Nur 2,99 Euro

AUTO STRASSENVERKEHR

Heft 26 27. November 2025

Deutschland 2,99 € · Schweiz 4,80 CHF · Österreich 3,50 €
BeNeLux 3,60 € · Dänemark 33,95 dkr · Griechenland 4,50 €
Italien 4,20 € · Slowenien 4,20 € · Spanien 4,20 €



So fährt der neue VW T-Roc

Größer, wertiger, besser? Das kann der würdige Nachfolger des Bestsellers



Top-Test VW Caravelle

Führerschein
So soll er günstiger werden

Leasing
Achtung: Jetzt Preise vergleichen lohnt



Vergleichstest BMW X3 gegen Mazda CX-60 und Volvo XC60



Fahrbericht
Mitsubishi Eclipse Cross



Test Renault Austral



Vergleichstest
MG3 gegen Dacia Sandero

Gebrauchtwagen Suzuki Jimny: cool, aber selten

Bringen Sie Ihr Leasing einen Schritt weiter.

Als Ihr Leasing- und Mobilitätspartner ist Ayvens bei jedem Schritt für Sie da.

Better with every move.

ayvens
SOCIETE GENERALE GROUP

Ayvens ist eine Marke der ALD AutoLeasing D GmbH, Nedderfeld 95, 22529 Hamburg.

BYD kommt voran, Tesla sackt ab

Selten haben sich die Gewichte bei den Automarken so schnell und stark verändert wie in den letzten Monaten. Mit traumhaften Zuwächsen bei den Zulassungszahlen im Oktober stürmt der chinesische Hersteller BYD in die Top-20-Liste. Dafür bewegt sich der Elektro-Pionier Tesla dieses Jahr nur noch im Rückwärtsgang und verliert um die 60 Prozent an Verkäufen gegenüber dem Vorjahresmonat.

Woran liegt das? Es zeigt sich eben wieder, dass Untätigkeit in der Modellpalette und mangelhaftes Marketing nicht funktionieren können. Die einstige Kultmarke mit dem einstmals charismatischen Kopf Elon Musk hat den Drive verloren. Es fehlt an neuen Modellen, neuen Inspirationen und an Elon Musk. Seine Werbewirksamkeit ist seit seinem unglücklichen politischen Ausflug verpufft, öffentliche Auftritte wurden selten. Und Werbung macht Tesla nicht.

BYD macht alles anders und auch besser. Die Autos erschließen ein Segment nach dem anderen, man baut zügig eine große Händlerstruktur auf und setzt inzwischen auf vielschichtige Werbe- und Verkaufsmaßnahmen. Und man hat eben auch mehrere Antriebskonzepte am Start. Der beliebteste BYD ist aktuell der Seal, ein Plug-in-Hybrid.

Wir sind gespannt, wo BYD in einem Jahr steht. Und wir sind gespannt, wie lange Tesla das durchhält.

Ihre Redaktion

NACHRICHTEN

4 ***AUTO aktuell*** Neues rund ums Auto

NEUHEITEN

6 ***Am Start*** VW T-Roc – Bestseller weiter verbessert und in der Basis kaum teurer. Erster Fahrbericht
10 ***Am Start*** Alfa Tonale – Mit überarbeitetem Motor wird die Topversion träger statt flotter. Warum?
12 ***Am Start*** Leapmotor B10 – So fährt der familientaugliche Elektro-SUV zum Startpreis von knapp 30 000 Euro
14 ***Am Start*** Mitsubishi Eclipse Cross – Der SUV fährt jetzt rein elektrisch und legt den Fokus auf Komfort
16 ***Am Start*** Subaru Uncharted – Mit Elektrotechnik von Toyota

TEST

18 ***Vergleichstest*** MG3 gegen Dacia Sandero – Der Kleinwagen aus China fordert den europäischen Bestseller heraus
24 ***Top-Test*** VW Caravelle 2.0 TDI 4 Motion – Langversion des von Ford produzierten T7 mit Nutzfahrzeugcharakter
28 ***Vergleichstest*** BMW X3, Mazda CX-60 und Volvo XC60 – welcher Plug-in-Hybrid ist der beste?
64 ***Test*** MG Cyberster – Sturm und Drang, aber als Strapaze
68 ***Test*** Renault Austral – Vollhybrid, leicht optimiert

KAUFBERATUNG

34 ***Der bessere Kauf*** Cupra Ateca oder Seat Ateca?

WISSEN TANKEN

38 ***Ferrari Elettrica*** Die Technik des Supersportlers
40 ***Antriebswende*** Ohne Verbrenner geht es derzeit nicht
44 ***Marktbericht*** Pkw-Neuzulassungen im Oktober
46 ***Cockpit der Zukunft*** Hypersquare statt Lenkrad bei Peugeot

SERVICE

48 ***Leasing*** Vergleichen kann viel Geld sparen
50 ***Geschenkideen*** (Auto-)Mobiles zu Weihnachten
52 ***Führerschein*** Bald günstiger – und weiterhin sicher?

LESERWAHL

54 ***Best Cars 2026*** Zwei attraktive Neuwagen zu gewinnen

GEBRAUCHTWAGEN

60 **Unter der Lupe** Der kultige Suzuki Jimny der zweiten Generation ist nicht preiswert, aber sehr wertstabil

REISE

36 ***Schau statt Stau*** Bummeln durch den Pfälzer Wald

REPORTAGE

70 ***Rallye Creme21*** Deutschlands größte Youngtimer-Tour ist fröhlich, bunt und offen für fast alles

RUBRIKEN

56 ***Automarkt*** Kleinanzeigen
58 ***Leserforum*** Briefe und Anfragen
58 ***AUTO-Rätsel*** Gewinn: 3D-Puzzle von Ravensburger
74 ***Vorschau, Impressum***

Titelthemen



16 AM START **Der Subaru Uncharted ist trotz Nähe zu Toyota eigenständig**



46 WISSEN TANKEN **Futuristische Studie von Peugeot**



10 AM START **Facelift für den Alfa Romeo Tonale**



12 AM START **Leapmotor B10 – solider Elektro-SUV**



70 REPORTAGE **Rallye Creme21 – mit Spaß unterwegs**

ALLE AUTOS IN DIESER AUSGABE

Alfa Tonale 10
BMW X3 28
Cupra Ateca 34
Dacia Sandero 18
Ferrari Elettrica 38
Leapmotor B10 12
Mazda CX-5 54
Mazda CX-60 ..... 5, 28
Mazda CX-80 5
Mercedes CLA 4
Mercedes GLB 5
MG3 18
MG Cyberster 64
Mitsubishi Eclipse Cross ... 14
Opel Grandland 49
Opel Mokka 5
Peugeot Polygon 46
Porsche Cayenne Electric .. 4
Renault Austral 68
Seat Ateca 34
Subaru Uncharted 16
Suzuki Jimny 60
Volvo XC60 28
VW Caravelle 24
VW ID. Unyx 08 5
VW T-Roc 6

S. 64 ▶



Stärkstes Serienmodell

Mit dem neuen **CAYENNE ELECTRIC** bringt Porsche auch seine zweite SUV-Baureihe mit vollelektrischem Antrieb. Als Turbo Electric ist er mit 1156 PS der stärkste Serien-Porsche aller Zeiten.

Als erster Viertürer, SUV und Nicht-Sportwagen der Marke nimmt der Cayenne bei Porsche eine Sonderrolle ein. 24 Jahre später ergänzt 2026 die neue vollelektrische Variante das Angebot – und die hat es in sich. Porsche verspricht Fahrleistungen wie im Supersportwagen und Rekuperation auf Formel-E-Niveau. Als Turbo Electric leistet der große SUV bis zu 850 kW (1156 PS), beschleunigt in 2,5 Sekunden von null auf 100 km/h, erreicht 260 km/h und rekuperiert mit bis zu 600 kW. Der 113-kWh-Akku mit doppelseitiger Kühlung soll hier eine Reichweite von 623 km nach WLTP ermöglichen, die Schnellladeleistung beträgt bis zu 400 kW. Mit Wechselstrom sind es 11 kW, auf Wunsch auch induktiv. Gegenüber dem weiter angebotenen Cayenne mit Verbrennungsmotoren ist der Stromer 55 mm länger, bietet aber fast 13 cm mehr Radstand. Er ist schon bestellbar und kostet als Electric (325 kW) ab 105 200 Euro, als Turbo ab 165 500 Euro.







GRÖSSE ZÄHLT Das neue Cockpit wartet mit der größten Displayfläche auf, die je in einem Porsche verbaut wurde. Zusätzlicher Kofferraum unter der Fronthaube

CLA jetzt auch mit Mildhybrid

MERCEDES erweitert die Antriebspalette des neuen CLA um einen 1,5-Liter-Vierzylinder-Benziner, der mit einem Achtgang-Doppelkupplungsgetriebe samt integriertem E-Motor (22 kW) kombiniert ist. Die drei Leistungsstufen des Benziners reichen von 136 (CLA 180) über 163 (CLA 200) bis 190 PS (CLA 220). Je nach Version stehen Front- und Allradantrieb (4-Matic) zur Verfügung. Die Preise beginnen bei 46 243 Euro.





Demnächst für weitere Modelle

FORD bietet sein modernes Fahrerassistenzsystem Blue Cruise künftig in Europa auch in seinen volumenstärksten Baureihen an. Ab Frühjahr 2026 können die Kunden das System, das teilautomatisiertes Fahren bis Tempo 130 erlaubt, auch für die Modelle Puma, Kuga und Ranger Plug-in-Hybrid bestellen. Auf dem europäischen Markt wurde Blue Cruise 2023 mit dem Ford Mustang Mach-E eingeführt.

Polizei zieht Raser-Auto ein

IN HEILBRONN (Baden-Württemberg) hat die Polizei den Mercedes CLS eines Mannes beschlagnahmt, mit dem er und andere wiederholt zu schnell, zu laut und zu riskant gefahren sein sollen. Der Besitzer muss nun nachweisen, dass von seinem Wagen keine Gefahr mehr ausgeht, sonst droht ihm die Verlängerung der Beschlagnahme und die endgültige Einziehung des Autos. Teilnehmer an verbotenen Fahrzeugrennen müssen Ähnliches befürchten.



Foto: Polizei Heilbronn

Wieder bis zu sieben Sitze im GLB

MERCEDES enthüllt die zweite Generation des GLB auf Basis der MMA-Architektur am 8. Dezember. Mit den jüngsten Erprobungsbildern aus der Kältekammer gewährt Mercedes einen ersten Einblick in das Interieur des Kompakt-SUV. Das optionale Hyperscreen-Cockpit mit drei großen Bildschirmen reicht über die gesamte Fahrzeugbreite. Über den bis zu sieben Insassen breitet sich ein riesiges Panorama-Glasdach aus, das auf Knopfdruck abgedunkelt und in einen Sternenhimmel verwandelt werden kann.







Neues Modelljahr

MAZDA frischt seine beiden großen SUV-Modelle auf, wobei sich die Änderungen auf Details beschränken. So sind die Dieselvarianten künftig für den alternativen Kraftstoff HVO 100 aus nachhaltigen Quellen zugelassen. Dazu kommt ein neuer Nothalteassistent. Darüber hinaus gleicht Mazda den Ausstattungsumfang der beiden Modelle an. Der CX-60 erhält das im CX-80 bereits verfügbare Hybrid-Navigationssystem, ebenso die Alexa-Sprachsteuerung. Das wirkt sich auch auf die Preise aus: Der CX-60 startet künftig bei 50 950 Euro (plus 2100 Euro), der CX-80 ab 57 550 Euro (plus 1300 Euro).

Säule macht blau

MEHRERE MILLIONEN EURO beträgt der Schaden, der in Deutschland jährlich durch den Vandalismus und Diebstahl von Schnellladekabeln entsteht. Jedes von ihnen enthält vier bis zehn Kilo Kupfer und bringt beim Hehler bis zu 50 Euro ein. An der Ladesäule entsteht ein Schaden bis zu 5000 Euro, zudem fallen Einnahmen weg. Das schwedische Unternehmen Brandfokus Ettskydd hat jetzt ein Kabel entwickelt (Foto), das Kupferdiebe mit einer lang anhaftenden, aber unschädlichen blauen Flüssigkeit markiert. Sie spritzt beim Durchtrennen aus einer Patrone in der Ummantelung. Ionity hat bereits 700 solcher Kabel bestellt, wie Brandfokus mitteilt.



Foto: Brandfokus

SUV für China

VOLKSWAGEN ergänzt sein Angebot in China mit einem rein elektrisch angetriebenen Fünfmeter-SUV. Der ID. Unyx 08 wurde in nur 30 Monaten gemeinsam mit Kooperationspartner XPeng entwickelt und kommt in der der ersten Hälfte des Jahres 2026 auf den Markt. Eckdaten: 800-Volt-Akku mit LFP-Chemie, Reichweite bis 700 km nach chinesischer Norm, Varianten mit Heckantrieb (230 kW) und Allradantrieb (plus 140-kW-Frontmotor).



KURZ NOTIERT

DONALD DUCK fährt bald elektrisch. Sein Auto, der 313, ist fast genauso kultig wie die berühmte Disney-Figur. In der neuesten Ausgabe des „Lustigen Taschenbuchs“ (erscheint alle vier Wochen) modernisiert Donald seinen Oldtimer und unterzieht ihn einem elektrischen Upgrade – natürlich nicht ohne Pannen.

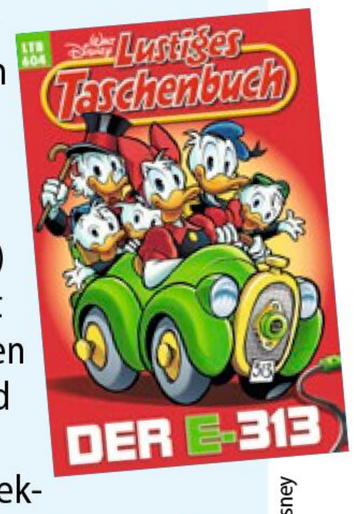


Foto: 2025 Egmont Ehapa Media/Disney

OPEL führt beim Mokka zum neuen Modelljahr eine neue Top-Ausstattungslinie ein. Ultimate kombiniert viele Extras – darunter das Matrixlicht, ein mit der Wagenfarbe kontrastierendes schwarzes Dach und 18-Zoll-Leichtmetallräder – mit rund



20 Prozent Preisvorteil gegenüber einem vergleichbar ausgestatteten Mokka GS.

AUTO-ONLINE

Neuigkeiten rund ums Auto sowie die Themen der aktuellen Ausgabe finden Sie im Internet unter der Adresse www.autostrassenverkehr.de. Unsere E-Mail-Adresse lautet: redaktion_auto@motorpresse.de. Per Fax erreichen Sie uns unter 07 11/182-19 58. Wir freuen uns auf Ihre Nachricht!

AUTO STRASSENVERKEHR Digital

Testen Sie das E-Paper von AUTO Straßenverkehr im digitalen Mini-Abo! Im Onlineshop können Sie ein digitales Kurzabonnement abschließen, das sechs Ausgaben zum Preis von **9,49 Euro** umfasst. Das Angebot gibt es nur online auf **www.autostrassenverkehr.de/epaperminiabo**

Noch immer ein Roc-Star?

Der VW T-Roc wächst in der **ZWEITEN GENERATION** nicht nur deutlich, er legt auch bei Materialanmutung und Platz zu. Was sonst noch neu ist? Das klärt der Fahrbericht mit dem Basis-Benziner.



MATRIX-LED-SCHEINWERFER
Sind optional und strahlen noch heller als die VW-Logos samt LED-Leisten an Front und Heck

Fotos: Tom Schünemann, VW

Gutes noch besser machen? Das gelang VW zuletzt mit dem Golf-Update und dem neuen Tiguan endlich wieder. Stellt sich die Frage: Folgt der neue T-Roc diesem Trend? Schließlich ist der kompakte SUV ein Bestseller und hängt sogar den Golf hin und wieder bei monatlichen Zulassungen ab.

Damit das auch so bleibt, wertet Wolfsburg den T-Roc sichtlich auf: So strahlt die zweite Generation mit beleuchteten Logos, Leuchtbändern und flexiblen Matrix-LEDs. Optisch gleicht VW ihn den aktuellen ID- und Verbrennermodellen wie dem Tiguan an. Dazu wächst er um ein gutes Dutzend Zentimeter auf 4,37 Meter in der Länge. Was er aus der zusätzlichen Größe macht? Drei Zentimeter mehr Radstand (2,63 Meter) schaffen etwas mehr Beinraum in Reihe zwei – ausreichend für den 1,74 Meter großen Autor.

Der Kofferrauminhalt wächst um 30 Liter auf 475 Liter samt höhenverstellbarem Ladeboden, der sich rund 15 Zentimeter tieferlegen oder zum leichteren Beladen aufstellen lässt. Eine 40:20:40 teil- und umklappbare Rücksitzlehne erweitert den Laderaum auf 1350 Liter. Das war es aber noch nicht mit den Variabilitätstricks: Die Beifahrerlehne legt sich mit einem Hebelzug flach nach vorn und verlängert somit den Laderaum auf über zwei Meter. Schade nur, dass VW für Kleinkram im Heck lediglich einen Taschenhalter vorsieht.

Spürbar hochwertiger und gut bedienbar

Mit Ausnahme der unverkleideten Ersatzradmulde





MEHR RADSTAND **Plus drei Zentimeter schaffen mehr Beinraum. Optional: Drei-Zonen-Klimaanlage**

30 LITER PLUS **Der Kofferraum profitiert vom Längenzuwachs. Höhenverstellbare Bodenplatte**



ZWEI LEISTUNGSSTUFEN **Den 1.5 eTSI gibt's mit 116 oder 150 PS. Beide sind kultiviert und sparsam**

investiert Wolfsburg in spürbar softere Materialien – einer der wenigen harten Kritikpunkte des Vorgängers war schließlich die lieblose Plastikwüste im Cockpit. Robuste Kunststoffe verbannt VW beim Neuen ins Untergeschoss und dekoriert Armaturenbrett, Türtafeln und Mittelkonsole mit weichen, teils hinterleuchteten Stoffen. Wie beim Golf weichen die ebenso oft kritisierten Touchflächen auf den Lenkradstegen auch beim T-Roc wieder intuitiv bedienbaren echten Tasten. Zudem sind die Anzeigen im Digitalinstrument nicht nur informationsreich, sondern höchst variabel animiert: Vom zentralisierten Drehzahlmesser über reduzierte Ansichten bis hin zur Navigationskarte lässt sich hier alles bestens ablesbar einspielen. Gleiches gilt für die Projektionen des Head-up-Displays in der Frontscheibe.
Leider integriert nun auch der T-Roc die einst ausgelagerte Klimaeinheit in das immerhin stark nachgebesserte MIB4-Infotainment samt vorgelagertem, beleuchtetem Lautstärke- und Temperaturslider. Der 12,9 Zoll große, aufgesetzte Touchscreen reagiert zügig und lässt sich dank großflächiger Kachelsymbole und des gut sortierten Menüs sowie mithilfe von Ida – der Sprachassistentin von Volkswagen – nahezu frei von Umstandskrämereien bedienen.
Der Gangwahlhebel wandert übrigens hinter das Lenkrad, was Platz in der Mittelkonsole schafft für eine induktive Ladeschale sowie den aus Tiguan und Tayron bekannten Dreh-Drück-Steller für die Verstellung von Lautstärke, Fahrmodi oder Innenlicht.



DEUTLICHER ZUWACHS
Um zwölf Zentimeter streckt sich der T-Roc in der Länge. 18-Zoll-Räder mit gutem Abrollkomfort

INFO

Umfangreiche Assistenz

Serienmäßig erkennt der T-Roc Kreuzungen sowie Fußgänger und Radfahrer, dazu ist unter anderem ein Abstandstempomat an Bord. Optional warnt der T-Roc mit Car2X-Technik vor Gefahrenstellen und unterstützt den Fahrer aktiv beim Spurwechsel. Am Ziel angekommen parkt der VW mithilfe der Remote-Funktion per Smartphone von außen und damit fernbedient ein oder aus. Der SUV kann sich bis zu fünf Parkplätze merken und selbstständig die Parkmanöver übernehmen. Wer lieber selbst rangiert, dem erleichtert das eine 360-Grad-Kamera-Ansicht. Zudem steht im T-Roc erstmals ein Head-up-Display für die Frontscheibe zur Wahl





Keinen Platz mehr hat VW dort für einen Schalthebel vorgesehen. Auch Selbstzünder sind nicht mehr im Programm. Allradantrieb sowie der neue Vollhybrid und das R-Modell starten erst 2026. Zum Marktstart verfügbar sind nur mildhybridisierte Benziner, wahlweise mit 116 PS oder 150 PS.

Höherer Komfort dank nicht zu großer Räder

Mit ersterem bahnen wir uns den Weg vom Flughafen Lissabons entlang der Küste Richtung Cascais. Im dichten Verkehrsgewimmel Lissabons kann der Travel-Assist gleich zeigen, was er draufhat: Der T-Roc schlängelt sich spurzentriert und abstandhaltend an Bussen vorbei, lässt schnelle Uber-Fahrer und flinke Liefermopeds passieren. Der SUV wechselt auch selbstständig die Spuren und passt die Geschwindigkeit im vorauseilenden Gehorsam an Tempolimits an (siehe Kasten). So kann sich der Fahrer ungestört am Federungskomfort des Stahlfahrwerks erfreuen. Das bügelt lange Wellen zwar nicht ganz so souverän aus dem sonnengegerbten Asphalt wie mit optionalem DCC-Fahrwerk. Dafür gilt unsere Empfehlung klar den optionalen 18-Zoll-Rädern (Serie: 16 Zoll), die Schlaglöcher und Querfugen besser schlucken als jene



DER DREH-DRÜCK-STELLER reguliert Fahrmodi, Lautstärke und Lichtstimmung. Auf der Fläche davor laden Handys induktiv. Der große 12,9-Zoll-Touchscreen reagiert zügig



ECHTE TASTEN statt Touchflächen auf den Lenkradspeichen. Der DKG-Wählhebel rückt nun in den Hintergrund



DIGITAL-NORMAL Vielfältige Anzeigemodi und beste Ablesbarkeit



SPÜR- UND SICHTBAR feinere Materialien als im Vorgänger, gewohnt gute Verarbeitung

20-Zöller, die auf einem anderen Testwagen montiert waren und die etwas hölzern abrollen.
Apropos: Im waldigen Hinterland kann der T-Roc nun seine sportive Seite ausleben. Mit einem Dreh am Fahrmodi-Regler dreht der 1,5-Liter-Vierzylinder williger, das Siebengang-Doppelkupplungsgetriebe schaltet schneller, und der T-Roc lenkt zackiger. Die Lenkung ist zwar leichtgängig, aber dennoch präzise und bietet für diese Klasse erfreulich gute Rückmeldung.
Auch die Regelsysteme spielen mit: Die Traktionskontrolle regelt sauber, und das ESP greift nur selten ein. Einen ESP-Sportmodus gibt es jedoch nicht. Trotzdem zaubert die Agilität dem Fahrer ein Grinsen ins Gesicht, wenn das Heck fast proaktiv mitschwenkt.

Basis-Motor mit genug Kraft für den Alltag

Mit 116 PS ist der T-Roc nicht untermotorisiert: Mitschwimmen im Verkehr gelingt auf der tempolimitierten Autobahn problemlos. Laut VW dauert der 0–100-Sprint 10,6 Sekunden. Dabei boostet beim Anfahren der Riemenstarter zusätzlich mit 56 Nm. Der eTSI mit VTG-Lader liefert bereits ab 1500/min sein maximales Drehmoment (220 Nm). Dennoch lässt der Durchzug bei Überholmanövern auf kurzen Geraden etwas zu wünschen übrig.
Dafür lässt sich die Bremse gut dosieren, obwohl der 48-Volt-Hybrid gerne rekuperierend verzögert. Während der Fahrt schaltet der Motor zudem oft nahezu unmerklich komplett ab oder legt zwei Zylinder still. Das soll – genauso wie die Miller-Cycle-Verbrennung – die WLTP-Verbräuche auf 5,5 l/100 km drücken.
Sparsam ist der T-Roc also und zumindest in der Basis relativ erschwinglich: Als Life kostet er mindestens 34 005 Euro und ist ausstattungsbereinigt kaum teurer, aber noch besser geworden.

Clemens Hirschfeld



MOTOREN UND PREISE

VW T-Roc		1.5 eTSI Trend	1.5 eTSI Life
Hubraum	cm³	1498	1498
Leistung	kW/PS	85/116	110/150
Drehmoment	Nm	220	250
bei Drehzahl	1/min	1500	1500
Länge/Breite/Höhe	mm	4372/1828/1573	
Kofferraum	l	475–1350	
Beschleunigung 0–100 km/h	s	10,6	8,9
Höchstgeschwindigkeit	km/h	196	212
Normverbrauch	l/100 km	5,5 S	5,5 S
Preis ab	**Euro**	**30 845**	**36 755**

AUTO-FAZIT

Größer, feiner, moderner, aber nur in der Basis kaum teurer: Der T-Roc wächst außen mehr als innen und mutet deutlich hochwertiger an. Bei Fahrassistenz und Infotainment ist er up to date. Allerdings kostet der längst nicht voll ausgestattete Testwagen rund 40 000 Euro.



Fotos: Hersteller

Augenwischerei?

Dem ersten Anschein nach hat sich mit dem Facelift des ALFA ROMEO TONALE gar nicht so viel getan. Ein tieferer Blick verrät jedoch: Es ist mehr passiert, als Alfa zunächst vermitteln möchte.

Der Ibrida habe nun 174 statt bislang 160 PS, der Plug-in 270 statt einst 280, heißt es in der über eine Stunde dauernden Pressekonferenz, in der das italienische Alfa-PR-Team sonst ausschweifend über Emotionalität, Sportlichkeit und die untrennbare Verbindung des Fahrers zu seinem Alfa Romeo schwadroniert. Die neuen Systemleistungen kämen von aktualisierten Berechnungsgrundlagen im Rahmen der kommenden Euro-7-Norm. Mit keinem Wort erwähnt Alfa Romeo, dass der 1,3-Liter-Benziner des Ibrida Plug-in nun 30 PS weniger leistet, da er sonst die neue „Euro 6e bis“-Norm nicht erreicht hätte. Diese Info bekommen wir erst auf Nachfrage einige Tage später – ein Dank an dieser Stelle an die deutsche Presseabteilung.

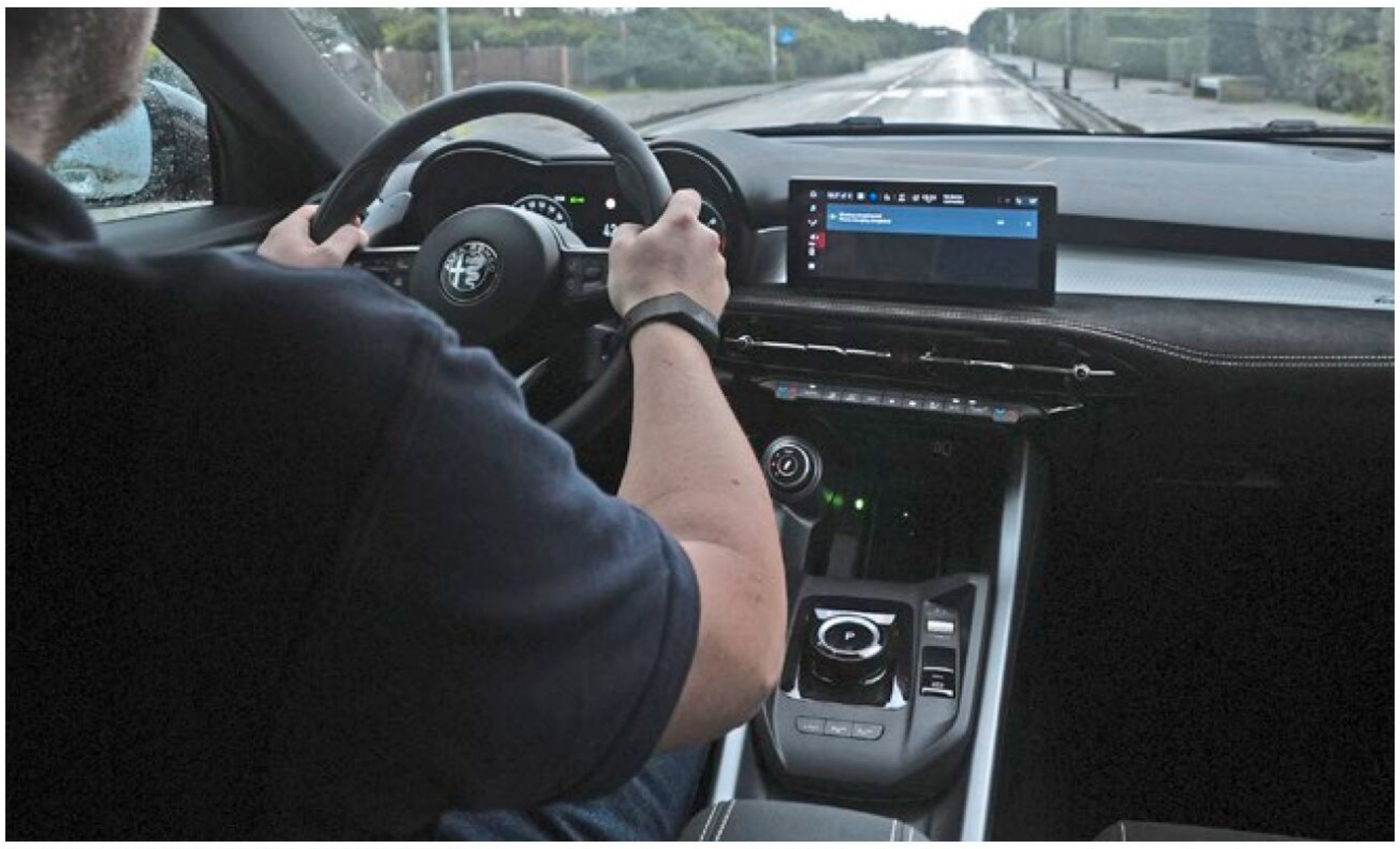
Während der Benziner also an PS verliert, leistet der E-Motor nun 94 kW (128 PS), bisher waren es 90 kW. Die Konsequenz: Beim Standardsprint ist das neue Topmodell vier Zehntel langsamer auf Tempo 100 (6,6 statt 6,2 s), und die Höchstgeschwindigkeit geht von 206 auf 195 km/h zurück.

Fühlte sich der bisherige Tonale Plug-in schon nicht nach 280 PS an, so wird das mit dem neuen nicht besser. Zwar kann auch er über den bekannten DNA-Drehregler die Fahrparameter scharf schalten, zum Sportwagen wird er aber in keiner Stellung. Alfa erklärt, die Fahrbarkeit und den Übergang von Elektro- auf Verbrennerantrieb verbessert zu haben. Spürbar ist das etwa so deutlich wie das verbesserte Handling durch die um einen Zentimeter breitere Spur. Ja, doch – richtig gelesen: einen ganzen Zentimeter!

Sehr direkte, aber viel zu leichtgängige Lenkung

Darüber hinaus wirft vor allem die Lenkung Fragen auf. Zwar behauptet Alfa, sie sei die „am direktesten übersetzte im ganzen Segment“, im Normal-Modus bietet sie jedoch kaum Rückmeldung. Viel mehr als einen laschen Lenkkringel haben wir hier nicht in der Hand. Im Dynamik-Modus verhärtet sich das System zwar und liefert einen besseren Gegendruck, der Weisheit letzter Schluss würde sich aber anders anfühlen.

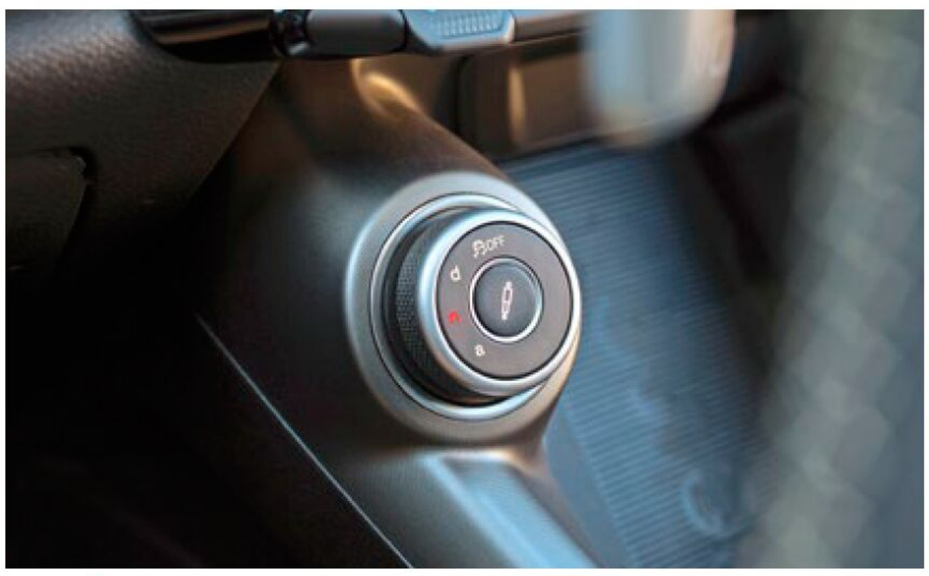
Mit dem zentralen Knopf im DNA-Drehrad lässt sich



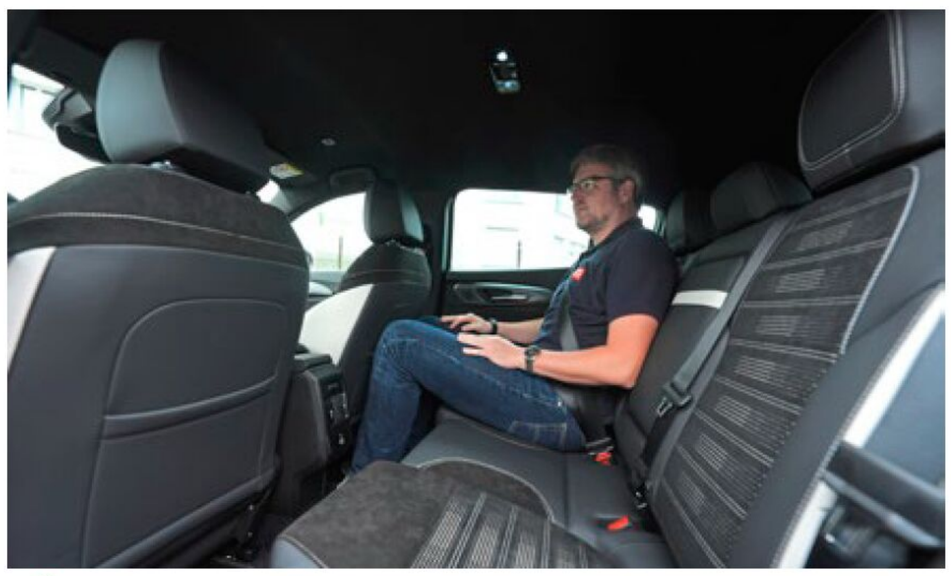
SCHALTEN UND WALTEN **Der klassische Wählhebel ist weg, jetzt drehen wir uns die Fahrstufen mit einem Rad in die gewünschte Richtung**



GANZ SCHÖNER BROCKEN **Ohne Fahrer wiegt der Plug-in 1835 Kilogramm**



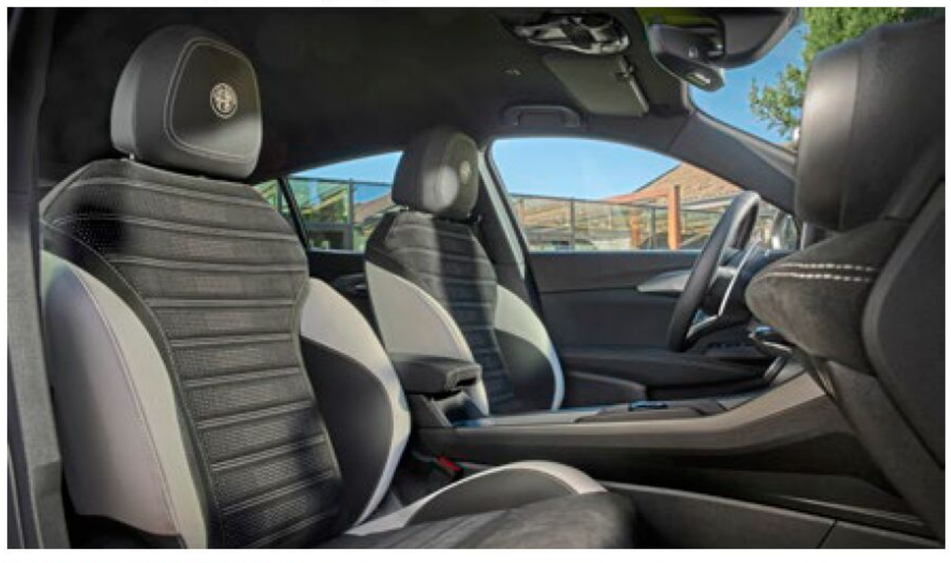
SCHÖNE IDEE **Über den mittigen Knopf lässt sich das Fahrwerk auch im Sport-Modus auf soft stellen**



FÜR ITALIENER GEBAUT? **Riesen mit fast zwei Metern Körperlänge platziert man lieber vorn**



DETAILVERBESSERUNGEN **Das Zusammenspiel von Verbrenner und E-Motor wurde verbessert**



INNERE WERTE **Neben rotem Leder ist auch diese graustufige Polster-Variante seit dem Facelift neu**

die Fahrwerkshärte separat zwischen sportlich und komfortabel anwählen. Ein unschönes Detail: Hat man den Tonale im Dynamik-Modus und schaltet das Fahrwerk zurück auf Komfort, springt auch die Lenksteifigkeit gefühlt wieder auf normal zurück. Ein vollwertiger Individual-Modus, in dem sich Ansprechverhalten, Fahrwerk und Lenkung separat einstellen lassen, würde zu deutlich mehr Fahrfreude im Tonale führen.

Neben den neuen Leistungswerten und der frischen Front mit dreidimensionalem Scudetto hat Alfa Romeo die üblichen Verdächtigen im Facelift-Ballett angefasst. Im Innenraum gibt es einen neuen Alcantara-Bezug für den Armaturenträger, und die strukturell unveränderten Sitze lassen sich wahlweise in einer neuen Schwarz-Weiß-Kombination oder in rotem Leder Cannelloni bespannen – da bekommt man gleich Appetit. Technisch neu ist eigentlich nur der Gangwahlhebel, der jetzt kein Hebel mehr ist, sondern ein Drehrad wie bei Jaguar vor 15 Jahren.

Preislich werden der Diesel (ab 41 500 Euro) und der Plug-in (ab 52 300 Euro) ein paar Hunderter teurer, der Ibrida (ab 41 400 Euro) dafür günstiger. Diesel und Ibrida liegen damit nahezu auf einem Level.

Die schleierhafte Informationstaktik hätte Alfa gar nicht nötig gehabt, denn wer einen Kompakt-SUV im sportlichen Look und mit dem gewissen Etwas an Individualität sucht, wird beim Tonale nach wie vor fündig. Mit dem Facelift tauscht er aber ein Stück Agilität gegen mehr Feinschliff ein. 61 km E-Reichweite und maximal 7,4 kW Ladeleistung sind ohnehin nicht berühmt.

Alexander Bernt

DATEN

ALFA ROMEO TONALE IBRIDA PHEV Q4

Preis	52 300 Euro

ANTRIEB

Reihenvierzylinder-Benzinmotor, vorn quer, vier Ventile pro Zylinder, Turbo, DI, Steuerkette, Partikelfilter, permanenterregter Synchronmotor, Lithium-Ionen-Batterie.

Hubraum	1332 cm³
Leistung	110 kW/150 PS
bei Drehzahl	5750/min
maximales Drehmoment	270 Nm
bei Drehzahl	1850/min
Leistung Elektromotor	94 kW
Systemleistung	198 kW/270 PS
Allradantrieb, Sechsgangautomatik	

KAROSSERIE

Länge/Breite	4522/1835 mm
Höhe/Radstand	1614/2636 mm
Tankinhalt	43 Liter
Batteriekapazität	15,5 kWh
Kofferraum	385–1430 Liter
Leergewicht (DIN)	1835 kg
Zuladung	560 kg
Anhängelast ungebremst/gebr.	700/1250 kg
Serienbereifung	235/40 R 20

FAHRLEISTUNGEN

0–100 km/h	6,6 s
Höchstgeschwindigkeit	195 km/h
Normverbrauch	3,4 Liter S + 12,3 kWh
CO_2-Ausstoß	83 g/km

AUTO-FAZIT

Mit dem Facelift wirkt der neue Alfa Romeo Tonale erwachsener, verliert aber als Plug-in an Spritzigkeit.

Nach C kommt B

Der voluminöse C10 von Leapmotor ist schon im Handel, nun folgt mit dem B10 ein Strom-SUV im **VIEREINHALB-METER-FORMAT.** Zu einem Preis, der für Aufmerksamkeit sorgt.

Bei Stellantis ist ja immer was los. Hier ein DS N°4, dort ein aufgefrischter Alfa – und nun der B10, ein E-SUV im Vereinhalb-Meter-Format eines Skoda Elroq, den Leapmotor zum Kampfpreis von nur 29 900 Euro zu den bis dato 121 (meist Opel-)Händlern schickt. Wobei sich die Kunden dann mit einem kleinen Akku (56 kWh) und 140 kW Ladeleistung arrangieren müssen. Etwas teurer kommt der Pro Max (2500 Euro), der schneller lädt (168 kW) und mit seiner 67,1-kWh-Batterie auch weiter fährt. Zwar auch nur 434 km im WLTP, aber dafür versprechen die Entwickler eine konstant hohe Ladekurve.

Unabhängig vom Akku leistet der neu entwickelte Motor 160 kW. Beim Drehmoment müssen 240 Nm reichen – nicht eben üppig, auch wenn der B10 auf einer komplett neuen Plattform aufbaut und dadurch relativ schlanke 1,8 Tonnen wiegt. Auf 100 km/h summt er laut Hersteller in 8,0 Sekunden.

