⁸	10.600 € ¹¹
Matrix-LED-Scheinwerfer	Serie	Serie	Serie	¹¹
Park-Assistent	Serie ⁵	Serie	Serie	⁹
Wärmepumpe	Serie	Serie	Serie	Serie

¹ 4-Zonen-Klimaautomatik; ² Innovationspaket, u.a. inkl. 360-Grad-Kamera; ³ Driving Assistant Plus, optional erweiterter Autobahnassistent (850 €); ⁴ Comfort Paket, u.a. mit Multifunktionssitzen samt Massagefunktion; ⁵ Parking Assistant; optional Parking Assistant Professional (Bestandteil Innovationspaket); ⁶ Pilot-Paket, u.a. inkl. 360-Grad-Kamera; ⁷ Plus-Paket, u.a. inkl. Head-up-Display; ⁸ Nappaleder-Upgrade; ⁹ optional erweiterter Pilot Assist (2400 €) inkl. Park Assist Pilot; ¹⁰ Plus-Ausstattung, u.a. inkl. Head-up-Display; ¹¹ Ultra-Ausstattung u.a. inkl. Massagesitze und Pixel-LED-Scheinwerfer

WARTUNG / RABATT / WERTVERLUST (WV)

Werkstattkosten ¹	700 €	478 €	360 €	388 €
Rabatt ²	19,5 % / 16.241 €	13,5 % / 11.711 €	k.A.	17,5 % / 16.571 €
WV nach 4 Jahren ³ / 20.000 km p.a.	60,9 % / 50.852 €	54,0 % / 47.412 €	57,4 % / 51.603 €	55,3 % / 50.710 €

¹ Wartungskosten pro Jahr einschl. üblicher Verschleißteile ohne Reifen, ermittelt durch den ADAC; ² Quelle: www.meinauto.de; zzgl. eventuell anfallender Überführungskosten, ³ ermittelt durch die Deutsche Automobil Treuhand (DAT)

VERSICHERUNG/STEUERN PRO JAHR

HP / VK / TK Typklassen	20 / 27 / 24	21 / 29 / 28	21 / 26 / 24	22 / 28 / 24
HP / VK / TK Kosten	860 / 1290 / 215 €	897 / 1888 / 460 €	897 / 1195 / 212 €	944 / 1476 / 209 €
Abgasnorm / Steuer	Elektro / befreit	Elektro / befreit	Elektro / befreit	Elektro / befreit

der Spitze lädt er seinen riesigen 103-kW-Akku in nur 24 Minuten von zehn auf 80 Prozent SoC (State-of-Charge).

Volvo und Polestar schaffen in der Ladespitze zwar mehr Kilowatt, sind allerdings weniger ausdauernd und obendrein weniger zuverlässig am Schnelllader. Doch die beiden Hersteller schaffen Abhilfe: Beide Modelle werden derzeit auf 800-Volt-Ladetechnik umgestellt, was die Karten neu mischen dürfte. Dem Test stellten sich die bekannten 400-Volt-Versionen.



Den BMW werfen die längsten Bremswege entscheidend zurück

Auch der BMW muss mit der geringeren Spannung umgehen – tut dies aber immerhin ausdauernd, sogar jenseits der 80 Prozent SoC. Rund 30 Minuten muss man jedoch für den Hub von zehn auf 80 Prozent einplanen. Vorbildlich: Als einziges SUV lässt sich der Bayer mit einem 22-kW-Bordlader ausstatten, was ihm an entsprechenden Wechselstrom-Säulen oder Wallboxen hilft.

Fahrdynamik

Bei der Fahrdynamik schlägt die Stunde des Polestar, der seinem





Die Hecks lassen sich prima nach ihrer Höhe sortieren – wie die Orgelpfeifen: Hyundai, Volvo, BMW, Polestar

fert er zwar keine Bestwerte, sein Rettungsanker ist aber durchweg gut dosierbar.

Das gilt so auch für die Bremsanlage des BMW, ohne dass der Münchener aber annähernd so gute Verzögerungswerte erreicht – trotz optionaler M Sportbremse. Der Hauptgrund für das überraschend mäßige Abschneiden

dürfte die wenig performante, eher auf Effizienz getrimmte Hankook-Bereifung sein. Dennoch fährt der iX die zweitschnellste Zeit auf dem Rundkurs: Er macht quasi das Beste aus seinem Leistungs- und Material-Defizit. Gut gefällt zudem die mitteilsame Lenkung, auch wenn sie etwas synthetisch anmutet.

Die beiden Sechssitzer machen zwar keinen kompletten Bogen um die Querdynamik, fahren aber grundlegend anders als Polestar und BMW. Besonders die stärkeren Aufbau- und Lastwechselbewegungen vereiteln eine ausgeprägte Fahrdynamik. Umso beachtlicher ist, dass der schwächere Volvo den stärkeren Hyundai auf

AUTO ZEITUNG fährt mit:

Aral
pulse

Alle Abmessungen im Überblick

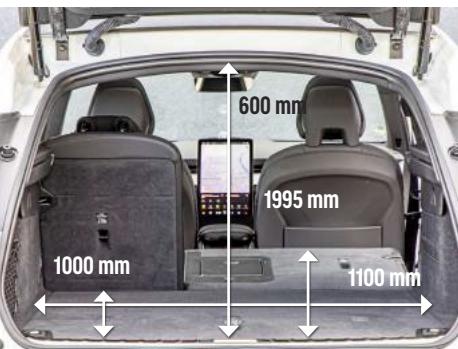
Alle Maße in cm



Beim BMW fallen die breiten Backen der Karosserie samt Zusatzleuchten auf



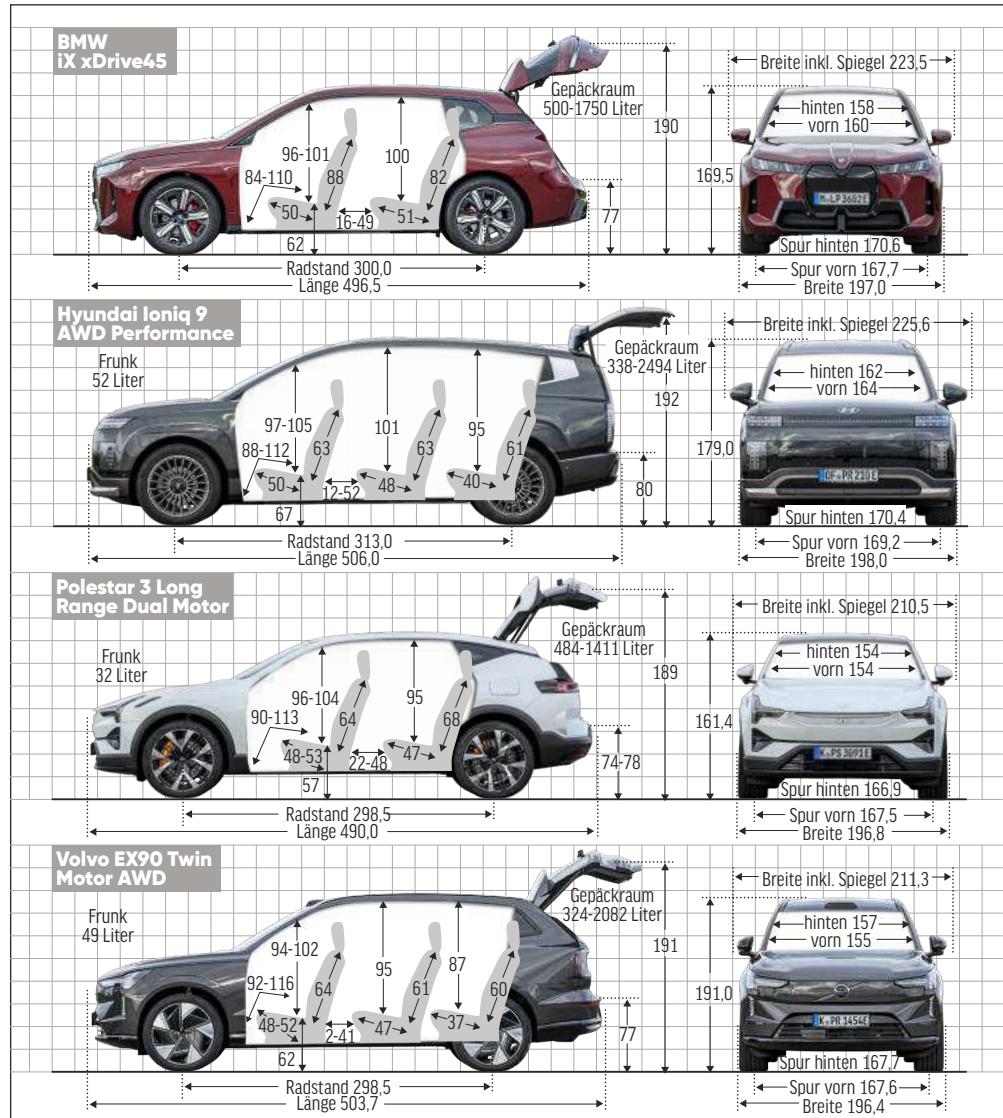
Das Ladeabteil des Ioniq 9 schluckt bis zu 2494 Liter – Bestwert



Asymmetrisch umklappbare Rück- sitzlehnen mit Durchlade im Polestar



Topföbere Ladefläche über zwei Sitz- reihen hinweg im Heck des Volvo



Beleg für die gute Abstimmung der elektronischen Rettungsanker, die bei keinem der Probanden rüde ins Geschehen eingreifen. Mit einer Ausnahme: Geht man mit dem Volvo in die Vollverzögerung, werden die Passagiere derart fest von den Gurten eingefangen und festgehalten, dass es schon unangenehm und durchaus schmerhaft wird.

Umwelt / Kosten

Bei den Kosten wird es dann knifflig: Volvo und Polestar schickten uns Testwagen, die so nicht mehr konfiguriert werden können. Als Grundlage müssen in diesem Vergleich daher veraltete Preise dienen. Während Volvo schon auf 800-Volt-Technik um-



Polestar und Volvo sind in der Testkonfiguration nicht mehr bestellbar

gestellt hat (Twin Motor AWD, ab 96.190 Euro), steht der Schritt bei Polestar unmittelbar bevor. Zudem ist die Ausstattung der getesteten Launch Edition mit der Kombination aus 22-Zoll-Rädern ohne Performance-Upgrade so nicht mehr darstellbar. Die 380 kW (517 PS) starke Long Range Dual Motor-Version mit Performance-Paket kostet derzeit ab 92.690 Euro – allerdings noch mit 400 Volt. Das vermeintliche Schnäppchen der Runde, der BMW iX, verteuert sich in der testrelevanten Ausstattung auf 94.900 Euro, womit er Hyundai und Polestar überflügelt. Der hohe Einstiegspreis des Hyundai wiederum hat einen einfachen Grund: Er fährt als AWD Performance nahezu schon mit

Gesamtbewertung

Vollausstattung vor. Wer mit weniger Annehmlichkeiten leben kann, muss zu den schwächeren Modellen greifen.

Der Volvo kostet unterm Strich als Einziger mehr als 100.000 Euro. Happig: Nach vier Jahren verliert der große Schwede zudem über 50.000 Euro an Wert. Doch auch die Konkurrenz ist kaum günstiger, geschweige denn wertstabiler. Bei Hyundai und Volvo kommen zudem erhöhte Versicherungskosten hinzu. Polestar und Volvo punkten immerhin mit niedrigen Wartungskosten.

Die vier Probanden bestätigen damit unterm Strich gemeinsam das gern zitierte, ungeschriebene Gesetz: Viel Auto kostet auch verdammt viel Geld.

FAZIT

Sven Kötter



Der Hyundai Ioniq 9 AWD **Performance** überflügelt die Konkurrenz mit einem ansprechenden Mix aus riesigem Platzangebot, toller Ausstattung und souveränen Antrieb. Hinter dem Testsieger aus Korea läuft der **Polestar 3 Long Range Dual Motor** ein, der sich konsequent der Freude am Fahren verschreibt. Weil er günstiger ist als sein großer Bruder **Volvo EX90 Twin Motor AWD**, kann er diesen nach der Eigenschaftswertung im Kostenkapitel noch überholen. So bleibt dem **BMW iX xDrive45** am Ende nur der undankbare vierte Platz – mit besseren Bremsen wäre definitiv mehr drin gewesen.