An Traktion fehlt es dem Hecktriebler dabei nicht, gute Laune kommt dennoch selten auf – trotz Tuning durch Stellantis im italienischen Testzentrum Balocco. Dafür liefert die leichtgängige Lenkung zu wenig Feedback, sie führt den B10 eher unpräzise durch Kurven. Das Fahrwerk ist auffällig weich abgestimmt, was zwar für Komfort sorgt, aber auch dafür, dass der Wagen bei schnellerer Fahrt auf welligem Untergrund rasch ins Schwingen gerät. Immerhin dringen auch harte Stöße kaum ins Innere.

Drei Fahrmodi (Comfort, Standard, Sport) stehen zur Wahl, sie verändern das Fahrgefühl jedoch kaum. Die Rekuperation lässt sich gleichfalls in drei Stufen variieren – allerdings nur über den zentralen Monitor; Schaltwippen fehlen. One-Pedal-Driving soll per Software-Update im kommenden Jahr nachgereicht werden. Noch interessanter für 2026: eine Range-Extender-Version mit rund 1000 km Reichweite.

Viel Raum, viel Flair und wenig Nachteile

Innerlich orientiert sich der qualitativ gut aufgestellte B10 am älteren C10, wirkt aber etwas handfester und pfiffiger. Auffällig sind die mit Muffen durchsetzten Querstreben in der Instrumententafel („Magic Expansion Hole“) vor dem Beifahrer – ein Designmerkmal, das man so von Leapmotor noch nicht kannte. Die vorderen Sitze sind bequem, ebenso die Rückbank; etwas mehr Seitenhalt wäre indes wünschenswert. Ein großes serienmäßiges Panoramadach bringt zusätzlich Licht ins ohnehin großzügige Interieur.

Ansonsten prägt der 14,6-Zoll-Touchscreen das Erscheinungsbild, während der Fahrer auf ein ausreichend großes Instrumenten-Panel blickt und sich gut informiert fühlen dürfte. Dass das Infotainment



Fotos: Hersteller

mit viel Farbe und netten Features lockt, ist ohnehin typisch für die Marke. Letztlich fällt die Bedienung nicht weiter schwer, selbst die bimmeligen Assistenten lassen sich mit zwei Schritten fix deaktivieren.

Taugt durchaus zum kleinen Familienauto

Am Nutzwert gibt es noch weniger zu meckern. Der Kofferraum fasst 420 Liter und bietet ein Unterbodenfach für Ladekabel. Insgesamt 22 Ablagen erhöhen die Alltagstauglichkeit. Und nicht zu vergessen: der Frunk, der mit 25 Litern auch noch etwas Gepäck verträgt.

Zu haben ist der B10 in der Variante Life und – zum Preis von 33 900 Euro – unter dem Label Design. Bis auf den Lack ist dann wirklich alles im Preis mit drin. Da kommen auch DS und Alfa nicht mit.

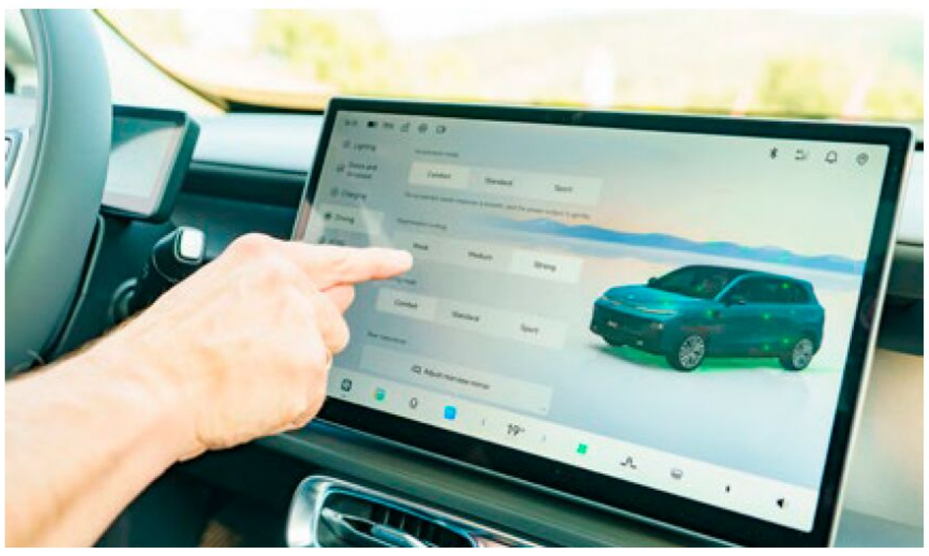
Michael von Maydell



168 KILOWATT Ladeleistung müssen reichen. Solide Abdeckung, nur leider keine Beleuchtung



AN BEINFREIHEIT herrscht kein Mangel. USB-Buchsen und Panoramadach sind immer Serie



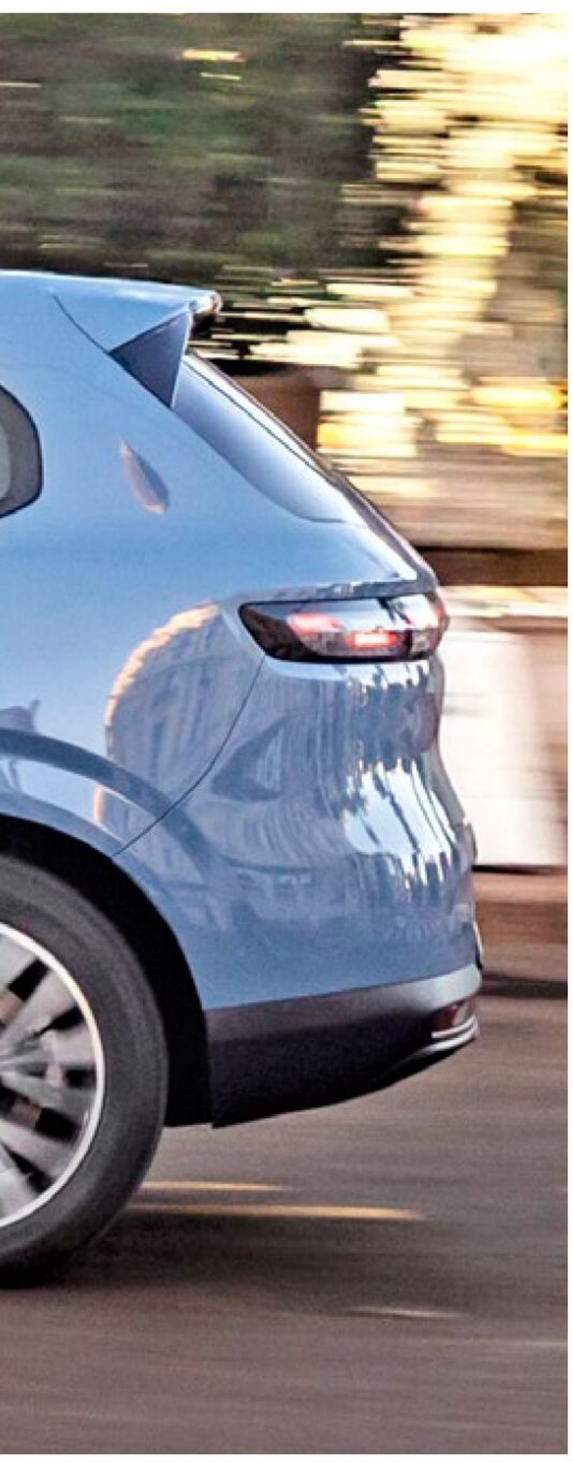
VIA TOUCHSCREEN kann der Fahrer nicht nur unterschiedliche Fahrmodi auswählen



GUTE 420 LITER fasst der breite Laderaum. Allerdings fehlt eine Durchlade nach vorn



QUALITATIV macht der SUV einen guten Eindruck. Er bietet 22 Fächer und einen breiten Touchscreen mit entsprechend großer Kartendarstellung





MIT 1,8 TONNEN Leergewicht ist der Stromer verhältnismäßig leicht

DATEN

LEAPMOTOR B10 LIFE PRO MAX	
Preis	32 400 Euro
ANTRIEB	
Permanenterregter Synchronmotor, hinten, Lithium-Ionen-Batterie.	
Leistung	160 kW/217 PS
max. Drehmoment	240 Nm
Hinterradantrieb	
feste Übersetzung	
KAROSSERIE	
Länge	4515 mm
Breite	1885 mm
Höhe	1655 mm
Radstand	2735 mm
Batteriekapazität	67,1 kWh
Ladeleistung AC	11 kW
Ladeleistung DC (CCS)	168 kW
Kofferraum	420–1300 Liter
Leergewicht	1845 kg
Zuladung	435 kg
Anhängelast	
ungebremst/gebr.	750/750 kg
Serienbereifung vorn	225/50 R 18
hinten	235/50 R 18
FAHRLEISTUNGEN	
0–100 km/h	8,0 s
Höchstgeschwindigkeit	170 km/h
Normverbrauch	17,3 kWh
Reichweite (WLTP)	434 km

AUTO-FAZIT

Fairer Preis, genug Raum, viel Komfort und sehr viel Ausstattung – ja, der B10 könnte gut ankommen.

Jetzt ein Stromer



Fotos: Hersteller

Wir kennen den **MITSUBISHI ECLIPSE CROSS** als Plug-in, doch ab Dezember ist der Doppelantrieb Geschichte. Mitsubishi setzt bei seinem Kompakt-SUV künftig auf reinen Strombetrieb. Erste Fahreindrücke.

Der Name Eclipse ist ein bisschen retro, schon in den 1990er-Jahren trug ein Mitsubishi diesen Namen. Aber Coupés kauft heute fast niemand mehr. Einen SUV dagegen fast jeder. Also ließen die Japaner den Eclipse 2018 wieder aufleben, mit der Zusatzbezeichnung Cross; in Deutschland war er zuletzt nur als Plug-in-Hybrid zu haben.
Damit ist es ab Dezember vorbei, denn dann steht der neue Eclipse Cross bei den Händlern, und zwar als reiner Stromer. Er wird mit Modellen wie dem Hyundai Kona Elektro oder dem VW ID.3 um die Börsen der Kunden rangeln und natürlich mit dem Renault Megane E-Tech.

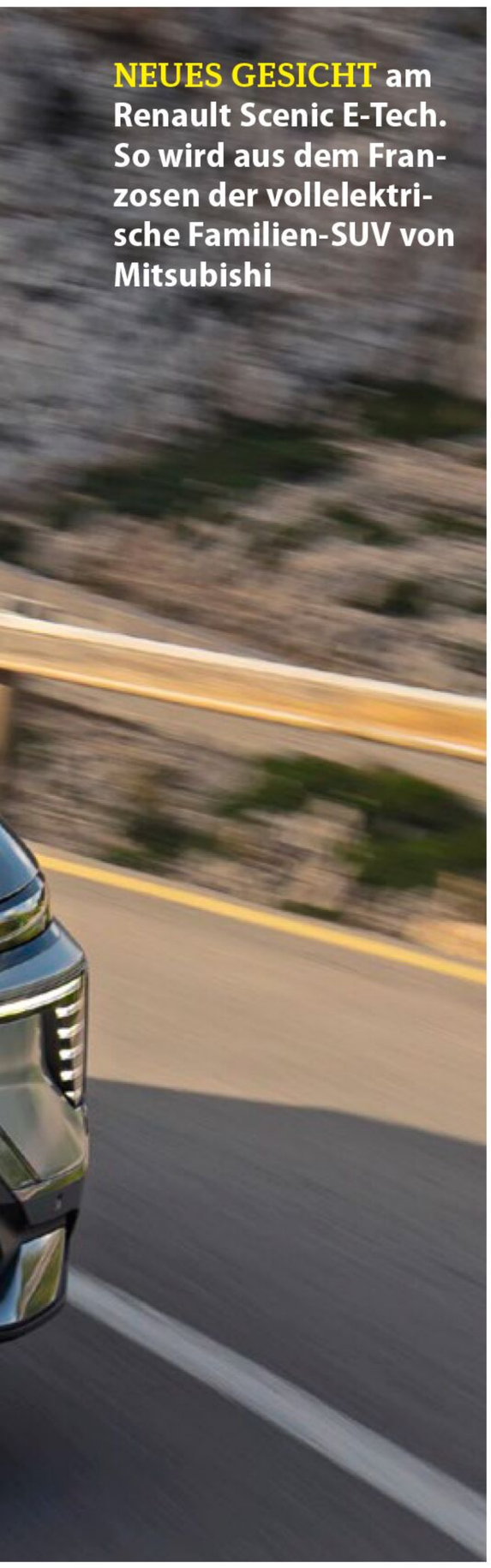
Moment, wieso natürlich? Weil der 4,20 Meter lange Renault-BEV die Basis für den Eclipse Cross bildet. Im Gesicht unterscheiden sich die beiden Fronttriebler zwar erheblich, ansonsten aber sind viele Gemeinsamkeiten zu entdecken. Nicht nur beim Außendesign, auch innen liegt der Verwandtschaftsgrad eher auf dem Niveau von Zwillingen als auf dem entfernter Cousins.
Das ist jedoch kein Nachteil. Materialauswahl und Verarbeitung sind ansprechend und wertig, passen durchaus zum Einstandspreis von 47 990 Euro (mit 87-kWh-Akku, eine Variante mit kleinerem Stromspeicher und günstigerem Preis folgt 2026).

Die erste Sitzprobe führt zwar zu Kritik an den zu kurzen Sitzflächen der Vordersitze, ansonsten überwiegen die positiven Eindrücke, zu denen der hochkant montierte Touchscreen beiträgt. Er reagiert auf Berührungen so schnell, wie man es vom Tablet zu Hause gewohnt ist, und seine Menüstruktur ist angenehm unverschachtelt. Wichtige Funktionen wie Klima, Heizung oder Radio lassen sich über echte Tasten bedienen, auch dafür verdient der Eclipse Cross Lob. Das Lenkrad dagegen ist etwas überfrachtet und eher eckig als rund – ein Design-Gag, auf den Mitsubishi gern verzichten könnte. Als sehr benutzerfreundlich erweist sich wiederum die Taste ganz links am Armaturenbrett. Ein Doppelklick auf sie, und die nervigsten Assistenten sind abgeschaltet.

Der Eclipse Cross legt den Fokus auf Komfort

Damit kann die Fahrt losgehen, allerdings erst, nachdem die Spiegel eingestellt sind. Dabei überrascht der elektronische Innenspiegel, der bei den höheren Ausstattungslinien ins Auto findet. Was er nicht findet, ist die Zustimmung des Autors. Denn auf dem digitalen Spiegel lassen sich Abstände zu Dingen hinter dem Auto oder die Geschwindigkeit des nachfolgenden Verkehrs kaum abschätzen.

Gut, dass er sich deaktivieren lässt und dann ganz normal funktioniert.
160 kW bringen den Eclipse Cross in Fahrt, in alter Währung 218 PS. Klingt nach viel, reicht bei rund 1,7 Tonnen Leergewicht aber nicht aus, um das Auto wie einen Sportwagen zu beschleunigen. Auch die Höchstgeschwindigkeit von maximal 170 km/h deutet darauf hin, dass der Japaner einen anderen Fokus hat, und das ist eindeutig der Komfort.
Mission gelungen – dieser Mitsubishi ist komfortabel. Er federt harmonisch, schluckt lange wie kurze Wellen, reagiert lediglich auf ganz kurze Anregungen etwas zu hart. Außerdem ist er leise. Antriebs-



NEUES GESICHT am Renault Scenic E-Tech. So wird aus dem Franzosen der vollelektrische Familien-SUV von Mitsubishi



GLASDACH MIT VERSCHATTUNG auf elektrochromatischem Weg, nicht mit einem Rollo



MIT STEHENDER LEHNE passen 478 Liter in den Kofferraum, der sich auf 1670 Liter vergrößern lässt



TOUCH UND TASTEN Der Eclipse Cross lässt sich rätselfrei bedienen



MAXIMAL 150 KW LADELEISTUNG Schneller geht's nicht mit dem 87-kWh-Akku



WOHNLICHES INTERIEUR Materialauswahl und Verarbeitung überzeugen. Viele Ablagen, die Sitzflächen sind für Großgewachsene allerdings zu kurz



PHEV ADE Der neue Eclipse Cross kommt als BEV, also immer ohne Auspuff

strang und Windgeräusche sind Flüsterer, dringen kaum bis zum Fahrerohr vor. Die 20-Zoll-Räder dagegen rollen auf rauen Oberflächen gut hörbar ab, doch das ist kaum mehr als ein Schönheitsfehler.

Eco-Modus und acht Jahre Garantie

Als Reichweite gibt Mitsubishi 627 km (nach WLTP) an, stattet den Eclipse Cross dafür unter anderem mit einem Eco-Fahrmodus aus (und drei weiteren). Solche Features haben die Konkurrenten auch. Was ihnen jedoch fehlt, sind die acht Jahre Garantie, mit denen der Eclipse Cross sicher einige Kundenherzen erobern wird.

Christian Bangemann

DATEN

MITSUBISHI ECLIPSE CROSS TOP	
Preis	52 790 Euro
ANTRIEB	
Fremderregter Synchronmotor vorn, Lithium-Ionen-Batterie	
Leistung	160 kW/218 PS
max. Drehmoment	300 Nm
Vorderradantrieb feste Übersetzung	
KAROSSERIE	
Länge	4470 mm
Breite	1860 mm
Höhe	1570 mm
Radstand	2784 mm
Batteriekapazität	87 kWh
Ladeleistung AC	11 kWh
Ladeleistung DC	150 kWh
Kofferraum	478–1670 Liter
Leergewicht	ca. 1700 kg
Zuladung	k.A.
Anhängelast ungebremst/gebr.	k.A.
Serienbereifung	235/45 R 20 V
FAHRLEISTUNGEN	
0–100 km/h	k.A.
Höchstgeschwindigkeit	170 km/h
Normverbrauch	17,1 kWh
Reichweite (WLTP)	627 km

AUTO-FAZIT

Der Eclipse Cross ist ein solide umgesetzter Familien-SUV. Sein Glanzpunkt: bis zu acht Jahre Garantie.

Brüder im Geiste

Sie sehen hier einen Toyota C-HR+? Ihre Sinne täuschen nur zum Teil, denn die Basis des neuen **SUBARU UNCHARTED** ist offensichtlich. Doch was unterscheidet ihn vom Plattformbruder?

Ja, Unterschiede gibt es. Darauf ist man im Hause Subaru besonders stolz. Schließlich möchte man die jahrzehntelang gepflegte Allradkompetenz der Marke auch bei einem Badge-Engineering-Modell hervorheben. Toyota greift der Nischenmarke zwar bei der Entwicklung kräftig unter die Arme, doch Subaru betont, viel Feintuning darauf verwandt zu haben, die eigene Markenidentität zu betonen.
Allein optisch ist das mit kleinen Änderungen gut gelungen. So zitieren neue Leuchten an Front und Heck mit je sechs LED-Elementen die sechs Sterne im Logo der Marke, und die bullige Frontschürze ist in Schwarz gehalten, um den Offroad-Charakter zu betonen. Dafür hat Subaru seinem Uncharted mit 21,1 Zentimetern Bodenfreiheit einen Tick mehr Luft unterm Kiel gegönnt als Toyota seinem Kompakt-Crossover.
Auf einem abgesperrten Parcours konnten wir die Vorserienversion schon mal antesten, wobei der von uns gefahrene Allradler einen sehr finalen Eindruck machte. Auf der anspruchsvollen Offroad-Strecke zeigte er durch seine intelligente Kraftverteilung und die ansatzlose Leistungsentfaltung ungeahnte Talente. Der X-Mode ist quasi ein Offroad-Tempomat, der in fünf Geschwindigkeitsstufen beim Bergauf- oder -abfahren assistiert. In 2-km/h-Schritten kann der Fahrer das Tempo an den eigenen Mut und das vorherrschende Gefälle anpassen. Der Multi-Terrain-Monitor macht blinde Kuppen sichtbar – eine Art transparente Motorhaube, die auf dem Zentralmonitor gezeigt wird. Und wo wir schon im Interieur sind: Subaru geht den Peugeot-Weg mit Instrumenten über dem rechteckigen Lenkrad. Der mittige Breitbildschirm mit 14 Zoll Diagonale ist angenehm hoch positioniert, die Temperatursteuerung wird über physische Drehräder gelöst. Top.

Zwei Fronttriebler und eine Allradversion

Trotz der eigenen Allrad-Vergangenheit nutzt Subaru in Sachen Varianz die volle Bandbreite des Technikspenders. Anstatt sich voll auf das Topmodell mit zwei Elektromotoren und Allrad zu konzentrieren, nimmt man die potenziellen Mehrverkäufe des Basismodells mit Vorderradantrieb gern in Kauf. Zum Marktstart im kommenden Frühjahr – letzte Informationen sprechen vom Mai 2026 – wird Subaru drei Versionen anbieten. Dies sind der Basis-Fronttriebler mit 122 kW und 57,5 kWh kleinem Akkupack, eine stärkere Variante mit 165 kW und 77-kWh-Akku sowie der 252 kW leistende Allradler. Letzterer bekommt freilich auch den größeren Energiespender verpasst. Was die Ladeleistung angeht, so führen sich alle drei Versionen am



MITTELSTRECKE
Die drei Versionen sollen 455 (Basis), 600 (Long Range) und 525 Kilometer (AWD) weit kommen

Fotos: Hersteller

AC-Lader dreiphasig mit maximal 22 kW Strom zu; am DC-Schnelllader fließt die Elektrizität mit bis zu 150 kW. Das ist nicht gerade berauschend für ein Voll-Elektro-Modell, aber für den anvisierten Einsatzbereich im Privatkundenmarkt dürfte es wohl ausreichen.

Nach dem Geländeparcours konnten wir die beiden Versionen mit dem großen Akku noch mal im direkten Duell vergleichen. Zwar nicht auf öffentlicher Straße – dazu fehlt dem Vorserienmodell noch die Zulassung –, dafür aber auf einem speziell aufgebauten Parcours inklusive eines kleinen Handlingteils, Slalom- und Spurwechsel-Sektionen. Vorteile hat der Allradler erwartungsgemäß in Sachen Traktion und Nasshandling, doch auch die FWD-Version kurvt handlich und narrensicher.

Alexander Bernt



ZWEITE REIHE **2750 mm Radstand – 10 cm weniger als im größeren Solterra. Dennoch gut Platz**



NUR AUSREICHEND **Maximal 150 kW am Schnellader. Da kann die Konkurrenz deutlich mehr**



MITGEDACHT **Doppelte Ladeschale für die mobilen Endgeräte von Fahrer und Beifahrer**



DA GEHT WAS REIN **404 Liter Kofferraum. Den umgeklappten Wert bleibt uns Subaru schuldig**



NACH PEUGEOT-VORBILD **Cockpit mit eckigem Lenkrad und darüberliegenden Instrumenten. Funktioniert für aufrecht sitzende Fahrer sehr gut**



EIGENSTÄNDIG **Leuchten mit eigener Signatur und mehr Bodenfreiheit**



DATEN

SUBARU UNCHARTED AWD	
Preis	k.A.
ANTRIEB	
Permanenterregter Synchronmotor, vorn und hinten, Lithium-Ionen-Batterie	
Leistung vorn/hinten	167/88 kW
Drehmoment v./h.	268/169 Nm
Systemleistung	252 kW/343 PS
Systemdrehmoment	k.A.
Allradantrieb feste Übersetzung	
KAROSSERIE	
Länge	4515 mm
Breite	1870 mm
Höhe	1625 mm
Radstand	2750 mm
Batteriekapazität	77 kWh
Ladeleistung AC	22 kW
Ladeleistung DC (CCS)	150 kW
Kofferraum	404 – k.A. Liter
Leergewicht	k.A.
Zuladung	k.A.
Anhängelast ungebremst/gebr.	k.A.
Serienbereifung	235/50 R 20
FAHRLEISTUNGEN	
0 – 100 km/h	5,0 s
Höchstgeschwindigkeit	160 km/h
Normverbrauch	k.A.
Reichweite (WLTP)	525 km

AUTO-FAZIT

Trotz vorgegebener Basis verfeinert Subaru den Uncharted mit markentypischem Allrad-Talent.

Preis, lass nach

Sie zählen zu den günstigsten Neuwagen Europas: der etablierte Dacia Sandero und der neue Rivale MG3. Im Duell müssen die beiden **KLEINWAGEN** beweisen, ob sie neben der attraktiven Preisgestaltung mit weiteren Kaufargumenten überzeugen können.

Fotos: Achim Hartmann

Rund 130 000 Einheiten des Sandero konnte Dacia im ersten Halbjahr 2025 in Europa absetzen. Damit war der Kleinwagen in diesem Zeitraum nicht nur der günstigste, sondern auch der meistverkaufte Neuwagen des Kontinents – vor teureren Konkurrenten wie dem Renault Clio oder Peugeot 208. Bezahlbare Mobilität mit citytauglichen Abmessungen ist also gefragt. Da erscheint es nur allzu logisch, dass auch die chinesischen Mitbewerber von MG etwas von diesem Kuchen abhaben wollen. Und so bietet die Exportmarke des SAIC-Konzerns ihr Einstiegsmodell MG3, das es bisher nur als Vollhybrid gab, jetzt auch als reinen Verbrenner an, der bereits ab 17 990 Euro zu haben ist. Das ist zwar immer noch ein gutes Stück teurer als ein Basis-Sandero mit ähnlicher Motorleistung (TCe 90, ab 13 290 Euro), aber dafür bietet der MG auch mehr Serienausstattung und weniger kargen Minimalismus.

In unserem Fall lautet die Rechnung wie folgt: Während der Sandero in der Grundausführung Essential zum Duell antritt, unter anderem aufgewertet mit der manuellen Klimaanlage für 800 Euro extra und 16-Zoll-Rädern aus dem Zubehör, findet sich der MG3 in der höchsten – für den Benziner erhältlichen – Ausstattungslinie namens Comfort ein. Was macht das an der Kasse? 15 002 Euro für den Dacia-Testwagen, 20 140 Euro verlangt MG für die gefahrene Modellversion. Kann der Herausforderer seinen Aufpreis rechtfertigen und dem Bestseller – zumindest in der Testwertung – gefährlich werden?

Der MG3 wirkt beliebig, aber nicht billig

Für den ersten Eindruck gibt es keine zweite Chance, sagt das Sprichwort; der MG nutzt ihn. Sowohl innen als auch außen mutet er recht modern

DACIA







Ladevolumen 328/1108 l





ZIEMLICH TRIST geht es im Sandero zu. Harter, grau-schwarzer Kunststoff, wohin das Auge reicht, immerhin aber recht solide verarbeitet. Gut ablesbare Rundinstrumente, die Fahrzeugbedienung erfolgt mangels Zentralbildschirm großteils über das kleine Monochrom-Display dazwischen. Simple Steuerung der Klimaanlage über Drehregler. Platzangebot im Fond und im Kofferraum okay, Ladekante unverkleidet



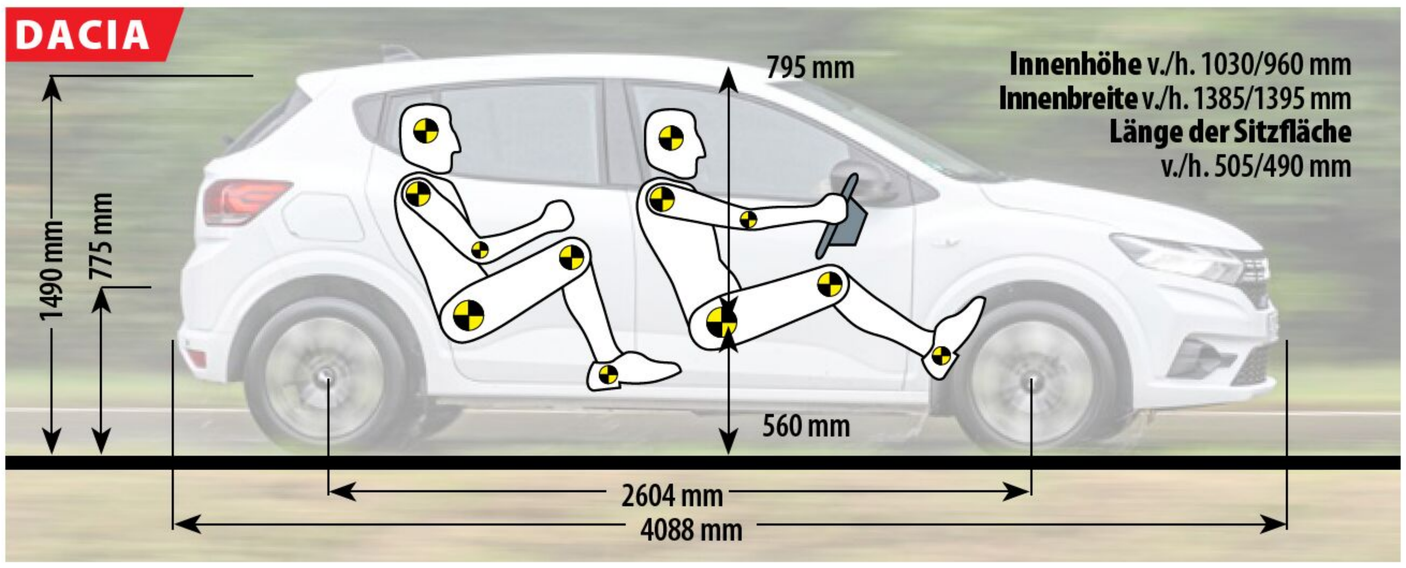


HOCH positionierte Vordersitze, eher straff und kaum ausgeformt. Als Infotainment-Alternative dient das eigene Smartphone, die Klemmhalterung ist Serie



WIE VOR 20 JAHREN

Das einfache Interieur lädt zu einer Zeitreise in in die frühere Welt der Kleinwagen ein



und gefällig an, wenn auch ziemlich beliebig in Sachen Design. Den scharf kalkulierten Listenpreis kann der MG bei der einfachen Materialauswahl im Innenraum zwar nicht verhehlen, doch der gezielte Einsatz von aufhübschenden Elementen – ein paar Chromspangen hier, etwas Kunstleder dort – lockern das kunststofflastige Cockpit optisch auf.
Klar strukturiert, leicht zu bedienen und bis auf einige Übersetzungsschrullen angenehm problemfrei im Umgang zeigt sich das serienmäßige Touch-Infotainment. Etwas arm an Infos und nur mäßig gut abzulesen ist dagegen das Fahrerdisplay vor dem Lenkrad.



Beim Platzangebot in Reihe eins und zwei liefert der MG3 solides Mittelmaß ab und liegt hier auf dem Niveau des Sandero, der Kofferraum (293 bis 983 Liter) fällt aber selbst für Kleinwagenverhältnisse eher überschaubar aus.
Bis auf eine zweigeteilt umklappbare Rückbanklehne (Vorsicht, Stufe!) hegt er auch keine Ambitionen bei der Variabilität – der Dacia tut es ihm gleich. Weich und konturlos kommen die Vordersitze daher, die dem Rücken kaum Unterstützung bieten und auch mit ihrem synthetisch glatten Stoffbezug keine Pluspunkte sammeln.

Der Saugmotor feiert im MG ein Comeback

Im Bug des MG3 arbeitet ein alter Bekannter, der sich mittlerweile ziemlich rar gemacht hat: der gute alte Saugmotor. Mit seinen 1,5 Litern Hubraum bringt er es auf 116 PS und maximal 148 Nm. Letztere liegen erst spät bei 4500/min an. Nicht ungewöhnlich für ein solches Aggregat, aber in Zeiten aufgeladener Downsizing-Triebwerke – der Blick wandert zum Sandero – zumindest ungewohnt.
Für halbwegs zügiges Vorankommen braucht der MG also vor allem Drehzahl. Gibt man ihm die, geht er in fast schon flotten 10,8 Sekunden auf Tempo 100, auch die Durchbeschleunigung ist okay und sogar schneller als beim Dacia mit seinem früher anliegenden Drehmoment. Ideal zur schaltintensiven Fahrweise eines Saugbenziners passt das gut abgestufte Fünfganggetriebe, das mit kurzen, knackigen Schaltwegen gefällt.
Leider geht das Beschleunigen stets Hand in Hand mit einem auffällig hohen Geräuschpegel aus dem Motorraum. Der nicht sehr drehwillige Vierzylinder neigt zum Dröhnen. Doch nicht nur der Motor gibt sich mitunter vorlaut, auch die akustische Dämmung insgesamt ist bescheiden. Fahrgeräusche sind im MG spür- und messbar lauter als im Dacia.
Und wäre das nicht schon genug Lärm um gar nicht mal so viel Leistung, entstehen bereits bei gut 120 km/h herbststurmähnliche Winde rund um die A-Säule. Nein, für längere Autobahnfahrten empfiehlt sich weder der Sitz- noch der Geräuschkomfort.
Immerhin: Die Federung geht ihrer Aufgabe recht geschmeidig nach. Mit seiner weichen, bisweilen etwas schaukeligen Fahrwerksabstimmung meistert er auch mäßigen Straßenbelag durchaus annehmbar. Im Gegenzug fährt sich der MG aber auch wenig freudvoll, die rückmeldungsarme Lenkung im Verbund mit der

DATEN IM VERGLEICH

	DACIA SANDERO TCE 90 ESSENTIAL	MG3 1.5 COMFORT
ANTRIEB		
Motor	Reihendreizylinder-Benzinmotor, vorn quer, vier Ventile pro Zylinder, Turbo, DI, Steuerkette, Partikelfilter	Reihenvierzylinder-Benzinmotor, vorn quer, vier Ventile pro Zylinder, Steuerkette, Partikelfilter
Hubraum	999 cm³	1495 cm³
Leistung bei Drehzahl	67 kW/91 PS 4600/min	85 kW/116 PS 6000/min
max. Drehmoment bei Drehzahl	160 Nm 2100/min	148 Nm 4500/min
Höchstgeschwindigkeit	180 km/h	185 km/h
CO_2-Ausstoß (WLTP)	119 g/km	137 g/km
Kraftübertragung Getriebe	Vorderradantrieb Fünfganggetriebe	Vorderradantrieb Fünfganggetriebe
KAROSSERIE		
Länge/Breite/Höhe	4088/1758/1490 mm	4113/1797/1502 mm
Radstand	2604 mm	2570 mm
Tankinhalt	50 Liter	45 Liter
Kofferraum	328–1108 Liter	293–983 Liter
Anhängelast ungebremst/gebremst	570/1100 kg	500/500 kg
Serienbereifung	185/65 R 15 T	195/55 R 16 H
Testwagenbereifung Reifentyp	195/55 R 16 H Continental PremiumContact 5	195/55 R 16 H Continental EcoContact 7S
MESSWERTE		
Beschleunigung 0–100 km/h	12,4 s	10,8 s
Zwischenspurt 60–100 km/h 80–120 km/h	7,4 s 10,2 s	6,3 s 8,4 s
Bremsweg aus 100 km/h unbeladen	36,0 m	37,6 m
Innengeräusch bei 100 km/h bei 130 km/h	63 dB(A) 68 dB(A)	66 dB(A) 69 dB(A)
Normverbrauch (WLTP) Testverbrauch	5,1 Liter S 5,7 Liter S	6,1 Liter S 6,5 Liter S
Achslast vorn/hinten	670/409 kg	733/449 kg
Testwagenleergewicht Zuladung	1079 kg 456 kg	1182 kg 428 kg
Wendekreis links/rechts	11,0/10,8 m	10,8/10,8 m
PREIS/KOSTEN		
Preis	**13 290 Euro**	**19 490 Euro**
Wertverlust[1)]	5500 Euro	9000 Euro
möglicher Rabatt[2)]	k. A.	k. A.
Finanzierung[3)] Jahreszins	k. A.	k. A.
Leasing[4)] Anzahlung monatliche Rate	 k. A. k. A.	 k. A. k. A.
Abgasnorm	Euro 6e	Euro 6e
Steuer pro Jahr	68 Euro	119 Euro
Versicherung HK/TK/VK	17/19/16	18/21/24
Haftpflicht (50 % Prämie)	591 Euro	632 Euro
Teilkasko	356 Euro	484 Euro
Vollkasko (50 % Prämie)	724 Euro	1459 Euro
Fixkosten pro Jahr	1383 Euro	2210 Euro
Monatskosten mit/ohne Wertverlust	437/276 Euro	613/362 Euro
Kilometerkosten mit/ohne Wertverlust	35,0/22,6 Cent	49,2/28,9 Cent
Ölwechselintervall	20 000 km/1 Jahr	20 000 km/1 Jahr
Inspektionsintervall	20 000 km/1 Jahr	20 000 km/1 Jahr
Garantie Technik/Lack Durchrostung Mobilität	 7/2 Jahre 6 Jahre 3 Jahre	 7/3 Jahre 7 Jahre 7 Jahre

[1)] bei einer Haltedauer von 3 Jahren (15 000 km/Jahr); [2)] laut MeinAuto.de; [3)] über Autobank, Laufzeit 3 Jahre, Fahrleistung 15 000 km/Jahr, Jahreszins effektiv; [4)] Kilometerleasing (15 000 km/Jahr).

MG











ETWAS SCHICKER tritt der MG3 innen auf. Kontrastnähte, Zierleisten und etwas Kunstleder hübschen das Cockpit auf. Der 10,25-Zoll-Touchscreen in der Mitte ist stets mit an Bord, das Fahrerdisplay stört mit (zu) kleiner Schrift und wenig Infos. Spiegelverstellung links neben dem Lenkrad. Der Raum für die Passagiere ist vorn wie hinten auf Niveau des Dacia, der Gepäckraum fällt aber spürbar kleiner aus

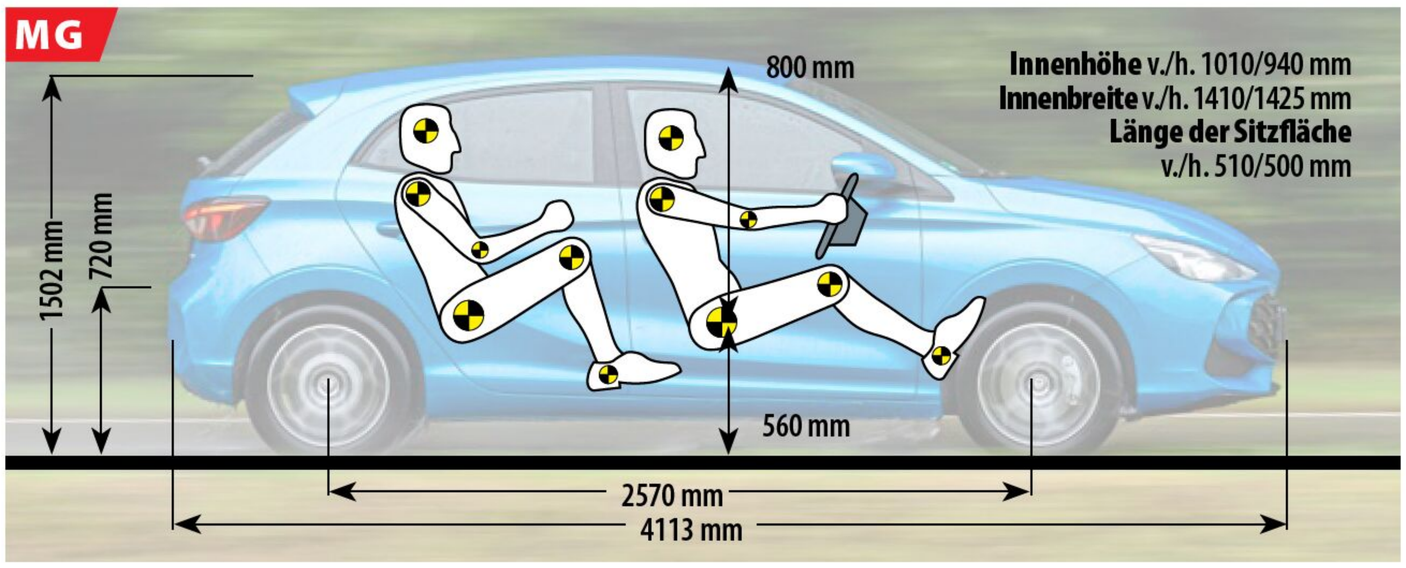




WEICH gepolsterte Sitze vorn, wenig Rückenunterstützung und billig anmutender Bezugsstoff. Android Auto und Apple Carplay nur über Kabel nutzbar



EINFACH, NICHT BILLIG
Materialien und Verarbeitung sind recht ordentlich. Leicht bedienbares Infotainment



schwammigen Vorderachse und dem mauen Geradeauslauf löschen auch die kleine Flamme Fahrspaß, den das Schaltgetriebe vermittelt.

Das Motto des Dacia lautet: „Weniger ist mehr“

Der Routinier Sandero, in dritter Generation bereits 2020 präsentiert und ab 2026 in einer überarbeiteten Facelift-Variante erhältlich, startet mit seinem Preisvorteil in dieses Duell. Reicht ihm dieser für einen Sieg? Beim Blick ins Cockpit kommen erste Zweifel. Hier wirkt der Dacia sehr trist und einfach. Einfache und harte Kunststoffe, in Grau-Schwarz oder Schwarz-Grau gehalten, dominieren bis in den letzten Winkel des Interieurs. Wenigstens die Verarbeitung ist solide, da scheppert nichts. Den Sitzen ist ihre im Vergleich straffere Polsterung zugutezuhalten. Doch die recht hohe Position in Kombination mit dem nur vertikal verstellbaren Volant sorgt dafür, dass mancher Fahrer mehr hockt als sitzt.



Beim Blick auf die Armaturen offenbart der Sandero einen ausgeprägten Pragmatismus. Einen Touchscreen oder gar digitale Instrumente sucht man im Testwagen vergebens. Während die klassischen Rundanzeigen ein Ausweis dafür sind, dass früher sicher nicht alles schlechter war, ist die Bedienung des Radios und der Fahrzeugfunktionen über die Lenkradtasten und den kleinen Bildschirm mühsam und fummelig. Alternative: das eigene Smartphone in der robust erscheinenden Klemmhalterung. Über die kostenlose „Media Control“-App von Dacia erscheint auf dem Handyscreen (Bluetooth-Verbindung notwendig) eine Infotainment-artige Bedienoberfläche, über die etwa Audio- und Telefonfunktionen gesteuert und Fahrinfos wie der Verbrauch eingesehen werden können. Apropos Verbrauch: Hier kann sich der Sandero im Testmittel deutlich vor den MG schieben. 5,7 l/100 km genehmigt sich der Dacia, 0,8 Liter mehr braucht der Rivale. Mit seinem kleinen Einliter-Turbo-Dreizylinder ist der Sandero völlig ausreichend motorisiert, gerade untenherum zieht der Rumäne beim Druck aufs Gaspedal recht stämmig und heiser knurrend an – sympathisch. Obenheraus geht ihm aber die Puste aus, sodass er sich bei der Beschleunigung (12,4 Sekunden von 0 auf 100 km/h) hinter dem MG einordnen muss.

Auch das knochig zu schaltende Fünfganggetriebe ist kein Glanzstück – ebenso wie die völlig gefühllose Lenkung und das holprige Fahrwerk. Die straffe Auslegung hält zwar die Aufbaubewegungen klein, dafür stolpert der Dacia insbesondere über Querfugen kräftig. Beim Fugenmarathon auf der A 81 bei Heilbronn springt die Vorderachse von einer Erschütterung zur nächsten. Positiv hingegen: Der Sandero bremst aus 100 km/h ordentlich (36,0 Meter), während der MG erst nach 37,6 Metern steht.

Trotz einiger Schwächen wirkt und fährt der MG3 erwachsener als der spartanische Dacia. Rechtfertigt das 5000 Euro Mehrpreis? „Nein“, sagt der Bestseller mit seinem rustikalen Charme und siegt über die Kostenwertung. *Sascha Wölfel*

AUTO-URTEIL

	DACIA	MG
PLATZ	**20**	**17**

Das Platzangebot vorn und im Fond ist bei beiden Kleinwagen nahezu identisch, der Gepäckraum fällt beim Dacia aber großzügiger aus. Bei der Anhängelast patzt der MG3 mit nur 500 kg, der Sandero darf immerhin 1100 kg an den Haken nehmen.

KOMFORT	**23**	**26**

Mit seinem laufruhigeren Vierzylindermotor, dem besseren Federungskomort und der wertigeren Gestaltung des Interieurs sichert sich der MG dieses Kapitel. Der einfach gehaltene Sandero kann hier nur mit dem leiseren Innenraum punkten.

HANDHABUNG	**13**	**14**

Licht und Schatten bei der Bedienung: Während der Dacia über praktische Klima-Drehregler verfügt, nervt seine fitzelige Steuerung von Radio und Co. über das Mini-Display. Der MG3 besitzt ein solides Infotainment, die Klima wird aber per Touch bedient.

FAHRLEISTUNGEN	**11**	**15**

Der einfache Saugmotor des MG ist laut Messwerten ein gutes Stück flotter unterwegs als das Turbotriebwerk des Dacia. Subjektiv fühlt sich der aufgeladene Dreizylinder des Sandero aber kaum langsamer an, weil sein Drehmoment früher anliegt.

FAHRVERHALTEN	**27**	**31**

Handlingwunder sind beide nicht, eher im Gegenteil. Die Lenkungen bieten wenig (MG) bis gar keine Rückmeldung (Dacia), die Drehfreude beider Motoren hält sich stark in Grenzen. Kleines Highlight: das knackige Fünfgang-Schaltgetriebe des MG.

SICHERHEIT	**31**	**29**

Das Assistenzangebot ist rudimentär und entspricht den EU-Vorgaben. Einfaches LED-Licht ist beim Sandero Serie, beim MG Teil der Comfort-Ausstattung. Der Dacia bremst aus 100 km/h noch okay (36,0 m), der MG verzögert schwach (37,6 m).

UMWELT	**22**	**20**

Der niedrigere Testverbrauch von 5,7 l/100 km in Kombination mit den geringeren CO_2-Emissionen reichen dem Sandero zum Sieg in diesem Kapitel. Der MG3 ist kein Säufer, aber 6,5 l/100 km sind heutzutage auch kein Ruhmesblatt mehr.

TESTERGEBNIS	

Bewertet nach dem Punkteschlüssel für Allround-Fahrzeuge

	147	**152**
KOSTENWERTUNG	**124**	**105**

Nach dem Sieg in der Eigenschaftswertung kann der MG auch in Sachen Kosten ordentlich punkten. Doch gegen den um satte 5000 Euro günstigeren Dacia kann er nicht viel ausrichten. Bei beiden Kleinwagen hervorragend: sieben Jahre Garantie.

GESAMTERGEBNIS		
		
	1. PLATZ	**2. PLATZ**
	271	**257**

AUTO-FAZIT

Der MG3 ist der reifere Kleinwagen in diesem Vergleich. Er fährt komfortabler, ist digital halbwegs aktuell und sieht nicht nach Verzicht aus. Doch der schmucklose Dacia hält mit seinem sparsameren Antrieb und dem viel niedrigeren Kaufpreis dagegen und gewinnt am Ende.

Du liebes Busschen!

Auch wenn ihn VW schon seit 1983 und den Zeiten des T3 als Caravelle bezeichnet, ist der **BIS ZU NEUNSITZIGE GROSS-VAN** für uns doch noch immer der VW Bus und bisher das Traumauto aller Großfamilien. Nun kommt der neue und ändert alles. Top-Test.



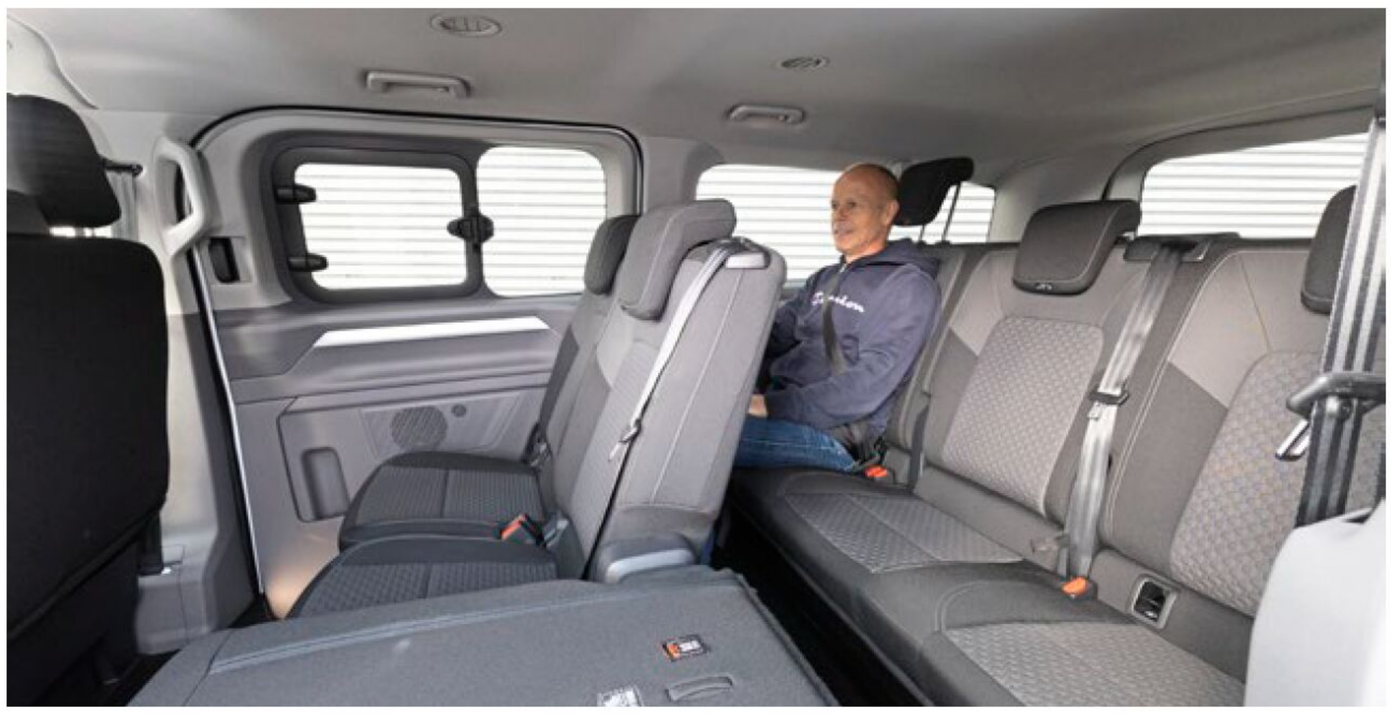
Fotos: Hans-Dieter Seufert

Ein VW Bus – keiner sagt je Caravelle – ist viel mehr als ein Auto. Vom 8. März 1950 weg, dem Produktionsstart des T1, ist er schon mehr als ein Gefährt. Er ist ein Gefährte, der unserer Freiheit Raum und unserem Unterwegssein ein Zuhause schafft.
Herrje, denken Sie, weniger melodramatisch habt ihr es diesmal nicht?
Ja nun, es geht eben um den VW Bus, ein Auto, das tiefe Spuren hinterlassen hat – auf den Straßen der Weltgeschichte wie in den Biografien seiner Fahrerinnen und Fahrer. Über die Generationen T1 bis T6.1 war er der Traumwagen der Großfamilien – immer etwas solider, komfortabler, hochwertiger, trickreicher als die Rivalen, dazu, ja, auch teuer. Aber er war ein teures Auto, das andere zu gerne selbst auch gehabt hätten, um es einem wirklich zu neiden.

Zwei Busse, einer von VW, einer von Ford

Nun kommt eine siebte Generation, zum zweiten Mal. Was wir erklären müssen: Im November 2021 startete der T7 Multivan, fundamentiert auf dem MQB, aus dem VW alles zusammenquerbaukastelt, von Golf bis Tayron. Das verringerte bei VW zweierlei erheblich: Produktionskosten und Absatz. Statt Begeisterung entfachte der T7 einen Run auf den noch parallel gebauten T6.1. Dessen Produktion war vor Plan ausverkauft. Mit seinem Ende spaltete VW die Reihe in zwei Modelle auf, den Multivan für Freizeit/Familie und die Gewerbeversion auf Nutzfahrzeugbasis. Fords Nutzfahrzeugbasis. Wobei „Basis“ eine charmante Beschreibung dafür darstellt, dass der VW Caravelle kein VW mehr ist, sondern ein umdrapierter Ford Tourneo Custom – Antrieb, Fahrwerk, Karosserie stammen von Ford. Und zwar vom seit 2023 gebauten Custom. Ford erledigt auch die Fertigung. Statt wie bisher in Hannover Stöcken läuft der Caravelle im Ford-Otosan-Werk Gölcüc bei Istanbul vom Band. Und das wie bisher mit kurzem oder langem Radstand, doch in beiden Fällen in erheblich größeren Maßen – im Vergleich zum T6.1 legt der Bus um rund 15 cm in der Länge, um 13 in der Breite und um 10 beim Radstand zu. Das mit der Länge erklärt sich auch mit den gesteigerten Crash-Anforderungen an den Fußgängerschutz. Da nutzte der T6.1 ja noch den Trick, als Ausgangsbasis den T5 anzugeben. Der erschien 2003, als noch laschere Regeln galten.
Doch fällt bei einem ohnehin langen Auto etwas mehr Länge nicht so sehr auf. Viel mehr aber stört die recht immens gesteigerte Breite im Alltag. Die raubt der Caravelle den unverhofften Rest an Handlichkeit, welche sich die früheren Busse einschließlich des T6.1 bis zum Schluss bewahrten.
Gewiss, das nutzt dem Platzangebot, dessen Dimensionen nun eben ins Weitschweifige ausufern. Selbst neun Erwachsene kommen ungedrängt unter, können die getestete Langversion gar noch mit einem Kubikmeter an Gepäck vollräumen. Selbst ein ambitioniert angegangener Wocheneinkauf für





BEI SCHLICHT BETRACHTET
Immens viel Platz, aber selbst beim Edition schlicht-tristes Ambiente



DRÜCKEBERGER Für einen Turbodiesel mit 170 PS und 390 Nm geht es gar nicht mal so druckvoll voran



TASTKRAFTWAGEN Auch die Nutzfahrzeugversion bekommt das Konzern-Infotainment



ABSTAND BETRACHTET
ACC kostet 399 Euro extra



KEIN DURCHKOMMEN
Der unbequeme Beifahrer-Doppelsitz kostet 405 Euro, versperrt den Durchstieg in den Fond

Mama, Papa und vier Kinder verliert sich dagegen in der Ladehalle. Und zwar tatsächlich, denn da der Bus auf Gepäcksicherungssysteme verzichtet, kullern Kürbisse und Joghurtbecher zwischen rutschenden Milchpaletten umher. Auch die Variabilität ist unvollkommen. Ja, klasse, die drei separat umklapp- und herauswuchtbaren Sitze in Reihe zwei. Aber die Dreierbank ganz hinten klappt nur ihre Lehne – am Stück –, wickelt sich aber nicht mehr wie zuvor nach vorn. Wer den Platz der Bank braucht, müsste sie ausbauen. Wir nutzen hier den Konjunktiv, denn wegen ihres Gewichts verstehe man die Entnahme als theoretische Option – oder als praktische Möglichkeit, sich zusammen mit einem helfenden Partner einen Leistenbruch zuzuziehen.

Fährt nicht schlecht, aber sehr nutzfahrzeugig

Nun aber hinaufgeklettert ins ambitionslos-rustikal dekorierte Cockpit und auf den Fahrersitz, der viel polsteriger, bequemer und haltstärker ist als die platte Doppelbank für die zwei Beifahrenden oder die ordentlichen sechs Fondplätze. Die Bedienung wirkt wie ein Mix aus VW- und Ford-Elementen. Was daran liegt, dass sie ein



IM GROSSEN KREIS **10,9 m² Fläche + 3,5 m Radstand = 13 m Wendekreis**

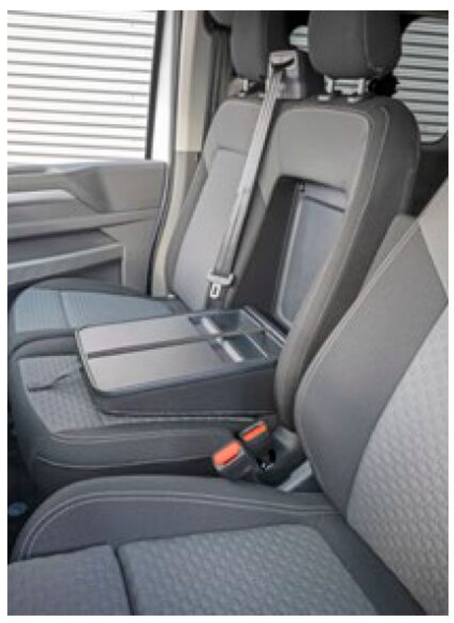
Mix aus VW (Infotainment, Grafik) und Ford (der Rest) ist. Doch damit fährt man nicht schlecht.
Wie an sich mit dem ganzen Caravelle. Klar, mit seinem auf 876 kg Zuladung und Stabilität ausgelegten Fahrwerk rumpumpelt sie leer herb über kurze Unebenheiten – aber fies wird es nie. Doch so nutzfahrzeugig war der VW Bus seit Generationen nicht mehr – in der Sperrigkeit und Lustlosigkeit, mit der er durch Biegungen kurvt, wie in der Aufdringlichkeit, mit der der Zweiliter seiner Turbodieseldirekteinspritzerei nachgeht.

Der ist ja kaum zu bremsen: Stopps und Flops

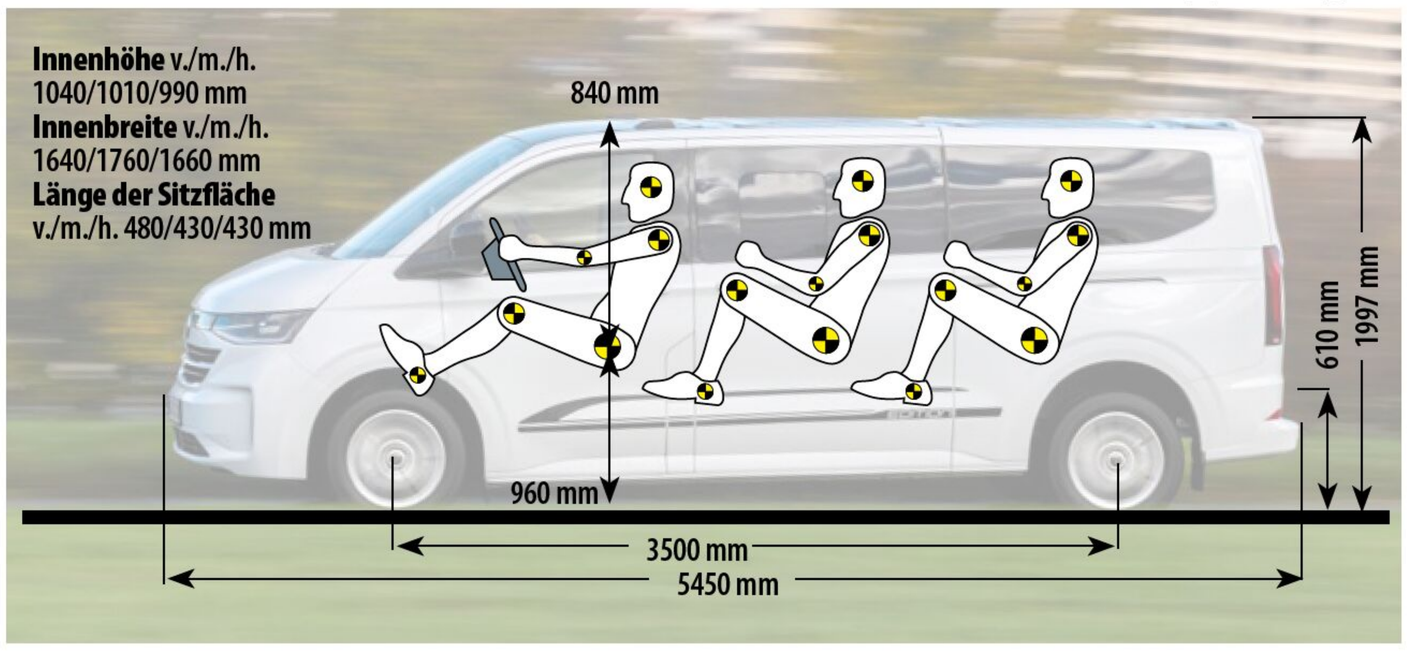
Das gelingt mit der Achtstufenautomatik harmonisch und für die Größe des Busses effizient (9,2 l/100 km im Testschnitt), doch richtig nachdrücklich geht es für so viel Kraft und Leistung nicht voran. Gut so, die Bremsen sind eh überfordert. 42,4 m Bremsweg aus 100 km/h sind inakzeptabel, erst recht bei einem Familienauto für über 70 000 Euro. Dass der Caravelle kein Ausnahmetalent mehr ist, mag noch angehen. Aber mit so schwachen Bremsen ist es nach dem Test mit einer Empfehlung: Bus, aus, vorbei. *Sebastian Renz*



KUBIKS ZAUBERWÜRFEL **Bei 1,0 m³ Mindestladeraum können Winterräder mit in Sommerurlaub**



GEWITZTES DOPPEL **Bank mit Klapp-Ablage**



DATEN

VW CARAVELLE 2.0 TDI 4MOTION LANG EDITION

ANTRIEB

Reihenvierzylinder-Dieselmotor, vorn quer, vier Ventile pro Zylinder, Turbo, DI, Steuerkette, SCR-Kat.

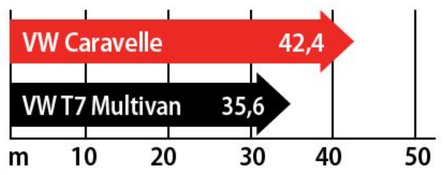
Hubraum	1996 cm³
Leistung	125 kW/170 PS
bei Drehzahl	3500/min
maximales Drehmoment	390 Nm
bei Drehzahl	2000/min
Höchstgeschwindigkeit	175 km/h
CO_2-Ausstoß (WLTP)	227 g/km

Allradantrieb
Achtgangautomatik

KAROSSERIE

Länge/Breite	5450/1999 mm
Höhe	1997 mm
Radstand	3500 mm
Tankinhalt	58 Liter
Kofferraum	1000–5490 Liter
Anhängelast ungebremst/gebr.	750/2400 kg
Serienbereifung	235/50 R 19 T
Testwagenbereifung	215/60 R 17 T
Reifentyp	Continental VanContact Eco

Der Multivan auf der MQB-Basis bremst viel besser. Steht er, hat die Caravelle noch 40 km/h drauf.



MESSWERTE

Beschleunigung 0–100 km/h	13,6 s
Zwischenspurt 60–100 km/h	8,1 s
80–120 km/h	11,0 s
Bremsweg aus 100 km/h unbeladen	42,4 m
Innengeräusch bei 100/130 km/h	67/70 dB(A)
Normverbrauch (WLTP)	8,7 Liter D
Testverbrauch	9,2 Liter D
Achslast vorn/hinten	1438/986 kg
Testwagen-leergewicht	2424 kg
Zuladung	876 kg
Wendekreis l./r.	13,0/13,1 m

PREIS/KOSTEN

Preis	**73 590 Euro**
Wertverlust[1]	32 000 Euro
möglicher Rabatt[2]	18 %
Finanzierung[3]	
Jahreszins	5,99 %
Leasing[4]	
Anzahlung	14 718 Euro
monatliche Rate	854 Euro
Abgasnorm	Euro 6e
Steuer pro Jahr	590 Euro
Versicherung HK/TK/VK	20/23/23
Haftpflicht (50 %)	716 Euro
Teilkasko	576 Euro
Vollkasko (50 %)	1344 Euro
Fixkosten	2650 Euro
Monatskosten[5]	1378/489 Euro
Kilometerkosten[5]	110,0/39,1 Cent
Ölwechsel	40 000 km/2 Jahre
Inspektion	40 000 km/2 Jahre
Garantie Technik/Lack	5/3 Jahre
Durchrostung	12 Jahre
Mobilität	unbegrenzt

[1] bei einer Haltedauer von 3 Jahren (15 000 km/Jahr); [2] laut MeinAuto.de; [3] über Autobank, Laufzeit 3 Jahre, Fahrleistung 15 000 km/Jahr, Jahreszins effektiv; [4] Kilometerleasing (15 000 km/Jahr); [5] mit/ohne Wertverlust

AUTO-URTEIL

PLATZ MAX. 50 PUNKTE

46

Was auch immer Sie Sperriges vorhaben – es wird gelingen, mIt kubikmeterweise Laderaum, viel Platz für neun Erwachsene, hoher Zuladung.

KOMFORT MAX. 50 P.

27

Etwas Dekor überglänzt die Nutzfahrzeugabstammung nicht. Rustikale Ausprägung von Federung, Materialien, Verarbeitung, Laufkultur.

HANDHABUNG MAX. 40 P.

24

Für so viel Platz bietet der Caravelle wenig Möglichkeiten, ihn zu variieren. Klasse: drei Einzelsitze in Reihe zwei. Der Bus belegt eher Grundstücke als Parklücken.

FAHRLEISTUNGEN MAX. 20 P.

6

Gewiss, Sprint- und Tempo-Rasanz sind nicht zu erwarten bei 2424 kg Leergewicht. Aber für die Topmotorisierung hält sich das Temperament zurück.

FAHRVERHALTEN MAX. 60 P.

35

Gewiss, Dynamik und Handling-Rasanz – genau: Der Bus kurvt sicher, nie vergnüglich. Der Allrad schafft stets genug Grip für den trägen Antrieb.

SICHERHEIT MAX. 50 P.

24

So, und das geht mal gar nicht: 42,4 m Bremsweg. Damit bremst sich der VW trotz ordentlicher Assistenz- und Lichtausstattung ins Aus.

UMWELT MAX. 30 P.

13

Für so viel Platz und Transportpotenzial liegt der Testverbrauch von 9,2 l/100 km auf günstigem Niveau. Sehr langes Ölwechselintervall.

TESTERGEBNIS MAX. 300 P.

Bewertet nach dem Punkteschlüssel für Kombis und Vans

175

KOSTENWERTUNG MAX. 150 P.

18

Die Kosten sind groß wie das Auto: Über 70 000 Euro beim Kauf, dann 1300 Euro Unterhalt/Monat. Lange Garantie.

GESAMTERGEBNIS MAX. 450 P.

193

AUTO-FAZIT

Die Kooperation spart VW Geld, aber dem Bus fehlen Solidität, Komfort, Einzigartigkeit – was T1 bis T6 zu Ausnahmetalenten erhob.

Auf einen Blick

Stimmt, die Gefahr, etwas falsch zu machen, ist so groß nie gewesen bei einem VW Bus. Aber nehmen Sie sich dennoch Zeit für die genaue Auswahl, das steigert die Chance, einen für Sie hervorragenden Bus zu bekommen. Beim Antrieb erst mal überlegen, ob Diesel oder Elektro. Bei beiden raten wir zur mittleren Version, als TDI mit 150 PS, als BEV mit 160 kW. Ab 150 PS gibt es die Diesel auch mit Achtstufenautomatik, zu der wir ebenfalls raten. Wie eigentlich auch zum teuren Allradantrieb. Den gibt es mit Automatik ab 150 PS, aber je nach Version zu unterschiedlichen Preisen zwischen knapp 4600 und fast 5000 Euro. Obgleich an sich eine Ausstattungsfrage, gilt es noch zu entscheiden, ob es die nochmals 40 cm radstandsverlängerte Langversion sein soll. Die kostet rund 1000 Euro mehr, aber auch den Rest an Wendigkeit.

MOTOREN UND PREISE

Motor	Ausstattung				
	Standard	Life	Edition	Style	PanAm
Diesel					
2.0 TDI (110 PS) 6M*	52 295,–	54 526,–	58 709,–	60 803,–	57 673,–
2.0 TDI (150 PS) 6M*	54 681,–	56 912,–	61 095,–	63 189,–	60 059,–
2.0 TDI (150 PS) (8A**)	57 406,–	59 637,–	63 820,–	65 914,–	62 784,–
2.0 TDI (170 PS) (8A**)	62 738,–	62 969,–	67 152,–	69 264,–	66 116,–
Elektro					
e-Caravelle BEV (100 kW)	66 021,–	68 252,–	72 435,–	74 530,–	71 400,–
e-Caravelle BEV (160 kW)	68 169,–	70 400,–	74 583,–	76 678,–	73 548,–
e-Caravelle BEV (210 kW)	70 210,–	72 441,–	76 624,–	78 719,–	75 589,–

* 6M: manuelles Sechsganggetriebe; ** 8A: Achtstufenautomatik

Ausstattung

BASIS Der verschwenderischen Grundausstattung machte sich der VW Bus noch nie verdächtig. Auch die der Caravelle beschränkt sich auf Klimaanlage, Radio mit Telefonintegration, Digitalinstrumente, Parksensoren hinten, LED-Scheinwerfer, das vorgeschriebene Assistenz-Ensemble, durchgehende Windowbags sowie acht Sitzplätze: Zwei Sitze vorn, drei Einzelsitze in Reihe zwei, eine Dreierbank dahinter. Extras? Da gibt es fast alles für alle Anforderungen und Vorlieben.
LIFE rollt auf Alu- statt Stahlrädern und richtet sich heimeliger ein. Außerdem lackiert VW die Stoßfänger, verlegt einen hübscheren Boden und verkleidet die Seitenteile eleganter. Auch hier: jede Menge Extras.
EDITION Nun kommen immerhin LED-Matrix-Scheinwerfer, ein abschließbares Handschuhfach sowie LED-Lesespots an Nutzwert dazu. Ansonsten viel Deko wie spezielle 17-Zoll-Alus oder das schwarz lackierte Dach.
STYLE Macht hoch die Tür für den Style, schließen kann sie es fast von alleine. Denn erst hier ist auch die Schiebetür auf der Fahrerseite Serie, auf beiden Seiten die Zuziehhilfe. Dazu gibt es Kunstlederbezüge, Dreizonen-Klimaautomatik, Sonnenrollos, mehr USB- und 12-V-Anschlüsse sowie Becher- und Telefonhalter. Dazu Chrömchen hier, Schillerzierde dort.
PANAMERICANA Mit rempelresistenter Beplankung und Sitzheizung macht der PanAm auf Abenteurer.







1 ACHTSTUFENAUTOMATIK ab 150 PS, Serie bei Allrad
2 PARKLENKASSISTENT Fahrassistenzpak. Premium 809 Euro
3 RADIO MIT TELEFONINTEGRATION ist immer Serie







1 PANORAMAGLASDACH ohne Öffnungsfunktion, 1071 Euro
2 RÜCKFAHRKAMERA Fahrassistenzpaket Plus, 726 Euro
3 DREIZONEN-KLIMAAUTOM. mit Bedienteil im Fond 1131 Euro





Extras und Highlights

DREI E-VARIANTEN Gewiss eher für den Liefer- und Shuttle-Betrieb als den Familienalltag geeignet, stromert die e-Caravelle mit 100, 160 oder 210 kW voran. Es gibt sie mit kurzem und mit langem Radstand. Je nach Version genügen die 63,8 kWh der Batterie für 285 bis 350 km Reichweite. Der Akku lädt mit maximal 125 kW Gleichstrom, 0 bis 80 Prozent dauern rund 40 Minuten.

DIE SITZ-GELEGENHEIT Klingt nebensächlich, aber die Möblierung ist entscheidend für den Nutzen. Im Alltag enorm praktisch ist der freie Durchstieg nach hinten. Wenn es also nicht neun Sitze sein müssen, dann nicht die Doppelsitzbank vorn für 405 Euro bestellen. Klasse: Die drei Einzelsitze in Reihe zwei lassen sich separat klappen/ausbauen. Die Dreierbank klappt nur ihre Lehne.

AUTO·FAZIT

Ein Tipp für alle, denen ganz wenig genügt: Als einfachst ausgestatteten Kombi gibt es den Bus ab 48 992 Euro. Ansonsten: Es wird eh teuer, also nehmen wir den Bus für alle Fälle: Style, 150-PS-TDI, kurz, Allrad, Anhängerkupplung, Unterfahrschutz, großes Assistenz-Upgrade, 70-l-Tank, Ganzjahresreifen und Alarmanlage. Macht 75 034 Euro.



Texte: Sebastian Renz

Plug-ins mit dem

Plug-in-Hybride sind von der **BRÜCKENTECHNOLOGIE** längst zu einer festen Größe in der SUV-Mittelklasse aufgestiegen. Wie gut die Antriebe mittlerweile sind, wollen der neue BMW X3, der frisch überarbeitete Mazda CX-60 und der ebenfalls kürzlich aufgewertete Volvo XC60 beweisen.



Fotos: Achim Hartmann

Wie Sie wissen, rentiert sich so ein Plug-in-Hybrid wie BMW X3, Mazda CX-60 und Volvo XC60 natürlich vor allem, wenn Sie ihn häufig elektrisch bewegen. Und dafür braucht es Reichweite. Die gute Nachricht: Mit 64 km (CX-60) bis 95 km (X3) ist sie für den Alltag ausreichend.

Und die schlechte? Alle drei sind nicht schnellladefähig. An der AC-Wallbox laden Mazda und BMW mit 11 kW in etwas über zwei Stunden voll, der Volvo mit 6,4 kW Ladeleistung in 3:20 h.

Während Volvo und Mazda ihre elektrische Energie primär nach dem Start der Reise verbrauchen, wählt BMW beim X3 30e einen differenzierten Ansatz. So sind im Navigationssystem sogenannte E-Drive-Zonen hinterlegt, in denen der Plug-in automatisch in den Electric-Modus wechselt oder für deren Durchquerung er sich Strom vorhält. Mehr noch: Er lädt aktiv mithilfe des Verbrenners nach, bevor er die Zonengrenze passiert. In Abhängigkeit von Streckenprofil und Ladezustand der 22,7-kWh-Batterie wählt er dabei den effizientesten Betriebsmodus. Der Fahrer kann sich also aufs Wesentliche konzentrieren: das Fahren.

Rein elektrisch gelingt das durchaus flott: Die E-Maschine im Getriebe steuert bis zu 135 kW und 250 Nm bei. Der 190 PS starke Zweiliter-Vierzylinder wird derweil mithilfe einer Trennkupplung stillgelegt. Für BMW-Verhältnisse entkoppelt agieren auch Lenkung und Bremspedal. Letzteres lässt sich im Alltags-Stop-and-Go schwer dosieren. Zudem ermöglicht der X3 das „Segeln" nur via adaptiver Rekuperation und nicht über Lenkradpaddel. Über die lässt sich jedoch der Extra-Boost mit einem Zug für zehn Sekunden abrufen.

Obwohl der Antriebsstrang mit 299 PS Systemleistung und 450 Nm nominell der schwächste ist, kann der X3 in den Fahrleistungsmessungen locker mithalten. Zudem ist er auf kurvigen Landstraßen die erste Wahl.

Der BMW: besser als Plug-in statt mit Diesel

Und auch das Fahrwerk können wir loben: Anders als bei den bisher getesteten X3 mit Selbstzünder filtert der Plug-in-Hybrid mit adaptiven Dämpfern sogar Querfugen wirkungsvoll. Die Fahrassistenz lässt sich ebenfalls gewohnt feingranular an

gewissen X-tra



die eigenen Bedürfnisse anpassen. Zudem beherrscht keiner so gut das Zusammenspiel von Level-2-Funktionen wie BMW.

An den bisherigen Kritikpunkten des X3 ändert das, was unter der Haube beziehungsweise im Kofferraumboden steckt, natürlich wenig. So vermissen wir klassische Tachoanzeigen oder ein eigenes Klima-Bedienmodul wie im CX-60. Stattdessen trägt BMW lieber dick optische Ambientelicht-Schminke auf, die die teils arg billig wirkenden Oberflächen überstrahlen soll. Dabei kostet der Testwagen fast 83 000 Euro, obwohl die Optionsliste nun kürzer geriet. Während andere Premium-Hersteller wie etwa Volvo eine Luftfederung oder Doppelverglasung optional anbieten – der XC60 T6 ist mit 87 910 Euro übrigens der mit Abstand Teuerste in der Runde –, sucht man diese Features beim X3 30e vergeblich. Das gilt auch für den Mazda. Der CX-60 PHEV punktet jedoch mit einem niedrigen All-inclusive-Preis von 64 150 Euro.

Da muss man sich erst mal wieder setzen. Zum Glück sitzt der Fahrer im X3 gut eingebunden auf elektrisch vielfältig einstellbaren Sitzen mit dem besten Seitenhalt in dieser Runde. Und auch der Platz im BMW fällt, nicht zuletzt dank des großzügigen Einstiegs, ähnlich geräumig aus wie im Volvo und großzügiger als im Mazda. Bei der Zuladung (599 kg) reißt der X3 seine elektrisch angetriebene Heckklappe ebenfalls zu Recht weit auf.

Der CX-60 PHEV darf zwar nicht ganz so viel tragen, dafür 2,5 Tonnen anhängen, und er offeriert mit 570 bis 1726 Litern am meisten Volumen im Heck (X3: 460–1600 l; Volvo: 468–1395 l). Umsteigen in den Mazda, das fühlt sich im ersten Moment herrlich oldschoolig an. Die Materialauswahl ist wirklich fein. Allerdings passt es nicht recht ins Bild, dass es hier und dort klappert, wie übrigens auch im BMW. Die Infotainment-Bedienung via Drehdrücker geriet im Mazda noch übersichtlicher als beim bayerischen Erfinder. Dessen DAB-Radio streikte im Test zeitweise, während die Spracherkennung im Mazda oft nur Bahnhof verstand und jene im Volvo gar ganz ausfiel.

Da ist man selbst erst mal sprachlos, und doch herrscht im EV-Modus des CX-60 keine Stille. Im Ge-

BMW



DAS INFOTAINMENT
stützt sich auf Apps, nicht auf intuitives Auffinden der wichtigsten Funktionen





Ladevolumen 460/1600 l





AMBIENTELICHTSTREIFEN sollen wohl die mäßige Materialanmutung überstrahlen. Dreizonen-Klimaautomatik samt einstellbarer Temperatur und Lüfterstärke machen Sitzen im Fond noch angenehmer. Einmal am Paddel ziehen, schon boostet der X3 zehn Sekunden mit 299 PS und 450 Nm. Damit ist der BMW schwächer als Mazda (327 PS) und Volvo (350 PS), kommt aber rein elektrisch 95 km weit – dank größtem Akku im Kofferraumboden

MAZDA



FEINES COCKPIT
Stellenweise wirkt der CX-60 wie für die Ewigkeit gebaut. Leider klappert's im Testwagen



Ladevolumen 570/1726 l





VORN schlägt der Mazda die Sitzeinstellung automatisch vor. Hinten ist der Beinraum begrenzt. Die dreiteilige Rücksitzlehne klappt fernentriegelt fast eben um, und die Gepäckraumabdeckung ist fest eingehängt. Einfacher als mit dem Dreh-Drück-Steller kann man nicht durch das Infotainment surfen. Zur Abschaltung der vorgeschriebenen Warnsysteme installierte Mazda extra eine Taste. Der Vierzylinder und die E-Technik agieren unharmonisch

DATEN IM VERGLEICH

	BMW X3 30E XDRIVE M SPORTPAKET PRO	MAZDA CX-60 E-SKYACTIV PHEV AWD TAKUMI PLUS	VOLVO XC60 T6 PLUG-IN HYBRID AWD ULTRA BRIGHT
ANTRIEB			
Motor	Reihenvierzylinder-Benzinmotor, vorn längs, vier Ventile pro Zylinder, Turbo, DI, Steuerkette, Partikelfilter, permanenterregter Synchronmotor, Lithium-Ionen-Batterie	Reihenvierzylinder-Benzinmotor, vorn längs, vier Ventile pro Zylinder, DI, Steuerkette, permanenterregter Synchronmotor, Lithium-Ionen-Batterie	Reihenvierzylinder-Benzinmotor, vorn quer, vier Ventile pro Zylinder, Turbo/Kompressor, DI, Zahnriemen, permanenterregter Synchronmotor, Lithium-Ionen-Batterie
Hubraum	1998 cm^3	2488 cm^3	1969 cm^3
Leistung bei Drehzahl	140 kW/190 PS 4400/min	141 kW/191 PS 6000/min	186 kW/253 PS 5500/min
maximales Drehmoment bei Drehzahl	310 Nm 1500/min	261 Nm 4000/min	350 Nm 2500/min
Leistung Elektromotor	135 kW	129 kW	107 kW
Drehmoment Elektromotor	250 Nm	270 Nm	309 Nm
Systemleistung	220 kW/299 PS	241 kW/327 PS	257 kW/350 PS
Systemdrehmoment	450 Nm	500 Nm	659 Nm
Höchstgeschwindigkeit	215 km/h	200 km/h	180 km/h
CO_2-Ausstoß (WLTP)	76 g/km	85 g/km	66 g/km
Kraftübertragung Getriebe	Allradantrieb Achtgangautomatik	Allradantrieb Achtgangautomatik	Allradantrieb Achtgangautomatik
KAROSSERIE			
Länge/Breite/Höhe	4755/1920/1660 mm	4745/1890/1685 mm	4708/1902/1655 mm
Radstand	2865 mm	2870 mm	2865 mm
Tankinhalt/Batteriekapazität	50 Liter/22,7 kWh	50 Liter/17,8 kWh	71 Liter/18,8 kWh
Kofferraum	460–1600 Liter	570–1726 Liter	468–1395 Liter
Anhängelast ungebremst/gebremst	750/2000 kg	750/2500 kg	750/2250 kg
Serienbereifung	245/50 R 19 Y	235/50 R 20 W	255/45 R 20 V
Testwagenbereifung vorn hinten Reifentyp	255/45 R 20 Y 285/40 R 20 Y Continental SportContact 7	235/50 R 20 W 235/50 R 20 W Goodyear Eagle F1 Asymmetric 5	255/40 R 21 V 255/40 R 21 V Pirelli P Zero
MESSWERTE			
Beschleunigung 0–100 km/h	6,3 s	6,5 s	5,9 s
Zwischenspurt 60–100/80–120 km/h	3,5/4,4 s	3,4/4,3 s	3,2/4,0 s
Bremsweg aus 100 km/h unbeladen	34,3 m	34,3 m	35,0 m
Innengeräusch bei 100/130 km/h	64/66 dB(A)	65/67 dB(A)	63/66 dB(A)
Normverbrauch (WLTP) Testverbrauch hybridisch Testverbrauch elektrisch Testverbrauch kombiniert	3,3 Liter S + 16,7 kWh 8,4 Liter S 23,6 kWh 1,7 Liter S + 18,7 kWh	3,8 Liter S + 14,4 kWh 8,7 Liter S 25,2 kWh 2,2 Liter S + 19,0 kWh	3,0 Liter S + 13,1 kWh 8,3 Liter S 23,9 kWh 2,0 Liter S + 18,2 kWh
Reichweite elektrisch	95 km	64 km	71 km
Achslast vorn/hinten	984/1127 kg	1070/1043 kg	1134/1036 kg
Testwagenleergewicht Zuladung	2111 kg 599 kg	2113 kg 554 kg	2170 kg 490 kg
Wendekreis links/rechts	12,3/12,2 m	11,9/11,7 m	11,8/11,9 m
PREIS/KOSTEN			
Preis	**73 230 Euro**	**64 150 Euro**	**80 290 Euro**
Wertverlust[1]	30 500 Euro	24 000 Euro	38 500 Euro
möglicher Rabatt[2]	21 %	k. A.	26 %
Finanzierung[3] Jahreszins	4,49 %	4,67 %	k. A.
Leasing[4] Anzahlung/monatliche Rate	 14 646/712 Euro	 12 830/277 Euro	 k. A.
Abgasnorm	Euro 6e	Euro 6e	Euro 6e
Steuer pro Jahr	40 Euro	50 Euro	40 Euro
Versicherung HK/TK/VK	20/24/24	17/23/23	16/23/21
Haftpflicht (50 % Prämie)	716 Euro	591 Euro	559 Euro
Teilkasko	657 Euro	576 Euro	576 Euro
Vollkasko (50 % Prämie)	1459 Euro	1344 Euro	1148 Euro
Fixkosten pro Jahr	2215 Euro	1985 Euro	1747 Euro
Monatskosten[5]	1331/478 Euro	1071/398 Euro	1443/373 Euro
Kilometerkosten[5]	106,5/38,3 Cent	85,7/31,8 Cent	115,5/29,9 Cent
Ölwechselintervall	30 000 km/2 Jahre	20 000 km/1 Jahr	30 000 km/1 Jahr
Inspektionsintervall	30 000 km/2 Jahre	20 000 km/1 Jahr	30 000 km/1 Jahr
Garantie Technik/Lack Durchrostung/Mobilität	 3/3 Jahre 12 Jahre/3 Jahre	 6/3 Jahre 12 Jahre/unbegrenzt	 2/2 Jahre 12 Jahre/unbegrenzt

[1] bei einer Haltedauer von 3 Jahren (15 000 km/Jahr); [2] laut MeinAuto.de; [3] über Autobank, Laufzeit 3 Jahre, Fahrleistung 15 000 km/Jahr, Jahreszins effektiv; [4] Kilometerleasing (15 000 km/Jahr); [5] mit/ohne Wertverlust.

genteil: Der Antriebsstrang jault straßenbahnig auf. Anders als bei BMW lässt sich das jedoch nicht deaktivieren. Mazda wählte für die Kraftübertragung eine eigenwillige Lösung, koppelt die Achtstufenautomatik nicht mit einem Drehmomentwandler, sondern mit einer Mehrscheibenkupplung, die zusammen mit dem E-Motor auf der Getriebeeingangswelle steckt. Das Ergebnis überzeugt jedoch nicht, es ruckelt häufig in alltäglichen Fahrsituationen.