	Punkte max.				
KAROSSERIE					
Raumangebot vorn	100 ¹	85	90	82	87
Raumangebot hinten	100	82	90	80	86
Übersichtlichkeit	70	55	52	50	58
Bedienung/Funktion	100	92	85	89	91
Kofferraumvolumen	100	53	100	51	86
Variabilität	100	39	54	38	57
Zuladung/Anhängelast	50/30	51	54	40	45
Sicherheitsausstattung	150	104	106	105	105
Qualität/Verarbeitg.	100/100	176	157	165	160
KAPITELWERTUNG	1000	737	788	700	775
FAHRKOMFORT					
Sitzkomfort vorn	150	136	132	140	140
Sitzkomfort hinten	100	83	88	83	86
Ergonomie	150	86	90	89	85
Innengeräusche	50	45	44	39	47
Geräuscheindruck	100	84	80	82	87
Klimatisierung	50	46	50	46	46
Federung leer	200	155	150	152	149
Federung beladen	200	157	148	152	151
KAPITELWERTUNG	1000	792	782	783	791
MOTOR/GETRIEBE					
Beschleunigung	150	134	135	137	130
Höchstgeschwindigkeit	130	57	57	63	46
Getriebeabstufung Schaltung	100	97	97	95	95
Kraftentfaltung	50	50	50	50	50
Laufkultur	100	100	100	100	100
Verbrauch	300	262	257	259	257
Reichweite elektrisch	20	16	16	17	16
Reichweite gesamt	100	37	35	40	37
Laden/Tanken	25	17	18	19	19
Lade-/Tank-Infrastruktur	25	10	10	10	10
KAPITELWERTUNG	1000	780	775	790	760
FAHRDYNAMIK					
Handling	150	87	75	98	79
Slalom	100	51	47	58	44
Lenkung	100	84	80	86	82
Geradeauslauf	50	48	45	46	48
Dosierbarkeit der Bremse	30	23	21	24	23
Bremsweg kalt	150	75	105	104	100
Bremsweg warm	150	79	105	99	104
Traktion	100	85	85	87	83
Fahrsicherheit	150	138	135	134	135
Wendekreis	20	6	3	7	5
KAPITELWERTUNG	1000	676	701	743	703
EIGENSCHAFTS-WERTUNG	4000	2985	3046	3016	3029
KOSTEN/UMWELT					
Bewerteter Preis ²	675	57	63	62	47
Wertverlust ³	50	5	6	5	5
Ausstattung	25	23	25	24	23
Multimedia	50	41	37	39	39
Garantie/Gewährleistung	50	30	35	37	37
Werkstattkosten ⁴	20	13	15	16	16
Steuer	10	10	10	10	10
Versicherung	40	24	17	24	21
Kraftstoff	55	40	37	38	37
Emissionen	25	16	15	16	15
KAPITELWERTUNG	1000	259	260	271	250
GESAMTWERTUNG	5000	3244	3306	3287	3279
PLATZIERUNG	4	1	2	3	

¹ max. erreichbare Punktzahl, ² inkl. Testwagen-Optionen, ³ ermittelt durch DAT (vier Jahre Haltedauer, Jahreslaufleistung 20.000 km), ⁴ ermittelt durch ADAC

Variabilität

Die dritte Sitzreihe von Hyundai und Volvo steigert deren Variabilität. Ein weiter Pluspunkt, den die Konkurrenz so nicht bieten kann, sind die verschiebbaren Sitze in Reihe zwei.

Beschleunigung

Keine Überraschungen: Das stärkste Auto – der Polestar – setzt sich bei der Längsdynamik an die Spitze. Aber auch die Konkurrenz ist alles andere als langsam, sondern ausgesprochen adäquat motorisiert.

Versicherung

Auf der Zielgeraden verspielt der Ioniq 9 nochmal ein paar Punkte bei der Versicherungsein-stufung. Speziell bei der Vollkasko wird es hier teuer.



Scannen Sie den QR-Code, um das Video zum Test abzurufen

Gut verbunden

[TEXT und FOTOS Markus Henrichs]

Schluss mit dem Kabelsalat in der Mittelkonsole – das versprechen Adapter für Apple CarPlay oder Android Auto! Wir haben zwölf davon getestet. Unsere Tipps

Mit den Drahtlos-Adaptoren für Apple CarPlay oder Android Auto ist es wie mit den Mitmenschen: Die einen sind Universalgenies und mit fast allen und jedem kompatibel. Andere scheitern schon an vermeintlichen banalen Aufgaben wie der ersten Kontaktaufnahme und haben einfach keine Connections. Welcher Drahtlos-Adapter fürs Auto zu welcher Kategorie gehört, wollten wir in unserem umfangreichen Praxistest herausfinden. Die besten sieben Produkte stellen wir hier näher vor.

Doch wozu sind die kleinen Kästchen vom Format eines MP3-Players oder einer Memory Card, die meist diskret und gut versteckt im USB-Port in der Mittelkonsole mitfahren, überhaupt gut? Die Antwort ist einfach: Sie verbinden!

Wer das Smartphone mit all den Möglichkeiten, die es bietet, im Auto bestmöglich nutzen will, kommt an Apple CarPlay (für iPhones) oder Android Auto (dem von Google entwickelten Pendant für Android-Handys) kaum vorbei. In der Regel sind beide Systeme mit modernen Autos kompatibel und sorgen dafür, dass die vielfältigen Funktionen, die Handys heutzutage mitbringen, ins Zentraldisplay des Fahrzeugs eingespielt werden. Von dort aus lassen sie sich per Touchscreen oder Sprachbefehl aktivieren und steuern. Auch ältere Autos (ab dem Baujahr 2014) können das oft. Sie verfügen aber meistens noch nicht über die Möglichkeit, die Koppfung von Smartphone und Infotainmentsystem auf drahtlose Weise herzustellen, sondern sind

auf eine Kabelverbindung angewiesen. Die Folge: nerviger Kabelsalat in der Mittelkonsole. Abhilfe schaffen hier Apple CarPlay- oder Android Auto-Adapter. Sie sind meist schon für kleines Geld erhältlich. Im Idealfall stellen sie schnell und zuverlässig die Wireless-Verbindung zur Infotainment-Zentrale des Autos her. Das Musik hören über Spotify oder die Nutzung von Messenger-Diensten wie WhatsApp werden auf diese Weise während der Fahrt möglich, ohne dass man dafür das Handy in die Hand nehmen muss – was aus gutem Grund verboten ist.

Wer findet Anschluss? Wir machen den Praxistest

Ob das auch in der Praxis immer so einfach und schnell funktioniert, wie die meisten Autozubehör-

Hersteller versprechen, wollten wir durch den Test von insgesamt zwölf beliebten Wireless-Adaptoren in einer Preisspanne von 20 bis 60 Euro herausfinden. Schon nach wenigen Probeläufen fiel auf: Ist die Verbindung zwischen Drahtlos-Adapter, Auto-Software und Mobiltelefon erst einmal hergestellt, funktionierten alle im Zuge unseres Tests abgerufenen Dienste zuverlässig. Ebenfalls erfreulich: Nur ein Adapter fiel nach dem Absolvieren unseres Testmarathons komplett durch, gleich vier erhielten die Note „Gut“.

Langer Weg zu einer stabilen Verbindung

Das klingt erst einmal prima, wirkt auf den ersten Blick aber besser, als es beim Testen unter Alltagsbedingungen tatsächlich ist. Denn der Weg zu einer stabilen Verbindung ist mitunter sehr beschwerlich. Ist die kabellose Verbindung hergestellt, wird dies über entsprechende Symbole im

Autodisplay angezeigt. Doch nicht jeder Adapter für Apple CarPlay oder Auto Android tat in unserem Test auf Anhieb, was er sollte. Oft steckt der Teufel im Detail: Die Verbindung zum Auto geht häufig mal verloren oder wird instabil. Besonders kompliziert wird es nach unserer Erfahrung, wenn verschiedene Personen mit unterschiedlichen Geräten oder Telefontypen – iPhone und Android-Handy – dasselbe Fahrzeug nutzen. Dann, so zeigte unser Test, muss der Adapter oft erst von Hand aus- und wieder eingesteckt werden, damit das neue Smartphone erkannt und automatisch verbunden wird. Einem guten Adapter ist es hingegen egal, welche Art von Gerät angekoppelt wird. In der Regel, und so soll es sein, ist er dann sowohl für Apple CarPlay wie auch für Auto Android geeignet („2-in-1-Lösung“).

So lassen sich die Systeme im Auto nachrüsten

Bei den meisten Autos lässt sich Apple CarPlay oder Android Auto recht problemlos nachrüsten. Es bestehen dazu verschiedene Optionen, die mit unterschiedlichen Kosten und Montage-Aufwand einhergehen. Während geeignete Nachrüst-Autoradios mindestens 300 bis 400 Euro kosten, sind externe Geräte bereits ab 180 bis 200 Euro zu haben. Die App für Apple CarPlay oder Android Auto selbst ist kostenlos. Sie kann in den üblichen Download-Portalen für iPhones und Android-Smartphones (Google Playstore oder App Store von Apple) heruntergeladen werden.

So erkennt man, ob Apple CarPlay schon an Bord ist
Wer unsicher ist, ob in seinem Auto nicht vielleicht schon Apple CarPlay oder Android Auto installiert ist, kann das leicht selbst herausfinden, und zwar durch einen Blick ins Zentraldisplay des Infotainmentsystems. Wird dort im Bereich, der sich dem Thema „Smartphone“ widmet, bei kompatiblen Systemen „Apple CarPlay“ oder „Android Auto“ angezeigt, ist es verfügbar. Entsprechende Symbole (Icons) geben zu verstehen, um welches System es sich handelt. Per Fingerdruck auf dem Touchscreen lässt sich die Verbindung zum Handy aktivieren und deaktivieren.



Carpuride H02 | 59,99 €*

Mit gutem Beispiel voran geht in unserem Test der Adapter H02 von Carpuride. Er unterstützt sowohl Apple CarPlay als auch Android Auto. Die Erstinstallation dauert bei beiden Systemen nicht einmal 25 Sekunden, die Prozedur entspricht exakt der Bedienungsanleitung. Das Navigieren per Google Maps, das Telefonieren aus der Kontaktliste des Telefons und das Streamen von Musik klappen reibungslos. Das iPhone wie auch das Android-Smartphone erkennt er zuverlässig wieder. Der Wechsel zwischen beiden Systemen ist kein Problem. Bravo! So soll's sein.

- + **Leicht zu installieren**, gute Wiedererkennung von verschiedenen Nutzern, gutes Klebepad liegt bei, unterstützt auch ältere Handys
- **Etwas klobig**, derzeit in Deutschland schwer lieferbar



Carlinkit CPC200-2air | 55,69 €*

Auf Platz zwei landet der Carlinkit CPC200-2air. Der Adapter besticht mit großer Vielseitigkeit. Nutzer- und Geräte-Wechsel vom Android-Handy aufs iPhone klappen vollautomatisch, schnell und ohne unnötiges Klicken, Tippen oder Wischen. Nur beim Wechsel vom iPhone aufs Android-Handy wird es etwas schwieriger. Hier muss man das iPhone manuell abmelden und den Wechsel mit einem Klick auf dem Display bestätigen. Klappt aber auch und gibt unterm Strich die Note „Gut“.

- + **Leicht zu installieren**, sehr vielseitig und präzise zu bedienen
- **Wechsel vom iPhone auf Android-Smartphone recht kompliziert**, manchmal manuelle Abmeldung nötig



Parpat Wireless Adapter 2-in-1 | 29,99 €*

Angenehm handlich und wertig kommt der Parpat Wireless Adapter 2-in-1 daher. Das Plug-and-Play-Versprechen löst er mustergültig ein: Nur wenige Sekunden nach dem Einsticken in die USB-Buchse erscheint im Fahrzeugdisplay der Hinweis „Android Auto ist verbunden“. Danach sind alle Funktionen – von Spotify bis Google Maps – sofort nutzbar. Genauso reibungslos gelingt das im Apple-Universum. Nur das USB-Kabel dürfte mit knapp zehn Zentimetern etwas länger sein.

- + **Leicht zu installieren**, sehr kompakt, einfacher Nutzerwechsel per Knopfdruck, wertiger Gesamteindruck
- **Kabel zu kurz**, nur zweiwöchiges Rückgaberecht

* Richtpreise auf amazon.de am 29.9.2025, ohne Lieferkosten



MSXTTLY Wireless-Adapter | 34,00 €*

Bei der Erstinstallation legt der MSXTTLY Wireless-Adapter los wie die Feuerwehr. Das iPhone ist in 15 Sekunden erkannt und eingebunden. In 60 Sekunden ist auch das Android-Handy einsatzfähig. Leider geht der Benutzerwechsel nicht ganz so leicht von der Hand. Hier muss man dreimal mit dem Finger aufs Display tippen, bis Apple CarPlay verwendet wird. Wenn man von dort zurück ins Android-Universum wechselt will, muss man zunächst das iPhone manuell abmelden. Dennoch: Note „Gut“!