Mazda CX-60: Es braucht noch mehr Feinschliff

Auch auffällig: Der CX-60 zieht weniger souverän durch. Bergauf gelingt es ihm trotz 129 kW E-Leistung und 270 Nm E-Drehmoment kaum, den Plug-in im elektrischen Arbeitsfenster zu halten, da bereits ein vergleichsweise geringer Pedaldruck reicht, um den Verbrenner anzuwerfen. Beim e-Skyactiv PHEV ist das ein 2,5-Liter-Vierzylinder mit 191 PS und maximal 261 Nm. Der Sauger ist auch ein Grund, warum der Japaner angestrengter wirkt als die Turbomotoren von BMW und Volvo. Wenn dem PHEV die elektrische Energie ausgeht, lässt sich der 17,8-kWh-Akku via Charge Mode zwar während der Fahrt nachladen, doch das treibt den Verbrauch weiter in die Höhe. Mit 8,7 l/100 km beim Testverbrauch liegt der CX-60 ohnehin über dem X3 (8,4 l/100 km) und dem XC60 (8,3 l/100 km).

Auch mit vereinten Kräften, also 327 PS und maximal 500 Nm Systemdrehmoment, beschleunigt der CX-60 subjektiv zurückhaltender, als es die Messwerte suggerieren. Er erreicht eine Höchstgeschwindigkeit von 200 km/h – der Volvo regelt bei 180 km/h ab, der BMW darf 215 km/h rennen. Dafür bremst der CX-60 mit genau 35 Metern aus Tempo 100 ähnlich gut.

Querdynamisch gewinnt der Japaner jedoch keinen Blumentopf. Von einer Hecklastigkeit des Allradkonzepts ist nichts zu spüren, zumal das ESP grob dazwischenfunkt. Überhaupt: Der CX-60 fühlt sich behäbig an. Das ändert auch die direkt abgestimmte Lenkung nicht: Während ganz vorn die Lenkbefehle fast so direkt umgesetzt werden wie im MX-5, sitzt der Fahrer weit hinter der langen Haube und bewegt sich mit den Fliehkräften, da die Sitze kaum Seitenhalt bieten.

Noch mehr Bewegung bringt die Fahrwerksabstimmung ins Auto. Zwar hat Mazda im Zuge des Facelifts die Geometrie der Doppelquerlenker-Vorderradaufhängung modifiziert, die Stoßdämpfer gestrafft, weichere Federn eingesetzt und den Federweg an der Hinterradaufhängung vergrößert. Doch bei der vorhandenen Basis könnten wohl selbst Fahrwerksgötter keine Wunder vollbringen. Zwar stabilisiert sich der Aufbau auf Schlechtwegstrecken schneller als zuvor, doch das Wanken konnten sie ihm nicht austreiben. Zudem spricht er schon auf leicht welligem Fahrbahnbelag straff an und findet auf Kopfsteinpflaster keine komfortable Antwort.

Volvo XC60: der komfortable Schwede

Die hat der Volvo mittlerweile gefunden. Seine Luftfederung verarbeitet Fahrbahnunebenheiten am souveränsten, und auch die Geräuschdämmung ist exzellent. Mit 2,7 Millionen Exemplaren ist der XC60 nicht nur der meistverkaufte Volvo überhaupt – im September haben die Schweden auch ihr einmillionstes Plug-in-Fahrzeug gebaut.



BEDINGT OFFROAD-TAUGLICH **BMW und Mazda entkoppeln zeitweise die Vorderachse. Volvo treibt die Hinterräder elektrisch an**



DIGITALE ANZEIGEN
Die Google-Maps-Karte erscheint auch im Instrumentendisplay. Die Ablesbarkeit? Nur mäßig

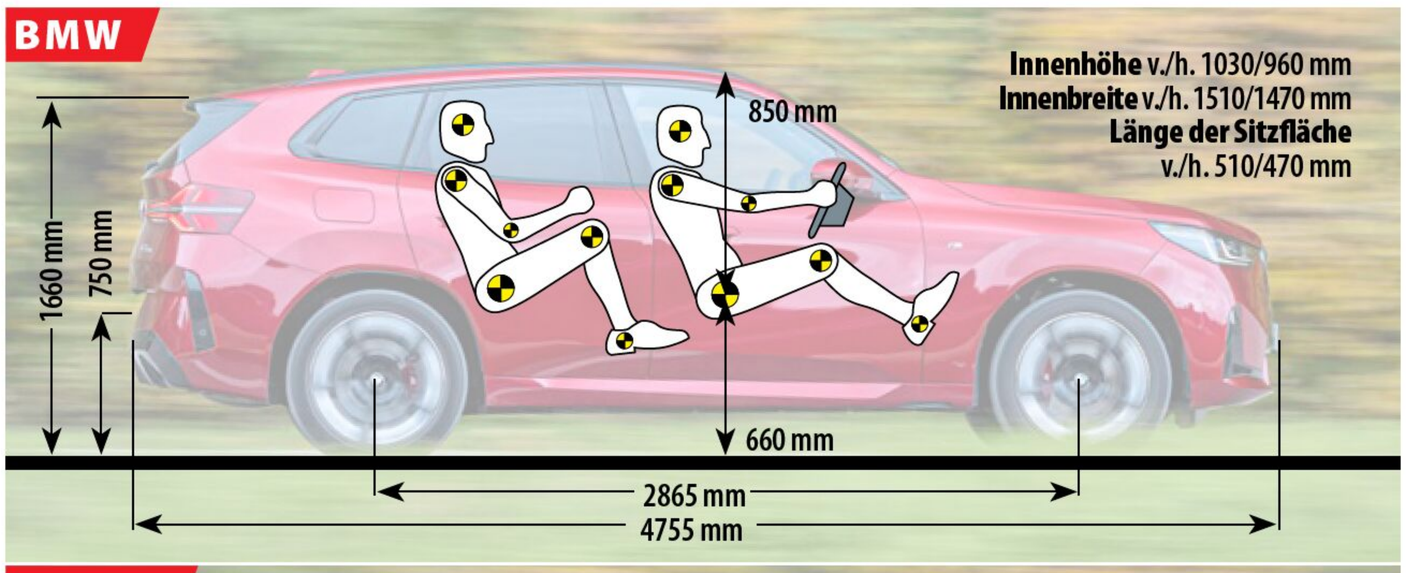


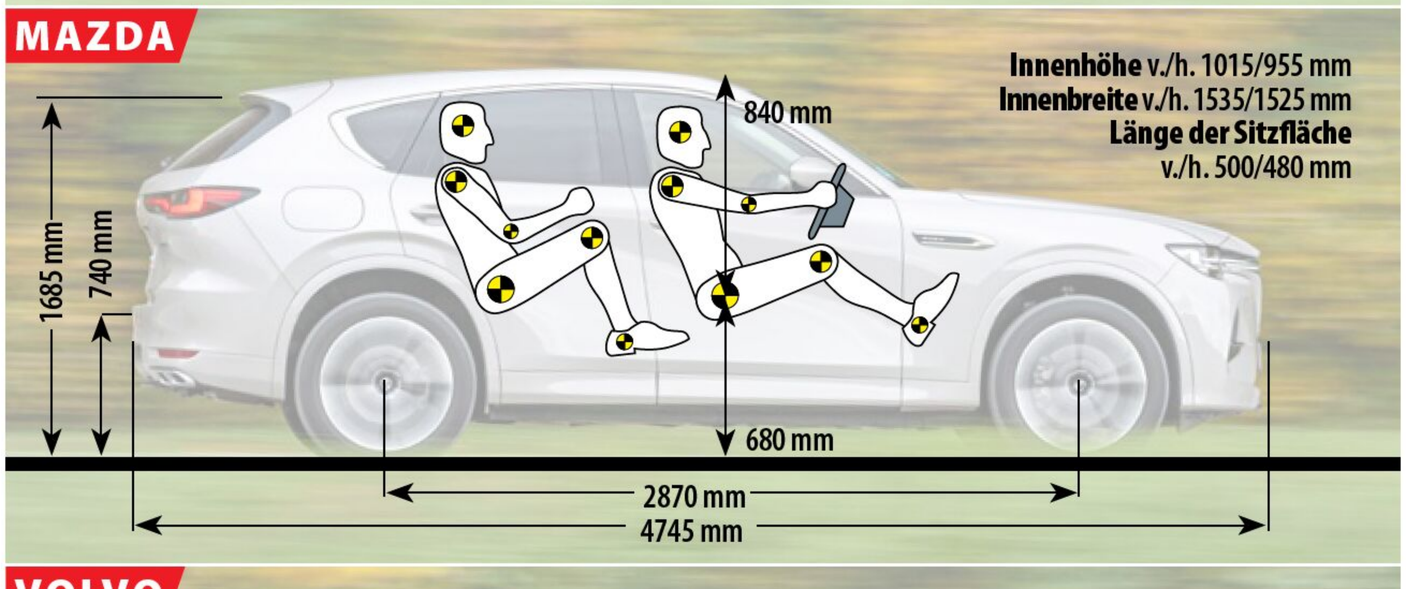


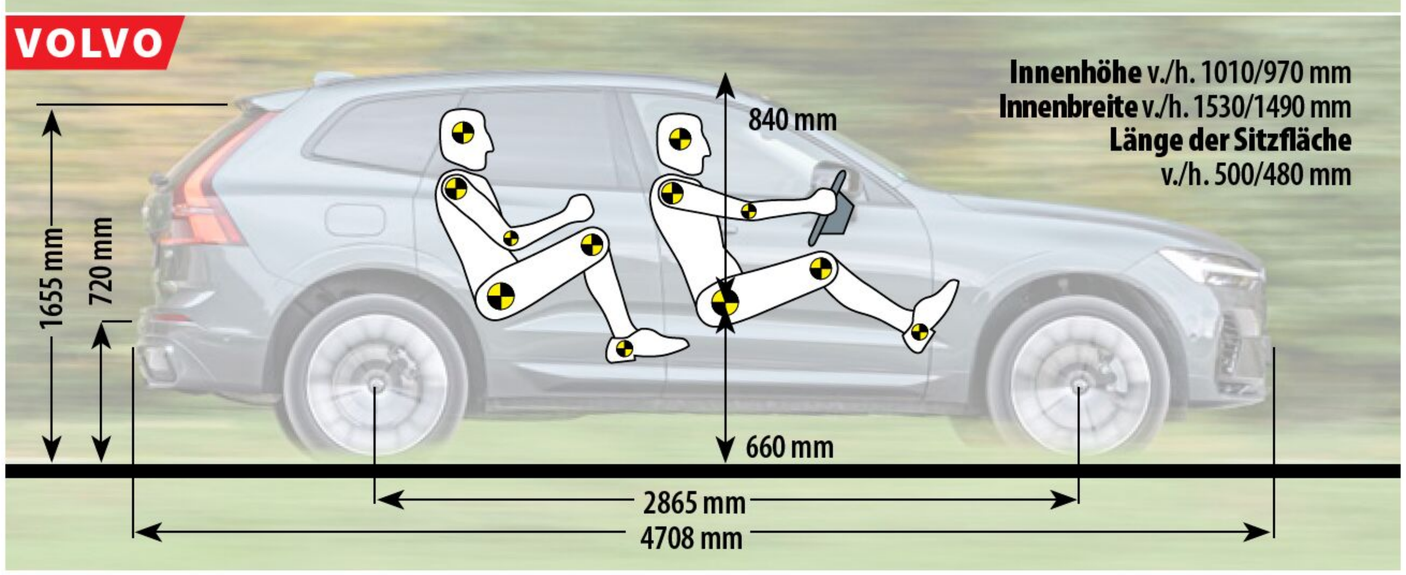




DER INNENRAUM **hat trotz der langen Bauzeit nichts an Charme verloren. Neu ist der aufgesetzte Touchscreen. Die Lüftungsausströmer für den Fond sitzen in den B-Säulen. Die Luftfederung senkt das Heck ab. Umklappen? Fernentriegelt im Verhältnis 40 : 60 mit Durchlade. Trotz E-Motor im Heck bleibt noch Platz für Ladekabel im Kofferraum-Unterbodenfach. Ein Zug am gläsernen Knauf, und der XC60 verzögert auf Wunsch bis zum Stillstand**







Genug Erfahrung ist also vorhanden. Doch leider versteckt Volvo nicht nur die Fahrmodi im Infotainment-Menü, sondern auch die hybridischen Feineinstellungen, etwa das Unterwegsladen des 18,8-kWh-Akkus mithilfe des Verbrenners. Die Rekuperation regelt der Fahrer entweder per Kriechmodus, oder er verstärkt sie mit einem Zug am gläsernen Wählhebel. Im B-Modus hält der Wagen dann sogar komplett an – das beherrschen nicht viele Plug-ins. Vor allem in der Stadt ist das nützlich, hier muss der Fahrer das Bremspedal kaum noch betätigen. Überhaupt fühlt sich der vergleichsweise übersichtliche XC60 im urbanen Dschungel von den dreien am ehesten wohl.

Wenn sich der 2,0-l-Turbo mit seinen 253 PS zuschaltet, geschieht das zwar ähnlich lautstark wie im Mazda, jedoch geschmeidiger. Da der 107-kW-Elektromotor Volvo-typisch im Heck sitzt, wird der XC60 T6 zum teilelektrischen Allradler.

Kräftiger Antrieb, hochwertiges Ambiente

Auf der Autobahn schiebt der Schwede subjektiv am kräftigsten an. Und dominiert mit 350 PS und 659 Nm auch den Sprint auf Tempo 100. Ähnlich wie im X3 und CX-60 lässt sich das Tempo-Gebimmel mit einem Tastendruck stumm schalten.

Nun können Sie entweder dem fast lautlosen Fahrgeräusch lauschen, oder Sie drehen die Bowers-&-Wilkins-Anlage auf, die zwar teuer, aber jeden Cent wert ist. An das edle Ambiente des Volvo haben wir uns schon lange gewöhnt. An Ablagen mangelt es hier zwar nicht, allerdings sind sie nicht so großzügig wie bei den anderen. Apropos Platzmangel: Den Touchscreen setzt Volvo nun einfach wie ein Tablet auf die Stelle, an der einst das integrierte Pendant saß. Das Touch-only-System gliedert sich zwar logischer mit größeren Kachelelementen, die sich während der Fahrt einfacher treffen lassen, und vertraut auf Googles Navigationskünste. Jedoch gelingt der zielgerichtete Stromeinsatz nicht so effizient wie beim BMW.

Und so sichert sich der X3 Plug-in den Testsieg.

Clemens Hirschfeld

AUTO-URTEIL

BMW	MAZDA	VOLVO
PLATZ		MAX. 40 PUNKTE
33	34	32

Mit stattlichen 2,5 Tonnen Anhängelast und dem größten Kofferraumvolumen punktet der CX-60, allerdings geht das zulasten des Sitzraums in der zweiten Reihe. Der X3 bietet die höchste Zuladung. Und der XC60? Ist für diese Klasse geräumig genug.

KOMFORT		MAX. 60 PUNKTE
38	30	41

Mit dem gut gedämmten und luftgefederten Volvo kann der wankig-straffe Mazda trotz Fahrwerks-Updates nicht mithalten, zudem klappert's im Testwagen. Im BMW sitzt der Fahrer am besten, und als Plug-in federt der X3 entspannter als mit Dieselmotor.

HANDHABUNG		MAX. 30 PUNKTE
19	18	17

In puncto Funktionalität und Variabilität kann keiner der drei wirklich herausstechen. Der sehr gut bedienbare Mazda ist deutlich unübersichtlicher als der Volvo mit seiner touchlastigen Bedienung. Der BMW unterstützt mit dem besten Park-Assistenten.

FAHRLEISTUNGEN		MAX. 30 PUNKTE
18	17	16

Nur 5,9 Sekunden braucht der XC60 für den 0–100-Sprint. Damit knackt er als Einziger die Sechs-Sekunden-Marke, wird aber bei 180 km/h abgeregelt. Der Mazda schafft 200 km/h und der BMW 215 km/h Topspeed – und beide beschleunigen ähnlich flott.

FAHRVERHALTEN		MAX. 60 PUNKTE
55	38	50

Am geschmeidigsten verstehen sich Verbrenner und E-Motor bei X3 und XC60, während der CX-60 unter der überspitzten Lenkung und dem übergriffigen ESP leidet. Fahrspaß kommt nur im X3 auf. Der Volvo XC60 wirkt in sich stimmig und komfortabel.

SICHERHEIT		MAX. 50 PUNKTE
42	41	42

Alle drei SUV bremsen auf gutem Niveau, allerdings zeigen sie alle noch Potenzial beim Pedalgefühl. Bei der Sicherheitsausstattung liegt der BMW vorn, er kommt mit dem umfangreichsten und funktionalsten Assistenzpaket. Alle drei bieten gutes Licht.

UMWELT		MAX. 30 PUNKTE
20	17	17

Der BMW hat die höchste E-Reichweite und der Volvo den größten Tank. Wer konsequent mit grünem Strom lädt, senkt den CO_2-Ausstoß. Allerdings müssen die Ölwechselintervalle (alle 15 000 bis 30 000 km) trotzdem eingehalten werden.

TESTERGEBNIS		MAX. 300 PUNKTE
Bewertet nach dem Punkteschlüssel für Allround-Fahrzeuge		
225	195	215

KOSTENWERTUNG		MAX. 150 PUNKTE
16	26	14

Bei den abgehobenen Testwagenpreisen von BMW und Volvo geht der nahezu voll ausgestattete Mazda fast schon als Sonderangebot durch. Die Japaner bieten zudem sechs Jahre Garantie statt drei (BMW) oder nur zwei (Volvo).

GESAMTERGEBNIS		MAX. 450 PUNKTE
		
1. PLATZ	3. PLATZ	2. PLATZ
241	221	229

AUTO-FAZIT

Den besten Plug-in-Antrieb besitzt der X3, sodass er den Vergleich gewinnt. Der feine und komfortable Volvo wirkt in sich stimmig und vor allem ausgereift. Der Mazda erscheint trotz Feintuning an Fahrwerk und Antrieb immer noch unfertig. Schade, denn seine Bedienung ist gut.



Frage des Logos

Der Ateca 1.5 TSI mit 150 PS ist ein ebenso ausgereifter wie erschwinglicher Familien-SUV. Es gibt ihn jedoch **ALS CUPRA UND ALS SEAT.** Ist die Wahl des Logos mehr als eine Geschmacksfrage?

Mit ihm fing alles an: Seat steigt 2016 mit dem Ateca spät ins längst boomende SUV-Segment ein. Das Auto ist eng mit dem Skoda Karoq verwandt, beide rollen zusammen im Werk Kvasiny in Tschechien vom Band. Die bärenstarke Ateca-Topversion mit 300 PS präsentieren die Spanier 2018 unter der neuen Submarke Cupra. Die legt seitdem von Jahr zu Jahr zu, bietet längst die größere Modellpalette und hat Seat auch beim Absatz klar überholt. 2025 entfallen in Deutschland zwei Drittel der Neuzulassungen der Spanier auf Cupra.

Neben dem Leon ist der Ateca die einzige Baureihe, die mit beiden Markenlogos zu haben ist. Und nachdem Cupra den SUV seit 2023 auch mit schwächeren Motoren anbietet, überschneidet sich das Angebot auch bei den Antrieben. Gerade der beliebte 1.5-TSI-Benziner mit 150 PS und Frontantrieb ist sowohl als Cupra wie auch als Seat zu haben.

Als Cupra startet der 1.5 TSI mit 43 480 Euro, während er als Seat schon ab 34 220 Euro im Konfigurator steht. Deshalb die Frage: Welchen Gegenwert gibt es für den üppigen Aufschlag – außer dem attraktiven Image einer sportlichen Marke?

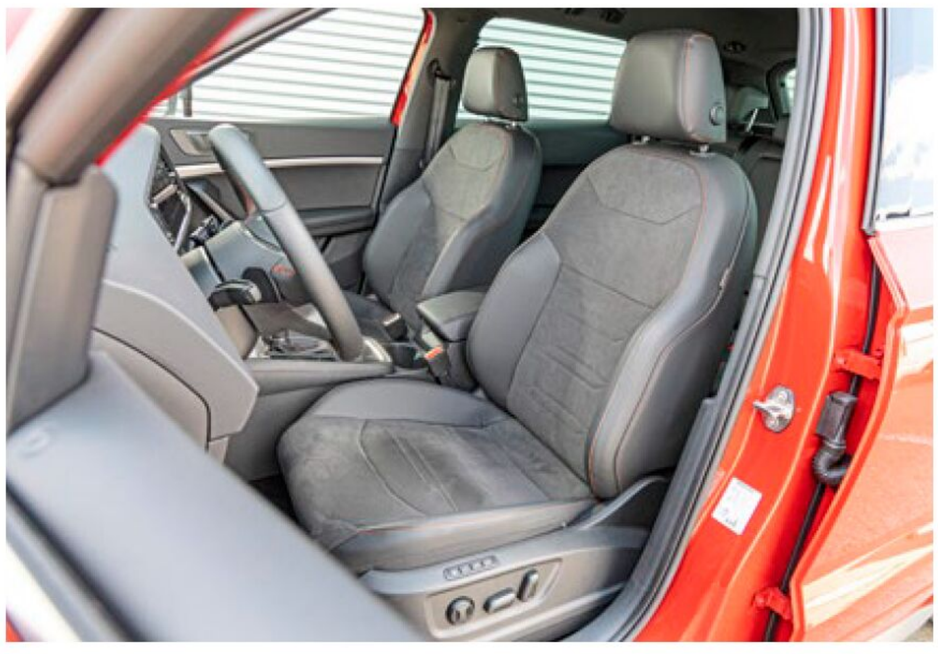
In beiden Fällen erwartet den Kunden ein ausgereifter SUV mit Platz für die Familie, vergleichsweise unkomplizierter Bedienung und einem ausgewogenen Kompromiss aus Agilität und Komfort. Auch in seinem zehnten Produktionsjahr wirkt er dank regelmäßiger Updates nicht veraltet.

Anders als den Cupra gibt es den Seat Ateca 1.5 TSI

SEAT



WAHLWEISE Als Seat gibt es den Ateca 1.5 TSI auch mit Sechsgang-Handschalter



BEQUEM Der Ateca FR kommt mit Komfortsitzen, elektrische Verstellung kostet 570 Euro





EXTRAS 19- statt 18-Zoll-Alus kosten 1000 Euro, Voll-LED-Licht ist Serie



DATEN IM VERGLEICH

	CUPRA ATECA 1.5 TSI	SEAT ATECA 1.5 TSI
Preis	43 480 Euro	34 220 Euro (Style)
ANTRIEB		
	Reihenvierzylinder-Benzinmotor, vorn quer, vier Ventile pro Zylinder, Turbo, DI, Zahnriemen, Partikelfilter	
Hubraum	1498 cm³	
Leistung bei Drehzahl	110 kW/150 PS 5000/min	
max. Drehmoment bei Drehzahl	250 Nm 1500/min	
Kraftübertragung	Vorderradantrieb Siebengang-DKG	Vorderradantrieb Sechsganggetriebe
KAROSSERIE		
Länge	4394 mm	4381 mm
Breite	1841 mm	1841 mm
Höhe	1601 mm	1615 mm
Radstand	2631 mm	2638 mm
Kofferraum	510–1604 Liter	
Tankinhalt	50 Liter	
Leergewicht	1418 kg	1413 kg
Zuladung	597 kg	592 kg
Anhängelast ungebremst/gebremst	700/1600 kg	700/1800 kg
Serienbereifung	235/40 R 19 Y	215/55 R 17 V
FAHRLEISTUNGEN		
Beschleunigung 0 – 100 km/h	9,3 s	9,0 s
Höchstgeschwindigkeit	199 km/h	202 km/h
Normverbrauch	6,7 Liter S	6,2 Liter S
CO_2-Ausstoß	153 g/km	141 g/km

AUTO-FAZIT

Als Cupra ist der Ateca 1.5 TSI nur auf den ersten Blick deutlich teurer. Als Seat ist er – laut Konfigurator – nur günstiger, wenn er nicht auf Cupra-Niveau aufgerüstet wird. Hohe Nachlässe sind bei beiden Marken möglich.

in zwei Ausstattungslinien, Style und FR. Als FR (ab 36 520 Euro) kommt er dem Cupra am nächsten, allerdings sind bei diesem einige Optionen bereits an Bord, die für den Ateca FR noch extra bezahlt werden müssen. Dazu zählen das Doppelkupplungsgetriebe (kostet für den FR 1800 Euro), Sportsitze (sind für den FR nicht lieferbar), Navigationssystem, ein größeres Instrumentendisplay und Smartphone-Integration (1450 Euro im Paket mit kabellosem Laden [kostet für Cupra 300 Euro extra]), Parklenk-Assistent (640 Euro) und 19 statt 18 Zoll große Aluräder (1000 Euro).

Für den Seat Ateca FR lässt sich bis auf die Sitze alles dazubestellen. Dadurch schrumpft die Differenz auf rund 1700 Euro. Im Sondermodell FR Black Edition (ab 37 990 Euro) sind einige dieser Extras bereits enthalten, womit der Preisvorteil gegenüber dem Cupra auf knapp 3000 Euro steigt.

Längere Garantie hebt den Preisvorteil auf

Übrigens: Wer den Seat statt in aufpreisfreiem Energy-Blau in der Cupra-Serienfarbe Bila-Weiß möchte, muss 340 Euro extra einkalkulieren. Bei allen anderen verfügbaren Lackfarben sowie den sonstigen Extras unterscheiden sich die Preise nur in Einzelfällen. So kostet das umfangreiche Fahrassistenz-Paket XL für den Seat 800, für den Cupra aber 960 Euro.

Dafür gewährt Cupra fünf Jahre Garantie bis zu einer Laufleistung von 150 000 Kilometern. Beim Seat sind es nur die im VW-Konzern sonst üblichen zwei. Eine vergleichbare dreijährige Anschlussgarantie kostet für ihn 1905 Euro.

Doch wie sieht es abseits der Theorie der Listenpreise in der Praxis aus? Interessant und attraktiv. Bei Autos, die sich noch frei konfigurieren lassen, sind laut meinauto.de für den Cupra sogar noch geringfügig höhere Nachlässe (bis 27,5 Prozent) als für den Seat (bis 26,5 Prozent) drin. Bei vorkonfigurierten Autos ist im Netz das Angebot an Ateca 1.5 TSI mit Cupra- statt Seat-Logo etwas reichhaltiger, obwohl immer noch mehr Ateca mit Seat- statt mit Cupra-Logo neu zugelassen werden. Angebote für den Cupra starten bei rund 33 000 Euro. Den Seat gibt es mit diesem Antrieb bereits ab 29 000 Euro, meist jedoch als Style oder das darauf basierende Sondermodell Road Edition. FR-Exemplare sind eher die Ausnahme – und kaum günstiger zu bekommen als ein Cupra.

Peter Wolkenstein

CUPRA

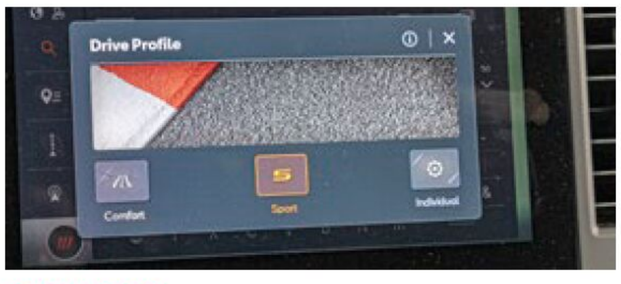


SERIE Beim Cupra kostet das 10,25-Zoll-Instrumentendisplay keinen Aufpreis



EXKLUSIVE Die Sportsitze mit integrierten Kopfstützen gibt es nur im Cupra





OPTION Multifunktionslenkrad mit Cupra-Taste für 820 Euro. Serie: verschiedene Fahrmodi

Fotos: Achim Hartmann



BURG TRIFELS bei Annweiler. Schönes Wanderziel mit Panoramablicken in die Südpfalz

Durchs Felsenmeer und in den Wald

„Mehr Fahrsicherheit“ – dafür die Sanierung der **A 5 ZWISCHEN KRONAU UND BRUCHSAL.** Doch von Heidelberg nach Karlsruhe gelangt man ohnehin viel schöner durch die Pfalz.

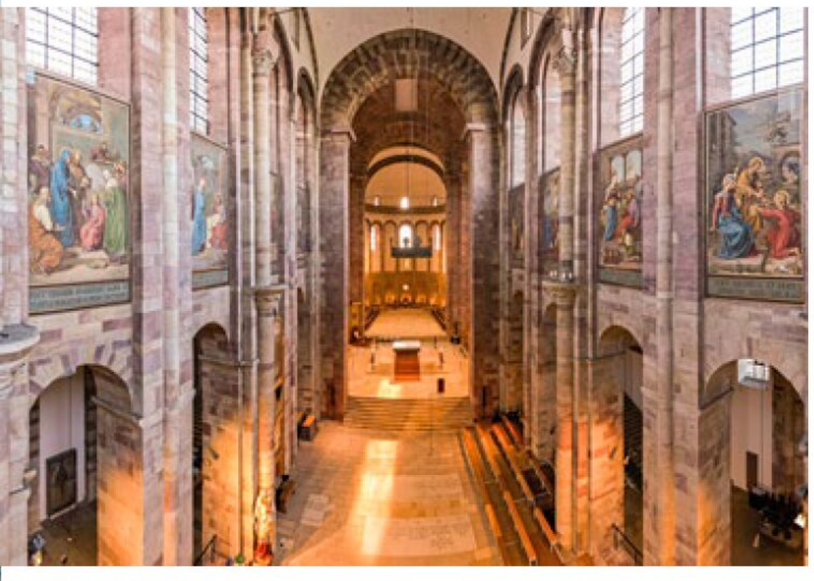
Fahrbahnbelag, Entwässerung, Brücken. Da wurde gefräst und gebrochen und repariert und stabilisiert an der A 5 und Material im Gewicht von hundertsiebzigtausend Tonnen bewegt. Natürlich ging das nicht nebenher. Sondern nur mit Verengung der Fahrstreifen, Reduktion der Spuren, Tempo 80 und Tempo 60. Kurz: mit Stau.
Also lieber woanders lang: durch die Pfalz. Nachdem man sich auf dem Hockenheimring ein bisschen hat austoben können. Zwischen April und November ist der Grand-Prix-Kurs immer wieder mal mit dem eigenen Auto zu berennen. Wer’s übersteht, lässt sich weitere Routenpläne im Dom zu Speyer absegnen. Der Bau der heute größten romanischen Kirche der Welt war von Konrad II. vor knapp 1000 Jah-



IM TECHNIK MUSEUM Speyer könnte man mehrere Tage verbringen. Sensationelle Ausstellungsstücke



WAS ISST der Teufel? Bei Hinterweidenthal ließe sich der Teufelstisch erklettern, um’s herauszufinden







TIPPS **Findet sich im Dom zu Speyer göttlicher Beistand? Im Plopsaland Freizeitvergnügen, im Kuckucksbähnel ein hübscher Ausblick, am Hambacher Schloss demokratischer Geist, in Hockenheim die Ideallinie, im Salz-Gradierwerk Luft zum Durchatmen?**







Fotos: Rossen Gargolov, Pfalz Touristik(Heimatlicher GmbH, Fachenbach Medien), Plopsaland

ren schon in Auftrag gegeben worden. Als der Salier-König dort 1039 beigesetzt wurde, war der Dom, der erst 1061 geweiht und dann bald wieder völlig umgebaut werden sollte, noch immer eine Baustelle.

Auch damals schon: alles voller Baustellen, überall. Zwischen Hanhofen und Geinsheim mag einen der göttliche Beistand den Besuch des Plopsalands schadlos überstehen lassen, wenn nicht ohnehin ein etwas gewichtigeres Ziel ins Auge gefasst wird: das Hambacher Schloss.

Südlich von Neustadt an der Weinstraße erhebt sich, was seit dem Hambacher Fest 1832 als eines der wichtigsten Symbole der deutschen Demokratie gilt. Allein deshalb verdient das Gemäuer, heute mehr denn je, einen andächtigen Besuch, bevor nach Maikammer auch Sankt Martin zu verlassen ist, von einem Hauch Grusel begleitet – auf der Totenkopfstraße nämlich. Die heißt so, weil entlang einer alten Römerstraße einst Hügelgräber und Schädel gefunden worden waren und in den 1960ern Bernhard Kimmel, der „Al Capone der Pfalz", mit seiner Bande dort Menschen ausgeraubt und sogar einen erschossen hat.

Ausflugs-Asphalt entlang von Burgen und Bäumen

Hübsch aber ist es, wie sich die Straße inmitten dicht stehender Bäume durch das „Felsenmeer" schlängelt. Fahrvergnügen, Ausflugs-Asphalt. Der legt sich vorbei an der Burgruine Spangenberg und der Burg Lichtenstein bis Weidenthal, von wo aus es waldig weitergeht, vorbei an der Heinrichsklause zum Nibelungenfelsen – ein Sandsteinmassiv, in das vor knapp 100 Jahren von einem Bildhauer überlebensgroß Gestalten der Sage gemeißelt wurden. Daher der Name.

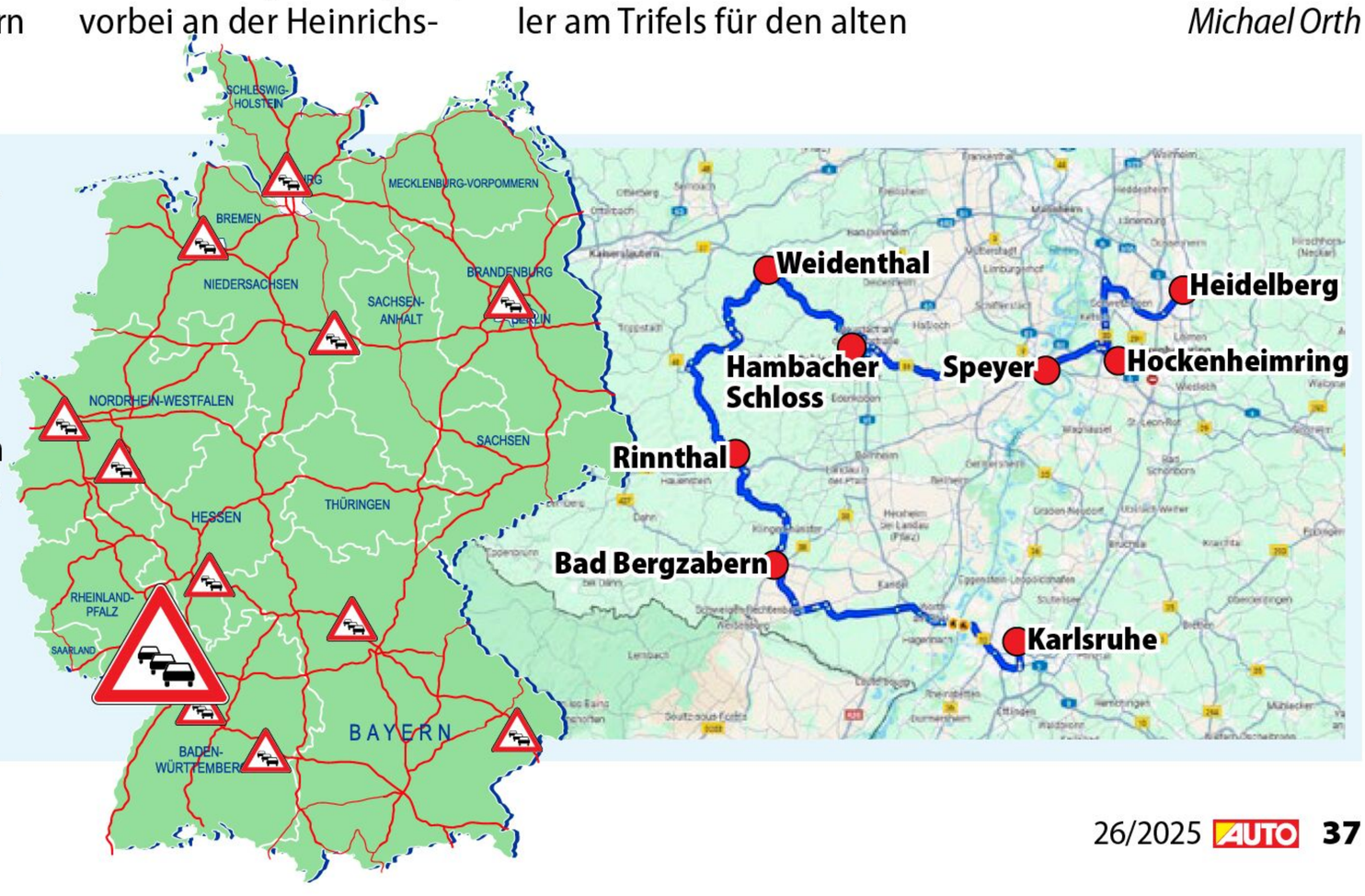
Es folgen weiter gewundene Sträßchen auf und ab, und leichter, als eine Richtung beizubehalten, wäre es, sich zu verlieren auf den kleinen Sträßchen zwischen Elmstein und Rinnthal, Hinterweidenthal und Vorderweidenthal. Zwischenstopp in Busenberg fürs alberne Ortsschildfoto und in Annweiler am Trifels für den alten Ortskern. Überall ließe sich das Auto parken, um endlos zu wandern durch Weinberge hier oder in den Wald und zu bizarren Sandstein-Formationen dort. Bei Annweiler könnte man sich auf seiner Wanderung auch begleiten lassen: von Lamas.

Und hat einer mitgezählt: Waren das zehn oder mehr Burgen und Burgruinen, die unterwegs vorbeigehuscht sind? Ja, bestimmt ein Dutzend. Für jede einzelne genehmigen wir uns später auf jeden Fall ein Gläschen Pfälzer Roten.

Michael Orth

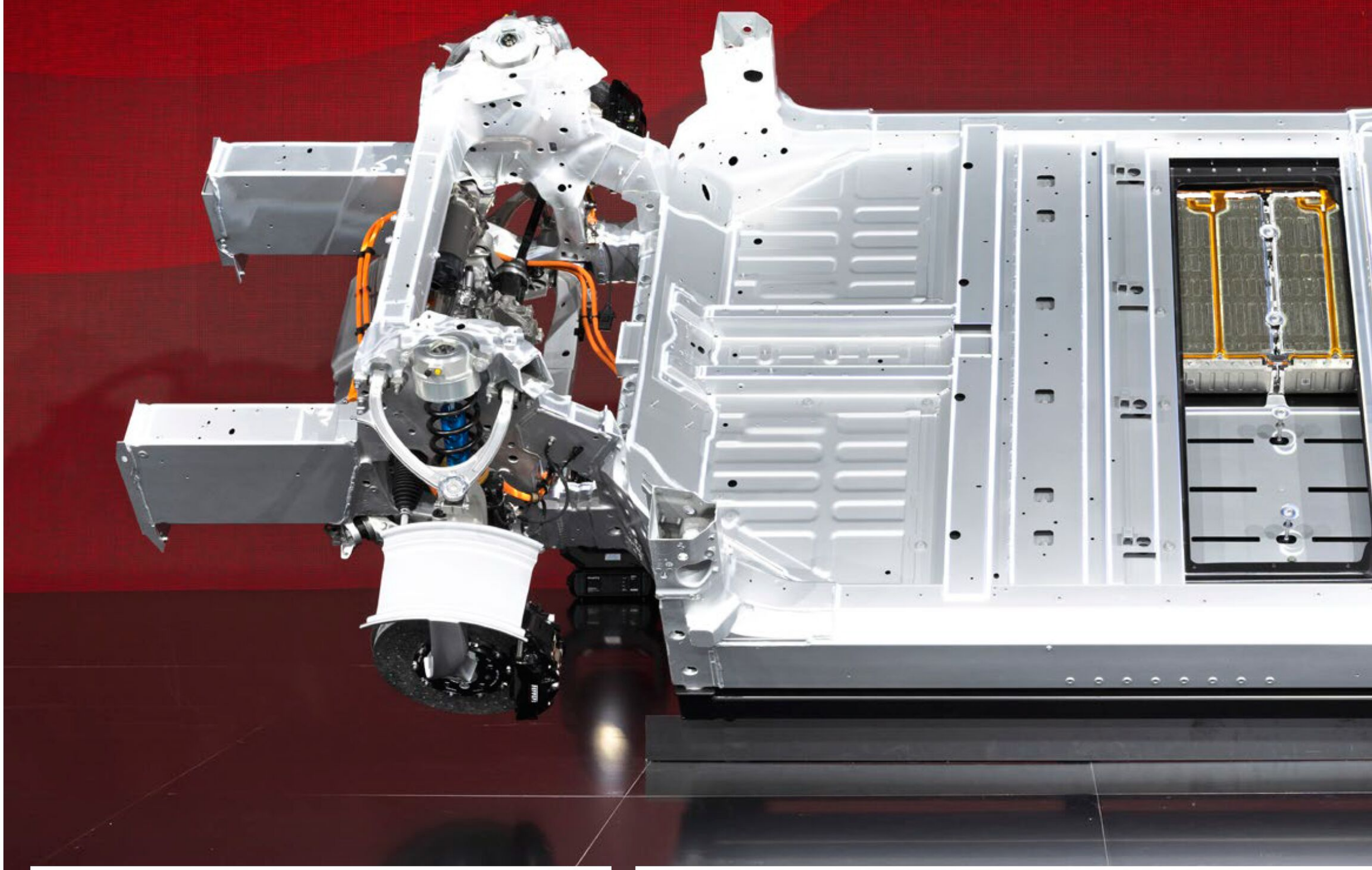
INFO

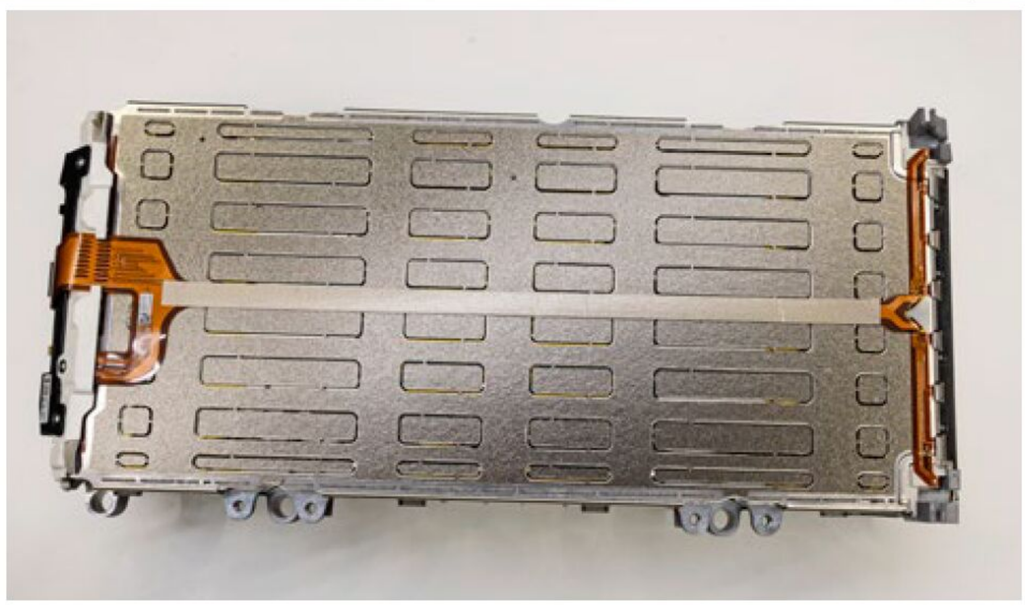
DIE A 5 ist eine der wichtigen Autobahnverbindungen in Nord-Süd-Richtung. Westlich von ihr liegen die landschaftlich und kulturell abwechslungsreiche Pfalz und der spektakuläre Pfälzer Wald. Früher war dort einiges mehr los als heute, wovon die unzähligen Burgen und Burgruinen zeugen, die auf den Sandsteinfelsen thronen. Bald mag sich beim Fahren in den Tälern oder beim Wandern durch die Mischwälder das Gefühl von Abgeschiedenheit und Weltvergessenheit einstellen, unterlegt von Ruhe, Romantik und einem Schuss Melancholie. Die Websites pfalz.de, zentrum-pfaelzerwald.de und suedwestpfalz-touristik.de helfen bei der Planung einer Auszeit.



Quelle: Google Maps

Die Technik des Ferrari





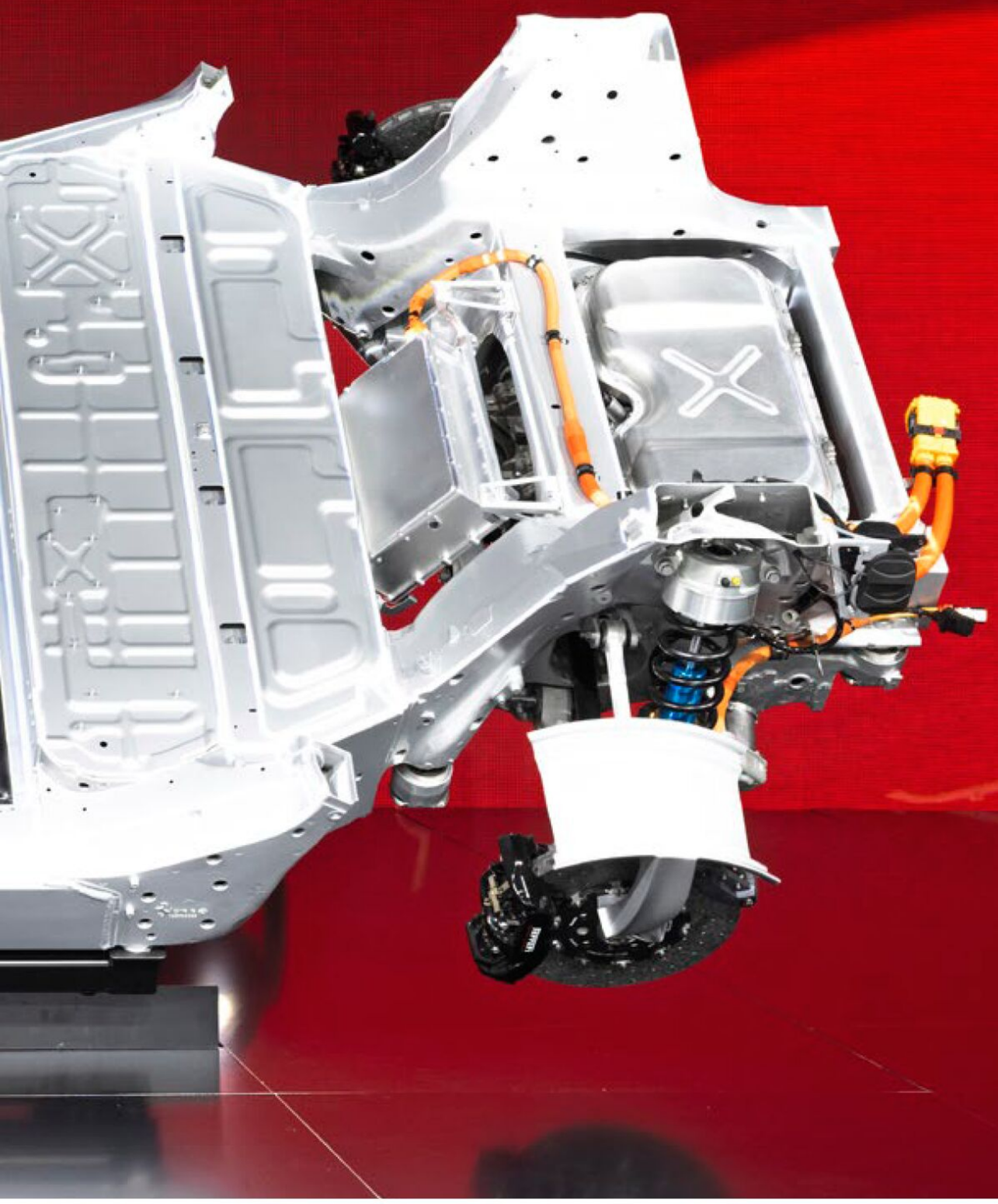
DIE BATTERIE des Elektro-Ferrari kann bis zu 122 kWh Energie speichern, genug für etwa 530 km Reichweite; ihre Nennspannung beträgt 800 Volt. Sie besteht aus 210 Zellen, die in 15 Modulen stecken und über drei Kühlplatten temperiert werden. Der Akku wiegt zwar mehr als 600 Kilo, bietet aber eine hohe Energiedichte von 195 Wh pro kg. Er bildet einen integralen Bestandteil des Chassis, mit dem er an 20 Punkten verbunden ist



DAS CHASSIS weist einen relativ kurzen Radstand von 2,69 Metern auf; es besteht wie die Karosserie überwiegend aus Aluminium. Im Bug wie im Heck sitzen je zwei Elektromotoren samt Getrieben und Leistungselektronik. Die vorderen, die bei Bedarf mechanisch zugeschaltet werden, leisten 210 kW, die hinteren 620 kW; die Gesamtleistung beträgt rund 750 kW (über 1000 PS). Der E-Ferrari wiegt etwa 2,3 Tonnen, seine Achslastverteilung beträgt 47 : 53. 0–100 km/h: 2,5 Sekunden, Vmax: 310 km/h

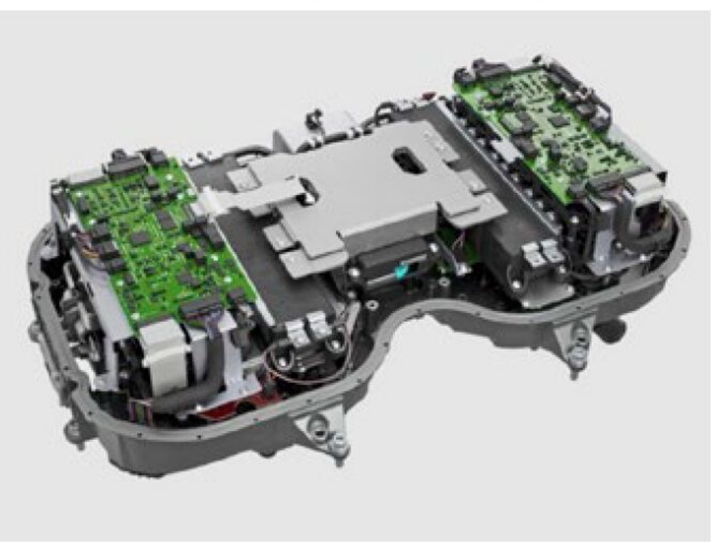
Elettrica

2026 kommt der erste **VOLLELEKTRISCHE FERRARI** als großer Crossover mit GT-Charakter. Sein Design ist noch geheim, die Technik nicht mehr. Ihre Highlights: vier Motoren, 750 kW Systemleistung, spannende neue Lösungen.



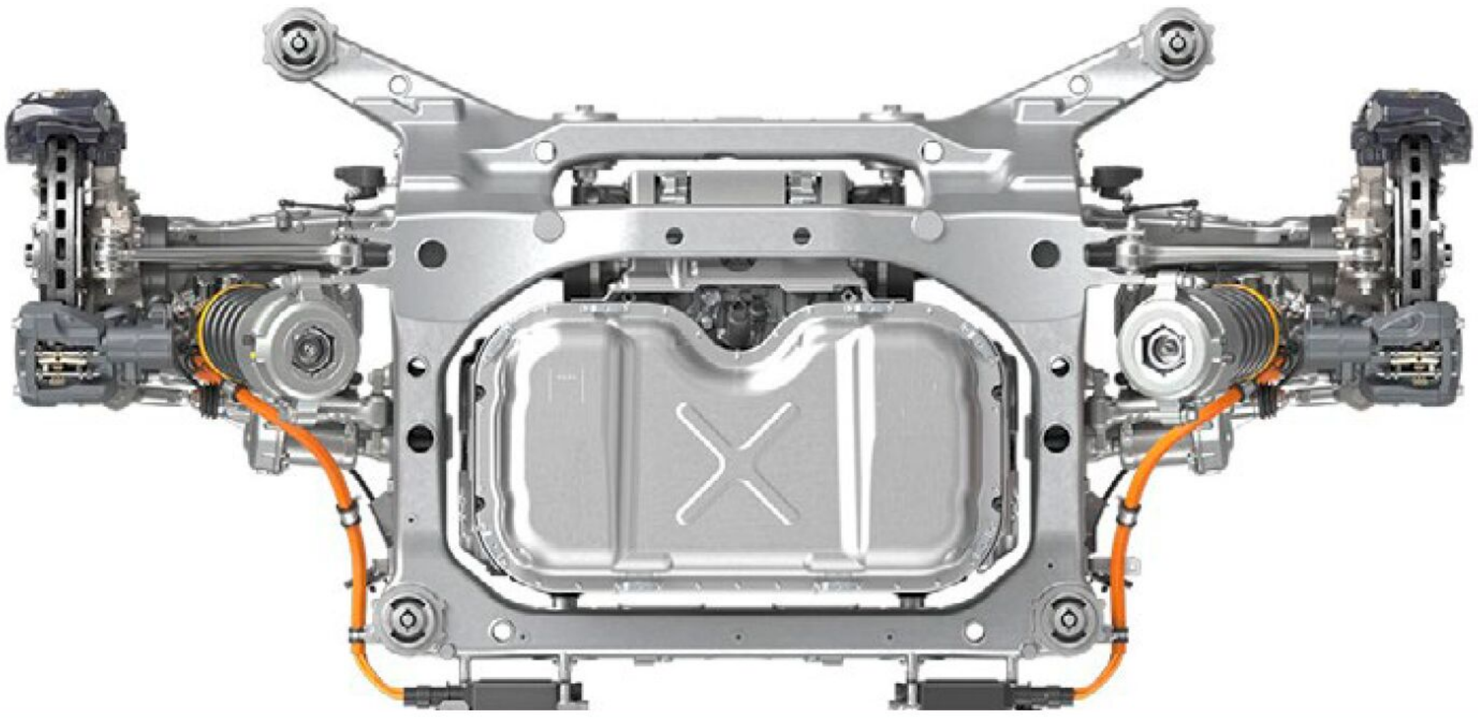
DIE PERMANENTERREGTEN E-MASCHINEN bringen eine Technologie aus der Formel 1 in die Serie – die sogenannten Halbach-Array-Rotoren. In ihnen sind die Magnete in zwei Ringen so angeordnet, dass sie ein besonders starkes und gleichmäßiges Feld mit minimalen Streuverlusten erzeugen. Ringe aus CFK bändigen die Fliehkräfte – die vorderen Elektromotoren drehen bis 30 000/min





DIE LEISTUNGSELEKTRONIKEN (hier die hintere Einheit) bilden die Gehirne des Autos. Sie wandeln den Gleichstrom der Batterie in Drehstrom für die E-Maschinen (beim Rekuperieren in umgekehrter Richtung), modulieren die Leistung und versorgen die Niederspannungs-Bordnetze (12/48 Volt). Ihre Siliziumcarbid-Module halten die thermischen Verluste niedrig. Die Schaltfrequenz für die Ströme variiert je nach Anforderung zwischen 10 und 42 kHz, um Wärmemanagement, Geräuschentwicklung und Effizienz auszutarieren

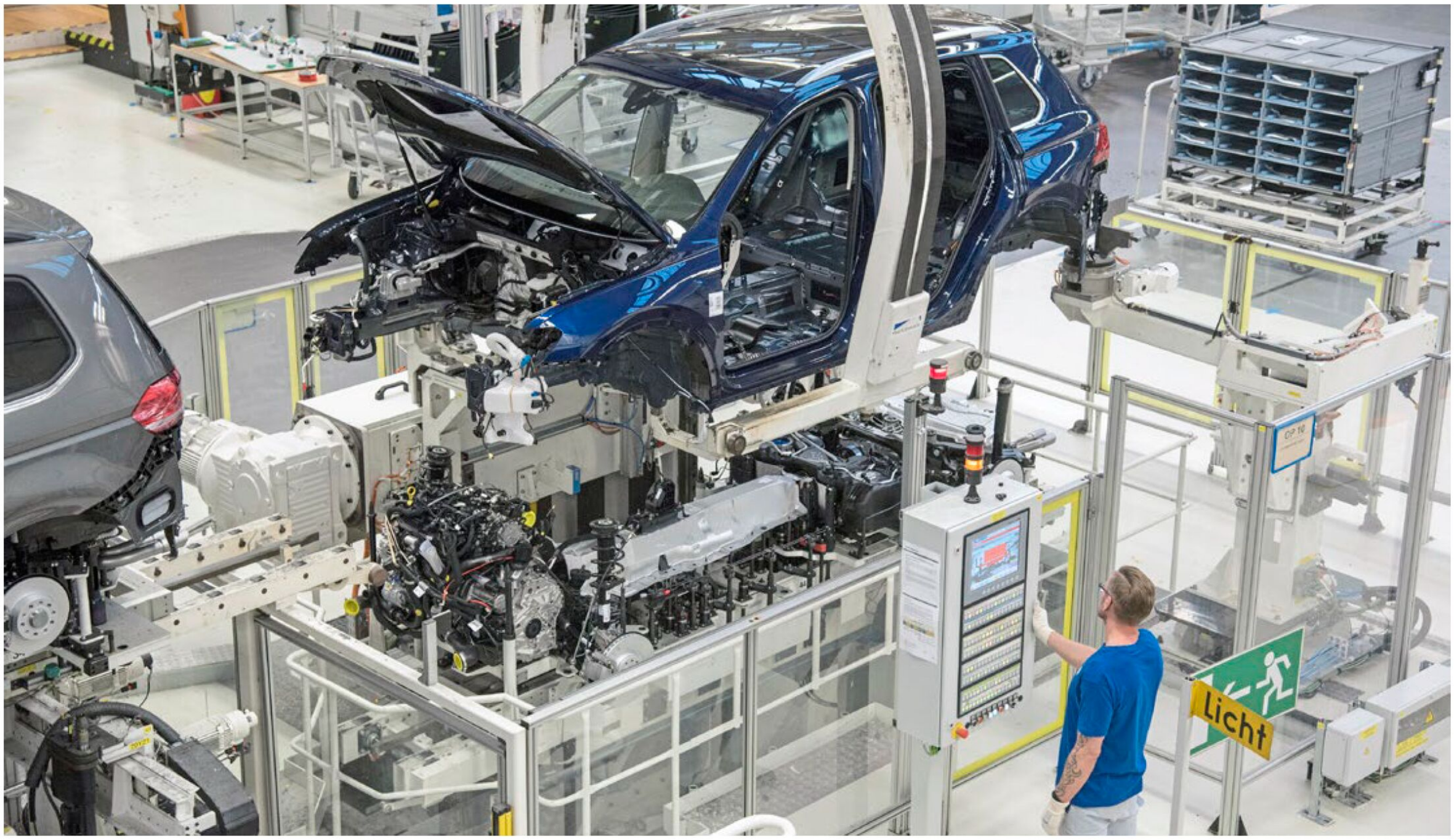
DIE HINTERACHSE Der Akustik zuliebe ist die hintere Aufhängung an einem Hilfsrahmen angelenkt – ein Novum bei Ferrari. Ihre Leichtmetall-Bauteile kommen aus der werkseigenen Gießerei; die ganze Einheit samt Antriebskomponenten und Hinterachslenkung wiegt 129 kg. Wie beim SUV Purosangue sind alle Stoßdämpfer mit 48-V-Elektromotoren ausgestattet; über Zahnräder können sie den Hub der Dämpfer und damit die Trimmlage der Karosserie blitzschnell verändern



Fotos: Hersteller; Text: Johannes Köbler

Wie lang lebt der Verbrenner noch?

Die Zukunft wird elektrisch, so viel ist klar. Doch auf dem Weg in diese Zukunft wird die E-Maschine vom **VERBRENNUNGSMOTOR** begleitet werden. In einigen Nischen erlebt er gerade eine Renaissance.



Fotos: Getty Images, Hersteller, IMAGO, RWTH Aachen, TUM, VDA

Auf dem jüngsten Autogipfel hat sich Bundeskanzler Friedrich Merz eindeutig positioniert: „Der Weg zur Elektromobilität ist eröffnet. Dieser Weg wird weitergehen, und er wird die zentrale Antriebstechnologie der nächsten Jahre voraussichtlich sein." Aufmerksamen Zuhörern ist das vorletzte Wort im zweiten Satz nicht entgangen. Merz geht offenbar davon aus, dass der E-Maschine weitere Antriebsarten zur Seite stehen werden. Das sogenannte Verbrenner-Aus im Jahr 2035 bezeichnen der Kanzler und seine Parteifreunde als den falschen Weg. Dabei ging es ohnehin nie um ein Verbot von Verbrennungsmotoren, sondern um Strafzahlungen für die Hersteller, die nach 2035 noch Autos mit Diesel- oder Benzinmotoren verkaufen und so ihre CO_2-Emissionen nicht auf null senken können. Es ist ein typisch europäisch-schulmeisterlicher Weg, den andere Nationen bewusst nicht beschreiten, an der Spitze die beiden größten Automärkte China und USA.

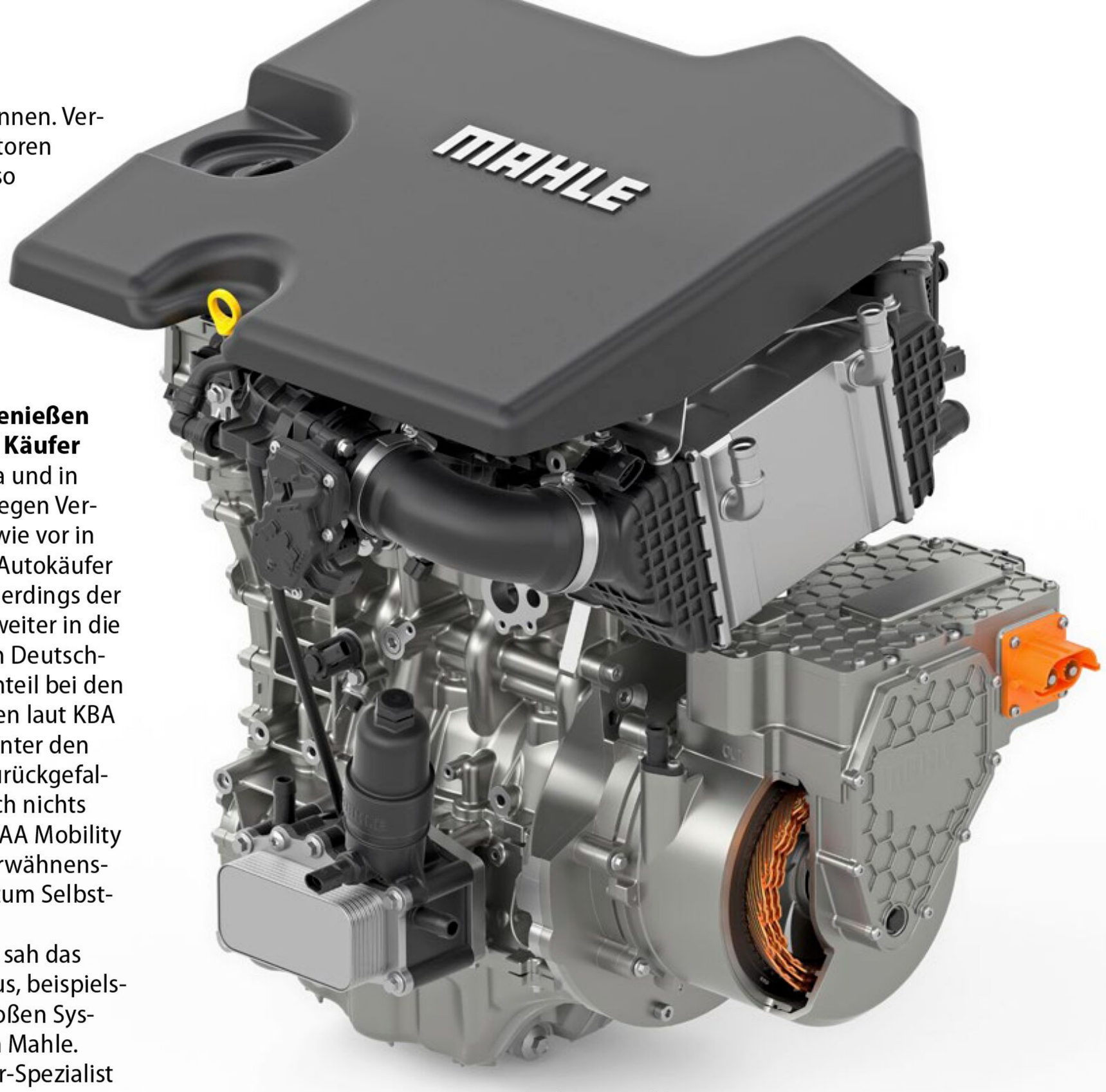
Kaum Verbrenner-Beschränkungen in China

Auch dort wird über Zulassungseinschränkungen für Neuwagen mit Verbrennungsmotoren gesprochen, aber das sind nur punktuelle Beschränkungen. In den USA beispielsweise in Kalifornien (ab 2035) und in China nur in der Provinz Heinan. Das rote Riesenreich hat zwar angekündigt, ab 2060 klimaneutral sein zu wollen, ein explizites Verbot für Benziner oder Diesel existiert jedoch nicht.
Im Gegenteil, die Chinesen denken pragmatisch: Einerseits fördern sie die Elektromobilität nach Kräften, andererseits ist der Regierung auch bewusst, dass der Aufbau einer Ladeinfrastruktur sowie die Verbesserung von Reichweite und Schnellladefähigkeit bei reinen E-Autos noch am Anfang stehen. Darum wird auch der Verbrenner weiterentwickelt und gefördert – jedenfalls dann, wenn er als Unterstützer für den E-Motor auftritt. China setzt bewusst auf Mischformen von Verbrennungsmotoren und E-Antrieben, also auf Plug-in-Hybride (PHEV) und auf E-Autos mit Reichweitenverlängerern. Fachleute nennen sie EREV (Extended Range Electric Vehicles).



„Es gibt noch ausreichend Motorenentwickler in der Industrie“

Prof. Dr. Markus Lienkamp, TU München



NEU AUF DER IAA **EREV von Zulieferer Mahle**

Als Konsequenz daraus unterscheiden die Förderungen in China nicht nach BEV, PHEV oder EREV. Die Antriebskonzepte werden unter dem Kürzel NEV (New Energy Vehicle) zusammengefasst und standen in den ersten beiden Quartalen 2025 für 44,97 Prozent aller Neuzulassungen. Vor allem die EREV erleben in China derzeit einen Boom: Rund 13 Prozent der neu zugelassenen Autos sind solche Stromer mit sehr effizientem Verbrennungsmotor. Der nimmt den Kunden die Reichweitenangst. Beworben werden die EREV häufig damit, dass sie am Stück mehr als 1000 km weit fahren können. Verbrennungsmotoren dominieren also selbst in China die Neuwagenverkäufe mit großem Abstand.

Verbrenner genießen die Gunst der Käufer

Auch in Europa und in Deutschland liegen Verbrenner nach wie vor in der Gunst der Autokäufer vorn. Wobei allerdings der Diesel immer weiter in die Nische fährt: In Deutschland ist sein Anteil bei den Neuzulassungen laut KBA mittlerweile hinter den von E-Autos zurückgefallen. Hier tut sich nichts mehr, auf der IAA Mobility gab es keine erwähnenswerten News zum Selbstzünder.

Beim Benziner sah das ganz anders aus, beispielsweise beim großen Systemlieferanten Mahle. Der Verbrenner-Spezialist mit Hauptsitz in Stuttgart hatte einen Range Extender zur Messe nach München mitgebracht, bei dem ein mit 42 Prozent Wirkungsgrad hocheffizienter Benzinmotor und ein Generator kombiniert eine Dauerleistung von 85 kW erbringen können. Mahle spricht von Reichweiten bis zu 1350 km, die sich mit diesem System in einem EREV verwirklichen lassen würden.

Und es sind solche Antriebe, an die Kanzler Merz oder VDA-Präsidentin Hildegard Müller denken, wenn sie von einer Technologieoffenheit sprechen, die sie einem strikten Aus für Verbrenner-Neuzulassungen im Jahr 2035 vorziehen. Eine VDA-Sprecherin stellt klar: „Die deutsche Automobilindustrie steht zu den Pariser Klimazielen und treibt die Transformation zu CO_2-neutralen Antrieben entschlossen mit Innovationen und großen Investitionen voran. Die Unternehmen haben erheblich in die Transformation investiert – in die Umstellung der Produktion, in neue Kapazitäten und in die Qualifizierung ihrer Beschäftigten.“ Allein von 2025 bis 2029 stünden weitere Investitionen in Höhe von rund 320 Milliarden Euro in Forschung und Entwicklung an. Hinzu



EU-PARLAMENT **Verbrenner-Aus auf dem Prüfstand?**



AUF CHINAS STRASSEN **nehmen EREV und PHEV zu**



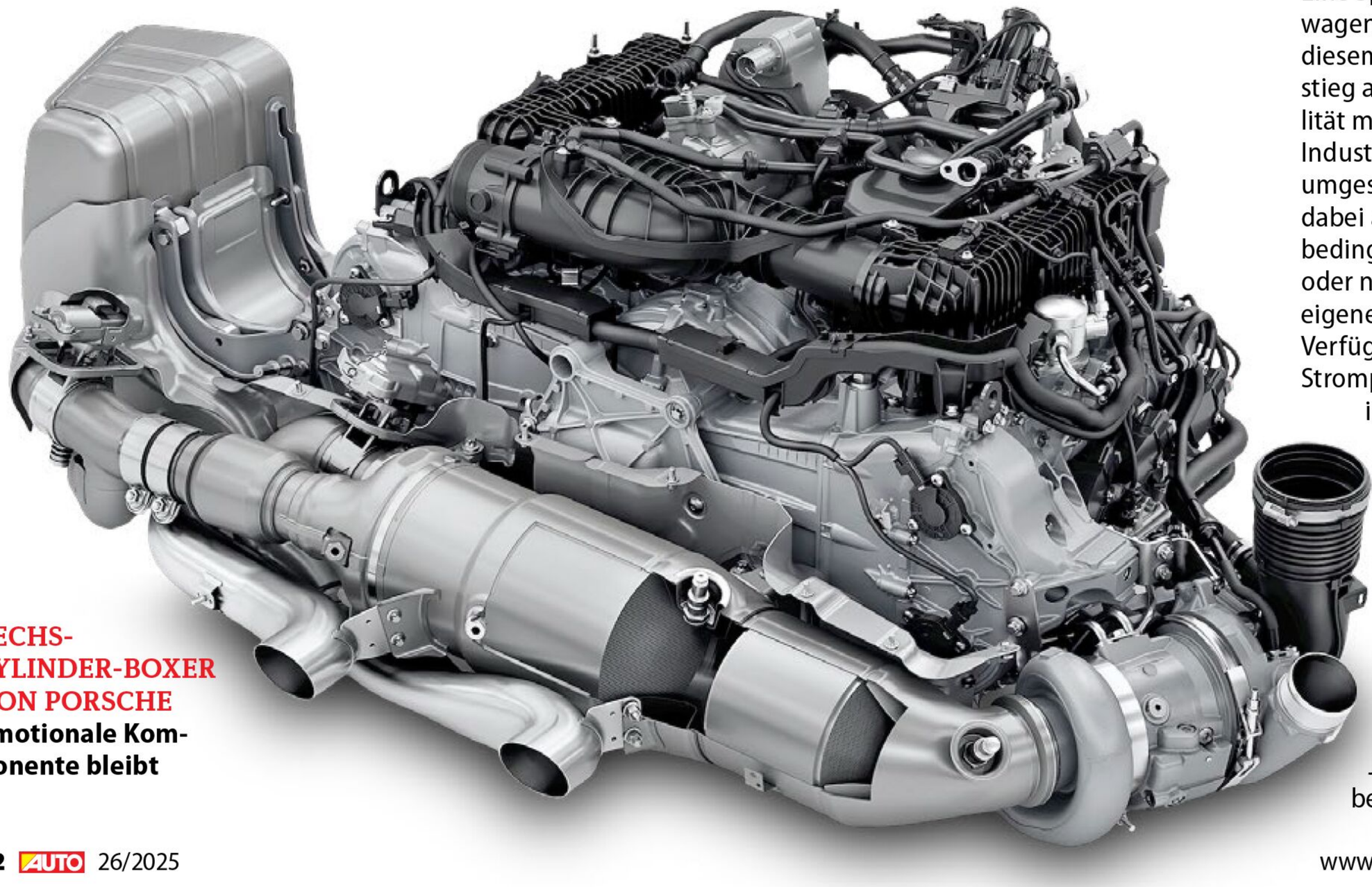
DAS GESCHÄFT MIT BENZINMOTOREN läuft in Europa nach wie vor passabel, der Selbstzünder wird aber rar



NOCH BAUEN BMW, MERCEDES UND VW Verbrennungsmotoren auch in Deutschland

kommen etwa 220 Milliarden Euro in Sachinvestitionen, insbesondere in die Werke. Und weiter: „Die Produktionskapazitäten für einen massiven Hochlauf der Elektromobilität sind geschaffen. In diesem Jahr wird voraussichtlich fast jedes zweite in Deutschland produzierte Auto ein Elektroauto sein."
Der Branchenverband stellt allerdings auch klar, dass ein regulatorischer Rahmen nötig sei, der Investitionen in alle klimafreundlichen Technologien ermöglicht, eben auch in hocheffiziente Verbrennungsmotoren, die mit klimaneutralen Kraftstoffen laufen, oder in Hybride und EREV.
Ein Mercedes-Sprecher sagt dazu: „Ein flexibler und technologieoffener Ansatz ist unerlässlich. Der derzeitige CO_2-Reduktionspfad der EU im Straßenverkehr muss neu ausgerichtet werden, um sicherzustellen, dass einerseits die Klimaziele der EU erfüllt und andererseits die industrielle Wettbewerbsfähigkeit, der soziale Zusammenhalt und die strategische Widerstandsfähigkeit der Lieferketten in Europa gewährleistet werden."
Andreas Radics, Partner und Managing Director der Unternehmensberatung Berylls by AlixPartners, ergänzt: „Eine Abmilderung des sogenannten Verbrenner-Aus ist vor allem für die Zuliefererindustrie positiv und hier ganz besonders für all jene Unternehmen, die auf dem Transformationsweg Richtung E-Mobilität noch nicht allzu weit gekommen sind."
Billig wird diese Parallelentwicklung von E-Antrieben und Verbrennern nicht, darauf weist auch Christian Martin, Global Director Product beim Entwicklungsdienstleister AVL List in Österreich, hin: „Die anhaltende Zweigleisigkeit der Antriebstechnologien stellt die Automobilindustrie vor komplexe technologische und organisatorische Herausforderungen. Für viele Unternehmen, insbesondere in Deutschland, bedeutet dies eine Phase intensiver strategischer und struktureller Umbrüche. Um verschiedene Antriebssysteme effizient parallel entwickeln zu können, sind ein hoher Grad an Modularität und eine durchdachte Systemintegration entscheidend."

„Der Umstieg ist eine Gemeinschaftsaufgabe"
Eine Sprecherin des Volkswagen-Konzerns sagt zu diesem Thema: „Der Umstieg auf die Elektromobilität muss für die gesamte Industrie gut geplant und umgesetzt werden. Es geht dabei auch um Rahmenbedingungen, die wir nicht oder nur begrenzt in den eigenen Händen haben. Verfügbare Rohstoffe, die Strompreise oder die Ladeinfrastruktur gehören etwa dazu. Der Hochlauf der Elektromobilität bleibt eine Gemeinschaftsaufgabe von Wirtschaft, Politik und Gesellschaft."
In erster Linie ist der Umstieg eine Jahrhundert-Aufgabe für die Entwickler



SECHS-ZYLINDER-BOXER VON PORSCHE Emotionale Komponente bleibt



„In über der Hälfte der Gemeinden in Deutschland steht heute noch keine öffentliche Ladesäule“

Hildegard Müller, Präsidentin VDA



„Ohne grüne Kraftstoffe können viele Menschen nicht zur Eindämmung des Klimawandels beitragen“

Prof. Dr. Lutz Eckstein, RWTH Aachen

in den Unternehmen. Aber sind die Ingenieure, die Benzinmotoren-Know-how besitzen, bei Herstellern und Zulieferern überhaupt noch an Bord, wurden viele von ihnen nicht vorzeitig in den Ruhestand geschickt? Noch einmal Christian Martin von AVL List: „Hier zeigt sich ein sehr differenziertes Bild. Einige OEMs (Autohersteller, d. Red.) haben die Transformation zur Elektromobilität deutlich schneller und konsequenter vorangetrieben als andere. Unternehmen, die auf der Verbrennerseite bereits Kompetenzen und Kapazitäten reduziert haben, müssen – trotz oftmals stark begrenzter Budgets – zunehmend auf die Unterstützung externer Engineering-Dienstleister zurückgreifen.“

Markus Lienkamp, Professor am Lehrstuhl für Fahrzeugtechnik der TU München, bestätigt diese Aussage: „Es gibt Tausende Motorenentwickler bei den OEMs und Dienstleistern. Die können das noch, selbst wenn sich die Unis langsam aus der Ausbildung zurückziehen.“

In Europa gibt es also eine ausreichende Zahl von Entwicklern, die sich um die Evolution des verbrennungsmotorischen Antriebs kümmern können, so wie die Ingenieure bei den Herstellern in China. Allerdings benötigen diese Entwickler die richtigen regulatorischen Rahmenbedingungen, in denen sich Organisationen und die technologische Entwicklung bewegen können. Auf dieser Ebene gibt es in Europa ein Problem. Lutz Eckstein, Leiter des Instituts für Kraftfahrzeuge an der RWTH Aachen und Präsident des VDI, erläutert es so: „Auf der regulatorischen Ebene gilt es, verstärkt darauf zu achten, dass Europa wieder zu einem Standort wird, der global wettbewerbsfähig ist. Dass dies aktuell nicht der Fall ist, zeigen das Abwandern von Unternehmen und die Verlagerung nicht nur der Produktion, sondern auch von Teilen der Forschung und Entwicklung in Drittländer.“

Und Eckstein ergänzt: „Die Regulatorik in der EU ist im Hinblick auf das Ziel, den Klimawandel einzuschränken, inkonsistent und auf den Energiewandler (Motor) fokussiert, obwohl die CO_2-Emissionen im Betrieb des Fahrzeugs ausschließlich von der Erzeugung und Bereitstellung des Energieträgers (Strom, gasförmige oder flüssige Kraftstoffe) abhängen.“

Dass sich die Bürger noch nicht vollends auf den Weg Richtung E-Mobilität gemacht haben, erkennt man unter anderem daran, dass das Durchschnittsalter der Bestandsflotte in den letzten Jahren immer weiter gestiegen ist. Die Diesel und Benziner auf unseren Straßen sind mittlerweile im Schnitt knapp elf Jahre alt. Vielen steht noch ein sehr langes Leben bevor, weil die Neuwagenpreise mittlerweile so weit abgehoben haben, dass sich viele Mitbürger nur ein Auto aus zweiter Hand leisten können, E-Autos sind kaum darunter. Und so mancher sieht sich gezwungen, sein altes Auto so lange zu fahren, bis es gar nicht mehr geht.

Der Verbrennungsmotor bleibt salonfähig

Noch einmal Lutz Eckstein: „Ohne grüne Kraftstoffe können diese Menschen nicht zur Eindämmung des Klimawandels beitragen, auch wenn sie das wollen.“

Auch er plädiert für mehr Offenheit beim Erreichen der Klimaziele und ergänzt: „Die Akzeptanz von Plug-in-Hybriden mit etwa 100 Kilometern Reichweite hat zugenommen. Die elektrische Reichweite wird bei diesen Fahrzeugen nachweislich genutzt, während das bei der ersten Generation von PHEV aufgrund der geringeren elektrischen Reichweite häufig nicht der Fall war.“

Für die Experten ist der Verbrenner offensichtlich weiterhin salonfähig – weil er als Appendix der E-Mobilität eine notwendige Brückentechnologie auf dem Weg zur Klimaneutralität darstellt. Für manche Kunden war er ohnehin immer der präferierte Antrieb, oft aus emotionalen Gründen, wie etwa beim Sechszylinder des Porsche 911 oder dem Fünfzylinder im Cupra Formentor VZ5. Letzterer war eigentlich schon vom Markt, aber die Nachfrage blieb so groß, dass Cupra das heiße Modell nun in kleiner Stückzahl wieder auflegt. Weil es die Kunden so wollen und bezahlen. Und für die baut die Industrie schließlich ihre Autos – ob nicht, mild, kräftig oder vollständig elektrifiziert.

Christian Bangemann



ALS BEIMISCHUNG ZU BENZIN senken E-Fuels den CO_2-Ausstoß konventioneller Motoren



HVO 100 Dieselsprit aus Pflanzenöl eignet sich praktisch für jeden Selbstzünder

Deutlich im Plus

Um 7,8 PROZENT wachsen die Neuzulassungen im Oktober gegenüber dem Vorjahresmonat. Und sorgen so auch für ein knappes Plus in den Gesamtanmeldungen seit Jahresbeginn.

Zum ersten Mal in diesem Jahr liegen die Gesamtzulassungen seit Januar über denen des Vorjahres – wenn auch nur um 0,5 Prozent. Im Oktober rangieren fast alle zehn stärksten Marken – meist sogar deutlich – über dem Vorjahresmonat, nur Toyota fällt mit 20 Prozent Rückgang aus der Reihe.
Den größten Zuwachs innerhalb der Top 20 erzielt jedoch BYD. Die Marke aus China hat ihren Absatz vervielfacht und rangiert mit 3353 Neuzulassungen auf Platz 19. Das liegt jedoch nicht an den vielen batterieelektrischen Varianten, sondern an jenen Modellen (Seal und Seal U), die auch mit Plug-in-Hybrid-Antrieb (PHEV) zu haben sind. Sie kommen zusammen auf 2868 Stück, davon 86 Prozent PHEV.
Übrigens: Bei der BYD-Limousine Seal beträgt der Anteil der gewerblichen Zulassungen 97 Prozent, beim SUV (Seal U) 91 Prozent. Zum Vergleich: Der Skoda Elroq kommt in dieser Betrachtung auf lediglich 50,5, der Superb ebenfalls auf 91 Prozent.