- + **Leicht zu installieren**, zuverlässige Wiedererkennung von Nutzern, unterstützt auch ältere Handys und Betriebssysteme
- **Kabel zu kurz**, relativ komplizierter Benutzerwechsel

Aixun TAB09 Carplay Adapter | 21,69 €*

Rein optisch ist der Aixun TAB09 Carplay-Adapter ein echter Exot: Er kommt ganz ohne Kabel zum Anstecken ans Auto aus. Nur ein winzig kleiner Stick mit einer Abdeckkappe an jeder Seite dient zur diskreten Integration ins digitale Ökosystem des Autos. Nutzerwechsel erfordern aber eine manuelle Trennung. Ansonsten gibt sich der direkt am USB-Port anbringbare Mini-Adapter im Test keine echte Blöße. Das macht ihn bei einem Preis von etwas über 20 Euro zum Preis-Leistungs-Sieger.

- + **Kommt ganz ohne Kabel aus**, klein und unauffällig im Fahrzeug anbringbar
- **Komplizierter Nutzerwechsel**, Bluetooth-Verbindung muss manuell getrennt werden



So haben wir getestet

Getestet wurden die Adapter von uns in vier Kategorien. Eine zentrale Frage dabei: Lässt sich mit demselben Gerät sowohl ein iPhone als auch ein Android-Smartphone ins Auto einbinden? Im nächsten Schritt wurde geprüft, ob sich das System ein einmal verbundenes Smartphone „merkt“. Danach haben wir überprüft, ob das Nutzerprofil automatisch erkannt und die Verbindung eigenständig wiederhergestellt wird. Testfahrzeuge waren ein aktueller Mitsubishi Colt und ein älterer Mazda6. Als Test-Telefone dienten uns ein iPhone 11 und ein Android-Handy (Samsung M33). Installiert war jeweils die neueste Version des Betriebssystems.

So weit, so smart, das Phone! Unser Test zeigte allerdings auch: Nicht jeder Adapter passt zu jedem Auto und der dazugehörigen Software-Architektur. Hier hilft dann nur, die konkrete Konstellation – also die Kombination von Smartphone-Typ, Adapter und Fahrzeugmodell – am eigenen Auto auszuprobieren.

Um Enttäuschungen in Form von fehlender Kompatibilität, die sich erst nach dem Kauf des Drahtlos-Adapter herausstellen, vorzubeugen, empfiehlt es sich, vorab einen Blick ins Infomaterial des Zubehörherstellers zu werben. Mit gutem Beispiel voran geht hier etwa der Tomedeks-Adapter, der auf Platz sechs und somit im Mittelfeld unseres Tests landete: Per QR-Code-Link oder auf der Webseite des Herstellers ist eine umfassende Liste der mit dem Adapter kompatiblen Automodelle abrufbar. Sie einzusehen, ist allerdings bisweilen etwas kompliziert, weil der Code in der Anleitung oft so klein ist, dass man ihn beim Scannen am Smartphone erst einmal stark vergrößern muss. Probleme mit dem Ankoppeln an Android Auto hatten übrigens gleich mehrere Adapter in unserem Test, obwohl sie mit Apple CarPlay gut funktionierten. Die Schwierigkeiten traten meist auf, wenn die Bluetooth-Verbindung von anderen Geräten überlagert wurde. Hier half oft nur An- und Wiederausstecken. Solche Adapter sind dann vor allem für eingefleischte iPhone-Fans und reine „Apple-Familien“, die sich ein Auto teilen, eine gute Wahl. ■





Tomedeks Wireless Adapter | 26,99 €*

Der Tomedeeks Wireless Adapter ist definitiv vorn der schnellen Truppe und in Rekordzeit einsatzbereit. Für die Erstinstallation benötigt er gerade mal zwei Sekunden. Schneller schafft es kein anderer Adapter im Test. Auch mit dem Gerätewechsel hat er kein Problem. Er „merkt“ sich bis zu fünf Telefone. Nur mit dem Ankoppeln von Android-Handys hat er es nicht so.

+ **Schnelle Erstinstallation**, merkt sich die letzten fünf Smartphones, präzise Bedienungsanleitung

- **Probleme mit Android Auto**, QR-Code-Inhalt nur schwer lesbar



Ottocast Wireless Adapter | 49,99 €*

Wäre dieser Produkttest ein Memory-Spiel, wäre dem Ottocast Wireless-Adapter CA 360 ein Podiumsplatz nicht zu nehmen. Er merkt sich die letzten zwei verbundenen Smartphones und zeigt sie zuverlässig an. Über eine winzig kleine Taste am Rand der leider recht klobigen Adapterbox kann man zwischen den Telefonen hin- und herschalten. Für die Erstinstallation braucht er jedoch lange.

+ **Merkt sich die letzten zwei Handys**, Schalter zum schnellen Wechsel der Benutzerprofile vorhanden

- **Lange Erstinstallation**, Schalter zum Benutzerwechsel zu klein

FAZIT

Markus Henrichs



*Die gute Nachricht ist: Die meisten der von uns getesteten kabellosen Apple CarPlay- und Android Auto-Adapter tun in der Praxis, was sie sollen: Sie stellen eine stabile Verbindung zwischen Handy und Infotainmentsystem des Autos her. Und doch: Auch im Jahr 2025 ist man vom Einlösen des Plug-and-Play-Versprechens, das viele Hersteller geben, oft mehr als nur einen Klick entfernt. **Im Zweifel: zurück damit!** So kann – auch das eine Parallele zwischen Mensch und Maschine – längst nicht jeder (Adapter) mit jedem (Fahrzeugmodell). Sollten Adapter und Auto einmal partout nicht*

*kompatibel sein, kann man jederzeit vom mindestens 14-tägigen Rückgaberecht Gebrauch machen, das der Gesetzgeber bei Internetkäufen vorsieht. Doch oft „matcht“ es auch auf Anhieb. **Ein Ende des Kabelsalats für wenig Geld:** Das gute Abschneiden des Testsiegers und der weiteren empfehlenswerten Geräte zeigt, dass insgesamt schon für kleines Geld ein Upgrade von Kabelsalat auf eine kabellose Verbindung möglich ist. Und das ist in Zeiten, in denen immer mehr Assistenzsysteme und andere elektronische Helferlein die Aufmerksamkeit des Fahrers erfordern, ohne jeden Zweifel viel wert!*

Foto: Lukas Bärfeld

Testergebnis



	Carpuride H02	Carlkit CPC200-2air	Parat Wireless Adapter 2-in-1	MSXTTIV Wireless Adapter	Aixun TAB09 Carplay Adapter	Tomedeks Wireless Adapter	Ottocast Wireless Adapter	Sped Wireless Carplay Adapter	Aizeo SY003	Jennifer Devine Webloom	ZOHUE CarPlay Wireless	Bexile Technology B01
Funktionalität (50)	46	44	42	41	36	33	37	34	25	22	21	17
Qualität (20)	14	15	13	15	10	11	9	13	14	11	6	13
Sicherheit (20)	18	16	16	14	18	16	18	12	16	16	14	12
Nachhaltigkeit (10)	7	6	8	8	8	10	4	7	7	4	10	4
Gesamtpunktzahl (100)	85	81	79	78	72	70	68	66	62	53	51	46
Testurteil	Testsieger	Sehr empfehlenswert	Sehr empfehlenswert	Sehr empfehlenswert	Preis-Leistungs-Sieger	Befriedigend	Befriedigend	Befriedigend	Befriedigend	Ausreichend	Ausreichend	Mangelhaft
Richtpreis*	59,99 €	55,69 €	29,99 €	34,00 €	21,69 €	26,99 €	49,99 €	29,99 €	20,99 €	19,54 €	26,99 €	33,99 €

* Richtpreise auf amazon.de am 20.11.2025, ohne Lieferkosten; die ausführlichen Bewertungen zu den fünf letzten Adaptern finden Sie unter www.autozeitung.de/apple-carplay-android-auto-wireless-adapter-test-208521.html



Fortschritt auf

Neue E-Auto-Marken müssen nicht unbedingt aus China kommen. Das beweist das stark digitalisierte, elektrische Kompakt-SUV Togg 10X V2 4More aus der Türkei. Was es sonst noch kann, klärt der Test



Scannen Sie den QR-Code, um den Test als Video abzurufen



Türkisch

Das Heck-Design wirkt etwas beliebig, der Gepäckraum dahinter ist eher überschaubar



Fotos: Daniela Loft, Nils Kostner (1)

Bereits 2018 wurde die Türkiye'nin Otomobili Girisim Grubu (zu Deutsch: Automobil-Entwicklungsgruppe der Türkei) gegründet, deren Akronym seitdem für den jungen türkischen E-Auto-Hersteller steht. Am Südufer des Marmara-Meers, genauer gesagt in der Stadt Gemlik, laufen derzeit die Limousine T10F und das SUV T10X vom Band und treffen zumindest bei türkischen Autokäufern ins Schwarze. 70.000 Fahrzeuge sind bislang verkauft worden. Nun soll Togg auch auf Exportmärkten erfolgreich sein, allen voran auf dem anspruchsvollen deutschen Markt. Angesichts der starken Konkurrenz ist das eine sehr ambitionierte Aufgabe, die neugierig auf das SUV vom Bosporus macht.

Viel Platz für die Passagiere, weniger fürs Gepäck

Mit seinen 4,60 Meter Länge zählt der Togg 10X V2 4More zum populären Segment der Kompakt-SUV. Für den Innenraum des Allradgetriebenen Elektro-SUV bedeutet das recht großzügige Platzverhältnisse, was sich zum Beispiel am unerwartet üppigen Fond-Knie Raum ablesen lässt. Das Ladevolumen bleibt allerdings mit 441 bis 1515 Litern überschaubar. Zum Vergleich: Ein Skoda Enyaq bietet 570 bis 1710 Liter. Erfreulich dagegen: Der Materialmix im Innenraum wirkt ansprechend und die Verarbeitung routiniert. Der Clou des Stromers findet sich allerdings im Armaturenbrett: Hier empfangen den Fahrer ohne Aufpreis ein 12,3 Zoll messendes, digitales Kombi-Instrument, ein 29-Zoll-Infotainment-Display und ein darunter angebrachter Bedienbildschirm im Acht-Zoll-Format. Und zu steuern gibt es hier eine Menge. Das Infotainment-Display lässt sich individuell belegen, beispielsweise mit Fahrzeug-Informationen, der Navi-Karte oder digitalen Kunstdarstellungen. Den Fundus hierfür bietet die digitale Plattform „Trumore“ mit diversen Apps, darunter eine, die auch KI-generierte Musik abspielt. Diese lässt sich entsprechend einer gewünschten Stimmung am Bildschirm aus- >



Eine derart üppige Display-Landschaft ist selten. Der Bedienbildschirm (Mitte unten) fällt etwas klein aus und sitzt zu tief

wählen. In den Pausen erzählt „KI-Horst“, eine virtuelle Stimme, unter anderem etwas über die Geschichte der Musik. Angesichts des umfangreichen digitalen Angebots spricht man bei Togg von einem „Mobilen Device“.

Der Umgang damit will gelernt sein, zumal die Anordnung der Menü-Icons anfangs unübersichtlich ist und sich einem auch nicht alle Funktionen auf Anhieb erschließen. Diese kennenzulernen, verlief beim Testwagen eher holprig. So ließ sich der Freigabekode für die Nutzung des Infotainment-Systems oft erst im dritten Versuch vollständig eingeben. Das Hochfahren des Systems dauerte vergleichsweise lang, und bei der Sprachbedienung kamen die Eingabebefehle mehrfach nur unvollständig an. Apropos Sprache: Wer Deutsch wählte, wunderte sich, dass das Navigationsbedienfeld dennoch im Englischen verharrete. Dass die rechte Lenkradtaste nur eingeschränkten Zugriff auf das Abspielen der KI-generierten Musik hatte, sei da nur am Rande erwähnt.