Peter Wolkenstein

Zulassungen Oktober

250 133
(+7,8 %)
2 360 481*
(+0,5 %)

Elektroanteil: **21,0 %**
Importanteil: **44,2 %**
Privatanteil: **34,4 %**

* Januar bis Oktober 2025

TOP 20 MARKEN

Marke	Okt. 2025	Vorjahr +/– (%)	Marktanteil[1)]	Jan.–Okt. 2025	Vorjahr +/– (%)	Marktanteil[1)]
1 VW	48 274	+9,9	19,3	468 902	+4,5	19,9
2 Mercedes	24 225	+4,3	9,7	215 323	+2,1	9,1
3 BMW	23 563	+24,3	9,4	205 163	+8,7	8,7
4 Skoda	22 225	+23,6	8,9	187 944	+8,8	8,0
5 Audi	19 091	+15,5	7,6	165 066	–2,1	7,0
6 Opel	13 345	+0,8	5,3	112 633	–10,7	4,8
7 Seat/Cupra	13 246	+12,6	5,3	136 386	+5,6	5,8
8 Ford	8321	+6,1	3,3	91 379	+7,7	3,9
9 Hyundai/Genesis	8215	+14,7	3,3	78 979	–1,5	3,3
10 Toyota	7310	–20,0	2,9	69 248	–9,4	2,9
11 Dacia	5876	+5,2	2,3	59 457	+1,7	2,5
12 Kia	5168	–3,7	2,1	51 120	–12,6	2,2
13 Renault	5106	–5,7	2,0	48 083	+12,1	2,0
14 Peugeot	4979	–31,3	2,0	48 559	–12,7	2,1
15 Volvo	4492	–11,7	1,8	49 432	–2,7	2,1
16 Citroën	4099	+2,8	1,6	41 113	–9,5	1,7
17 Fiat	4012	+12,4	1,6	45 989	–12,4	1,9
18 Mini	3510	+30,2	1,4	28 595	+6,3	1,2
19 BYD	3353	+866,3	1,3	15 171	+609,9	0,6
20 Mazda	3081	–19,2	1,2	32 459	–13,2	1,4

Quelle: Kraftfahrt-Bundesamt (KBA); [1)] in Prozent

TOP 40 ALLE MODELLE

		Modell	Okt. 2025	Vorjahr +/– (%)	Jan.–Okt. 2025	Vorjahr +/– (%)
1	(1)	VW Golf	7521	+7,2	70 372	–15,6
2	(2)	VW T-Roc	6592	+16,8	67 872	+6,9
3	(3)	VW Tiguan	4674	–29,8	53 219	–4,6
4	(4)	Opel Corsa	4323	–10,8	40 829	+12,8
5	(7)	Skoda Octavia	4212	+10,1	37 429	–14,2
6	(37)	BMW X1	3980	+5,4	37 039	+25,9
7	(28)	BMW Fünfer	3905	+78,5	29 825	+55,3
8	(8)	Mini	3510	+30,2	28 595	+6,3
9	(12)	Mercedes GLC	3497	+24,0	29 976	+19,0
10	(27)	Audi A5	3472	+315,8	21 206	+131,0
11	(5)	VW Passat	3405	–8,5	37 994	–5,4
12	(17)	Opel Astra	3341	–17,4	29 357	–28,8
13	(9)	Audi A3	3333	+35,0	27 225	+6,2
14	(22)	Skoda Elroq	3320	–	19 391	–
15	(19)	VW ID.7	3193	+31,6	28 289	+190,9
16	(13)	Seat/Cupra Leon	3081	+16,0	32 120	+2,8
17	(10)	VW ID.3	3074	+139,2	25 933	+47,3
18	(18)	VW Transporter	3023	+36,2	28 261	–2,8
19	(6)	VW Polo	2982	+8,7	24 556	–23,3
20	(36)	Mercedes CLA	2977	+112,5	14 695	+5,5
21	(14)	VW Tayron	2892	–	21 153	–
22	(31)	Mercedes E-Klasse	2864	–10,8	26 184	–4,3
23	(20)	BMW Dreier	2783	+17,7	26 440	–10,3
24	(26)	Audi A6	2719	–11,7	29 016	+38,3
25	(11)	BMW X3	2712	+13,7	20 491	–12,7
26	(21)	Skoda Kodiaq	2651	+20,0	24 613	+28,5
27	(53)	VW T-Cross	2641	+38,4	25 391	+4,6
28	(15)	BMW Einser	2616	+54,7	21 104	+30,4
29	(16)	Skoda Karoq	2601	–2,8	23 762	–9,6
30	(44)	Skoda Enyaq	2586	–21,9	21 071	+5,8
31	(47)	VW ID.4, ID.5	2522	+16,0	23 742	+36,8
32	(33)	Mercedes A-Klasse	2454	+52,4	15 458	+7,1
33	(24)	Toyota Yaris	2423	–20,5	23 633	–7,6
34	(46)	Opel Grandland	2389	+44,5	14 393	–9,7
35	(30)	Skoda Fabia	2340	+26,0	21 304	–8,4
36	(25)	Mercedes GLA	2267	–24,1	19 757	+0,8
37	(48)	Mercedes C-Klasse	2133	–1,2	21 323	–6,0
38	(68)	Audi Q3	2008	+18,6	14 612	–22,3
39	(42)	Volvo XC60	2002	+3,4	18 906	+12,5
40	(40)	Skoda Kamiq	1988	+9,8	19 147	+0,7

Quelle: Kraftfahrt-Bundesamt (KBA);
in Klammern: Platzierung im Vormonat



SKODA ELROQ Im Oktober auf Rang 14 und die Nummer eins unter den Elektroautos



AUDI A5 In diesem Monat der Audi mit den meisten Neuzulassungen – Platz zehn



BYD SEAL Nach dem SUV (Seal U) schafft es nun auch die Limousine in die Import-Top-40

TOP 40 IMPORTMODELLE

		Modell	Okt. 2025	Vorjahr +/– (%)	Jan.–Okt. 2025	Vorjahr +/– (%)
1	(1)	Skoda Octavia	4212	+10,1	37 429	–14,2
2	(2)	Mini	3510	+30,2	28 595	+6,3
3	(6)	Skoda Elroq	3320	–	19 391	–
4	(3)	Seat/Cupra Leon	3081	+16,0	32 120	+2,8
5	(5)	Skoda Kodiaq	2651	+20,0	24 613	+28,5
6	(4)	Skoda Karoq	2601	–2,8	23 762	–9,6
7	(17)	Skoda Enyaq	2586	–21,9	21 071	+5,8
8	(8)	Toyota Yaris	2423	–20,5	23 633	–7,6
9	(10)	Skoda Fabia	2340	+26,0	21 304	–8,4
10	(14)	Volvo XC60	2002	+3,4	18 906	+12,5
11	(12)	Skoda Kamiq	1988	+9,8	19 147	+0,7
12	(7)	Toyota Aygo	1949	+47,2	14 703	+3,0
13	(20)	Skoda Superb	1941	+21,7	15 125	+10,0
14	(11)	Dacia Sandero	1851	–10,0	21 919	–12,8
15	(26)	Citroën C3	1848	–	13 271	–12,5
16	(31)	Dacia Bigster	1804	–	9556	–
17	(30)	Cupra Tavascan	1779	–	10 591	–
18	(25)	Hyundai Tucson	1754	+14,6	16 332	–5,8
19	(18)	Kia Ceed	1612	–5,3	14 516	–19,1
20	(21)	Cupra Terramar	1512	+346,0	14 823	–
21	(15)	BYD Seal U	1496	–	6684	–
22	(17)	Seat Ibiza	1402	+0,7	14 785	–19,8
23	(29)	Hyundai i10	1390	+21,2	12 861	+2,6
24	(24)	Seat Arona	1388	+18,4	13 388	–19,6
25	(69)	BYD Seal	1372	–	3017	–
26	(28)	Seat/Cupra Ateca	1370	–26,9	12 119	–37,3
27	(22)	Cupra Formentor	1366	–29,1	22 229	–10,9
28	(40)	Toyota Corolla	1357	–31,3	10 544	–27,2
29	(19)	Cupra Born	1344	–31,1	16 203	+25,7
30	(37)	Peugeot 2008	1248	+7,6	10 248	–21,0
31	(42)	Volvo XC40	1192	+35,9	12 722	+35,5
32	(33)	Peugeot 208	1171	–57,6	12 475	+2,8
33	(48)	Hyundai Inster	1124	–	9175	–
34	(27)	Hyundai Kona	1119	–19,6	11 913	+2,7
35	(36)	Dacia Duster	1117	–45,1	13 043	–27,7
36	(13)	Nissan Qashqai	1038	+9,4	12 798	+21,2
37	(58)	Peugeot 3008	1017	+39,1	7650	–11,5
38	(46)	Suzuki Swift	1007	+15,2	9950	+42,8
39	(23)	Mazda CX-30	962	–6,9	10 218	+37,9
40	(35)	Fiat 500	959	+107,1	7624	–62,4

Quelle: Kraftfahrt-Bundesamt (KBA);
in Klammern: Platzierung im Vormonat

MOTORRAD DES JAHRES 2026

JETZT WÄHLEN & GEWINNEN!



Kawasaki
Ninja 1100 SX



Triumph
Scrambler 1200 XE

Ducati *Multistrada V2S*





KTM
990 RC R

DEINE FAVORITEN. DEINE STIMME.

Motorrad des Jahres 2026

MOTORRAD

Wähle aus über 270 Modellen in 13 Kategorien — und gewinne mit etwas Glück eines dieser vier Top-Motorräder oder weitere Preise im Gesamtwert von über 30.000 Euro!

Teilnahmekarten sowie alle Details zum Gewinnspiel findest du in den **Ausgaben 25 und 26.**

JETZT IM HANDEL UND ONLINE





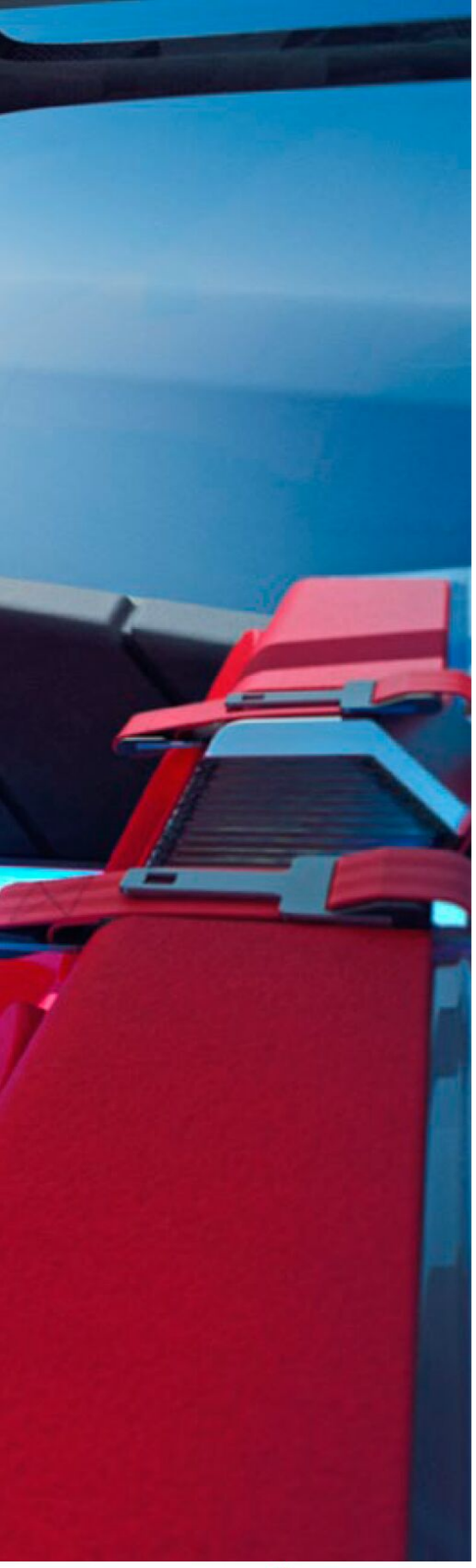
Blick nach vorn

Einen Ausblick auf das **MARKEN-COCKPIT DER ZUKUNFT** erlaubt die kürzlich enthüllte Peugeot-Studie Polygon Concept. Im Mittelpunkt: die Steer-by-Wire-Lenkung mit der unrunden Lenkeinrichtung.

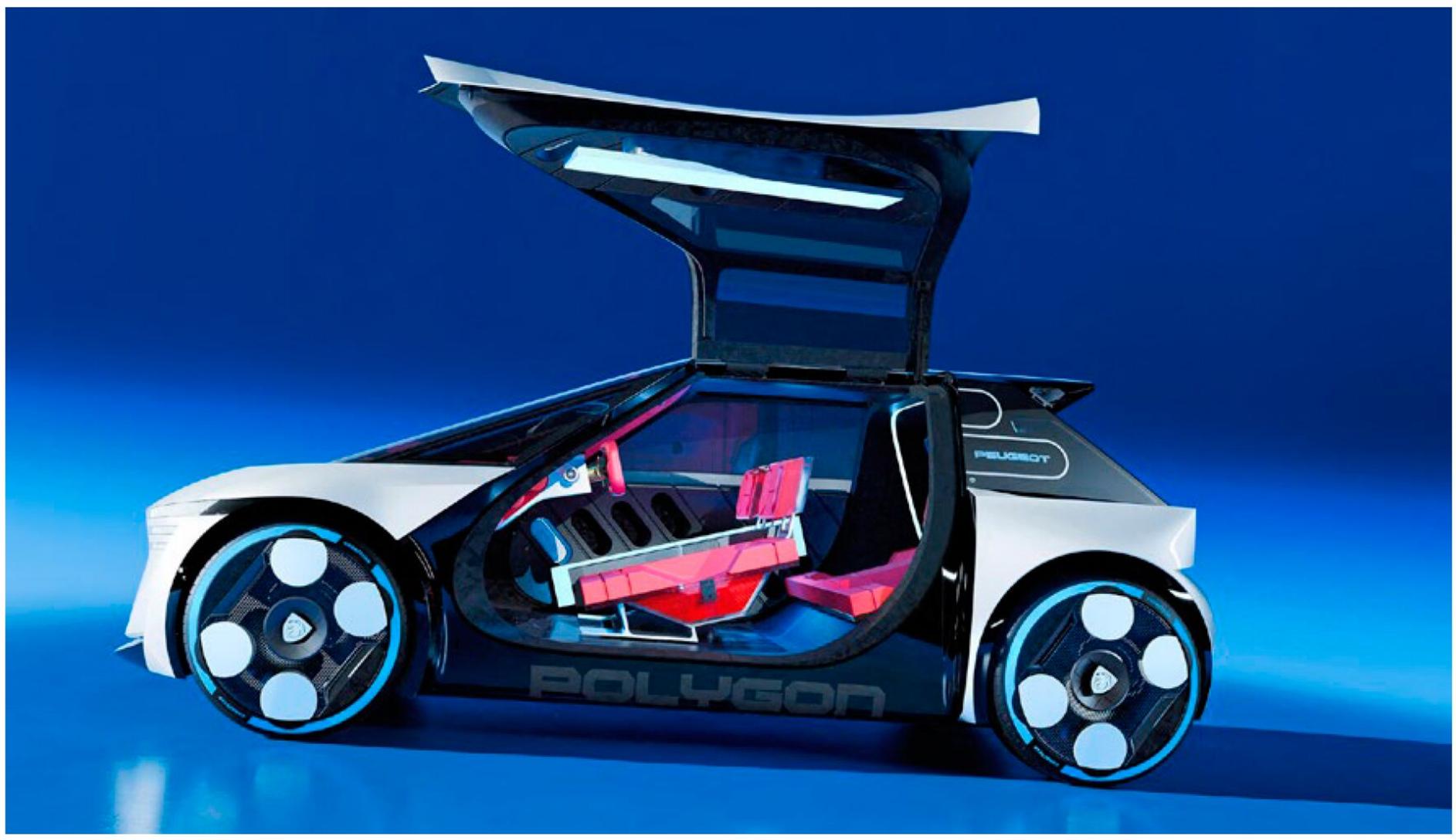
Es mangelt ja nicht an Versuchen, das Lenkrad im Automobil, eine Erfindung des Monsieur Vacheron von 1894, durch etwas Besseres zu ersetzen. Ein neuer Vorstoß kommt nun ebenfalls aus Frankreich – in Gestalt des Polygon-Concept-Cars von Peugeot. Im Mittelpunkt des Konzepts: das sogenannte Hypersquare anstelle des herkömmlichen Lenkrads.
„Polygon“ mit einem „e“ am Ende bedeutet auf Französisch schließlich nicht nur „Vieleck“, was wohl ein Hinweis auf das Hypersquare sein soll, sondern auch „Übungsplatz“. So könnte man die Studie als Übungsterrain für künftige Modelle der Marke sehen.
Auf den ersten Blick ist der Polygon ein 2+2-sitziges Coupé mit zwei riesigen Flügeltüren, die leichten Zustieg auf beide Sitzreihen ermöglichen sollen.
Der Antrieb: natürlich elektrisch, nähere Informationen gibt es dazu nicht. Nur dass der Ladeanschluss an der linken C-Säule mit einem LED-Screen versehen ist, über den sich der Ladestand auch von außen verfolgen lässt.
Breite Leisten aus Micro-LEDs prägen die Front- und Heckansicht des kleinen Coupés – dicke „Peugeot“-Schriftzüge inklusive. So soll also die künftige Formensprache von Peugeot aussehen.
Dennoch: Die Musik spielt bei dieser Studie im Interieur, nicht nur wegen des Hypersquare. Auch darüber hinaus wird Innovatives gezeigt.

Innovatives Interieur, eckiges Lenkrad

So wird dargestellt, wie die Zukunft des Peugeot i-Cockpits aussehen könnte: komplett ohne Instrumente und herkömmliche Displays. Alle Anzeigen werden per Micro-LED in die Windschutzscheibe projiziert. Dabei misst das Anzeigefeld in der Scheibe 24 mal 74 Zentimeter, das entspricht einem 31-Zoll-Display. Per LED oder leicht austauschbaren Komponenten kann der Polygon-Pilot das Innenleben und die Farbwelten weitgehend seinen persönlichen Vorstellungen anpassen. Dank Drive-by-Square und den leicht austauschbaren Elementen.
An ähnlichen Lenksystemen haben sich bereits einige Hersteller versucht, zudem ist Drive-by-Wire wegen des autonomen Fahrens zurzeit wieder



sind Bedienflächen angeordnet, die weitere Tasten oder Touchscreens überflüssig machen. Die seien noch nicht funktional, es gehe ums Lenken, sagen die Entwickler und lassen den Redakteur hinter dem Hypersquare Platz nehmen. Es übertrage die Lenkimpulse per CAN-Bus an das Lenkgetriebe, doppelt redundant und absolut ausfallsicher, heißt es. Zuerst geht es über eine schnellere Strecke. An das Lenkgefühl mit minimalen Bewegungen hat man sich schnell gewöhnt. Und in den Kurven dringt sogar ein Hauch Feedback durch. Schwieriger wird die Sache in engen Kurven und beim Rangieren. Das Hypersquare lässt sich nur etwas mehr als 90 Grad in jede Richtung einschlagen, entsprechend feinfühlig muss man agieren, zumal der Lenkwinkel – anders als bei ähnlichen Systemen – konstant bleibt. Der ändert sich nur geschwindigkeitsabhängig.
Wie es gewesen sei, fragen die Entwickler nach der kurzen Fahrt. Gute Frage. Überraschend gut beim schnelleren Fahren, überraschend gewöhnungsbedürftig bei größeren Lenkwinkeln – so könnte ein Fazit lauten. Und: Womöglich gibt es gute Gründe, aus denen Monsieur Vacherons Erfindung nach über 130 Jahren immer noch aktuell ist. *Heinrich Lingner*







VORN PRÄGEN Micro-LED-Leisten die Ansicht. Flügeltüren ermöglichen den Zustieg. Ein LED-Feld am Ladeanschluss informiert über den Ladezustand. Die Sitze bestehen aus einer 3D-gedruckten Schale mit Formschaumpolsterung





Illustrationen: Hersteller

en vogue. Peugeot vertraut jedenfalls auf diese Technik und plant fest, 2027 das Hypersquare samt Drive-by-Wire in einem Serienwagen anzubieten.
Auf einem großen Testgelände hatten wir bereits Gelegenheit, das Hypersquare im wahren Leben auszuprobieren, eingebaut in einen ansonsten handelsüblichen Peugeot 2008. Die Lenkeinrichtung dient nicht nur zum Lenken, um die vier Löcher

Leasing-Schnäppchen

Einen Mittelklasse-SUV für die Monatsrate eines Kleinwagens fahren? Ja, das geht tatsächlich! Wer beim Leasing intensiv vergleicht, kann VERBLÜFFENDE ANGEBOTE ausfindig machen.

Ein Auto zu leasen, kann viele Vorteile bieten: Im Gegensatz zum Kauf ist meist kein großes Startkapital nötig, feste Monatsraten erleichtern die Kostenkalkulation. Am Ende der Laufzeit wird das Fahrzeug dem Händler zurückgegeben – bequemer geht es kaum. Kein Wunder, dass 2024 jeder zweite Neuwagen (48 Prozent) geleast wurde, bei E-Autos lag der Leasing-Anteil gar bei 60 Prozent.

Da mit der Leasingrate großteils der Wertverlust während der Nutzungsdauer ausgeglichen wird, liegt die Annahme nahe, dass für teure Autos höhere Leasingraten fällig würden als für günstige. Doch dies ist ein Trugschluss, wie eine Auswertung des zu Autoscout24 gehörenden Internetportals Leasingmarkt.de ergab: So ermittelten die Experten etwa, dass ein Dacia Sandero mit einem durchschnittlichen Listenpreis von 14 225 Euro im Schnitt bei einer Leasingrate von 152 Euro pro Monat lag, während ein doppelt so teurer Seat Arona (29 949 Euro) schon für 129 Euro/Monat zu haben war. Das beste Leasingangebot für den Arona lag gar bei 65 Euro/Monat, der Dacia war hingegen nicht unter 109 Euro zu bekommen.

Auch bei den Stromern fielen die Unterschiede gewaltig aus: Während ein durchschnittlich 49 323 Euro teurer Tesla Model Y nicht unter 453 Euro im Monat geleast werden konnte, gab es den nahezu gleich teuren Opel Grandland (49 764 Euro) schon für rund ein Viertel der Summe (ab 112 Euro/Monat). Besonders anschaulich zeigt der Leasingfaktor die Preis-

VERBRENNER

	durchschn. monatliche Rate (Euro)	niedrigste monatliche Rate (Euro)	durchschn. Listenpreis (Euro)	durchschn. Leasingfaktor[1)]	niedrigster Leasingfaktor[2)]	Nachfrage-Index[3)]
Seat Arona	129	65	29 949	0,43	0,21	17
Renault Clio	140	77	22 771	0,61	0,38	1
Peugeot 208	143	95	26 971	0,53	0,38	3
Opel Corsa	145	89	25 484	0,57	0,39	3
Dacia Sandero	152	109	14 225	1,07	0,77	1
Kia Ceed	173	127	30 850	0,56	0,44	2
VW Polo	177	94	34 398	0,52	0,36	15
Toyota Yaris	208	139	27 577	0,74	0,55	0
Skoda Karoq	221	103	45 937	0,48	0,27	17
Mazda CX-30	251	141	34 265	0,73	0,41	1
Nissan Qashqai	253	109	47 322	0,54	0,22	2
Ford Focus	264	163	39 570	0,66	0,45	0
VW T-Roc	275	169	44 772	0,61	0,46	14
VW Golf	297	155	49 703	0,59	0,34	20
Skoda Octavia	362	201	47 364	0,77	0,44	3
Audi A3	413	289	45 167	0,92	0,69	0
BMW X1	554	440	55 809	0,99	0,78	0
Mercedes C-Klasse	629	541	64 261	0,98	0,87	0

unterschiede. Er errechnet sich aus dem Verhältnis von Monatsrate und Listenpreis; ein Leasingfaktor von eins entspricht dabei einer Monatsrate von einem Prozent des Listenpreises. Hier liegt der Tesla bei 0,98 als Minimum, der Opel bei 0,24. Die Leasingmarkt.de-Profis untersuchten zwischen Juli und September 2025 die Angebote auf ihrer Onlineplattform für 18 beliebte Verbrenner- und ebenso viele Elektromodelle. Die Auswertung umfasste sowohl Privat- als auch Gewerbeleasing-Angebote, die meisten Inserate richteten sich jedoch an beide Kundengruppen. Die angegebenen Leasingraten basieren übrigens auf dem aggregierten Durchschnitt aller Anfragen zum jeweiligen Modell. Dabei fließen Anfragen mit unterschiedlichen Laufzeiten und Jahresfahrleistungen ein. Oft fallen noch Überführungs- und Zulassungskosten an, die Inserate waren jedoch ohne Anzahlung ausgewiesen.



„Beim Leasing orientieren sich viele Kunden heute weniger an einer bestimmten Marke, sondern vielmehr an den jeweils attraktivsten Angeboten“
Martin Teichmann,
CEO von Leasingmarkt.de

Wie Anbieter zu so unterschiedlichen Kalkulationen kommen, erklärt Martin Teichmann, Geschäftsführer von Leasingmarkt.de: „Durch gezielte Preisstrategien und befristete Aktionen nehmen Hersteller erheblichen Einfluss auf den Markt – sie steuern, welche Fahrzeuge besonders gefragt sind, und prägen so die Leasingpräferenzen der Kundinnen und Kunden maßgeblich. Unsere Daten zeigen zudem, dass der Leasingfaktor deutlich besser als die reine monatliche Rate dazu geeignet ist, die tatsächliche Attraktivität eines Angebots zu bewerten.“
Tatsächlich lässt sich ein direkter Zusammenhang zwischen Leasingfaktor und Nachfrage feststellen. Da Leasingmarkt.de die Modellanfragen kennt, konnte zu jedem der genannten Autos ein Nachfrage-Index erstellt werden. Dabei entspricht ein Index von beispielsweise 8 einer doppelt so hohen Nachfrage wie ein Faktor 4.

Dirk Gulde

AUTO-FAZIT

Dass der Abverkauf bestimmter Fahrzeuge über attraktive Leasingraten gefördert wird, ist an sich nichts Neues. Es überrascht jedoch selbst Experten, dass sich die Leasingraten für gleich teure Autos um bis zu Faktor vier unterscheiden. Am meisten spart der, der nicht nur beim Modell, sondern auch bei der Wahl des Herstellers flexibel ist. Wer clever least, bekommt tatsächlich einen Mittelklasse-SUV zur Kleinwagen-Rate. Da sich die Angebote im ständigen Fluss befinden, lohnen sich regelmäßige Checks.





ELEKTRO

	durchschn. monatliche Rate (Euro)	niedrigste monatliche Rate (Euro)	durchschn. Listenpreis (Euro)	durchschn. Leasingfaktor[1)]	niedrigster Leasingfaktor[2)]	Nachfrage-Index[3)]
Hyundai Inster	169	60	25 367	0,65	0,25	3
Opel Corsa-e	178	103	31 439	0,57	0,32	12
Fiat 500e	181	102	37 014	0,49	0,28	14
Opel Grandland	189	112	49 764	0,38	0,24	27
BYD Dolphin Surf	210	150	31 015	0,68	0,48	1
MG4	249	150	38 901	0,64	0,42	8
Renault 5 E-Tech	276	200	30 612	0,90	0,66	1
Cupra Born	316	227	44 049	0,72	0,52	3
Ford Explorer	316	189	50 765	0,62	0,39	7
Kia EV3	327	239	39 837	0,82	0,56	2
Skoda Elroq	338	237	40 835	0,82	0,60	10
Opel Mokka-e	350	271	41 074	0,86	0,68	0
Audi Q4 e-tron	433	344	54 573	0,79	0,62	2
Skoda Enyaq	453	201	56 273	0,80	0,40	5
BMW i4	486	356	61 675	0,78	0,61	2
Tesla Model Y	546	453	49 323	1,11	0,98	0
Polestar 4	569	490	65 307	0,87	0,78	1
VW ID.7	595	434	60 947	0,97	0,79	1

[1)] Verhältnis aus Listenpreis und durchschn. Leasingrate; [2)] Verhältnis aus Listenpreis und niedrigster Leasingrate; [3)] Verteilung der Kundenanfragen

Fotos: Hersteller

Geschenkideen zu Weihnachten

Sie sind auf der Suche nach Aufmerksamkeiten zum besinnlichen Fest der Liebe? Wir haben eine Auswahl nützlicher, spielerischer und sportlicher **GESCHENKOPTIONEN** zusammengetragen.

Text: Dirk Gulde / Fotos: Getty Images, Hersteller



AUTO-FUSSBALL

Das Runde muss ins Eckige – mit zwei Mini-RC-Cars und einem dazu passenden Spielfeld für drinnen und draußen. Vom Rennbahn-Spezialisten Carrera, ab 6 Jahren. 45 Euro. *www.carrera-toys.com*



EDLE SMART-WATCH

Die TAG Heuer Connected Calibre E5 X New Balance Edition besteht aus leichtem Titan mit schwarzer DLC-Beschichtung und bietet viele Sport-Funktionen. 2000 Euro. *www.tagheuer.com*







IDEAL IN DER CITY

Der E-Scooter Segway Ninebot MAX G3 D bietet 2000 W Spitzenleistung und 80 km Reichweite. Mit doppelten Scheibenbremsen und Hydraulik-Federung. 999 Euro. *www.segway.com*

DER RACER

Der Ski Head Worldcup Rebels e-Speed Pro wandelt kinetische Energie in Strom um und reduziert damit Vibrationen. 1260 Euro. *www.head.com*

DUFT-SET FÜRS AUTO

Rituals bietet Autoparfums mit edlem Holzhalter plus Reinigungstücher und Lufterfrischer. 44 Euro. *www.rituals.com*



DJI-DROHNE

Mini 5 Pro von DJI mit 1-Zoll-Sensor, 50 MP und 36 Minuten Flugzeit. 800 Euro. *www.dji.com*



MINI-E-BIKE

Sein Klappmechanismus und der integrierte Griff machen das Cube Fold Hybrid zum idealen Begleiter im Zug oder Auto. 2899 Euro. *www.cube.eu*







FIX ZUM SELFIE

Die Instax Mini 41 ist eine Sofortbildkamera mit automatischer Belichtung samt Blitzsteuerung. Gehäuse mit Selfie-Spiegel, Ausdrucke im Format 62 x 46 Millimeter. 120 Euro. *www.instax.com*



DIE TESLA FILES

Recherchen über Macht, Gier und Skrupellosigkeit. 26 Euro. *www.thalia.de*



E-AUTO FÜR KINDER

Audi e-tron GT RS mit E-Antrieb, breitem Sitz, verstellbarem Gurt und Akkubetrieb. Fahrzeit ein bis zwei Stunden. 140 Euro. *www.kaufland.de*



DER COFFEE POT

Es muss nicht immer ein T-Shirt mit Aufdruck sein – auch eine Tasse bietet Anlass für Gesprächsstoff mit den Kollegen. 15,90 Euro. *www.pagmadruck.de*



So soll der Führerschein günstiger werden

Heute kostet es im Schnitt 3400 EURO, den Führerschein zu machen. Mit einem Reformpaket will das Bundesverkehrsministerium die Kosten deutlich senken.

Der Erwerb eines Führerscheins soll nach den Plänen von Bundesverkehrsminister Patrick Schnieder (CDU) künftig deutlich günstiger werden. Das Bundesverkehrsministerium (BMV) hat dazu jetzt ein Reformpaket vorgelegt.
Der durchschnittliche Preis für den Pkw-Führerschein der Klasse B liegt nach BMV-Angaben derzeit bei rund 3400 Euro. Durch eine Kombination aus Digitalisierung, Bürokratierückbau und mehr Transparenz sollen die Kosten deutlich gesenkt werden, ohne dabei die Verkehrssicherheit zu gefährden. „Mobilität darf kein Privileg sein. Mit unseren Reformvorschlägen machen wir den Weg zum Führerschein einfacher und bezahlbarer – und halten dabei die Sicherheitsstandards auf höchstem Niveau“, erklärte Schnieder bei der Vorstellung seiner Pläne.
Das Reformpaket „Bezahlbarer Führerschein“ gliedert sich in folgende Eckpunkte:

1. Theoretische Fahrausbildung

- **Digitalisierung:** Die Pflicht zum Präsenzunterricht soll abgeschafft werden. Es soll möglich sein, sich das Wissen vollständig über einen digitalen Weg (beispielsweise per App) anzueignen.
- **Bürokratierückbau:** Es soll keine Vorgaben zu Schulungsräumen geben oder wie und in welcher Reihenfolge das Wissen zu vermitteln ist. Fahrschulen müssen auch keine Schulungsräume mehr bereithalten. Damit entfallen die entsprechenden Kontrollpflichten der Länder.
- **Prüfungsfragen:** Der Fragenkatalog für die theoretische Fahrprüfung ist im Laufe der Jahre immer länger geworden und enthält derzeit 1169 Fragen. Er soll um etwa ein Drittel reduziert werden. Das Thema Verkehrssicherheit muss beim Fragenkatalog im Mittelpunkt stehen.

2. Praktische Fahrausbildung

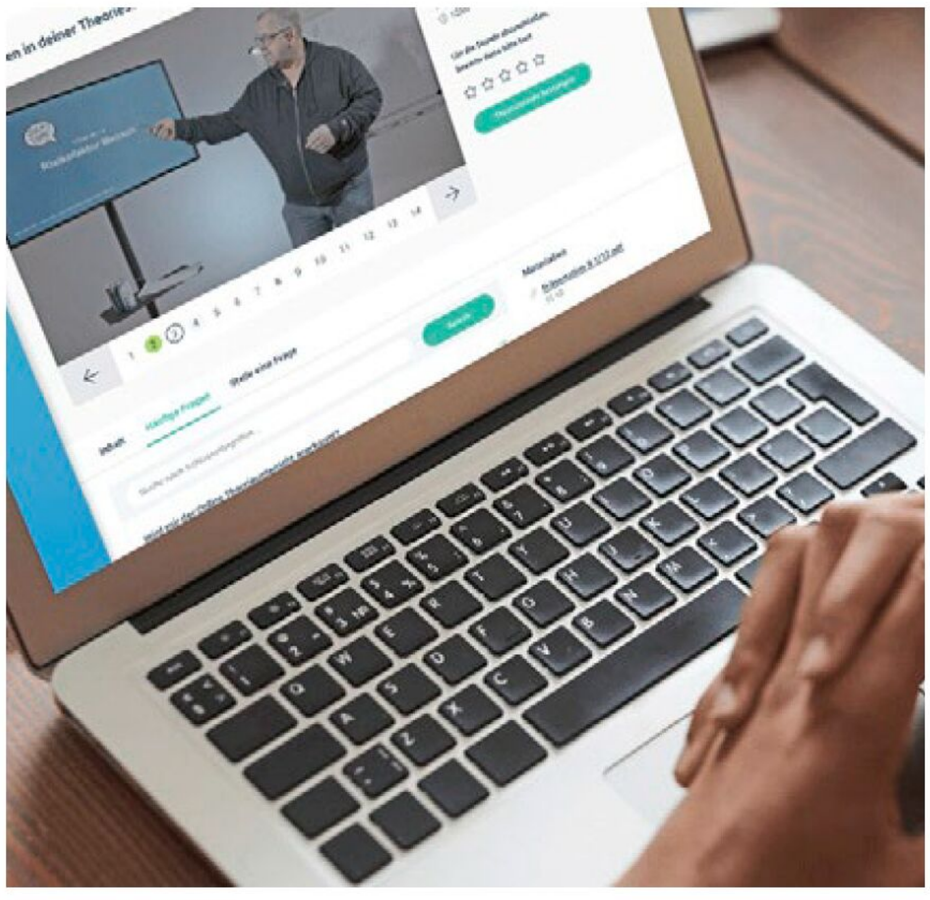
- **Simulatoren:** Es soll die Möglichkeit geschaffen werden, verstärkt Simulatoren zu nutzen. Zum Beispiel soll die Kompetenz zur Führung eines Schaltwagens vollständig in einem Simulator erworben werden können. Damit entfällt für die Fahrschulen die Notwendigkeit, spezielle Schaltwagen für Fahrschulen vorzuhalten. Die abschließende Prüfung kann in einem Automatik-Fahrzeug absolviert werden.
- **Sonderfahrten:** Die verpflichtenden besonderen Ausbildungsfahrten wie Nachtfahrten, Autobahnfahrten und Überlandfahrten sollen reduziert werden. Es soll zudem die Möglichkeit geschaffen werden, diese Fahrten teilweise in einem Simulator zu absolvieren.
- **Fahrprüfung:** Die Fahrzeit in der praktischen Prüfung soll auf die europarechtlichen Mindestvorgaben (25 Minuten) zurückgeführt werden.
- **Bürokratierückbau:** Die Aufzeichnungs- und Dokumentationspflichten für die Fahrschulen sollen deutlich reduziert und die Fahrschulüberwachung effizienter organisiert werden. Die Fortbildungsangebote für Fahrlehrer sollen ebenfalls digitalisiert und einfacher gestaltet werden.
- **Experimentierklausel:** Fahr-Erfahrung ist ein wesentlicher Faktor für den Erwerb der prak-



GESCHAFFT Den Führerschein in der Hand zu halten, ist ein beglückendes Gefühl



SCHALTEN IM SIMULATOR Geplante Alternative zum echten Auto



LERNEN PER APP Zu Hause statt in der Fahrschule



VERKEHRSÜBUNGSPLATZ Trainingsgelände für junge und alte Hasen



AM ZIEL DER WÜNSCHE Gleich ist es so weit!

Fotos: ADAC, Fahrschule Eddy, Getty Images, IMAGO (2)

tischen Fahrkompetenz. Deshalb soll diskutiert werden, inwieweit gegebenenfalls nahestehende Personen in die Fahrausbildung einbezogen werden können (Laienausbildung).

3. Preistransparenz

Die Kosten für die Fahrausbildung setzen sich aus vielen unterschiedlichen Bestandteilen zusammen, darunter Grundgebühr, Kosten für Lernmaterial, Prüfungsvorstellung, Kosten für Fahrstunden und Sonderfahrten. Ein Vergleich der Fahrschulen miteinander ist äußerst schwierig, zudem ist deren Erfolgsquote meist nicht zu ersehen. Das soll geändert werden. Es soll künftig möglich sein, online die Kosten und Durchfallquoten aller Fahrschulen einzusehen und damit einen Kosten- und Qualitätsvergleich durchzuführen.

Darüber hinaus will das BMV prüfen, ob und in welchem Umfang sich kostenreduzierende und entbürokratisierende Vorschläge auch auf den Erwerb anderer Führerscheinklassen (wie beispielsweise Lkw) übertragen lassen. Die jetzt gemachten Vorschläge sollen gemeinsam mit den Ländern und der Branche weiterentwickelt werden. Das Ziel besteht darin, die rechtlichen Änderungen im ersten Halbjahr 2026 auf den Weg zu bringen.

Zustimmung und Kritik aus den Verbänden

Der Deutsche Verkehrssicherheitsrat (DVR) steht den Vorschlägen Schnieders grundsätzlich offen gegenüber, sagt aber klar, dass die Bezahlbarkeit des Führerscheinerwerbs nicht auf Kosten der Sicherheit gehen dürfe. Eine klar ablehnende Haltung nimmt der DVR gegenüber den angedachten Laien-Fahrlehrern ein. „Möglichkeiten einer Laienausbildung wurden aus gutem Grund bereits 1986 abgeschafft“, so DVR-Präsident Manfred Wirsch.

Auch der TÜV-Verband steht dem Reformpaket prinzipiell offen gegenüber. Kritisch sieht man hier aber die Verkürzung der Fahrprüfung auf nur 25 Minuten. Eine umfassende Beurteilung der Fahrkompetenz in einem immer komplexer werdenden Verkehrsgeschehen sei so nicht möglich. Zudem fehlen aus Sicht des TÜV-Verbands wichtige Maßnahmen. Notwendig seien schärfere Sanktionen, um gegen die stark zunehmende Zahl der Täuschungsversuche in den Theorieprüfungen vorzugehen.

Uli Baumann

AUTO·FAZIT

Bundesverkehrsminister Patrick Schnieder (CDU) will die Kosten für den Führerscheinerwerb deutlich senken – mit einer Reform, die noch im ersten Halbjahr 2026 stattfinden soll. Das Paket enthält unter anderem mehr digitale Lerninhalte, einen entschlackten Theorie-Fragenkatalog, weniger Sonderfahrstunden, kürzere Prüfungsfahrten und sogar Laien-Fahrlehrer. Alles natürlich unter Beibehaltung der Verkehrssicherheit. Aber genau hier setzen die Kritiker an.

Rundes Jubiläum

Die Leserwahl, die unsere Schwesterzeitschrift auto motor und sport unter dem Titel „Die besten Autos der Welt“ 1976 erstmals durchführte, findet heuer zum 50. Mal statt. Auch die **LESER VON AUTO STRASSENVERKEHR** können teilnehmen – und zwei Neuwagen im Wert von über 120 000 Euro gewinnen.



Mazda CX-5

Als unsere Kollegen vor fast 50 Jahren zum ersten Mal eine Leserwahl ersannen, war nicht absehbar, dass die Idee der besten Autos aus Lesersicht ein halbes Jahrhundert später immer noch ein fester Bestandteil im Jahreskreis von auto motor und sport sein würde. Die BEST CARS sind heute nicht nur ein von der Redaktion geschätzter Indikator der Leser-Vorlieben, sondern auch ein anerkanntes Trendbarometer für Hersteller. Neben den beliebtesten Modellen fragt auto motor und sport auch die Wahrnehmung und Entwicklung von Marken ab: Wer baut besonders sichere Autos, wer hat das beste Design oder die fortschrittlichste Technik? Kombiniert mit einer anerkannt fundierten Methodik und multipliziert mit jahrzehntelanger Kontinuität ergibt sich ein einzigartiger Datenschatz über die Kundenwahrnehmung der Autobranche.

In diesem Jahr stehen 480 Modelle in 13 Kategorien zur Wahl. Zum Vergleich: Bei der ersten Ausschreibung 1976 waren es 60 Modellvorschläge in gerade einmal sechs Kategorien. Der neue Rekordwert liegt jedoch weniger in einer allgemein größeren Angebotsvielfalt begründet, so wie in den frühen 2000er-Jahren, als vielmehr in der höheren Zahl reiner Elektromodelle und einer stärkeren Ausdifferenzierung bei den SUV. Andere Kategorien erleben dagegen Rückgang oder Stagnation, wie etwa die Mini Cars (Kategorie A), deren Starterfeld gegenüber dem Vorjahr um einen Platz dezimiert erscheint – weiterhin ohne Beteiligung deutscher Marken. Die Kompaktwagen-Kategorie C erlebt immerhin das Comeback der Fiat Tipo Limousine sowie die Elektro-Premieren der Typen Kia EV4, Leapmotor B05 und Peugeot E-408. Ein wenig Wehmut löst dagegen der mutmaßlich letzte Auftritt des Ford Focus aus, dessen Produktion in Saarlouis im November planmäßig endet.

Ausscheider und Neueinsteiger

In der zahlenmäßig unveränderten Mittelklasse (Kategorie D, 26 Kandidaten) um das deutsche Premium-Trio Audi A5, BMW Dreier und Mercedes C-Klasse gibt es zusätzliche Konkurrenz, etwa in Form des neuen, nun größeren



So wird gewählt: Auf **www.leserumfragen.de/bestcars2026** finden Sie alle Wahlkategorien zu auto motor und sport BEST CARS 2026. Geben Sie bitte den **Code L570** ein. Teilnahmeschluss: 15. Januar 2026. Viel Glück!

VW ID.7 GTX Tourer

Die abgebildeten Fahrzeuge können in Ausstattung und Farbe von den Gewinnen abweichen

Mercedes CLA sowie des ebenfalls elektrisch angetriebenen Mazda 6e. Nicht mehr zum Teilnehmerfeld gehören dagegen die eingestellten Typen Peugeot 508 oder VW Arteon.
Unter den Sportwagen (Kategorie G) sorgt Ferrari mit gleich drei neuen Typen oder Varianten für Furore, Aston Martin ist bei den Cabrios (H) mit einem neuen Power-Duo vertreten. Modellzuwachs gibt es überraschenderweise auch bei den Vans (Kategorie I), wo etwa der Kia PV5 seinen ersten Auftritt hat. Wenig überraschend schreitet unter den SUV- und Crossover-Modellen die Segmentierung weiter fort. So ergänzen Neuheiten wie Alpine A390, Dacia Bigster und Toyota Urban Cruiser ebenso wie Elektro-Varianten bekannter Modelle das ohnehin umfangreiche Programm der Kategorien K bis N.
Nun können auch Sie über die BEST CARS im Jubiläumsjahr 2026 mitentscheiden. Wenn Sie mitwählen wollen, klicken Sie sich bitte durch das Online-Wahlformular (Adresse siehe oben) und nutzen Sie Ihre Chance auf einen von zwei sehr attraktiven Hauptpreisen: In diesem Jahr verlosen wir nämlich unter allen Teilnehmern an der Leserwahl einen brandneuen Mazda CX-5 sowie einen VW ID.7 Tourer in der dynamischen GTX-Version im Gesamtwert von über 120 000 Euro.

Stefan Cerchez

Teilnahmebedingungen

TEILNEHMEN KANN JEDER Leser ab 18 Jahren; ausgenommen sind Mitarbeiter der Verlagsgruppe Motor Presse Stuttgart sowie deren Angehörige. Eine Teilnahme per Liste ist ausgeschlossen. Die Gewinner werden schriftlich benachrichtigt und mit Namen und Wohnort veröffentlicht. Mit Ihrer Teilnahme erklären Sie sich damit einverstanden. Die Gewinnerdaten werden unter den geltenden Bestimmungen des Datenschutzrechts für die weitere Bearbeitung des Gewinns an die Fahrzeughersteller übermittelt. Der Rechtsweg, Barauszahlung und Umtausch sind ausgeschlossen. Die Gewinne werden in Deutschland übergeben. Näheres zu den Teilnahmebedingungen und unserem Datenschutz finden Sie unter www.leserumfragen.de/ams
Teilnahmeschluss: 15. Januar 2026

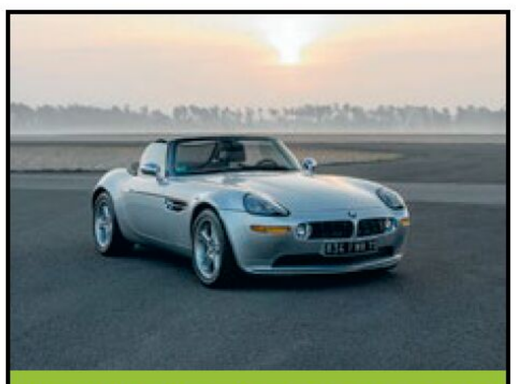
BMW



M340d Touring Individual, irischgrün, 145000 km, Vollausst., o. AHK, 40.000,- € (MwSt. awb.). juengst@juengst.de
mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 63393



850 CSi, 243000 km, 280 kW (381 PS), dunkelblau, Leder exklusiv, Klima, SD, SHZ, NR-Fahrzeug, werkstattgepflegt, sehr guter Zustand, VB 90.500,- €. Tel. 0151/16516501
mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 63378



Wir SUCHEN automobile Legenden
BMW Z8: alle Farben, max. 30.000 km, nur Top-Zustand, keine US-Importe!
Tel. 05202/72000, www.axelschuette.de H



2800 CS Aut., 1970, türkis-met., Leder schw, SD, top-restauriert, H-Kennz., 49.900,- €. AUTOSALON-ISARTAL, Thomas Franz, Wolfratshauser Str. 64, 82065 Baierbrunn, Tel. 089-74424460, www.autosalon-isartal.de H
mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 63388

BMW ALPINA



Alpina Rarität 70er/80er Jahre, nur Original, geringe Laufleistung, für Sammlung ... Haben Sie Ihn? Wir suchen danach! 08036-7006, cargold.com H

DE TOMASO



1967/ 76 De Tomaso Pantera oder Mangusta in Cargold Qualität für Sammlung... Haben Sie Ihn? Wir suchen danach! 08036-7006, cargold.com H

FERRARI

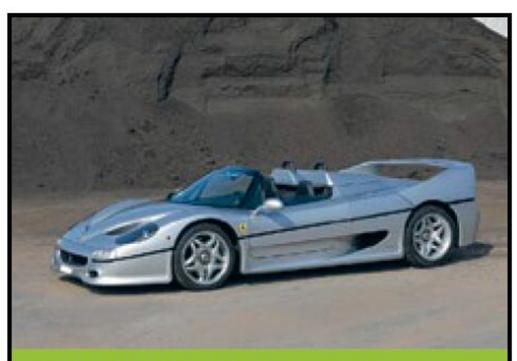


Wir SUCHEN automobile Legenden
Ferrari F430 Scuderia / 16 M:
max. 20.000 km, nur Top-Zustand!
Tel. 05202/72000, www.axelschuette.de H

www.MODENA.de - Tel. 06327-97700 H



458 Spider, 2014, 57200 km, rosso, nero, Individual, unfallfrei, Ferrari-Scheckheft, 185.500,- €, Inzahlung mögl. AUTOSALON-ISARTAL, Thomas Franz, Wolfratshauser Str. 64, 82065 Baierbrunn, Tel. 089-74424460, www.autosalon-isartal.de H
mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 63372



Wir SUCHEN automobile Legenden
Ferrari 288 GTO, F40, F50, Enzo:
alle Farben, nur Top-Zustand!
Tel. 05202/72000, www.axelschuette.de H



Wir SUCHEN automobile Legenden
Ferrari 599 GTO / SA Aperta:
max. 20.000 km, nur Top-Zustand!
Tel. 05202/72000, www.axelschuette.de H



Wir SUCHEN automobile Legenden
Ferrari 550 Maranello:
alle Farben, nur Top-Zustand!
Tel. 05202/72000, www.axelschuette.de H



1957/71 Ferrari 246 Dino, original oder restauriert, Nachweise ...
Haben Sie Ihn? Wir suchen danach!
Tel. 08036-7006, www.cargold.com H

FORD



1964/68 Ford GT 40, nur echt, mit Historie... Haben Sie Ihn? Wir suchen danach! 08036-7006, cargold.com H



F 350 V8D, komplett revidiert, TÜV neu 27, V8, 6,0 L, 350 PS, generalüberholt + Anhänger kompl. neu ausgestattet (48.000,- €), EZ 06, 69.900,- €. Tel. 0152/29362733
mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 63368

LAMBORGHINI

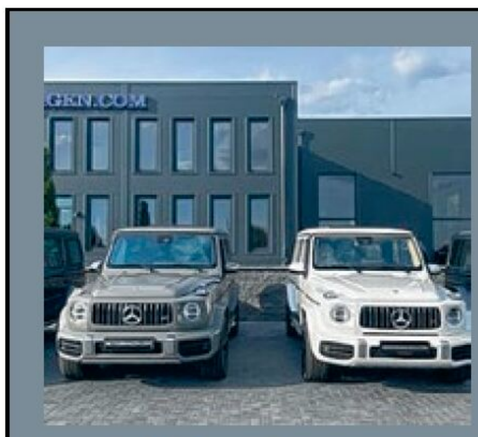
www.MODENA.de. Tel. 06327/97700 H

MASERATI



1961 Maserati 3500 GT Vignale Spyder, Matching Numbers & Colours, Vollausstattung. Swiss Cargold Collection GmbH, Schützenwiese 8, CH-9451 Kriessern, Tel. +41 (0)71 757 3700, cargold.com H

MERCEDES



Mercedes G Klasse Neuwagen Ankauf zu fairen Preisen. Unkomplizierte, schnelle und seriöse Abwicklung garantiert. Classic Cars GmbH, 0172/4310800 (WhatsApp), Fax 0481/8557600, info@motorwagen.com H

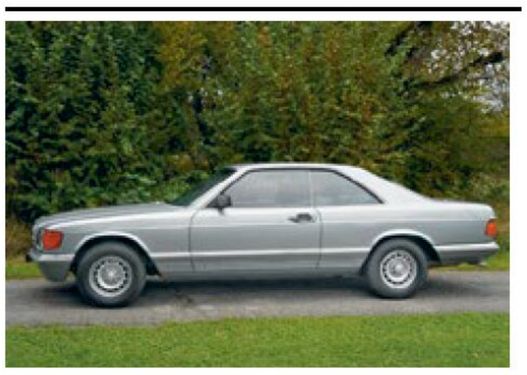
Auflösung einer privaten Sammlung. MB Pagoden/MB 3.5. Cabrio; Porsche 993 Turbo; AH 3000 MK II; MB SL 60 AMG etc. Fahrzeugliste anfordern unter E-Mail: carcollection@web.de



Wir SUCHEN automobile Legenden
Mercedes-Benz 300 SL Roadster:
alle Farben, nur Top-Zustand!
Tel. 05202/72000, www.axelschuette.de H



SLS- / G-PARADE: div. Modelle ab Lager. WIR KAUFEN AN! Kfz-Handel am Tegernsee, varex@varex.com, T. 08022/6607080 H
mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 63383

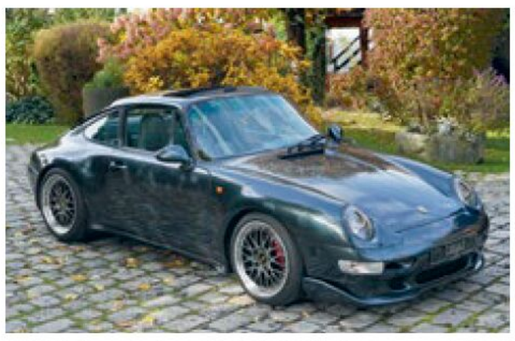


1984 Mercedes 560 SEC, 1.Serie, erst 74.524 km, Nachweise. Cargold Collection GmbH, Innstr. 43, 83022 Rosenheim, Tel. 08036/7006, www.cargold.com H



Wir SUCHEN automobile Legenden
Mercedes-Benz 300 SL Coupé:
alle Farben, nur Top-Zustand!
Tel. 05202/72000, www.axelschuette.de H

PORSCHE



1995 Porsche 911 / 993 Carrera, Erstauslieferung Österreich, erst 98.357 km, seltene BBS Felgen. Cargold Collection GmbH, Innstr. 43, 83022 Rosenheim, Tel. 08036/7006, www.cargold.com H



911 2.7 Carrera, EZ 09/73, schwarz/beige, orig. RS-Motor 210 PS, kompl. restauriert, H-Kennz., 159.500,- € Inzahlung mögl., + 20 weitere Porsche. AUTOSALON-ISARTAL Thomas Franz, Wolfratshauser Str. 64, 82065 Baierbrunn, Tel. 089-74424460, www.autosalon-isartal.de H

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 63389



Wir SUCHEN automobile Legenden Porsche 993 Turbo: alle Farben, max. 50.000 km, nur Top-Zustand! Tel. 05202/72000, www.axelschuette.de H



1956 Porsche 356 A 1500 GS Carrera, Matching Numbers Motor, 4facher Mille Milia Teilnehmer. Swiss Cargold Collection GmbH, Schützenwiese 8, CH-9451 Kriessern, Tel. +41 (0)71 757 3700, cargold.com H



Sylt–Neubau Friesenhausteil in Hörnum, 3 Schlafzimmer, Sauna, Küche, Wärmepumpe, Eichendielen, Strand fußläufig, Besonderheit: Inzahlungnahme klassischer, sportlicher Fahrzeuge möglich, ab 995.000,- €. Tel. 0172/4310800



Wir SUCHEN automobile Legenden Porsche Carrera GT: alle Farben, max. 30.000 km, nur Top-Zustand! Tel. 05202/72000, www.axelschuette.de H

WIR SUCHEN IHREN GEPFLEGTEN SPORTWAGEN + HOCHWERTIGEN OLDTIMER, Sofortankauf oder Kommission in Bestlage München-Süd. AUTOSALON-ISARTAL, Thomas FRANZ, Wolfratshauser Str. 64, 82065 Baierbrunn, Tel. 089/74424460, service@autosalon-isartal.de, www.autosalon-isartal.de H



Wir SUCHEN automobile Legenden Porsche 964 Turbo 3.6: alle Farben, max. 50.000 km, nur Top-Zustand! Tel. 05202/72000, www.axelschuette.de H



Wir sind ständig auf der Suche nach gepflegten Porsche Old- und Youngtimern zum Ankauf, gerne auch andere Marken od. Sammlungen. Unkomplizierte, schnelle und seriöse Abwicklung garantiert. Classic Cars GmbH, 0172/4310800 (WhatsApp), Fax: 0481/8557600, Info@motorwagen.com H



Porsche 993 Cabrio, Bj. 1994, Originalzustand, sehr gepflegt, Vollausstattung in Leder, Porsche blau, scheckheftgepflegt, ohne Nachlackierung, dt. Auslieferung, 120.000,- €. Chiffre 3706197



Wir SUCHEN automobile Legenden Porsche 997 GT3 / RS (MK 1 & 2): alle Farben, nur Top-Zustand! Tel. 05202/72000, www.axelschuette.de H



100% wie ab Werk! Für viele Porsche - auch für die ganz neuen Modelle. www.digitaletechnik.de, T. 08141/512470 H



Wir SUCHEN automobile Legenden Porsche 996 GT3 RS: max. 20.000 km, nur Top-Zustand! Tel. 05202/72000, www.axelschuette.de H



997 Turbo Cabrio PDK, 2012, 49000 km, PTS-Farbe ipanemablau-met., Leder schw., dt. Fzg., PZ-Scheckheft, Sammlerzustand, 119.500,- €. AUTOSALON-ISARTAL, Thomas Franz, Wolfratshauser Str. 64, 82065 Baierbrunn, Tel. 089-74424460, www.autosalon-isartal.de H

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 63371



Wir SUCHEN automobile Legenden Porsche 964 RS: alle Farben, max. 50.000 km, nur Top-Zustand! Tel. 05202/72000, www.axelschuette.de H

VW



Karmann Ghia Typ 14 Coupé, Bj. 4/1968, 144000 km, 32 kW (44 PS), Tauschmotor, H-Kennzeichen, großes Gutachten 2+, kein Wartungsstau, viele Verschleißteile neu, VB 26.900,- €. 73734 Esslingen, Tel. 0172/7270957

mehr: motor-klassik.de Nr. 63394

GESCHÄFTS-VERBINDUNGEN



Gutes Geschäft + eleganter Firmenwagen für Vertriebspartner im Bereich sauberes Wasser und reine Luft! 168@bestwater.de, Tel. 01523/3752139 H

VERANSTALTUNGEN

Rennlizenz? rennfahrer-schule.com

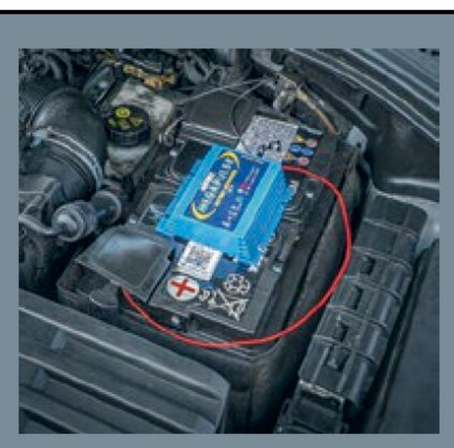
VERSCHIEDENES

Leder und Alcantara für PKWs, qm ab 40,- €. Tel. 0221/9712233, www.autoleder-service.de H



Norbert Schäfer - Technische Kunst - 130 Originale, mit allen Rechten zu verkaufen, gezeichnet, gemalt (Airbrush), ohne Computerunterstützung, ca. 25.000 Arbeitsstunden ! Viele Schnitte (Cutaways), „begreifbare“ Technik, typische Formate auf dickem Reinzeichenkarton 50-60 x 70-80 cm und als High End Scan, RGB, 16 bit, 300 ppi, Oldtimer 17 Motive, Automobile 55 Motive, Motorräder 25 Motive, Formel 1 19 Motive, Motorsport 10 Motive, Sondermodelle 4 Motive. Von privat, nur als komplette Sammlung mit allen Rechten, Tel. 0172/9336584

ZUBEHÖR



Lebensdauer von Bleibatterien (PKW, LKW, Solar, Elektrostapler) verdoppeln und mehr. Defekt geglaubte Batterien erholen sich, lieferbar in 6,12,24,48 und 80 V. Tel. 0681-992740, www.novitec.de

Bücher:
www.motorbuch-versand.de



ALLRAD-KOMBIS Sehr sparsam: sechs Liter pro 100 km

Jahrestest: Alfa Romeo Tonale 1.3 T Multi-air PHEV Q4 Veloce; Heft 24, Seite 38

CO_2-Ausstoß nicht korrekt

Beim Test von Elektroautos und Plug-in-Hybriden verschweigen Sie den durch den Betrieb der Elektromotoren verursachten CO_2-Ausstoß. In Deutschland werden je verbrauchter kWh im Durchschnitt etwa 400 Gramm CO_2 ausgestoßen. Damit ergibt sich für ein Elektroauto bei einem Verbrauch von 20 kWh/100 km ein Ausstoß von 80 g CO_2/km. Viele kleine Verbrenner und insbesondere Vollhybride erreichen ebenfalls einen Ausstoß von weniger als 100 g CO_2/km. Noch schlechter schneiden Plug-in-Hybride ab. Für den im Heft 24 getesteten Alfa Romeo Tonale mit einem kombinierten Testverbrauch von 2,0 l Benzin je 100 km und 16,9 kWh/100 km geben Sie einen CO_2-Ausstoß von nur 30 g/km an. Tatsächlich beträgt der CO_2-Ausstoß aber mit 46 g/km (Benzin) und 68 g/km (elektrisch) insgesamt 114 g/km und damit deutlich mehr als die von Ihnen angegebenen 30 g/km. Ganz anders stellt sich die Situation etwa in Frankreich dar. Hier beträgt der CO_2-Ausstoß je erzeugter kWh im Durchschnitt nur 40 g. Damit ergibt sich bei einem Verbrauch von 20 kWh/100 km ein Ausstoß von nur 8 g CO_2/km. In Frankreich wäre damit im Gegensatz zu Deutschland sogar ein sofortiges Verbrennerverbot und ein verpflichtender Einbau von Wärmepumpen sehr sinnvoll.

Matthias Alexy, per E-Mail

Vergleichstest: Audi A6 Avant TDI, BMW 520d Touring, Mercedes E 220 d T; Heft 25, Seite 34

Vorsprung aufgeben?

Es ist schon erstaunlich, dass sich drei mildhybridisierte große Allrad-Kombis dank modernster und sauberer Diesel-Technologie mit nur sechs Litern pro 100 km bewegen lassen und Reichweiten von nahezu 1000 km bieten. Nun hat man wohl in Brüssel beschlossen, diese sparsamen Motoren demnächst zu verbieten. Gibt man hiermit nicht einen technologischen Vorsprung vorschnell auf? Das globale Problem des Klimawandels wird hierdurch in keinster Weise gelöst, wenn andernorts große Trucks/SUV mit 10 bis 15 Litern/100 km bewegt werden. Auch die Produktion großer Akkus kostet Ressourcen und Energie. E-Autos haben in der Stadt Vorteile und werden sich hier langfristig durchsetzen. Ob ein einseitiges Verbot modernster, sparsamer, sauberer Verbrennertechnologie in Europa der richtige Weg ist, darf aber massiv bezweifelt werden.

A. Ruff, 97500 Ebelsbach

LESERBILD



Dieses Foto ist von AUTO-Leser Udo Gröbner

Sie haben auch ein lustiges **AUTO-FOTO** geschossen? Mailen Sie uns: redaktion_auto@motorpresse.de

Allgemein: chinesische Autos

Kein Wort über den Siegeszug

Wieder so ein langweiliges Heft mit überwiegend bekannten Fahrzeugen. Kein einziges Wort über den weltweiten Siegeszug chinesischer Verbrenner von Chery, Omoda/Jaecoo, Geely, BYD etc. Es besteht der Verdacht, dass deutsche Autozeitschriften nur im Sinne der europäischen Autoindustrie berichten dürfen. Übrigens: In Düsseldorf macht gerade der einzige Kia-Händler dicht, ein chinesischer Konzern wird als Nachfolger gehandelt.

Rudolf Höller, 40225 Düsseldorf

Unser Rätsel



Gewinnen Sie

ein 3D-Puzzle von Ravensburger im Wert von 34,99 Euro.

Der VW T1 als 3D-Puzzle Iconics von Ravensburger (ravensburger.de) besteht aus 185 Teilen. Abmessungen (Länge x Breite x Höhe) des fertigen Modells: 30 x 14,5 x 13,3 Zentimeter.

Lösungswort

1	2	3	4	5

Und so geht's:

Im Rätsel sind fünf Buchstaben mit Kreisen markiert, die das Lösungswort ergeben. Schreiben Sie eine Postkarte an:
AUTO Straßenverkehr
Stichwort: Rätselseite
70162 Stuttgart

und teilen Sie uns bis zum 10. Dezember 2025 das Lösungswort und Ihre Telefonnummer mit. Oder schicken Sie bis zu diesem Tag ein Fax an 07 11/182-1908 beziehungsweise eine E-Mail an **raetsel_auto@motorpresse.de**

Der Preis wird unter allen in Deutschland ansässigen Teilnehmern mit der richtigen Lösung verlost. Jeder Teilnehmer hat nur eine Gewinnchance, die persönlich wahrzunehmen ist. Mitarbeiter der Motor Presse Stuttgart und deren Angehörige dürfen nicht teilnehmen. Ihre Adressdaten werden zur Durchführung des Gewinnspiels verarbeitet. Mehr zum Datenschutz unter www.motorpresse.de/de/datenschutz/64681
Der Rechtsweg ist ausgeschlossen.

Auflösung aus Heft 24/2025
Lösungswort: Lotsen

Gewinner des 3D-Puzzles Iconics Ferrari SF90 Stradale von Ravensburger im Wert von 39,99 Euro:
Tanja Loss, 23883 Seedorf

	A			A		E	
	H	E	I	Z	E	N	
K	A	T		U	N	Z	E
		C	O	R	D		S
					E	S	A
					N	E	U
						N	
				K	A	N	T
					N	A	H
					T		R
				J	O	J	O
		N			N	U	N
	F	O	R	M	E	L	
S	A	T	O		L	I	D
	N		S	O	L	E	I
	G	P	S		I	R	E

Jetzt im Abo testen

6x AUTO Straßenverkehr mit 30 % Ersparnis lesen + Top-Extra Ihrer Wahl sichern!



Für Sie zur Wahl

€ 5 Universal-ShoppingBON
1294

MANNESMANN Multitool 10in1
- Praktisches Multifunktionswerkzeug
- Viele Funktionen
- Klingen aus rostfreiem Stahl.
- Kombizange, Messer, Schraubendreher u.v.m.

Zuzahlung: 1,– €*
1102



Noch mehr tolle Prämien!

QR-Code scannen und Angebot sichern!



Jetzt frei Haus und mit 30 % Ersparnis bestellen!

Coupon ausfüllen und einsenden:
Motor Presse Aboservice
Postfach 451, 77649 Offenburg

telefonisch:
0781 639 66 51

online:
autostrassenverkehr.de/testen

WX-001

Ja, ich teste

AUTO Straßenverkehr 4 5 1 Objekt-Nr. 1 1 1 6 1 (6 Ausgaben für 12,50 €*)

X für mich A S V 1 P R M Aboart 6 0 Aboherkunft 2 0

zunächst für 6 Ausgaben. Möchte ich AUTO STRASSENVERKEHR weiterlesen, brauche ich nichts zu tun und erhalte AUTO STRASSENVERKEHR weiterhin. (Bei Weiterbezug: Berechnung 26 Hefte zzt. 72,90 €*).Die Belieferung kann ich nach dem Test jederzeit in Textform kündigen. Dankeschönversand nur innerhalb Deutschlands, solange der Vorrat reicht. Bei großer Nachfrage kann es zu Lieferverzögerungen kommen. Auslandskonditionen auf Anfrage. Sie haben ein gesetzliches Widerrufsrecht. Die Belehrung können sie unter www.shop.motorpresse.de/agb abrufen. *inkl. gesetzlicher MwSt. und Versand

Meine Anschrift: (Bitte in Großbuchstaben ausfüllen)

☐ Frau ☐ Herr

Anrede | Vorname

Name

Straße Nr.

PLZ | Wohnort

Telefon | Geburtsdatum

E-Mail (Pflichtfeld für Gutscheincode)

Wir verwenden Ihre E-Mail Adresse, um Ihnen Angebote zu ähnlichen Produkten oder Dienstleistungen von uns anzubieten. Sie können dieser Verarbeitung jederzeit kostenlos, z.B. per E-Mail an werbebefugnis@burdadirect.de oder über den Abmeldelink in jeder Zusendung, widersprechen.

Ich zahle bequem per Bankeinzug und erhalte zusätzlich 1 Gratis-Heft 0 9 9 8

SEPA-Lastschriftmandat: Ich ermächtige die Motor Presse Stuttgart, wiederkehrende Zahlungen von meinem Konto mittels Lastschrift einzuziehen. Zugleich weise ich mein Kreditinstitut an, die vom Verlag auf mein Konto gezogenen Lastschriften einzulösen. Hinweis: Ich kann innerhalb von acht Wochen, beginnend mit dem Belastungsdatum, die Erstattung des belasteten Betrags verlangen. Es gelten dabei die mit meinem Kreditinstitut vereinbarten Bedingungen.

IBAN | Ihre BLZ | Ihre Konto-Nr.

Zahlungsempfänger: Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG, Leuschnerstraße 1, 70174 Stuttgart
Gläubiger-ID: DE48ZZZ00000026750, Mandatsreferenz wird separat mitgeteilt.

Bitte hier 4-stellige Prämien-Nr. eintragen

siehe 4-stellige Nr. neben Ihrer Wunschprämie, evtl. anfallende Zuzahlung entnehmen Sie bitte der Heftanzeige

☐ **Ich bin einverstanden,** dass mich die Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG und ihr Beteiligungsunternehmen Motor Presse Hamburg GmbH & Co. KG Verlagsgesellschaft, Leuschnerstraße 1, 70174 Stuttgart, telefonisch oder per E-Mail auf interessante Medien-, Mobilitäts-, Freizeit-, Lifestyle, Fitness- und Ernährungsangebote hinweisen und hierzu meine Kontaktdaten für Werbezwecke verarbeiten. Teilnahme ab 18 Jahren. Einwilligung jederzeit für die Zukunft widerrufbar. Durch den Widerruf der Einwilligung wird die Rechtmäßigkeit der aufgrund der Einwilligung bis zum Widerruf erfolgten Verarbeitung nicht berührt. Weitere Informationen finden Sie unter shop.motorpresse.de/datenschutz

X

Datum, Unterschrift des Rechnungsempfängers (Unterschriftenfeld ist Pflichtfeld)

Angebot der BurdaVerlag Consumer Sales & Services GmbH, Hauptstr. 130, 77652 Offenburg in gemeinsamer Verantwortlichkeit mit Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG und Motor Presse Hamburg GmbH & Co. KG Verlagsgesellschaft. *Alle Preise in Euro inkl. ges. MwSt. und Versand. Sie haben ein gesetzliches Widerrufsrecht. Die Belehrung können Sie unter shop.motorpresse.de/agb abrufen. Dort finden Sie auch die für den Vertrag geltenden Allgemeinen Geschäftsbedingungen. Datenschutzinfo: Kontakt zum Datenschutzbeauftragten: BurdaVerlag Consumer Sales & Services GmbH, Postfach 1223, 77602 Offenburg, Tel. 0781-6396102. Namens-, Adress- und Kontaktdaten zum Vertragsschluss erforderlich. Verarbeitung (auch durch Zahlungs- und Versanddienstleister) zur Vertragserfüllung sowie zu eigenen und fremden Werbezwecken (Art. 6 I b) bzw. f) DSGVO) solange für diese Zwecke oder aufgrund Aufbewahrungspflichten erforderlich. Bei Art. 6 I f) DSGVO ist unser berechtigtes Interesse die Durchführung von Direktwerbung. Sollten wir Ihre Daten in einen Staat außerhalb der Europäischen Union übermitteln, stellen wir sicher, dass Ihre Daten gemäß Art. 44ff. DSGVO geschützt sind. Sie haben Rechte auf Auskunft, Berichtigung, Löschung oder Einschränkung der Verarbeitung, Widerspruch gegen die Verarbeitung, auf Datenübertragbarkeit sowie auf Beschwerde bei einer Aufsichtsbehörde. Details unter: shop.motorpresse.de/datenschutz | Bei großer Nachfrage kann es zu Lieferverzögerungen kommen. Dieses Angebot gilt nur in Deutschland (Auslandskonditionen bitte auf Anfrage) und solange der Vorrat reicht. | Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG, Leuschnerstr. 1, 70174 Stuttgart, Handelsregister: Stuttgart HRA 9302



WÜHLT GUT
Der Jimny verbindet Offroad-Kompetenz mit höchst praktischem Format

Darum ist er so teuer

Wie wär's eigentlich mal mit einem Suzuki Jimny? Lauern auf dem Gebrauchtwagenmarkt vielleicht ein paar **SCHNÄPPCHEN?** Wir müssen Sie enttäuschen, leider nicht. Fünf Gründe, warum.

Auf dem Gebrauchtwagenmarkt schlummern viele Alleskönner, aber nur wenige charmante Inselbegabte. Seit 2018 begeistert der Suzuki Jimny der zweiten Generation, die in Europa bis Mitte 2024 angeboten wurde, eine Käuferschaft, die sich jenseits der üblichen Kombis, Familien-SUV oder Langstrecken-Limousinen bewegt.
Seine Beliebtheit rührte nicht nur von seinem einzigartigen, kantigen und zeitlosen Design her, das an Gelände-Methusalems wie die Mercedes G-Klasse oder den Defender von Land Rover erinnert, sondern vor allem von seiner kernigen, altmodisch robusten Technik. Die Entscheidung von Suzuki, den Jimny aufgrund der EU-Emissionsvorschriften vom europäischen Neuwagenmarkt zu nehmen – zunächst die viersitzige Pkw-Version im September 2020 und schließlich komplett im Jahr 2024 –, hat seinen Status vom Gebrauchtwagen zum Kultobjekt erhoben.
Das Ergebnis ist eine Wertentwicklung, die das kleine japanische „Nutztier" zu einer sicheren Geldanlage macht: Weil er als kompaktester echter Geländewagen eine ganz bestimmte Lücke füllte, ringen Käufer nun um gebrauchte Exemplare, und die Preise steigen. Selbst späte Baujahre des arg rostanfälligen und seinerzeit weniger begehrten Vorgängers kratzen bereits an der Marke von 20 000 Euro. Wer die hier gezeigte zweite Generation (GJ) sucht, muss mit 25 000 bis 30 000 Euro rechnen, wo andernorts bereits neue Restbestandsfahrzeuge beginnen.
Doch der Jimny GJ ist sein Geld wert, solange man seine Eigenheiten kennt. Denn während der Jimny generell als zweifellos zuverlässiger Japaner gilt, verlangt sein Vorbesitz mit teilweise häufiger und intensiver Nutzung in Wald und Flur eine gründliche Kontrolle.
Wir nennen fünf gute Gründe, warum der Suzuki Jimny (GJ, 2018 bis 2024) ein lohnender Gebrauchtwagenkauf ist.

1. Er ist der Letzte seiner Art und sehr wertstabil
Modelle, von denen definitiv keine Nachfolger mehr auf den Markt kommen, umweht ein besonderer Zauber. Beim Jimny ist dieser Zauber besonders stark, da er eine Marktnische praktisch im Alleingang besetzt hat. Seine extrem hohe Wertstabilität wird dadurch beschleunigt, dass echte Nutzfahrzeuge, die auch für den professionellen Einsatz vorgesehen sind, von ihren Erstbesitzern selten nach nur wenigen Jahren wieder zum Verkauf angeboten werden. Wer einen Jimny über längere Zeit besitzt, dürfte beim Wiederverkauf keine großen Verluste hinnehmen müssen. Fest steht: Der hohe Gebrauchtwagenpreis ist der ultimative Qualitätsbeweis für dieses Auto.

2. Sein einzigartiges, winziges Format
Der Jimny ist ein „Raumspar-Häuschen in Downtown-Tokio". Mit nur 3,65 Metern Länge, 1,65 Metern Breite und 1,70 Metern Höhe ist er winzig, bietet

aber dank großer Türen und geräumigem Cockpit vorn einen angenehmen Einstieg. Das knappe Format besaß schon immer Vorrang gegenüber einem großzügigeren Innenraum. Gerade Förster, Weinbergbesitzer und Almbewohner schätzen die geringe Breite, um auf schmalem Fußabdruck ins Unterholz zu gelangen. Die von einer massiven Stoßstange unterbaute Heckklappe schwenkt zur Seite auf (japanisch von links nach rechts), um den ordentlich bemessenen Stauraum bestmöglich zu nutzen. Dahinter lauern bei den meisten Jimny-Besitzern ohnehin dauerhaft umgeklappte Rücksitze oder, ganz arttypisch, die berühmte Wildwanne.

3. Abseits der Straße ist der Jimny ein Riese

Unabhängig davon, ob man ihn tatsächlich im Matsch bewegt, bietet der Jimny dank seiner Konzeption eine enorme Offroad-Kompetenz. Diese basiert auf einem stabilen Leiterrahmen. Zwei Starrachsen, die von doppelt angelenkten Längslenkern und einem hinteren Panhardstab geführt werden, halten den Jimny halbwegs auf Kurs. Mit nur rund 1100 kg Leergewicht versackt er nicht so schnell im Morast. Sein Böschungswinkel liegt dank kurzer Überhänge bei bis zu 42 Grad. Die Kraft des 1,5-Liter-Saugbenziners lässt sich durch eine Geländeuntersetzung multiplizieren. Nur eine Differenzialsperre fehlt ab Werk, wobei Zubehör-Nachrüstungen weitverbreitet sind.

4. Zweitwagen mit Herz und hohem Nutzwert

Wer nicht ständig durchs Revier pirscht, erhält mit dem Jimny einen spaßigen, günstig zu unterhaltenden Kleinwagen, der garantiert in jede Parklücke passt. Er taugt als astreines Freizeitgerät für Offroad-Hobbys, das ganzjährig nutzbar ist. Der Vierzylinder-Ottomotor (K15B) leistet 102 PS bei 6000 Umdrehungen und ist zwar nicht für die Langstrecke gemacht, verlangt aber im Kurzstrecken- und Alltagsbetrieb keinerlei Abstriche. Sein Nutzwert kann durch die leicht nachrüstbare Anhängerkupplung weiter gesteigert werden.

5. Die typisch japanische hohe Robustheit

Der Jimny stammt aus japanischer Produktion, was traditionell für hohe Zuverlässigkeit steht. Viele Fahrer schätzen den Motorcharakter und den Fahrspaß. Der Unterhalt ist extragünstig. Schon die Motoren der Vorgänger galten als Dauerläufer. Angesichts der Tatsache, dass die Jimny-Modelle bis auf kleine Nörgeleien bisher keine größeren negativen Überraschungen offenbarten, gilt er als zuverlässig.

Auf welche Problemzonen müssen Sie achten?

Mit seinem simplen Aufbau folgt der Jimny dem Grundsatz: Was nicht drin ist, geht auch nicht kaputt. Trotz seiner Robustheit ist die wichtigste Regel beim Gebrauchtkauf, gezielt nach einem Exemplar mit geringem Offroad-Einsatz und guter Pflege zu suchen. Der Jimny wurde fürs Gelände gebaut und wird entsprechend intensiv rangenommen. Ein Indiz für harten Einsatz können ausgeschlagene Fahrwerksteile oder ein defektes Lenkgetriebe sein, was sich durch ein flatterndes oder vibrierendes Lenkrad bei Geschwindigkeiten zwischen 75 und 80 km/h äußern kann. Hier schafft zwar in manchen Fällen gründliches Wuchten der Räder Abhilfe, doch wenn das Lenkrad bei der Testfahrt wackelt, sollte besser ein anderes Exemplar in Betracht gezogen werden.

Allgemein können Autos, die ständig im Matsch unterwegs sind und nicht ordentlich gereinigt werden, Probleme mit festgammelnden Vorderradbremsen entwickeln. Ein weiteres Thema, das den Jimny generell betrifft, ist der Rostschutz, weshalb man den Unterboden sofort gründlich und umfassend versiegeln sowie eine Hohlraumkonservierung vornehmen sollte. Dies ist besonders wichtig, da manche Gebrauchtexemplare ehemalige Winterdienstfahrzeuge sind, die mit Salzstreuern im Einsatz waren.
Der K15B-Saugbenziner gilt als robust, doch Käufer



Fotos: Achim Hartmann

VÖLLIG ZWECKMÄSSIG Das Cockpit erlaubt sich einige Retrospielereien, bleibt aber sonst beim abwaschbaren Klötzchen-Design. Einfache Bedienung



HANDLICH Dank großer Hecktür lässt sich der Kofferraum leicht nutzen. Der Rücksitz bleibt oft umgeklappt



ROBUST Als Antrieb dient stets ein Vierzylinder-Benziner. Manuelle Schaltgetriebe überwiegen





SIMPEL Die Anhängerkupplung (1300 kg) ist in Windeseile nachrüstbar, sollte sie fehlen



NETTER ZWEITWAGEN Wer sagt, dass man gleich Förster sein muss? Als handlich kleiner Zweitwagen ist der Jimny gerade im Winter ein Spaßgerät



DER FORM HALBER Es gibt einen Rücksitz, doch Erwachsene dürfen nicht mit viel Komfort rechnen

müssen auf einen wichtigen, vom KBA initiierten Rückruf achten. Bei Modellen aus dem Produktionszeitraum vom 12.11.2018 bis 7.9.2019 kann sich das Laufrad in der Kraftstoffpumpe verformen und diese blockieren – Fahrt vorbei. Die Halter wurden angeschrieben und die Pumpe wird im Rahmen der Aktion (Code 97HA) in der Werkstatt überprüft und gegebenenfalls getauscht. Beim Gebrauchtkauf muss zwingend geklärt werden, ob diese Maßnahme bereits durchgeführt wurde.

Innen klagen einzelne Besitzer über mangelhafte Polsterkerne in den Vordersitzen, doch die wichtigere Unterscheidung liegt in der Zulassungsklasse: Da Suzuki den Jimny wegen CO_2-Flottenbilanzvorgaben vom europäischen Markt genommen hat, wurden Modelle seit Oktober 2021 nur noch als Nutzfahrzeuge (N1) zugelassen. Diese Variante verzichtet auf Rücksitze und besitzt ein Trenngitter hinter den Vordersitzen. Wichtig für sicherheitsbewusste Käufer: Seiten- und Kopfairbags fehlen hier. Wer darauf Wert legt, sollte daher gezielt ein älteres Pkw-Exemplar (M1) suchen, das vor September 2020 vom europäischen Markt genommen wurde.

Der Unterhalt des Jimny ist sehr günstig, auch wenn es bei Ersatzteilen, die nicht zum üblichen Verschleiß gehören, vereinzelt zu Logistikproblemen und längeren Wartezeiten kommen kann. Der umfangreiche Markt für spezifisches Zubehör ist ein weiterer Pluspunkt. Angesichts des ohnehin hohen Preisniveaus sollte man bei gebrauchten Exemplaren eher auf tatsächliche Nutzung und Pflege achten. Die Laufleistung ist nicht immer ausschlaggebend, da im Geländeeinsatz oft nur wenige Kilometer zusammenkommen. Wer sich für den Jimny entscheidet, erhält eine Fahrmaschine, deren sympathische Optik und handfester Charakter alle Mühen der Gebrauchtwagensuche belohnt.

Andreas Jüngling

DATEN

SUZUKI JIMNY 1.5 ALLGRIP	
Grundpreis (2018)	17 915 Euro
ANTRIEB	
Reihenvierzylinder-Benzinmotor, vorn längs, vier Ventile pro Zylinder, Steuerkette	
Hubraum	1462 cm³
Leistung	75 kW/102 PS
bei Drehzahl	6000/min
max. Drehmoment	130 Nm
bei Drehzahl	4000/min
Allradantrieb	
Fünfganggetriebe	
KAROSSERIE	
Länge*	3480/3645 mm
Breite	1645 mm
Höhe	1705 mm
Radstand	2250 mm
Tankinhalt	40 Liter
Kofferraum	85–830 Liter
Leergewicht	1165 kg
Zuladung	270 kg
Anhängelast/gebr.	350/1300 kg
Serienbereifung	195/80 R 15 S
FAHRLEISTUNGEN	
0–100 km/h	k. A.
Höchstgeschwindigkeit	145 km/h
Normverbrauch	7,7 Liter S
CO_2-Ausstoß	178 g/km
* ohne/mit Reserverad	

INFO

Das muss man wissen:



STABILER RAHMEN Dank des robusten Stahlrückgrats verkraftet der Jimny eine Menge. Rost kann aber auch hier wüten



N1 ODER M1? Die N1-Variante ist zulassungstechnisch ein Nutzfahrzeug und verzichtet etwa auf die Rücksitze



Fotos: Marco-André Fürst/Schneefürst

WINTERDIENST Weil der Jimny auch auf Bürgersteige passt, dient er oft im Winterdienst. Vorsicht vor Rostproblemen!

DEUTSCHLANDS GRÖSSTER AUTOPREIS*

BEST CARS 2026

IHRE WAHL. IHR GEWINN. IHR MOMENT.



MAZDA **CX-5**

VOLKSWAGEN **ID.7**

JETZT ABSTIMMEN UND GEWINNEN!

Wählen Sie Ihre Favoriten aus 13 Klassen — und gewinnen Sie mit etwas Glück den leistungsstarken und komfortablen **Volkswagen ID.7** oder den vielseitigen, dynamischen **Mazda CX-5.****

Alle Informationen zum Gewinnspiel finden Sie in den Ausgaben 22 und 24 von auto motor und sport.