Eine diesbezügliche Nachfrage bei Togg ergab, dass es sich dabei offenkundig um bekannte Software-Probleme handelt, deren Beseitigung durch Updates bereits erfolgt



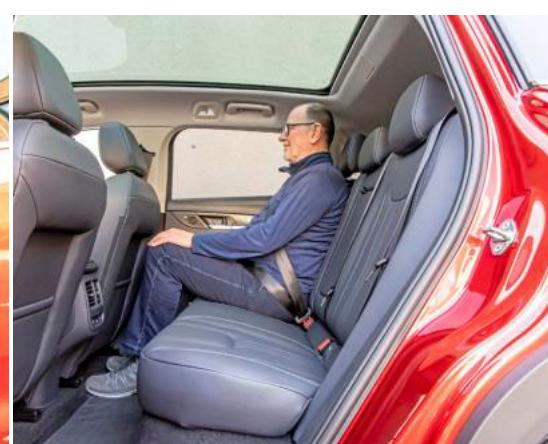
Kaum sichtbar: Die Tasten zur Einstellung der Rekuperation liegen gut versteckt am vorderen Ende der Handablage



Was auf dem 29-Zoll-Display angezeigt wird, lässt sich per Wischbewegung mit dem Finger auch dort ablegen



Prima: Die bequemen Vordersitze mit veganen Lederbezügen kosten ebenso wenig extra wie die Sitzheizung/-lüftung



Im Fond freuen sich Mitfahrer über einen großzügigen Kniestraum. Die Sitzheizung zählt auch hier zum Serienumfang



Die Musikstimmung, anhand derer die KI die Sounds kreiert, ist wählbar

sei oder noch erfolgen wird. Zeit also, sich dem zu widmen, was der Togg außer Infotainment sonst noch können soll: fahren.

Unterwegs entpuppt sich das SUV als kommoder Begleiter, denn akustisch fällt es dadurch auf, dass es dank äußerst gelungener Geräuschausdämmung eben nicht auffällt. Den angenehmen Aufenthalt an Bord unterstützt darüber hinaus eine recht gelungene Feder-Dämpfer-Abstimmung mit ordentlichen Nehmerqualitäten. Empfindliche NATUREN dürften sich vielleicht eine etwas weniger starke Zugstufendämpfung wünschen, was auf kurzen Bodenwellen ein etwas geschmeidigeres Ausfedern ermöglichen würde.

Sportliche Sprintwerte, aber hoher Verbrauch

Die Lenkung erfordert auf kurvigen Terrain recht große Lenkeinschläge und könnte etwas mehr Rückmeldung vom Asphalt liefern. Beim Anlenken aus der Null-Lage bauen sich die Gegenkräfte darüber hinaus mit etwas Verzögerung auf. Dass der Togg eher auf der komfortablen als der dynamischen Seite angesiedelt ist, dokumentieren unabhängig davon die ausgeprägten Wankbewegungen seiner Karosserie in Wechselkurven sowie die deutliche Untersteuerneigung. Längsdynamisch gibt er sich hingegen keine Blöße.

Die 320 kW (435 PS) Systemleistung der getesteten Allradversion – übrigens die Top-Variante der Baureihe – sorgen zusammen mit 700 Newtonmeter Drehmoment für einen überaus druckvollen Antritt und dafür, dass die 100-km/h-Marke schon nach sportiven 4,2 Sekunden fällt. Elektro-Autotypisch wird die Höchstgeschwindigkeit elektronisch abgeregelt, hier bei 185 km/h.

Der Testverbrauch fällt allerdings mit 27 Kilowattstunden auf 100 Kilometern recht hoch aus. Da ist selbst ein nur etwas schwächerer, aber 200 kg schwererer Porsche Macan 4 mit 24,1 kWh deutlich sparsamer. Mit einer Nettokapazität des Lithium-Ionen-Akkus in Höhe von 86,3 kWh kommt der Togg zudem auf nur überschaubare 319 km Reichweite. Der Minimal-Verbrauch beträgt im Test 24 kWh, woraus sich 359 Kilometer ohne Ladestopp ergeben. Die maximale Ladeleistung liegt laut Togg bei 180 kWh – wir erreichten allerdings maximal nur 147 kW. Mit der reichhaltigen Serienausstattung – Meridian Soundsystem, vegane Lederpolster, Glasdach und rundum beheizbare Sitze sind zum Beispiel aufpreisfrei – werden für den Togg laut Konfigurator 49.200 Euro fällig, was angesichts der Konkurrenz relativ günstig ist. Kaufen kann man das SUV derzeit nur online über die zuvor gelan-

dene „Trumore“-App. Fürs Anschauen und Probefahren stehen mobile Experience Center zur Verfügung, während Wartung und Reparaturen bei Bosch Car Service-Stützpunkten ausgeführt werden sollen. Davon meldet die Togg-Homepage derzeit indes nur drei: in Berlin, Bottrop und Herzogenaurach. Aus dem Blickwinkel des klassischen Autokäufers ist dies ein eher noch unkonventionelles Vertriebsmodell. Man darf also gespannt sein, inwieweit es den Segen der Kundschaft findet und sich in entsprechenden Verkaufszahlen niederschlägt. ■

FAZIT

Elmar Siepen



Beim Togg 10X V2 4More, dem Spitzenmodell der Baureihe, bekommt der Kunde dank reichhaltiger Ausstattung viel Auto fürs Geld. Die längsdynamischen Eigenschaften sind ohne Tadel, das querodynamische Talent ist allerdings begrenzt. Auch bei Effizienz und Bedienung bleibt viel Luft nach oben.

+ **Gute Verarbeitung,** sprintstark, komfortabel, relativ günstig

- **Hoher Verbrauch,** überschaubare Reichweite, komplexe Bedienung

Kurz und bündig

Verkaufsstart:
Bereits im Handel

Einstiegsmodell:
41.200 €

Highlights:
Umfangreiches Infotainment-Angebot, üppige Serien-Ausstattung

Fahrleistungen:
0-100 km/h:
4,2 Sekunden

Höchstgeschwindigkeit:
185 km/h

Kofferraumvolumen:
441 – 1515 Liter

Testverbrauch:
27,0 kWh/100 km

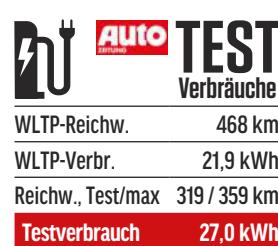
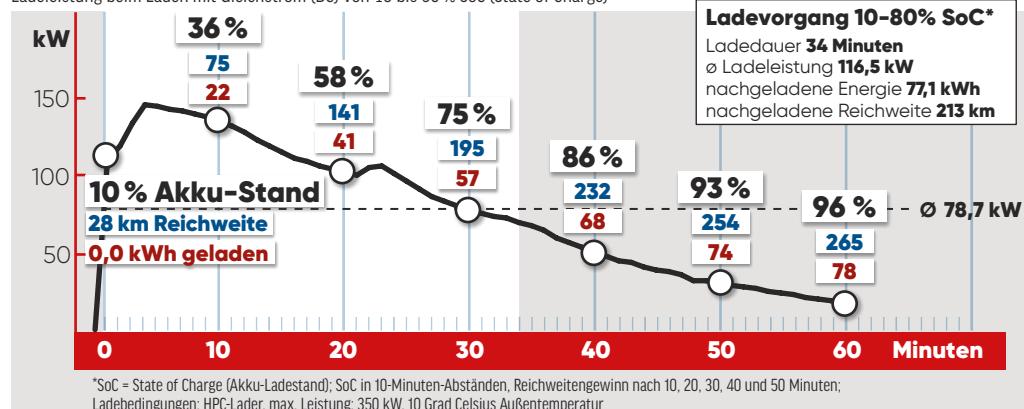
Technische Daten Togg 10X V2 4More

E-Motor: v./h.: permanenterregte Synchronmaschinen, Systemleistung: 320 kW / 435 PS; Systemdrehmoment: 700 Nm; Lithium-Ionen-Akku, 86,3 kWh (netto), brutto: 88,5 kWh, 400 Volt; Konstantübersetzung; Allradantrieb; Fahrwerk v.: McPherson-Federbeine, Querlenker, Stabilisator; h.: Mehrfachlenkerachse, Federn, Dämpfer, Stabilisator: ESC (ESP); Bremsen: v. innenbel. Scheiben; h. Scheiben; ABS, Bremsassistent; Bereifung: 235/50 R 19 H, Lassa Competus H/H2; L/B/H 4599 / 1886 (2100)² / 1676 mm; Radstand 2890 mm; Leergewicht/Zuladung 2248 / 495 kg; Kofferraumvolumen: 441 – 1515 l; Typklassen: HP 19 / VK 20 / TK 21; Messwerte: 0-100 km/h in 4,2 s; Höchstgeschw.: 185 km/h; Reichweite: 319 km; Bremsweg aus 50 / 100 / 150 km/h kalt: 9,2 / 37,7 / 83,4 m, aus 100 km/h warm: 36,9 m; Grundpreis 49.200 €

¹ Werksangaben; ² Breite mit Außenspiegeln

LADEN IM PRAXISTEST

Ladeleistung beim Laden mit Gleichstrom (DC) von 10 bis 96 % SoC (State of Charge)



Camping-Tour à la provençale

Provence, Seealpen, Côte d'Azur: Wir bereisen Südfrankreich in einem Forster T 669 EB Coupé und genießen die Region abseits der Touristenmassen

[TEXT Martin Urbanke FOTOS Martin Urbanke, Hersteller (3)]

Südfrankreich gilt vielen Wohnmobilisten als Sehnsuchtsziel: Die glamourösen Promenaden der Côte d'Azur sowie die kulturhistorischen Städte und Stätten in der Provence ziehen Jahr für Jahr zigtausende Urlauber in ihren Bann. Wer den dadurch unvermeidlichen Trubel und die teils strammen Preise umgehen möchte, sollte allerdings in die Nebensaison ausweichen. Wir waren von Ende Mai bis Mitte Juni an der berühmten Küste sowie im bergigen Hinterland unterwegs: Bei meist herrlichem Wetter und in teilweise menschenleeren Regionen entfaltet die Landschaft einen unwiderstehlichen

Reiz, den man mit dem Reisemobil besonders intensiv genießen kann.

Auch wenn unser Reisebegleiter, der Forster T 669 EB Coupé, nicht unbedingt auf Autarkie spezialisiert ist, bietet seine Technik dennoch ausreichend Reserven, um einige Tage ohne die Infrastruktur eines Campingplatzes auszukommen: 100 Liter Frischwasser, 90 Liter Abwasser, ein 95-Ah-Akku und nicht zuletzt der riesige Kühlschrank (142 Liter) machen es leicht, sich zumindest vorübergehend von den belebten Touristik-Zentren abzukoppeln. Gerade wer die Stille und Weite der Seealpen erkunden möchte, ist froh, nicht auf Stroman-

schluss und Entsorgungsstation angewiesen zu sein. Vielmehr genügt ein stilles Eckchen auf einem der vielen, einfachen Stellplätze, die sich selbst in den entlegensten Winkeln des Mercantour-Gebirges noch finden lassen. So bleibt mehr Zeit für Tageswanderungen in glasklarer Bergluft auf gut ausgezeichneten Routen, auf denen es neben Gämsen und Murmeltieren sogar Wölfe zu entdecken gibt. Doch die scheuen Räuber machen sich selbst in Touristenarmen Zeiten rar. Völlig ungestört beobachten kann man die Tiere jedoch in den naturbelassenen Gehegen des Alpha-Parks nahe Saint-Martin-Vésubie (puremontagne.fr). >

Der Ausblick auf das leuchtend türkisblaue Wasser des Lac du Castillon verzaubert und versetzt einen unmittelbar in Urlaubsstimmung



Grundriss für Paare: Trotz recht kompakter Abmessungen verwöhnt der schmale Teilintegrierte zwei Reisende mit viel Platz und Komfort sowie Zwei-Meter-Einzelbetten. Optional bieten ein Hubbett und eine umbaubare Sitzecke zusätzliche Schlafplätze. Das Bad mit schwenkbarer Waschtischwand ermöglicht eine großzügige Duschkabine, der Kühlschrank gegenüber fasst üppige 142 Liter Volumen, was die Autarkie auf Touren durch das einsame Hinterland nachhaltig erweitert



Die Markise ist 3,50 Meter breit und schützt beim Frühstück vor greller Sonne oder feinem Regen (Comfort-Line Paket, 1990 Euro)



Details wie der Außenanschluss an die Gasversorgung, das digitale Ford-Cockpit samt Rückfahrkamera oder das Gewürzregal erleichtern das Leben an Bord. Der Teilintegrierte bietet einen luftig-hellen Wohnraum, und in die geräumige Heckgarage (bis 300 kg Zuladung) passen dank der großen Tür locker zwei Fahrräder. Praktisch: Hier gibt's einen Anschluss für die Außendusche



Nicht nur auf der Anfahrt zu dieser abgelegenen Sehenswürdigkeit erweist sich unser Reisemobil als gute Wahl. Mit dem kräftigen 165-PS-Turbodiesel klettert der Forster mühelos die teils kräftigen Steigungen empor, die optionale Achtstufen-Automatik entlastet dabei den Fahrer von lästiger Schaltarbeit. Wer möchte, kann per Schaltwippen am Lenkrad manuell eingreifen, was jedoch nicht darüber hinwegtäuscht, dass die Sprünge vom zweiten zum dritten sowie in den vierten Gang bei Passfahrten etwas groß ausfallen. Dafür besticht das Forster-„Coupé“ mit seinem schmalen Aufbau, was das Manövrieren auf den engen Bergsträßchen erleichtert.

Das Beste ist aber, dass der Wohnraum sehr geräumig ausfällt: Das offene Raumkonzept, die enorme Stehhöhe, helle Möbelfronten und viel Licht schaffen ein luftiges Ambiente. Hinzu kommt ein Bad mit schwenkbarer Trennwand, die den Waschtisch zugunsten einer geräumigen Duschkabine über den WC-Sitz verbannt. Auch die beiden Zwei-Meter-Einzelbetten mit verbindender Polstereinlage dazwischen sorgen für gehobenen Komfort.

Die gemütliche Sitzzecke mit einem ebenso großen wie soliden Tisch, der zudem auf ein störendes Standbein verzichtet und sich stattdessen an der Wand abstützt, die zweckmäßige Küchenzeile und der bei BBQ-Fans gepräsene Außenanschluss an die Gasvorräte (zwei Flaschen mit je elf Kilogramm) verdienen ebenfalls ein Lob. Die LED-Beleuchtung spart zwar Energie, sollte aber für mehr Gemütlichkeit dimmbar sein, und ein paar Vorhänge im Schlafabteil würden die Wohnlichkeit steigern. Doch das sind Kleinigkeiten, die den Charme des durchdachten und modern gestylten Ausbaus nicht wirklich schmälern. Auch daran, dass die Schrankklappen gern mit lautem Knall zuschlagen, gewöhnt man sich, doch ein Soft-Close-Mechanismus wäre wünschenswert.

In der Nebensaison herrscht Ruhe im Hinterland – bis zur Lavendel-Blüte
Zumal ein Urlaub in der Provence zu dieser Jahreszeit Ruhe und Gelassenheit verströmt. Am sonst so belebten Lac de Saint Croix sind nur wenige Touristen unterwegs. Verlässt man den See und die anschließende Verdon-Schlucht, deren spektakuläre Panorama-Straßen man unbedingt abfahren sollte, verlieren sich die Camper immer weiter. Schon am ebenfalls türkisblau strahlenden Lac du Castillon trifft man kaum noch andere Reisemobile. Ein Zwischenstopp in Castellane lohnt sich nicht nur wegen der zentralen Lage. Das charmante Städtchen verzückt mit seinen mittelalterlichen Gassen, der pittoresk gelegenen Kapelle oberhalb des Ortes (Zwei-Stunden-Wanderung) sowie einem ruhig gelegenen, kommunalen Stellplatz. >



Panorama am Col de la Cayolle. Der teils sehr enge Pass ist für Fahrzeuge über 4,5 Tonnen tabu



Das charmante Städtchen Castellane empfiehlt sich als Zwischenstopp



Nationalpark Mercantour: Neben dem Wolf zählen ...



... Murmeltier und Gämse zu den Bewohnern der ...



Paddel-Tour: Lac de Saint Croix und Verdon-Schlucht aus nächster Nähe erleben



... ursprünglich wilden und einsamen Bergwelt

Côte d'Azur für Aktive

Am Plage de l'Almanarre südlich von Hyères tummeln sich die Kite-Surfer. Wer es ruhiger mag, wandert durch den benachbarten Nationalpark Port-Cros und erlebt spektakuläre Ausblicke auf die tosende Brandung oder erkundet die Halbinsel mit dem Fahrrad. Lohnendes Tagesziel: Exkursion auf die autofreie île de Porquerolles





Ab Mitte Juni beginnen die Lavendelfelder zu blühen. Das zieht dann auch die Urlauber in Scharen an

Hier lässt sich zudem – wie vielerorts in Frankreich – Abwasser entsorgen und Frischwasser aufnehmen. Die Läden im Ort bieten eine willkommene Gelegenheit, die Vorräte aufzufüllen, bevor man nacheinander die hinreißend schönen und spektakulär in die Landschaft geprästen Schluchten Col de Daluis, Col de Cians oder auch den berühmten Col de Turini auf eigener Achse abfahren kann.

Hat man genug von Kurven und Bergen, ist das Mittelmeer nicht mehr weit. Die Küsten zwischen Menton im Osten und Marseille im Westen bieten für alle etwas: Glamour in Monaco und Saint Tropez, Kultur in Nizza, traumhafte Badebuchten sowie immer noch die ein oder

andere unbekannte Perle, etwa die Halbinsel Giens südlich von Hyères – die Möglichkeiten sind schier endlos, nur Einsamkeit findet man hier nicht mehr.

Gleiches gilt für jene, die die blühenden Lavendelfelder in der Hochebene um Valensole erleben wollen: Entfalten die Sträucher Mitte/Ende Juni ihre violette Pracht und verzaubern die Landschaft mit ihrer Magie, strömen Urlauber, Nachwuchs-Models und Hobby-Fotografen in Scharen heran und stürmen im Sonnenuntergang die Felder auf der Jagd nach dem schönsten Instagram-Motiv. Wohl dem, der seinen Stellplatz reserviert hat und das hektische Treiben betrachten kann – in aller Ruhe. ■

Tipps für eine Camper-Reise in die Provence

- Reisezeit: Von Mitte Juni bis Ende August ist der Süden Frankreichs ein sehr gut besuchtes Reiseziel. Wer kann, sollte daher entweder im Herbst fahren oder sich schon im Mai auf den Weg begeben. Wer die Lavendel-Blüte Ende Juni erleben will, muss mit mehr Trubel rechnen.

- Vorbuchen: Selbst in der Nebensaison ist es ratsam, an der Côte d'Azur sowie in der Region Valensole (Lavendel-Felder) einen Platz zu reservieren. Ansonsten muss man weite Anfahrten, hohe Preise oder andere Kompromisse hinnehmen.

- Checken: Fahrzeuge über 3,5 Tonnen benötigen „Angles Morts“-Aufkleber. Je nach Route wird die Autobahn-Maut per Kamera registriert (Free Flow) und muss binnen 72 Stunden beglichen werden. In Ballungsräumen sind „Crit'Air“-Aufkleber gefordert, die man nur vorab und online bestellen kann (certificat-air.gouv.fr).

- Entsorgung: Wer mit dem Reisemobil in Frankreich unterwegs ist, findet in der Regel ohne Probleme eine Stelle, um Abwasser und Toiletten-Kassette zu leeren oder Frischwasser aufzufüllen. Viele Gemeinden, Tankstellen, Rast- und Stellplätze bieten entsprechende Service-Stationen an.



Abseits der lebhaften Küstengebiete locken Berge mit epischen Pässen – und Ruhe

Technische Daten

4-Zylinder, 4-Ventiler, Turbodiesel (Euro 6), SCR-Kat; 1996 cm³, 121 kW / 165 PS bei 3500 / min; max. Drehmoment 390 Nm bei 1750 / min; 8-Stufen-Automatik; Vorderradantrieb; L/B/H 6690 / 2150 / 2850 mm; Radstand 3750 mm; Bereifung: 235/65 R 16C, Conti VanContact Eco; Leergewicht/Zuladung: 2835 / 665 kg; Anhängelast gebr./ungebr.: 2000 / 750 kg; Höchstgeschwindigkeit: 130 km/h; Verbrauch: 10,5 l D/100 km; Auf-/Ausbau: Stahlblech/GfK, Isoliermaterial-Stärke Wand/Dach/Boden 30 / 30 / 54 mm; Sitz/Schlafplätze: 4 / 2 (Opt.: 4); Bettenmaße: je 2,01 x 0,78 m (Einzelbetten, längs), 1,88 x 1,01 m (Hubbett, optional); Frisch-/Abwasser: 100 / 90 l; Kühlschrank: 142 l; Gas: 2 x 11 kg; Küche mit Zweiflammkocher; Gasheizung Truma Combi 4; Bordbatterie 95 Ah; Grundpreis 58.690 Euro (inkl. Aut.); Travel Line 3900 Euro (u.a. mit: 165 PS, XL-Aufbautür, Zentralverrieg., HeKi Bad, grauem Außenfond, Rahmenfenster, Rückfahrkam.); Silver Dust Edit. 1890 Euro (Fahrerhaus silber, 16"-Alu-Räder)

Alle Daten Werksangaben



Wichtige Kette

Der Zahnriemen wird oft mit einer tickenden Zeitbombe verglichen, da ein Defekt schnell in einem Motorschaden enden kann

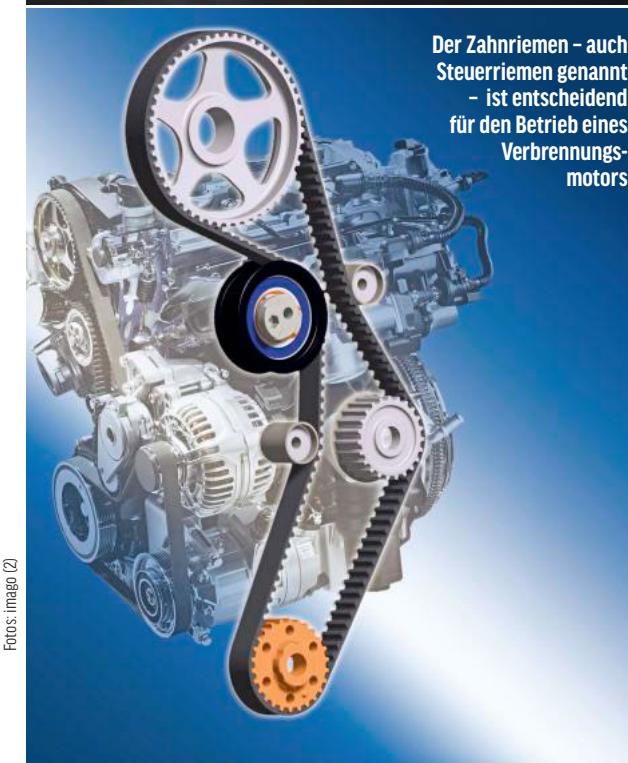
Der Steuerriemen verbindet Kurbelwelle und Nockenwelle miteinander. Er überträgt die Bewegung der Kurbelwelle auf die Nockenwelle, die so Ein- und Auslassventile des Motors steuert. Die Ventile versorgen den Motor mit dem Luft-Kraftstoffgemisch, durch dessen Verbrennung die Kolben angetrieben werden. Wenn der Zahnriemen reißt, ist der korrekte Öffnen-Schließen-Rhythmus nicht mehr gegeben. Ventile können geöffnet zur Ruhe kommen und mit dem Kolbenboden kollidieren. Das kann einen schwerwiegenden Motorschaden zur Folge haben. Neben der Nockenwelle treiben Zahnriemen oft auch Wasser- oder Einspritzpumpen oder die Servolenkung an.

Kosten und Intervalle für den Zahnriemenwechsel

Die hohen Kosten für den Zahnriemenwechsel ergeben sich zum einen aus der Komplikation des Motors und zum anderen aus der Position des Zahnriemens. Meist befindet er sich nah am Motor, was bei einigen Modellen sogar den Ausbau des ganzen Motors notwendig macht. Mit etwas über 300



Als Alternative zum Zahnriemen ist in vielen Autos die Steuerkette zu finden



Der Zahnriemen – auch Steuerriemen genannt – ist entscheidend für den Betrieb eines Verbrennungsmotors

Euro muss man bei einem Wechsel in der Regel immer rechnen.

Das Intervall für einen Zahnriemenwechsel fällt je nach Hersteller und Modell unterschiedlich aus. Es richtet sich zum einen nach der Laufleistung des Wagens und zum anderen nach dessen Alter. Die Laufleistung, nach der ein Austausch fällig wird, liegt in der Regel zwischen 60.000 und 180.000 Kilometern.

Was passiert, wenn der Zahnriemen reißt?

Da der Zahnriemen die Ein- und Auslassventile steuert, würden die Ventile bei einem gerissenen Zahnriemen im falschen Rhythmus öffnen und auf die Kolben prallen. Wer Glück hat, muss bei einem gerissenen Zahnriemen nur Ventile und Zylinderkopf erneuern. In vielen Fällen ist der Motorschaden jedoch so schwerwiegend, dass er nicht behoben werden kann.