BEST CARS 2026
auto motor und sport

* Basis: Teilnehmer Best Cars 2025 (notariell testiert)
** Die Gewinnerautos können in Farbe und Ausstattung von den abgebildeten Fahrzeugen abweichen.

JETZT SCANNEN UND MITMACHEN!

WWW.LESERUMFRAGEN.DE/BEST-CARS-2026

Cyberster-Attacke

Klingt das spektakulär: ein Roadster von MG mit **WUCHTIGEM E-ANTRIEB** und auffälligen Scherentüren. Tatsächlich wird das ein Spektakel. Aber kein schönes. Test.



Fotos: Achim Hartmann

Zu den höflichsten Beleidigungen, die uns je zu Ohren kamen, zählte die an einen Herren, auf dessen genaue Benennung wir hier aus Freundlichkeit verzichten (wir wissen, dass du damit gemeint warst, Sebastian! Die Redaktion). Ähm, tja, jedenfalls ereignete es sich auf dem Fahrtermin eines britischen Autoherstellers, betraf die Eleganz der Herrenmode und lautete: „Vor 20 Jahren mag das durchaus ein recht kleidsamer Anzug gewesen sein."
Beim MG Cyberster, der sich britischer Tradition so verpflichtet fühlt, dass ihn der chinesische Namensrechtbesitzer SAIC 2024 als Geschenk zum 100. Geburtstag der Marke feierte, wollen wir ebenfalls britische Tugenden pflegen. Und ebenjene, Kritik als Kompliment zu verkleiden. Also: Der Cyberster ist das chinesische E-Auto, das uns noch am besten gefällt. Kommt so:

MG und sein Fahrwerk: Na, wo raufen sie denn?

An sich ist die Idee wunderbar: ein starkströmender Roadster, mit dem du dich auf Landstraßen verstruwweln lässt, dabei aber die Vögelchen im Wald trillern hören kannst. Dafür genügte gewiss der Heckmotor-Cyberster mit 250 kW. Für 5000 Euro extra stöpselt MG noch einen 150-kW-Motor in den Bug. Zusammen finden die Maschinen zu 375 kW und 725 Nm, das Gewicht des Autos steigt um 100 auf 1996 kg. Doch mit Leichtfertigkeit war ohnehin nicht zu rechnen, basiert der Roadster doch auf der MSP-Plattform, die der Vielmarkenkonzern auch für stattliche Mittelklasse-SUV nutzt.
Das merkst du gleich, wenn du durch die Scherentür ins Cockpit schlüpfst. Also, wenn sie dir dann offen steht. Klar, das funktioniert zuverlässig, auch im Test. Doch man unterschätze nie die zeitraubende Aufmerksamkeit, welche diese Inszenierung mit sich bringt. Ja, nun also fix einsteigen. Obgleich der 77 kWh (netto 74,4 kWh) fassende NMC-Akku elf Zentimeter flach baut, hebt er die Sitzposition auf 45 cm und entrückt dich von jener Innigkeit, die du in einem Roadster erwartest. Seltsam von oben herab gilt es daher, die Bedienung dreier träger Touchscreens und vieler unbeschrifteter Tasten zu durchdringen, deren Struktur ein ganzes Bundesamt für Umstandskrämerei nicht komplizierter organisieren könnte.
Ganz unkompliziert, flink und bis zu einer Geschwindigkeit von 50 km/h verklappt der MG das Verdeck. Viel ließe sich auch im Kofferraum verklappen. Der fasst für Roadsterkreise geradezu ausufernde 249 Liter. Wobei so richtig viel dann doch nicht mitkann auf die romantische Reise zu zweit bei nur 214 kg Zuladung. Zu Ladung, also neuer, gelangt der Akku unterwegs am Schnellader mit maximal 144 kW, an der Wallbox sind es 11 kW – beides eher wenig mitreißende Werte.
Nur noch 36 Zeilen und noch keine zum Fahren? Nun, das ist, hm, eine Erfahrung. Stimmt, es geht immens voran, dafür mit 23,1 kWh/100 km im Testschnitt sehr effizient. Doch es gibt drei Dinge, mit denen das Fahrwerk trotz des aufwendigen Doppelquerlenker-Ensembles vorn und der Mehrlenkerkon-

struktion hinten nicht umgehen kann: Unebenheiten, Leistung und Kurven. Schon auf kleinen Unebenheiten gerät die Hinterachse ins Wippen, auf gröberen katapultet sie. Die Lenkung mag über ein gewisses Geschick an Präzision verfügen, aber über keines an Rückmeldung. So raufst du eher gegen den als mit dem MG über Land, derweil die Antriebssteuerung die Leistung mal herb wegregelt, dann wieder maßlos auf die Hinterräder und die Straße schwappen lässt. Und freust dich weniger übers Unterwegsein als darauf, dass der Tumult nach 337 km ans Ende seiner Reichweite gelangt.

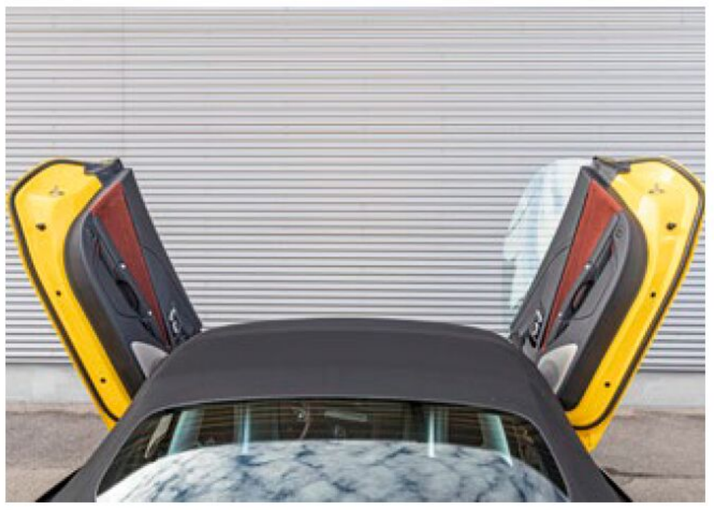
Sebastian Renz



LET IT B **Der Cyberster versteht sich als Erbe des MG B – in der Unvollendung?**



EINES VON VIEREN **Nur das Instrumentendisplay ist unbetastbar**



ZUM DRUM-SCHEREN **Eher Schauspiel als eine Einstiegserleichterung**



BESSER & KABEL **Für einen Roadster viel Platz für Gepäck und Kabel**



NA, SUPER? **Der Super-Sport-Modus entfesselt überbordende Leistung**



LENK-RAT

Dann mal Daumen drücken: Ein kurzer Druck auf die schwarze Taste variiert die Lenkkraft

DATEN

MG CYBERSTER XPOWER

ANTRIEB

Permanenterregte Synchronmotoren vorn und hinten, Lithium-Ionen-Batterie.

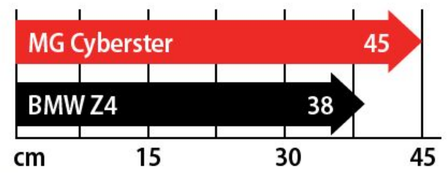
Leistung vorn/hinten	150/250 kW
Drehmoment v./h.	250/475 Nm
Systemleistung	375 kW (510 PS)
Systemdrehmoment	725 Nm
Höchstgeschwindigkeit	200 km/h

Allradantrieb, feste Übersetzung

KAROSSERIE

Länge	4535 mm
Breite	1913 mm
Höhe	1329 mm
Radstand	2690 mm
Batteriekapazität	77 kWh
Ladeleistung AC	11 kW
Ladeleistung DC (CCS)	144 kW
Kofferraum	200-249 Liter
Anhängelast	–
Serien-/Testwagenbereifung	
vorn	245/40 R 20 W
hinten	275/35 R 20 W
Reifentyp	Pirelli P Zero Elect

Im BMW Z4 sitzt die Besatzung viel inniger integriert und sieben Zentimeter niedriger als im MG.



MESSWERTE

Beschleunigung 0–100 km/h	3,5 s
Zwischenspurt 60–100/80–120 km/h	1,6/2,1 s
Bremsweg aus 100 km/h unbeladen	33,7 m
Innengeräusch bei 100/130 km/h	67/71 db(A)
Normverbrauch (WLTP)	19,1 kWh
Testverbrauch	23,1 kWh
Reichweite	337 km
Achslast vorn/hinten	989/1007 kg
Testwagenleergewicht	1996 kg
Zuladung	214 kg
Wendekreis l./r.	11,0/11,0 m

PREIS/KOSTEN

Preis	**69 990 Euro**
Wertverlust[1)]	35 000 Euro
möglicher Rabatt[2)]	k.A.
Finanzierung[3)] Jahreszins	k.A.
Leasing[4)] Anzahlung/monatliche Rate	k.A.
Steuer pro Jahr[5)]	0 Euro
Versicherung HK/TK/VK	12/23/27
Inspektion	24 000 km/1 Jahr
Garantie Technik/Lack	7/3 Jahre
Durchrostung	7 Jahre
Mobilität	7 Jahre

[1)] bei einer Haltedauer von 3 Jahren (15 000 km/Jahr); [2)] laut MeinAuto.de; [3)] über Autobank, Laufzeit 3 Jahre, Fahrleistung 15 000 km/Jahr, Jahreszins effektiv; [4)] Kilometerleasing (15 000 km/Jahr); [5)] steuerbefreit bis 2030.

AUTO-FAZIT

Mut zur Extravaganz hat er, der Cyberster. Doch Fahrwerk und Antrieb kommen nicht gut miteinander aus.

Für jeden das

26x AUTO Straßenverkehr lesen + Extra Ihrer Wahl sichern!



€ 25 Amazon.de-Gutschein
Prämien-Nr. 1353



€ 25 TankBON-Gutschein
Prämien-Nr. 1539

Noch mehr tolle Prämien!

QR-Code scannen und Angebot sichern!



Jetzt frei Haus und mit 6% Ersparnis bestellen!

Richtige

Für Sie zur Wahl

Vakuum-Trinkbecher DRINK DELUXE

- Doppelwandiger Edelstahl-Trinkbecher mit praktischem Griff
- Sicherer Schraubverschluss mit Silikon-Dichtring
- Füllmenge ca. 900 ml
- Größe: Ø ca. 8,8 x 24 cm Gewicht: ca. 340 g

Zuzahlung: 1,– €*

1 9 7 4

Gourmetmaxx Heißluftfritteuse 2,3 L

- 8-in-1 Heißluftfritteuse: Frittieren, Grillen, Braten, Backen, Rösten, Erhitzen, Warmhalten, Auftauen
- 60-Minuten-Timer & Heißluftzirkulation für fettarme Zubereitung
- Behälter mit Cool-Touch-Griff, Antihaft-Beschichtung und spülmaschinenfestem Einsatz
- Maße: ca. 30,4 × 22,8 × 27,9 cm
- Volumen: ca. 2,3 l

Zuzahlung: 1,– €*

1 9 7 5



Coupon ausfüllen und einsenden:
Motor Presse Aboservice
Postfach 451, 77649 Offenburg

telefonisch:
0781 639 66 51

online:
autostrassenverkehr.de/angebot

WX-001

Ja, ich bestelle

AUTO Straßenverkehr 4 5 1 Objekt-Nr. 1 1 1 6 1 (Berechnung 26 Hefte, zzt. 72,90 €*, ggf. inkl. Sonderhefte zum Preis von zzt. jew. 2,80 €*)

☐ **für mich** A S V 1 P R E Aboart 0 0

☐ **als Geschenk** A S V 1 P R G Aboart 1 0 Aboherkunft 2 0

ab der nächsterreichbaren Ausgabe für zunächst 26 Ausgaben. Mein Dankeschön erhalte ich umgehend nach Zahlung der ersten Rechnung, bei Erteilung von Bankeinzug sofort. Das Abo kann ich nach Ablauf der Bezugszeit jederzeit wieder schriftlich kündigen. Dankeschönversand nur innerhalb Deutschlands, solange der Vorrat reicht. Bei großer Nachfrage kann es zu Lieferverzögerungen kommen. Auslandkonditionen auf Anfrage.

*inkl. gesetzlicher MwSt. und Versand

Meine Anschrift: (Bitte in Großbuchstaben ausfüllen)

☐ Frau ☐ Herr
Anrede | Vorname

Name

Straße Nr.

PLZ | Wohnort

Telefon | Geburtsdatum

E-Mail (Pflichtfeld für Gutscheincode)

Wir verwenden Ihre E-Mail Adresse, um Ihnen Angebote zu ähnlichen Produkten oder Dienstleistungen von uns anzubieten. Sie können dieser Verarbeitung jederzeit kostenlos, z.B. per E-Mail an werbebefugnis@burdadirect.de oder über den Abmeldelink in jeder Zusendung, widersprechen.

Ich zahle bequem per Bankeinzug und erhalte zusätzlich 2 Gratis-Hefte 0 9 9 9

SEPA-Lastschriftmandat: Ich ermächtige die Motor Presse Stuttgart, wiederkehrende Zahlungen von meinem Konto mittels Lastschrift einzuziehen. Zugleich weise ich mein Kreditinstitut an, die vom Verlag auf mein Konto gezogenen Lastschriften einzulösen. Hinweis: Ich kann innerhalb von acht Wochen, beginnend mit dem Belastungsdatum, die Erstattung des belasteten Betrags verlangen. Es gelten dabei die mit meinem Kreditinstitut vereinbarten Bedingungen.

IBAN | Ihre BLZ | Ihre Konto-Nr.

Zahlungsempfänger: Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG, Leuschnerstraße 1, 70174 Stuttgart
Gläubiger-ID: DE48ZZZ00000026750, Mandatsreferenz wird separat mitgeteilt.

Das Geschenkabo geht an: (Bitte in Großbuchstaben ausfüllen)

☐ Frau ☐ Herr
Anrede | Vorname

Name

Straße Nr.

PLZ | Wohnort

Telefon | Geburtsdatum

E-Mail

Bitte hier 4-stellige Prämien-Nr. eintragen

siehe 4-stellige Nr. neben Ihrer Wunschprämie, evtl. anfallende Zuzahlung entnehmen Sie bitte der Heftanzeige

☐ **Ich bin einverstanden,** dass mich die Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG und ihr Beteiligungsunternehmen Motor Presse Hamburg GmbH & Co. KG Verlagsgesellschaft, Leuschnerstraße 1, 70174 Stuttgart, telefonisch oder per E-Mail auf interessante Medien-, Mobilitäts-, Freizeit-, Lifestyle, Fitness- und Ernährungsangebote hinweisen und hierzu meine Kontaktdaten für Werbezwecke verarbeiten. Teilnahme ab 18 Jahren. Einwilligung jederzeit für die Zukunft widerrufbar. Durch den Widerruf der Einwilligung wird die Rechtmäßigkeit der aufgrund der Einwilligung bis zum Widerruf erfolgten Verarbeitung nicht berührt. Weitere Informationen finden Sie unter shop.motorpresse.de/datenschutz

X

Datum, Unterschrift des Rechnungsempfängers (Unterschriftenfeld ist Pflichtfeld)

Angebot der BurdaVerlag Consumer Sales & Services GmbH, Hauptstr. 130, 77652 Offenburg in gemeinsamer Verantwortlichkeit mit Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG und Motor Presse Hamburg GmbH & Co. KG Verlagsgesellschaft. *Alle Preise in Euro inkl. ges. MwSt. und Versand. Sie haben ein gesetzliches Widerrufsrecht. Die Belehrung können Sie unter shop.motorpresse.de/agb abrufen. Dort finden Sie auch die für den Vertrag geltenden Allgemeinen Geschäftsbedingungen. Datenschutzinfo: Kontakt zum Datenschutzbeauftragten: BurdaVerlag Consumer Sales & Services GmbH, Postfach 1223, 77602 Offenburg, Tel. 0781-6396102. Namens-, Adress- und Kontaktdaten zum Vertragsschluss erforderlich. Verarbeitung (auch durch Zahlungs- und Versanddienstleister) zur Vertragserfüllung sowie zu eigenen und fremden Werbezwecken (Art. 6 I b) bzw. f) DSGVO) solange für diese Zwecke oder aufgrund Aufbewahrungspflichten erforderlich. Bei Art. 6 I f) DSGVO ist unser berechtigtes Interesse die Durchführung von Direktwerbung. Sollten wir Ihre Daten in einen Staat außerhalb der Europäischen Union übermitteln, stellen wir sicher, dass Ihre Daten gemäß Art. 44ff. DSGVO geschützt sind. Sie haben Rechte auf Auskunft, Berichtigung, Löschung oder Einschränkung der Verarbeitung, Widerspruch gegen die Verarbeitung, auf Datenübertragbarkeit sowie auf Beschwerde bei einer Aufsichtsbehörde. Details unter: shop.motorpresse.de/datenschutz | Bei großer Nachfrage kann es zu Lieferverzögerungen kommen. Dieses Angebot gilt nur in Deutschland (Auslandskonditionen bitte auf Anfrage) und solange der Vorrat reicht. | Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG, Leuschnerstr. 1, 70174 Stuttgart, Handelsregister: Stuttgart HRA 9302

Frisch gepflegt

Mit überarbeitetem Getriebe und komfortablem Fahrwerk kommt der Renault Austral von der **MODELLPFLEGE.** Wir haben den Vollhybrid mit 200 PS für Sie getestet.



Fotos: Hans-Dieter Seufert

Zu den technischen Konstanten aller Renault-Hybride zählt das sogenannte Multi-Mode-Getriebe – ein komplexes Bauteil, das so nur im Renault-Konzern verwendet wird. Die automatische Schaltbox verwaltet theoretisch 15 verschiedene Fahrstufen. Sie entscheidet selbstständig, ob der Austral gerade rein elektrisch gleitet, der Verbrenner unterstützend eingreift, die Batterie lädt oder beim Rekuperieren Bremsenergie zurückgewinnt. Klingt kompliziert – und ist es auch. Kein Wunder also, dass das System in der Vergangenheit manchmal den Anschein erweckte, es müsse kurz überlegen, welche Betriebsart nun am besten passt. Mit der Modellpflege will Renault genau das verbessert haben.

Das Multi-Mode-Getriebe soll nun sanfter und ruckfreier agieren, vor allem im mittleren Tempobereich zwischen 40 und 80 km/h. Tatsächlich wirkt der Antrieb in der Stadt und auf Landstraßen feiner abgestimmt – allerdings in einem Ausmaß, das selbst Austral-Kennern kaum ohne Weiteres auffiele.

Bei höherem Tempo bleibt das bekannte Phänomen jedoch bestehen. Zwischen 120 und 140 km/h, also genau in jenem Bereich, den Vielfahrer gern aufsuchen, gönnt sich das Multi-Mode-Getriebe weiterhin kleine Bedenkpausen. Besonders beim Wechsel aus dem Schiebebetrieb in den Vortrieb überlegt das System recht lange, ehe es eine Übersetzungsstufe wählt und wieder Kraft freigibt.

Auf der Autobahn ist es einfach nur lästig, auf der Landstraße sollte man die kurzen Beschleunigungslücken beim Überholen mit einkalkulieren.

Viel Komfort, mäßiges Temperament

Denn trotz einer Systemleistung von 147 kW (200 PS) zählt der Austral nicht zu den temperamentvollsten SUV seiner Klasse. Im Test benötigte der Kandidat 9,4 Sekunden auf 100 km/h – eine Sekunde mehr als die Werksangabe. Bei 180 km/h endet der Vorwärtsdrang, elektronisch abgeregelt.

Da der Dreiyzlinder-Benziner ein bekannt rauer Geselle ist, wurde er nun besser gedämmt. Zudem erhielt er eine neue abgedeckte Riemenscheibe an der Kurbelwelle. So bleibt der Verbrenner zwar noch vernehmbar, greift aber weniger störend ein.

Neu platziert wurde der Wählhebel: Er verbirgt sich immer noch rechts hinterm Lenkrad, doch ist er etwas höher angeordnet, sodass er nicht mehr so leicht mit dem Blinkerhebel zu verwechseln ist. Manuelle Eingriffe beim Schalten sind nach wie vor nicht vorgesehen.

Abseits des Antriebs hat Renault dem Austral ein paar behutsame Verfeinerungen spendiert. Das Fahrwerk erhielt neue Dämpfer sowie die Anschlagpuffer des Rafale. Es reagiert nun spürbar nachgiebiger auf Unebenheiten. Für etwas mehr Komfort sorgen ebenso die neuen Sitze. Die sehen nicht nur gut aus, sondern bieten dazu eine gute Sitzposition sowie reichlich Halt in schnellen Kurven.

Was es sonst noch Neues beim Austral gibt? Eine neue Abstimmung der 4Control-Allradlenkung. Die neue LED-Signatur an



der Front bringt einen frischeren Look, und im Innenraum erkennt eine Kamera samt Software den Fahrer bereits beim Einsteigen. Sitzposition, Spiegel, Infotainment – alles stellt sich auf das gespeicherte Profil ein. Bleibt der Blick auf die Primärtugenden: Der Full Hybrid 200 bremst exzellent 100 auf 0 km/h in 33,6 Metern, liegt extrem fahrsicher auf der Straße und begnügt sich mit recht wenig Kraftstoff (Testverbrauch 6,4 Liter/100 km). Allerdings, auch das ist eine Konstante des Hybridantriebs, ist bei schneller Fahrt mit deutlich höheren Werten zu rechnen. *Heinrich Lingner*



NEUE LED-Leuchten zieren das überarbeitete Heck des Full Hybrid



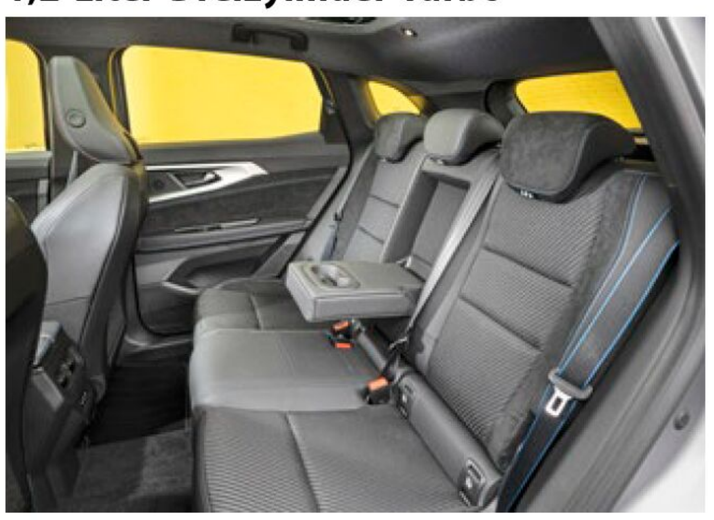
DAS DISPLAY bietet unterschiedliche Ansichten, hier das Sport-Menü



HIER versteckt sich ein 131 PS starker 1,2-Liter-Dreizylinder-Turbo



BIS ZU 1736 Liter passen hinter die elektrische Ladeklappe des Austral



DIE RÜCKBANK ist verschiebbar, die Lehnenneigung verstellbar



DAS AUSTRAL-COCKPIT blieb weitgehend unverändert. Der Wählhebel versteckt sich nach wie vor hinterm Lenkrad

DATEN

RENAULT AUSTRAL HYBRID 200 ESPRIT ALPINE

ANTRIEB

Reihendreizylinder-Benzinmotor, vorn quer, vier Ventile pro Zylinder, Turbo, DI, Steuerkette, Partikelfilter, permanenterregter Synchronmotor, Lithium-Ionen-Batterie

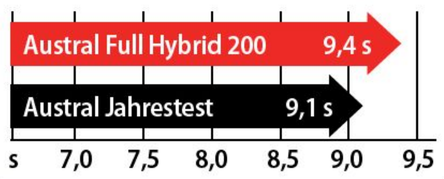
Hubraum	1199 cm³
Leistung	96 kW/131 PS
bei Drehzahl	4500/min
maximales Drehmoment	205 Nm
bei Drehzahl	1750/min
Leistung Elektromotor	51 kW
Systemleistung	147 kW/200 PS
Systemdrehmoment	k.A.
Höchstgeschwindigkeit	180 km/h
CO_2-Ausstoß (WLTP)	107 g/km

Vorderradantrieb
Multi-Mode-Getriebe

KAROSSERIE

Länge/Breite	4533/1825 mm
Höhe/Radstand	1645/2667 mm
Tankinhalt	55 Liter
Kofferraum	527–1736 Liter
Anhängelast gebremst	750/1500 kg
Serienbereifung	235/45 R 20 V
Testwagenbereifung	235/45 R 20 V
Reifentyp	Michelin Pilot Sport 4 SUV

Der Austral aus dem Jahrestest-Fuhrpark beschleunigt drei Zehntel schneller auf 100 km/h.



MESSWERTE

Beschleunigung 0–100 km/h	9,4 s
Zwischenspurt 60–100/80–120 km/h	4,6/5,3 s
Bremsweg aus 100 km/h unbeladen	33,6 m
Innengeräusch bei 100/130 km/h	64/67 dB(A)
Normverbrauch (WLTP)	4,8 Liter S
Testverbrauch	6,4 Liter S
Achslast vorn/hinten	961/717 kg
Testwagenleergewicht	1678 kg
Zuladung	464 kg
Wendekreis l./r.	11,6/11,6 m

PREIS/KOSTEN

Preis	**44 350 Euro**
Wertverlust[1)]	20 000 Euro
möglicher Rabatt[2)]	12%
Finanzierung[3)] Jahreszins	k.A.
Leasing[4)] Anzahlung	8870 Euro
monatliche Rate	169 Euro
Abgasnorm	Euro 6e
Steuer pro Jahr	48 Euro
Versicherung HK/TK/VK	18/21/21
Ölwechsel	30 000 km/1 Jahr
Inspektion	30 000 km/1 Jahr
Garantie Technik/Lack	2/3 Jahre
Durchrostung	12 Jahre
Mobilität	unbegrenzt

[1)] bei einer Haltedauer von 3 Jahren (15 000 km/Jahr); [2)] laut MeinAuto.de; [3)] über Autobank, Laufzeit 3 Jahre, Fahrleistung 15 000 km/Jahr, Jahreszins effektiv; [4)] Kilometerleasing (15 000 km/Jahr).

AUTO-FAZIT

So ganz gelang es nicht, das Multi-Mode-Getriebe harmonischer abzustimmen. Ansonsten: alles gut!

Bunt fürs L



DIE BEIDEN bunten Vögel im Vordergrund sind für Sponsor Volkswagen am Start

Manchmal sind es die einfachsten Fragen, die am schwersten zu beantworten sind. So wie jetzt: Was denn die vielen alten Autos auf einmal hier machten, fragt ein sichtlich konsternierter Besucher des Bratwurstmuseums im thüringischen Mühlhausen, nur wenige Kilometer östlich der Grenze zwischen Thüringen und Hessen.
Seine Verwunderung ist verständlich, der Strom der bunten Autos aus den späten 60er- bis frühen 2000er-Jahren, die seit einiger Zeit auf den Museumsparkplatz strömen, will scheinbar nicht versiegen. Ach so, eine Rallye, erwidert er auf unsere Erklärung. Dabei ahnt er nicht einmal, was es bei dieser Station als Wertungsprüfung zu bewältigen gibt. Rückblende, Mittwoch, drei Tage früher, ein frühherbstlich neblig-kühler Vormittag mit leichtem Hang zu ostwestfälischem Nieseln, wie es am Bilster Berg nicht unüblich ist: Im Fahrerlager der Rennstrecke treffen die ersten Teilnehmer ein, reihen sich zur Startnummernausgabe und danach zur technischen Abnahme auf. Das trübe Wetter scheint keinen zu stören. Die Atmosphäre hat etwas von einem Familientreffen, viele scheinen sich zu kennen. Und selbst die, die zum ersten Mal dabei sind, werden in Gespräche eingebunden, als seien sie mindestens seit 2010 regelmäßig dabei.

Wenn der MG zickt, darf der Astra zur Rallye

Womöglich sind wir da dem Erfolgsgeheimnis der Rallye bereits ziemlich nah, der Spirit scheint für viele das Entscheidende zu sein. „Die ganz normal bekloppten Leute, die man hier trifft“, sagt Beifahrerin Conny Walter aus Lippstadt, die neben ihrem Opel Astra Cabrio steht, während Fahrer Guido Knoop im Kofferraum kramt: „Wir sind vor über zehn Jahren zum ersten Mal mitgefahren. Erst kannten wir keinen, haben alle, mit denen wir jetzt gemeinsam Spaß haben, auf der Rallye kennengelernt“, erzählt sie. Meist seien sie mit einem MG TF 160 unterwegs, der ebenso wie der Astra ansonsten als Alltagsauto

eben



Rallye mit **KINDER-GEBURTSTAGS-FLAIR** wurde Deutschlands größte und bunteste Youngtimer-Rallye schon genannt. Wie jedes Jahr machten sich auch diesmal über 200 Teams auf, um auf der Fahrt vom Bilster Berg nach Zwickau und fast wieder zurück allerlei zu erleben. Wie das so ist? Das lesen Sie hier!



DER PS.SPEICHER in Einbeck war eines der interessanten Zwischenziele der Rallye, es gab Burger, Pommes Fritz-Cola und Mayo. Mit einem Mercedes W 201 ist man auf der Creme ebenso gut angezogen wie mit einer Clown-Perücke oder einem orangen Fiat



Fotos: Hardy Mutschler

dient. Der MG habe gezickt, also nahmen sie einfach den offenen Astra. Denn auch das gilt bei der Creme: Nicht der Preis oder das Prestige des Rallyewagens zählt, sondern dass er originell ist und zum Geist der Veranstaltung passt.

So könnte es sein, dass man mit einem getunten VW Corrado G60 oder einem originalen Wartburg 1.3 aus erster Hand besser angezogen ist als mit einem toprestaurierten 911 T Targa. Wobei natürlich der Porsche nicht weniger gern gesehen wäre. Es kommt eben, und bei dieser Rallye gilt das in besonderem Maße, darauf an, was man daraus macht.

228 Teilnehmerfahrzeuge sind es schließlich, die sich zum Start im Fahrerlager einfinden – vom orangen Fiat 500 des Dauerteilnehmer-Paares Fletzoreck bis zum Renault Clio V6 mit



TV-Prominenz an Bord oder einem fast ebenso seltenen Lancia Prisma Integrale. Dann wird es auch schon ernst – das erste Spiel, Toilettenpümpel-Schießen, und die erste Fahraufgabe, geführte Runden über die Rennstrecke, stehen an.
Was immerhin die Bandbreite dessen ganz gut beschreibt, was sich den Teilnehmern der Rallye bietet: Wertungsprüfungen, die von extrem albern bis zu intellektuell anspruchsvoll balancieren, und herausforderndes Autofahren. Das sieht auch Hardy Mutschler so. Der Fotograf, seit 2002 bei fast allen Creme21 dabei und auch für die Bilder auf diesen Seiten verantwortlich, meint, er habe die Rallye bisher auf über 20 000 Kilometern begleitet und sich noch auf keinem einzigen davon gelangweilt. Auch diesmal nicht, im Team sind wir im modernen Cupra Formentor VZ als Arbeitsgerät unterwegs, schwimmen in der Rallye-Karawane mit.
Am ersten Nachmittag geht's nach Paderborn, wo sich das Nieseln entschließt, in einen amtlichen deutschen Landregen überzugehen. Der nächste Tag bleibt weitgehend trüb – vom Wetter her, nicht die Rallye. Zu deren Grundideen, die seit den Anfängen gehegt werden, zählt auch der Besuch von Industriedenkmälern.

Kaffee-Schikane in Ebergötzen

Was den PS.Speicher in Einbeck zum idealen Mittagsstopp macht, schließlich ist das Museum in einem historischen Kornspeicher untergebracht. Neben Burger mit Pommes und Cola können die Teilnehmer durch die Sammlung schlendern. Oder natürlich weiterfahren, in Richtung Osten. Obwohl Mehrfach-Teilnehmer vieles bereits kennen, gibt es immer wieder Überraschungen. Dass etwa ein Teilnehmer aus vergangenen Jahren, der im hessischen Ebergötzen zufällig direkt an der Rallye-Route wohnt und mit Freunden eine Kaffee-Schikane am Straßenrand aufbaut. Das hat es noch nie gegeben.
Das Ziel des zweiten Rallye-Tages ist auch das Ziel des dritten: ein großes Hotel in Friedrichroda. Ein Industriedenkmal übrigens, das unbeachtet passiert wird: die Uhrenwerke Ruhla, in denen seit den 1880er-Jahren Uhren produziert werden.
Einmal Zwickau und zurück lautet die Hauptaufgabe für den dritten Rallye-Tag mit den Etappen vier und fünf, wiederum mit historisch signifikantem Zwischenstopp im August-Horch-Museum in Zwickau. Weitere industriehistorische Höhepunkte auf dem Rückweg nach Friedrichroda: die berühmte Göltzschtal-Eisenbahnbrücke von 1851, das mutmaßlich größte Ziegelstein-Bauwerk der Welt, und die DDR-Flair-umwobene Rennstrecke Schleizer Dreieck.
Womit wir wieder am letzten Tag im Bratwurstmuseum in Mühlhausen und bei der Wertungsprüfung sind: Es gilt, mit verbundenen Augen Bratwurst-Gewürze zu erschnuppern – keine einfache Aufgabe.

Heinrich Lingner



DAS Z3 COUPÉ im Turnschuh-Look zählte zu den auffälligeren Autos, hier zu sehen beim Start am Bilster Berg











CREME-BILDERBUCH

Das Anbringen der Startnummern ist ein lieb gewordenes Ritual. Östlich von Kassel überquert die Bundesstraße B 7 die ehemalige innerdeutsche Grenze. Ein Trabant 601 mischte sich ins Feld, ebenso ein Polo Harlekin. Eines der Spiele dieses Jahr: Limoflaschen sortieren. Verkleidungen zählen ebenfalls zur Tradition





INFO

Rallye Creme21

Aus bescheidenen Anfängen im Jahr 2002, als man mit rund 40 Autos aus Oldenburg nach Bottrop fuhr, hat sich eine der größten mehrtägigen Oldtimer-Ausfahrten entwickelt. Inzwischen sind jedes Jahr im September weit über 200 Teams mit der Creme21-Youngtimer-Rallye unterwegs. Die Ursprungsidee, Denkmäler der Industriekultur in die Routenplanung einzubinden, ist nicht in Vergessenheit geraten, sie gehören immer noch zum Standardprogramm. Falls Sie ein Fahrzeug besitzen, das so etwa zwischen den 70ern und 90ern gebaut wurde, und gern ein paar Tage auf den Backroads der Bundesrepublik verbringen möchten: www.creme21rallye.de





Günstige SUV

Mit dem Citroën C3 Aircross erhält der Dacia Duster ernsthafte Konkurrenz.
VERGLEICHSTEST der Hybridvarianten mit rund 140 PS



REPORT Bei der Gefahrenwarnung durch Car2X konkurrieren zwei Systeme miteinander. So gut funktionieren sie in der Praxis



GEBRAUCHTWAGEN Der BMW Dreier GT war als Neuwagen kein großer Erfolg. Macht ihn das als Gebrauchten zum Geheimtipp?



TOP-TEST Der neue Audi Q3 kommt in zwei Versionen mit breiter Antriebspalette. Im Test: der Sportback mit Plug-in-Hybrid



AUTO-IMPRESSUM

REDAKTION

AUTO Straßenverkehr
70162 Stuttgart, 07 11/182-1241/-1267, Fax: 07 11/182-1958
Chefredakteur Michael Pfeiffer
Geschäftsführender Redakteur GB Mobilität Michael Heinz
Content Delivery Management Paulina Ulherr (Junior CDM), Jonas Greiner (Multimedia), Edwin Meister (Daten), Johannes Holzwarth (Text-Archiv), Rainer Herrmann (Foto-Archiv)
Test & Technik Jens Dralle (Ltg.), Dipl.-Ing. Peter Wolkenstein (Stv. Ltg.), Paul Englert (Ltg. Testabteilung), Andreas Lucyk (Stellv.), Dipl.-Ing. (FH) Joachim Deleker, Thiemo Fleck, Christian Gebhardt, Thomas Hellmanzik, Clemens Hirschfeld, Heinrich Lingner (Autor), Dipl.-Ing. (FH) Michael von Maydell, Marcus Peters (Autor), Sebastian Renz (Autor), Gabriel Richter (Testwagen), Dipl.-Ing. (FH) Otto Rupp, B. Eng. Michael Schoch, Uwe Sener, Jörn Thomas (Chefreporter)
Gebrauchtwagen Uli Holzwarth (Ltg.), B. Eng. Annette Bender-Napp, Andreas Jüngling, Johannes Köbler, Claudius Maintz (Autor).
Mobilität & Service Stefan Cerchez (Ltg.), Carina Belluomo (Stv. Ltg.), Dirk Gulde, Sandro Vitale, Andrea Weller
News-Pool Gerd Stegmaier (Chefredakteur Digital), Holger Wittich (Redaktionsleiter Digital), Uli Baumann, Andreas Of-Allinger, Torsten Seibt
Grafik-Pool Jörg Rettenmayr (Creative Director), Olga Kunz (Stellv.), Jürgen Decker (Senior Grafiker), Katrin Harten-Losch, Nikolaos Kyrmanidis, Sandra Ngnoubamdjum (Senior Grafiker), Raoul Rainer, Christian Traulsen, Michael Wehner
Schlussredaktion Schlussredaktion.de
Freie Mitarbeiter Christian Bangemann, Dani Heyne, Alex Mannschatz, Christian Schulte, Bernd Stegemann
Assistenz Michaela Plangg (Ltg.)
Syndication/Lizenzen Mail: order@mpi.de

VERLAG

Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG, Leuschnerstraße 1, 70174 Stuttgart, 07 11/182-01; Fax: 07 11/182-1349
Geschäftsführer Kay Labinsky
Leitung Geschäftsbereich Publishing & Digital Stefan Karcher
Publisher Automobil Maik Müller (Lead), Sandra Mugele, Benjamin Pfalzgraf
Unit Sales Director Automotive Markus Eiberger
Anzeigenleitung Stephen Brand, 07 11/182-1981
Verantwortlich für den Anzeigenteil Gabi Volkert, 07 11/182-1403
Anzeigenpreise:
Zurzeit ist die Preisliste vom 1. Januar 2025 gültig.
Vertrieb MZV Moderner Zeitschriften Vertrieb GmbH & Co. KG, Ohmstraße 1, 85716 Unterschleißheim, 089/31906 - 0, info@mzv.de, www.mzv.de
Herstellung Michael Wander (verantwortlich)
Repro Otterbach Medien KG GmbH & Co., Rastatt
Druck Vogel Druck und Medienservice GmbH, Höchberg, Printed in Germany

Alle Rechte vorbehalten. Nachdruck, Übersetzungen und Auszüge nur mit Quellenangaben gestattet. Für unverlangt eingesandte Manuskripte, Fotos oder Zeichnungen übernimmt der Verlag keine Haftung. Die Redaktion behält sich das Recht vor, Zuschriften zu kürzen.

AUTO Straßenverkehr erscheint 14-täglich zum Einzelpreis von € 2,99. AUTO Straßenverkehr im Abonnement: Preis für zzt. 26 Ausgaben (inkl. Sonderheften zum Preis von zzt. 2,80 Euro) inkl. MwSt. und Versand Deutschland: 72,90 €. (Österreich 81,50 €, Schweiz 124,80 CHF; übrige Auslandspreise auf Anfrage). Studierende erhalten gegen Vorlage einer Immatrikulationsbescheinigung das Abo (zzt. 26 Ausgaben) mit einem Preisvorteil von 40% gegenüber dem Kauf am Kiosk zum Preis von 46,64 € (Österreich 54,60 €, Schweiz 74,88 CHF; übrige Auslandspreise auf Anfrage), ggf. inkl. Sonderheften zum Preis von zzt. 1,79 €. Online-Bestellung: www.autostrassenverkehr.de/abo.

Infoservice Verlagsabonnenten
Damit wir Sie künftig rechtzeitig über Verzögerungen oder Probleme bei der Zustellung informieren können, bitten wir Sie, Ihre E-Mail-Adresse über unser Infoservice-Portal zu hinterlegen bzw. zu aktualisieren.
www.autostrassenverkehr.de/infoservice

Kontakt zum Datenschutzbeauftragten: BurdaVerlag Consumer Sales & Services GmbH, Postfach 1223, 77602 Offenburg, 0781/6396102. Namens-, Adress- und Kontaktdaten zum Vertragsschluss erforderlich. Verarbeitung (auch durch Zahlungs- und Versanddienstleister) zur Vertragserfüllung sowie zu eigenen und fremden Werbezwecken (Art. 6 I b) bzw. f) DSGVO), solange für diese Zwecke oder aufgrund Aufbewahrungspflichten erforderlich. Bei Art. 6 I f) DSGVO ist unser berechtigtes Interesse die Durchführung von Direktwerbung. Sie haben Rechte auf Auskunft, Berichtigung, Löschung oder Einschränkung der Verarbeitung, Widerspruch gegen die Verarbeitung, auf Datenübertragbarkeit sowie auf Beschwerde bei einer Aufsichtsbehörde.
Datenschutzanfragen 0781/846102
E-Mail autostrassenverkehr@datenschutzanfrage.de
AUTO Straßenverkehr ist erhältlich im Zeitschriften- und Bahnhofsbuchhandel sowie bei den mit dem blauen Globus ausgezeichneten Fachhändlern.
ISSN 1860-0514

ABONNEMENT UND EINZELHEFTBESTELLUNG

AUTOStrassenverkehr-Abonnentenservice Inland: 0781/639 6657, Ausland: (+49)781/639 6658, E-Mail: motorpresse@burdadirect.de

LESERSERVICE

Leserbriefe zu den Artikeln im Heft:
redaktion_auto@motorpresse.de

Fotos: Dino Eisele, Achim Hartmann, Hans-Dieter Seufert. Themenänderungen aus aktuellem Anlass vorbehalten.



ALLE AUTOS.

ALLE DATEN.

ALLE PREISE.

Das weltweite Modellangebot 2026 für nur 12,90 €

Jetzt online bestellen und bequem per Post nach Hause liefern lassen.

0781 6396659 | **motorpresse@burdadirect.de** | **auto-motor-und-sport.de/spezial/autokatalog_2026**

herbacin®

for men

Jetzt:

Shoppen und sparen

-15% auf alle Camouflage-Produkte mit dem Code:

motor25

NICHT NUR AUTOS BRAUCHEN PFLEGE!

herbacin.com

120 Years of herbacin beautiful skin