Wie oft muss der Zahnriemen überprüft werden?

Für jedes Automodell mit Zahnriemen schreibt der Hersteller ein Intervall für den Wechsel vor. Das ist abhängig von Laufleistung und Alter des Autos – je nachdem, welcher Faktor zuerst überschritten wird. Spätestens alle 30.000 Kilometer wird jedoch eine Überprüfung empfohlen. **Johannes Beck**

**EINGE-
SCHRÄNKTE
FAHRDYNAMIK**
So sportlich er aus-
sieht: Der Range
ist schwer

**ÜPPIGES
LADE-
VOLUMEN**
591 bis 1383 Liter
sind eine Kampf-
ansage



Hohe Ansprüche

**BREITE
ANTRIEBS-
PALETTE** Benziner,
Diesel, Hybride und
sogar Elektro-
Antriebe





- + Gute Offroad-Performance**, edle Ausstattungen, viel Platz, extravaganter Auftritt und gediegener Komfort
- Hohes Gewicht**, höhere Verbräuche, wenig Fahrdynamik, relativ teuer

TOP OFF-ROAD-QUALITÄTEN Mit Allrad, stabilem Unterbau und Terrain-Kontrolle

ÜBERAUS SPORTLICH
Zielgenau und sicher wieselt der kompakte Schwede ums Eck

GUTES PLATZ-ANGEBOT Vier Erwachsene halten es im Volvo auch länger aus

- + Gutes Platzangebot**, sparsame Antriebe, sicheres Fahrverhalten, leicht bedienbar, feine Verarbeitung, Sicherheitsausstattung
- Recht teuer**, komfortablere Dämpfer kosten extra, regelt bei 180 km/h ab



Diese zwei Kompakt-SUV sind zwar selbst gebraucht ganz und gar nicht günstig zu haben. Doch Range Rover Evoque und Volvo XC40 liefern dafür das geballte Premium-Gefühl bis in den letzten Winkel

Markantes Design bei aufrechter Silhouette und ein ebenso hoher Qualitätsanspruch bei Technik, Materialien und Verarbeitung – ohne Frage stechen Range Rover Evoque und Volvo XC40 aus der Masse der Kompakt-SUV hervor. Dabei sind beide gerade mal rund 4,40 Meter lang (Evoque 4,37, Volvo 4,42 Meter) –, werden ihrem ganz besonderen Marken-Image aber absolut gerecht. Der Brite gibt sich als feudales City-Accessoire, der Skandinavier als stilsicheres Schweden-Wohnzimmer. Klar, dass es so viel Besonderheit nicht zum Schnäppchen-Tarif gibt. Fünf Jahre alte, gepflegte Einstiegsvarianten sind für etwa 20.000 Euro beim Händler zu haben. Alles, was jünger oder besser ausgestattet ist, wird auch gleich teurer. Für Topmodelle mit viel Leistung und Allradantrieb können Interessenten gern auch mit 35.000 Euro kalkulieren. Doch welches der beiden Modelle überzeugt am Ende mehr? >

einer guten Übersicht. Durch die aufrechte Sitzposition entsteht hier zudem ein besonders ausgeprägtes SUV-Gefühl.

Im Innenraum präsentiert der Evoque hochwertige Materialien, darunter nachhaltige Stoffe aus recycelten Kunstfasern. Viele Assistenzsysteme sind bereits serienmäßig an Bord, darunter Spurhalter, Müdigkeitswarner und Rückfahrkamera. Der XC40 wirkt etwas schlichter, ist aber hervorragend verarbeitet und akustisch besser gedämmt – insbesondere bei höheren Geschwindigkeiten punktet er mit der ruhigeren Geräuschkulisse im Vergleich. Beim Fahrkomfort überzeugt der Evoque sogar trotz großer 20-Zoll-Bereifung mit guter Federung und hoher Stabilität auf schlechten Straßen. Er kommt ohne adaptive Dämpfer aus, zeigt aber dennoch >

Die Varianten



LAND ROVER DISCOVERY SPORT Teilt sich mit dem Evoque Plattformkomponenten und Antriebe.



VOLVO XC40 PURE ELECTRIC Seit 2025 nennt Volvo den kompakten Voll-Elektriker EX40



Ins Heck des Evoque passen 591 bis 1383 Liter Gepäck

Modellgeschichte

Der erste Evoque kam bereits 2011 auf den Markt, die äußerlich nur wenig veränderte zweite Generation startete 2019. Einen Dreitürer oder ein Cabriolet gibt es seither nicht mehr. Im Sommer 2023 spendierte Land Rover ein umfangreiches Facelift.

Empfehlenswerte Antriebe

Die Vierzylinder-Motoren der zweiten Generation entsprechen denen des Jaguar E-Pace. Die Allradmodelle verfügen über ein Mild-Hybrid-System mit 48V-Lithium-Ionen-Akku im Fahrzeugboden. Zusätzlich kam im April 2020 ein Plug-in-Hybrid.

Modell	P160	P300 AWD	D165
Zylinder/Ventile pro Zyl.	4 / 4; Turbo	4 / 4; Turbo	4 / 4; Turbodiesel
Hubraum cm ³	1497	1997	1998
Leistung kW/PS	118 / 160	221 / 300	120 / 163
Max. Drehmoment Nm	260	400	380
Verbrauch l/100 km (NEFZ)	6,8 S	7,9 S	5,0 D
Höchstgeschw. km/h	199	242	206

Alle Daten Werksangaben

Empfehlenswerte Ausstattungen/Extras

Serienmäßig sind bereits LED-Scheinwerfer, 17-Zoll-Alu-Räder und 10,0-Zoll-Touchscreen. Wie bei Land Rover üblich dreht sich darüber alles um die Ausstattungslinien S, SE und HSE. Dazu spendierten die Engländer regelmäßig gut gefüllte Sondermodelle. Die SE-Varianten sind ein prima Kompromiss.

Preise/Laufleistung

Modell	P160	P300 AWD	D165
2020	19.647 € / 57.000 km	33.312 € / 57.000 km	29.990 € / 85.000 km
2021	21.608 € / 46.000 km	37.897 € / 46.000 km	33.375 € / 69.000 km
2022	23.835 € / 35.000 km	-	-

Durchschnittliche Verkaufspreise für das jeweilige Basismodell und die durchschnittliche Laufleistung der verkauften Fahrzeuge; beide Werte ermittelt von der Deutschen Automobil Treuhand (DAT)

Fotos Aleksander Perkovic

GTÜ Prüferfahrung

Alter in Jahren	1-3	4-5	6-7	8-9	>9
Fahrwerk	■	■	■	■	■
Lenkung / Spurstangen	■	■	■	■	■
Bremsanlage	■	■	■	■	■
Karosserie	■	■	■	■	■
Bodengruppe	■	■	■	■	■
Licht / Elektrik	■	■	■	■	■
Öldichtigkeiten	■	■	■	■	■
Motor / Antrieb	■	■	■	■	■
Abgasanlage	■	■	■	■	■

Auch wenn englische Autos nicht den besten Ruf in Sachen Zuverlässigkeit haben: Die Prüfingenieure der GTÜ bescheinigen dem Range Rover Evoque ein vorbildliches Zeugnis. Auffällig sind Modelle mit Offroad-Einsatz.
Die häufigsten Mängel
 Gebrochene Federn, Reifendruck-Kontrollsystem, abgefahrenen Reifen, verschlissene Bremsen

■ Durchschnitt, ■ besser, ■ schlechter als Durchschnitt aller geprüften Autos, ■ keine Angabe zur Mängelstatistik





Im Innenraum des Evoque geht es nobel zu mit Velours-Lenkrad und teils recycelten Textilstoffen. Die Sitze sind flauschig und bequem, und Platz gibt es in der zweiten Reihe sogar mehr als in der ersten Generation



ein ausgeglichenes Komfortniveau. Der Volvo wiederum lässt sich mit dem optionalen Four-C-Fahrwerk sehr klar abstimmen: von komfortabel gleitend bis straff-sportlich per Knopfdruck. Insgesamt wirkt der XC40 etwas leiser und kultivierter.

Im Kapitel Motor/Getriebe setzt der Range hauptsächlich auf Mild-Hybrid-Kombinationen – mit 1.5- oder 2.0-Turbobenziner oder 2.0-Turbodiesel. Neunstufen-Automatik und 46-Volt-Starter-Generator sind obligatorisch – außer beim Einstiegsdiesel mit Vorderradantrieb. Die Automatiksteuerung arbeitet harmonisch, doch das hohe Fahrzeuggewicht verhagelt etwas die Fahrwerte – sowohl beim Beschleunigen als auch im Verbrauch. Der XC40 – je nach Motor mit Sechsgang-Handschaltung, Siebengang-Doppelkupplungsgetriebe oder Achtstufen-Automatik – ist leichtfüßiger und stets einen Tick sparsamer.

Der Volvo bietet einen leichten Kostenvorteil

Auch bei vergangenen Vergleichstests bewiesen beide SUV ihren ganz eigenen Fahrdynamik-Charakter. Der Evoque zeigt stets ein neutrales, sehr sicheres Verhalten, wirkt aber durch sein Gewicht weniger agil. Lenkung und Bremsgefühl sind eher zurückhaltend in der Rückmeldung. Der Volvo XC40 setzt sich hier sportlicher in Szene: Seine Lenkung arbeitet direkter, das Fahrwerk ist im Dynamic-Modus straffer abgestimmt, und er bleibt im Grenzbereich sicher sowie präzise. Bremswege und Handling profitieren zusätzlich vom geringeren Gesamtgewicht.

Bei den Kosten dürfte man am Ende mit dem Volvo etwas günstiger fahren, auch wenn beide ähnlich teuer in der Anschaffung sind. Der XC40 bietet eine üppigere Serienausstattung, bessere Garantiebedingungen und niedrigere Versicherungsklassen. Auch bei den Spritkosten fährt er Vorteile im Alltag heraus. **Markus Schönfeld**

Reduziertes Wohlfühl-Cockpit mit Volvo-typischem Hochformat-Display, aber kühlerem Ambiente als im Range. In der zweiten Reihe sitzt man aufrechter, dafür unter luftigem Himmel mit ausreichend Platz



FAZIT: Wer Wert auf Stil und Exklusivität legt, findet im Evoque einen charismatischen Begleiter. Für pragmatische Käufer mit Blick auf Effizienz und Alltagseigenschaften ist der XC40 die bessere Wahl.



Etwas kompakter im Heckabteil: Hier passen 452 bis 1328 Liter hinein

Modellgeschichte

Im Jahr 2017 ergänzte Volvo seine SUV-Palette mit dem kompakten XC40 und baute dessen Antriebspalette nach und nach aus. Drei- und Vierzylinder-Benziner, Vierzylinder-Diesel und sogar ein Elektro-Modell stehen seither zur Auswahl.

Empfehlenswerte Antriebe

Für Wenigfahrer funktionieren die Dreizylinder-Turbos in T2 und T3 (129 / 163 PS) hervorragend. Besser passen die Zweiliter-Motoren mit 197 PS (B4) oder gar 250 PS und Allrad (B5 AWD) sowie die PHEV. Diesel-Alternativen gab es nur bis 2020.

Modell	T2	B4	B5 AWD
Zylinder/Ventile pro Zyl.	3 / 4; Turbo	4 / 4; Turbo	4 / 4; Turbo
Hubraum cm ³	1477	1969	1969
Leistung kW/PS	95 / 129	145 / 197	184 / 250
Max. Drehmoment Nm	245	300	350
Verbrauch l/100 km (NEFZ)	6,4 S	7,2 S	7,2 S
Höchstgeschw. km/h	180	180	180

Alle Daten Werksangaben

Empfehlenswerte Ausstattungen/Extras

Die günstigsten XC40 starteten als Momentum-Core-Versionen ab rund 30.000 Euro. Mit an Bord: 17-Zoll-Alu-Räder, 9,0-Zoll-Infotainment, Klimaautomatik und viele Assistenzsysteme. Noch besser ausgestattet sind die Versionen Momentum Pro, R-Design und Inscription.

Preise/Laufleistung

Modell	T2	B4	B5 AWD
2020	20.338 € / 57.000 km	20.872 € / 57.000 km	29.347 € / 57.000 km
2021	21.675 € / 46.000 km	22.959 € / 46.000 km	32.284 € / 46.000 km
2022	23.453 € / 35.000 km	25.324 € / 35.000 km	35.611 € / 35.000 km

Durchschnittliche Verkaufspreise für das jeweilige Basismodell und die durchschnittliche Laufleistung der verkauften Fahrzeuge; beide Werte ermittelt von der Deutschen Automobil Treuhand (DAT)

GTÜ Prüferfahrtung

Alter in Jahren	1-3	4-5	6-7	8-9	9+
Fahrwerk	■	■	■		
Lenkung / Spurstangen	■	■	■		
Bremsanlage	■	■	■		
Karosserie	■	■	■		
Bodengruppe	■	■	■		
Licht / Elektrik	■	■	■		
Ölichtigkeiten	■	■	■		
Motor / Antrieb		■	■		
Abgasanlage	■	■	■	■	

Ganz weiß ist die Weste nicht, die die GTÜ-Prüfingenieure dem Volvo XC40 bescheinigen. Die meisten Mängel gehen aber auf nachlässige Wartung zurück.

Die häufigsten Mängel

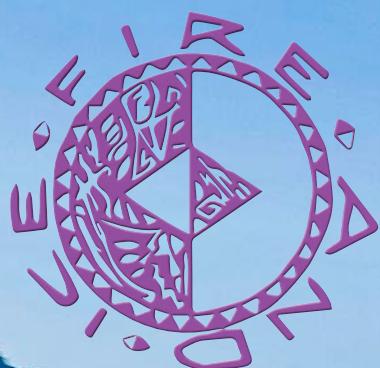
Verschlissene Bremsbeläge oder -scheiben, Scheinwerfer-Einstellungen zu hoch oder zu niedrig, Nebellicht defekt oder falsch eingestellt

■ Durchschnitt, ■ besser, ■ schlechter als Durchschnitt aller geprüften Autos, ■ keine Angabe zur Mängelstatistik

FIRE



+ ICE



40 Jahre später sind die 80er-Jahre wieder angesagt: Volkswagen erinnert sich mit einer Neuauflage des Golf Fire + Ice: Fantasievoll und detailverliebt legt der ID.3 GTX Fire + Ice gegenüber seinem Vorfahren beinahe noch eine Schippe drauf. Und dann geht es ab in die Berge, ins Land von Feuer und Eis



[TEXT Johannes Riegssinger FOTOS Hardy Mutschler]





W

ie doch die Zeit vergeht: Gefühlt gestern waren wir noch 16, 18, 20 Jahre jung – und kaum einen Wimpernschlag später sind ganze Jahrzehnte um. Aus dem Schminkspiegel schaut dir neuerdings ein Youngtimer entgegen: trotz der hohen Laufleistung zwar noch recht gut in Schuss, doch die Patina von fast einem halben Jahrhundert lässt sich natürlich trotzdem nicht verbergen. Graue Haare, Falten, leicht erhöhte Gewichtsklasse. Und dass sich auf der Reise aus den 80er-Jahren bis ins Heute noch viel mehr getan hat, wird

**Serpentinen-wedeln am Splügen-Pass:
Der GTI muss hart beißen,
um im Windschatten des ID.3 zu bleiben**

Bekanntes ID.3-Cockpit mit kleinen Farb-Details
– wirklich neu ist der Sound: „Purple Disco Machine“ haben auf VW-Wunsch den Fire + Ice-Soundtrack neu angeschoben





Bergtour: Fahrspaß mit saftigem Drehmoment – über die Pässe stromern kann der ID.3 GTX ausgesprochen gut

beim Blick durch die Windschutzscheibe offensichtlich: Früher hätte man für eine Alpen-Reise im Oktober vorsichtshalber noch Schneeketten und die dicke Winterjacke eingepackt, 2025 ist vom Winter weit und breit noch nichts zu sehen. Für unsere Zwecke nicht wirklich stilecht, aber zumindest angenehm: Vom „Fire and Ice“ der kommenden Ski-Saison verschont, feilen wir auf Sommerreifen und gut warmgefahren die Alpenpässe der Zentralschweiz hinauf und hinunter. Slalom, Parallelschwung, Serpentinen-Tricks.

Ein klein wenig fühlt sich das an wie beim letzten Klassentreffen: Irgendeiner der früheren Klassen-Clowns hat die Telefonnummern der

alten Clique aufgetrieben, du bist aus reiner Neugierde hingestieft – und jetzt liegt man sich in den Armen, schwelgt in Erinnerungen. In unserem Fall hat VW das Foto der Abschlussklasse von 1990 herausgezogen, und da war er auf einmal, der Golf „Fire + Ice“: Lackierung in „Dark Violet Perleffekt“ mit einem changegenden Farbspektrum von Aubergine-Lila bis beinahe Schwarz. Auch die Innenausstattung sorgt mit Violett-blauen Stoffbezügen für Partylaune, das Tattoo-mäßige Fire+Ice-Logo findet sich großzügig verteilt am ganzen Auto. Und egal, ob es sich um die 90-PS-Basis oder die GTI- und GTD-Modelle handelt: So ein Fire+Ice-Golf rollt immer auf kernigen 15-Zoll- >



Mit seinen 107 PS hat der Golf II GTI keine Chance gegen den starken ID.3 GTX – der Alte lässt es trotzdem herrlich krachen

Dass der ID.3 eine Tonne (!) mehr wiegt als sein drahtiger Vorfahr, lässt er sich beim Slalom kaum anmerken



Rädern daher im glanzgedrehten „Estoril“-Design und trägt den sportlichen Look eines GTI: Doppelscheinwerfergrill, teillackierte Stoßfänger, feiste Radläufe, weiße Blinker vorn und dunkel getönte Rücklichter.

Das schaltet Erinnerungen frei an die kunterbunten 80er. An aufkeimende bürgerliche Abenteuerlust zwischen Windsurf-Brett, Synthesizer-Disco-Sound und erstem Snowboard. VW packte damals den Lifestyle ans Auto, es gab Themen-Sondermodelle von „Flair“ bis „Pasadena“ – aber keines war so gut eingewurzelt wie der Fire+Ice-Golf.

Aus Vertriebsmaßnahme wird Fan-Kultur – ob das nochmal klappt?

Bereits 1986 hatte Skimoden-Tausendsassa und Wintersport-Filmer Willy Bogner seinen ersten „Fire + Ice“-Film in die Kinos gebracht, einen ebenso handlungsarmen wie actionreichen Streifen, der nicht für die ernste Botschaft da war, sondern den reinen Spaß. Sozusagen die Frühform der heutigen Red Bull-Action-Kracher, wo zwischen suizidalen Mountainbike-Jumps, Schwarze-Pisten-Eskalation und Wingsuit-Irrwitz lustvoll die Schlüsselbeine



Fünf Zoll Wachstum in 35 Jahren: Die glanzgedrehten Estoril-Räder des Golf würden aerodynamisch perfekt zum ID.3 passen – der setzt aus Stil-Gründen aber auf in Fahrzeugfarbe lackierte 20-Zöller

knacken, auf dass YouTube mit neuem Adrenalin-PR-Material gefüttert werden kann. Gute vier Jahre nach dem ersten „Fire + Ice“-Streifen brachte Bogner die noch verwegener Fortsetzung – und damit ist natürlich keine Handlung gemeint, sondern die volle Unterhaltungs-Breitseite. Der Modemacher aus München konnte mit seinen Showbusiness-Verbindungen Stars wie Roger Moore gewinnen, Gastauftritte von Walter Röhrl bis Niki Lauda machen

die Neuauflage komplett. Und Bogner schaffte es eben auch, VW-Vorstand Herbert Schuster von der Notwendigkeit eines Fire + Ice-Sonder-Golf zu überzeugen – mit jenem selbstsicheren Instinkt, der beim Surfen ganz vorn auf der Erfolgs-Welle vermutlich inklusive ist. Dass VW die Episode in nicht allzu schlechter Erinnerung haben kann, zeigt nun die Neuauflage der Fire + Ice-Idee – 35 Jahre später aber nicht mehr mit dem Golf, sondern mit dem ID.3.

Fire + Ice, das war handlungsarmes, aber actionreiches Kino – sozusagen die Frühform heutiger Adrenalin-YouTube-Clips



Auch das hat sich geändert: Vor 35 bis 40 Jahren war der Golf noch unangefochtener Mainstream-Held, mittlerweile hat er Konkurrenz durch einen vollelektrisch-zweieiigen Zwilling bekommen. Zumindest so lange, bis in nicht allzuferner Zukunft der ID.-Handlungsstrang wieder im Golf mündet. Bis es soweit ist, darf sich der ID.3 nun ebenfalls ein wenig an der Legendenbildung als später Fire + Ice-Ableger versuchen – in memoriam jener automobil unbekümmerten Jahre, als man sich das Gezerre um einen fundamentalen Wechsel der Antriebstechnologie im laufenden Betrieb beim besten Willen nicht vorstellen können.

Auf den ersten Kontrollblick ist die Fire + Ice-Werdung des ID.3 übrigens erstaunlich gut geworden, das Volkswagen-Design hat den ausgelassenen Spirit der Vorlage auf den Punkt erwischt und herrlich opulent umgesetzt: In „Ultra Violet Metallic“ knallt er einfach besser als das Original mit dem oft beinahe schwarz wirkenden Lack, die in Wagenfarbe lackierten 20-Zöller lassen das Sondermodell wuchtig auf der Straße stehen. Im Cockpit wird mit dem ZweifarbtHEMA des Fire+Ice-Golf gespielt, allerdings mit neuem Twist: Der Fahrersitz ist rot abgesetzt, der Beifahrersitz blau, gesteppte Sitzmittelbahnen sollen mit aufgesetzter Reißverschluss-Optik an das Design von Ski-Daujenjacken erinnern – ein koketter Gruß an den Kollaborationspartner Bogner.

>



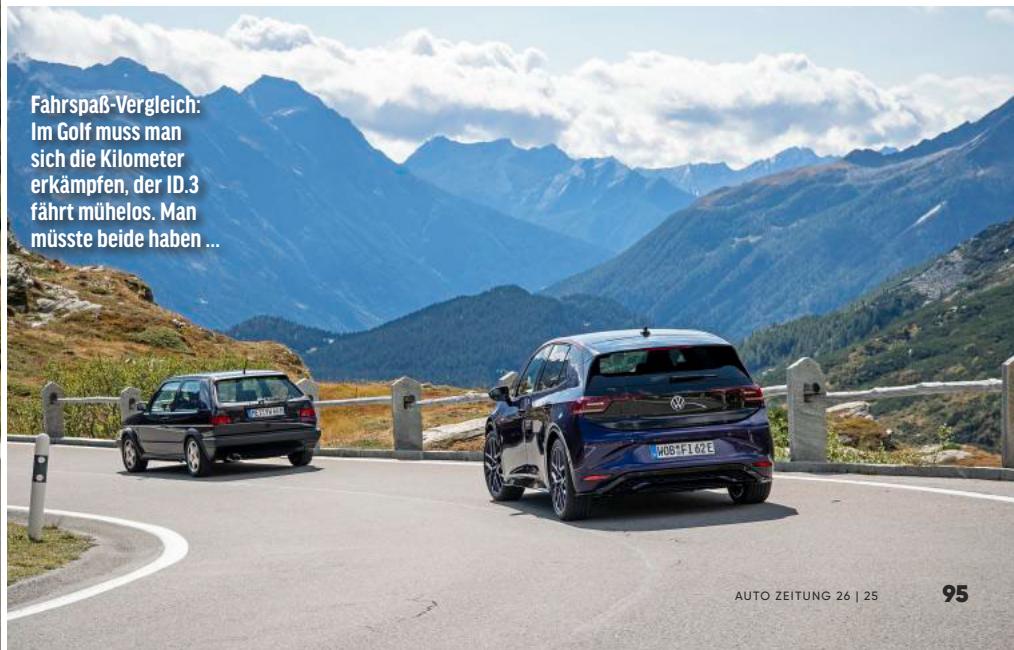
Kühlergrill-Kult: Ende der 1980er sorgten Doppelscheinwerfer noch für Überholprestige, 2025 gibt sich der ID.3 zugeknöpft



Hartplastik-Armaturenträger in Kastenform: Nur das violette Fire + Ice-Logo an der Aschenbecher-Klappe und die farbigen Fußmatten-Keder sorgen im Golf für etwas Frohsinn



Knorrig: Auf der Motorbremse die Kehren anfahren, dann entschlossen reinwerfen – 1990 ging das so



Fahrspaß-Vergleich:
Im Golf muss man sich die Kilometer erkämpfen, der ID.3 fährt mühelos. Man müsste beide haben ...

Motor ausdrehen, Gänge trocken durchreißen: Man fährt den Golf, wie man einen Handkantenschlag führt



Fahren? Das ist 35, 40 Jahre nachdem der Golf II für die deutsche Autowelt Mittelpunkt des Universums war eine echte Zeitreise. Es braucht daher einige Kilometer, bis wir uns im Golf GTI des Jahrs 1990 zurechtfinden. Kaum zu glauben, wie luftig und licht man im Youngtimer sitzt, wie gut der Überblick aus den großen, steil stehenden Scheiben auf die kompakte, kantige Karosserie ist. Der moderne ID.3 mauert seine Insassen dagegen regelrecht tresorhaft ein – wie alle Autos seiner Generation. Während man im alten Golf sofort unbekümmert in die Ecken stechen und mit verweigernem Grinsen nur Millimeter an den Felsen und Abstürzen der alpinen Pass-Straße vorbei über die Ideallinie zimmern möchte, muss man im ID.3 erst einmal ein Gefühl für die Abmessungen des Autos bekommen. Man sitzt entkoppelt von der Umwelt, getrennt vom Geschehen.



Teils, teils: Wo die Sitzbezüge der Fire + Ice-Erstauflage im symmetrischen Zweifarbmuster prangen, traut sich das neu aufgelegte Sondermodell eine asymmetrische Verteilung – links rot, rechts blau

Schade irgendwie, denn dieser Eindruck täuscht: Das moderne Auto fährt um ein Vielfaches präziser, neutral und auf den Punkt. Flüssig, entspannt, flink. Der alte Golf ist dagegen bockend unterwegs. Er will mit Kraft gelenkt werden, gibt nur ungefähre Rückmeldungen über Straßenzustand, Lenkwinkel und

Traktion zurück. Im Grenzbereich reitet man ihn ganz grob über den Daumen, die angetriebene Vorderachse wechselt dauernd zwischen leichtem Untersteuern mit seifigem Lenkgefühl und dann wieder bizeppspannenden Rückstellkräften. Seltsam. Das hatten wir überhaupt nicht so in Erinnerung.

„Knallige Farben und verrückte Muster“

Erinnerungen an ein ganz besonderes Jahrzehnt – 40 Jahre Rückblende auf „Fire + Ice“ mit Fotograf und Designer Stefan Bogner

Stefan Bogner, was muss man über dich wissen?

Ich bin 1968 in München geboren, habe Industrial Design studiert, später dann auch als Grafikdesigner und Fotograf gearbeitet. Autofans kennen mich vielleicht durch das Magazin „CURVES – soulful driving“, das ich mittlerweile seit 2011 mache. Ich habe mehr Fernweh als Heimweh, arbeite gern hart und genieße genauso gern das Leben.

Weshalb kommt uns der Name Bogner irgendwie bekannt vor ...?

Das liegt vermutlich an meinen Großeltern und der von ihnen gegründeten Bekleidungsfirma Bogner. Mein Onkel Willy hat die Firma dann zusammen mit meinem Vater Michael weitergeführt. Die Marke Bogner kennt man vielleicht auch von den deutschen Olympia-Teams, die oft Bogner-Teambekleidung trugen. Oh, und mein wilder Onkel Willy war neben





VW GOLF GTI FIRE + ICE

4-Zylinder, 2-Ventiler, 1781 cm³, 79 kW / 107 PS bei 5400 /min, 157 Nm bei 3800 /min, 5-Gang, manuell, Vorderradantrieb; L/B/H: 4040 / 1665 / 1415 mm, Leergewicht: 995 kg, 0-100 km/h in 10,5 s, Höchstgeschw.: 189 km/h, Verbrauch: 8,5 l S/100 km (Drittelmix), Preis: 31.670 Mark (1990)

Alle Daten Werksangaben

VW ID.3 GTX FIRE + ICE

Permanentmagnet-Synchronmaschine (PSM), 210 kW / 286 PS, 545 Nm; Li-Io-Batterie, 79,0 kWh, Konstantübersetzung, Hinterradantrieb; L/B/H: 4264 / 1809 / 1564 mm, Leergewicht: 1981 kg, 0-100 km/h in 5,9 s, Höchstgeschw.: 180 km/h, WLTP-Verbrauch: 14,9 kWh/100 km, WLTP-Reichweite: 591 km; Preis: 56.020 Euro

Alle Daten Werksangaben

Der Golf GTI, das war doch ein Held der Landstraße, den man mit großem Herzen und gern auch mal robustem Gasfuß ins Abenteuer führen konnte ...? Liegt es vielleicht an unserem Besucher aus dem Jahr 1990, der nach vielen Zehntausenden Kilometern eben die ganz normalen Verschleißerscheinungen zeigt?

Manchmal können Erinnerungen auch sehr ernüchternd sein

Vielleicht. Aber nur ein klein wenig. Den eigentlichen Unterschied macht, dass sich der Stand der Technik innerhalb der letzten Jahrzehnte so schnell weiterentwickelt hat. Der moderne ID.3 ist schlicht und einfach das deutlich bessere Auto, er verbindet Dynamik mit Komfort, Präzision mit Gelassenheit. Wenn es den jetzt noch mit jener lichten Transparenz gäbe, wie es die Karosserie des Golf mit sich

bringt ... Aber vermutlich müsste man dann auch mit der Lautstärke des alten Kämpfen leben, der akustischen Dünnhäutigkeit, die jeden Kieselstein in den Radhäusern zum Prasseln macht und das Mahlen der Antriebsachsen sowie das mechanische Knarzen des Vierzylinders durchs Blech zum Fahrer morst. Wobei: Wäre das so schlimm? Fühlt sich eben diese Ehrlichkeit nicht auch herrlich lebendig an? Schließlich fährt man den Golf so, wie man einen Handkantenschlag führt: entschlossen und muskulös mit einer Dauer-Injektion Adrenalin. Einen Aufmerksamkeits-Assistenten brauchst du da unter Garantie nicht, der 1990er-GTI hält dich nicht nur wach, sondern ganz in seinem Bann. Motor ausdrehen, Gänge trocken durchreißen, mit gespannten Waden in die Bremsen treten. Und von vorn. Herrlich. An unbändiger Kraft liegt der Fahrspaß-Kick

dabei freilich nicht, schließlich galt der 107 PS starke Motor des Golf GTI II schon zu seiner Zeit nicht gerade als Höllenhund. Allein das brachiale Elektro-Drehmoment des ID.3 GTX (545 Nm) führt den Klassiker herzlos vor. So lässig und hemmungslos, wie der E-VW die steilen Pass-Rampen hinaufdrängt, schafft es der Golf GTI nicht einmal bergab. Der Vergleich ist ernüchternd. Dass der ID.3 GTX eine satte Tonne mehr wiegen soll als sein kaum 1000 kg schwerer Vorfahrer, ist nicht zu glauben. Und trotzdem bleibt nach der Fahrt mehr als eine wiederbelebte Erinnerung zurück. Was den Golf in den Achtzigern und frühen Neunziger ausmachte, hat er immer noch: seinen grundehrlichen, sympathischen und mitreißenden Charakter. Der GTI II kann den knallbunten Schuss „Fire + Ice“ mit großer Selbstverständlichkeit tragen ...

seiner Arbeit für „Bogner“ Ski-Rennläufer, hat als Kameramann unter anderem für die James Bond-Filme gearbeitet und dann auch die „Fire + Ice“-Filme gedreht.

Bogner und Berge, das scheint eine echte Leidenschaft zu sein ...

Wir sind tatsächlich eine echte Draußen-Familie – ist so etwas eigentlich genetisch vererbar? Ich stand jedenfalls schon mit drei Jahren auf Skiern, für mich sind die Berge ein magischer Ort, an dem ich immer Energie ziehe.

Wann hast du das Fire + Ice-Movie zum ersten Mal gesehen?

Ganz normal bei der Premiere im Januar 1986. Ich habe zwar in der Familie immer wieder mitbekommen, dass mein Onkel den Film dreht, aber ich war 17 Jahre alt, da hat man eigene Sachen im Kopf. Blöd war nur, dass meine Kumpels nach dem Film, wenn es mich

beim Skifahren hingeschmissen hat, immer gesungen haben: „Fire-am-Steif“. Sehr, sehr lustig, ha ha ...

Fire + Ice, das ist beinahe ein kleines Synonym für die ausgelassenen, aufstrebenden, hedonistischen 80er. Oder wie siehst du das 40 Jahre später?

Oh ja, die Zeit der bunten Ballonseide-Jogging-Anzüge, lachsfarbenen Sweater, hochgeklappten Polohemd-Kragen und Föhn-Frisuren – zumindest modisch waren die Achtziger keine leichte Zeit mit den knalligen Farben und verrückten Mustern ... (lacht) Aber ehrlich gesagt sah das Leben in den 80ern doch deutlich ernster aus, als man es heute erinnert: Kalter Krieg, Atomkraft „Nein Danke“, krasse Arbeitslosigkeit ... Für mich steht das Jahrzehnt für eine kulturelle Explosion, Musik und Design haben sich damals völlig neu erfunden, das war ganz

groß, alles wurde neu gemischt. Ich bin froh, diese Zeit bewusst mitbekommen zu haben.

Wenn du wählen müsstest: Skifahren oder Autofahren?

Sagen wir es so: Autofahren kann man das ganze Jahr über, das ist schon gut. Aber Skifahren mag ich auch nicht missen. Ich habe zwar nicht mehr die ganz heftigen Tricks auf Lager, aber ich schaffe es immerhin, beim Parallelschwung noch gut auszusehen.

Außer dem Golf II und dem VW ID.3:

Welches Auto wäre für dich die wahre Inkarnation von Fire + Ice?

Ein isländischer Arctic Truck mit 42-Zoll-Reifen und mit Jeans-Stoff-bezogenen Recaro-Rennsitzten. Den gibt es übrigens wirklich.

Das Gespräch führte
Johannes Riegssinger



Vergleichstest

Für alle Fälle

Geräumige SUV gelten als ideale Alleskönner und stehen in der Kundenbeliebtheit weit oben. Recht neu im Segment ist der **VW Tayron 2.0 TSI**. Der Wolfsburger tritt hier gegen den **Mitsubishi Outlander PHEV**, den **Mazda CX-60 e-Skyactiv PHEV** und den **Kia Sorento 1.6 T-GDI Hybrid** an. Welches Modell der beste Allrounder ist? Das lesen Sie im nächsten Heft!



Fahrbericht

500 km im neuen iX3

Selten haben wir dem Erstkontakt mit einem Auto so entgegengefiebert wie im Fall des BMW iX3. Eins vorweg: Der Bayer beeindruckte nachhaltig.



Kaufberatung

French Dressing

Der überarbeitete Peugeot 308 ist ein großer Schritt nach vorn. Wir weisen anschaulich den Weg durch den Options-Dschungel.



Vergleichstest

Vier Richtige für die Stadt

Die Auswahl an smarten Stromern für geringes Geld wächst. Im Vergleichstest treten der **Hyundai Insta**, der **Renault R4 E-Tech elektrisch**, der **Fiat Grande Panda Electric** und der **BYD Dolphin Surf** gegeneinander an, um den König der City-Elektriker zu ermitteln.



Aus dem Testalltag

Der Togg T10X erregt bei der türkischen Community in Deutschland scheinbar größte Aufmerksamkeit. Redakteur Elmar Siepen musste einem äußerst interessierten Lkw-Fahrer auf dem Rastplatz unzählige Fragen zum anatolischen Stromer beantworten. Fazit des freundlichen Truckers: „Den kaufe ich mir!“

BIS ZU 25% SPAREN!

LESEFREUDE VERSCHENKEN UND SATTE RABATTE SICHERN!

RIESEN
AUSWAHL AN
ZEITSCHRIFTEN!



Das perfekte Geschenk!

Bis zu 3 Monate gratis!

Abo läuft automatisch aus!

JETZT PASSENDE ZEITSCHRIFT AUSWÄHLEN UND VERSCHENKEN:

Die jeweiligen Erscheinungsweisen und Preise erfahren Sie telefonisch oder online. Keine Kündigung erforderlich, das Abo läuft automatisch aus.

01806/369336

Rufen Sie noch heute an: Mo. bis Fr. 8 – 18 Uhr, Sa. 9 – 14 Uhr;
0,20 €/Anruf aus dem dt. Festnetz, Mobilfunk max. 0,60 €/Anruf.



www.bauer-plus.de/xmas

Diese oder weitere interessante Zeitschriften zum Verschenken finden und bequem online bestellen.





Felix freut sich über Platz. Aber Bello macht Sitz.

Raum für unendliche Möglichkeiten.
Volkswagen Nutzfahrzeuge

